



АНАЛИТИЧЕСКИЙ ДОКЛАД

Анализ целесообразности разработки и заключения международного договора по созданию и функционированию общего рынка услуг воздушного транспорта в рамках Евразийского экономического союза

2023

Содержание

Используемые сокращения.....	3
Введение.....	4
1. Анализ опыта многостороннего регулирования в области воздушного сообщения.....	4
1.1. Опыт Европейского Союза.....	5
1.2. Опыт Содружества Независимых Государств.....	8
1.3. Формирование общего рынка транспортных услуг и единой транспортной системы в рамках Евразийского экономического сообщества	14
1.4. Формирование общего рынка услуг воздушного транспорта в рамках Евразийского экономического союза.....	17
2. Деятельность ИКАО по либерализации услуг воздушного транспорта	20
2.1. Рекомендации ИКАО по структуре и содержанию многостороннего соглашения о воздушном сообщении.....	25
Заключение.....	112
Список использованных источников.....	118

Используемые сокращения

АНО - аэронавигационное обслуживание

АНС – аэронавигационная система

ВС – воздушное судно

ГА – гражданская авиация

ЕАЭС – Евразийский экономический союз

ЕврАзЭС – Евразийское экономическое сообщество

ЕС – Европейский союз

ЕЭС – Европейское экономическое сообщество

ЕТП – Единое транспортное пространство

ИАТА – Международная ассоциация воздушного транспорта

ИВП – использование воздушного пространства

ИКАО – Международная организация гражданской авиации

ИФАЛПА – Международная федерация ассоциаций линейных пилотов

ЛГ – летная годность

МАК – Межгосударственный авиационный комитет

МТК – международный транспортный коридор

НИР – научно-исследовательская работа

ОНСТП – Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза, утвержденные решением Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19

ОрВД – организация воздушного движения

СВС – соглашение о воздушном сообщении

СНГ – Содружество Независимых Государств

УВД – управление воздушным движением

Чикагская конвенция - Конвенции о международной гражданской авиации, подписанная 7 декабря 1944 г. в г. Чикаго

CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) – система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации

Введение

Интеграция государств и создание региональных объединений – основополагающая тенденция современности. В процессе сближения экономик можно выделить несколько этапов. Среди них зона свободной торговли, таможенный союз и общий рынок. На сегодняшний день на высшем этапе интеграции находится Европейский союз (далее - ЕС), являющийся экономическим и валютным союзом.

Следует отметить, что экономические союзы, как правило, являются общими рынками. На этапе общего рынка находятся многие интеграционные объединения, среди которых:

- Европейский единый рынок. Он включает в себя территорию 27 стран ЕС, а также Исландию, Лихтенштейн, Норвегию и Швейцарию;
- АСЕАН. Данное региональное интеграционное объединение включает 10 государств Юго-Восточной Азии (Индонезию, Малайзию, Филиппины, Сингапур, Таиланд, Бруней, Камбоджу, Лаос, Мьянму и Вьетнам) и 2-х наблюдателей;
- Система Центральноамериканской интеграции. Она включает в себя 8 членов (Белиз, Коста-Рику, Гватемалу, Гондурас, Никарагуа, Панаму, Сальвадор и Доминиканскую Республику) и 2-х наблюдателей;
- КАРИКОМ. Карибский общий рынок и экономика включают 12 постоянных членов;
- Совет сотрудничества арабских государств Персидского залива. Членами этого интеграционного объединения являются 6 государств;
- МЕРКОСУР. Данное интеграционное объединение включает 4-х членов, 5 ассоциированных государств и 2-х наблюдателей.

1. Анализ опыта многостороннего регулирования в области воздушного сообщения

Многостороннее регулирование представляет собой процесс, осуществляемый совместно тремя и более государствами в рамках международной организации и/или многостороннего договора (соглашения). Данный договор (соглашение) 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 межправительственных и неправительственных органов.

История многостороннего регулирования международного воздушного транспорта началась с 1910 года, когда правительство Франции пригласило на Международную конференцию по авионавигации в Париже 21 европейское государство. Это была первая многосторонняя дипломатическая конференция, созванная для рассмотрения вопросов международных полетов через

государственные границы. Согласия достигнуто не было, однако предложенная на этой встрече концепция о том, что государства обладают суверенитетом над своим воздушным пространством и должны сохранять его, в конечном итоге стала основой для регулирования воздушного транспорта.

Позднее итогом 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 разработанном ИКАО документе 9587 «Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта» [16]. Возрастающая интернационализация, глобализация, либерализация и транснационализация, а также включение некоторых аспектов воздушного транспорта в генеральное соглашение о торговле услугами, возобновили интерес к новым возможностям многосторонних договоренностей по регулированию международного воздушного транспорта.

1.1. Опыт Европейского союза

До либерализации воздушного сообщения в ЕС внутренние европейские маршруты были в значительной степени монополизированы национальными авиаперевозчиками, действующими в рамках двусторонних соглашений о воздушном сообщении (далее - СВС). Как следствие, авиаперевозчики не были свободны в выборе обслуживаемых маршрутов, поскольку ограничивались рынками, регулируемые СВС. С другой стороны, национальные авиакомпании были защищены правительствами, которые решали, какой уровень «рыночной свободы» должен быть доступен «своим» перевозчикам для поддержания конкурентоспособности. При необходимости такие двусторонние соглашения корректировались в интересах назначенного перевозчика или перевозчиков обеих сторон. Иными словами, двусторонние соглашения о воздушном сообщении регулировали и, во многих случаях, ограничивали доступ на рынок и рыночные возможности других потенциальных участников в пользу национальных авиаперевозчиков.

Подобное положение дел не соответствовало принципу «открытого рынка со свободной конкуренцией» (ст. 119 Договора о функционировании ЕС), поэтому, начиная с конца 1980-х годов, барьеры для полетов внутри ЕС постепенно были устранены. Однако по коммерческим причинам европейские национальные авиаперевозчики до сегодняшнего дня в полной мере не пользуются предоставленными им свободами. Таким образом, противоречие между устоявшейся практикой в сфере воздушного сообщения и процессами экономической и политической интеграции европейских стран неизбежно привело к утверждению

новых принципов международного регулирования воздушного сообщения. Либерализация воздушного сообщения в Европе приняла форму поэтапной трансформации двусторонних соглашений о воздушном сообщении между парами стран в общеевропейский рынок воздушных перевозок.

Создание такого рынка воздушных перевозок ЕС положило конец практике заключения СВС между государствами – членами ЕС и внесло серьезные изменения в экономическую и нормативную среду воздушного транспорта в Европе. Постепенно ЕС также разработал согласованную политику в области воздушного сообщения с третьими странами и заключил либерализованные соглашения о воздушном сообщении на уровне ЕС с рядом третьих стран.

Меры по либерализации воздушного сообщения не только ввели для перевозчиков ЕС свободу на обслуживание любого маршрута в пределах ЕС, как это определено законодательством ЕС, но также устранили ограничения в отношении прочих возможностей – используемого оборудования, частоты рейсов и т.п. Кроме того, либерализация позволила авиаперевозчикам устанавливать цены в соответствии с ситуацией на рынке, а не продиктованные правительством, как это было при действии двусторонних соглашений. В то же время в значительной степени было устранено различие между регулярными и нерегулярными перевозками, что позволило авиаперевозчикам всех типов, имеющим соответствующие лицензии ЕС, предоставлять услуги в любом месте внутреннего рынка ЕС.

Создание единого рынка воздушных перевозок в ЕС способствовало значительному развитию европейского авиационного сектора и демократизации воздушного транспорта: значительно увеличилось количество внутренних и международных маршрутов, частота рейсов и объем пассажиропотока. Как следствие, европейские пользователи воздушного транспорта получили широкий выбор возможностей авиаперелетов по конкурентоспособным ценам.

Несмотря на неоднозначные оценки и определенные риски, проведенный анализ процессов либерализации рынка воздушных перевозок в ЕС позволяет сделать вывод о достижении определенного прогресса:

- было положено начало процессу формирования многостороннего механизма регулирования рынка;
- произошла либерализация действовавших на тот момент двусторонних соглашений;
- имело место снижение уровня влияния национальных регулирующих органов на тарифную политику авиакомпаний;
- были сняты ограничения на количество перевозимых пассажиров для европейских авиакомпаний между странами ЕС;
- были гармонизированы технические и административные стандарты.

Либерализация авиасообщения в странах ЕС достаточно существенно отразилась на росте пассажиропотока. При этом основной рост пассажиропотока обеспечили низкобюджетные авиакомпании (лоукостеры), которые смогли предложить более низкие тарифы за счет экономии на уровне сервиса. Их маршрутная сеть и бизнес-модель принципиально отличаются от традиционных, при этом наблюдается широкий спектр бизнес-моделей, которые более или менее соответствуют характеристикам низкобюджетных авиаперевозок. Общим принципом таких бизнес-моделей является сокращение затрат (в том числе за счет эффективного использования ресурсов, максимальной загрузки воздушных судов, сокращения услуг, включенных в стоимость билета), обеспечивающее снижение общих тарифов по сравнению с традиционными авиаперевозчиками.

Либерализация послужила серьезным стимулом к росту сегмента низкобюджетных перевозок, позволив расширить круг потребителей услуг теми пассажирами, для которых воздушный транспорт был ранее недоступен ввиду высокой стоимости. Как следствие, структура внутреннего рынка воздушных перевозок ЕС претерпела существенные изменения. Так, например, доля низкобюджетных авиаперевозчиков в совокупном пассажиропотоке значительно возросла. В свою очередь активный рост доли низкобюджетных перевозок оказал серьезное влияние на объем перевозок традиционных авиакомпаний, что в итоге вынудило их снижать издержки и, как следствие, пересмотреть тарифы [5].

Таким образом, либерализация воздушных перевозок в ЕС, помимо прочего, способствовала появлению низкобюджетных авиакомпаний, которые не только смогли эффективно конкурировать с традиционными авиаперевозчиками, но также расширили круг потребителей и, как следствие, способствовали росту совокупного объема авиаперевозок и снижению средних тарифов во всей отрасли.

Условия жесткой конкуренции, в которые были поставлены традиционные авиаперевозчики в результате либерализации воздушного сообщения, вынудили их искать новые методы для поддержания конкурентоспособности. Для этого некоторые национальные авиаперевозчики использовали инвестиции иностранных компаний.

Развитие низкобюджетных авиакомпаний в Европе привело к ценовой либерализации всей индустрии пассажирских авиаперевозок. Экономия на стоимости авиабилетов снизила требования пассажиров к уровню сервиса.

Для конкуренции с низкобюджетными авиакомпаниями традиционные авиакомпании стали создавать дочерние структуры, работающие на основе бизнес-моделей низкобюджетных авиакомпаний.

Либерализация рынка авиаперевозок Европы и развитие низкобюджетных авиакомпаний привели к созданию альянсов крупнейших авиакомпаний и созданию групп авиакомпаний путем покупки или взаимного обмена акциями.

На сегодняшний день ключевая роль ЕС на региональном авиационном рынке определяется возможностями его членов совместно противодействовать вызовам и угрозам глобализации и давать возможности отрасли развиваться.

Также странам ЕС удалось продвинуться в рамках технической модернизации систем ОрВД. Однако ожидаемого положительного эффекта – сокращения затрат на обслуживание и задержек рейсов – это не принесло, поскольку оптимистичные прогнозы строились на основе ожиданий бурного роста пассажирского трафика, которого не произошло [2, 5].

Рассматривая перспективы развития ситуации можно отметить, что однозначно говорить о подписании общего многостороннего соглашения по вопросам коммерческой деятельности международного воздушного транспорта проблематично. На сегодняшний день Европейское экономическое сообщество не в полной мере обладает достаточными полномочиями для заключения соглашений о воздушном сообщении с третьими государствами. В связи с этим двусторонние межправительственные соглашения между отдельными государствами-членами ЕС и третьими государствами будут по-прежнему являться основой установления воздушных сообщений между ними. Но как показывает опыт многосторонних (региональных) соглашений с участием государств примерно одинакового уровня экономического развития, решение вопросов, связанных с регулированием сферы воздушных перевозок, оказывается перспективным.

Тем не менее, авиакомпании по-прежнему имеют ограниченный доступ к рынкам при полетах в страны за пределами ЕС, и, следовательно, более ограничены, чем в пределах ЕС. Международное сотрудничество традиционно регулируется двусторонними соглашениями о воздушном сообщении между отдельными странами, которые, как правило, ограничивают количество авиакомпаний и маршрутов, а также количество рейсов и возможные направления.

ЕС является достаточно успешным примером региональной интеграции и либерализации рынка воздушного транспорта. Единый авиационный рынок ЕС стал результатом серьезной работы. При его формировании были учтены критические изменения экономического сектора и нормативно-правового регулирования воздушного транспорта в Европе. Все участники сектора воздушного транспорта (клиенты, авиакомпании, аэропорты и их сотрудники) получили свои выгоды и преимущества от создания новых маршрутов и возможностей для бизнеса, снижения цен и улучшения общего качества обслуживания.

1.2. Опыт Содружества Независимых Государств

В декабре 1991 г. 12 постсоветских республик (за исключением стран Балтии) подписали Соглашение о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (далее - Соглашение) для сохранения единых авиационных правил, норм летной годности, единой системы сертификации авиационной техники и ее

производства, международных категорированных аэродромов и их оборудования, независимого расследования авиационных происшествий, координации вопросов развития гражданской авиации и гармонизации национальных программ развития систем организации воздушного движения. Подписание Соглашения в числе первых важнейших межгосударственных документов стало первым шагом государств-участников СНГ к созданию наднациональных и многосторонних систем управления транспортом.

Соглашением было предусмотрено образование двух органов - Совета по авиации и использованию воздушного пространства в качестве коллегиального органа и Межгосударственного авиационного комитета (далее - МАК), как постоянно действующего исполнительного органа по практической реализации Соглашения [7].

Деятельность обоих органов направлена на обеспечение интересов Содружества Независимых Государств, включая:

- сохранение единых авиационных правил и процедур в области гражданской авиации и использования воздушного пространства в регионе Содружества и их гармонизации с авиационными правилами двух других мировых систем;
- сохранение единой системы сертификации авиационной техники и ее производства и признания ее как международной (это позволяет не только сохранить для авиационной техники производства СНГ традиционные рынки, но и продвинуть ее на рынки третьих стран);
- сохранение профессионального независимого органа по расследованию авиационных происшествий (АП), признанного аналогичными структурами мира (это обеспечивает объективное расследование авиационных происшествий не только на территориях государств Содружества, но и за их пределами, а также защиту экономических интересов национальных авиакомпаний);
- сохранение для государств Содружества рынка авиатранспортных услуг через межгосударственные соглашения и согласованные нормативные акты в области тарифов и взаиморасчетов, взаимодействие в чрезвычайных ситуациях и в зонах локальных военных конфликтов, борьбы против авиационного терроризма;
- развитие конструктивного сотрудничества, основанного на взаимном признании, с международными организациями воздушного транспорта (ИКАО, ИАТА, ИФАЛПА), позволившего предотвратить реализацию политики "открытого неба" для западных авиакомпаний, которые добиваются одностороннего коммерческого использования воздушного пространства государств Содружества.

Последовательное выполнение положений Соглашения государствами — участниками позволило сохранить важнейшие структуры гражданской авиации и авиационной промышленности, гармонизированные нормы, авиационные правила и процедуры (в области летной годности воздушных судов, годности к эксплуатации

аэродромов и оборудования аэродромов и воздушных трасс, расследования АП, системы статистического учета и отчетности и др.).

Важной особенностью отрасли гражданской авиации является ее зависимость от экономического развития государства, уровня доходов населения, международных связей и других факторов. Это факт также актуален для рынков воздушных перевозок государств – участников Соглашения.

До начала 90-х годов отрасль воздушного транспорта бывшего СССР достигла уровня развития, сопоставимого с уровнем развитых стран. С распадом СССР общие кризисные явления в экономической и политической жизни независимых государств повлекли за собой существенное снижение объемов воздушных перевозок во всех государствах-участниках Соглашения, что негативно сказалось на дальнейшем развитии отрасли и привело к ухудшению ее технического состояния. Эти негативные последствия проявились во всех государствах-участниках Соглашения в разной степени. Объем перевозок пассажиров и пассажирооборот уже в первой половине 90-х г.г. сократился примерно в 4 раза.

С началом 2000-х г.г. во всех странах СНГ наметился устойчивый рост ВВП. Рост экономики и благосостояния населения положительно сказался на внутренних и внешних транспортно-экономических связях и подвижности населения государств – участников Соглашения. С увеличением платежеспособного спроса на авиаперелеты объем воздушных перевозок начал расти. В то же время негативное влияние на отрасль оказывали таможенные пошлины и рост цен на глобальном рынке топлива, непосредственно влияющие на тарифы авиаперевозчиков [8].

Изменения глобальной геополитической ситуации и достижения мировой гражданской авиации, включая либерализацию отрасли, вызвали необходимость создания принципиально новых подходов к развитию воздушного транспорта государств-участников СНГ.

Одним из основных направлений в сфере создания условий для развития авиаперевозок является гармонизация систем планирования ИВП и ОрВД, ставшая актуальной после завершения переходного периода становления национальных систем ОрВД в государствах-участниках СНГ.

Решением Совета глав государств СНГ от 19 сентября 2003 г. была утверждена Концепция гармонизации национальных систем организации воздушного движения государств-участников СНГ (далее - Концепция) [7], направленная на повышение безопасности полетов в воздушном пространстве стран СНГ, повышение эффективности использования воздушного пространства и создание условий для реализации стратегии ИКАО по интеграции европейской и мировой АНС.

Стратегические мероприятия Концепции предусматривали разработку единой технической архитектуры национальных АНС, координирование развития

национальных АНС, реализацию проектов по внедрению новой техники и технологии, проведение экономических исследований программы гармонизации АНС.

В заключительных положениях Концепции было указано, что работы по гармонизации АНС государств - участников СНГ целесообразно завершить до 2005 г., однако работы по реализации Концепции до сих пор не закончены.

Протокольным решением Экономического совета СНГ от 9 сентября 2016 г. авиационным администрациям государств – участников СНГ было рекомендовано проработать вопрос об актуализации положений Концепции. В декабре 2017 г. в г. Москва состоялось заседание экспертной группы государств - участников СНГ по согласованию новой редакции Концепции гармонизации национальных систем организации воздушного движения государств СНГ. Участники заседания одобрили проект Концепции с учетом замечаний и предложений, поступившим от ряда государств СНГ, а также в ходе состоявшегося обсуждения. В настоящее время проект документа все еще находится на рассмотрении высшими органами СНГ.

В 2007 году Решением Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 22 ноября 2007 г. были одобрены Основные направления развития гражданской авиации и меры по повышению безопасности полетов в государствах - участниках СНГ (далее – Основные направления) [9]. Документ был в первую очередь направлен на обеспечение экономически выгодного воздушного сообщения и увеличение объемов авиаперевозок, а также расширение участия государств – участников СНГ в международных воздушных перевозках за счет повышения конкурентоспособности на рынке авиатранспортных услуг.

В документе [9] особо отмечается, что основными предпосылками для углубления взаимодействия в области гражданской авиации государств – участников Соглашения являются:

- единство технической базы и применяемых технологий (единые нормативы и стандарты);
- схожесть финансово-экономического состояния большинства авиационных предприятий государств – участников СНГ и их задач;
- высокий уровень унификации нормативно-правовой базы отрасли в ряде областей;
- геополитический фактор (общие границы, воздушные коридоры, проходящие из Европы и Северной Америки в Азию);
- социальный фактор (общность народов, культуры и языков).

В качестве стратегических приоритетов по развитию гражданской авиации в государствах-участниках СНГ указаны:

- создание условий для развития авиационных перевозок;
- развитие инфраструктуры аэропортов, аэродромов и их оборудования;

- развитие использования воздушного пространства и ОрВД;
- модернизация парка авиационной техники и совершенствование технического обслуживания ВС;
- повышение безопасности полетов и развитие межгосударственной системы независимого расследования;
- обеспечение защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;
- совершенствование системы подготовки и повышения квалификации авиационных специалистов;
- совершенствование нормативно-правовой базы гражданской авиации.

В частности, основные направления в сфере создания условий для развития авиаперевозок включают в себя стимулирование спроса на них, повышение качества услуг, содействие взаимодействию государств-участников СНГ и сближению национальных рынков, координация действий по развитию отрасли, создание гарантий добросовестной конкуренции и привлечение инвестиций.

Реализацию стратегических приоритетов планировалось проводить путем их отражения в национальных программах, разработки совместных проектов развития гражданской авиации, разработки программ государственной поддержки отрасли и привлечения инвестиций, повышения эффективности работы авиапредприятий, принятия региональных соглашений о международном воздушном сообщении, заключения партнерских соглашений между авиаперевозчиками.

В качестве основных задач следует рассматривать:

- а) в области обеспечения авиационной безопасности
 - улучшение осведомленности о рисках и реагировании на них;
 - развитие культуры авиационной безопасности и возможностей человека;
 - расширение технических ресурсов и стимулирование инноваций;
 - усовершенствование надзора и контроля качества;
 - развитие сотрудничества и поддержки;
 - решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации;
- б) в области безопасности полетов
 - внедрение государствами – участниками СНГ надежных и устойчивых систем контроля за обеспечением безопасности полетов и их постепенное преобразование в более совершенные средства управления безопасностью полетов;
 - развитие культуры безопасности полетов и возможностей человека;
- в) в области обновления парка воздушных судов
 - разработка метода/инструментов выбора воздушных судов для любого авиаперевозчика, нуждающегося в обновлении авиапарка в условиях ограниченности ресурсов;
 - развитие лизинга в гражданской авиации;

г) в области кооперации и координации

- поддержка кооперации разработчиков и производителей авиационной техники, консолидация ресурсов и координация организационных мер, направленных на разработку и серийное производство авиатехники;

- разработка и принятие национальных, межгосударственных и международных правовых актов по взаимному признанию документов об образовании, полученных авиационным персоналом в учебных заведениях гражданской авиации государств – участников СНГ.

Другим актуальным стратегическим документом в сфере транспорта, принятым на заседании Совета глав правительств Содружества Независимых Государств 29 мая 2020 года, является Решение о приоритетных направлениях сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта [10].

Справочно (выдержка из документа): «Принимая во внимание важное значение транспорта для экономического развития государств - участников СНГ, а также их высокую заинтересованность в координации транспортного взаимодействия, приоритетными направлениями сотрудничества государств - участников СНГ в сфере транспорта являются:

- *формирование сети МТК на пространстве СНГ;*
- *повышение эффективности тарифной политики;*
- *дальнейшее стратегическое развитие железнодорожного транспорта государств - участников СНГ;*

- *создание благоприятных условий для осуществления международных автомобильных перевозок;*

- *сотрудничество в области организации воздушного движения государств - участников СНГ, создание условий для эффективного развития авиационных перевозок;*

- *повышение уровня взаимодействия между видами транспорта при осуществлении международных перевозок;*

- *совершенствование нормативно-правового обеспечения сотрудничества в области транспорта;*

- *сотрудничество в области обеспечения транспортной безопасности;*

- *внедрение цифровых технологий на транспорте и интеллектуальных транспортных систем;*

- *повышение безопасности дорожного движения, железнодорожных перевозок, полетов и судоходства;*

- *защита окружающей среды от негативного воздействия транспорта;*

- *сотрудничество в области транспортного образования и повышения профессиональной компетентности на рынке транспортных услуг» [10].*

Работа в вышеуказанных стратегических направлениях продолжается.

1.3. Формирование общего рынка транспортных услуг и единой транспортной системы в рамках Евразийского экономического сообщества

В октябре 2000 г. в целях углубления интеграции в экономической и гуманитарной областях Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой, Российской Федерацией и Республикой Таджикистан был подписан Договор об учреждении Евразийского экономического сообщества (далее – ЕврАзЭС) [12]. После его ратификации всеми государствами-членами в мае 2001 г. данное сообщество было создано.

Одной из заявленных задач ЕврАзЭС являлось формирование Единого транспортного пространства (далее – ЕТП). Для его формирования и обеспечения экономической интеграции в 2008 году решением 20-го заседания Межгосударственного совета ЕврАзЭС на уровне глав Правительств была утверждена Концепция формирования Единого транспортного пространства ЕврАзЭС.

В соответствии с утвержденным документом, под Единым транспортным пространством понимается **«совокупность транспортных систем государств-членов ЕврАзЭС для беспрепятственного перемещения пассажиров, багажа, грузов и транспортных средств, обеспечивающая техническую и технологическую совместимость транспортных процессов, гармонизированное законодательство в области транспорта и единые правила конкуренции. ЕТП охватывает деятельность всех видов транспорта и распространяется на поставщиков транспортных и вспомогательных услуг, связанных с организацией перевозок, всех форм собственности вне зависимости от страны учреждения».**

Формирование ЕТП предполагает решение следующих основных задач:

- рациональную гармонизацию нормативного правового регулирования транспортной деятельности, унификацию технических стандартов и транспортных технологий в государствах-членах Сообщества, в том числе на основе международных норм, а также многосторонних соглашений и конвенций в области транспорта, принятых на международном уровне;
- устранение любой дискриминации поставщиков транспортных услуг из одних государств Сообщества при осуществлении ими перевозок в других государствах-членах ЕврАзЭС, а также в сфере лицензирования и сертификации, при учреждении ими транспортных компаний, их филиалов и представительств, совместных предприятий на всей территории ЕТП, т.е. предоставление национального режима;
- обеспечение свободного транзита пассажиров и грузов, эффективное использование транзитного потенциала государств Сообщества;

- переход к многосторонним соглашениям Сообщества о воздушном сообщении («открытом небе»), международном автомобильном сообщении, судоходстве по внутренним водным путям и др.;
- максимальное использование положительного опыта интеграции транспортных систем в рамках СНГ, включая сферу гражданской авиации и использования воздушного пространства;
- создание в рамках Сообщества механизмов консультаций для согласования внешнеэкономической политики в области транспорта;
- техническое перевооружение транспортных систем в целях существенного улучшения использования транспортного потенциала государств-членов ЕврАзЭС и эффективного обслуживания их населения и экономики, а также обеспечения безопасности перевозок и охраны окружающей среды;
- унификацию принципов формирования тарифной политики и условий налогообложения транспортных средств и транспортных услуг;
- унификацию условий обязательного страхования гражданско-правовой ответственности перевозчиков перед пассажирами и владельцев транспортных средств перед третьими лицами;
- обеспечение свободного доступа профессиональной рабочей силы к рынку транспортных услуг и совместная подготовка кадров;
- проведение единой политики в области транспортной безопасности, безопасности перевозок и снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Основными направлениями при создании ЕТП предусматривалось:

- обеспечение свободы транзита при осуществлении международных перевозок пассажиров и грузов;
- гармонизация условий перевозок пассажиров и грузов между государствами-членами ЕврАзЭС и третьими странами;
- согласованный порядок и организация контроля на внешних границах Сообщества над въездом (выездом) транспортных средств, включая транспортные средства третьих стран;
- осуществление согласованной внешнеэкономической политики стран Сообщества в области транспорта, проводимой государствами на международной арене;
- принятие единых подходов по развитию конкуренции и предотвращению недобросовестной конкурентной практики, в том числе гармонизация систем лицензирования, консолидация совместных усилий по предотвращению недобросовестной конкурентной практики со стороны третьих стран;
- взаимное признание сертификатов, дипломов и других документов, регулирующих доступ к транспортной деятельности;

- создание общей системы информационного обеспечения рынка транспортных услуг, транспортной статистической отчетности и условий для обмена информацией по техническим и эксплуатационным характеристикам международных транспортных коридоров.

Формирование ЕТП предусматривало реализацию следующих мер в области законодательства и нормативной правовой базы:

- гармонизацию (в том числе на основе наднационального регулирования) законодательной и нормативной правовой базы государств-членов ЕврАзЭС в области транспорта;

- разработку и принятие многосторонних соглашений о международном автомобильном, железнодорожном, воздушном сообщении, о морском торговом судоходстве, о внутреннем водном судоходстве взамен действующих в рамках ЕврАзЭС двусторонних межправительственных соглашений;

- разработку единых подходов при формировании взаимоотношений с третьими странами;

- последовательную совместную работу по устранению барьеров во взаимном доступе на рынок перевозок пассажиров и грузов, связанных с ними вспомогательных и дополнительных услуг;

- использование существующих инструментов ЕврАзЭС по регулированию сектора транспорта с обязательной равной юридической силой для всех государств-членов.

В целях реализации указанных положений государства-члены ЕврАзЭС были должны завершить работу по присоединению к основополагающим многосторонним документам СНГ, международным соглашениям и конвенциям ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ИКАО, ИМО и др. в области транспорта с приведением в соответствие с ними национальной законодательной и нормативной правовой базы.

В сфере гражданской авиации и использования воздушного пространства должны быть предусмотрены:

- сохранение и укрепление сотрудничества в рамках ИКАО, Совета по гражданской авиации СНГ и МАК по всем направлениям деятельности указанных международных организаций;

- принятие мер по расширению коммерческих возможностей авиаперевозчиков осуществлять сообщения между государствами-членами Сообщества, по взаимному признанию национальными авиационными органами перевозчиков с точки зрения владения и контроля над их деятельностью, а также выдачи им разрешений на право осуществления полетов в пределах ЕТП;

- заключение многостороннего соглашения ЕврАзЭС о воздушном сообщении («открытом небе»), в рамках которого без ущерба для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности будут отменены ограничения по маршрутам и

частотам полетов, емкости воздушных судов, тарифам, а также критериям паритета при осуществлении воздушных сообщений в строгом соответствии с политикой и рекомендуемой практикой ИКАО по либерализации международных воздушных сообщений;

- внесение в национальное воздушное законодательство и нормативную правовую базу изменений и дополнений, направленных на реализацию экономической интеграции в рамках ЕТП.

10 октября 2014 года в Минске на последнем заседании Межгосударственного совета ЕврАзЭС был подписан Договор о прекращении деятельности ЕврАзЭС с 1 января 2015 года.

Интеграционная деятельность в сфере воздушного транспорта продолжилась в рамках ЕАЭС.

1.4. Формирование общего рынка услуг воздушного транспорта в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС)

Первым шагом к формированию единой транспортной политики на пространстве ЕАЭС принято считать Решение № 284 ЕЭК от 25 декабря 2012 г. «О согласованной транспортной политике государств-членов Таможенного союза и Единого экономического пространства».

В рамках Договора о Евразийском экономическом союзе интеграция в сфере транспорта регламентируется Разделом XI (статьи 86, 87) и Приложением № 24 (раздел III) [1].

В 2016 г. в соответствии с п. 5 ст. 86 Договора о Евразийском экономическом союзе были утверждены Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС (ОНСТП), основной целью которых является поэтапное формирование общего рынка транспортных услуг, включая воздушный транспорт [14].

В контексте Договора о ЕАЭС общий рынок, в том числе услуг воздушного транспорта, определяется как совокупность экономических отношений в рамках Союза, при которых обеспечивается свобода перемещения товаров, услуг, капитала и рабочей силы.

Как показывает мировой опыт, формирование общего рынка услуг воздушного транспорта имеет поэтапный характер, а его регулирование возможно как на основе двусторонних соглашений, так и многостороннего (регионального) соглашения.

Полеты воздушных судов государств-членов в рамках Союза выполняются на основе международных договоров государств-членов (соглашений о воздушном сообщении) и/или разрешений, выдаваемых в порядке, установленном законодательством государств-членов [1]. В настоящее время между государствами-

членами действует десять таких СВС. Каждым из них предоставляется право 4-х «свобод воздуха», а также право 5-ой «свободы воздуха», предоставляемое по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Ситуация на рынках услуг воздушного транспорта в государствах-членах ЕАЭС отличается от той, что была в ЕС перед либерализацией. Наиболее важное отличие — это неравномерность рынков. Российский рынок авиаперевозок составляет порядка 90% от всего рынка авиаперевозок стран ЕАЭС по такому показателю, как пассажиропоток. Политика «открытого неба» в ЕС была применена на основе множества относительно равных по емкости национальных рынков авиаперевозок, в то время как в ЕАЭС ситуация кардинально отличается, что обязательно будет сказываться в процессе либерализации.

В ЕАЭС рынок России, Казахстана и Кыргызстана имеют развитые внутренние авиаперевозки, в то время как у Белоруссии и Армении авиакомпании осуществляют только международные рейсы [15]. Кроме того, имеют место различия по таким показателям, как интенсивность воздушного движения, а также протяженность воздушных трасс и территорий.

Характерной чертой для государств-членов ЕАЭС является сходство многих аспектов, вытекающих из прежних и существующих политико-экономических реалий. Помимо установок на тесное взаимодействие, это — близкие уровни институционального и технологического развития. Применительно к воздушному транспорту можно отметить примерно однородный парк воздушных судов, сходство технологических стандартов, отсутствие языковых барьеров и даже такие, присущие государствам-членам ЕАЭС характеристики, как относительно низкий платежеспособный спрос, следствием которого является низкая авиационная подвижность населения. В то же время имеют место разные источники формирования пассажиропотока по этим странам. Так, если в России, Казахстане, Кыргызстане его основу составляет собственное население, то в Армении — это преимущественно транзитные пассажиры, не относящиеся к ее населению. В Белоруссии собственный низкий уровень авиационной подвижности компенсируется транзитным потоком, который формируется низкобюджетным сектором пассажиров, как правило, из регионов России.

Российский рынок авиаперевозок выглядит весьма привлекательным для авиакомпаний других государств-членов Союза. Рынку необходимы низкобюджетные авиакомпании, так как возможности роста за счет пассажиров с достатком выше среднего практически исчерпаны, а для развития низкобюджетных авиакомпаний необходима либерализация отрасли. Без широкого распространения низкобюджетных авиаперевозчиков тарифы на авиаперевозки будут оставаться высокими.

Рост рынка пассажирских авиаперевозок ЕАЭС в ближайшем будущем зависит от возможности вовлечь в авиаперелеты людей с доходами ниже среднего, при этом постепенно повышая конкурентоспособность авиакомпаний.

Для обеспечения поэтапной реализации ОНСТП в 2017 г. был разработан и утвержден План мероприятий («дорожная карта») по реализации ОНСТП в части воздушного транспорта на 2018-2020 годы (Решение Евразийского межправительственного совета от 14.08.2017 г. № 2) [18], содержащий 35 мероприятий, сгруппированных по следующим направлениям:

- гармонизация законодательства государств – членов Евразийского экономического союза в соответствии с нормами и принципами международного права в области гражданской авиации;
- снижение негативного воздействия гражданской авиации на окружающую среду;
- обеспечение справедливой и добросовестной конкуренции;
- создание условий для обновления парка воздушных судов, модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры аэропортов в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО [4];
- обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности;
- расширение воздушного сообщения.

Кроме того, в период 2017-2018 г.г. была проведена НИР на тему» «Разработка предложений по поэтапному формированию общего рынка услуг воздушного транспорта евразийского экономического союза», результаты которой легли в основу реализации ряда мероприятий данной «дорожной карты», включая:

- проведение сравнительного анализа законодательства государств-членов в области гражданской авиации на соответствие стандартам и рекомендуемой практике ИКАО;
- выработка предложений и рекомендаций, направленных на обеспечение соответствия законодательства государств-членов стандартам и рекомендуемой практике ИКАО;
- выявление препятствий (барьеров, изъятий, ограничений) в области гражданской авиации, влияющих на развитие конкуренции на рынке перевозок воздушным транспортом между государствами-членами;
- проведение сравнительного анализа законодательства государств-членов в части реализуемой тарифной политики и применяемых тарифов на аэронавигационное и аэропортовое обслуживание, а также условий доступа к услугам аэропортов и аэронавигации в государствах-членах;
- выработка предложений, направленных на устранение существующих ограничений в воздушном сообщении между государствами-членами.

К концу 2020 г. данный план был полностью реализован.

Далее был разработан и утвержден План мероприятий («дорожная карта») по реализации ОНСТП на 2021-2023 годы (Распоряжение Евразийского межправительственного совета от 20 августа 2021 г. № 15) [19], содержащий в разделе по воздушному транспорту 12 мероприятий, структурированных по аналогии с «дорожной картой» на 2017-2020 годы.

Таким образом, все ключевые составляющие процесса формирования общего рынка услуг воздушного транспорта ЕАЭС, определяемые структурой и содержанием направлений и конкретных мероприятий упомянутых «дорожных карт», были учтены и планомерно реализуются на поэтапной основе.

2. Деятельность ИКАО по либерализации услуг международного воздушного транспорта

Международная организация гражданской авиации в течение многих лет ведет активную работу в области регулирования международного воздушного транспорта. Государства - члены ИКАО часто обращаются в ИКАО за помощью и консультациями в связи со стремительно развивающимися процессами глобализации и либерализации рынков международного воздушного транспорта. Этим вопросам были специально посвящены три последние по времени Всемирные авиатранспортные конференции ИКАО: 4-ая (1994 г.), 5-ая (2003 г.) и 6-ая (2013 г.). Созыв данных конференций был вызван значительными изменениями, произошедшими в регулировании авиатранспортной отрасли, в частности, в связи с усиливающимися тенденциями либерализации международного воздушного транспорта.

Главной темой 4-ой и 5-ой конференций были «Проблемы и возможности либерализации». Была принята «Декларация глобальных принципов либерализации международного воздушного транспорта», в которой определены индивидуальные и коллективные роли и обязанности государств - членов ИКАО в их усилиях по достижению конечной цели – предоставлению международному воздушному транспорту экономической свободы максимально возможной степени с учетом потребностей пользователей и отрасли воздушного транспорта, принимая во внимание его специфику и стремление свести к минимуму экономические последствия. На основе консенсуса приняты выводы и рекомендации по таким ключевым проблемам либерализации, как владение и контроль над авиаперевозчиками, доступ к рынку, добросовестная конкуренция, защита интересов потребителей, разрешение споров и транспарентность и др.

В 2013 г. состоялась 6-ая Всемирная авиатранспортная конференция ИКАО, которая была созвана в целях рассмотрения государствами и международными авиационными организациями комплексных действий по созданию устойчивой международной авиатранспортной системы в условиях либерализации мирового воздушного транспорта. Была подтверждена позиция о преждевременности

широкого применения политики «открытого неба» для воздушного сообщения между государствами мирового авиационного сообщества. Итогом конференции стало принятие «Плана создания устойчивой международной авиатранспортной системы в условиях либерализации мирового воздушного транспорта», носящего рекомендательный характер. При этом государствам было рекомендовано продолжать проводить либерализацию воздушного транспорта, в том числе и доступа к рынку, теми путями и такими темпами, которые отвечают их потребностям.

Рассмотрим, что препятствует государствам и их авиакомпаниям и аэропортам найти либеральное решение указанных проблем.

В рамках существующего режима регулирования международных воздушных сообщений государство должно обеспечить перевозчикам получение не только необходимых прав доступа к рынкам, но и эксплуатационных разрешений со стороны всех государств-партнеров в рамках соглашений о воздушных сообщениях. Решая вопросы назначения перевозчиков и санкционирования их деятельности, государства, как правило, сохраняют за собой право не давать, отменять или обременять какими-либо условиями разрешения на выполнение полетов иностранным авиаперевозчикам. Критерий национального владения и контроля, который действует со времени создания ИКАО в конце 1940-х гг., обеспечивает установление удобной связи между авиаперевозчиком и назначающим его государством, посредством которой стороны соглашения о воздушном сообщении могут:

- проводить политику «баланса выгод» соответствующих назначенных авиакомпаний;
- предотвращать косвенное получение односторонних выгод государством, не являющимся стороной в соглашении, через посредство своего перевозчика;
- определять ответственных за решение вопросов безопасности полетов и авиационной безопасности.

В большинстве случаев также учитывается фактор национальной обороны. Таким образом, положение о национальном владении и контроле способствовало развитию национальных авиаперевозчиков и, прежде всего, авиакомпаний, принадлежащих государству. Однако в течение последнего десятилетия в связи со спадом в экономике и ухудшением финансового состояния авиакомпаний и, вместе с тем, усиливающейся тенденцией к либерализации, глобализации и регионализму (т.е. региональным экономическим объединениям), международные авиаперевозчики стараются приспособиться к растущим расходам и обострению конкуренции. Для этого существуют различные способы, такие как участие в альянсах, код-шеринг, совместные предприятия, франчайзинг и др. Ряд из этих механизмов экономического сотрудничества предполагает транснациональное

инвестирование, в том числе приобретение доли в акционерном капитале иностранных авиакомпаний, стратегические альянсы с авиаперевозчиками других государств. Приватизация государственных авиакомпаний часто приводит к вложению иностранного капитала в частные авиакомпании. При таком изменении глобальных условий коммерческой деятельности отрасли воздушного транспорта появились разнообразные формы владения авиаперевозчиками. Многие из них уже не принадлежат государству, некоторые – на 50% принадлежат иностранцам. В связи с этим многие государства вносят коррективы в свое законодательство с целью ослабления ограничений на иностранное владение национальными авиакомпаниями. Так, например, действующие законодательства Республики Армения, Республики Казахстан и Российской Федерации допускают до 49% иностранного участия в авиакомпаниях с учетом ряда ограничений в управлении такими авиакомпаниями. Тем не менее, большинство межправительственных соглашений о воздушных сообщениях по-прежнему применяют традиционный критерий национального владения и контроля.

ИКАО считает, что назрела необходимость предоставления государствам возможности изменить подход к прежнему критерию национального владения и контроля, который в новых условиях является аномалией. Вместе с тем ИКАО признает, что каждое государство должно иметь возможность осуществлять либерализацию воздушного транспорта по собственному усмотрению и своими темпами, оценивая для себя все плюсы и минусы либерализации. В частности, к плюсам либерализации владения и контроля можно отнести тот факт, что она может предоставлять авиаперевозчикам более широкий доступ к рынкам капитала и уменьшить их зависимость от государственной помощи, позволить авиапредприятиям расширить сеть своих авиалиний посредством слияний, приобретения других авиакомпаний или образования различных форм альянсов. В то же время нельзя исключать и того, что либерализация может быть сопряжена с определенными рисками, например, такими как появление «удобных флагов» при отсутствии эффективных юридических мер по их предупреждению, попытки проникновения на внутренние рынки государств за счет код-шеринга с договорными назначенными перевозчиками, возможность снижения стандартов безопасности полетов в связи с усилением акцента на безусловное получение коммерческой выгоды, а также возможность утечки капитала, способная привести к дестабилизации производства. В долгосрочном порядке либерализация может повлиять на конкуренцию авиакомпаний вследствие возможности доминирования в мировой авиатранспортной системе нескольких мега-перевозчиков путем слияний и поглощений авиакомпаний, что уже и происходит в настоящее время. Однако ИКАО считает, что эта проблема может быть решена путем разработки нормативных мер, направленных на недопущение антиконкурентной практики.

Вторая проблема либерализации связана с доступом к рынкам международных авиаперевозок. Доступ перевозчиков к рынку имеет фундаментальное значение для успешной коммерческой деятельности авиакомпаний. Основными элементами полного доступа к рынку являются отсутствие ограничений в отношении маршрутных, эксплуатационных и коммерческих прав, возможность использования права «седьмой свободы воздуха» (права перевозки между третьими странами, минуя свою территорию) и даже «восьмой свободы воздуха» (перевозки по внутренней территории или между территориями иностранного государства, т.е. внутреннего каботажа). Определенный прогресс либерализации в этом направлении был достигнут лишь на региональном и субрегиональном уровнях. В таких соглашениях предусматривается немедленная или поэтапная либерализация, ведущая к предоставлению полного доступа к рынку, включая соглашения об «открытом небе».

Вместе с тем, ИКАО отмечает, что условия для разработки глобального многостороннего соглашения об обмене коммерческими правами еще не созрели, и рекомендует государствам двигаться к либерализации рынков по собственному выбору и собственными темпами. По оценкам ИКАО региональные соглашения между государствами с одинаковым уровнем экономического развития способствуют развитию воздушных сообщений в соответствующем регионе, однако вызывает опасение их отрицательное влияние на национальные авиакомпании государств, не являющихся участниками соответствующего регионального соглашения, а также на национальное и двустороннее регулирование воздушных сообщений государств, связанных региональными соглашениями. Кроме того, проблема может осложниться ограниченной пропускной способностью ряда международных аэропортов.

В связи с обострением этой проблемы ИКАО провела исследование возможных последствий продаж «слотов» в аэропортах. Стало очевидно, что либеральные соглашения о воздушных сообщениях, допускающие множественное назначение перевозчиков от одной страны без каких-либо ограничений провозных емкостей, способствуют увеличению числа авиакомпаний и количества рейсов и тем самым оказывают дополнительную нагрузку на ограниченную пропускную способность аэропортов. ИКАО также считает, что либерализация, глобализация и приватизация в международном воздушном транспорте обострили конкуренцию и привели в действие новые рыночные силы, что чревато возникновением новых и разнообразных споров. Споры нередко приобретают многосторонний характер, требуя участия третьей стороны, прямо или косвенно затрагиваемой предметом спора. Действующих в настоящее время механизмов разрешения споров, содержащихся в двусторонних соглашениях, уже явно недостаточно.

Также либерализация международного воздушного транспорта породила

новые виды коммерческой деятельности, связанной с авиаперевозками и услугами, увеличивающими вероятность споров в результате антиконкурентной практики. Однако нынешние механизмы, как правило, не применяются в отношении к спорам, связанным с недобросовестной практикой, поскольку такого рода споры могут урегулироваться только на основе общего конкурентного законодательства в тех случаях, когда такое законодательство существует у заинтересованных государств. Такое положение вызывает целый ряд вопросов, связанных с применением национальных законов отдельных государств к международному воздушному транспорту, и возникающими конфликтами в их применении.

По оценкам ИКАО основной недостаток, связанный с нынешней системой урегулирования споров, заключается в том, что механизм, в основе которого лежат консультации и арбитраж, не предусматривает каких-либо крайних сроков для урегулирования споров и поэтому позволяет сторонам затягивать урегулирование даже в тех случаях, когда сроки имеют решающее значение.

Как уже упоминалось, ИКАО рассматривала вопрос о недобросовестной конкуренции, препятствующей продвижению процессов либерализации. ИКАО считает, в частности, что экстратерриториальное применение национальных законов о конкуренции к международному воздушному транспорту наносит ущерб договоренностям о сотрудничестве, которые необходимы для обеспечения эффективности и жизнеспособности международного воздушного транспорта. В случаях, когда антимонопольное законодательство отдельных государств или другие национальные законы о конкуренции применяются к международным договоренностям, соответствующие решения должны приниматься с учетом необходимости содействовать, а не препятствовать дальнейшему развитию сотрудничества между государствами и их авиакомпаниями. В этой связи ИКАО и впредь намерено продолжать следить за событиями в сфере конкуренции с учетом развития либерализации и обновлять свой инструктивный материал, касающийся конкуренции и международных гарантий. Однако у ИКАО нет ни действенного механизма, ни полномочий конкретно влиять на развитие событий, кроме призывов государств-членов к обеспечению добросовестной конкуренции в условиях либерализации.

Это лишь отдельные проблемы либерализации международного воздушного транспорта, а чего в ней больше – плюсов или минусов, – государственные регулирующие органы могут их взвесить по шкале «баланса интересов» и решить, что, когда и как следует из них применять [16].

2.1. Рекомендации ИКАО по структуре и содержанию многостороннего соглашения о воздушном сообщении

Разработанный ИКАО документ (Дос 9587, издание 3 – 2008) «Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта» содержит выводы, решения и инструктивные указания, направленные на либерализацию регулирования международного воздушного транспорта. Он также включает рекомендации по формированию типового плюрилатерального соглашения ИКАО о воздушном сообщении (см. таблицу 1). **Термин «плюрилатеральный» в данном контексте применяется для определения многостороннего (например, регионального) соглашения, участниками которого являются три и более государств.**

Приведенные в документе рекомендации по структуре и содержанию типового плюрилатерального соглашения о воздушном сообщении представляют собой всеобъемлющее рамочное соглашение, которое включает в себя проекты положений, касающихся традиционного, промежуточного и наиболее либерального подходов (в том числе факультативные формулировки) к различным элементам соглашения о воздушном сообщении. Данный текст основывается на разработанных ИКАО за многие годы типовых положениях или формулировках различных статей соглашений о воздушном сообщении, в частности на положениях, касающихся провозной емкости, тарифов, законов о конкуренции, «деловой практики», безопасности полетов и авиационной безопасности. Другими источниками формулировок положений типового соглашения о воздушном сообщении являются практика государств и употребляемые в их соглашениях выражения. В этой связи текст большинства положений данного соглашения представляет собой обобщение наиболее распространенных и общеупотребительных оборотов в данной области.

Рекомендации представляются в виде двух колонок. В левой колонке излагается фактический текст статьи соглашения или приложения к нему, включая, при необходимости, различные варианты и подходы (традиционный, промежуточный и предусматривающий полную либерализацию). Различные варианты (например, альтернативная формулировка или альтернативное положение статьи), излагаемые в рамках какого-либо подхода, в частности промежуточного, не представляются в какой-то определенной последовательности или в порядке очередности. В правой колонке содержатся пояснительные примечания, касающиеся либо конкретного положения, либо статьи в целом, в которых приводится информация об использовании определенного подхода [17].

Во всем тексте настоящих рекомендаций, содержащих типовые формулировки статей многостороннего соглашения о воздушном сообщении:

- 1) звездочкой (*) отмечены положения статей, являющиеся общими для

всех подходов (традиционный, промежуточный и основанный на полной либерализации). Звездочка не ставится, если к трем подходам применима вся статья. Однако в некоторых статьях, например в статье "Назначение и выдача разрешения", для удобства восприятия и большей ясности статьи положения полностью приводятся при изложении каждого подхода;

2) в каждой статье, предусматривающей более чем один подход, то есть традиционный, промежуточный и основанный на полной либерализации, подходы излагаются в одном и том же логическом порядке;

3) аналогичным образом при наличии вариантов в рамках одного подхода (например, при двух вариантах в рамках промежуточного подхода) эти варианты также приводятся отдельно, но не обязательно в порядке очередности.

Таблица 1. Рекомендации ИКАО по структуре и содержанию типового плюрилатерального соглашения о воздушном сообщении

Преамбула	Пояснительные примечания
[Вариант 1 из 2] Правительство... и правительство..., далее именуемые "Сторонами", будучи участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, желая содействовать прогрессу международной гражданской авиации, желая заключить соглашение в целях установления и осуществления воздушных сообщений между своими соответствующими территориями и за их пределами, согласились о нижеследующем: [Вариант 2 из 2] Правительство... и правительство... (далее – "Стороны"), будучи участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года,	<i>В начальной части соглашения излагаются причины его заключения и заявляется о согласии сторон с положениями, содержащимися в последующих частях соглашения.</i> <i>Этот подход является обычным для более либеральных соглашений, а текст, приводимый в скобках, типичен для соглашений об "открытом небе".</i>

желая способствовать укреплению международной авиационной системы, основанной на конкуренции между авиапредприятиями на рынке с минимальным вмешательством и регулированием со стороны правительств,

желая способствовать расширению возможностей для осуществления международных воздушных сообщений,

признавая, что эффективные и конкурентоспособные международные воздушные сообщения развивают торговлю, повышают благосостояние потребителей и ускоряют экономический рост,

желая обеспечить авиапредприятиям возможность предоставлять пассажирам и грузоотправителям разнообразные варианты обслуживания [по наименьшим ценам, не носящим дискриминационного характера и не представляющим собой злоупотребления доминирующим положением] и стремясь побудить отдельные авиапредприятия к развитию и применению новаторского и конкурентного ценообразования,

желая обеспечить максимальную степень безопасности полетов и авиационной безопасности при осуществлении международных воздушных сообщений и вновь заявляя о своей серьезной обеспокоенности по поводу актов или угроз, направленных против безопасности воздушных судов, которые подвергают опасности жизнь людей и имущество, негативно сказываются на осуществлении воздушных сообщений и подрывают уверенность общества в безопасности гражданской авиации,

согласились о нижеследующем:

Статья 1 Определения	Пояснительные примечания

Для целей настоящего Соглашения, если не указано иное, термин:

а) "авиационные власти" означают в отношении _ ; в отношении _ ; или в обоих отношениях любой иной орган или любое иное лицо, уполномоченные выполнять функции, осуществляемые в данный момент названными властями;

б) "внутренняя воздушная перевозка" означает воздушную перевозку, при которой пассажиры, багаж, груз и почта, взятые на борт воздушного судна на территории какого-либо государства, следуют в другой пункт, находящийся на территории этого же государства;

с) "воздушная перевозка" означает общественную перевозку воздушным транспортом пассажиров, багажа, груза и почты по отдельности или в сочетании, за вознаграждение или по найму;

д) "ИКАО" означает Международную организацию гражданской авиации;

е) "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года, и включает любое Приложение, принятое в соответствии со статьей 90 этой Конвенции, и любую поправку к Приложениям или Конвенции, внесенную в соответствии со статьями 90 и 94, в той мере, в какой такие Приложения и поправки являются действительными для обеих Сторон;

ф) "международная воздушная перевозка" означает воздушную перевозку, при которой пассажиры, багаж, груз и почта, взятые на борт воздушного судна на территории одного государства, следуют в другое государство;

г) "назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, которое назначено или уполномочено в соответствии со Статьей _ настоящего Соглашения;

Хотя стороны в соглашении о воздушном сообщении в целях внесения ясности или на случай возникновения любой возможной двусмысленности могут дать определения любому количеству терминов, используемых в их соглашении, данные выражения являются терминами, которые обычно могут включаться в статью "Определения".

Содержание необходимых вставок в определении термина "авиационные власти" будет зависеть от существующих административных структур и порядка на территории каждой стороны.

h) "провозная емкость" означает объем(ы) предусмотренных соглашением перевозок, обычно определяемый по количеству рейсов (частота), или кресел, или тонн груза, осуществляемых на рынке (пары городов или между двумя странами) или на маршруте за определенный период времени, например сутки, неделю, сезон или год; i) "сборы с пользователей" означает сборы, взимаемые с авиапредприятий компетентными органами, или разрешаемые ими к взиманию за предоставление аэропортового имущества или аэропортовых средств, аэронавигационных средств или средств и служб авиационной безопасности, включая относящиеся к ним средства и службы, для воздушных судов, их экипажей, пассажиров и грузов; j) "смешанная воздушная перевозка" означает общественную перевозку воздушным судном и одним или несколькими видами наземного транспорта пассажиров, багажа, груза и почты по отдельности или в сочетании, за вознаграждение или по найму; к) "Соглашение" означает настоящее Соглашение, приложение к нему и любые поправки к ним; l) "Сторона" означает государство, официально согласившееся исполнять обязательства по настоящему Соглашению; m) "территория" по отношению к государству [означает сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом данного государства] имеет значение, установленное для него в статье 2 Конвенции;	<i>Имеется два возможных способа определения термина "территория": первый – ссылка на определение этого слова, содержащееся в статье 2 Конвенции; второй – указание обычного значения, какое имеет этот термин в международном праве и международной практике. Оба определения приводятся в качестве альтернативных формулировок.</i>
--	--

п) ["цена"] или ["тариф"] означает любую плату, ставку или сбор за транспортировку пассажиров, багажа и/или груза (исключая почту) при выполнении воздушной перевозки (включая связанную с ней перевозку любым другим видом транспорта), назначаемые авиапредприятиями, в том числе их агентами, а также условия, определяющие наличие такой платы, ставки или сбора; о) термины "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, установленные для них в статье 96 Конвенции.	<i>Хотя более широкий по смыслу и более современный термин "цена" используется чаще, чем термин "тариф", оба термина по существу имеют одно и то же определение.</i>
Статья 2 Предоставление прав	Пояснительные примечания
<u>Традиционный подход</u> 1.* Каждая Сторона предоставляет другим Сторонам следующие права для осуществления международных воздушных перевозок авиапредприятиями других Сторон: а)* право осуществлять полеты через свою территорию без посадки; б)* право делать остановки на своей территории с некоммерческими целями; с) право осуществлять международные воздушные перевозки на территорию и с территории любой другой Стороны, при условии, что такие перевозки начинаются или заканчиваются на территории Стороны, назначающей авиапредприятие. [Для выполнения международной воздушной	<i>Основной вопрос для государств, ведущих переговоры по поводу заключения регионального или плюрилатерального соглашения, состоит в том, чтобы определить, какие положения, если таковые требуются, следует включить в региональное или плюрилатеральное соглашение, касающиеся прав на осуществление воздушных сообщений между сторонами в соглашении и государствами, не являющимися сторонами в соглашении.</i> <i>Хотя эти две первые "свободы воздуха" включены в многосторонние соглашения (Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (IATA) применительно к регулярным сообщениям; статья 5 Конвенции применительно к нерегулярным сообщениям), они обычно включаются также и в региональные или плюрилатеральные соглашения, поскольку некоторые государства могут либо не являться, либо прекратить быть участниками IATA.</i> <i>При традиционном подходе соглашение не касается воздушных сообщений между стороной и государством, не являющимся стороной в соглашении, и такие права определяются соответствующими соглашениями между стороной и государствами, не являющимися сторонами в</i>

перевозки на территорию или с территории государства, не являющегося Стороной в Соглашении, требуется разрешение соответствующих Сторон.]	соглашении. В этом смысле такие соглашения можно охарактеризовать как самостоятельные. Альтернативой применению самостоятельных соглашений такого типа являются определение сторонами первых пяти "свобод воздуха" и обмен ими.
[Пункт 2, вариант 1 из 2]	
2. Ничто в настоящем Соглашении не считается предоставлением авиапредприятию или авиапредприятиям одной Стороны права принимать на борт на территории другой Стороны пассажиров, багаж, груз или почту, которые перевозятся за вознаграждение и следуют в другой пункт на территории этой другой Стороны.	Аналогично практике, зафиксированной в двусторонних соглашениях, стороны могут однозначно исключить права на каботаж (вариант 1) либо ясно указать в соглашении, что от сторон не требуется предоставления таких прав, позволив принимать такое решение сторонам в соглашении (вариант 2).
[Пункт 2, вариант 2 из 2]	
2. Ни от какой Стороны не требуется предоставления прав на каботаж авиапредприятию другой Стороны.	
<u>Промежуточный подход</u>	
1. * Каждая Сторона предоставляет другим Сторонам следующие права для осуществления международных воздушных перевозок авиапредприятиями других Сторон: а) * право осуществлять полеты через свою территорию без посадки; б) * право делать остановки на своей территории с некоммерческими целями;	Хотя эти две первые "свободы воздуха" включены в многосторонние соглашения (Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (IATA) применительно к регулярным сообщениям; статья 5 Конвенции применительно к нерегулярным сообщениям), они обычно включаются также в региональные или плурилатеральные соглашения, поскольку некоторые государства могут либо не являться, либо прекратить быть участниками IATA.
с) право осуществлять международные воздушные перевозки на территорию и с территории любой другой Стороны и между государствами, не являющимися сторонами в Соглашении, и теми другими Сторонами, с которыми назначающее государство договорилось о предоставлении прав "пятой свободы", при условии, что такие перевозки начинаются или заканчиваются на территории Стороны, назначающей авиапредприятие;	Этот промежуточный подход предусматривает договоренность между сторонами в соглашении о предоставлении прав на выполнение перевозок на территорию государств, не являющихся сторонами в соглашении (права "пятой свободы"), на основе определенных критериев. Естественно, что осуществление этих прав будет зависеть от получения соответствующих прав от государства, не являющегося стороной в соглашении.
д) право осуществлять [регулярные и] нерегулярные грузовые воздушные перевозки между любой другой Стороной и	Этот подход включает "седьмую свободу" для осуществления регулярных (в качестве факультативного варианта) и нерегулярных

государством, не являющимся Стороной в Соглашении. [Пункт 2, вариант 1 из 2] 2. До [указать дату, согласованную Сторонами] Сторона предоставляет коммерческие права на каботаж назначенному авиапредприятию(ям) каждой другой Стороны при условии, что такие коммерческие права осуществляются при перевозке, составляющей и запланированной как продолжение перевозки с территории Стороны, назначающей авиапредприятие, или при перевозке, являющейся и запланированной как перевозка на территорию Стороны, назначающей авиапредприятие. [Пункт 2, вариант 2 из 2] 2. Любая Сторона предоставляет права на каботаж назначенному авиапредприятию(ям) каждой другой Стороны при условии, что каботажный участок эксплуатируется между двумя международными участками полета. <u>Полная либерализация</u> 1.* Каждая Сторона предоставляет другим Сторонам следующие права для осуществления международных воздушных перевозок авиапредприятиями других Сторон: а)* право осуществлять полеты через свою территорию без посадки б)* право делать остановки на своей территории с некоммерческими целями; с) право выполнять в соответствии с условиями их назначения регулярные и чартерные международные воздушные перевозки между пунктами на следующих маршрутах:	<i>чисто грузовых перевозок.</i> <i>Промежуточный подход к каботажу обычно предшествует переходу к неограниченному каботажу по наступлении оговоренной даты.</i> <i>Прямое связывание внутреннего и международного участков полета позволяет охарактеризовать этот вид перевозки как последовательный каботаж ("восьмая свобода").</i> <i>Этот вариант ограничивает каботаж ситуациями, когда авиаперевозчик выполняет международную перевозку в два пункта в другом государстве, которые являются для него общими конечными пунктами (когда два пункта в другом государстве обслуживаются одним и тем же рейсом).</i> <i>Хотя эти две первые "свободы воздуха" включены в многосторонние соглашения (Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (IATA) применительно к регулярным сообщениям; статья 5 Конвенции применительно к нерегулярным сообщениям), они обычно включаются также в региональные или плурилатеральные соглашения, поскольку некоторые государства могут либо не являться, либо прекратить быть участниками IATA</i> <i>Формула полной либерализации предоставляет каждой стороне не только полные коммерческие права на выполнение перевозок на территорию/с территории каждой другой стороны в соглашении, но и права "пятой</i>
---	---

i) из пунктов за пределами территории Стороны, назначающей авиапредприятие, через территорию этой Стороны и промежуточные пункты в любой пункт или пункты на территории Стороны, предоставляющей это право, и в дальнейшие пункты; ii) применительно к пассажирским и чистогрузовым перевозкам, между территорией Стороны, предоставляющей такое право, и любым пунктом или пунктами; d) права, указанные в иных отношениях в Соглашении. 2. Каждое назначенное авиапредприятие может по своему усмотрению на любом или всех рейсах: a) осуществлять полеты в любом одном или обоих направлениях; b) комбинировать различные номера рейсов в рамках одного полета воздушного судна; c) выполнять перевозки в пункты за пределами, в промежуточные и дальнейшие пункты и пункты на территориях Сторон на маршрутах в любом сочетании и в любом порядке; d) отменять остановки в любом пункте или пунктах; e) передавать загрузку с одного своего воздушного судна на другое свое воздушное судно в любом пункте на маршрутах; f) выполнять перевозки в пункты за пределами своей территории с заменой или без замены воздушного судна или номера рейса и предлагать и рекламировать широкой публике такое сообщение как прямое; g) делать стоповер в любых пунктах как в пределах, так и за пределами территории любой Стороны;	<i>свободы" на выполнение перевозок на территорию/с территории каждой другой стороны и государств, не являющихся сторонами в соглашении, а также права "седьмой свободы" для чистогрузовых перевозок. Однако, как и в промежуточной формулировке, осуществление прав "пятой свободы" между любой другой стороной и государством, не являющимся стороной в соглашении, будет зависеть от наличия прав в отношениях между государством, не являющимся стороной в соглашении, и стороной, осуществляющей права "пятой свободы" в рамках регионального или плюрилатерального соглашения. (Например, чем больше двусторонних соглашений об "открытом небе" сторона будет иметь с государствами, не являющимися сторонами в соглашении, тем больше она будет иметь потенциальных маршрутов "пятой свободы" на территорию/с территории других сторон в соглашении). Некоторые соглашения могут также предоставлять права в отношении конкретного типа перевозок, включая, например, права на выполнение нерегулярных грузовых рейсов в государства, не являющиеся сторонами в соглашении.</i> <i>Большинство данных положений об эксплуатационной гибкости сходны с положениями либерального двустороннего соглашения, которые обычно содержатся в таблице маршрутов.</i>
---	--

h) перевозить транзитную загрузку через территорию любой другой Стороны; i) объединять загрузку на одном и том же воздушном судне независимо от того, где берет начало эта загрузка; без ограничений по направлению или географических ограничений и без потери какого-либо права на выполнение перевозок, разрешаемых в других отношениях по настоящему Соглашению. 3. На любом международном участке или участках согласованных маршрутов назначенное авиапредприятие может выполнять международные воздушные перевозки без каких-либо ограничений в отношении изменения в любом пункте на маршруте типа или количества используемых воздушных судов при условии, что [за исключением чисто-грузовых перевозок] перевозка после такого пункта является продолжением перевозки с территории Стороны, назначившей авиапредприятие, и, применительно к прибывающей загрузке, перевозка на территорию Стороны, назначившей авиа-предприятие, является продолжением перевозки из пункта, находящегося за таким пунктом. 4. Любая Сторона предоставляет право на каботаж назначенному авиапредприятию(ям) каждой другой Стороны без ограничений.	<i>Данное положение не требуется, если соглашение включает статью о смене емкости.</i> <i>Это положение обеспечивает большую эксплуатационную гибкость при использовании авиационной техники. Положения такого типа позволяют, например, создать в пункте замены узловой пункт, при условии, конечно, достижения договоренности с другими соответствующими партнерами. Единственное ограничение состоит в том, что полеты должны осуществляться линейным способом, т. е. рейс на втором участке должен быть продолжением или продолжением предшествующего стыковочного убывающего или прибывающего рейса. Формулировка в квадратных скобках устраняет данное ограничение в отношении чисто грузовых перевозок.</i> <i>Полная либерализация не требует никакой увязки между каботажным участком и международным участком; она позволяет назначенному авиапредприятию одной стороны осуществлять перевозки по системе узлового и вспомогательных аэропортов (с внутренними участками, соединяющими узловой аэропорт со вспомогательными) на территории любой другой стороны ("автономный" каботаж или "девятая свобода").</i>
Статья 3 Назначение и выдача разрешения	Пояснительные примечания
	<i>Формулировку положения о назначении и выдаче разрешения можно упростить, указав названные в п. 2 основания для получения государством разрешения на полеты в статье об отмене разрешения, поскольку основанием для отказа в выдаче разрешения является невыполнение тех же самых условий</i>

Традиционный подход

1. Каждая Сторона имеет право назначить в письменной форме другой Стороне авиапредприятие [или отвечающее требованиям авиапредприятие из другого государства – Стороны в Соглашении] для эксплуатации договорных линий в соответствии с настоящим Соглашением, а также аннулировать или изменить такое назначение. О таком назначении уведомляются в письменной форме по дипломатическим каналам другие Стороны [и депозитарий].

2.* По получении уведомления о таком назначении и заявки от назначенного авиапредприятия по установленной форме и в порядке, предписанном для выдачи разрешения на эксплуатацию [и технического разрешения], каждая Сторона с минимальной процедурной задержкой дает соответствующее эксплуатационное разрешение при условии, что:

а) авиапредприятие находится в преимущественном владении и под фактическим контролем одной или более Сторон в настоящем Соглашении, их граждан или указанных Сторон и граждан;

б)* Сторона, назначающая авиапредприятие, выполняет положения Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность);

Традиционный подход предполагает назначение одного авиапредприятия, т. е. единичное назначение. В качестве варианта государство – сторона в соглашении может назначить отвечающее требованиям авиапредприятие из другого государства – стороны в соглашении для осуществления воздушных сообщений от его имени. В таком случае эти стороны до выдачи разрешения должны согласовать некоторые критерии, определяющие соответствие требованиям, в частности право учреждения, лицензирование и стандарты по безопасности полетов и авиационной безопасности.

Традиционными критериями владения и контроля в региональных или плюрилатеральных соглашениях и договоренностях являются общее владение и контроль над соответствующим авиаперевозчиком, осуществляемые сторонами в соглашении и/или их гражданами. Как попытка расширить требование о владении и контроле и способствовать созданию многонациональных авиапредприятий этот подход сталкивается с проблемой признания данного критерия государствами, не являющимися сторонами в соглашении. В отсутствие широкого признания такими государствами критерия общего владения и контроля рынки авиапредприятий, находящихся в региональной собственности, могут оказаться ограниченными территориями других участников регионального или плюрилатерального соглашения или договора.

С учетом законной обеспокоенности сторона, получающая уведомление о назначении, в качестве меры контроля сохраняет за собой дискреционное право отказать в выдаче разрешения, если и когда это потребуется. В данном положении учитываются такие потенциальные проблемы, вызывающие обеспокоенность, как безопасность полетов и

с)* назначенное авиапредприятие отвечает другим условиям, установленным согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, рассматривающей заявку или заявки. 3.* По получении эксплуатационного разрешения, упомянутого в пункте 2, назначенное авиапредприятие может в любое время приступить к эксплуатации договорных линий, для которой оно таким образом назначено, при условии соблюдения данным авиапредприятием применимых положений настоящего Соглашения. 4.* Стороны, дающие эксплуатационные разрешения в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи, уведомляют об этом депозитария.]	<i>авиационная безопасность, а также прочие экономические аспекты, включая возможность появления "удобных флагов".</i> <i>В качестве варианта стороны договариваются, что по предоставлении разрешения они будут уведомлять об этом депозитария соглашения, который несет ответственность за ведение центрального реестра назначений авиапредприятий и эксплуатационных разрешений.</i>
<u>Промежуточный подход</u> 1. Каждая Сторона имеет право назначить одно или более авиапредприятий для эксплуатации договорных линий в соответствии с настоящим Соглашением, а также аннулировать или изменить такое назначение. О таком назначении уведомляются в письменной форме по дипломатическим каналам другие Стороны [и депозитарий]. 2.* По получении уведомления о таком назначении и заявки от назначенного авиапредприятия по установленной форме и в порядке, предписанном для выдачи разрешения на эксплуатацию [и технического разрешения], каждая Сторона с минимальной процедурной задержкой дает соответствующее эксплуатационное разрешение при условии, что: а) назначенное авиапредприятие имеет основное место деятельности (см. i) ниже) [и постоянное местонахождение] на территории назначающей Стороны;	<i>Промежуточный подход предполагает назначение одного или большего числа авиапредприятий, т. е. множественное назначение. Данное положение иногда толковалось как выполняемое назначением двух авиапредприятий. Традиционный подход также включает формулировки об увеличении числа назначенных авиапредприятий на конкретных маршрутах на основе, например, согласованного возрастания в течение нескольких лет или по достижении оговоренного уровня пассажирских перевозок на рынках пар городов.</i> <i>Этот промежуточный подход, рекомендуемый ИКАО, снимает требование о владении, но сохраняет требование в отношении фактического контроля (включая контроль в области безопасности полетов и авиационной безопасности), добавляя положение о регистрации в качестве юридического лица и о наличии основного места деятельности на территории назначающей стороны. Это позволяет организациям из государств, не являющихся участниками соглашения, осуществлять инвестиции в авиапредприятия сторон. Такой контроль, как представляется, будет</i>

b) Сторона, назначающая авиапредприятие, осуществляет и сохраняет фактический нормативный контроль (см. ii) ниже) за деятельностью авиапредприятия; Примечания: i) подтверждение наличия основного места деятельности включает следующие факторы: авиапредприятие учреждено и зарегистрировано в качестве юридического лица на территории назначающей Стороны в соответствии с применимыми национальными законами и правилами, имеет значительный объем перевозок и осуществляет значительные капиталовложения в физические средства на территории назначающей Стороны, платит подоходный налог, регистрирует и базируется там свои воздушные суда и нанимает значительное количество граждан этой Стороны в качестве управленческого, технического и эксплуатационного персонала; ii) подтверждение осуществления фактического нормативного контроля включает следующее, но не ограничивается этим: авиапредприятие имеет действительную эксплуатационную лицензию или разрешение, выданное лицензирующим органом, например сертификат эксплуатанта (АОС), отвечает критериям, установленным назначающей Стороной в отношении эксплуатации международных воздушных сообщений, таким, например, как доказательство финансового благополучия, способность удовлетворять требованию о защите общественных интересов, принятие обязательств по гарантии обслуживания и т. д.; и назначающая Сторона имеет и поддерживает программу контроля в области безопасности полетов и авиационной безопасности в соответствии со Стандартами ИКАО. c)* Сторона, назначающая авиапредприятие, выполняет положения Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность);	<i>осуществляться в основном посредством лицензирования, которое может включать как экономические, так и эксплуатационные элементы. Данный механизм не требует от государства изменения его действующего законодательства, политики или правил, касающихся национального владения и контроля над своим национальным авиаперевозчиком(ами), но позволяет осуществить такое изменение, если и когда государство пожелает этого.</i> <i>С учетом законной обеспокоенности сторона, получающая уведомление о назначении, в качестве меры контроля сохраняет за собой дискреционное право отказать в выдаче разрешения, если и когда это потребуются. В данном положении учитываются такие потенциальные проблемы, вызывающие обеспокоенность, как безопасность полетов и авиационная безопасность, а также прочие экономические аспекты, включая возможность появления "удобных флагов".</i>
--	--

d)* назначенное авиапредприятие отвечает другим условиям, установленным согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.

3.* По получении эксплуатационного разрешения, упомянутого в пункте 2, назначенное авиапредприятие может в любое время приступить к эксплуатации договорных линий, для которой оно таким образом назначено, при условии соблюдения данным авиапредприятием применимых положений настоящего Соглашения.

[4.* Стороны, дающие эксплуатационные разрешения в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи, уведомляют об этом депозитария.]

Полная либерализация

1. Каждая Сторона имеет право назначить столько авиапредприятий, сколько она желает, для эксплуатации договорных линий в соответствии с настоящим Соглашением, а также аннулировать или изменить такое назначение. О таком назначении уведомляются в письменной форме по дипломатическим каналам другие Стороны [и депозитарий].

2.* По получении уведомления о таком назначении и заявки от назначенного авиапредприятия по установленной форме и в порядке, предписанном для выдачи разрешения на эксплуатацию [и технического разрешения], каждая Сторона с минимальной процедурной задержкой дает соответствующее эксплуатационное разрешение при условии, что:

a) авиапредприятие находится под фактическим нормативным контролем назначающего государства;

В качестве варианта стороны договариваются, что по предоставлении разрешения они будут уведомлять об этом депозитария соглашения, который несет ответственность за ведение центрального реестра назначений авиапредприятий и эксплуатационных разрешений.

Подход, основанный на полной либерализации, предполагает неограниченное по количеству авиапредприятий назначение.

Полная либерализация снимает все критерии, относящиеся к авиапредприятию, но требует, чтобы назначающее государство осуществляло фактический нормативный контроль в целях обеспечения соблюдения стандартов безопасности полетов и авиационной безопасности. Она также включает "право учреждения", т. е. право иностранных лиц учредить и эксплуатировать авиапредприятие на территории одной из сторон, которое может затем осуществлять внутренние и международные воздушные сообщения.

С учетом законной обеспокоенности стороны, получающей уведомление о назначении, в

б)* Сторона, назначающая авиапредприятие, выполняет положения Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность); с)* назначенное авиапредприятие отвечает другим условиям, установленным согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, рассматривающей заявку или заявки. 3.* По получении эксплуатационного разрешения, упомянутого в пункте 2, назначенное авиапредприятие может в любое время приступить к эксплуатации договорных линий, для которой оно таким образом назначено, при условии соблюдения данным авиапредприятием применимых положений настоящего Соглашения. [4.* Стороны, дающие эксплуатационные разрешения в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи, уведомляют об этом депозитария.]	качестве меры контроля она сохраняет за собой дискреционное право отказа в выдаче разрешения, если и когда это потребуется. В данном положении учитываются такие потенциальные проблемы, вызывающие обеспокоенность, как безопасность полетов и авиационная безопасность, а также прочие экономические аспекты, включая возможность появления "удобных флагов". В качестве варианта стороны договариваются, что по предоставлении разрешения они будут уведомлять об этом депозитария соглашения, который несет ответственность за ведение центрального реестра назначений авиапредприятий и эксплуатационных разрешений.
Статья 4 Отказ в выдаче, отмена и ограничение разрешений	Пояснительные примечания
<u>Традиционный подход</u>	Причины, по которым государство, получившее просьбу о выдаче разрешения, первоначально не дает разрешение или затем отменяет, приостанавливает или ограничивает условиями выданное им разрешение, остаются прежними. Следовательно, если критерии назначения предусматривают такие формулировки, как "общее владение и контроль над соответствующим авиаперевозчиком, осуществляемые сторонами в соглашении и/или их гражданами" или "основное место деятельности", то невыполнение такого требования будет служить основанием для отмены, приостановления или постановки условий в отношении эксплуатационного разрешения.

1.* Авиационные власти каждой Стороны имеют право отказать в выдаче разрешений, упомянутых в Статье __ (Назначение и выдача разрешения) настоящего Соглашения, авиапредприятию, назначенному любой другой Стороной, а также временно или бессрочно отменить, приостановить или наложить условия на такие разрешения:

а) если они не убеждены в том, что преимущественное владение и фактический контроль осуществляют одна или более Сторон, назначающих авиапредприятие, их граждане или указанные Стороны и граждане совместно;

б)* в случае невыполнения Стороной, назначающей авиапредприятие, положений Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность);

с)* в случае невыполнения таким назначенным авиапредприятием других условий, установленных согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.

Промежуточный подход

1.* Авиационные власти каждой Стороны имеют право отказать в выдаче разрешений, упомянутых в Статье __ (Назначение и выдача разрешения) настоящего Соглашения, авиапредприятию, назначенному любой другой Стороной, а также временно или бессрочно отменить, приостановить или наложить условия на такие разрешения:

а) если они не убеждены в том, что назначенное авиапредприятие имеет свое основное место деятельности (см. i) ниже) [и постоянное местонахождение] на территории назначающей Стороны;

б) если они не убеждены в том, что Сторона, назначающая авиапредприятие, осуществляет и сохраняет фактический нормативный контроль (см. ii) ниже) за деятельностью авиапредприятия;

Прочие основания для отмены шире по сфере применения и охватываются ссылкой на требования о соблюдении положений по безопасности полетов и авиационной безопасности, а также законов и правил данной стороны.

Этот промежуточный критерий устраняет требование о владении, однако сохраняет требование в отношении фактического контроля, добавляя положение о регистрации в качестве юридического лица и наличии основного места деятельности на территории назначающей стороны. Это позволяет организациям из государств, не являющихся сторонами в соглашении, осуществлять инвестиции в авиапредприятия сторон.

Примечания:

i) подтверждение наличия основного места деятельности включает следующие факторы: авиапредприятие учреждено и зарегистрировано в качестве юридического лица на территории назначающей Стороны в соответствии с применимыми национальными законами и правилами, имеет значительный объем перевозок и осуществляет значительные капитальные вложения в физические средства на территории назначающей Стороны, платит подоходный налог, регистрирует и базируется там свои воздушные суда и нанимает значительное количество граждан этой Стороны в качестве управленческого, технического и эксплуатационного персонала;

ii) подтверждение осуществления фактического нормативного контроля включает следующее, но не ограничивается этим: авиапредприятие имеет действительную лицензию или разрешение на эксплуатацию, выданные лицензирующим органом, например сертификат эксплуатанта (АОС), отвечает критериям, установленным назначающей Стороной в отношении эксплуатации международных воздушных сообщений, таким, например, как доказательство финансового благополучия, способность удовлетворять требованию о защите общественных интересов, принятие обязательств по гарантии обслуживания и т. д.; назначающая Сторона имеет и поддерживает программу контроля в области безопасности полетов и авиационной безопасности в соответствии со Стандартами ИКАО;

c)* в случае невыполнения Стороной, назначающей авиапредприятие, положений Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность);

d)* в случае невыполнения таким назначенным авиапредприятием прочих условий, установленных согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.

Полная либерализация

1.* Авиационные власти каждой Стороны имеют право отказать в выдаче разрешений, упомянутых в Статье (Назначение и выдача разрешения) настоящего Соглашения, авиапредприятию, назначенному любой другой Стороной, а также временно или бессрочно отменить, приостановить или наложить условия на такие разрешения:

а) если они не убеждены в том, что авиапредприятие находится под фактическим нормативным контролем назначающего государства;

б)* в случае невыполнения Стороной, назначающей авиапредприятие, положений Статьи __ (Безопасность полетов) и Статьи __ (Авиационная безопасность);

с)* в случае невыполнения назначенным авиапредприятием прочих условий, установленных согласно законам и правилам, обычно применяемым при осуществлении международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.

Традиционный подход/промежуточный подход/полная либерализация

2.* За исключением случаев, когда незамедлительные действия необходимы для недопущения нарушения вышеупомянутых законов и правил или когда в интересах безопасности полетов или авиационной безопасности требуется действовать в соответствии с положениями Статьи __ (Безопасность полетов) или Статьи __ (Авиационная безопасность), права, указанные в пункте 1 настоящей Статьи, осуществляются только после консультации между авиационными властями, проводимых в соответствии со Статьей __ (Консультации) настоящего Соглашения.

Соблюдение законов и правил, а также положений по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности обуславливается в п. 2 оговоркой о необходимости проведения в первую очередь консультаций.

Статья 5 Применение законов	Пояснительные примечания
[Пункт 1, вариант 1 из 2] 1. Законы и правила любой Стороны, регулирующие прибытие на ее территорию и убытие с ее территории воздушных судов, занятых в международных воздушных сообщениях, или эксплуатацию и навигацию таких воздушных судов во время нахождения их в пределах ее территории, применяются к воздушным судам назначенного авиапредприятия каждой Стороны. [Пункт 1, вариант 2 из 2] 1. При прибытии на территорию, во время нахождения на территории или при убытии с территории одной Стороны ее законы и правила, касающиеся эксплуатации и навигации воздушных судов, соблюдаются авиапредприятиями любой другой Стороны. [Пункт 2, вариант 1 из 2] 2. Законы и правила одной Стороны, относящиеся к прибытию на ее территорию, пребыванию на ее территории и отправлению с ее территории пассажиров, экипажей и груза, включая почту, в частности законы и правила, касающиеся иммиграции, таможенного и валютного контроля, здравоохранения и карантина, применяются к пассажирам, экипажам, грузам и почте, перевозимым воздушными судами назначенного авиапредприятия каждой Стороны во время нахождения их в пределах названной территории.	<i>Данная статья, имеющаяся в большинстве соглашений о воздушном сообщении, отражает содержание статьи 11 Конвенции. Стороны берут на себя общее обязательство применять Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), касающиеся упрощения формальностей. Статья "Лица без права на въезд, пассажиры без документов и депортируемые лица" содержит более конкретные обязательства в отношении процедур, предусмотренных Приложением 9.</i> <i>По первому варианту п. 1 подтверждает, что законы одной стороны, касающиеся эксплуатации воздушных судов и допуска на ее территорию пассажиров, экипажей, груза и почты, будут применяться к авиапредприятиям другой стороны.</i> <i>По второму варианту в п. 1 акцент делается на соблюдение авиапредприятиями законов одной из сторон, касающихся эксплуатации и навигации воздушных судов, а также допуска, транзита и убытия пассажиров, экипажей, груза и почты.</i> <i>В п. 2 основное внимание уделяется применению или, другими словами, соблюдению тех законов и правил другой стороны, которые относятся к вопросам таможенного, иммиграционного и валютного контроля, здравоохранения и карантина.</i>

[Пункт 2, вариант 2 из 2] 2. При прибытии на территорию, во время нахождения на территории или при убытии с территории одной Стороны ее законы и правила, относящиеся к допуску на ее территорию или отправлению с ее территории пассажиров, экипажей и груза на воздушных судах (включая правила, касающиеся въезда, оформления, авиационной безопасности, иммиграции, паспортного и таможенного контроля и карантина, или почтовые правила в случае перевозки почты), соблюдаются пассажирами и экипажами (или от их имени) авиапредприятий любой Стороны. 3.* Ни одна из Сторон не отдает предпочтения своему собственному или любому иному авиапредприятию в сравнении с назначенным авиапредприятием других Сторон, занятых в аналогичных международных воздушных перевозках, при применении своих иммиграционных, таможенных, карантинных и подобных правил.	<i>Пункт 3 является общим для обоих вариантов и касается вопроса недопущения дискриминации.</i>
Статья 6 Прямой транзит	Пояснительные примечания
[Вариант 1 из 2] Пассажиры, багаж, груз и почта, следующие прямым транзитом, подвергаются не более, чем упрощенному контролю. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, освобождаются от таможенных пошлин и прочих аналогичных налогов. [Вариант 2 из 2] Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию любой стороны и не покидающие района аэропорта, предназначенного для этой цели, не подвергаются какой-либо проверке, за исключением случаев, когда это необходимо по соображениям авиационной безопасности, в целях контроля за наркотиками, предотвращения нелегального въезда или в особых обстоятельствах.	<i>В некоторых соглашениях это положение может быть изложено отдельно или включено в статью о применении законов.</i> <i>Вариант 1 представляет собой стандартную меру упрощения формальностей при транзите, которая предусматривается в большинстве заключенных в последнее время соглашениях о воздушном сообщении.</i> <i>В варианте 2, включаемом в либерализованные соглашения, предусматриваются меры обеспечения безопасности при транзите, а не порядок осуществления контроля, проведения таможенного досмотра и взимания налога.</i>

Статья 7 Признание свидетельств	Пояснительные примечания
1. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, которые выданы или которым придана сила любой Стороной и которые остаются в силе, признаются действительными каждой Стороной для целей эксплуатации договорных линий при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения и свидетельства выданы или которым придана сила, соответствуют минимальным стандартам, которые могут устанавливаться в соответствии с Конвенцией, или превышают их. 2. Если привилегии или условия упомянутых в пункте 1 удостоверений или свидетельств, выданных авиационными властями одной Стороны любому лицу, или назначенному авиапредприятию, или в отношении воздушного судна, используемого при эксплуатации договорных линий, допускают различия с минимальными стандартами, установленными согласно Конвенции, и об этих различиях уведомлена Международная организация гражданской авиации, каждая Сторона может потребовать проведения консультаций между авиационными властями с целью уточнения данной практики. 3. Каждая Сторона, однако, сохраняет за собой право отказаться признать для целей выполнения полетов над ее собственной территорией или совершения посадок в пределах ее собственной территории удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные ее гражданам другой Стороной.	<i>Данное положение о признании удостоверений содержится в большинстве соглашений о воздушном сообщении, хотя, по существу, в его п.п. 1 и 2 просто воспроизводятся два положения Конвенции – соответственно статьи 33 и 32 b). Это положение может быть отдельной статьёй или же частью статьи "Безопасность полетов".</i> <i>Согласно п. 1 стороны обмениваются взаимным признанием действительных удостоверений о годности к полетам, действительных удостоверений о квалификации и действительных свидетельств, выданных другой стороной.</i> <i>Государства, возможно, сочтут полезным иметь процедуру рассмотрения различий, зарегистрированных в отношении стандартов, установленных в соответствии с Конвенцией.</i> <i>Данным положением резервируется право отказаться признать удостоверение или свидетельство, выданные любой стороной гражданам первой стороны. Это положение, заимствованное из статьи 32 b) Конвенции, необходимо, так как статья 32 a) требует, чтобы пилоты обеспечивались свидетельствами, выданными государством регистрации воздушного судна. Следовательно, распространить признание на свидетельство, выданное гражданам этого государства другим государством, невозможно.</i>
Статья 8 Безопасность полетов	Пояснительные примечания
1. Любая Сторона может в любое время обратиться с просьбой о проведении консультаций относительно норм безопасности полетов, соблюдаемых другой Стороной в областях, касающихся	<i>Это разработанное ИКАО стандартное положение по безопасности полетов предусматривает для сторон в соглашении стандартную процедуру решения проблем безопасности. Оно направлено на обеспечение</i>

аэронавигационных средств, летных экипажей, воздушных судов и эксплуатации воздушных судов. Такие консультации проводятся в течение 30 дней после обращения с такой просьбой. 2. Если в результате таких консультаций любая Сторона обнаруживает, что другая Сторона не обеспечивает в областях, указанных в пункте 1, эффективного соблюдения и применения норм безопасности полетов, отвечающих Стандартам, установленным на данный момент в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации (Doc 7300), то эта другая Сторона информируется о таких выводах и мерах, считающихся необходимыми для выполнения Стандартов ИКАО. После этого другая Сторона предпринимает соответствующие корректирующие действия в течение согласованного периода времени. 3. В соответствии со статьей 16 Конвенции Стороны также соглашаются с тем, что любое воздушное судно, эксплуатируемое авиапредприятием или от имени авиапредприятия любой Стороны для полетов на территорию или с территории другой Стороны, может, находясь на территории другой Стороны, быть подвергнуто досмотру уполномоченными представителями другой Стороны, при условии, что это не вызовет необоснованной задержки в эксплуатации воздушного судна. Несмотря на обязательства, упомянутые в статье 33 Чикагской конвенции, целью этого досмотра является проверка действительности соответствующей документации воздушного судна и свидетельств членов его экипажа, а также соответствия оборудования и состояния воздушного судна Стандартам, установленным на данный момент в соответствии с Конвенцией.	<i>того, чтобы воздушные суда, эксплуатируемые назначенными авиапредприятиями (или эксплуатируемые от их имени) на территории другой стороны, использовались и обслуживались в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО. Данное положение отражает широкий взгляд на эксплуатацию воздушных судов, охватывая, помимо воздушных судов и экипажей, аэронавигационные средства и службы, что подразумевает предоставление таких средств и служб, как управление воздушным движением, аэропортовые средства и средства навигации.</i> <i>Однако сторонам ничто не мешает включить дополнительные или более жесткие критерии, необходимые, по их мнению, для оценки уровня безопасности эксплуатации воздушных судов, в частности альтернативные формулировки относительно перронной инспекции, указывающие на выводы и решения, к которым могут прийти авиационные власти в результате такой инспекции, и дополнительно охватывающие случаи отказа в предоставлении доступа на перрон для проведения инспекции.</i> <i>В статье о безопасности полетов, за исключением данного положения, санкции конкретно не предусматриваются с учетом возможности принятия срочных мер согласно положению об отмене, приостановлении действия или установлении условий в отношении эксплуатационных разрешений назначенных авиапредприятий, не выполняющих, в частности, положения статьи "Безопасность полетов".</i>
---	--

4. Если для обеспечения безопасности полетов авиапредприятий необходимы неотлагательные действия, каждая Сторона сохраняет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить условия эксплуатационного разрешения, предоставленного авиапредприятию или авиапредприятием другой Стороны. 5. Любые меры любой Стороны, принятые в соответствии с пунктом 4 выше, прекращаются, как только основание для принятия этих мер перестает существовать. 6. Если в связи с пунктом 2 будет установлено, что любая из Сторон продолжает не соблюдать Стандарты ИКАО по истечении согласованного периода времени, об этом должен быть информирован Генеральный секретарь ИКАО. Генерального секретаря необходимо также информировать о последующем удовлетворительном решении проблемы.	
Статья 9 Авиационная безопасность	Пояснительные примечания
1. В соответствии со своими правами и обязательствами по международному праву Стороны вновь подтверждают, что взятое ими обязательство по отношению друг к другу защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся стороны действуют, в частности, в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, дополняющего ее Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 года, а также с положениями любых других конвенций и протоколов, касающихся безопасности	<i>Данное положение по авиационной безопасности разработано ИКАО. Оно включает посредством общих ссылок соответственно в п.п. 1 и 3 обязательства в области авиационной безопасности, вытекающие из различных международных документов по вопросам незаконного вмешательства, участниками которых стороны могут быть, и из Приложения 17 к Конвенции "Безопасность", которое применяется ко всем Договаривающимся государствам ИКАО. Любые изменения к Стандартам и Рекомендуемой практике данного Приложения, которые могут вступить в силу после принятия соглашения, также будут применяться к сторонам. В этой статье подчеркивается важность оказания взаимной помощи в деле предотвращения незаконного вмешательства или других подобных актов и принятия специальных мер безопасности в случае совершения акта незаконного вмешательства или его угрозы. Данная статья не ограничивает договорное право сторон расширить или ограничить сферу ее применения либо применять другой подход.</i>

гражданской авиации, к которым присоединились обе Стороны. 2. Каждая Сторона оказывает по просьбе другой Стороны всю необходимую помощь другой Стороне для предотвращения актов незаконного захвата гражданских воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также для устранения любой другой угрозы безопасности гражданской авиации. 3. Каждая Сторона в своих взаимных отношениях действует в соответствии с положениями по авиационной безопасности, установленными Международной организацией гражданской авиации, именуемыми Приложениями к Конвенции; она требует, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации или эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное место пребывания которых находится на ее территории, а также эксплуатанты аэропортов на ее территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности. [Каждая Сторона уведомляет каждую другую Сторону о любых различиях между ее национальными правилами и практикой и стандартами по авиационной безопасности Приложений. Любая Сторона может в любое время обратиться с просьбой о срочном проведении консультаций с каждой Стороной для обсуждения таких различий.] 4. Каждая Сторона соглашается с тем, что к таким эксплуатантам воздушных судов может быть предъявлено требование о соблюдении положений по авиационной безопасности, упомянутых в пункте 3 выше, применяемых другой Стороной при прибытии, убытии или во время нахождения на территории этой другой Стороны. Каждая Сторона гарантирует эффективное применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и для проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортприпасов до и во время посадки или погрузки на борт. Каждая Сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу каждой другой Стороны о принятии	<i>Положение п. 3 в квадратных скобках определяет процедуру рассмотрения различий в отношении стандартов безопасности, о которых может быть представлено уведомление.</i>
---	--

обоснованных специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

5. В случае возникновения инцидента или угрозы инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов или аэронавигационных средств, Стороны оказывают друг другу помощь путем облегчения взаимосвязи и принятия других надлежащих мер с целью быстрого и благополучного прекращения такого инцидента или устранения его угрозы.

[6. Авиационные власти каждой Стороны имеют право в течение шестидесяти (60) дней с момента уведомления (или такого более короткого срока, какой будет согласован авиационными властями) провести на территории другой Стороны оценку мер, применяемых или планируемых эксплуатантами воздушных судов в отношении рейсов, прибывающих с территории или убывающих на территорию первой Стороны. Административно-организационные мероприятия по проведению таких оценок согласуются авиационными властями и осуществляются незамедлительно в целях обеспечения быстрого проведения оценок.]

[7. Если одна Сторона имеет серьезные основания полагать, что другая Сторона отступает от положений настоящей Статьи, авиационные полномочные органы этой Стороны могут запросить проведения консультаций. Такие консультации начинаются в течение пятнадцати (15) дней с момента получения такой просьбы от любой из Сторон. Недостижение удовлетворительного соглашения в течение пятнадцати (15) дней после начала консультаций является основанием для отказа в выдаче, отзыва, приостановления действия или установления условий в отношении разрешений авиапредприятия или авиапредприятий, назначенных другой Стороной. Если это продиктовано крайней необходимостью или с тем, чтобы не допустить дальнейшего несоблюдения положений настоящей Статьи,

Альтернативные п.п. 6 и 7 касаются соответственно проверки средств и процедур в области авиационной безопасности на территории другой стороны, необходимости быстрого проведения консультаций по вопросам безопасности (которые имеют более срочный характер, чем консультации по прочим вопросам) и возможности принятия временных мер, если таковые требуются.

первая Сторона может в любое время принять временные меры.]	
Статья 10 Защита проездных документов	Пояснительные примечания
1. Каждая Сторона соглашается принимать меры к обеспечению защиты своих паспортов и прочих проездных документов. 2. В связи с этим каждая Сторона соглашается устанавливать контроль в отношении законного создания, выдачи, проверки и использования паспортов и прочих проездных документов и удостоверений личности, выдаваемых этой Стороной или от имени этой Стороны. 3. Каждая Сторона также соглашается устанавливать или совершенствовать процедуры, направленные на обеспечение того, чтобы проездные документы и удостоверения личности, выдаваемые ею, были такого качества, что ими невозможно было бы свободно злоупотреблять и их нельзя было бы незаконным способом легко изменять, копировать или выдавать. 4. Согласно вышеуказанным целям каждая Сторона выдает свои паспорта и прочие проездные документы в соответствии с документом ИКАО Doc 9303 "Машиносчитываемые проездные документы", а именно: частью 1 "Машиносчитываемые паспорта", частью 2 "Машиносчитываемые визы" и/или частью 3 "Официальные машиносчитываемые проездные документы размера 1 и размера 2". 5. Каждая Сторона также соглашается обмениваться оперативной информацией, касающейся подложных или поддельных проездных документов, и сотрудничать с другой Стороной в усилении противодействия мошенничеству с проездными документами, включая подлог или подделку проездных документов, использование подложных или поддельных проездных документов, использование действительных проездных документов лицами, выдающими себя за других лиц, неправомерное использование подлинных проездных документов законными владельцами с целью содействия совершению правонарушения, использование недействительных или аннулированных	<i>Технические требования ИКАО к машиносчитываемым проездным документам, содержащиеся в документе ИКАО Doc 9303, позволяют надежно устанавливать подлинность проездных документов и личность их владельцев и предусматривают эффективные меры предосторожности против видоизменения, подлога или подделки. Около 100 Договаривающихся государств выдают машиносчитываемые паспорта и другие машиносчитываемые проездные документы в соответствии с техническими требованиями, содержащимися в документе Doc 9303. Резолюции ИКАО признают, что содержащиеся в документе Doc 9303 технические требования не только являются эффективным средством ускорения прохождения пассажиров и членов экипажей международных рейсов через пункты пограничного контроля, но и повышают безопасность и усиливают программы соблюдения иммиграционных правил. Резолюции Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (ООН) и других органов ООН призывают государства укреплять международное сотрудничество в борьбе против незаконного ввоза иностранцев и предотвращения использования сфабрикованных документов.</i> <i>Включение данной статьи в соглашения о воздушном сообщении активизирует международные усилия государств, направленные против использования сфабрикованных и фальшивых проездных документов для незаконной миграции, незаконного ввоза мигрантов и передвижения террористов или террористических групп через границы.</i>

проездных документов и использование проездных документов, полученных обманным путем	
Статья 11 Пассажиры без права на въезд, пассажиры без документов и депортируемые лица	Пояснительные примечания
1. Каждая Сторона соглашается установить эффективный пограничный контроль. 2. В связи с этим каждая Сторона соглашается соблюдать Стандарты и Рекомендуемую практику Приложения 9 (Упрощение формальностей) к Чикагской конвенции, касающиеся пассажиров без права на въезд, пассажиров без документов и депортируемых лиц, в целях укрепления сотрудничества в борьбе с незаконной миграцией. 3. В соответствии с вышеуказанными целями каждая Сторона соглашается выдавать или признавать, в зависимости от обстоятельств, письмо, касающееся "сфабрикованных, поддельных или фальшивых документов, а также подлинных документов, предъявленных лицами, выдающими себя за других лиц", форма которого приводится в пункте b) добавления 9 к Приложению 9 (12-е издание) при принятии мер согласно соответствующим пунктам главы 3 указанного Приложения, касающимся изъятия сфабрикованных, поддельных или фальшивых проездных документов.	<i>Глава 3 Приложения 9 (Упрощение формальностей) к Чикагской конвенции включает Стандарты и Рекомендуемую практику, в которых излагаются общие процедуры, подлежащие соблюдению государствами и авиапредприятиями при обращении с пассажирами без права на въезд, пассажирами без документов и депортируемыми лицами. Добавление 9 предусматривает замену сфабрикованных, поддельных или фальшивых проездных документов, изъятых у пассажиров, использовавших их для совершения поездки. Основная идея указанных положений и добавления 9 заключается в изъятии из обращения сфабрикованных, поддельных или фальшивых документов. Включение этой статьи в соглашения о воздушном сообщении активизирует международные усилия государств, направленные против незаконного ввоза мигрантов и передвижения террористов или террористических групп через границы.</i>
Статья 12 Сборы с пользователей	Пояснительные примечания
[Пункты 1 и 2, вариант 1 из 2] 1. Ни одна из Сторон не облагает или не разрешает облагать назначенные авиапредприятия другой Стороны более высокими сборами с пользователей, чем сборы, которыми облагаются ее собственные авиапредприятия, осуществляющие аналогичные международные сообщения.	<i>Эти два альтернативных подхода к формулировке положения о сборах с пользователей существенно отличаются друг от друга. В некоторых положениях упоминаются "назначенные авиапредприятия". Сторонам необходимо рассмотреть вопрос о том, должны ли положения о данной деятельности, содержащиеся в настоящей части, распространяться на все авиапредприятия стороны, а не только на назначенные.</i>

2. Каждая Сторона поощряет проведение консультаций относительно сборов с пользователей между своим компетентным органом, взимающим сборы, [или поставщиком аэропортового или аэронавигационного обслуживания] и авиапредприятиями, пользующимися обслуживанием и средствами, предоставляемыми таким органом [или поставщиком обслуживания], по возможности, через посредство представительных организаций этих авиапредприятий. О любых предложениях относительно изменений в сборах с пользователей следует своевременно уведомлять таких пользователей, чтобы они имели возможность высказывать свои мнения до внесения изменений. Каждая Сторона также рекомендует своему компетентному органу, взимающему сборы, [или поставщику обслуживания] и таким пользователям обмениваться соответствующей информацией, касающейся сборов с пользователей. [Пункты 1 и 2, вариант 2 из 2] 1. Сборы с пользователей, которыми компетентные власти или органы, взимающие сборы, каждой Стороны могут облагать авиапредприятия другой Стороны, являются справедливыми и умеренными, не носят неоправданно дискриминационный характер и справедливо распределяются между различными категориями пользователей. В любом случае авиапредприятия другой Стороны облагаются любыми такими сборами на условиях, которые не менее благоприятны, чем наиболее благоприятные условия, предоставляемые любому другому авиапредприятию на момент обложения сборами. 2. Сборы с пользователей, которыми облагаются авиапредприятия другой Стороны, могут отражать, но не должны превышать полную стоимость для компетентных властей или органов, взимающих сборы, предоставления соответствующего аэропорта, охраны окружающей среды в районе аэропорта, обеспечения аэронавигации и предоставления средств и служб авиационной безопасности в аэропорту или в рамках аэропортовой системы. Такая полная	<i>Этот вариант более краток и просто повторяет принцип, регулирующий взимание сборов с пользователей, зафиксированный в статье 15 Конвенции, согласно которому сборы с иностранных воздушных судов не превышают сборы, взимаемые с собственных воздушных судов, занятых в аналогичных международных сообщениях.</i> <i>В этом положении поощряется проведение консультаций между органом, взимающим сборы, и пользователями, говорится о необходимости своевременно уведомлять о любых изменениях в сборах и обмениваться соответствующей информацией, касающейся сборов. Эти принципы отражают политику ИКАО в отношении сборов (Дос 9082). Поскольку некоторые государства осуществили коммерциализацию и приватизацию своих поставщиков аэропортового и аэронавигационного обслуживания и передали полномочия по установлению тарифов, дополнительно приводятся соответствующие формулировки, учитывающие такие ситуации.</i> <i>Во втором варианте данное положение включает некоторые принципы, которые также отражают политику, разработанную ИКАО. Однако вместо использования формулы статьи 15 Конвенции, как это делается в первом варианте, здесь применяется положение типа положения о "наиболее благоприятствуемой нации", которое шире по сфере применения, чем статья 15</i> <i>В настоящем положении излагаются некоторые принципы ИКАО, касающиеся возмещения расходов.</i>
---	--

стоимость может включать резонный доход на активы за вычетом амортизации. Средства и службы, за обеспечение которыми взимаются сборы, предоставляются на эффективной и экономичной основе. 3. Каждая Сторона поощряет проведение консультаций между компетентными властями или органами, взимающими сборы на ее территории, и авиапредприятиями, пользующимися средствами и службами, и рекомендует компетентным властям или органам и авиапредприятиям обмениваться такой информацией, какая может быть необходима для точной проверки обоснованности сборов в соответствии с принципами, зафиксированными в пунктах 1 и 2. Каждая Сторона рекомендует компетентным властям, взимающим сборы, своевременно уведомлять пользователей о любых предложениях относительно изменений в сборах с пользователей, чтобы пользователи имели возможность высказывать свои мнения до внесения изменений. 4. При осуществлении процедур разрешения споров в соответствии со Статьей__ (Разрешение споров) ни одна из Сторон не считается нарушившей какого-либо положения настоящей Статьи, если: а) она провела в течение разумного периода времени пересмотр сбора или практики, являющихся предметом жалобы, поданной другой Стороной; или б) после такого пересмотра она приняла все имеющиеся в ее распоряжении меры к исправлению любого сбора или любой практики, несовместимых с настоящей Статьей. [5. Аэропорты, воздушные трассы, службы управления воздушным движением и аэронавигационные службы, службы авиационной безопасности и прочие соответствующие средства и службы, обеспечиваемые на территории одной Стороны, предоставляются для использования авиапредприятиями другой Стороны на условиях, не менее благоприятных, чем наиболее благоприятные условия, предоставляемые любому авиапредприятию,	<i>Здесь излагаются требования в отношении консультаций, обмена информацией и своевременного уведомления, аналогичные требованиям, указанным в первом варианте.</i> <i>Во втором варианте вводится процесс пересмотра, который осуществляется до принятия каких-либо действий в отношении сборов с пользователей в рамках системы разрешения споров, и указывается, что положения данной статьи не нарушаются в смысле механизма разрешения споров, если процесс такого пересмотра начат.</i>
---	---

занятому в аналогичных международных воздушных сообщениях, на момент заключения соглашения об использовании.]	
Статья 13 Таможенные пошлины	Пояснительные примечания
1. Каждая Сторона на основе взаимности в максимально возможной степени в соответствии со своим национальным законом освобождает назначенное авиапредприятие другой Стороны от [импортных ограничений], таможенных пошлин, акцизных налогов, досмотровых сборов и прочих государственных сборов и пошлин [не основанных на стоимости обслуживания, предоставляемого по прибытии,] на воздушные суда, топливо, смазочные масла, расходные технические запасы, запасные части, включая двигатели, комплектное бортовое оборудование, бортприпасы и прочие предметы [например, печатные билетные бланки, авианакладные, любые рекламные материалы с изображением на них знаков компании и обычные рекламные материалы, распространяемые бесплатно этим назначенным авиапредприятием], предназначенные для использования или используемые исключительно в связи с эксплуатацией и обслуживанием воздушных судов назначенного авиапредприятия такой другой Стороны, эксплуатирующего договорные линии. 2. Освобождения, предоставляемые в силу настоящей Статьи, применяются к упоминаемым в пункте 1 предметам: а) ввозимым на территорию одной Стороны назначенным авиапредприятием другой Стороны или от имени этого авиапредприятия; б) находящимся на борту воздушного судна назначенного авиапредприятия одной Стороны по прибытии на территорию другой Стороны или при убытии с этой территории; или с) принимаемым на борт воздушного судна назначенного авиапредприятия одной Стороны на территории другой Стороны и предназначенным для использования при эксплуатации договорных линий, независимо от того, используются или расходуются ли такие предметы полностью в пределах территории Стороны, предоставляющей	<i>Положение о таможенных и прочих пошлинах имеется почти во всех соглашениях о воздушных сообщениях и дополняет положение об освобождении от них топлива, смазочных масел, запасных частей, комплектного оборудования и бортовых припасов, находящихся на борту по прибытии на территорию другого государства, содержащееся в статье 24 Конвенции. Оно отражает также политику ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта (Doc 8632). Цель данного положения заключается в освобождении полетов международной авиации от различных таможенных пошлин и прочих налогов на топливо, запасные части, запасы и оборудование, которые обычно применяются к иностранному воздушному судну, когда оно совершает операции в другой юрисдикции. Характер деятельности международного воздушного транспорта и потенциально негативное экономическое влияние таких налогов являются разумным обоснованием для почти всеобщего признания данного положения.</i> <i>Следует отметить, что существует различное понимание того, что представляет собой международная часть перевозки, например, в том, что касается тарифов и освобождения от уплаты таможенных пошлин. Поэтому государства могут добиваться внесения уточнения с этой целью в любое соглашение о воздушном сообщении, которое они заключают, особенно в тех случаях, когда предусматривается обмен правами на выполнение каботажных перевозок. В таких случаях в порядок предоставления освобождения, предусмотримое в настоящей статье, вносятся изменения с целью учесть характер перевозок и его соответствия законам, действующим внутри страны.</i> <i>В некоторых ситуациях такое освобождение не является полным освобождением от всех налогов и сборов и в тех случаях, когда, например, за обслуживание, предоставляемое</i>

освобождение, при условии, что право собственности на такие предметы не переходит на территории названной Стороны. 3. Комплектное бортовое оборудование, а также материалы и запасы, обычно находящиеся на борту воздушного судна, назначенного авиапредприятия любой из Сторон, могут быть выгружены на территории другой Стороны только с согласия таможенных властей этой территории. В таком случае они могут быть помещены под надзор названных властей до тех пор, пока не будут реэкспортированы или использованы иным образом в соответствии с таможенными правилами.	<i>международному воздушному транспорту, взимаются установленные правительством сборы (например, таможенные и карантинные), в соглашении необходимо делать оговорку типа: "не основанные на стоимости обслуживания, предоставляемого по прибытии". К другим предметам, которые могут быть охвачены (но которые не были включены в данную статью), относятся оборудование, используемое для бронирования и осуществления операций, оборудование для обеспечения авиационной безопасности, оборудование для погрузки груза и обслуживания пассажиров, инструктивные материалы и учебные средства.</i>
Статья 15 Налогообложение	Пояснительные примечания
[Пункты 1–3, вариант 1 из 2] 1. Прибыль от эксплуатации воздушных судов назначенного авиапредприятия при международных перевозках подлежит	<i>Хотя положение об обложении налогами доходов и капитала в соглашениях широко не применяется, что объясняется частично тем, что такие вопросы могут быть предметом отдельного договора между сторонами о двойном налогообложении. Данное положение включено с учетом политики ИКАО (Дос 8632), предусматривающей предоставление такого освобождения. Поскольку вопрос налогообложения и соглашений о налогообложении между государствами является вопросом, относящимся к компетенции финансовых полномочных органов, включение положения, подобного тому, которое здесь приводится, требует участия таких органов в определении и согласовании его формулировки.</i> <i>В данном варианте п.п. 1 и 2 касаются налогообложения доходов и капитала соответственно.</i>

обложению налогами только на территории Стороны, где находится место фактического управления этим авиапредприятием. 2. Капитал, составляемый воздушными судами, эксплуатируемыми при международных перевозках назначенным авиапредприятием, и движимым имуществом, относящимся к эксплуатации таких воздушных судов, подлежит налогообложению только на территории Стороны, где находится место фактического управления этим авиапредприятием. 3. При наличии специального соглашения между любыми двумя Сторонами об исключении двойного налогообложения в отношении подоходного налога и налога на капитал, положения последнего имеют преимущественную силу. [Пункты 1–3, вариант 2 из 2] 1. Прибыль или доходы от эксплуатации воздушных судов при международных перевозках, получаемые авиапредприятием любой Стороны, в том числе в результате участия в коммерческих соглашениях между авиапредприятиями или в совместных деловых предприятиях, освобождаются от любого налога на прибыль или подоходного налога, взимаемого правительством каждой Стороны. 2. Капитал и имущество авиапредприятия любой Стороны, относящиеся к эксплуатации воздушных судов при международных перевозках, освобождаются от всех налогов на капитал и имущество, взимаемых правительством каждой Стороны. 3. Прибыль, получаемая авиапредприятием любой Стороны в результате отчуждения воздушных судов, эксплуатируемых при международных перевозках, и движимого имущества, относящегося к эксплуатации таких воздушных судов, освобождается от любого налога на прибыль, взимаемого правительством другой Стороны. [4.* Каждая Сторона на основе взаимности предоставляет налоговую льготу в отношении	<i>Пункт 3 предусматривает, что договор между сторонами о двойном налогообложении лишает данные положения настоящего соглашения юридического действия.</i> <i>Данный вариант освобождает авиапредприятия от некоторых налогов, взимаемых правительством каждой стороны, без указания на то, где авиапредприятия подлежат налогообложению (т. е. на территории, где осуществляется фактическое управление авиапредприятием), определяя, таким образом, объем освобождения от налогов. Пункт 1 конкретно освобождает от налогообложения прибыли и доходов, получаемых в рамках коммерческих соглашений между авиапредприятиями.</i> <i>Освобождение является обоюдным, хотя сфера его распространения, как указывает</i>
---	---

налога на добавленную стоимость или аналогичного косвенного налога на товары и услуги, предоставляемые авиапредприятию, назначенному другой Стороной, и используемые для целей осуществления международных воздушных сообщений. Налоговая льгота может предоставляться в виде освобождения от налога или его возврата.]	пункт, приводимый в квадратных скобках, может варьироваться. Например, стороны могут также пожелать включить импортные ограничения либо такие принадлежности авиапредприятий, как билетные бланки или компьютерное оборудование.
Статья 15 Добросовестная конкуренция	Пояснительные примечания
<u>Традиционный подход</u> Каждое назначенное авиапредприятие имеет справедливые возможности для эксплуатации маршрутов, указанных в Соглашении. <u>Промежуточный подход</u> Каждая Сторона соглашается: а) что каждое назначенное авиапредприятие должно иметь справедливые и равные возможности для конкуренции при осуществлении международных воздушных перевозок, регулируемых Соглашением; б) принимать меры к устранению всех форм дискриминации или практики недобросовестной конкуренции, которые негативно сказываются на конкурентом положении назначенного авиапредприятия каждой Стороны. <u>Полная либерализация</u> Каждое назначенное авиапредприятие имеет справедливые условия для конкуренции в соответствии с законами Сторон о конкуренции.	<i>Эта традиционная формулировка основана на положении Конвенции (статья 44 f)) о том, что каждое Договаривающееся государство имеет "справедливые возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении".</i> <i>Ограниченный промежуточный подход состоит в применении принципа справедливых и равных возможностей к маршрутам, указанным в приложении к соглашению. Однако здесь приводится расширенный вариант, включающий также п. б).</i> <i>В условиях полной либерализации законы сторон о конкуренции будут применяться с целью обеспечения всем назначенным авиапредприятиям справедливых условий для конкуренции.</i> <i>Некоторые государства, полностью поддерживая применение законов о конкуренции, тем не менее, иногда упоминают о них в меморандумах о консультациях, а не в самом соглашении о воздушном сообщении.</i>
Статья 16 Провозная емкость	Пояснительные примечания
[Вариант 1 из 2]	

**Традиционный подход/промежуточный
подход/полная либерализация**

При осуществлении воздушных сообщений провозная емкость предлагается с соблюдением Статьи ____ (Добросовестная конкуренция).

[Вариант 2 из 2]

Традиционный подход

[Пункты 1 и 2, вариант 1 из 2]

1. Любая Сторона может потребовать от назначенных авиапредприятий других Сторон представлять свои расписания полетов по любому маршруту на ее территорию или с ее территории.

2. Любая Сторона может препятствовать увеличению емкости на любом маршруте на ее территорию или с ее территории, которое ведет к причинению серьезного финансового убытка назначенным авиапредприятиям, осуществляющим сообщения на данном маршруте.

[Вариант 2 из 2]

Любая Сторона может ограничить предлагаемые нерегулярные пассажирские перевозки на маршруте, на котором выполняются регулярные пассажирские перевозки, если дополнительные нерегулярные пассажирские перевозки ставят под угрозу стабильность такого регулярного сообщения.

Промежуточный подход

Любая Сторона может до [согласованная дата] ограничивать емкость назначенного авиапредприятия на маршруте на ее территорию или с ее территории в размере до [согласованный процент] общей емкости, предлагаемой на данном маршруте.

Полная либерализация

1. Каждая Сторона разрешает каждому назначенному авиапредприятию определять предлагаемую им частоту и емкость

Если какая-либо сторона считает, что предоставление определенного количества дополнительной емкости является практикой недобросовестной конкуренции, то альтернативным вариантом, применимым ко всем трем подходам, будет применение статьи ____ (Добросовестная конкуренция).

Хотя положений о предварительном определении емкости не обнаружено ни в одном региональном/плюрилатеральном соглашении, в некоторых случаях ограничения по провозной емкости в таких соглашениях допускаются. Эти ограничения призваны учитывать обеспокоенность государств, имеющих некрупных авиаперевозчиков, о том, чтобы их перевозки не вытеснялись излишней емкостью.

Один из вариантов применения общего права ограничивать емкость состоит в распространении ограничения на определенный тип сообщения, в частности на нерегулярные пассажирские перевозки.

Эта ограниченная по времени мера переходного характера позволяет изменить соотношение предлагаемой емкости на маршруте с традиционной формулы 50/50 на 60/40 или на какую-либо иную формулу. Этот вариант не подходит для маршрутов, полеты по которым выполняют более чем два авиапредприятия.

Каждое назначенное авиапредприятие может предлагать емкость по методу свободного определения, при котором индивидуальные

международных воздушных перевозок, исходя из коммерческих соображений на рынке. 2. Ни одна из Сторон не вводит ограничения на объем, частоту или регулярность перевозок, тип или типы воздушных судов, эксплуатируемых назначенными авиапредприятиями любой другой Стороны, за исключением случаев, связанных с таможенными, техническими, эксплуатационными причинами или причинами, связанными с защитой окружающей среды, в соответствии с единообразными условиями, отвечающими статье 15 Конвенции. 3. Ни одна из Сторон не вводит для назначенных авиапредприятий другой Стороны требование о праве первого выбора, норме перевозок, о сборе за отсутствие права возражения или любого другого требования, не соответствующего целям настоящего Соглашения в отношении емкости, частоты или объема перевозок. 4. Ни одна из Сторон не требует представления на утверждение расписаний и планов чартерных рейсов или планов производства полетов авиапредприятий другой Стороны, за исключением случаев, когда на равноправной основе может потребоваться соблюдение единообразных условий, указанных в пункте 2 настоящей Статьи, или в случаях, которые могут быть специально оговорены в приложении к настоящему Соглашению. Если же какая-либо Сторона требует представления информации для сведения, то она определяет минимальные требования и процедуры представления сведений, вызывающие минимальную административную нагрузку на посреднические авиатранспортные органы и назначенные авиапредприятия другой Стороны.	<i>авиапредприятия определяют предлагаемую емкость без утверждения или вмешательства при условии соблюдения закона(ов) о конкуренции, если это применимо.</i> <i>Стороны соглашаются упразднить свой непосредственный двусторонний контроль за провозной емкостью с сохранением возможности применения методов недискриминационного многостороннего контроля в соответствии с Конвенцией.</i> <i>В соглашениях, заключаемых по методу свободного определения, нет конкретных положений о соотношении между емкостью и спросом, и необходимая корректировка в этом случае достигается отдельными авиапредприятиями путем конкурентного ценообразования и составления расписаний с учетом рыночной конъюнктуры. Этот механизм функционирует менее эффективно, когда стихийно складывающаяся рыночная конъюнктура нарушается или ухудшается.</i> <i>Метод свободного определения, как правило, запрещает все формы дискриминации или приемы недобросовестной конкуренции, включая грабительское ценообразование, и предусматривает возможные консультации и меры по их устранению. В положении о гарантиях в отношении методов недобросовестной конкуренции рассматривается эта дополнительная и заслуживающая похвалы процедура.</i> <i>Принимая во внимание свободу действий, предоставляемую назначенным авиапредприятиям в отношении предлагаемой ими емкости, а также с учетом потенциальной возможности совершения таких антиконкурентных действий, как "демпинг емкости", подход, основанный на полной либерализации, должен применяться при условии возможного вмешательства на основе законов сторон о конкуренции, если это применимо.</i>
--	--

Статья 17 Ценообразование	Пояснительные примечания
[Вариант 1 из 2] <u>Традиционный подход/промежуточный подход/полная либерализация</u> Цены (тарифы) устанавливаются с соблюдением Статьи — (Добросовестная конкуренция) [Вариант 1 из 2] <u>Промежуточный подход</u> 1. Тарифы, применяемые назначенным авиапредприятием или авиапредприятиями любой Стороны при осуществлении воздушных сообщений, охватываемых настоящим Соглашением, устанавливаются по принципу утверждения тарифов страной начала перевозки. 2. Каждая Сторона имеет право утверждать или отклонять тарифы на перевозку в одном направлении или "туда и обратно" между территориями обеих Сторон, которая начинается на ее территории. Ни одна Сторона не предпринимает односторонние действия, препятствующие введению предлагаемых тарифов или сохранению действующих тарифов на перевозку в одном направлении или "туда и обратно" между территориями обеих Сторон, начинающуюся на территории другой Стороны. [3. Несмотря на положения настоящей Статьи, любое назначенное авиапредприятие может применять тарифы в отношении нерегулярных перевозок, если об этих тарифах уведомлены соответствующие Стороны.] <u>Полная либерализация</u> Цены (тарифы), назначаемые авиапредприятиями, не подлежат представлению ни одной из Сторон или утверждению ими.	<i>Вариант, применимый ко всем трем подходам, по которому любая сторона требует применения статьи — (Добросовестная конкуренция) в связи с назначением цен, которое может представлять собой практику недобросовестной конкуренции.</i> <i>Этот промежуточный подход к утверждению тарифов на перевозки между сторонами основывается на принципе страны начала перевозки.</i> <i>Сфера действия утверждения охватывает, прежде всего, тарифы на перевозки по третьей и четвертой "свободам воздуха", которые полностью входят в регулятивную компетенцию соответствующих сторон.</i> <i>Положение об утверждении тарифов на нерегулярные перевозки включено в качестве факультативного.</i> <i>При полной либерализации тарифы не могут отменяться ни по каким причинам. Практика авиапредприятий в отношении тарифов может быть подчинена законам сторон о конкуренции, если это применимо.</i>
Статья 18 Гарантии	Пояснительные примечания
1. Стороны соглашаются с тем, что	Данное положение о гарантиях будет

нижеуказанная практика авиапредприятий может расцениваться как возможная практика недобросовестной конкуренции, заслуживающая внимательного рассмотрения: а) установление авиатарифов на маршрутах на уровнях, которые в целом недостаточны для покрытия расходов на предоставление услуг, с которыми они связаны; б) добавление избыточной провозной емкости или частоты перевозок; с) такая практика является не временной, а постоянной; д) такая практика оказывает серьезное негативное экономическое влияние на другое авиапредприятие или наносит ему значительный ущерб; е) такая практика отражает очевидное намерение или может причинить вред другому авиапредприятию, устранить или вытеснить его с рынка; ф) поведение свидетельствует о злоупотреблении доминирующим положением на маршруте. 2. Если авиационные власти любой из Сторон считают, что операция или операции, предполагаемые или совершаемые назначенным авиапредприятием другой Стороны, могут представлять собой недобросовестную конкуренцию согласно признакам, указанным в пункте 1, они могут обратиться с просьбой о проведении консультаций в соответствии со Статьей [Консультации] с целью решения проблемы. Любая такая просьба сопровождается указанием причин обращения с просьбой, и такие консультации начинаются в течение 15 дней с даты подачи просьбы. 3. Если Стороны не могут решить проблему посредством консультаций, любая из Сторон может прибегнуть к применению механизма разрешения споров согласно Статье [Разрешение споров] с целью урегулирования разногласий.	уместно и применимо только в том случае, если стороны договорятся о движении в направлении либерализации или даже о создании условий полностью "открытого неба" для своих назначенных перевозчиков. Перечень видов коммерческой деятельности авиапредприятий, которые могут быть сигналом о возможном применении практики недобросовестной конкуренции, является всего лишь ориентировочным. Он был разработан ИКАО и направлен Договаривающимся государствам в качестве рекомендации. Данное положение может быть использовано, если группа государств договорилась двигаться в направлении создания менее контролируемого режима, но ни одна из сторон не имеет законов о конкуренции, в качестве гарантий им может потребоваться взаимно согласованный перечень описания того, что будет составлять практику недобросовестной и/или добросовестной конкуренции. С учетом конкретных условий конкуренции, в которых действуют авиапредприятия, и правовых режимов в области конкуренции, применимых к их соответствующим территориям, стороны могут определить другие признаки недобросовестной конкуренции, которые могут быть включены в данное положение. "Механизм гарантий" включает в себя данное положение о гарантиях наряду с четвертым вариантом положения об урегулировании разногласий (процесс посредничества на основе рекомендаций ИКАО), которое содержится в статье о разрешении споров. В качестве альтернативы механизму гарантии стороны могут согласовать поэтапный переход к полному доступу к рынку и другие положения в целях облегчения перехода к полной либерализации (см. приложение IV).
Статья 19 Законы о конкуренции	Пояснительные примечания
1. Стороны информируют друг друга о своих	<i>Данное типовое положение, разработанное</i>

законах, политике и практике в области конкуренции, об изменениях в них и любых преследуемых ими конкретных целях, которые могут повлиять на осуществление воздушных сообщений на основании настоящего Соглашения, и указывают полномочные органы, ответственные за их применение. 2. В той степени, в какой это допускается ее собственными законами и правилами, каждая Сторона оказывает помощь авиапредприятиям другой Стороны, давая указания относительно соответствия любой предлагаемой практики авиапредприятий своим законам, политике и практике в области конкуренции. 3. Стороны уведомляют друг друга о любых случаях отмеченного ими несоответствия между применением их законов, политики и практики в области конкуренции и вопросами, относящимися к применению настоящего Соглашения; процесс консультаций, предусматриваемый настоящим Соглашением, используется по просьбе любой из Сторон с целью определения наличия такого конфликта и возможностей его разрешения или максимального ослабления. 4. Стороны уведомляют друг друга о своем намерении начать процессуальные действия против авиапредприятия(й) другой Стороны или о вчинении в рамках их законов о конкуренции любых частных судебных исков, о которых им может быть известно. 5. Без ущерба праву на иск любой Стороны процесс консультаций, предусмотренный настоящим Соглашением, используется всякий раз, когда того требует какая-либо из Сторон, и имеет своей целью определение соответствующих интересов Сторон и вероятных последствий конкретного иска, предъявленного по закону о конкуренции. 6. В ходе таких консультаций Стороны	<i>ИКАО, призвано служить всеобъемлющим, но поддающимся адаптации сводом процедур на случай, если две стороны или несколько испытывают или могут испытывать проблемы в своих отношениях в области воздушного транспорта, связанной с применением национальных законов о конкуренции. В нем делается акцент на необходимость уведомлений, сотрудничества, проявление сдержанности и проведение консультаций в целях предупреждения и разрешения конфликтов или потенциальных конфликтов. Его использование сторонами не имеет смысла, когда, например, любая из сторон одобряет практику сотрудничества авиапредприятий, такую, например, как согласование тарифов, и ни одна из сторон не имеет закона о конкуренции. Это положение также не предназначено для дополнения каких-либо действующих процедур, и обязательства, предусмотренные в нем, должны согласовываться с полномочными органами сторон, которые занимаются вопросами конкуренции. В общем, его цель состоит в усилении механизма предупреждения и урегулирования конфликтов, а также в решении на региональной или плюрилатеральной основе вопросов, связанных с применением норм законодательства о конкуренции к воздушному транспорту. Это положение основывается главным образом на концепциях и принципах, сформулированных в подробных руководящих положениях по данному вопросу, которые были разработаны ИКАО наряду с этой типовой статьей (см. Дос 9587).</i>
--	--

стараятся прийти к соглашению, уделяя должное внимание соответствующим интересам каждой Стороны и альтернативным средствам, которые также могут позволить достичь целей такого иска по закону о конкуренции.

7. Если соглашение не достигнуто, каждая Сторона при применении своих законов, политики и практики в области конкуренции полностью и доброжелательно учитывает точку зрения другой Стороны и проявляет в международных отношениях вежливость, умеренность и воздержанность.

8. Сторона, по закону о конкуренции которой возбужден частный судебный иск, содействует допуску каждой Стороны к соответствующему судебному органу и/или, при необходимости, предоставляет информацию этому органу. Такая информация может включать сведения о ее собственных интересах в области внешних сношений, интересах каждой Стороны, о которых сообщила эта Сторона, и, по возможности, о результатах любых консультаций с каждой Стороной относительно данного иска.

9. В той степени, в какой их законодательство или их национальная политика позволяет это, и в соответствии со всеми применимыми международными обязательствами Стороны сотрудничают в разрешении их авиапредприятиям или гражданам предоставлять компетентным органам обеих Сторон информацию, имеющую отношение к иску, предъявленному по закону о конкуренции, при условии, что такое сотрудничество или предоставление информации не противоречат их важным национальным интересам.

10. До тех пор, пока иск, возбужденный органами одной Стороны, занимающимися законами о конкуренции, является предметом консультаций с другой Стороной, Сторона, на территории которой возбужден иск, воздерживается в ожидании результатов этих консультаций от требования о разглашении сведений, находящихся на территории другой Стороны, а эта другая Сторона воздерживается от применения любого блокирующего законодательства.

Статья 20 Перевод валют и перечисление выручки	Пояснительные примечания
Каждая Сторона разрешает авиапредприятию(ям) другой Стороны по требованию переводить и перечислять за границу по усмотрению авиапредприятия(й) все местные доходы, полученные от продажи авиатранспортных услуг и соответствующей деятельности, непосредственно связанной с воздушной перевозкой, сумма которых превышает местные расходы, при этом этот перевод и перечисление разрешается осуществлять незамедлительно, без ограничений, дискриминации или налогообложения и по официальному обменному курсу, который применяется в день поступления требования о переводе и перечислении.	<i>В некоторых соглашениях данное положение может быть либо отдельной статьёй, либо составлять часть статьи "Коммерческие возможности".</i> <i>Это разработанное ИКАО положение, направленное на содействие переводу валют и перечислению выручки, представляет собой всеобъемлющий вариант положения, содержащегося почти во всех двусторонних соглашениях о воздушном сообщении.</i> <i>Под выражением "соответствующая деятельность, непосредственно связанная с воздушной перевозкой", как правило, понимаются виды деятельности, тесно связанные с обеспечением воздушных сообщений, такие, как автобусное обслуживание между аэропортом и гостиницами и предоставление наземного обслуживания, когда это разрешено, другим авиапредприятиям. Данное выражение не охватывает такие виды деятельности, как получение доходов от гостиниц, проката автомашин, инвестиций в местную недвижимую собственность или облигации и акции, которые могут регулироваться другим режимом перевода валют и перечисления выручки. Термин "без налогообложения" относится к налогообложению перевода валют и перечисления выручки, а не к общегосударственному подоходному налогу, который рассматривается в статье "Налогообложение".</i>
Статья 21 Продажа и маркетинг авиатранспортных услуг	Пояснительные примечания
	<i>В некоторых соглашениях данное положение может быть либо отдельной статьёй, либо составлять часть статьи "Коммерческие возможности".</i> <i>В некоторых положениях этой статьи делаются ссылки на "назначенные авиапредприятия". Сторонам необходимо рассмотреть вопрос о том, должны ли положения об этих видах деятельности, содержащиеся в данной статье, распространяться также на все авиапредприятия сторон, а не только на</i>

1. Каждая Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию другой Стороны право продажи и маркетинга международных авиатранспортных услуг и соответствующей продукции на своей территории (напрямую или через агентов или других посредников, выбранных авиапредприятием), включая право на создание своих представительств как "на линии", так и "вне линии". 2. [Каждое авиапредприятие имеет право продавать услуги по перевозке в валюте данной территории или, по своему усмотрению, в свободно конвертируемой валюте других стран, и любое лицо вольно платить за такую перевозку в валюте, принимаемой этим предприятием].	назначенные. <i>Это разработанное ИКАО положение предусматривает простой, но справедливый стандарт в отношении выдачи авиапредприятиям разрешения на продажу и маркетинг своих услуг. Данное положение не применяется к продаже и маркетингу авиатранспортных услуг через автоматизированные системы бронирования (АСБ), которые рассматриваются в отдельном положении. Термин "представительство на линии" отражает ситуацию, когда представительство находится в городе или стране, которые непосредственно обслуживаются данным авиапредприятием; "представительство вне линии" находится в городе/стране, которые данным авиапредприятием непосредственно не обслуживаются. Некоторые недавно заключенные двусторонние соглашения о воздушном сообщении содержат также альтернативное положение, которое приводится в квадратных скобках.</i> <i>Данный факультативный текст гарантирует авиапредприятиям возможность свободной продажи в конвертируемой валюте, принимаемой при продаже этим авиапредприятием, и в то же время не требует от авиапредприятий принимать валюту, которую они не используют.</i>
Статья 22 Иностранный персонал и доступ к местным услугам	Пояснительные примечания
<u>Традиционный и промежуточный подходы</u>	<i>В некоторых соглашениях данное положение может быть либо отдельной статьей, либо составлять часть статьи "Коммерческие возможности".</i> <i>В некоторых положениях этой статьи делаются ссылки на "назначенные авиапредприятия". Сторонам необходимо рассмотреть вопрос о том, должны ли положения об этих видах деятельности, содержащиеся в данной статье, распространяться также на все авиапредприятия сторон, а не только на назначенные.</i> <i>Традиционный и промежуточный подходы основаны на принципе взаимности, который</i>

1. Назначенному авиапредприятию или авиапредприятиям одной Стороны разрешается на условиях взаимности доставлять на территорию каждой Стороны и содержать на ней своих представителей, а также коммерческий, эксплуатационный и технический персонал, необходимый в связи с эксплуатацией договорных линий. 2. Такие потребности в персонале могут по усмотрению назначенного авиапредприятия или авиапредприятий одной Стороны удовлетворяться за счет собственного персонала или путем использования услуг любой другой организации, компании или авиапредприятия, действующих на территории другой Стороны и имеющих разрешение на предоставление таких услуг другим авиапредприятиям. 3. Представители и персонал подчиняются действующим законам и правилам другой Стороны и соблюдают такие законы и правила: а) каждая Сторона на основе взаимности и с минимальной задержкой предоставляет необходимое разрешение на работу, временные визы и прочие аналогичные документы представителям и персоналу, упомянутым в пункте 1 настоящей Статьи; б) каждая Сторона упрощает и облегчает условия выдачи разрешений на работу персоналу, выполняющему определенные временные обязанности в течение срока, не превышающего девяносто (90) дней. <u>Полная либерализация</u> Каждая Сторона разрешает назначенным авиапредприятиям другой Стороны: а) доставлять на свою территорию и содержать иностранных служащих, выполняющих управленческие, коммерческие, технические, эксплуатационные и другие специальные функции, необходимые для предоставления авиатранспортных услуг, в соответствии с законами и правилами принимающего государства, касающимися въезда, проживания и найма на работу;	<i>при толковании его в количественном отношении означает численное ограничение по количеству служащих авиапредприятия, которые могут находиться на территории другой стороны.</i> <i>Пункт 3 б) предусматривает использование временных служащих, требования к которым в отношении найма на работу и проживания могут быть менее строгими, чем к постоянным служащим.</i> <i>Пункт а) данного положения ИКАО об иностранном персонале имеет целью упростить пребывание за границей определенной категории авиационного персонала, а именно персонала, выполняющего управленческие, коммерческие, технические и эксплуатационные функции. Данное положение применяется при условии соблюдения международных обязательств, а также национальных законов принимающей стороны, касающихся въезда, проживания и</i>
---	--

б) использовать услуги и персонал любой другой организации, компании или авиапредприятия, действующих на ее территории и имеющих разрешение на предоставление таких услуг.	найма на работу, которые в большинстве случаев должны быть достаточно гибкими для обеспечения исполнения обязательств стороны по данному положению. <i>Пункт б) направлен на удовлетворение потребности в более частом использовании авиапредприятиями персонала третьих стран в связи с ростом числа объединений и глобализацией коммерческой деятельности авиапредприятий. Следовательно, он предусматривает возможность использования персонала и услуг авиапредприятия-партнера по альянсу или по соглашению о совместном использовании кодов, а также любой местной компании или организации.</i>
Статья 23 Смена емкости	Пояснительные примечания
<u>Традиционный подход</u> 1. При осуществлении любых согласованных перевозок на любом указанном маршруте назначенное авиапредприятие любой Стороны может заменить одно воздушное судно другим в каком-либо пункте на территории другой Стороны только при следующих условиях: а) это оправдано с точки зрения эксплуатационной экономии; б) воздушное судно, используемое на более удаленном участке маршрута от конечного пункта, находящегося на территории первой Стороны, не крупнее по емкости, чем воздушное судно, используемое на более близком участке; с) воздушное судно, используемое на более удаленном участке, эксплуатируется только в связи с перевозками, выполняемыми воздушным судном, используемым на более близком участке, и только для продолжения таких перевозок, и расписание его полетов составляется таким образом, чтобы обеспечивать это; первое воздушное судно прибывает в пункт замены с целью перевозки загрузки, переходящей с воздушного судна,	<i>В некоторых соглашениях данное положение может быть отдельной статьёй, составлять часть статьи "Коммерческие возможности" или охватываться в таблице маршрутов.</i> <i>Положение о смене емкости может быть отдельной статьёй или может быть изложено в таблице маршрутов. В целом замена емкости позволяет авиапредприятию более экономно эксплуатировать участки международных маршрутов, далеко отстоящие от его собственной территории, за счет более точной подгонки емкости своих рейсов, выполняемых на таких участках, под более низкие объемы перевозок в направлении его территории и с его территории, которые, как правило, ожидаются при использовании наиболее удаленных участков протяженного маршрута.</i> <i>По формуле смены емкости традиционного типа замена воздушного судна разрешается, но при соблюдении ряда условий, касающихся согласования расписаний полетов, размера воздушного судна, объема перевозок и ограничений провозной емкости в случае применения режима контроля за емкостью. Данные условия направлены на разрешение замены воздушного судна, но с некоторыми ограничениями. В подпункте е) приводится факультативная формулировка с целью охвата других современных средств</i>

используемого на более близком участке, или передаваемой этому воздушному судну; и его емкость устанавливается прежде всего с учетом этой цели; d) объем перевозок через пункт замены является адекватным; e) авиапредприятие [не представляется широкой публике посредством рекламы или иным образом] [не представляется прямо или косвенно и посредством расписаний, автоматизированных систем бронирования, систем котировки тарифов, объявлений или иным образом] [как выполняющее перевозки, начиная с пункта, в котором производится замена воздушного судна] как выполняющее какие-либо перевозки, иные, чем согласованные перевозки на соответствующих указанных маршрутах; f) если согласованные перевозки включают замену воздушного судна, этот факт указывается во всех расписаниях, автоматизированных системах бронирования, системах котировки тарифов, рекламах и прочих подобных средствах; g) положения Статьи ____ настоящего Соглашения определяют все договоренности в отношении замены воздушного судна; h) в связи с любым одним рейсом воздушного судна на территорию, где производится замена воздушного судна, с этой территории может выполняться только один рейс [если авиационные власти другой Стороны не разрешают авиапредприятию выполнять более одного рейса]. 2. Положения пункта 1 настоящей Статьи: a) не ограничивают право назначенного авиапредприятия производить замену воздушного судна на территории Стороны, назначившей это авиапредприятие; b) не позволяют назначенному авиапредприятию любой Стороны размещать свои воздушные суда на территории другой Стороны для целей замены воздушных судов. 3. Положения настоящей Статьи не	<i>маркетинга и продажи, помимо рекламы, при предоставлении обслуживания со сменой емкости. Факультативная формулировка, приводимая в подпункте h), обеспечивает дополнительную гибкость перевозчику, позволяя ему при условии получения разрешения выполнять более чем один рейс из пункта замены. Однако другие условия замены воздушного судна остаются в силе.</i> <i>Пункт 2 разрешает авиапредприятиям производить смену емкости на территории собственной стороны без каких-либо ограничений, но запрещает размещать свои воздушные суда на территории другой стороны.</i> <i>Положения традиционных статей о смене</i>
--	---

ограничивают способность авиапредприятия предоставлять услуги на основе соглашений о совместном использовании кодов и/или соглашений о блокировании мест, предусмотренных в настоящем Соглашении [в таблице маршрутов настоящего Соглашения].

Промежуточный подход

1. Каждое назначенное авиапредприятие может при выполнении любого одного или всех рейсов на договорных линиях производить по своему усмотрению замену воздушного судна на территории другой Стороны в любом пункте указанного маршрута при условии, что:

а) расписание полетов воздушных судов, используемых после пункта замены воздушного судна, составляется в соответствии с расписанием прибывающих или убывающих воздушных судов, в зависимости от конкретного случая;

б) в случае замены воздушного судна на территории другой Стороны и использования более одного воздушного судна после пункта замены не более чем одно такое воздушное судно может быть одинакового размера и никакое воздушное судно не может быть крупнее воздушного судна, используемого на участке третьей и четвертой "свобод воздуха".

2. С целью выполнения перевозок с заменой воздушного судна назначенное авиапредприятие может использовать собственную, а при условии соблюдения национальных правил – арендованную технику и может осуществлять эксплуатацию согласно коммерческим соглашениям с другим авиапредприятием.

3. Назначенное авиапредприятие может использовать разные или идентичные номера рейсов на участках своих перевозок с заменой воздушного судна.

емкости зачастую практически не могут применяться к совместному использованию кодов и/или блокированию мест, и для того, чтобы разрешить такую деятельность в положениях о смене емкости необходимо предусмотреть исключение. Формулировка в квадратных скобках будет использоваться при наличии приложения к соглашению, содержащего таблицу маршрутов. В таких случаях государства могут включать положения о смене емкости в это приложение.

Промежуточный подход представляет собой более современную и гибкую формулу смены емкости, которая ограничивается только условиями, касающимися согласования расписаний полетов и размера воздушных судов при использовании более одного воздушного судна после пункта замены. Ссылки в п. 2 на использование арендованной техники и коммерческие соглашения предполагают достижение сторонами договоренности и по этим вопросам.

<u>Полная либерализация</u> На любом международном участке или участках согласованных маршрутов назначенное авиапредприятие может выполнять международные воздушные перевозки без каких-либо ограничений в отношении изменения в любом пункте на маршруте типа или количества используемых воздушных судов при условии, что [за исключением чистогрузовых перевозок] перевозка после такого пункта является продолжением перевозки с территории Стороны, назначившей авиапредприятие, и, применительно к прибывающей загрузке, перевозка на территорию Стороны, назначившей авиапредприятие, является продолжением перевозки из пункта, находящегося за таким пунктом.	<i>Принцип полной либерализации обеспечивает большую эксплуатационную гибкость при использовании авиационной техники. Положения такого типа позволяют, например, создать в пункте замены узловой пункт, при условии, конечно, достижения договоренности с другими соответствующими партнерами. Единственное ограничение состоит в том, что полеты должны осуществляться линейным способом, т. е. рейс на втором участке должен быть продолжением или продолжением предшествующего стыковочного убывающего или прибывающего рейса. Формулировка в квадратных скобках устраняет данное ограничение в отношении чисто грузовых перевозок.</i>
Статья 24 Наземное обслуживание	Пояснительные примечания
<u>Промежуточный подход</u> [Вариант 1 из 2] При условии соблюдения применимых положений по безопасности полетов, включая Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS), содержащиеся в Приложении 6, каждое назначенное авиапредприятие может делать выбор среди конкурирующих поставщиков услуг по наземному обслуживанию.	<i>В некоторых соглашениях данное положение может быть либо отдельной статьёй, либо составлять часть статьи "Коммерческие возможности". Во всех положениях следует делать ссылки на положения по безопасности полетов. Предложение, указывающее на наземное обслуживание, будет охватываться Приложением 6. В некоторых положениях настоящей статьи упоминаются "назначенные авиапредприятия". Сторонам необходимо рассмотреть вопрос о том, следует ли положения об этих видах деятельности, содержащиеся в данной статье, также распространить на все авиапредприятия сторон, а не только на назначенные.</i> <i>Данный подход позволяет назначенному авиапредприятию выбирать среди конкурирующих поставщиков наземного обслуживания. В зависимости от степени конкуренции между поставщиками это может обеспечить некоторое улучшение обслуживания и снижение его стоимости. Данный подход широко применяется в аэропортах со значительным числом авиакомпаний и физическими ограничениями</i>

[Вариант 2 из 2]

1. При условии соблюдения применимых положений по безопасности полетов, включая Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS), содержащиеся в Приложении 6, назначенное авиапредприятие или авиапредприятия одной Стороны могут на основе взаимности самостоятельно осуществлять наземное обслуживание на территории другой Стороны и по своему усмотрению полностью или частично пользоваться услугами по наземному обслуживанию, предоставляемыми любым агентом, имеющим разрешение компетентных властей другой Стороны на оказание таких услуг.

2. Назначенное авиапредприятие или авиапредприятия любой Стороны также имеют право предоставлять услуги по наземному обслуживанию другим авиапредприятиям, выполняющим полеты в тот же аэропорт на территории любой Стороны.

3. Осуществление прав, указанных в пунктах 1 и 2 настоящей Статьи, зависит только от физических или эксплуатационных ограничений, вводимых по соображениям безопасности полетов или авиационной безопасности в аэропорту. Любые ограничения применяются единообразно и на условиях, не менее благоприятных, чем наиболее благоприятные условия, предоставляемые любому авиапредприятию, занятому в аналогичных международных воздушных сообщениях на момент введения ограничений.

Полная либерализация

1. При условии соблюдения применимых положений по безопасности полетов, включая Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS), содержащиеся в Приложении 6, любая Сторона разрешает авиапредприятию(ям) другой Стороны по усмотрению каждого авиапредприятия:

а) осуществлять свое наземное обслуживание собственными силами;

по числу поставщиков наземного обслуживания, которые могут быть размещены в аэропорту.

Это переходное положение позволяет авиапредприятию на основе взаимности самому осуществлять свое наземное обслуживание или пользоваться услугами, предоставляемыми любым агентом, уполномоченным компетентными властями другой стороны на оказание услуг по наземному обслуживанию другим авиапредприятиям, выполняющим полеты в тот же аэропорт на территории другой стороны.

В п. 3 признается, что права на осуществление наземного обслуживания могут быть ограничены только по соображениям безопасности полетов или авиационной безопасности в аэропорту. Он также распространяет принцип наиболее благоприятствуемой нации и национальный режим на применение любых таких ограничений.

Согласно разработанному ИКАО подходу, основанному на полной либерализации, назначенное авиапредприятие имеет более широкий выбор в отношении наземного обслуживания: оно может осуществлять свое наземное обслуживание самостоятельно или пользоваться услугами другого авиапредприятия, предоставлять обслуживание другим авиапредприятиям или объединяться с другими авиапредприятиями для коллективного обслуживания, либо оно

b) обслуживать другого или других авиаперевозчиков; c) объединяться с другими предприятиями для образования организации, предоставляющей обслуживание; и/или d) делать выбор среди конкурирующих поставщиков обслуживания. В зависимости от конкретных обстоятельств государствам следует рассматривать возможность постепенного поэтапного введения самообслуживания и обслуживания несколькими поставщиками с учетом, при необходимости, размера аэропорта. 2. Любому авиаперевозчику разрешается свободно выбирать среди этих имеющихся альтернатив и комбинировать или изменять свои варианты, за исключением случаев, когда это явно практически нецелесообразно, а также когда такой выбор ограничивается по соответствующим соображениям безопасности полетов и авиационной безопасности и (за исключением самообслуживания, предусмотренного в пункте а) выше) ввиду слишком малого объема аэропортовых операций для поддержания конкурентоспособных поставщиков. 3. Стороны всегда должны принимать необходимые меры для обеспечения разумного ценообразования на основе затрат и предоставления справедливого и равноправного режима авиаперевозчику(ам) другой(их) Стороны/Сторон.	<i>может выбирать поставщика среди конкурирующих поставщиков обслуживания (см. Doc 9587).</i> <i>В некоторых аэропортах количество воздушных перевозчиков и ограниченность физических средств могут не позволить всем авиаперевозчикам самостоятельно осуществлять свое наземное обслуживание на перроне; в таких случаях перевозчики, которым разрешено оказывать такие услуги, должны отбираться на основе объективных, транспарентных и недискриминационных процедур, и при этом должна предоставляться возможность выбора среди конкурентоспособных поставщиков.</i>
Статья 25 Совместное использование кодов/ кооперативные соглашения	Пояснительные примечания
	<i>Соглашения о совместном использовании кодов могут рассматриваться как и прочие кооперативные соглашения между авиапредприятиями, требующие наличия у участвующих авиапредприятий соответствующих правомочий (в случае совместного использования кодов – основных коммерческих прав) и соблюдения требований, обычно применяемых к таким соглашениям. Однако государствам, желающим иметь специальную статью о совместном использовании кодов, предлагается нижеуказанный текст.</i>

[Вариант 1 из 2]

Промежуточный подход

Каждое назначенное авиапредприятие может заключать с авиапредприятиями каждой Стороны кооперативные маркетинговые соглашения, такие, например, как соглашения о создании совместных предприятий, блокировании мест и совместном использовании кодов, при условии, что оба заинтересованных авиапредприятия имеют соответствующие полномочия и отвечают требованиям, обычно применяемым к таким соглашениям.

Полная либерализация

1. Осуществляя или предлагая санкционированные перевозки на договорных линиях, любое назначенное авиапредприятие одной Стороны может заключать кооперативные маркетинговые соглашения, касающиеся, например, создания совместных предприятий, блокирования мест или совместного использования кодов, с:

a) авиапредприятием или авиапредприятиями любой из Сторон;

b) авиапредприятием или авиапредприятиями третьей страны;

c) наземным перевозчиком любой страны, при условии, что все авиапредприятия, участвующие в таких соглашениях, 1) имеют соответствующие полномочия и 2) отвечают требованиям, обычно применяемым к таким соглашениям.

2. Стороны соглашаются принимать необходимые меры по обеспечению надлежащего информирования и защиты потребителей в отношении рейсов, выполняемых на условиях совместного использования кодов в пункты или из пунктов, находящихся на их территории, а также по обеспечению предоставления пассажирам, по крайней мере, необходимой информации

В качестве альтернативы государства могут осветить вопросы совместного использования кодов в статье о коммерческих возможностях или в примечаниях к таблице маршрутов.

Промежуточный подход конкретно признает возможность использования кооперативных соглашений такого типа, однако ограничивает их применение назначенными авиапредприятиями сторон в соглашении. В качестве временной меры совместное использование кодов может ограничиваться конкретными маршрутами или определенным количеством рейсов, которые затем могут быть изменены в результате последующих переговоров и/или обмена нотами.

Этап полной либерализации включает кооперативные соглашения с авиапредприятиями третьих стран и с наземными перевозчиками. В большинстве соглашений о либерализации он также включает договоры аренды с экипажем между авиапредприятиями сторон, однако для целей настоящего типового соглашения в него включены отдельные положения об аренде.

Фраза "требования, обычно применяемые" к кооперативным соглашениям в случае совместного использования кодов будет включать, например, требования об уведомлении и защите потребителей. Это положение может иметь форму дополнительной статьи, заимствованной из документа Doc 9587.

следующим образом: а) устно и, при возможности, в письменной форме в момент бронирования; б) в письменной форме на самом билете и/или (если возможно) на прилагаемом к билету документе, в котором содержатся сведения о маршруте, или на любом другом документе, заменяющем билет, например на письменном подтверждении, содержащем информацию о том, к кому следует обратиться в случае возникновения трудностей, и точные сведения о том, какая авиакомпания несет ответственность в случае нанесения ущерба или авиационного происшествия; с) вновь устно — соответствующими сотрудниками авиакомпании, занимающимися наземным обслуживанием в аэропортах, на всех этапах перевозки. [3. Авиапредприятия обязаны представлять любое предлагаемое кооперативное соглашение на утверждение авиационных властей всех Сторон по крайней мере за ____ дней до предлагаемого введения его в действие]. [Вариант 2 из 2] <u>Промежуточный подход</u> 1. При условии выполнения нормативных требований, обычно применяемых к таким операциям авиационными властями каждой Стороны, каждое назначенное авиапредприятие другой Стороны может заключать кооперативные соглашения с целью: а) предоставления согласованных услуг на указанных маршрутах на основе совместного использования кодов (т. е. продажа перевозок под собственным кодом) на рейсах, выполняемых авиапредприятием(ями) любой Стороны [и/или третьей страны]; и/или	<i>Фраза в п. б) "на любом другом документе, заменяющем билет, например на письменном подтверждении" включает оформление билетов с помощью электронных средств.</i> <i>Факультативное требование о представлении соглашения на утверждение может служить авиационным властям средством проверки того, что все авиапредприятия имеют соответствующие полномочия и отвечают требованиям, применяемым к таким соглашениям. В качестве альтернативы с этой целью могут использоваться национальные законы и правила.</i> <i>Подпункт а) позволяет авиаперевозчикам предлагать свои условия, продавая перевозки под собственными кодами (маркетинговые перевозчики) на рейсах, выполняемых авиапредприятиями любой из сторон и/или перевозчиками третьей страны (эксплуатирующие перевозчики), и содержат факультативную формулировку, приводимую в квадратных скобках (чтобы ограничить</i>
---	--

б) осуществления перевозок под кодом любого другого авиапредприятия(й) в тех случаях, когда такому другому авиапредприятию(ям) авиационными властями одной Стороны разрешено продавать перевозки под собственным кодом на рейсах, осуществляемых этим назначенным авиапредприятием другой Стороны. 2. Рейсы с совместным использованием кодов, связанные с перевозкой между пунктами на территории любой Стороны, ограничиваются рейсами, выполняемыми авиапредприятием(ями), которому(ым) авиационные власти этой Стороны разрешили осуществлять перевозки между пунктами на территории этой Стороны, и любая перевозка между пунктами на этой территории под кодом назначенного авиапредприятия(й) другой Стороны выполняется только как часть международной перевозки. Все авиапредприятия, участвующие в соглашениях о совместном использовании кодов, имеют соответствующие основные полномочия на эксплуатацию маршрутов. Авиапредприятиям разрешается передавать загрузку с одних воздушных судов, занятых в перевозках с совместным использованием кодов, на другие без каких-либо ограничений. Авиационные власти любой Стороны не отказывают в выдаче разрешения на выполнение упомянутых в подпункте а) выше перевозок с совместным использованием кодов назначенным авиапредприятием(ями) другой Стороны на том основании, что авиапредприятие(я), эксплуатирующее(ие) воздушные суда, не получило(и) от этих авиационных властей права на выполнение перевозок под кодом назначенного авиапредприятия(й) другой Стороны 3. Для целей Статьи ____ (Провозная емкость) Соглашения авиационные власти любой Стороны не ограничивают емкость, предлагаемую авиапредприятием или авиапредприятиями, назначенными другой Стороной, при перевозках с совместным использованием кодов.	<i>совместное использование кодов назначенными авиапредприятиями сторон, формулировку в квадратных скобках следует исключить).</i> <i>Подпункт б) позволяет назначенным авиапредприятиям использовать коды других авиапредприятий.</i> <i>Первое предложение п. 2 разрешает совместное использование кодов на внутренних участках маршрутов на территории стороны, но только в рамках международной перевозки. Последнее предложение п. 2 запрещает авиационным властям любой стороны отказывать в утверждении совместного использования кодов на том основании, что эксплуатирующее авиапредприятие не получило прав от этой стороны на выполнение перевозок под кодом назначенного авиапредприятия другой стороны. Если такой отказ будет позволен, то большие потенциальные возможности совместного использования кодов, на предоставление которых направлены данные положения, могут быть лишены другой стороной.</i> <i>В п. 3 признается важность установления ясности в отношении прав на предоставление емкости при совместном использовании кодов. Емкость, которую маркетинговые перевозчики могут предлагать при совместном использовании кодов, часто не ограничивается. Однако рейсы, выполняемые перевозчиками с использованием своего</i>
--	--

	собственного оборудования, которые назначены в соответствии с соглашением, на собственных воздушных судах, нередко подвергаются ограничениям по емкости, независимо от того, используется ли на данных рейсах код другого перевозчика. Емкость эксплуатирующих авиоперевозчиков третьей страны, как правило, зависит только от положений соглашения о воздушном сообщении между государством эксплуатирующего перевозчика и другой стороной.
Статья 26 Аренда воздушных судов	Пояснительные примечания
1.* Каждая Сторона может препятствовать использованию арендованных воздушных судов для осуществления сообщений в соответствии с настоящим Соглашением, если при таком использовании не соблюдаются положения Статьи ____ (Безопасность полетов) и Статьи ____ (Авиационная безопасность).	<i>Определения:</i> <i>a) термин "аренда с экипажем" означает аренду воздушного судна с экипажем;</i> <i>b) термин "аренда без экипажа" означает аренду воздушного судна без экипажа.</i> <i>В данном положении предусматривается использование арендуемых воздушных судов на тех же основаниях, в части, касающейся безопасности полетов и авиационной безопасности, что и других воздушных судов, эксплуатируемых назначенными авиапредприятиями в рамках данного соглашения. В нем ясно оговаривается, что сторона может препятствовать использованию арендованных воздушных судов, не отвечающих стандартным требованиям к безопасности полетов и авиационной безопасности. Выполняя такое положение, некоторые государства могут требовать предварительного представления соглашений об аренде, связанных с полетами по международным маршрутам, с тем чтобы можно было предпринять своевременные действия, если у соответствующих полномочных органов возникнут опасения в отношении безопасности полетов. В некоторых случаях государства могут составлять списки авиапредприятий, у которых воздушные суда могут быть арендованы, и/или перечень авиапредприятий, у которых воздушные суда не могут быть арендованы, основываясь при этом, например, на отчетах о проведенных ИКАО проверках организации контроля за обеспечением безопасности полетов и учетной документации о результатах проверок на</i>

<u>Промежуточный подход</u>	перроне. С учетом проблем безопасности полетов, обусловленных в некоторых ситуациях использованием арендованных воздушных судов, государства могут заключать соглашения, предусмотренные статьей 83 bis Конвенции, с целью передачи определенных обязанностей государства регистрации государству эксплуатации в соответствии с надлежащим инструктивным материалом ИКАО. В качестве практической меры любая сторона, обеспокоенная проблемами безопасности полетов в конкретной ситуации, связанной с использованием арендованных воздушных судов, может, по крайней мере в начальной стадии, консультироваться со стороной, авиапредприятие которой арендовало воздушное судно, учитывая при этом, что государство авиапредприятия-арендодателя может не быть стороной в соглашении. При рассмотрении вопроса о действиях согласно п. 1 государствам следует, прежде всего, определить, решены ли их проблемы безопасности полетов на арендованных воздушных судах путем применения действующего инструктивного материала и процедур ИКАО, которые ясно устанавливают ответственность за сохранение летной годности и обеспечение адекватности эксплуатационных стандартов и стандартов технического обслуживания в отношении таких арендованных воздушных судов, принимая во внимание соответствующие Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) ИКАО и соответствующий инструктивный материал, в частности Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (Doc 8335), Руководство по летной годности (Doc 9760) и Инструктивный материал по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (циркуляр 295). Этот подход предусматривает возможность выбора из двух вариантов. Основное различие между ними касается воздушных судов, арендуемых без экипажей из третьих стран.
---	---

[Вариант 1 из 2] 2. При условии выполнения пункта 1 выше, назначенные авиапредприятия каждой Стороны могут осуществлять сообщения в соответствии с настоящим Соглашением: а) используя воздушные суда, арендованные без экипажей у любых авиапредприятий [включая компании]; б) используя воздушные суда, арендованные с экипажами у других авиапредприятий той же самой Стороны;	<i>Аренда воздушных судов без экипажей у владельцев, не являющихся авиапредприятиями, которая иногда называется "финансовой" арендой, допускается почти повсеместно и, как правило, не является предметом соглашений о воздушном сообщении. Однако некоторые государства включают прямую ссылку на такую аренду в свои соглашения о воздушном сообщении. В рамках каждого подхода приводятся факультативные формулировки [указаны в квадратных скобках].</i> <i>Некоторые государства в силу национальных законов, принципов или правил, или по взаимному соглашению между соответствующими полномочными авиационными органами могут заранее санкционировать один или несколько видов аренды воздушных судов, в частности аренду без экипажей у любого авиапредприятия, аренду с экипажами между авиапредприятиями одной и той же стороны, аренду с экипажами у авиапредприятий другой стороны или аренду с экипажами у авиапредприятий третьих стран, при условии обеспечения выполнения во всех случаях применимых двусторонних, национальных и региональных положений по безопасности полетов и авиационной безопасности.</i> <i>В некоторых случаях государство может препятствовать выполнению полетов авиапредприятием, самолетный парк которого состоит в основном или полностью из воздушных судов, арендованных с экипажами у третьей стороны.</i> <i>Термин "соответствующее разрешение" имеет более широкое значение, чем предоставление обычных "маршрутных и/или коммерческих прав" в соответствии с двусторонним соглашением, и включает:</i> <i>i) разрешение на осуществление экономической деятельности и эксплуатационное разрешение, связанное с безопасностью полетов, которое выдается авиапредприятию-арендодателю и авиапредприятию-арендатору (по или не по</i>
--	--

с) используя воздушные суда, арендованные с экипажами у авиапредприятий любой другой Стороны; d) используя воздушные суда, арендованные с экипажами у авиапредприятий третьих стран, при условии, что все авиапредприятия, участвующие в договорах, перечисленных выше в подпунктах b), c) и d), имеют соответствующее разрешение и отвечают требованиям, обычно применяемым к таким договорам.	двустороннему соглашению) на обслуживаемых маршрутах; ii) любые другие национальные или региональные санкции, требующиеся для конкретного вида аренды. <i>Этот пункт охватывает четыре ситуации, указанные в четырех подпунктах. В ситуации a) [аренда без экипажей] такое использование разрешается без ограничений при условии лишь соблюдения требований по безопасности полетов и авиационной безопасности. Одни государства предпочитают иметь дело в соглашении только с арендованными без экипажей воздушными судами, принадлежащими авиапредприятиям, а другие желают в прямой форме предусмотреть все случаи аренды без экипажей, в том числе у организаций, не являющихся авиапредприятиями.</i> <i>В ситуациях b) и c) такое использование допускается при условии соблюдения требований по безопасности полетов и авиационной безопасности, а также требования о том, чтобы арендодатель и арендатор имели необходимое эксплуатационное разрешение. Хотя арендодатель и арендатор в таких ситуациях обычно имеют необходимое эксплуатационное разрешение, здесь они упоминаются отдельно, чтобы охватить возможную ситуацию, когда требования по безопасности полетов государства-арендатора не допускают никакой аренды с экипажами у авиапредприятий других государств (например, требования Соединенных Штатов Америки).</i> <i>В ситуации d) [аренда воздушных судов с экипажами у авиапредприятий третьих стран] такое использование допускается при условии выполнения более широкого требования полномочного органа, включающего предоставление не только необходимых экономических прав авиапредприятиям, фигурирующим в договоре аренды, но и любых требуемых национальных или региональных санкций. Это учитывает ситуацию, при которой государства могут требовать получения конкретного разрешения на выполнение некоторых полетов на</i>
---	--

[Вариант 2 из 2]

2. При условии выполнения пункта 1 выше, назначенные авиапредприятия каждой Стороны могут осуществлять сообщения в соответствии с настоящим Соглашением путем:

a) использования воздушных судов, арендованных без экипажей у любых авиапредприятий [включая компании];

b) использования воздушных судов, арендованных с экипажами у других авиапредприятий той же самой Стороны;

c) использования воздушных судов, арендованных с экипажами у авиапредприятий другой Стороны;

d) использования воздушных судов, арендованных с экипажами у авиапредприятий третьих стран, при условии, что это будет делаться только по договорам, которые не равнозначны предоставлению авиапредприятию-арендодателю возможности получения коммерческих права, иначе не имеющих у этого авиапредприятия.

3. Невзирая на положения пункта 2 d) выше, назначенные авиапредприятия каждой Стороны могут осуществлять сообщения в соответствии с настоящим Соглашением путем использования для специальной цели воздушных судов, арендованных на короткий срок с экипажами у авиапредприятий третьих стран.

Полная либерализация

2. При условии выполнения пункта 1, назначенные авиапредприятия каждой Стороны могут осуществлять сообщения в соответствии с настоящим Соглашением путем использования арендованных воздушных судов, отвечающих применимым требованиям

арендованных воздушных судах.

Этот вариант допускает использование арендованных воздушных судов в первых трех ситуациях при условии лишь выполнения требований по безопасности полетов и авиационной безопасности. В ситуации d) в отличие от первого варианта второй вариант допускает такое использование с более конкретным и ограничительным условием, в соответствии с которым договор аренды не влечет за собой осуществление авиапредприятием-арендодателем, предоставляющим воздушное судно и экипаж, коммерческих прав, которых оно не имеет.

Пункт 3 второго варианта устанавливает исключение из требования в отношении коммерческих прав, указанного в п. 2 d), с учетом возможности возникновения непредвиденных чрезвычайных ситуаций, таких как необходимость срочной замены одного воздушного судна другим воздушным судном с экипажем на ограниченный период времени, например на период выполнения одного или нескольких рейсов, при неожиданной механической поломке воздушного судна и невозможности выполнения на нем регулярной перевозки.

Этот подход допускает использование арендованных воздушных судов всех типов при условии, что такие воздушные суда отвечают применимым требованиям по безопасности полетов и авиационной безопасности.

по безопасности полетов и авиационной безопасности.	
Статья 27 Смешанные перевозки	Пояснительные примечания
<u>Промежуточный подход</u> Каждое назначенное авиапредприятие может пользоваться собственными или прочими службами для наземной перевозки авиагруза. <u>Полная либерализация</u> [Вариант 1 из 2] Каждое назначенное авиапредприятие может без ограничений использовать любые виды наземного транспорта в связи с международной воздушной перевозкой пассажиров и груза. [Вариант 2 из 2] Несмотря на любые другие положения настоящего Соглашения, авиапредприятиям и косвенным производителям грузовой перевозки каждой Стороны разрешается без каких-либо ограничений использовать в связи с международной воздушной перевозкой любое средство наземного транспорта для перевозки груза в любые пункты или из любых пунктов на территории Сторон или в третьих странах, включая перевозку во все аэропорты и из всех аэропортов, в которых имеются таможенные органы, и включая в соответствующих случаях право на перевозку груза, находящегося на таможенном складе, согласно применимым законам и правилам. Такой груз, вне зависимости от того, перевозится он наземным транспортом или воздушным, допускается к таможенному оформлению и таможенным средствам в аэропорту. Авиапредприятия могут выполнять наземную перевозку самостоятельно или	<i>Промежуточный этап включает также такие методы, как использование аэропортовых таможенных средств обработки наземного груза, транспортировка груза, хранящегося на таможенном складе, перевозка в любой пункт или из любого пункта на территории третьих стран и назначение единой цены смешанной перевозки (при условии, что грузоотправитель не вводится в заблуждение относительно фактов, касающихся такой перевозки).</i> <i>Включение упоминания о пассажирах и фразы "без ограничений" – основное отличие между промежуточным этапом и этапом полной либерализации.</i> <i>Данное положение направлено на обеспечение полного обслуживания, провозной емкости и гибкого ценообразования, а также доступа к таможенным и прочим средствам различным сторонам, участвующим в смешанной перевозке груза.</i>

обеспечивать ее посредством заключения соглашений с другими наземными перевозчиками, включая наземную перевозку, осуществляемую другими авиапредприятиями и косвенными производителями грузовой перевозки. Такие смешанные перевозки груза могут предлагаться по единой общей цене за комбинированную воздушную и наземную перевозку, при условии, что грузоотправители не вводятся в заблуждение относительно фактов, касающихся такой перевозки.	
Статья 28 Автоматизированные системы бронирования (АСБ)	Пояснительные примечания
[Вариант 1 из 3] Каждая Сторона применяет в пределах своей территории Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования. [Вариант 2 из 3] Каждая Сторона применяет в пределах своей территории Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования способом, совместимым с другими применяемыми правилами и обязательствами, касающимися автоматизированных систем бронирования. [Вариант 3 из 3]	<i>В некоторых положениях делаются ссылки на "назначенные авиапредприятия". Сторонам необходимо рассмотреть вопрос о том, должны ли положения об этой деятельности, содержащиеся в данной статье, распространяться на все авиапредприятия сторон, а не только на назначенные.</i> <i>Этот вариант является моделью ИКАО, предназначенной, в частности, для использования сторонами, не имеющими собственных правил по АСБ, но желающими применять Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования (см. Doc 9587).</i> <i>Данный вариант предусматривает применение Кодекса ИКАО, но с соблюдением других применимых правил. (Они включают кодексы по АСБ Европейского союза, Европейской конференции гражданской авиации и Арабской комиссии гражданской авиации или национальные правила. Упоминанием "обязательств" признается, что некоторые государства будут применять положения Генерального соглашения о торговле услугами (ГАТС), к которому имеется приложение по авиатранспортным услугам, применимое к АСБ).</i>

Стороны соглашаются, что: а) одним из важнейших аспектов конкурентоспособности авиапредприятия является его способность справедливо и объективно информировать широкую публику о своих услугах и что, следовательно, качество информации об услугах авиапредприятия, предоставляемой туристическим агентам, которые сообщают такую информацию непосредственно пассажирам, и способность авиапредприятия предлагать таким агентам конкурентоспособные автоматизированные системы бронирования (АСБ) составляют основу конкурентных возможностей предприятия; б) в равной мере необходимо обеспечивать, чтобы потребители авиатранспортной продукции защищались от любого злоупотребления такой информацией и ее представления, вводящего их в заблуждение, и чтобы туристические агенты имели доступ к эффективным конкурентоспособным автоматизированным системам бронирования.	<i>Данный вариант учитывает, что в некоторых соглашениях применимые принципы регулирования и использования АСБ излагаются весьма детально, как правило, потому, что лишь одна из сторон в соглашении имеет обширные правила по АСБ, которые находят отражение в подробных положениях статьи такого типа. Однако, принимая во внимание быстрое изменение характера распределения продукции авиапредприятий, более гибким и более простым для применения в нынешних условиях может быть менее всеобъемлющий подход.</i>
Статья 29 Запрет на курение	Пояснительные примечания
1. Каждая Сторона запрещает или обязывает свои авиапредприятия запрещать курение на всех пассажирских рейсах, выполняемых авиапредприятиями между территориями Сторон. Такой запрет распространяется на все места внутри воздушного судна и действует с момента начала посадки пассажиров на воздушное судно до момента завершения высадки с него. 2. Каждая Сторона принимает все разумные, по ее мнению, меры к обеспечению соблюдения ее авиапредприятиями, а также пассажирами и членами экипажей положений настоящей Статьи, включая наложение соответствующих штрафов за их невыполнение.	<i>Эта статья обязывает каждую сторону запрещать курение на всех пассажирских рейсах, выполняемых ее авиапредприятиями между территориями сторон и принимать разумные меры по обеспечению соблюдения данного запрета. По мере распространения практики запрещения курения потребность в данном положении будет уменьшаться.</i>
Статья 30 Охрана окружающей среды	Пояснительные примечания
Стороны подтверждают необходимость защиты окружающей среды путем содействия устойчивому развитию авиации. Стороны соглашаются в отношении полетов между их	<i>Принимая во внимание воздействие воздушного транспорта на окружающую среду, государствам предлагается рассмотреть возможность включения</i>

соответствующими территориями соблюдать Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS), содержащиеся в Приложении 16, а также действующую политику и инструктивный материал ИКАО по охране окружающей среды.	<i>статьи об охране окружающей среды от воздействия авиации в свои соглашения о воздушном сообщении.</i>
Статья 31 Статистика	Пояснительные примечания
<u>Промежуточный подход</u> Авиационные полномочные органы обеих Сторон предоставляют друг другу по запросу периодические статистические данные или иную аналогичную информацию, касающуюся перевозок, осуществляемых на договорных линиях. <u>Полная либерализация</u> <u>Традиционный подход</u> Действуя в духе тесного сотрудничества, авиационные власти Сторон время от времени консультируются друг с другом с целью обеспечения реализации и удовлетворительного выполнения положений настоящего Соглашения. Любая Сторона может также запросить проведения совещания	<i>Такой подход может применяться к методу предварительного определения или методу соглашения "Бермуды-I", однако он проще и не раскрывает цель предоставления информации. Таким образом, он представляет собой подход, который может использоваться в более либеральных соглашениях, где потребность в статистических данных связана не с контролем за емкостью, а с проведением обзоров.</i> <i>В условиях полной либерализации, как правило, не требуется представления каких-либо статистических данных.</i> <i>Положение о консультациях, как правило, является общим по своему охвату, и такие вопросы, как авиационная безопасность и безопасность полетов, провозная емкость и тарифы, а также поправки к соглашению, могут быть предметом отдельных и специальных консультаций, касающихся целей, сроков и методов (например, обмен документами).</i> <i>Положение о консультациях основывается на относительно стандартизированной формуле, несмотря на ряд различных подходов к формулировкам, касающимся целей консультаций, вида консультаций и формы запроса.</i> <i>При данном подходе процесс консультаций может иметь форму регулярного процесса с возможностью повышения уровня консультаций до правительственного уровня.</i>

на "высоком уровне", в том числе на уровне министров, если и когда она сочтет его необходимым для ускорения процесса консультаций. <u>Промежуточный подход или полная либерализация</u> 1. Любая Сторона может в любое время запросить проведения консультаций относительно толкования, применения, реализации или изменения настоящего Соглашения или относительно выполнения его положений. 2. Такие консультации [которые могут проводиться в рамках дискуссий или по переписке] начинаются в течение шестидесяти (60) [30] дней с даты получения каждой Стороной [письменной или устной] просьбы, если Стороны не договорятся иначе.	<i>При данном подходе процесс консультаций может быть начат по просьбе каждой из сторон о рассмотрении конкретного вопроса. В соглашениях о либерализации, где потребность в проведении регулярных консультаций может считаться менее острой, скорее всего, будет использоваться формулировка "время от времени", а не формулировка, предусматривающая запрос.</i> <i>Формулировка, приводимая в п. 2 в квадратных скобках, используется в более современных соглашениях и учитывает современные методы коммуникации, которые уменьшают потребность во встречах между представителями сторон.</i>
Статья 33 Разрешение споров	Пояснительные примечания
<u>Традиционный подход</u> 1. Любой спор, который не может быть разрешен путем консультаций или	<i>Основное различие между процедурой разрешения споров по двусторонним соглашениям и аналогичной процедурой по тем региональным соглашениям, которые основываются на многосторонних региональных организациях, – это возможность обращения к таким наднациональным органам, как Европейская комиссия, Комиссия Картахенского соглашения (Андский пакт) и Совет министров Общего рынка для востока и юга Африки, и роль, которую играют эти органы, а также применение процедур разрешения споров многосторонней региональной организации, которая может выносить юридически обязательные решения в отношении споров между государствами-членами, являющимися сторонами в региональном соглашении или договоре.</i> <i>Традиционные положения о разрешении споров строго следуют схеме двусторонних соглашений, предусматривающих консультации, переговоры и арбитраж,</i>

переговоров, передается в арбитраж, если любая из Сторон в споре требует этого, и соответственно направляется одному или более арбитрам, отобранным по соглашению Сторонами в споре. Если в течение 45 дней с даты требования об арбитражном разбирательстве Стороны в споре не могут прийти к соглашению относительно выбора арбитра или арбитров, любая из этих Сторон может обратиться к [официальное лицо или орган региональной организации] с просьбой назначить одного арбитра, которому спор передается для принятия решения. 2. Решение арбитра или арбитров является обязательным для всех Сторон в споре. 3. Если какая-либо Сторона не выполняет арбитражное решение, другие Стороны могут принять меры, ограничивающие операции авиапредприятий государства, не выполняющего решение, с целью добиться его выполнения. <u>Промежуточный подход или полная либерализация</u> 1. Любой спор между двумя Сторонами, который не может быть разрешен путем консультаций и переговоров, по просьбе любой из Сторон может быть передан посреднику или группе экспертов по разрешению споров. Такой посредник или такая группа экспертов могут использоваться для целей посредничества, определения	<i>однако в описании арбитражной процедуры здесь учитывается возможность участия в споре более двух сторон. Кроме того, на случай, если стороны в споре не смогут договориться о выборе арбитра, данная процедура предусматривает возможность обращения к региональному органу, играющему посредническую роль в процессе отбора.</i> <i>Этот разработанный ИКАО вариант направлен на разрешение возникающих в условиях либерализации коммерческих споров, касающихся, в частности, ценообразования, предоставления емкости и прочих аспектов конкуренции. Он может применяться также для урегулирования разногласий, выходящих за рамки споров по практике недобросовестной конкуренции, в частности, для разрешения споров относительно доступа на рынок в условиях ослабления нормативного контроля. Данный механизм шире по сфере применения и может охватывать вопросы, не включенные в соглашение. Он предназначен не заменять официальный арбитражный процесс, а быть средством разрешения споров относительно простым, быстрым и эффективным с точки зрения затрат образом.</i> <i>Нормальный процесс консультаций может разрешать такие споры, но может также иметь своим последствием продолжение применения методов недобросовестной конкуренции в ущерб коммерческим интересам одного или нескольких авиапредприятий. Поэтому вышеизложенная процедура, которая является менее официальной и</i>
--	--

существа спора или представления рекомендаций относительно средства защиты права или разрешения спора. 2. Стороны заранее согласовывают круг полномочий посредника или группы экспертов, руководящие принципы или критерии и условия обращения к посреднику или к группе экспертов. При необходимости они также рассматривают вопрос оказания временной помощи и возможность участия любой Стороны, которая может иметь непосредственное отношение к спору, учитывая цель и потребность в наличии несложного, гибкого и быстрого процесса. 3. Посредник или члены группы экспертов могут быть назначены из списка экспертов соответствующей квалификации, который ведется ИКАО. Отбор эксперта или экспертов производится в течение пятнадцати (15) дней со дня получения просьбы о вынесении вопроса на рассмотрение группы экспертов. Если Стороны не могут договориться о выборе эксперта или экспертов, право выбора может быть передано Президенту Совета ИКАО. Любой эксперт, используемый для данного механизма, должен обладать адекватной квалификацией в общем предмете спора. 4. Посредничество совершается в течение шестидесяти (60) дней с момента найма посредника или группы экспертов, и любое определение, включая в соответствующих случаях любые рекомендации, выносятся в течение шестидесяти (60) дней с момента найма эксперта или экспертов. Стороны могут заранее договориться о том, что посредник или группа экспертов могут оказать подателю жалобы временную помощь, если таковая испрашивается, и в этом случае вначале выносятся определение. 5. Стороны делают все возможное, чтобы выполнить решение или определение группы экспертов, если они заранее не договорились	<i>требует меньшего времени, чем арбитраж, призвана с помощью группы экспертов добиваться разрешения споров посредством примирения, определения фактов или принятия решений с использованием услуг эксперта или экспертов в предмете спора. Ее основная цель состоит в том, чтобы позволить сторонам как можно скорее восстановить атмосферу здоровой конкуренции на авиационном рынке.</i> <i>Механизм требует от сторон достижения заблаговременной договоренности по таким вопросам, как цель группы экспертов, ее круг полномочий и процедура, а также по вопросу о том, разрешается ли группе экспертов оказывать подателю жалобы какую-либо временную помощь в виде запрета. Такая помощь может иметь форму, например, временного "замораживания" или возврата к ранее существовавшему положению.</i> <i>Механизм предусматривает два важных срока, а именно 15 дней для отбора лиц в группу экспертов и 60 дней для вынесения решения или определения. Таким образом, упор делается на сведение до минимума юридических формальностей и процедурных сроков, но с предоставлением группе экспертов достаточного времени для вынесения решения или определения.</i>
---	---

об обязательности для них такого решения или определения. Если Стороны заранее договариваются просить только определения фактов, они используют эти факты для разрешения спора. 6. Издержки, связанные с использованием данного механизма, оцениваются при его основании и распределяются поровну, но с возможностью их перераспределения по вынесении окончательного решения. 7. Данный механизм применяется без ущерба для продолжения использования процесса консультаций, последующего использования арбитража или выхода из Соглашения в соответствии со Статьей ____. 8. Если Сторонам не удастся урегулировать разногласия с помощью посредника, спор по просьбе одной из Сторон может быть передан в арбитраж в отношении другой Стороны в соответствии с нижеуказанными процедурами. Сторона, передающая спор в арбитраж, уведомляет о споре все другие Стороны в момент предоставления своей просьбы об арбитражном разбирательстве. 9. Арбитраж осуществляется группой в составе трех арбитров, которая учреждается следующим образом: а) в течение 30 дней после получения просьбы об арбитражном разбирательстве каждая Сторона в споре назначает одного арбитра. В течение 60 дней после назначения этих двух арбитров Стороны в споре назначают по договоренности третьего арбитра, который действует в качестве председателя арбитражной группы;	<i>Применение данного механизма не препятствует осуществлению арбитражного процесса, если такой процесс также предусматривается в соглашении и если механизм не позволяет разрешить спор убедительно для одной или более сторон. Вместе с тем, если Стороны возьмут на себя обязательство придерживаться этой дополнительной процедуры для разрешения некоторых коммерческих и безотлагательных споров, то можно предполагать, что необходимость в последующем использовании арбитража отпадет.</i> <i>Если стороны не могут добиться урегулирования с помощью посредника, спор передается на разрешение группе арбитров. Статья включает весьма подробную арбитражную процедуру в отношении споров с участием более двух сторон, а также процедуру вступления сторон в арбитражный процесс, в котором участвуют другие стороны. Для различных этапов арбитражного процесса предусматриваются определенные сроки.</i>
--	---

b) если какая-либо Сторона в споре не назначает арбитра или если третий арбитр не назначен в соответствии с подпунктом а) настоящего пункта, любая из Сторон может обратиться к Президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой назначить необходимого арбитра или арбитров в течение 30 дней. Если Президент имеет гражданство одной из Сторон в споре, самый старший из вицепрезидентов, не признаваемый неспособным на данном основании, производит назначение. 10. За исключением случаев, когда Сторонами в споре согласовано иное, арбитражная группа определяет пределы своей юрисдикции в соответствии с настоящим Соглашением и устанавливает свои правила процедуры. После образования арбитражная группа может рекомендовать принять временные меры до вынесения своего окончательного решения. По указанию арбитражной группы или по просьбе любой из Сторон в споре в сроки, установленные арбитражной группой, но в любом случае не позднее чем через 15 дней после назначения третьего арбитра проводится совещание, касающееся конкретных вопросов, подлежащих решению в арбитражном порядке, и конкретных процедур, подлежащих соблюдению. Если Стороны в споре не могут прийти к соглашению по данным вопросам, арбитражная группа определяет конкретные вопросы, подлежащие решению в арбитражном порядке, и конкретные процедуры, подлежащие соблюдению. 11. За исключением случаев, когда иное согласовано Сторонами в споре или указано арбитражной группой, Сторона-истец представляет меморандум в течение 45 дней с момента назначения третьего арбитра, а ответ Стороны-ответчика должен быть представлен в течение 60 дней после представления Стороной-истцом своего меморандума. В связи с этим ответом Сторона-истец может подать состязательную бумагу в течение 30 дней после представления ответа Стороной-ответчиком, а Сторона-ответчик может подать состязательную бумагу в ответ на состязательную бумагу Стороны-истца в течение 30 дней после представления этой состязательной бумаги. Арбитражная группа проводит слушание по просьбе любой из	<i>Группа арбитров определяет свои правила процедуры, включая рекомендации сторонам относительно принятия каких-либо мер временной помощи до вынесения окончательного решения.</i>
---	---

Сторон или по собственной инициативе в течение 15 дней по истечении контрольного срока подачи последней состязательной бумаги. 12. Арбитражная группа стремится вынести письменное решение в течение 30 дней по завершении слушания или, если слушание не проводится, с даты представления последней состязательной бумаги. Решение, принятое большинством в арбитражной группе, имеет преимущественную силу. 13. Стороны могут подать просьбу о разъяснении решения в течение 15 дней после его вынесения, и любое разъяснение дается в течение 15 дней после обращения с такой просьбой. 14. В случае возникновения спора, охватывающего более чем две Стороны, с каждой или с обеих сторон в процессе, описанном в настоящей Статье, могут участвовать несколько Сторон. Процедуры, изложенные в настоящей Статье, применяются, за следующими исключениями: а) в отношении пункта 9 а) Стороны с каждой стороны в споре совместно назначают одного арбитра; б) в отношении пункта 9 б), если Стороны с одной стороны в споре не могут назначить арбитра в течение оговоренного срока, Сторона или Стороны с другой стороны в споре могут использовать процедуры, указанные в пункте 9 б), с целью обеспечить назначение арбитра; с) в отношении пунктов 10, 11 и 13 каждая из Сторон с любой стороны в споре имеет право предпринять действия, предусмотренные для каждой Стороны. 15. Любая другая Сторона, непосредственно затрагиваемая спором, имеет право вступить в процесс при соблюдении следующих условий: а) Сторона, желающая вступить в процесс, подает заявление об этом в арбитражную группу не позднее чем через 10 дней после назначения третьего арбитра;	
--	--

b) арбитражная группа уведомляет Стороны в споре о любом таком заявлении и каждая Сторона в споре имеет 30 дней с даты отправки такого уведомления для представления арбитражной группе любого возражения на вступление в процесс согласно настоящему пункту. Арбитражная группа принимает решение о возможности вступления в процесс в течение 15 дней по истечении контрольного срока представления таких возражений;

c) если арбитражная группа принимает решение разрешить вступление, вступающая Сторона уведомляет все другие Стороны в Соглашении о вступлении, а арбитражная группа принимает необходимые меры для предоставления документации по делу вступающей Стороне, которая может подать состязательные бумаги такого типа и в такие сроки, какие будут установлены арбитражной группой, по возможности в сроки, указанные в пункте 11 настоящей Статьи, и может участвовать в любых последующих процедурах;

d) решение арбитражной группы является в равной мере обязательным для вступающей Стороны.

16. Все Стороны в споре, включая вступившие Стороны, в той степени, в какой это совместимо с их законодательством, придают полную юридическую силу любому решению или постановлению арбитражной группы.

17. Арбитражная группа направляет копии своего решения или постановления Сторонам в споре, включая любые вступившие Стороны. Арбитражная группа предоставляет депозитарию копию решения или постановления при условии применения соответствующего режима в отношении конфиденциальной деловой информации.

18. Расходы на арбитражную группу, включая сборы и издержки, связанные с использованием арбитров, делятся поровну между Сторонами, включая вступившие Стороны. Любые расходы, понесенные Президентом Совета Международной организации гражданской авиации в связи с процедурами пункта 9 b) настоящей Статьи,

считаются частью расходов на арбитражную группу.	
Статья 34 Поправки	Пояснительные примечания
<u>Традиционный подход</u> [Вариант 1 из 2] Любая Сторона может предложить любую поправку к положениям настоящего Соглашения. Такая поправка вступает в силу только после принятия всеми другими Сторонами. [Вариант 2 из 2] 1. Любая Сторона может предложить поправку к настоящему Соглашению. Текст любой такой поправки и изложение ее причин направляются [официальное лицо региональной организации], который передает их правительству каждой Стороны. 2. Стороны информируют [официальное лицо региональной организации] о приемлемости или неприемлемости предлагаемой поправки, а также представляют любые замечания по ней. 3. Если все Стороны соглашаются с предлагаемой поправкой и сдают на хранение свои соответствующие документы о ратификации [официальное лицо региональной организации], поправка вступает в силу в день сдачи на хранение последнего документа о ратификации.	<i>Как и в отношении урегулирования споров по региональным соглашениям в области воздушного транспорта, основанным на многосторонних региональных организациях [таких, например, как Европейский союз, Андский пакт и Общий рынок для востока и юга Африки], соответствующий совет или комиссия вносят поправки в соглашения в силу своих полномочий на издание новых или измененных правил.</i> <i>Один из вопросов, решаемых государствами, предусматривающими заключение регионального или плюрилатерального соглашения с формальным положением о поправках, состоит в определении того, какие критерии должны применяться в отношении вступления в силу таких поправок. Традиционный подход, при котором все стороны ратифицируют поправку до ее вступления в силу, предполагает единогласие сторон.</i> <i>По альтернативному традиционному подходу процедурная роль, связанная с процессом внесения поправки, возлагается на официальное лицо региональной организации. Для вступления в силу поправка должна быть утверждена всеми сторонами.</i>

Промежуточный подход

1. [Орган, созданный Соглашением] рассматривает и при необходимости предлагает поправки к настоящему Соглашению.

2. Такие поправки вступают в силу по утверждению всеми Сторонами.

Полная либерализация

1. Соглашение может быть изменено в соответствии со следующими процедурами:

а) если на дату внесения предложения о поправке оно будет одобрено по крайней мере простым большинством всех Сторон, проводятся переговоры для рассмотрения предложения;

б) если не согласовано иное, Сторона, предлагающая поправку, организует у себя такие переговоры, которые начинаются не позднее чем через 90 дней после достижения соглашения о проведении переговоров. Все Стороны имеют право участвовать в переговорах;

с) если поправка одобрена по крайней мере простым большинством Сторон, участвующих в переговорах, депозитарий подготавливает и направляет заверенную копию поправки Сторонам для принятия;

д) любая поправка вступает в силу между принявшими ее Сторонами через 30 дней с даты получения депозитарием письменного уведомления о принятии от простого большинства Сторон;

е) после вступления в силу такой поправки она вступает в силу для любой другой Стороны через 30 дней с даты получения депозитарием письменного уведомления о принятии от этой Стороны.

2. Вместо процедур, изложенных в пункте 1, Соглашение может быть изменено в соответствии со следующими процедурами:

Этот промежуточный подход основывается на более простой процедуре внесения поправок. Тем не менее для вступления поправки в силу она должна быть одобрена всеми сторонами.

Подход, основанный на полной либерализации, обеспечивает гибкость, однако может также усложнить процесс принятия поправки, поскольку предусматривает для этого две процедуры.

Первая процедура основывается на принятии и ратификации поправки простым большинством сторон, участвующих в переговорах с целью изменения соглашения. Поправка имеет силу только в отношениях между сторонами, ратифицировавшими ее, однако другие государства могут принять и ратифицировать поправку позднее.

Вторая процедура предусматривает поправку, которая принимается всеми сторонами, когда она предлагается, но которая вступает в силу только после того, как все стороны ратифицируют ее. В зависимости от

а) если на момент внесения предложения о поправке все Стороны в письменной форме уведомили по дипломатическим или другим соответствующим каналам Сторону, предлагающую поправку, о своем согласии принять ее, Сторона, предлагающая поправку, уведомляет об этом депозитария, который затем подготавливает и направляет заверенную копию такой поправки всем Сторонам для принятия ими; б) принятая таким образом поправка вступает в силу для всех Сторон через 30 дней с даты получения депозитарием письменного уведомления о принятии от всех Сторон.	<i>первоначальной реакции сторон на предлагаемую поправку, а также от степени потребности в ней стороны, предлагающие поправку к соглашению, могут выбрать вариант, который, вероятнее всего, приведет к быстрой ратификации.</i>
Статья 35 Регистрация в ИКАО	Пояснительные примечания
Вариант 1 из 2] Настоящее Соглашение и любая поправка к нему по подписании регистрируются в Международной организации гражданской авиации (наименование регистрирующей Стороны). [Вариант 2 из 2] Настоящее Соглашение и любая поправка к нему по вступлении в силу регистрируются в Международной организации гражданской авиации [наименование регистрирующей Стороны]	<i>Статьи 81 и 83 Конвенции обязывают государства регистрировать авиационные соглашения, и данное положение формализует это требование на двустороннем уровне. Однако фактически многие соглашения и поправки не регистрируются, что негативно сказывается на транспарентности всего процесса. Это разработанное ИКАО положение включает требование об указании при подписании (вариант 1) или вступлении в силу (вариант 2) стороны, ответственной за регистрацию соглашения, и призвано содействовать лучшему соблюдению требования о регистрации.</i>
Статья 36 Исключения	Пояснительные примечания
<u>Традиционный подход</u> Любая Сторона может отказать в выдаче разрешения на осуществление дополнительных воздушных сообщений на любом маршруте, объявленном ею важным с точки зрения национальных интересов, на котором ежегодная предлагаемая провозная емкость не превышает [согласованное число	<i>Традиционный подход предусматривает исключение в отношении соглашения, не ограничиваемое по времени. Традиционный подход к статье__ (Провозная емкость) также подпадает под эту категорию.</i>

кресел]. <u>Промежуточный подход</u> [Вариант 1 из 2] Официальным письменным заявлением другим Сторонам любая Сторона может не предоставить и не принять права и обязательства, предусмотренные в Статье(ях) __, на переходный период, не превышающий [согласованный срок]. [Вариант 2 из 2] Несмотря на положения настоящего Соглашения, Стороны соглашаются применять меры переходного характера, указанные в приложении__ (Меры переходного характера) в течение периода, не превышающего [согласованный срок]. <u>Полная либерализация</u> Дополнительно к правам, предусмотренным в Соглашении, Стороны в протоколе к настоящему Соглашению также предоставляют своим назначенным авиапредприятиям права выполнять: а) регулярные и чартерные международные пассажирские и комбинированные перевозки между территорией Стороны, предоставляющей права, и любым пунктом или пунктами; б) регулярные и чартерные международные воздушные перевозки между пунктами на территории Стороны, предоставляющей права.	<i>В отличие от предыдущего подхода исключение, допускаемое в рамках промежуточного подхода, ограничивается по времени и может применяться к статьям, касающимся, например, предоставления прав, провозной емкости или тарифов. Таким образом, освобождения от применения соглашения прекращают действовать по истечении оговоренного переходного периода. По первому варианту одна сторона в письменной форме информирует другие стороны о не предоставлении конкретных прав и обязательств, предусмотренных в соглашении, на определенный период времени.</i> <i>По данному варианту стороны соглашаются применять в течение ограниченного периода времени некоторые меры, совместно определенные ими в приложении к соглашению.</i> <i>Исключение в рамках полной либерализации, допускаемое в форме протокола к основному соглашению, может дать дополнительные права, в частности права "седьмой свободы" и ограниченного каботаж, тем сторонам, которые желают обменяться ими. Следует отметить, что если данные права предусмотрены соглашением, то необходимость в протоколе отпадает. Протокол может использоваться для сторон, желающих пойти далее в предоставлении прав, чем вся группа.</i>
Статья 37 Существующие соглашения	Пояснительные примечания
	<i>Сторонам необходимо решить, каковы будут отношения между региональным или</i>

Традиционный подход

Настоящее Соглашение не затрагивает никаких двусторонних, многосторонних и прочих соглашений или договоренностей, действующих между Сторонами или между Стороной и государством, не являющимся Стороной в Соглашении.

Промежуточный подход

[Вариант 1 из 2]

Настоящее Соглашение заменяет любое двустороннее или многостороннее соглашение о воздушном сообщении между Сторонами в той степени, в какой такое соглашение несовместимо с настоящим Соглашением.

[Вариант 2 из 2]

Положения настоящего Соглашения не допускают ограничений в отношении того, что установлено в соглашениях о воздушном сообщении, заключенных Сторонами между собой.

Полная либерализация

С вступлением настоящего Соглашения в силу между одной Стороной и любой другой Стороной любое двустороннее соглашение о воздушном сообщении, существующее между ними на момент этого вступления в силу, заменяется настоящим Соглашением.

плюрилатеральным соглашением и существующими двусторонними и прочими соглашениями, а также 1) между сторонами в региональном или плюрилатеральном соглашении и 2) между государствами-сторонами и государствами, не являющимися сторонами в соглашении.

В традиционном подходе признаются все существующие другие соглашения между сторонами и между сторонами и государствами, не являющимися сторонами. Фактически региональное соглашение подчиняется действующим соглашениям.

Один промежуточный подход позволяет положениям существующего соглашения, совместимым с региональным соглашением, оставаться в силе, однако несовместимые положения при этом заменяются. Это может поднять вопрос о том, какие положения существующих соглашений подпадают под категорию совместимых или несовместимых.

Другой промежуточный подход направлен на то, чтобы рассматривать гибкость регионального соглашения как минимальный уровень и позволять применять гибкие положения двусторонних соглашений между сторонами.

По формуле полной либерализации все существующие двусторонние соглашения между сторонами заменяются региональным или плюрилатеральным соглашением. Это не допускает двойной системы соглашений между сторонами в региональном или плюрилатеральном соглашении (когда некоторые положения двустороннего соглашения продолжают действовать) и снимает потенциальные вопросы относительно того, совместимы или несовместимы некоторые положения двустороннего соглашения с региональным или плюрилатеральным соглашением.

Статья 38 Пересмотр	Пояснительные примечания
1. Настоящее Соглашение подлежит пересмотру каждые [количество лет] на предмет определения необходимости в каких-либо поправках. Более ранний пересмотр может иметь место, если об этом просят [количество Сторон] Сторон. 2. По консультации со Сторонами депозитарий уведомляет Стороны о согласованных сроках и процедурах пересмотра Соглашения. Такое уведомление делается за [количество дней] до совещания.	<i>Данная статья дает возможность провести пересмотр с целью оценки действия соглашения и определения необходимости в каких-либо поправках для повышения его эффективности. Процедуры пересмотра могут быть согласованы сторонами.</i>
Статья 39 Выход из соглашения	Пояснительные примечания
1. Любая Сторона может выйти из настоящего Соглашения, письменно уведомив о выходе депозитария, который в течение [согласованное количество дней] после получения уведомления о выходе извещает другие Стороны. 2. Выход вступает в силу через 12 месяцев по получении уведомления депозитарием, если Сторона в течение этих 12 месяцев не известит в письменной форме депозитария об отмене своего уведомления. [3. Если в результате выходов число Сторон в Соглашении станет меньше [согласованное число], настоящее Соглашение прекращает действовать со дня вступления в силу последнего из таких выходов.]	<i>В случае применения некоторых региональных соглашений, основывающихся на крупных региональных организациях, уведомление о выходе направляется официальному лицу или органу региональной организации. Любая сторона с учетом своих национальных интересов имеет право выйти из соглашения, уведомив об этом в течение определенного периода времени.</i> <i>Факультативный текст предусматривает случаи, когда выход какой-либо стороны может сделать соглашение недействительным, поскольку некоторые соглашения могут требовать определенного количества ратификаций соглашения, чтобы оставаться в силе.</i>
Статья 40 Депозитарий	Пояснительные примечания
1. Оригинал настоящего Соглашения сдается на хранение [определенные по договоренности Сторона или региональный орган], которые назначаются депозитарием Соглашения. 2. Депозитарий направляет заверенные копии Соглашения всем Сторонам в Соглашении и любым другим государствам, которые могут впоследствии присоединиться к Соглашению.	<i>Сторонам необходимо назначить депозитария, который будет отвечать за рассылку заверенных копий настоящего соглашения и любых поправок или протоколов всем подписавшимся или присоединившимся сторонам.</i>

3. После вступления в силу настоящего Соглашения депозитарий направляет заверенную подлинную копию настоящего Соглашения Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций [и Генеральному секретарю Международной организации гражданской авиации в соответствии со статьей 83 Конвенции.] Депозитарий также направляет заверенные подлинные копии любых поправок, вступивших в силу. 4. Депозитарий предоставляет Сторонам копии любого арбитражного решения или постановления, вынесенного на основании Статьи__ (Разрешение споров) настоящего Соглашения. [5. Депозитарий ведет центральный реестр назначений авиапредприятий и эксплуатационных разрешений в соответствии с пунктом 4 Статьи__ (Назначение и выдача разрешения) настоящего Соглашения.]	<i>Вопрос об уведомлении ИКАО депозитарием может быть охвачен в отдельной статье о регистрации в ИКАО.</i> <i>Факультативный текст на случай, если стороны согласятся вести центральный реестр назначений авиапредприятий и эксплуатационных разрешений.</i>
Статья 41 Подписание и ратификация	Пояснительные примечания
1. Соглашение открыто для подписания правительствами [правительства Сторон в Соглашении]. 2. Соглашение подлежит ратификации. Ратификационные грамоты сдаются на хранение депозитарию.	<i>Эта статья следует обычной практике заключения многосторонних соглашений, в соответствии с которой соглашение открывается для подписания всеми перечисляемыми правительствами. Подписание может состояться в любое время, например, на совещании министров или может быть произведено позднее уполномоченными представителями этих правительств.</i> <i>Чтобы стать стороной в соглашении, участвующее правительство должно затем также подтвердить свое решение в соответствии со своими конституционными процедурами. Документы, удостоверяющие ратификацию, сдаются на хранение назначенному депозитарию.</i>
Статья 42 Присоединение	Пояснительные примечания
<u>Традиционный подход</u> [Вариант 1 из 2]	

Настоящее Соглашение открыто для присоединения любой стороной в (наименование региональной организации). [Вариант 2 из 2] Настоящее Соглашение открыто для присоединения другими Сторонами (указание региона) при условии согласия всех Сторон в Соглашении. <u>Промежуточный подход</u> 1. Настоящее Соглашение применяется, с одной стороны, к территориям, на которых применяется (соглашение об учреждении многосторонней региональной организации), и на условиях, установленных в этом (соглашении), и, с другой стороны, к территории (наименование государства, включаемого в соглашение). 2. Присоединяющаяся Сторона сдает на хранение соответствующий документ о присоединении депозитарию. Присоединение вступает в силу в день получения такого документа депозитарием, который направляет заверенную копию всем Сторонам. <u>Полная либерализация</u> После вступления настоящего Соглашения в силу любое государство, являющееся участником в конвенциях по авиационной безопасности, указанных в Статье__ (Авиационная безопасность), может присоединиться к настоящему Соглашению путем сдачи на хранение документа о присоединении депозитарию.	<i>Традиционный подход к увеличению числа сторон в региональном или плюрилатеральном соглашении, основанном на многосторонней региональной организации, когда в организацию вступают новые государства.</i> <i>Традиционный подход в отношении региональных соглашений, не основанных на многосторонней региональной организации, предусматривает единогласие существующих сторон в разрешении другим государствам региона стать сторонами соглашения.</i> <i>Промежуточный подход состоит в заключении соглашения о включении государства, не являющегося членом многосторонней региональной организации, в региональное соглашение в области воздушного транспорта.</i> <i>При полной либерализации соглашение открыто для присоединения любому государству, ратифицировавшему конвенции по авиационной безопасности, и, следовательно, имеет наиболее гибкие критерии в отношении распространения действия соглашения на другие государства.</i>
Статья 43 Вступление в силу	Пояснительные примечания
<u>Традиционный подход</u> Настоящее Соглашение вступит в силу, когда все подписавшиеся Стороны сдадут на хранение свои ратификационные грамоты	<i>Настоящее Соглашение вступит в силу, когда все подписавшиеся Стороны сдадут на хранение свои ратификационные грамоты</i>

депозитарию. <u>Промежуточный подход/полная либерализация</u> 1. Настоящее Соглашение вступает в силу на [согласованный день] с даты сдачи на хранение [согласованное количество] ратификационной грамоты и затем для каждой Стороны – через [количество дней] дней после сдачи на хранение ее ратификационной грамоты или документа о присоединении. 2. Депозитарий информирует каждую Сторону о дате вступления в силу настоящего Соглашения.	депозитарию. <i>Сторонам необходимо согласовать дату сдачи на хранение, а также количество подписавшихся государств, необходимое для вступления соглашения в силу для тех сторон, которые ратифицируют его. От согласования требуемого количества ратификаций будет зависеть быстрота вступления в силу соглашения. Разумная компромиссная формула (например, вступление в силу при ратификации 50 % сторон) позволит ему вступить в силу относительно быстро.</i>
Приложение I Нерегулярные/чартерные перевозки	Пояснительные примечания
<u>Традиционный подход</u> 1. Положения настоящего Соглашения, за исключением положений, касающихся коммерческих прав, провозной емкости и тарифов, применимы также к нерегулярным полетам, выполняемым авиаперевозчиком любой Стороны на территорию или с территории другой Стороны, и к авиаперевозчику, выполняющему такие полеты.	<i>Положение о нерегулярных перевозках может излагаться в соглашении различными способами и в разных контекстах. По существу его можно считать вопросом предоставления прав или вопросом, требующим особого внимания с точки зрения регулирования. Оно может быть включено в текст самого соглашения или в приложение. Более простой и прямой подход к предоставлению прав на выполнение нерегулярных перевозок заключается в простом указании в статье, касающейся предоставления прав, на "международные воздушные сообщения", а именно регулярные и нерегулярные. Таким образом, все положения соглашения будут применимы как к регулярным, так и к нерегулярным сообщениям.</i> <i>Данный подход может использоваться в тех случаях, когда стороны предвидят возможность выполнения нерегулярных перевозок, стремятся определить различные административные положения и положения, касающиеся коммерческих возможностей, которые будут применяться к таким перевозкам, однако не желают занимать какую-либо позицию по вопросу о</i>

[Пункт 2, вариант 1 из 2]

2. Положения пункта 1 настоящей статьи не затрагивают национальные законы и правила, регулирующие порядок выдачи разрешений на выполнение нерегулярных перевозок или поведение авиаперевозчиков или других сторон, участвующих в организации таких перевозок.

[Пункт 2, вариант 2 из 2]

2. Каждая Сторона благожелательно рассматривает заявки на выполнение [нерегулярных полетов] [чартерных рейсов] между территориями Сторон для перевозки пассажиров и грузов в соответствии со своими применимыми законами и правилами.

Промежуточный подход

[Вариант 1 из 3]

1. Каждая Сторона дает разрешение на выполнение нерегулярных пассажирских рейсов между пунктами, в которых не существует установленных регулярных воздушных сообщений. В тех случаях, когда такие сообщения существуют, разрешение выдается при условии, что выполнение предлагаемых нерегулярных полетов не ставит под угрозу экономическую стабильность существующих регулярных сообщений.

2. При обращении за разрешением на выполнение серии нерегулярных пассажирских рейсов они должны соответствовать определению "инклюзив тур" и должны выполняться "туда и обратно" с заранее установленными вылетами и возвращениями.

предоставлении разрешений в соответствии с их национальными законами и правилами. Из этого положения ясно, что положения основного соглашения, кроме тех, которые рассчитаны на регулярные воздушные сообщения, будут применяться к нерегулярным воздушным сообщениям. В качестве альтернативы в настоящем положении можно перечислить статьи основного соглашения, которые будут применяться к нерегулярным воздушным сообщениям, например "Сборы с пользователей", "Таможенные пошлины", "Безопасность полетов", "Авиационная безопасность" и т. д.

Данное положение позволяет национальным законам и правилам каждой стороны устанавливать, какие регулярные воздушные сообщения будут разрешаться и на каких условиях .

Требование о "благожелательном рассмотрении" не является предоставлением доступа к рынку, но подразумевает позитивное отношение к нерегулярным перевозкам в целом и к чартерным рейсам в частности. Данное положение также отражает тот факт, что нормативный режим, определяющий порядок выдачи разрешений на такие перевозки, обычно является односторонним, поскольку государство или государства пункта назначения при рассмотрении любой заявки применяют свои национальные правила.

Данный подход не оказывает негативного влияния на регулярные сообщения.

В прошлом многие государства заботились о том, чтобы нерегулярные пассажирские перевозки не оказывали негативного воздействия на регулярные сообщения, и по данному вопросу был разработан целый ряд принципов и механизмов (см. Doc 9587). В этом тексте рассматриваются три таких механизма: 1) предоставление разрешений на

[Вариант 2 из 3]

1. Авиапредприятия каждой Стороны, назначенные в соответствии с настоящим Соглашением для осуществления полетов согласно данному приложению, имеют право выполнять нерегулярные международные воздушные перевозки по указанным маршрутам в соответствии с правами, предоставленными в отношении регулярных сообщений настоящим Соглашением.

2. Каждая Сторона благожелательно рассматривает заявки авиапредприятий другой Стороны на выполнение перевозок, не охватываемых настоящим приложением, руководствуясь принципами международной вежливости и взаимности.

[Вариант 3 из 3]

1. [Назначенные] авиапредприятия любой Стороны имеют право выполнять нерегулярные международные воздушные

выполнение нерегулярных пассажирских перевозок между пунктами, в которые не выполняются регулярные перевозки (обычно именуются "внемаршрутные чартеры"); 2) отказ в выдаче разрешения на выполнение нерегулярных пассажирских перевозок, которые негативно сказываются на регулярных сообщениях; и 3) предоставление разрешения на выполнение таких видов нерегулярных пассажирских перевозок (в данном случае это чартерные рейсы "инклюзив тур", включающие помимо воздушной перевозки пакет таких наземных услуг, как размещение в гостинице, наземная перевозка и т. д.), которые считаются не угрожающими экономической жизнеспособности регулярных сообщений.

Этот промежуточный подход открывает маршруты, предусмотренные в соглашении, для осуществления нерегулярных сообщений на тех же условиях (например, смена емкости), на которых осуществляются регулярные сообщения, а вне маршрутные нерегулярные сообщения при этом утверждаются/отклоняются на основе принципов международной вежливости и взаимности. В зависимости от предоставления права на осуществление регулярных сообщений это положение, как правило, дает возможность выполнять как пассажирские, так и грузовые нерегулярные перевозки.

Использование формулы "международная вежливость и взаимность" обеспечивает выполнение вне маршрутных чартерных рейсов на территории стороны с наиболее ограничительными условиями в отношении таких рейсов.

При этом подходе, несмотря на то что нормативный режим, определяющий порядок выполнения нерегулярных перевозок, и в частности чартерных, обычно является режимом государства пункта назначения, стороны в некоторых соглашениях могут оговорить, что правила страны начала перевозки будут применяться. Это упростит выполнение таких перевозок. Следовательно, это пример порядка, который может

перевозки в любой пункт или пункты и из любого пункта или пунктов на территории другой Стороны либо напрямую, либо со stopoverами на маршруте для перевозки в одном направлении или "туда и обратно" любой загрузки в пункт или пункты и из пункта или пунктов на территории Стороны, назначившей авиапредприятие. Разрешается также выполнение чартерных рейсов, имеющих несколько пунктов назначения. Кроме того, [назначенные] авиапредприятия любой Стороны могут выполнять чартерные рейсы с загрузкой, берущей начало на территории другой Стороны или следующей на эту территорию. 2. Каждое [назначенное] авиапредприятие, выполняющее воздушные перевозки на основании настоящего положения, соблюдает такие законы, правила и нормы Стороны, на территории которой начинается перевозка, будь то перевозка в одном направлении или "туда и обратно", какие эта Сторона применяет в данный момент или будет применять в будущем к таким перевозкам. <u>Полная либерализация</u> Раздел 1 Авиапредприятия каждой Стороны, назначенные согласно настоящему приложению, имеют право в соответствии с условиями их назначения осуществлять международные чартерные перевозки пассажиров (и их сопровождаемого багажа) и/или грузов (включая, но не ограничиваясь этим, грузоперевозки, составные и смешанные (пассажирские/грузовые) чартерные рейсы): между любым пунктом или пунктами на территории Стороны, назначившей авиапредприятие, и любым пунктом или	<i>использоваться в либеральном соглашении, несмотря на то, что он требует соблюдения определенных правил.</i> <i>В п. 1 говорится о широком доступе к рынку для выполнения этих перевозок, а в п. 2 – о применении правил страны начала перевозки.</i> <i>Текст с фразой в квадратных скобках используется в тех случаях, когда в таблице маршрутов приложения — города не указываются и когда стороны назначают авиапредприятия для осуществления нерегулярных сообщений. При использовании текста без фразы в квадратных скобках все авиапредприятия каждой стороны (независимо от того, назначены ли они и для осуществления регулярных сообщений) будут иметь разрешение от другой стороны на осуществление нерегулярных сообщений, о которых идет речь в первом пункте.</i> <i>Подход, основанный на полной либерализации, является вариантом, подходящим для государств, желающих осуществить либерализацию нерегулярных сообщений при сохранении регулирования в отношении регулярных.</i> <i>Нерегулярные сообщения приравниваются к регулярным в смысле прав и доступа к рынку и без необходимости соблюдения национальных правил стороны назначения, однако в первом пункте право на такие перевозки предоставляется только назначенным авиапредприятиям каждой стороны. Здесь также содержится положение о благожелательном рассмотрении заявок на выполнение нерегулярных перевозок, которые не охватываются правами, предоставляемыми согласно первому пункту, в частности перевозок авиапредприятиями, не назначенными для осуществления регулярных сообщений или пассажирских перевозок</i>
--	--

пунктами на территории другой Стороны; между любым пунктом или пунктами на территории другой Стороны и любым пунктом или пунктами в третьей стране или странах при условии, что такие перевозки, за исключением грузовых чартерных рейсов, являются частью постоянных перевозок с заменой или без замены воздушного судна, которые включают в себя полеты в государство своей регистрации с целью выполнения местной перевозки между территорией государства регистрации и территорией другой Стороны. При осуществлении воздушных сообщений, охватываемых настоящим приложением, авиапредприятия каждой Стороны также имеют право: 1) совершать промежуточные остановки в любых пунктах в пределах или за пределами территории любой Стороны; 2) выполнять транзитные перевозки через территорию другой Стороны; 3) объединять на одном и том же воздушном судне загрузку, берущую начало на территории одной Стороны, загрузку, берущую начало на территории другой Стороны, и загрузку, берущую начало в третьих странах, и 4) выполнять международную воздушную перевозку без каких-либо ограничений относительно замены в любом пункте на маршруте типа или количества эксплуатируемых воздушных судов при условии, что (за исключением грузовых чартерных рейсов) в отношении вылетающих воздушных судов перевозка далее такого пункта является продолжением перевозки с территории Стороны, назначившей авиапредприятие, а в отношении прибывающих воздушных судов перевозка на территорию Стороны, назначившей авиапредприятие, является продолжением перевозки из-за пределов территории, на которой находится такой пункт. Каждая Сторона благожелательно рассматривает заявки авиапредприятий любой Стороны на выполнение перевозок, не охватываемых настоящим приложением, руководствуясь принципами международной вежливости и взаимности.	<i>"седьмой свободы".</i> <i>Основным отличием между предыдущим промежуточным подходом и полной либерализацией является возможность выбора либо правил выполнения чартерных перевозок своей страны, либо правил другой стороны, касающихся осуществления нерегулярных сообщений.</i>
---	--

Раздел 2 Любое авиапредприятие, назначенное любой Стороной, выполняющее международные чартерные воздушные перевозки, начинающиеся на территории любой Стороны, будь то перевозка в одном направлении или "туда и обратно", может по своему усмотрению соблюдать законы, правила и нормы, касающиеся чартерных перевозок, либо государства своей регистрации, либо другой Стороны. Если какая-либо Сторона применяет иные нормы, правила, условия или ограничения в отношении одного или нескольких своих авиапредприятий или в отношении авиапредприятий других стран, каждое назначенное авиапредприятие подчиняется наименее ограничительным из таких требований. Однако ничто в вышеуказанном пункте не ограничивает прав любой Стороны требовать от авиапредприятий, назначенных согласно настоящему приложению другой Стороной, выполнять требования, касающиеся охраны имущества пассажиров и защиты прав пассажиров, связанных с аннулированиями и компенсациями. Раздел 3 За исключением правил защиты потребителей, упомянутых в предыдущем пункте, ни одна Сторона не требует от авиапредприятия, назначенного согласно настоящему приложению другой Стороной, предъявлять в связи с перевозкой с территории этой другой Стороны или третьей страны в одном направлении или "туда и обратно" иных документов, кроме декларации о соблюдении применимых законов, правил и норм, упомянутых в разделе 2 настоящего приложения, или об освобождении от действия таких законов, правил или норм, предоставленном соответствующими авиационными властями.	
Приложение II Грузовые перевозки	Пояснительные примечания
	<i>В некоторых соглашениях не содержится никаких конкретных положений о чисто грузовых перевозках, поскольку право выполнения таких перевозок обычно</i>

<u>Промежуточный подход</u> 1. Каждое назначенное авиапредприятие, занятое в международных грузовых воздушных перевозках: а) получает недискриминационный режим в отношении доступа к средствам и службам для таможенной очистки, обработки, хранения груза и упрощения формальностей; б) при условии соблюдения местных законов и правил может использовать и/или непосредственно эксплуатировать другие виды транспорта; с) может использовать арендованные воздушные суда при условии, что данная эксплуатация соответствует также стандартам по безопасности полетов и авиационной безопасности, которые распространяются на другие воздушные суда назначенных авиапредприятий; д) может заключать соглашения о совместной деятельности с другими авиаперевозчиками, включая, но не ограничиваясь этим, совместное использование кодов, блокирование мест и выполнение перевозок типа "интерлайн"; е) может устанавливать собственные грузовые тарифы, которые не требуется представлять на утверждение авиационным властям ни одной из Сторон.	подразумевается в положениях о предоставлении прав, где стороны, как правило, дают своим назначенным авиапредприятиям право на перевозки пассажиров, груза и почты при осуществлении согласованных регулярных международных воздушных сообщений. Однако некоторые соглашения более конкретны, и в них делается ссылка на "перевозки пассажиров, груза и почты в любом сочетании". В таблице маршрутов соглашения могут быть указаны конкретные маршруты, включая согласованные ограничения или варианты, для выполнения чисто грузовых перевозок, либо такими маршрутами могут быть маршруты, предоставленные в обмен на права в отношении регулярных пассажирских перевозок. Цель настоящего пункта заключается в достижении справедливого баланса с точки зрения конкуренции между всеми авиаперевозчиками, занятыми в международных грузовых воздушных перевозках. Если в основной части соглашения содержится положение, которое также приводится в приложении (например, об аренде), такое положение следует исключить из приложения.
---	--

2. В дополнение к указанным выше в пункте 1 правилам, каждое назначенное авиапредприятие, занятое в чисто грузовых регулярных и нерегулярных перевозках, может осуществлять такие перевозки на территорию и с территории любой Стороны без ограничений относительно частоты полетов, провозной емкости, маршрутов, типа воздушного судна и пунктов отправления или назначения груза.	<i>Настоящий пункт предоставляет третью из семи "свобод воздуха" только в отношении чисто грузовых перевозок, выполняемых на регулярной и нерегулярной основе. Первые две "свободы" – право пролета и право выполнения технических посадок – не включены, поскольку они обычно предусматриваются в основном соглашении. Эксплуатационная гибкость описывается в общих выражениях и включает те элементы, которые обычно считаются важными для выполнения чисто грузовых перевозок.</i> <i>Приложение о грузовых перевозках маловероятно будет использоваться в соглашениях, предусматривающих полную либерализацию, где положения о правах и эксплуатационной гибкости, указанные в настоящем приложении, содержатся в основном соглашении.</i>
Приложение III Меры переходного характера	Пояснительные примечания
Нижеуказанные меры переходного характера теряют силу (дата) или по наступлении такой более ранней даты, какая будет согласована Сторонами. 1. Невзирая на положения Статьи _____ (или приложения _____), назначенное авиапредприятие (или авиапредприятия Стороны или каждой Стороны) может (должна)...	<i>Это рекомендуемое ИКАО приложение касается вопросов участия, а также стабильности при осуществлении либерализации. Составленное с учетом существующей практики и применяемых подходов это приложение охватывает как меры участия, так и преференциальные меры. Оно состоит из одного или нескольких из трех типов положений. Если эти положения будут в одинаковой мере применяться к каждой стороне, они могут считаться мерами участия. В противном случае, они будут рассматриваться как преференциальные меры.</i> <i>При введении в действие этих трех положений приложения, приведенные ниже пункты пояснительных примечаний, за исключением содержащихся в них примеров, могут стать частью этого приложения.</i> <i>Это положение может использоваться, когда конкретная статья (или приложение) не сразу вступает в силу, а применяется в ограниченном объеме в течение переходного периода. Например, стороны соглашаются, что невзирая на приложение с таблицей маршрутов, дающее каждой стороне неограниченные права "пятой свободы", авиапредприятию(ям) одной стороны</i>

2. Невзирая на положения Статьи ____ (или приложения ____), назначенное авиапредприятие (или авиапредприятия) Стороны А (или каждой Стороны) может (должно) ... как указано ниже: a) с (дата) по (дата) ...; b) с (дата) по (дата) ... 3. Невзирая на положения Статьи ____ (или приложения ____), нижеуказанные положения регулируют ...	(развитого государства) не разрешается осуществлять такие коммерческие права на маршрутах между другой стороной (развивающимся государством) и третьим государством до наступления оговоренной даты. Это положение сходно с первым, но содержит указание поэтапных периодов. Например, стороны могут согласиться, что несмотря на статью, допускающую неограниченное совместное использование кодов, авиапредприятиям каждой стороны разрешается увеличивать перевозки (частоту) на условиях совместного использования кодов в третью страну только постепенно в течение указанных периодов. Это положение используется, когда какая-либо статья (или приложение) не сразу вступает в силу и в течение переходного периода применяется иная схема. Например, стороны могут согласиться, что несмотря на статью о тарифах, предусматривающую режим двойного отклонения, порядок установления цен до наступления конкретной даты будет регулироваться режимом страны начала перевозки. Ниже приводится примерный перечень вопросов, которые государства могут по своему усмотрению использовать в качестве мер переходного характера, предусмотренных в приложении: количество назначаемых авиапредприятий, критерии владения и контроля, провозная емкость и частота, маршрутные и коммерческие права, совместное использование кодов, чартерные перевозки, смешанные перевозки, тарифы, распределение "окон" и вопросы "деловой практики", в частности вопросы наземного обслуживания. Текст этого приложения служит основой для согласования сторонами условий и точных формулировок. Документ Doc 9587 содержит материал о возможных мерах участия и преференциальных мерах.
Приложение IV Маршруты, необходимые для осуществления жизненно важных перевозок и развития туризма	Пояснительные примечания
	Применение механизма регулирования в отношении маршрутов, необходимых для осуществления жизненно важных перевозок и

1. Любая Сторона, проконсультировавшись с другой Стороной (или получив согласие другой Стороны) и проинформировав авиапредприятие или авиапредприятия, выполняющие полеты по маршрутам, может указать маршрут, необходимый для осуществления жизненно важных перевозок, или маршрут, необходимый для развития туризма, связывающий какой-либо пункт в удаленном или периферийном районе или в районе, нуждающемся в экономическом развитии, на своей территории с каким-либо пунктом на территории другой Стороны. На таком маршруте или такой группе маршрутов адекватный уровень воздушных сообщений, определенный в пункте 2 настоящего приложения, считается крайне необходимым для обеспечения жизненно важных коммуникаций или экономического развития района [включая развитие туризма], однако он не будет обеспечиваться, если авиапредприятия будут учитывать только свои коммерческие интересы [он не может обеспечиваться только по неоправданно дискриминационным, чрезмерно высоким и ограничительным ценам]. 2. Указав маршрут, необходимый для осуществления жизненно важных перевозок, или маршрут, необходимый для развития туризма, Сторона определяет адекватный уровень регулярных воздушных сообщений [на каждом маршруте или группе маршрутов] [гибким и ориентированным на рынок образом], учитывая, помимо прочего, конкретные потребности в регулярных воздушных сообщениях на соответствующем маршруте; уровень спроса; наличие стыковочных воздушных сообщений, авиапредприятий третьих стран,	<i>развития туризма (ESTDR), предполагает существование либерализованного международного рынка или процесс перехода к такому рынку. В исключительных случаях данный механизм может применяться к нелиберализованным маршрутам с потенциальными возможностями для развития туризма, поскольку соглашение о воздушном сообщении традиционного типа уже косвенно содействует выполнению полетов по таким маршрутам, ограничивая масштабы конкуренции.</i> <i>Данное приложение дает правовую уверенность сторонам, участвующим во внедрении механизма регулирования ESTDR, а также позволяет любой стороне проявлять гибкость в толковании и применении, например, критериев в отношении отбора маршрутов и адекватных уровней сообщения, процедуры проведения торгов для выбора перевозчика и содержания контрактных договоренностей.</i> <i>Примером гибкого подхода является установление минимального требования только в отношении провозной емкости с предоставлением авиапредприятию права определять частоту, типы воздушных судов, тарифы и т. д. Требования в отношении провозной емкости могут выражаться в количестве кресел X от пункта (пунктов) отправления до пункта (пунктов) назначения, как "единиц перевозки" в неделю за какую-либо часть туристского сезона или весь туристский сезон.</i>
--	--

эксплуатантов, осуществляющих нерегулярные перевозки, и других видов транспорта; авиатарифы и условия и влияние на все авиапредприятия, выполняющие или намеревающиеся выполнять полеты по данному маршруту или смежным маршрутам. [Нерегулярные воздушные сообщения могут считаться адекватными, если они отвечают условиям, изложенным в пункте 1 настоящего приложения.]

3. [Невзирая на положения Статьи ____ (Провозная емкость) и Статьи ____ (Ценообразование)], заинтересованная Сторона по консультации с другой Стороной (или по получении согласия другой Стороны) может потребовать, чтобы авиапредприятия, выполняющие или намеревающиеся выполнять полеты по маршруту, необходимому для осуществления жизненно важных перевозок, или по маршруту, необходимому для развития туризма, обеспечивали воздушное сообщение на адекватном уровне в течение периода до ____ лет. [Сторона может потребовать, чтобы авиапредприятие, желающее прекратить, приостановить или опустить уровень существующего воздушного сообщения на маршруте ниже адекватного уровня, уведомило о предлагаемом сокращении сообщения по крайней мере за ____ дней.]

4. Невзирая на положения [Статьи ____ (Провозная емкость), Статьи ____ (Ценообразование и] приложения ____ (Таблица маршрутов), если ни одно авиапредприятие не принимает или не собирается принимать на себя обязательство осуществлять воздушные сообщения на адекватном уровне [индивидуально или коллективно] по маршруту, необходимому для осуществления жизненно важных перевозок, или по маршруту, необходимому для развития туризма, заинтересованная Сторона может предложить подавать заявки на осуществление таких сообщений и, при необходимости, по консультации с другой Стороной (или получив согласие другой Стороны) может предоставить доступ к этому маршруту только одному авиапредприятию [за исключением авиапредприятий третьих стран] на период до ____ лет и/или обеспечить выплату компенсации в виде субсидии этому

Данный факультативный текст требует, чтобы действующее авиапредприятие заранее уведомяло о своем намерении аннулировать или сократить перевозки на маршруте.

Данная модель прямо предусматривает три варианта поддержки: а) гарантия монопольной эксплуатации с предоставлением субсидии, б) гарантия монополии без предоставления субсидии или с) субсидия без гарантии монопольной эксплуатации.

авиапредприятию. Право осуществлять такие сообщения [либо на одном маршруте, либо на группе таких маршрутов] предоставляется путем открытых торгов любому назначенному авиапредприятию, имеющему право выполнять [и реализовывать на рынке] свои перевозки между соответствующими территориями. [Авиапредприятия третьи стран, имеющие право выполнять полеты по данному маршруту, также имеют право на участие в торгах.] 5. Объявление торгов и последующий контракт охватывают, помимо прочего, следующую информацию: требуемый уровень и стандарт сообщений, определенный в пункте 2 настоящего приложения; период действия контракта; правила, касающиеся изменения, прекращения действия или пересмотра контракта, в частности с учетом непредвиденных изменений, и штрафные санкции в случае невыполнения контракта. 6. Выбор авиапредприятия производится в течение периода ____ мес. Стороной, объявившей торги, с учетом, помимо прочего, финансовой жизнеспособности кандидата, предложенного бизнес-плана, путей развития партнерских отношений с туристическим сектором, авиатарифов и условий и суммы требуемой компенсации, если таковая необходима. 7. Сторона, объявившая торги, может возместить авиапредприятию, выбранному согласно пункту 6 настоящего приложения, убытки, понесенные в результате требуемой эксплуатации на адекватном уровне в соответствии с контрактом. Размер такого возмещения определяется как [предполагаемая] разница между затратами и получаемыми доходами от перевозок с учетом разумного вознаграждения за вложенный капитал. [За осуществление сообщений по решению авиапредприятия выше адекватного уровня дополнительная субсидия не выплачивается.] 8. Консультации между Сторонами проводятся в соответствии со Статьей ____ (Консультации) во всех случаях, когда любая из Сторон считает, что выбор авиапредприятия и/или компенсация авиапредприятию несовместимы	<i>Важно отметить, что независимо от срока действия контракта механизм ESTDR будет применяться не постоянно, а временно или только в течение разумного периода времени (в большинстве случаев в течение начального периода), в особенности на маршрутах, обслуживающих "районы, нуждающиеся в развитии". Например, если спрос на перевозки со стороны широкой публики возрастет в результате развития сети или благодаря усовершенствованию авиационной инфраструктуры, это сделает маршрут менее подходящим для естественной монополии и не нуждающимся в регулировании.</i> <i>Включение положений о проведении обзорных консультаций между государствами как ex ante, так и ex post facto, и/или требования о получении предварительного согласия другого</i>
--	--

с соображениями, изложенными в пунктах 6 и 7 настоящего приложения, или что развитие маршрута и конкуренция на маршруте неоправданно ограничиваются условиями настоящего приложения. [Если Стороны не могут найти решения проблемы путем консультаций, любая из Сторон может применить механизм разрешения споров согласно Статье ____ (Разрешение споров) для урегулирования спора.]	<i>государства (государств) может быть эффективным средством устранения потенциального риска того, что каждое государство будет отдавать предпочтение своим национальным авиапредприятиям и чрезмерно использовать механизм.</i>
---	--

Заключение

В рамках анализа опыта интеграционных объединений по либерализации воздушного сообщения был рассмотрен опыт Европейского союза по либерализации воздушного сообщения, опыт по созданию наднациональных и многосторонних систем управления транспортом на евразийском пространстве в рамках СНГ и ЕврАзЭС, а также процесс поэтапного формирования общего рынка услуг воздушного транспорта в рамках ЕАЭС.

Анализ опыта либерализации рынка авиаперевозок Европейского Союза показал, что либерализация отрасли позволила устранить все коммерческие ограничения для авиакомпаний ЕС, повысить уровень конкуренции на рынке и, как следствие, снизить стоимость перелета для пассажиров, увеличить количество маршрутов. Возникли новые бизнес-модели авиаперевозок, предлагающие низкие тарифы. В то же время новые реалии серьезно изменили структуру рынка, вынудив национальных авиаперевозчиков искать пути повышения конкурентоспособности. Несмотря на предпринятые меры, часть европейских авиакомпаний были вынуждены уйти с рынка, не выдержав конкуренции.

Таким образом, полная либерализация рынка перевозок на всех видах транспорта ЕС в рамках единой транспортной политики наступила лишь по истечении 40 лет с момента запуска. Опыт регулирования авиаперевозок в ЕС представляет интерес в связи с тем, что для принятия решения по государственному регулированию проводилась большая предварительная работа по исследованию и согласованию позиций множества участников данного процесса с учетом лучших практик и интересов всех стран-членов ЕС.

Анализ опыта СНГ показал, что благодаря подписанию Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства в числе первых важнейших межгосударственных документов государствам-участникам удалось сохранить единство технической базы и применяемых технологий в сфере воздушного транспорта при сохранении ряда отличий. По мере улучшения состояния отрасли и роста объемов воздушных перевозок, государствами – участниками СНГ были определены основные направления дальнейшего развития

гражданской авиации, направленные на гармонизацию требований и приведение их к соответствию международным стандартам. По экономическим и политическим причинам процесс гармонизации по многим направлениям затянулся и на текущий момент не принес ожидаемых результатов.

В рамках ЕврАзЭС базовым документом в сфере транспорта являлась Концепция формирования Единого транспортного пространства ЕврАзЭС, заложившая основы для формирования общего рынка транспортных услуг воздушного транспорта ЕАЭС.

При поэтапном формировании общего рынка услуг воздушного транспорта ЕАЭС используется мировой опыт либерализации воздушных перевозок, а ключевые составляющие процесса формирования ОРУВТ учтены в «дорожных картах» по реализации ОНСТП.

Следует отметить, что данный процесс нельзя форсировать, следует идти к созданию общего рынка услуг воздушного транспорта поэтапно, принимая во внимание ряд особенностей (см. таблицу 2).

Таблица 2. Преимущества и недостатки многостороннего подхода в области регулирования воздушного транспорта

Преимущества	Недостатки
Наличие большого числа двусторонних соглашений между государствами затрудняет эффективное использование воздушного пространства. Процессы интеграции привели к необходимости создания набора правил, регулирующих авиасообщение внутри интеграционных группировок вне рамок неэффективных двусторонних соглашений	Многосторонность ведет к эффекту «наименьшего общего знаменателя», который может уменьшить охват и эффективность любого соглашения
Не требует специального регулирования, поскольку процесс взаимобмена имеет тенденцию к ограничению возможностей до уровня, считаемого приемлемым для наименее конкурентоспособной и наиболее ограниченной стороны	Меньшая гибкость, поскольку намного сложнее осуществить пересмотр многостороннего соглашения, чем двустороннего
Пользователи воздушным	Не позволяет государствам

транспорт, аэропорты и авиакомпании заслуживают снятия ограничений, вызванных двусторонним регулированием воздушного транспорта, потому что они могут сдерживать развитие туризма и торговли	достигнуть соглашения по регулированию для конкретных двусторонних ситуаций
Многосторонность может объединить преимущества и снять ограничения без усилий, характерных для ряда двусторонних соглашений	Ослабляет способность государства защищать национального авиаперевозчика или перевозчиков путем применения двусторонних специальных и микромер регулирования

Один из серьезных аргументов в пользу многосторонних соглашений заключается в том, что именно двусторонние соглашения рассматриваются руководством авиакомпаний как неприемлемые ограничения, создающие препятствия для развития отрасли.

В настоящее время в десяти действующих СВС предусматривается до пяти «свобод воздуха», причем 5-я свобода воздуха является предметом отдельной договоренности авиационных администраций государств-членов Союза. Вследствие неравномерности рынков услуг воздушного транспорта государств-членов Союза, вопрос о введении «свобод воздуха» с 6-ой и выше, касающихся каботажных перевозок, на данном этапе формирования ОРУВТ не находит единой поддержки.

Важным принципом формирования общего рынка должно стать его поэтапное развитие, когда фактор времени является одним из стабилизационных моментов. Нефорсированное развитие позволит избежать ряда рисков, возникающих в процессе формирования общего рынка услуг воздушного транспорта (см. таблицу 3).

Таблица 3. Потенциальные риски при формировании общего рынка услуг воздушного транспорта

№ п/п	Содержательное описание рисков	Вероятность возникновения
1	Двусторонние соглашения о воздушном сообщении могут регулировать (ограничивать) доступ на рынок и рыночные возможности других потенциальных участников в пользу национальных авиаперевозчиков. Многостороннее соглашение о воздушном сообщении может создать иные рыночные силы,	Высокая

	способные актуализировать большее число споров, чем в рамках двустороннего регулирования. Специфика этих споров в том, что они могут иметь много аспектов, и для их разрешения потребуется особый механизм. Одним из недостатков существующей системы является то, что урегулирование споров не предусматривает каких-либо крайних сроков и позволяет сторонам затягивать решение вопроса в случаях, когда время имеет значение.	
2	Либерализация авиаперевозок в первую очередь коснется внутреннего рынка (ограничение субсидирования рейсов и отмена назначения авиакомпаний на внутренних рейсах). Провести либерализацию рынка авиаперевозок в ЕАЭС будет сложно, так как большие различия в территориях и невысокий пассажирооборот не будут способствовать росту внутренних рынков, что в результате затруднит осуществление многостороннего регулирования.	Высокая
3	Авиаперевозчики будут сосредоточены на выполнении авиаперевозок на национальных и международных маршрутах, связанных с их узловыми (базовыми) аэропортами, не развивая новых хабов. Регулирование авиаперевозчиков и доступа к рынку может обусловить протекционизм по национальному признаку.	Высокая
4	Рост количества низкобюджетных авиакомпаний, которые будут жестко конкурировать с традиционными авиаперевозчиками.	Высокая
5	Дерегулирование тарифов и ставок на авиаперевозки при осуществлении международных сообщений потенциально может привести к росту тарифов для авиакомпаний в результате разных подходов к тарифообразованию.	Низкая
6	Либерализация может привести к рискам, связанным с использованием «удобных флагов» при отсутствии эффективных юридических мер по их предупреждению, попытками проникновения на внутренние рынки государств-членов за счет код-шеринга с договорными назначенными перевозчиками. С этим связан риск снижения стандартов безопасности полетов, так как возрастет желание получить коммерческие выгоды. Кроме того, возникает риск утечки капитала из отрасли.	Низкая
7	Либерализация может обусловить вхождение на рынок ЕАЭС крупных международных авиаперевозчиков, чьи интересы будут лоббировать правительства их стран, требуя от государств-членов подписания соглашения по введению режима «открытого неба».	Низкая

8	Гармонизация/интеграция систем ОрВД/аэронавигационных систем на региональной основе затруднена неоднородной практикой работы и ограничена сетью маршрутов воздушных трасс, которые, как правило, учитывают национальные границы, а не формируются на основе потоков воздушного движения. В этой связи возникают следующие риски: - обеспечения достаточной пропускной способности воздушного пространства и аэропортов; - обеспечения соответствующего уровня безопасности полетов и качества аэронавигационного обслуживания в начале процесса; - необходимости создания более эффективной и интегрированной архитектуры ОрВД; - отсутствия клиентоориентированных аэронавигационных услуг; - обеспечения трансграничной координации.	Низкая
9	В процессе либерализации рынка авиаперевозок ЕАЭС, несмотря на положительные аспекты, могут возникнуть следующие риски: - затягивание процесса формирования механизма регулирования рынка в регионе; - ужесточение норм действующих двусторонних соглашений; - повышение уровня влияния национальных регулирующих органов на тарифную политику авиапредприятий; - снижение национального владения в доле собственности крупных авиаперевозчиков; - введение долевых ограничений для авиакомпаний государств-членов по количеству перевозимых пассажиров, емкости, частотам и назначенным перевозчикам; - необходимость совершенствования управления пропускной способностью аэропорта, что является «узким местом» при координации выделения аэропортовых «слотов» и может потребовать создание органа надзора за пропускной способностью аэропортов; - рост негативного воздействия на окружающую среду, включая исполнение мероприятий, направленных на снижение выбросов углерода (CORSIA); - усложнение процесса гармонизации технических норм и стандартов.	Низкая

До заключения многостороннего соглашения ЕАЭС не будет обладать полномочиями для заключения соглашений о воздушном сообщении с третьими государствами. В связи с этим двусторонние межправительственные соглашения между отдельными государствами-членами и третьими странами будут являться основой установления воздушных сообщений между ними.

Учитывая международный опыт интеграционных объединений в других регионах, общий рынок услуг воздушного транспорта ЕАЭС должен формироваться поэтапно.

На начальном этапе до 2025 года рынок услуг воздушного транспорта будет продолжать регулироваться национальными законодательствами государств-членов и двусторонними соглашениями, подлежащими актуализации (либерализации). Для этого в рамках двусторонних соглашений государствам-членам следует предусмотреть положения по недискриминационной тарифной политике, беспрепятственному транзитному пролету и недопущению взимания дополнительных платежей с авиакомпаний государств-членов за использование воздушного пространства другого государства-члена, равноправные (недискриминационные) условия доступа к аэронавигационному и аэропортовому обслуживанию, а также снятие всех ограничений по назначенным перевозчикам, пунктам назначения, частоте полетов и емкости воздушных судов.

После завершения актуализации (либерализации) двусторонних соглашений, охватывающих все аспекты функционирования и регулирования рынка услуг воздушного транспорта государств-членов ЕАЭС, следует принять решение о переходе к многостороннему соглашению, принимая во внимание недостатки и преимущества двустороннего и многостороннего форматов регулирования и все риски, указанные выше.

При надлежащей гармонизации подходов, норм, правил и процедур могут быть созданы все необходимые и достаточные условия для формирования и регулирования общего рынка услуг воздушного транспорта ЕАЭС на основе плюрилатерального (многостороннего) соглашения. Тем не менее, сроки действия двусторонних соглашений определяются внутренними регламентами каждого государства-члена Союза.

С 2025 года, при принятии государствами-членами консолидированного решения о переходе от двусторонних соглашений к плюрилатеральному (многостороннему), функционирование общего рынка услуг воздушного транспорта ЕАЭС может регулироваться многосторонним соглашением, которое не противоречит любому из двусторонних соглашений между государствами-членами.

Многостороннее соглашение в данном случае будет являться международным правовым актом, регулирующим общий рынок услуг воздушного транспорта ЕАЭС, включая отношения между национальными государственными органами и

субъектами отрасли гражданской авиации государств-членов. Структура и содержание такого соглашения, а также права и обязанности сторон определяются уполномоченными органами государств-членов и должны быть гармонизированы с международным законодательством (соглашениями, конвенциями, стандартами и рекомендуемой практикой и пр.), а также являться полным юридическим обобщением всей совокупности актуализированных двусторонних соглашений государств-членов.

Таким образом, исходя из принципов либерализации и гармонизации, предпочитающих свободную конкуренцию рынка более ограниченным положениям двусторонних межгосударственных взаимодействий, регулирование воздушного сообщения в рамках общего рынка услуг воздушного транспорта ЕАЭС на основе плюрилатерального (многостороннего) соглашения представляется целесообразным.

Вместе с тем, по мнению Кыргызской Стороны, заключение подобного соглашения преждевременно до устранения ряда вопросов: в частности при создании единого транспортного пространства необходимо параллельно с международными воздушными перевозками рассматривать и каботажные перевозки воздушным транспортом.

Однако в целях исполнения пункта 53 Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации ОНСТП на 2021-2023 гг., утвержденного распоряжением Евразийского межправительственного совета от 20.08.2021 г. № 15, Кыргызская Сторона в целом не против данного проекта аналитического доклада.

Список использованных источников

1. Евразийский экономический союз. Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (Астана) [Электронный ресурс]/ Режим доступа http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31565247#pos=1.
2. Бордунов В. Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. — М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2006. — 464 с.
3. Crespo D.C. Achieving the Single European Sky: Goals and Challenges / D.C Crespo, P.Mendes de Leon. Kluwer Law International BV, 2011 - pp. 147–166.
4. Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция), совершена в Чикаго, 7.12.1944 г.
5. Air Transport Liberalization and the Economic Development of the Countries / Agenda Item 39: Economic Regulation of International Air Transport – Policy. ICAO Working Paper. A39-WP/189 EC/2011/8/16.
6. Афанасьев В.Г. Либерализация и протекционизм в современной аэрополитике // Научный вестник МГТУ ГА. 2013. №10 (196). Режим доступа:

<http://cyberleninka.ru/article/n/liberalizatsiya-i-proteksionizm-v-sovremennoy-aeropolitike>.

7. Официальный сайт Межгосударственного авиационного комитета
Режим доступа: <http://www.mak-iac.org/o-mak/>.

8. Решение Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 14 ноября 2008 года «О состоянии конкуренции на рынках авиаперевозок государств – участников СНГ» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.e-cis.info/page.php?id=20835>.

9. Решение Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 22 ноября 2007 года «Об Основных направлениях развития гражданской авиации и мерах по повышению безопасности полетов в государствах - участниках СНГ». Режим доступа: http://adilet.zan.kz/rus/docs/H070000354_#z37.

10. Решение Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 29 мая 2020 года «О Приоритетных направлениях сотрудничества государств - участников СНГ в сфере транспорта на период до 2030 года».

11. Современное состояние и проблемы развития авиаперевозок в государствах – членах Евразийского экономического союза в 2011 – 2016 гг. / МАК. Аналитическая записка. Москва, 2017.

12. Договор об учреждении Евразийского экономического сообщества (подписан в г. Астане 10.10.2000) [электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.evrases.com/docs/view/3>.

13. Решение № 374 Межгосударственного совета Евразийского экономического сообщества о концепции формирования единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества (принято в г. Москве 25.01.2008) [электронный ресурс] Режим доступа: <http://evrases.com/docs/view/68>.

14. Решение Высшего Евразийского экономического совета № 19 от 26.12.2016 «Об основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС».

15. Гайноченко Т.М. Актуальные аспекты формирования единого воздушного экономического пространства государств-членов ЕАЭС // Бюлл. транспортной информации. 2017. № 10. С. 3-10.

16. Афанасьев В.Г. «Аэрополитика и госрегулирование: плюсы и минусы либерализации»//УДК 73.01.017: 341.16:388.9, Научный вестник МГТУ ГА.

17. Документ 9587 «Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта». Издание 3, 2008 г., ИКАО.

18. План мероприятий («дорожная карта») по реализации ОНСТП в части воздушного транспорта на 2018-2020 г.г., утвержденный решением Евразийского межправительственного совета от 14.08.2017 г. № 2.

19. План мероприятий («дорожная карта») по реализации ОНСТП в на 2021-2023 г.г., утвержденный распоряжением Евразийского межправительственного совета от 20.08.2021 г. № 15.