

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 40 повестки дня. Экономическое развитие воздушного транспорта. Политика**

**МНЕНИЕ ИНДОНЕЗИИ ОТНОСИТЕЛЬНО РЕЗУЛЬТАТОВ  
ШЕСТОЙ ВСЕМИРНОЙ АВИАТРАНСПОРТНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ИКАО**

(Представлено Индонезией)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем документе излагается мнение Индонезии относительно результатов Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6), предложенного плана последующих действий и будущей работы.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) подтвердить поддержку рекомендации ATConf/6, касающейся долгосрочной перспективы либерализации международного воздушного транспорта;
- b) поручить Совету разработать конкретное международное соглашение или договоренность с целью оказания содействия дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок, владения авиаперевозчиками и контроля над ними;
- c) поручить Совету определить основные принципы защиты интересов потребителей;
- d) просить Совет поддержать рекомендацию ATConf/6 о составлении подборки материалов, касающихся действующей политики и практики в сфере конкуренции применительно к воздушному транспорту;
- e) поручить Генеральному секретарю провести качественные и количественные исследования в области развития воздушного транспорта и рассмотреть в их рамках проблемы, вызывающие серьезную обеспокоенность, присвоив этой деятельности приоритет А или В;
- f) одобрить предложенный план последующих действий ИКАО с учетом положений пп. а)–е) выше.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность будет осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2014–2016 гг.
<i>Справочный материал</i>	A38-WP/55, <i>Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта</i> A38-WP/56, <i>Результаты Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6)</i>

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Шестая Всемирная авиатранспортная конференция (АТConf/6), проходившая в Штаб-квартире ИКАО в Монреале 18–22 марта 2013 года, приняла рекомендации по ключевым аспектам экономического регулирования деятельности воздушного транспорта в таких областях, как доступ к рынку, защита интересов потребителей, налогообложение, экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания, авиационные сборы, финансирование и эксплуатация авиационной инфраструктуры и упрощение формальностей. По мнению Индонезии, рекомендации АТConf/6 в полной мере отражают необходимость обеспечения баланса между развивающимися и развитыми странами.

1.2 В ходе АТConf/6 Индонезия, являющаяся развивающимся государством, представила рабочий документ, в котором она высказала свою обеспокоенность относительно доступа к рынку, владения авиакомпаниями и осуществления эффективного контроля над ними, а также защиты интересов потребителей. Многие страны, находящиеся на аналогичном уровне развития, согласились с мнением о том, что либерализацию следует проводить постепенно с учетом уровня развития каждого государства.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Признавая результаты АТConf/6, Индонезия полностью поддерживает рекомендации, сделанные Конференцией, с учетом высказанных мнений и уровня развития воздушного транспорта каждого государства. Решение о любом процессе либерализации и каком-либо соглашении должно добровольно приниматься каждым государством.

2.2 Регион Азии/Тихого океана, для которого характерны большие объемы перевозок, будет играть важную роль в выполнении рекомендаций АТConf/6. В настоящее время вопросам либерализации доступа к рынку занимаются такие организации региона Азии/Тихого океана, как "Треугольник роста", образованный Индонезией, Малайзией и Таиландом (ИМТ-ГТ), район роста восточной части АСЕАН, в состав которого входят Бруней-Даруссалам, Индонезия, Малайзия, Филиппины (ВИМР-ЕАГА) и Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). В регионе АСЕАН долгосрочные перспективы либерализации в области воздушного транспорта были сформулированы 10 лет назад в документе, предусматривающем создание единого авиационного рынка АСЕАН, и этот документ будет сохранять свою актуальность на протяжении последующих 10 или даже 20 лет. Любые ранее упоминавшиеся соглашения или договоренности в области перевозки грузов или владения, которые будут разработаны ИКАО, должны носить добровольный характер и в первую очередь реализовываться готовыми для этого государствами.

2.3 Индонезия очень высоко оценивает проделанную ИКАО работу по составлению плана последующих действий на 2013–2016 гг., и отмечает, что подход, предусматривающий установление приоритетов А, В и С, станет эффективным средством оптимизации использования ресурсов Организации. Однако, являясь развивающимся государством, которому в процессе либерализации и выполнения соответствующей рекомендации АТConf/6 необходима большая степень гибкости и более глубокая проработка вопроса, Индонезия считает, что параллельно выполнению задач, которым присвоен приоритет А, следует провести количественные и качественные исследования, посвященные развитию воздушного транспорта, и рассмотреть в их рамках проблемы, вызывающие серьезную обеспокоенность, в частности, элементы либерализации воздушного транспорта. В особой мере это касается необходимости изучения вопроса о влиянии изменения критериев владения и осуществления контроля на принцип каботажных

перевозок с экономической, социальной, политической точек зрения и точки зрения национальной безопасности, как это было предложено Индонезией на АТСconf/6 в документе WP/84.

2.4 В отношении других мер Индонезия может поддержать получивший высокую оценку предлагаемый план, предусматривающий разработку ИКАО основных принципов защиты интересов потребителей; для соответствующего государства эти принципы должны носить рекомендательный, а не обязательный характер. Индонезия также приветствует максимальное использование государствами такой возможности, как Конференция ИКАО по проведению переговоров о воздушном сообщении (ICAN), и предлагает провести семинар для рассмотрения соответствующих вопросов.

### 3. **ВЫВОД**

3.1 Ассамблее предлагается:

- a) подтвердить поддержку рекомендации АТСconf/6, касающейся долгосрочной перспективы либерализации международного воздушного транспорта, и особо обратить внимание Совета на необходимость учета различных мнений относительно либерализации и различных уровней развития воздушного транспорта в каждом государстве. Либерализация доступа к рынку должна предусматривать непрерывное участие государств в глобальном процессе развития воздушного транспорта;
- b) поручить Совету при разработке какого-либо конкретного международного соглашения или договоренности, предусматривающих дальнейшую либерализацию грузовых авиаперевозок и владение авиаперевозчиками и контроль над ними, рассмотреть вопрос об их реализации на добровольной и постепенной основе;
- c) поручить Совету определить основные принципы защиты потребителей;
- d) поручить Совету поддержать рекомендацию АТСconf/6 о составлении подборки материалов, касающихся действующей политики и практики в сфере конкуренции, применительно к воздушному транспорту;
- e) поручить Генеральному секретарю провести качественные и количественные исследования в области развития воздушного транспорта и рассмотреть в их рамках проблемы, вызывающие серьезную обеспокоенность, присвоив этой деятельности приоритет А или В;
- f) одобрить предложенный план последующих действий ИКАО с учетом положений пп. а)–е) выше.