

**ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ  
"ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ"**

(Монреаль, 24–29 марта 2003 года)

Пункт 2 повестки дня. Изучение ключевых проблем регулирования при либерализации  
Пункт 2.2 повестки дня. Доступ к рынку  
Пункт 2.3 повестки дня. Добросовестная конкуренция и гарантии

**МНЕНИЕ ГРУЗИИ О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ  
(О НЕОБХОДИМОСТИ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ РАВНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ  
АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМ)**

(Представлено Грузией)

**АННОТАЦИЯ**

В настоящем документе содержится позиция Грузии о необходимости предоставления равных возможностей назначенным авиаперевозчикам при выполнении международных регулярных перевозок.

Действия Совета приводятся в п. 2.1.

**СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ**

Дос 9626, *Руководство по регулированию международного воздушного транспорта*

Дос 9587, *Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта*

Собственный опыт Грузии по регулированию рынка

**1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Настораживающее внимание по доступу к рынку в период переходных этапов либерализации заслуживает широко распространяющаяся практика среди крупных перевозчиков – создание альянсов. Предоставление прав по доступу к рынку одному перевозчику из альянса может быть использовано как освоение конкретного авиационного рынка не только этим перевозчиком, но и его "собратями" по альянсу. Если при этом учесть, что три мегаальянса владеют более половиной регулярного авиационного рынка мира, то может получиться, что "слабым" авиаперевозчикам не будет предоставлено место "под солнцем" .

1.2 При этом учитывается, что крупные авиаперевозчики, естественно, играют достаточно солидную роль в экономике своих государств, но ведь и "слабые" авиаперевозчики играют существенную роль в экономике своего развивающегося государства.

1.3 В этой связи думается, что в решениях Конференции должна быть отражена необходимость предоставления права "слабому" перевозчику одного государства быть полноправным участником перевозочного процесса по освоению "своего" же рынка с потенциалом сильного назначенного авиаперевозчика другого государства.

1.4 "Слабый" перевозчик не должен считать себя "униженным" из-за невозможности удовлетворять требования потребителя в перевозках (скорее наоборот, он совместно с "сильным" перевозчиком должен стать нужным для обеспечения потребности пассажиров).

1.5 В связи с этим представляется необходимым, чтобы ИКАО рекомендовала государствам обязательное заключение договора между "сильными" и "слабыми" авиаперевозчиками (интерлайн, код-шеринг, специальное прорейтовое соглашение), чтобы последний был не только полноправным, но и равноправным участником перевозочного процесса. Это можно рассмотреть так же, как преференциальные меры в пользу "слабого" авиаперевозчика.

1.6 Развивающиеся страны должны почувствовать мощную поддержку всемирной авиационной общественности по переоценке фундаментальных принципов взаимоотношений по новой схеме – **"не только равные права (на рынке), но и равные возможности"**.

1.7 Под **"равными возможностями"** подразумевается, что получая доступ к рынку, назначенные авиаперевозчики, конкурируя между собой, предоставляли бы друг другу свои потенциальные возможности по освоению рынка (имеется в виду взаимное использование АСБ, потенциал использования разветвленной маршрутной сети "сильного" перевозчика, взаимопризнание и взаимоиспользование перевозочной документации, другие коммерческие возможности). Кто как сможет использовать эти возможности будет зависеть от самих авиакомпаний. Конкуренция же будет выражаться в основном в виде улучшения качества обслуживания и увеличения объема сервиса потребителя. Такой принцип на руку главным образом "Его Величеству Потребителю".

1.8 Естественно, понимаем, что осуществить вышесказанное, значит вмешиваться в организационную деятельность субъектов частного права. Это серьезный барьер для развития либерализации с учетом большого разнообразия законов и правил договаривающихся стран и его не так легко преодолеть. Однако в этой связи необходимо учесть более высокие цели либерализации, его масштабы и возможные итоговые результаты, чем коммерческие права отдельных субъектов.

## 2. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

2.1 Конференции предлагается:

- a) Конференция принимает во внимание позицию Грузии о необходимости предоставления равных возможностей авиаперевозчикам путем заключения всеобъемлющего коммерческого соглашения на уровне этих авиаперевозчиков;
- b) Конференция поручает Генеральному секретарю ИКАО создать рабочую группу по изучению правового механизма заключения всеобъемлющего коммерческого соглашения на уровне авиаперевозчиков и разработке проекта такого соглашения или его основополагающих принципов;

- с) в п. 6.1. (Рекомендуемый механизм регулирования) документа ATConf/5-WP/11 в предлагаемой статье "Гарантии против применения антиконкурентной практики" добавить 4-й подпункт следующего содержания:

*"4. Стороны соглашаются, что назначенные на договорных линиях авиапредприятия должны иметь равные и справедливые возможности для освоения авиационного рынка Сторон и что для обеспечения здоровой и устойчивой конкуренции назначенным авиапредприятиям необходимо заключить между собой соглашения по Интерлайну, Кодшеру и блокированию мест".*

– КОНЕЦ –