



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 32 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика

ПОДХОД КАТАРА К ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

(Представлено Государством Катар)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе представлен подход Государства Катар к либерализации воздушных перевозок.

Действие: Ассамблее предлагается:

а) настоятельно призвать Совет и Генерального секретаря продолжать работу, направленную на углубление понимания преимуществ либерализации и устранение барьеров, препятствующих открытию доступа к рынкам, с целью достижения консенсуса относительно международного соглашения, с помощью которого государства могли бы либерализовать доступ к рынкам;

б) настоятельно призвать государства-члены рассмотреть текущие инициативы в области либерализации на региональном уровне, включая Общую авиационную зону Европейского союза (ЕС), Единый авиационный рынок Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) и Единый африканский рынок воздушного транспорта Африканского союза (АС), и принять к сведению применяемые в этих случаях подходы, которые способствовали уменьшению разногласий и устранению барьеров на пути к постоянному расширению доступа к рынкам.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью " <i>Экономическое развитие воздушного транспорта</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	Настоящий рабочий документ не влечет финансовых последствий
<i>Справочный материал</i>	Дос 10075, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> (по состоянию на 6 октября 2016 года) Дос 10078, <i>Доклад Экономической комиссии 39-й сессии Ассамблеи</i> A40-WP/22-ЕС/7, <i>Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) признает, что государства обладают суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией и что никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территорию Договаривающегося государства, кроме как с согласия или разрешения этого государства.

1.2 Спустя почти 75 лет после подписания Чикагской конвенции глобализация создала совершенно иной геополитический, социальный и экономический ландшафт, в результате которого появилось серьезное стремление либерализовать коммерческие воздушные перевозки в ответ на спрос со стороны формирующегося среднего класса, появление новой глобализированной среды и рост взаимозависимости между государствами.

1.3 Предпринималось множество попыток заключать многосторонние соглашения о либерализации, например, Многостороннее соглашение о либерализации международных воздушных перевозок (Вашингтон, 1 мая 2001 года). Однако в результате ни одной из этих попыток не удалось надлежащим образом преодолеть возражения государств-членов. Несмотря на последовательные попытки ИКАО поощрять дальнейшую либерализацию авиатранспортных услуг на многостороннем уровне, не удалось достичь консенсуса в отношении введения в действие международного соглашения о либерализации воздушных сообщений. Тем не менее Катар хотел бы выразить свою глубокую признательность Группе экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) за проведенную в течение последних пяти лет работу по изучению международного соглашения, с помощью которого государства могли бы либерализовать доступ к рынкам.

1.4 Катар придерживается мнения, что развитие и прогресс международной авиации требуют коллективного расширения прав на перевозки, включая права пятой свободы перевозок, поскольку эти важные права призваны содействовать торговле и дальнейшему росту развивающихся стран, а также укреплению дружбы и сотрудничества между народами.

2. ТЕКУЩИЕ ВЫЗОВЫ

2.1 Катар принимал участие в самом последнем раунде заседаний Рабочей группы ATRP с целью содействия процессу либерализации путем заключения проекта соглашения о либерализации прав на перевозки.

2.2 В ходе заседания ATRP некоторые государства не были готовы согласовывать многосторонний подход к либерализации без всеобъемлющей оговорки "о гарантиях", охватывающей понятия "субсидирование", "прозрачность" и "справедливые и равные возможности конкуренции", в то время как другие государства полагали, что такая статья "о гарантиях" потребует только в случае соглашений, предусматривающих полную либерализацию прав на перевозки.

2.3 Государствам не удалось достичь консенсуса относительно того, должно ли основное соглашение предусматривать либерализацию только прав на перевозки в рамках третьей и четвертой свободы, в то время как права на перевозку пассажиров в рамках пятой свободы и права на перевозку всех грузов в рамках седьмой свободы рассматривались бы в отдельном протоколе, который государства могли бы принять позже. Другие государства полагали, что оптимальным

способом продвижения вперед было бы включение всех вариантов в одно соглашение и предоставление государствам возможности самим выбрать свой уровень либерализации.

2.4 В результате этих разногласий некоторые государства предпочли сосредоточиться на тех вопросах, в которых государствам-членам не удается достичь согласия, а не на том, чтобы создавать основу для расширения либерализации и увеличения ее выгод. Хотя Государство Катар полагает, что такие причины могут быть устранены путем применения принципа взаимности на двусторонней основе, а также национальных правил, мы понимаем стремление государств-членов к тому, чтобы любое соглашение о либерализации было сбалансированным и справедливым и учитывало интересы государств-членов.

3. **ВЫВОДЫ**

3.1 Спустя почти 75 лет после подписания Чикагской конвенции и связанных с ней договоров – Соглашения о международном воздушном транспорте и Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях – Государство Катар придерживается мнения, что необходимо добиться прогресса в установлении полностью либерализованного режима коммерческих воздушных перевозок.

3.2 Катар признает необходимость дальнейшего наращивания темпов работы и поддержки будущей разработки многостороннего соглашения между государствами-членами на основе обоснования и понимания либерализации и вытекающих из нее выгод для государств, а также устранения барьеров, препятствующих доступу к рынкам.

3.3 В целях достижения позитивных результатов в этой области и дальнейшего наращивания позитивных мер, уже предпринятых в направлении либерализации, Катар предлагает провести всеобъемлющий обзор усилий различных государств и региональных объединений в области либерализации воздушного транспорта, с тем чтобы все государства могли воспользоваться преимуществами либерализации, необходимой для развития международного воздушного транспорта и расширения воздушного сообщения.

— КОНЕЦ —