



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF)

ШЕСТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 18–22 марта 2013 года

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

Пункт 2.2 повестки дня. Владение авиаперевозчиками и контроль над ними

**ПРЕДЛОЖЕНИЕ, КАСАЮЩЕЕСЯ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ВЛАДЕНИЯ
АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМИ И КОНТРОЛЯ ЗА ИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ**

(Представлено Чили)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе в краткой форме представлены сведения об опыте, накопленном Чили, как государстве-новаторе в области либерализации владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью, а также предлагается, чтобы ИКАО разработала многостороннее соглашение по либерализации этого аспекта деятельности воздушного транспорта, тем самым упростив доступ авиакомпаний к рынкам капитала.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендацией, представленной в п. 3.

*Справочный
материал*

Справочный материал Конференции ATConf/6 размещен на вебсайте
www.icao.int/meetings/atconf6

1. ОПЫТ, НАКОПЛЕННЫЙ ЧИЛИ В ОБЛАСТИ ВЛАДЕНИЯ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМИ И КОНТРОЛЯ ЗА ИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ

1.1 Начиная с 1979 года коммерческая политика Чили в области воздушного транспорта развивается в направлении исключения требования о национальной принадлежности, предъявляемого как к чилийским, так и к иностранным владельцам авиаперевозчиков и их администрациям, и Чили фактически является первопроходцем в этой области. В результате, в последующие годы национальная принадлежность чилийского авиаперевозчика определяется его отношением к национальной территории, а не национальной принадлежностью его владельцев или административных органов. Национальная принадлежность иностранного перевозчика устанавливается посредством заключения, представляемого назначающим государством.

1.2 За время существования этой системы в Чили имели место три случая, когда все владельцы чилийских авиакомпаний и сотрудники их административных органов были иностранцами, и два случая, когда некоторые из них были гражданами Чили, а некоторые – иностранцами. Бывали случаи, когда владельцы иностранных авиаперевозчиков, действующих в

¹ Вариант данного документа на испанском языке представлен Чили.

Чили, не являлись гражданами назначающего государства, но, поскольку в Чили к владельцам авиаперевозчиков не применяется требование в отношении национальной принадлежности, полномочные органы Чили принимали представленные назначающим полномочным органом заключения о национальной принадлежности.

1.3 В течение 33 лет применения этой системы ни одно государство не возразило против назначения какой-либо чилийской авиакомпании на основании того факта, что она не находилась в преимущественном владении граждан Чили. В этой связи, положение о назначении авиакомпаний, которое требует, чтобы преимущественное владение и эффективный контроль находились в руках государства, и которое включено во многие двусторонние соглашения о воздушном сообщении, подписанные Чили в прошлом, не является препятствием для выполнения полетов за границу чилийскими авиакомпаниями.

1.4 Тем не менее всякий раз, когда полномочные органы Чили вели переговоры о двусторонних соглашениях, они стремились следить за тем, чтобы в положении о назначении авиакомпаний не содержалось требование о том, чтобы преимущественное владение авиакомпанией и эффективный контроль за ее деятельностью оставались за гражданами назначающего государства. Вместо этого достаточно было потребовать, чтобы основное место пребывания и основное место деятельности авиакомпании находились в назначающем государстве. Все двусторонние соглашения, которые обсуждались Чили на переговорах за последние 10 лет, были подготовлены именно таким образом.

1.5 Что касается требования к авиаперевозчику иметь связь с национальной территорией, с тем чтобы получить чилийскую национальную принадлежность и использовать чилийские коммерческие права на перевозку, то какие-либо юридические или нормативные требования по установлению такой связи отсутствуют. Вместо этого, согласно применяемому критерию, основное место деятельности авиаперевозчика должно со всей очевидностью находиться в Чили и затем должно быть подтверждено посредством соблюдения, как минимум, следующих условий: большинство воздушных судов авиаперевозчика базируются в Чили; эти воздушные суда зарегистрированы в Чили; члены их экипажей являются чилийскими гражданами; и техническое обслуживание воздушных судов выполняется в Чили. Данный критерий, в соответствии с которым требуется, чтобы воздушные суда базировались в Чили, недавно претерпел некоторые изменения; это требование определяется как осуществление нормативного контроля за авиакомпанией со стороны ведомства гражданской авиации Чили. Если члены экипажа этого воздушного судна также являются гражданами Чили, а само воздушное судно зарегистрировано в Чили, то данный авиаперевозчик может считать себя чилийским авиаперевозчиком.

1.6 Этот либеральный подход, который был принят в Чили при решении вопроса о предоставлении авиаперевозчику чилийской национальной принадлежности, способствовал успеху коммерческой политики Чили в области воздушного транспорта. Разрешение передать владение чилийской авиакомпанией и контроль за ее деятельностью полностью в руки иностранцев, способствовало резкому росту не только иностранных, а что еще важнее, национальных инвестиций в чилийские авиакомпании. Это объясняется тем фактом, что, по мнению национальных инвесторов, акции чилийской авиакомпаний, обращающиеся на рынке, стоят больше, если они могут котироваться на иностранных фондовых биржах и приобретаться иностранцами, а не приобретаются только гражданам соответствующей страны из-за действующих ограничений.

2. **ВЫВОД**

2.1 Исходя из своего опыта, описанного выше, Чили предлагает, чтобы ИКАО разработала проект многонационального соглашения по глобальной либерализации владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью.

3 **РЕКОМЕНДАЦИЯ**

3.1 Конференции предлагается обратиться с просьбой к ИКАО разработать проект многостороннего соглашения по глобальной либерализации владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью.

— КОНЕЦ —