

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 40 повестки дня. Экономическое развитие воздушного транспорта. Политика****ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК.
ПОЗИЦИЯ АФРИКИ**

(Представлено 54-мя Договаривающимися государствами¹, членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлен прогресс, достигнутый африканскими государствами в либерализации воздушного транспорта в Африке, и позиция Африки по некоторым результатам Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6), включая вопросы гарантий, добросовестной конкуренции, распределения "окон", ограничений на полеты в ночное время, разрешения на грузовые перевозки, авиационных и других сборов, эффективной реализации политики и руководящих принципов ИКАО в области воздушного транспорта.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению информацию, представленную в настоящем рабочем документе, включая прогресс, достигнутый африканскими государствами в либерализации и устойчивом развитии воздушного транспорта;
- б) поручить Совету продолжать оказывать поддержку и помощь государствам в работе по либерализации путем проведения учебных курсов, региональных семинаров или аналогичных мероприятий;
- в) настоятельно призвать государства-члены использовать соответствующие политические и инструктивные материалы ИКАО в области либерализации воздушного транспорта, касающиеся доступа к рынку, распределения "окон", ограничений на полеты в ночное время и гарантий;
- г) настоятельно призвать государства-члены продолжать оказывать поддержку ИКАО как координатору согласованного устойчивого развития авиатранспортных систем;
- д) поручить Совету продолжать оказывать содействие либерализации международного воздушного транспорта и поддержку активизации устойчивого развития воздушного транспорта в развивающихся государствах.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, о которой говорится в настоящем документе, будет осуществляться в рамках выделенных ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2014–2016 гг. и/или из внебюджетных поступлений
<i>Справочный материал</i>	A38-WP/56, Результаты Шестой Всемирной авиатранспортной конференции Политика Африки в области гражданской авиации (AFCAP) Ямусукрское решение

¹ Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Авиатранспортная система по-прежнему является одной из наиболее важных движущих сил глобализации. В то же время глобализация продолжает воздействовать на преобразование авиатранспортной системы. Это преобразование обуславливается не только внутренними факторами, такими как технологии, коммерциализация и приватизация компонентов системы, включая поставщиков аэропортового обслуживания, поставщиков аэронавигационного обслуживания и авиакомпаний, но и появлением политики дерегулирования и либерализации воздушного транспорта, которая затрагивает способ и характер функционирования отрасли.

1.2 Либерализованное, согласованное и экономически эффективное развитие воздушного транспорта способствует его устойчивости и, вследствие этого, Африка будет и далее поддерживать и пропагандировать постепенную либерализацию международного воздушного транспорта. Вместе с тем важно отметить, что для достижения ожидаемых целей либерализации должны быть приняты некоторые меры реализации гарантий, с тем чтобы обеспечить добросовестную конкуренцию, безопасность полетов и авиационную безопасность, охрану окружающей среды, защиту потребителей, механизм разрешения споров для эффективного участия и максимальной выгоды всех Договаривающихся государств.

2. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ

2.1 В целях содействия либерализации с использованием рамок Ямусукрского решения Африка через АКГА и региональные экономические группы предприняла значительные шаги по обеспечению согласованных нормативно-организационных рамок для управления процессом либерализации. Недавно главы государств и правительств Африки одобрили политику Африки в области гражданской авиации (AFCAP), которая обеспечивает комплекс общих правил или принципов и применяется согласованным образом на всем континенте. Ожидается, что эта политика будет способствовать реализации Ямусукрского решения, которое является основой либерализации воздушного транспорта в Африке.

2.2 Следует заметить, что Африка продолжает проводить значительную деятельность, направленную на обеспечение полномасштабного управления процессом либерализации путем полного выполнения решения Ямусукрского решения. Существуют проблемы, связанные с косвенными барьерами, которые препятствуют доступу к рынку, такими как визовые требования, таможенные ограничения, монополистический характер услуг, предоставляемых аэропортами и поставщиками аэронавигационного обслуживания, наземное обслуживание и т. д. Та степень доступа к рынку, которая достижима без устранения этих барьеров, остается препятствием для устойчивого развития авиатранспортных услуг в Африке и в мире в целом.

3. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

3.1 При обеспечении устойчивости авиатранспортной системы вызывающие диспропорции и искажения проблемы, в том числе такие, как ограничения на полеты в ночное время, распределение "окон", недобросовестная конкуренция, увеличение налогов и сборов, должны быть разрешены путем применения руководящих принципов ИКАО и проведения консультаций с государствами.

3.2 Африканские государства осознают результаты Шестой Всемирной авиатранспортной конференции, на которой эти проблемы всесторонне обсуждались и были выработаны важные рекомендации, однако необходимо отметить, что эти проблемы по-прежнему создают дисбаланс и рыночные искажения, нанося ущерб в особенности развивающимся государствам, чьи авиакомпании выполняют полеты в аэропорты за пределами континента, где проблема "окон" существенно затрагивает их полеты, поскольку права на перевозки, не обеспеченные "окнами", не могут считаться правами на перевозки. Эта ситуация наносит вред большинству африканских перевозчиков, совершающих полеты в аэропорты за пределами континента.

3.3 Африканские государства одобряют деятельность ИКАО и поддерживают результаты Шестой Всемирной авиатранспортной конференции, включая комплекс приоритетов для выполнения рекомендаций. Вместе с тем они придерживаются того мнения, что целесообразнее было бы отнести следующие рекомендации к приоритету А в добавлении С к документу А38-WP/56, ЕС/6, поскольку эти рекомендации имеют решающее значение для устойчивости воздушного транспорта, особенно в Африке:

- a) рекомендация 2.6/1 d) о "проведении анализа и разработке инструктивного материала о влиянии налогов и других сборов на воздушный транспорт";
- b) рекомендации 1.1/1 e), 2.1/3 d), 2.2/1 b), 2.5/1 c), 2.8/1 d) и рекомендации 1.1/2 e), 2.6/1 c), 2.7/3 c) об "активной пропаганде и поощрении использования государствами соответствующего инструктивного материала ИКАО в области регулирования и либерализации воздушного транспорта и оказании государствам помощи в работе по либерализации воздушного транспорта путем проведения учебных курсов, региональных семинаров или аналогичных мероприятий с учетом имеющихся в наличии ресурсов".

4. РЕКОМЕНДАЦИИ

4.1 Африканские государства настоящим просят Ассамблею:

- a) поручить Совету продолжать оказывать поддержку и помощь государствам по вопросу либерализации путем проведения учебных курсов, региональных семинаров или аналогичных мероприятий;
- b) настоятельно призвать государства-члены использовать соответствующие политические и инструктивные материалы ИКАО в области либерализации воздушного транспорта, касающиеся доступа к рынку, распределения "окон", ограничений на полеты в ночное время и гарантий;
- c) настоятельно призвать государства-члены продолжать оказывать поддержку ИКАО как координатору согласованного устойчивого развития авиатранспортных систем;
- d) поручить Совету продолжать оказывать содействие либерализации международного воздушного транспорта и поддержку активизации устойчивого развития воздушного транспорта в развивающихся государствах.