



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 39 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика

ПРОГРЕСС В ОБЛАСТИ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В АФРИКЕ

(Представлено 54-мя Договаривающимися государствами² – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе говорится о прогрессе в области либерализации воздушного транспорта в Африке, достигнутом в рамках Решения о выполнении Ямусукрской декларации, которое направлено на создание к 2017 году единого африканского рынка воздушного транспорта, и стремлении к взаимодействию для реализации в полном объеме Решения о выполнении Ямусукрской декларации.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять с сведению прогресс в области либерализации воздушного транспорта в Африке;
- b) дать распоряжение Совету обеспечивать надлежащее соответствие его деятельности в сфере воздушного транспорта стратегическим целям ИКАО и Конвенции о международной гражданской авиации;
- c) поручить Совету продолжать содействовать проведению региональных практикумов и семинаров по либерализации воздушного транспорта в соответствии с резолюцией A38-14 ИКАО;
- d) стремиться к взаимодействию партнеров и финансовых учреждений в деле наращивания потенциала для удовлетворения потребностей либерализованного единого рынка воздушного транспорта в Африке.

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегической целью D "Экономическое развитие воздушного транспорта"

¹ Тексты на английском и французском языках представлены АКГА

² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Камерун, Кабо-Верде, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Кения, Лесото, Либерия, Ливия, Мадагаскар, Малави, Мали, Маврикий, Мавритания, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Сьерра Леоне, Судан, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, описанная в настоящем документе, будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2017–2019 гг. и/или за счет внебюджетных взносов
<i>Справочный материал</i>	Резолюция А38-14 Ассамблеи ИКАО, добавление D Доклад конференции глав государств и правительств Африканского союза, Аккра (Гана), 29 июня 2007 года Декларация Африканского союза о создании единого рынка воздушного транспорта в Африке DOC.EXCI/871 (Xxvi)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Воздушный транспорт может внести существенный вклад в обеспечение устойчивого экономического роста и развития в Африке. Воздушный транспорт открывает и соединяет рынки, способствует торговле, позволяет отраслям встраиваться в глобальные цепи поставок. Он играет особую роль в глобальном промышленном производстве, организованном по принципу "точно в срок", а также в ускоренной транспортировке скоропортящейся продукции от сельскохозяйственных общин на мировые рынки.

1.2 Улучшенная связность воздушного движения помогает повышать производительность, поощряет инвестиции и инновации, улучшает коммерческую деятельность и эффективность.

1.3 Воздушный транспорт является самым предпочтительным видом транспорта для международного туризма, поскольку удобное воздушное сообщение способствует туризму в отдельно взятом регионе или стране.

1.4 Несмотря на то, что многие рынки воздушного транспорта между Африкой и другими странами стали значительно либеральнее, большинство внутриафриканских рынков воздушного транспорта остаются в основном закрытыми из-за ограничительных двусторонних соглашений о воздушном транспорте (BASA). Это сказалось на связности воздушного транспорта в пределах Африки и ограничило потенциал воздушного транспорта как двигателя экономического роста и развития.

1.5 Признавая, что такие ограничительные BASA сдерживали рост и связность воздушного транспорта в регионе, африканские государства приняли в 1999 году Решение о выполнении Ямусукрской декларации, призванное содействовать либерализации доступа к рынкам воздушного транспорта в пределах Африки.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 В прошлом процесс либерализации воздушного транспорта в Африке посредством эффективной реализации Решения о выполнении Ямусукрской декларации был медленным из-за отсутствия эффективных юридических, экономических и организационных рамок Решения, недостаточной политической воли государств, что приводило, помимо прочего, к защите национальных авиакомпаний, ограничительным визовым, таможенным и акцизным режимам, а также чрезмерным налогам.

2.2 В стремлении преодолеть эти сложности и создать либерализованный рынок воздушного транспорта в Африке, на Африканскую комиссию гражданской авиации (АКГА) была возложена ответственность стать учреждением – исполнителем Решения о выполнении Ямусукрской декларации.

2.3 В настоящее время существуют все нормативно-правовые документы, необходимые для реализации в полном объеме Решения, в том числе правила в сфере конкуренции и защиты прав потребителей, и механизм урегулирования споров. Долгожданная организационная структура учреждения-исполнителя обрела законную силу и имеет полную поддержку глав африканских государств.

2.4 Для того, чтобы продолжить практическую реализацию флагманского проекта Повестки дня 2063 Африканского союза (АС) по созданию к 2017 году единого африканского рынка воздушного транспорта (SAATM) на основе Решения о выполнении Ямусукрской декларации, 14 африканских государств взяли на себя обязательства по ускоренному внедрению единого африканского рынка воздушного транспорта, и еще большее количество государств находится в процессе регистрации в Комиссии Африканского союза (КАС) своих официальных обязательств.

2.5 Сотрудничество и взаимодействие со всеми заинтересованными сторонами расширяется по всем направлениям, особенно в вопросах содействия Решению о выполнении Ямусукрской декларации, создания ознакомительных программ, касающихся устранения ограничительных нефизических барьеров для передвижения людей и товаров (включая визовые ограничения, таможенные и акцизные режимы), скудной инфраструктуры аэропортов, неудовлетворительных транзитных комплексов, высоких эксплуатационных затрат, безопасности полетов и авиационной безопасности.

2.6 Тесно связана с SAATM и необходимость упрощения передвижения людей и товаров по континенту. Стремление АС обеспечить свободное перемещение людей на континенте, изложенное в Повестке дня 2063, требует от лидеров ввести к 2018 году африканский паспорт и отменить визовые требования для всех африканских граждан во всех африканских странах. В настоящее время большинство членов региональных экономических сообществ (РЭС) разрешают свободное перемещение людей в своих регионах, а отдельные РЭС теперь выдают универсальную визу для любого посетителя этого региона. Ряд африканских государств выдает визу африканским гражданам в порту прибытия.

2.7 Всем африканским государствам постоянно рекомендуется согласовывать свою политику и правила с общей Политикой Африки в области гражданской авиации (AFCAP), чтобы гарантировать взаимодополняемость и единообразие в вопросах, касающихся не только безопасности полетов и авиационной безопасности, но и устойчивого развития воздушного транспорта в Африке.

2.8 АКГА подготовила программу наращивания потенциала для африканских экспертов, которые будут востребованы при введении в действие единого африканского рынка воздушного транспорта на основе эффективной реализации Решения о выполнении Ямусукрской декларации как на уровне региональных экономических сообществ, так и на уровне учреждения-исполнителя.

2.9 Целью данной программы является стремление к взаимодействию с целью удовлетворить потребности либерализованного единого рынка воздушного транспорта в Африке в

вопросах экономического регулирования, применения правил защиты прав потребителя и конкуренции, и механизма урегулирования споров.

2.10 Также потребуется дальнейшее взаимодействие в проведении региональных практикумов и семинаров по либерализации воздушного транспорта в соответствии с резолюцией А38-14 ИКАО.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Эффективная система воздушного транспорта служит главным катализатором устойчивого экономического роста и развития. Это важная составляющая для региональной интеграции наряду с обеспечением активного и жизнеспособного участия государств в международном воздушном транспорте.

3.2 В этой связи всеобъемлющая либерализация воздушного транспорта в Африке требует поддержки, решимости и сотрудничества всех заинтересованных сторон отрасли.

4. ДЕЙСТВИЕ

4.1 Таким образом Ассамблее предлагается принять к сведению прогресс в области либерализации воздушного транспорта в Африке и рассмотреть рекомендации, изложенные в разделе "Краткая справка" настоящего рабочего документа.

— КОНЕЦ —