



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 27 повестки дня. Регулирование международных воздушных перевозок и итоги Пятой Всемирной авиатранспортной конференции

ДОКЛАД СОВЕТА О ПЯТОЙ ВСЕМИРНОЙ АВИАТРАНСПОРТНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ И ТОРГОВЛЕ УСЛУГАМИ

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе содержится доклад о проведенной Советом подготовке к Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/5), ее результатах и последующей работе Совета, а также о развитии событий в сфере торговли услугами после 33-й сессии Ассамблеи.

Действия Совета указаны в п. 5.

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

Doc 9819, ATConf/5, *Доклад Всемирной авиатранспортной конференции*
Doc 9798, A33-EC, *Доклад Экономической комиссии 33-й сессии Ассамблеи*
Doc 9790, *Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 5 октября 2001 года)*
Doc 9587, *Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта*
Письмо государствам SC 5/1-03/71 от 25 июля 2003 года

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 После 33-й сессии Ассамблеи основными событиями, относящимися к экономическому регулированию деятельности авиаперевозчиков, и центральными аспектами работы Организации в этой области были Пятая Всемирная авиатранспортная конференция "Проблемы и возможности либерализации", состоявшаяся в Монреале с 24 по 28 марта 2003 года, и развитие торговли услугами. В настоящем документе докладывается о результатах Конференции и действиях Совета по ее докладу (*Доклад Всемирной авиатранспортной конференции*, Doc 9819), а также о событиях в области торговли услугами. В документе также предлагаются некоторые поправки к добавлению А "Экономическое регулирование" резолюции A33-19 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта", которые будут рассматриваться в рамках пункта 31 повестки дня.

2. ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

2.1 История созыва и подготовка

2.1.1 После Четвертой Всемирной авиатранспортной конференции, состоявшейся в 1994 году, Организация приступила к выполнению обширной программы работы, связанной с последующими действиями по рассмотрению вопросов, которые остались нерешенными или были поставлены Конференцией. Эта работа проводилась Советом главным образом через Группу экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) и охватывала такие вопросы, как гарантии, владение авиаперевозчиками и контроль за их деятельностью, вопросы "деловой практики", преференциальные меры и совместное использование кодов. В результате для Договаривающихся государств был подготовлен важный дополнительный материал об основных направлениях политики. 32-я сессия Ассамблеи приняла к сведению эту работу Совета, подтвердила ведущую роль ИКАО в данной области и подчеркнула необходимость активных действий со стороны ИКАО. Затем Совет доложил 33-й сессии Ассамблеи об основных тенденциях развития авиатранспортной отрасли и политики регулирования, а также о своем намерении созвать еще одну авиатранспортную конференцию для рассмотрения многих актуальных и современных проблем либерализации с целью удовлетворения потребности государств в основополагающих установках по осуществлению либерализации, сопровождаемой гарантиями.

2.1.2 Перед 33-й сессией Ассамблеи Совет в феврале 2001 года принял решение о созыве Пятой Всемирной авиатранспортной конференции. Задача Конференции состояла в разработке рамок либерализации международного воздушного транспорта с гарантиями обеспечения добросовестной конкуренции, безопасности полетов и авиационной безопасности, включая меры по обеспечению эффективного и стабильного участия развивающихся стран. Повестка дня Конференции, принятая Советом в декабре 2001 года, явилась результатом процесса консультаций с государствами, проведенного в 2001 году. Она включала четыре неотъемлемых компонента, а именно: обзор условий и опыта либерализации; изучение ключевых проблем регулирования при либерализации; рассмотрение типового соглашения о воздушном сообщении и глобальных рамок происходящей либерализации, включая роль и будущую работу ИКАО. Совет также решил в дополнение к Конференции провести подготовительный семинар и выставку. Приглашительное письмо государствам с изложением исходной информации, повестки дня и организационных вопросов Конференции было разослано в декабре 2001 года.

2.1.3 При содействии Группы ATRP, проведшей совещание в мае 2002 года, Секретариат подготовил обширную документацию по всем пунктам повестки дня. По важнейшему вопросу о владении авиаперевозчиками и контроле за их деятельностью Секретариат в 2001 и 2002 годах также провел обзор политики и практики государств, положенный в основу дальнейшей проработки вопросов и вариантов политики либерализации в данной области. Как справочные документы Конференции, *Руководство по регулированию международного воздушного транспорта* (Дос 9626) и *Справочник по двухсторонним соглашениям о воздушных сообщениях* (Дос 9511) были пересмотрены и обновлены.

2.1.4 В рамках подготовки к Конференции и ее рекламы ИКАО в конце 2002 и в начале 2003 года провела серию региональных семинаров почти во всех регионах. Эти совещания позволили государствам и многим организациям лучше понять поднимаемые вопросы и вносимые предложения и, следовательно, дали возможность определить собственные позиции в качестве позиций государств или групп государств. Кроме того, это весьма помогло в организации работы

Конференции. Основная документация была разослана или размещена на web-сайте ИКАО задолго до начала Конференции.

2.1.5 Конференция 1994 года и последующая деятельность Совета составили основу инструктивных указаний ИКАО по вопросам либерализации, на которых могла базироваться Конференция 2003 года. Предложения Секретариата, а также государств и организаций, представленные в многочисленных документах Пятой конференции, исходили из этой проделанной работы и детализировали, уточняли или дополняли ее содержание.

2.2 Участие в Конференции и ее проведение

2.2.1 Конференция собрала большое количество участников – почти 800 делегатов и наблюдателей от 145 государств и 26 организаций-наблюдателей. В обстановке, имевшей место в конце марта 2003 года, такая большая аудитория свидетельствовала о широком интересе к целям Конференции и обсуждаемым проблемам. Связанный с Конференцией подготовительный семинар, организованный совместно с другими организациями и местными высшими учебными заведениями, также привлек большую аудиторию и вызвал значительный интерес. Выставка обеспечила предоставление информации участникам и возможность установления контактов.

2.3 Результаты Конференции

2.3.1 Конференция приняла выводы и доклады по всем вопросам своей повестки дня. Сложность и обширность повестки дня предопределили всесторонний характер результатов Конференции. Пакет этих результатов включает Декларацию глобальных принципов либерализации международного воздушного транспорта, две рекомендации – одну о либерализации условий владения авиаперевозчиками и контроле за их деятельностью, а другую о будущей роли ИКАО и отношениях со Всемирной торговой организацией (ВТО) – и семь типовых статей для использования государствами по их усмотрению в своих соглашениях о воздушном сообщении. Эти типовые положения охватывают назначение и выдачу разрешений, аренду воздушных судов, приложение по грузовым воздушным перевозкам, гарантии против применения антиконкурентной практики, приложение о переходном периоде, касающееся мер участия и преференциальных мер, разрешение споров и регистрацию соглашений. Кроме того, для включения в свой доклад Конференция приняла 67 выводов, охватывающих весь спектр тем и вопросов повестки дня. Одним из этих выводов было одобрение Конференцией концепции и содержания типовых соглашений о воздушном сообщении (ТСВС), одно из которых предназначено для использования государствами в своих отношениях в области воздушного транспорта на двустороннем уровне, а другое – на региональном. В текстах Декларации, рекомендаций и выводов содержатся многочисленные ссылки на действия, которые должны быть предприняты государствами и ИКАО.

2.3.2 В июне 2003 года Совет рассмотрел результаты Конференции, утвердил 2 рекомендации и дал согласие на некоторые последующие действия со стороны ИКАО. Затем Генеральный секретарь направил письмо государствам (SC 5/1-03/71 от 25 июля 2003 года) о результатах Конференции, в котором он информировал их о последующих действиях и обратил внимание (в дополнении) на действия государств согласно указаниям Конференции. Доклад Конференции был разослан государствам в виде документа Doc 9819 в июле 2003 года. Вслед за общим письмом о результатах Конференции государствам были направлены дополнительные письма, в которых им предлагалось предпринять конкретные действия, в частности представить информацию в ИКАО. Эти дополнительные письма государствам охватывали следующие

вопросы: присоединение к Соглашению о транзите при международных воздушных сообщениях (О 1/5-03/77 от 25 июля 2003 года); владение и контроль (SC 5/6-03/88 от 26 сентября 2003 года, включая дополнительный обзор политики, практики и позиций государств); целевые исследования опыта либерализации (SC 5/6-03/89 от 26 сентября 2003 года); механизм разрешения споров и перечень экспертов для посредничества или разрешения споров (SP 38/4.1-03/90 от 26 сентября 2003 года); и транспарентность (ЕС 2/16.1-03/105 от 28 ноября 2003 года). Информация о результатах Конференции получила широкое распространение, и при выполнении командировок или во время участия в совещаниях других организаций сотрудники Секретариата использовали все возможности, чтобы обращать внимание на итоги Конференции. Вся документация Конференции, включая пакет результатов (представленный в виде "сводных выводов, типовых статей, рекомендаций и декларации"), остается открытой для доступа с использованием электронных средств через web-сайт ИКАО <http://www.icao.int/en/atb/atconf5/>.

2.4 Оценка результатов

2.4.1 Решения Конференции явились ответом на призыв Совета к созданию глобальных рамок либерализации. Декларация глобальных принципов представляет собой общее заявление о целях, принципах и политике, которое может использоваться авиационным сообществом в качестве ориентира при определении своего политического курса в области либерализации деятельности воздушного транспорта на ближайшие годы. Неизбежно, что с учетом эволюционного характера процессов глобализации и либерализации в авиации Декларация со временем потребует переоценки. Однако с точки зрения нынешних целей она отвечает потребности в создании рамок для ориентирования авиационного сообщества и информирования неавиационных кругов. Различные типовые положения, принятые Конференцией, представляют собой практические рекомендации, которые государства могут использовать по своему усмотрению при осуществлении либерализации. Особое значение в этих типовых положениях имеют поддержка идеи ускоренной либерализации сектора грузовых воздушных перевозок, определение механизма гарантий добросовестной конкуренции и новаторского механизма разрешения споров, базирующегося на результатах предыдущей работы ИКАО, формулировка о включении мер участия и преференциальных мер в процесс перехода к полной либерализации и меры по повышению транспарентности, включая процесс регистрации соглашений о воздушном сообщении. Причем два ТСВС содержат эти типовые положения наряду с другими типовыми положениями, ранее разработанными ИКАО. ТСВС являются всеобъемлющими рамочными соглашениями о воздушном сообщении. Поскольку они включают в себя различные варианты постепенной либерализации, альтернативные формулировки и пояснительные примечания, они могут использоваться в качестве практических руководств и критериев в отношениях государств в области воздушных сообщений.

2.4.2 Две рекомендации, принятые Конференцией, касаются двух важных вопросов. В первой рекомендации о либерализации условий владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью вместо традиционных формулировок "преимущественное владение" и "фактический контроль" в статье о назначении авиаперевозчика и выдаче ему разрешения, содержащейся в соглашениях о воздушном сообщении, предлагаются альтернативные формулировки "основное место деятельности" и "фактический нормативный контроль". Использование их государствами поможет открыть данный аспект межгосударственных отношений в области воздушного транспорта, облегчит доступ к капиталу и расширит масштабы транснационального владения и инвестирования в авиационной отрасли. Конференция попыталась усилить процесс такой либерализации, призвав государства гибко подходить к назначению, и предложила в данной рекомендации применять позитивные подходы, включая односторонние или

согласованные действия для признания практического использования нетрадиционных критериев другими государствами. Употребление этих формулировок послужит постепенной либерализации этого основного инструмента регулирования с полным учетом необходимости обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности.

2.4.3 Вопрос о владении авиаперевозчиками и контроле за их деятельностью в настоящее время затрагивается в разделе 2 добавления А "Экономическое регулирование" резолюции А33-19 Ассамблеи. Поскольку Конференция разработала альтернативные подходы и направления политики, Совет предлагает обновить резолюцию А33-19 в отношении гибкой либерализации данного механизма регулирования и альтернативных критериев "основного места деятельности" и "фактического нормативного контроля". Предлагаемые формулировки обоих элементов взяты в основном из Декларации Конференции. Соответствующие изменения к резолюции А33-19 отражены в добавлении к настоящему документу.

2.4.4 Что касается будущей роли ИКАО в данной области, явившейся предметом второй рекомендации, то Конференция согласилась с тем, что ИКАО следует направить усилия на содействие процессу либерализации, его стимулирование и оказание помощи государствам в данном процессе. В этой рекомендации затрагиваются также отношения ИКАО с ВТО и содержится призыв к ИКАО по-прежнему обращать внимание на ее политику в области торговли услугами (в настоящее время зафиксирована в резолюции А33-19 Ассамблеи), подчеркивая связь и взаимозависимость между безопасностью полетов, авиационной безопасностью и экономическим регулированием, а также на новый акцент в деятельности Организации на содействии либерализации. Развитие событий в сфере торговли услугами и предлагаемые изменения политики ИКАО, вытекающие из решений Конференции, рассматриваются в п. 3 ниже.

2.5 Последующие действия и будущая работа Совета

2.5.1 Хотя Конференция не оставила нерешенным ни одного основного вопроса, она внесла целый ряд предложений о дополнительных последующих действиях, направленных главным образом на выполнение решений Конференции, доработку по мере необходимости инструктивного материала по вопросам политики и осуществление контроля за информацией и работой для оказания помощи государствам в процессе либерализации. Рассмотрев результаты Конференции, Совет согласился сохранить Группу АТРР для проведения консультаций с целью оказания помощи Секретариату в отдельных случаях. Пока данная Группа экспертов использовалась в связи с внесением поправок в типовую статью об аренде согласно предложению Конференции, а также в связи с доработкой ТСВС. Предполагается, что Группа экспертов будет использоваться на регулярной основе главным образом в связи с изменениями и совершенствованием ТСВС как "живых документов" и нормативных инструментов государств.

2.5.2 Конференция также предложила создать и сделать общедоступными ряд информационных баз данных для оказания помощи государствам в осуществлении либерализации. В связи с этим были созданы базы данных о политике, практике и позициях государств в отношении владения авиаперевозчиками и контроля над ними и других критериев назначения, а также об опыте государств в осуществлении либерализации, включая исследования конкретных примеров либерализации. Допуск к обеим базам данных предоставляется на веб-сайте ИКАО. ИКАО уже ведет ряд других информационных баз данных, позволяющих ей выполнять свои задачи, связанные с анализом политики. Давно созданная база данных о двусторонних соглашениях о воздушном сообщении после Конференции была дополнительно обновлена, и в ее рамках предоставляется *База данных о соглашениях о воздушном сообщении*

всего мира в формате CD-ROM с встроенным механизмом поиска информации. После Конференции потребовалось провести дополнительную работу в отношении *Руководства по регулированию международного воздушного транспорта* (Дос 9626) перед его окончательным выпуском и распространением. Кроме того, по окончании текущей сессии Ассамблеи будет завершено обновление сборника основополагающих установок ИКАО в области регулирования, содержащегося в документе *"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"* (Дос 9587).

2.5.3 Основным средством оказания помощи государствам в рамках решения Организацией задачи "содействия", поставленной Конференцией, является программа проведения семинаров и практикумов. Первый после Конференции региональный семинар по вопросам политики регулирования был проведен в октябре 2003 года и аналогичные семинары запланированы на 2004 год. Семинары по-прежнему будут проводиться в зависимости от наличия ресурсов. Цель этих семинаров состоит в рассмотрении практических аспектов осуществления либерализации на основе обмена опытом и рекомендациями среди участников. На этих семинарах ТСВС также является средством обсуждения вариантов либерализации.

2.5.4 Совет намерен внимательно следить за событиями в области регулирования с целью разработки для государств дополнительного инструктивного материала по вопросам политики, если это будет сочтено необходимым. Конференция признала, что экономическое регулирование воздушного транспорта является быстро развивающейся сферой, которая постоянно поднимает вопросы для возможного рассмотрения на глобальном уровне. Новая динамика переговоров, связанных с заключением третьими сторонами соглашений о воздушном сообщении с государствами – членами Европейского Союза, является примером существенного развития сферы регулирования, имеющего глобальные последствия. Поэтому это является вопросом, за развитием которого Совет будет внимательно следить. Работа, связанная с выполнением решений Конференции, требует установления еще более тесных отношений между ИКАО и Договаривающимися государствами в плане обмена информацией и опытом, чтобы ИКАО могла поддержать государства в их усилиях по либерализации. Будет рассмотрен вопрос о проведении (на основе полного возмещения расходов) глобального семинара в 2005 году с целью оценки опыта либерализации, действий, вытекающих из решений Конференции и любых новых проблем регулирования.

3. **ТОРГОВЛЯ УСЛУГАМИ**

3.1 После 33-й сессии Ассамблеи основное внимание в области торговли услугами было уделено рассмотрению приложения по воздушному транспорту Генерального соглашения о торговле услугами (ГАТС) ВТО. Данное рассмотрение, начатое в 2000 году, также охватывало обсуждение вопроса о расширении круга услуг в области международного воздушного транспорта, охватываемых приложением. Пока это приложение охватывает только ремонт воздушных судов и техническое обслуживание, продажу и маркетинг и услуги автоматизированных систем бронирования (АСБ).

3.2 На момент проведения 33-й сессии Ассамблеи приложение находилось в процессе рассмотрения и членами ВТО был внесен ряд предложений о возможном расширении сферы применения приложения. На заседаниях Совета по торговле услугами (СТУ) ВТО, состоявшихся в 2001 и 2002 годах, данное рассмотрение было продолжено наряду с обсуждением дополнительных вопросов, которые могли бы охватываться приложением. ИКАО участвовала в этих совещаниях

и/или внимательно следило за их работой. К октябрю 2003 года рассмотрение было завершено, однако консенсуса относительно расширения сферы применения приложения достичь не удалось. Созыв, сроки проведения и итоги Конференции повлияли на рассмотрение ВТО вопроса о пересмотре и расширении сферы применения приложения. На заседаниях СТУ в октябре 2003 года обсуждался вопрос о сроках следующего рассмотрения и была достигнута договоренность о начале его на последнем регулярном заседании СТУ в 2005 году. Практически на этом завершился процесс первого рассмотрения, а также все дополнительные дискуссии по вопросу о расширении сферы действия приложения. Таким образом, в результате данного рассмотрения приложение осталось без изменений. В ходе дискуссий СТУ ряд членов ВТО выразили мнение о том, что несмотря на неспособность достичь прогресса в дополнительном расширении в ходе первого рассмотрения, приложение должно оставаться вариантом для либерализации международного воздушного транспорта. В связи с этим можно ожидать, что вопрос о расширении сферы действия вновь будет обсуждаться в ходе следующего рассмотрения.

3.3 ИКАО следит за развитием событий в области торговли услугами, рассматривая их с 1980 года, и политика ИКАО отражает некоторые основные направления. 33-я сессия Ассамблеи рассмотрела данную политику и включила несколько дополнительных элементов из резолюции Совета, принятой в 1999 году. Текущая политика излагается в разделе IV добавления А "Экономическое регулирование" резолюции А33-19 Ассамблеи. Хотя общая идея раздела IV остается актуальной, Совет предлагает включить в раздел, посвященный торговле услугами, элементы, принятые Конференцией в Декларации глобальных принципов либерализации международного воздушного транспорта. Эти два элемента касаются использования нормативных вариантов либерализации, разработанных ИКАО, и ведущей роли Совета в содействии процессу либерализации и его координации. Новые элементы были включены Конференцией в Декларацию в результате обсуждения роли ИКАО и отношений с ВТО. Совет считает, что добавление этих элементов, а также небольшие изменения формулировки, вытекающие из Декларации Конференции, усилят данный раздел резолюции Ассамблеи и сделает ясным, что ИКАО намерена и впредь играть активную роль в осуществлении постепенной либерализации международного воздушного транспорта, обеспеченной гарантиями. В добавлении к настоящему документу указаны предлагаемые изменения к положениям о политике в области торговли услугами.

4. **ФИНАНСОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ДЕЙСТВИЙ¹**

4.1 Предложенная выше в п. 2.5 работа будет выполнена в рамках ресурсов, предусмотренных в Бюджете по программам 2005–2007 годов на осуществление программы 3.2 "Экономическая политика". В рамках программы 3.2 сейчас предусматривается сокращение одной должности сотрудника категории общего обслуживания, что не предусматривалось в текущем трехлетнем периоде.

¹ Эта информация представляется только в целях описания финансовых последствий, которые будут иметь предлагаемые действия. Объем средств, выделенных на осуществление предлагаемых действий, будет зависеть от окончательного варианта бюджета Организации по программам на 2005–2006–2007 гг., утвержденного Ассамблеей.

5. **ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ**

5.1 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению настоящий доклад об итогах Пятой Всемирной авиатранспортной конференции, последующей работе и развитию событий в области торговли услугами;
- b) рассмотреть текст, приводимый в добавлении к настоящему рабочему документу, с целью его принятия в рамках пункта 31 повестки дня.

ДОБАВЛЕНИЕ

ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПОПРАВКА К ДОБАВЛЕНИЮ А РЕЗОЛЮЦИИ А33-19 АССАМБЛЕИ "СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА"

...

Раздел II. Сотрудничество в рамках механизмов регулирования

Ассамблея,

принимая во внимание, что определенные экономические, финансовые и эксплуатационные ограничения, вводимые в одностороннем порядке на национальном уровне, подрывают стабильность международного воздушного транспорта, приводят к возникновению недобросовестной и дискриминационной практики и могут быть несовместимыми с основными принципами Конвенции и упорядоченным и гармоничным развитием международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что обеспечение регулярных и надежных воздушных сообщений имеет огромное значение для становления экономики многих развивающихся государств, в том числе зависящих от туризма,

принимая во внимание, что жесткое применение требования о преимущественном владении и эффективном контроле в качестве критерия при решении вопроса об осуществлении авиакомпанией маршрутных прав и других прав на воздушные перевозки может лишить многие развивающиеся государства справедливой и равной возможности выполнять международные воздушные перевозки и в полной мере пользоваться получаемыми при этом выгодами,

принимая во внимание, что либерализацию условий назначения авиaperевозчиков и предоставления им разрешений для доступа к рынку следует осуществлять по усмотрению и собственными темпами каждого государства постепенно, гибко и под эффективным нормативным контролем, особенно в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности,

принимая во внимание, что расширение или гибкое применение критериев назначения авиакомпаний и выдачи им разрешений может помочь в создании эксплуатационных условий, в которых международный воздушный транспорт будет развиваться и расти стабильным, эффективным и экономичным образом, и способствовать достижению целей участия государств в процессе либерализации,

принимая во внимание, что претворению в жизнь целей развития, стоящих перед такими государствами, все более активно способствуют различные механизмы сотрудничества, такие, как региональные экономические группы и функциональные объединения, что свидетельствует о наличии близости и общности интересов, причем в первую очередь у развивающихся государств, участвующих в таком региональном движении экономической интеграции,

принимая во внимание, что осуществление маршрутных и других прав на воздушные перевозки развивающегося государства, обладающего такой общностью интересов,

авиакомпанией, находящейся в преимущественном владении и под эффективным контролем другого развивающегося государства или государств либо его или их граждан, имеющих ту же общность интересов, будет служить указанным интересам развивающихся государств,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам избегать принятия односторонних мер, которые могут отрицательно сказаться на упорядоченном и согласованном развитии международного воздушного транспорта, и обеспечивать, чтобы при применении национальной политики и внутреннего законодательства в отношении международного воздушного транспорта в должной мере учитывались его характерные особенности;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам признавать такие назначения и разрешать таким авиакомпаниям осуществлять маршрутные права и другие права на воздушные перевозки другого развивающегося государства или развивающихся государств в рамках одной группы, на основе взаимоприемлемых условий и договоренностей, включая соглашения по воздушному транспорту, которые заключены или подлежат заключению между заинтересованными сторонами;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам признавать концепцию общности интересов в рамках региональных или субрегиональных экономических групп в качестве убедительного довода при назначении одним развивающимся государством или развивающимися государствами авиакомпании другого развивающегося государства или развивающихся государств в рамках одной региональной экономической группы, если такая авиакомпания находится в преимущественном владении и под эффективным контролем такого другого развивающегося государства или развивающихся государств или его или их граждан;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам рассматривать возможность использования альтернативных критериев назначения авиакомпаний и выдачи им разрешений, включая критерии, разработанные ИКАО, и принимать гибкий и позитивный подход, учитывающий усилия других государств по либерализации условий владения авиaperевозчиками и контроля за их деятельностью без снижения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности;

5. *просит* Договаривающиеся государства, имеющие опыт совместной эксплуатации международных воздушных линий в различных формах, на постоянной основе предоставлять Совету полную информацию о таком сотрудничестве, с тем чтобы Организация располагала необходимыми данными, которые могли бы быть полезными для Договаривающихся государств;

6. *предлагает* Совету, при наличии таких просьб, оказывать любое возможное содействие Договаривающимся государствам, желающим присоединиться к региональным или субрегиональным экономическим группам с целью осуществления международных воздушных перевозок;

7. *предлагает Совету* оказывать помощь (по запросу) Договаривающимся государствам, которые выступают с инициативой создания механизмов совместного владения и совместного выполнения международных воздушных перевозок как на межгосударственном уровне, так и на уровне авиакомпаний, и незамедлительно доводить до сведения государств информацию о таких механизмах сотрудничества.

...

Раздел IV. Торговля услугами

Ассамблея,

принимая во внимание, что в связи с вопросом о включении аспектов международного воздушного транспорта в Генеральное соглашение о торговле услугами (GATS) ИКАО активно содействует пониманию всеми заинтересованными сторонами положений *Конвенции о международной гражданской авиации* и особого мандата и роли ИКАО в области международного воздушного транспорта,

1. *подтверждает* необходимость для ИКАО продолжения изучения будущих механизмов регулирования и разработки рекомендаций и предложений по решению проблем, стоящих перед международным воздушным транспортом, и учета при этом внутренних и внешних изменений, влияющих на этот процесс;

2. *признает,* что такие механизмы должны быть основаны на общей цели постепенного, последовательного, упорядоченного и гарантированного перехода к доступу на рынки и учитывать интересы всех Договаривающихся государств при обеспечении их эффективного и непрерывного участия в международной системе воздушного транспорта;

3. *подтверждает* ведущую роль ИКАО в разработке руководящих принципов политики в области регулирования международного воздушного транспорта;

4. настоятельно *призывает* Договаривающиеся государства, участвующие в торговых переговорах, соглашениях и договоренностях, касающихся международного воздушного транспорта:

- a) обеспечить координацию внутри своих национальных администраций и, в частности, прямое участие в переговорах авиационных полномочных органов и авиационной отрасли;
- b) обеспечить, чтобы их представители были полностью осведомлены о положениях Чикагской конвенции и характерных особенностях международного воздушного транспорта и его регламентирующих структур, соглашений и механизмов;
- c) принимать во внимание их права и обязательства по отношению к тем Договаривающимся государствам ИКАО, которые не являются членами Всемирной торговой организации;
- d) тщательно изучить последствия любого предлагаемого включения в GATS дополнительных услуг или видов деятельности воздушного транспорта, учитывая, в частности, тесную связь между аспектами экономики, окружающей среды, безопасности полетов и авиационной безопасности международного воздушного транспорта;
- e) способствовать полному пониманию роли и мандата ИКАО в разработке положений, касающихся политики в области регулирования, международного воздушного транспорта руководящих принципов политики экономического

регулирования, включая либерализацию международного воздушного транспорта, и рассмотреть вопрос о применении этих принципов;

- f) регистрировать в ИКАО в соответствии со статьей 83 Конвенции копии любых освобождений и специальных обязательств в отношении международного воздушного транспорта, взятых в рамках GATS;

5. *предлагает* Всемирной торговой организации, ее государствам-членам и наблюдателям учитывать должным образом:

- a) особенности регламентирующих структур и механизмов международного воздушного транспорта и постепенную либерализацию, происходящую на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях;
- b) уставную ответственность ИКАО за вопросы международного воздушного транспорта и, в частности, за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности;
- c) существующие политику и инструктивный материал ИКАО в области экономического регулирования международного воздушного транспорта и ее продолжающуюся деятельность в этой области;

6. *предлагает* Совету:

- a) и впредь играть роль мирового лидера в содействии процессу экономической либерализации и его координации, обеспечивая при этом безопасность полетов, авиационную безопасность и охрану окружающей среды в сфере международного воздушного транспорта;
- b) продолжать активно следить за изменениями в области торговли услугами, которые могут противоречить интересам международного воздушного транспорта, и соответствующим образом информировать Договаривающиеся государства;
- c) способствовать обеспечению постоянных и эффективных взаимосвязей, кооперации и координации действий между ИКАО, Всемирной торговой организацией и другими межправительственными и неправительственными организациями, занимающимися вопросами торговли услугами.

...

ПОПРАВКИ, ВНЕСЕННЫЕ АВИАТРАНСПОРТНЫМ КОМИТЕТОМ
(АТС 171-2)

Проект рабочего документа Ассамблеи о Пятой Всемирной авиатранспортной конференции и торговле услугами (АТ-WP/1960)

Пункт 2.4, заголовок "Обзор результатов" **заменен** заголовком "Оценка результатов".

Добавление, в раздел II резолюции **включен** новый четвертый пункт вступительной части в следующей формулировке:

принимая во внимание, что либерализацию условий назначения авиаперевозчиков и предоставления им разрешений для доступа к рынку следует осуществлять по усмотрению и собственными темпами каждого государства постепенно, гибко и под эффективным нормативным контролем, особенно в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности;

Добавление, п. 4 е) раздела IV резолюции **изменен** следующим образом:

- е) способствовать полному пониманию роли и мандата ИКАО в разработке ~~положений, касающихся политики в области регулирования,~~ основополагающих установок и рассматривать возможность использования основополагающих нормативных установок по либерализации международного воздушного транспорта, сформулированных под эгидой ИКАО;

Добавление, п. 6 а) **изменен** следующим образом:

- а) и впредь играть роль мирового лидера в содействии процессу экономической либерализации и его координации, обеспечивая при этом безопасность полетов, авиационную безопасность и охрану окружающей среды в сфере международного воздушного транспорта;

– КОНЕЦ –