



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ**

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

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

**МЕЖДУНАРОДНОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ДОСТУПА К РЫНКУ**

(Представлено Бразилией и Чили при поддержке государств – членов ЛАКГА<sup>1</sup>)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Признав, что авиация является одним из важных факторов обеспечения устойчивого экономического развития как на национальном, так и на международном уровнях и что обеспечение в максимально возможной степени многосторонних подходов к вопросам коммерческих прав по-прежнему остается одной из целей Организации, 39-я сессия Ассамблеи ИКАО одобрила резолюцию А39-15 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта". Эта резолюция, в частности, просила Совет завершить оценку международного соглашения, в соответствии с которым государства смогут осуществлять либерализацию доступа к рынку.

Выполнение этой задачи взяла на себя Группа экспертов по регулированию воздушного транспорта (АТРР), однако она не смогла достичь консенсуса по ключевым вопросам и считала необходимым продолжить изучение данного вопроса и добиться взаимопонимания в области либерализации и возможных выгод ее для государств, чтобы ускорить эту работу и способствовать подготовке многостороннего соглашения в среднесрочной/долгосрочной перспективе.

Бразилия считает необходимым приложить все усилия для обеспечения максимально возможного уровня либерализации доступа к рынку.

**Действия.** Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению позицию, изложенную Бразилией;
- б) просить Совет проанализировать альтернативные подходы к дальнейшей разработке международного соглашения, которое позволило бы государствам либерализовать доступ к рынку, используя при этом результаты работы, уже проделанной АТРР, и предложить стратегию решения основных проблем, которые сформулировала эта Группа экспертов.

<sup>1</sup> Белиз, Венесуэла, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Никарагуа, Парагвай, Перу, Сальвадор.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Экономическое развитие воздушного транспорта"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительного финансирования не потребуется
<i>Справочный материал</i>	Резолюция А39-15 Ассамблеи <i>"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"</i> А39-WP/8 <i>"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"</i> <i>Краткое изложение решений (АТ-SD 217/3) 3-го заседания 217-й сессии АТК</i>

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В своей резолюции А39-15 *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"* Ассамблея рекомендовала государствам-членам продолжать осуществлять либерализацию доступа к рынку и просила Совет завершить оценку международного соглашения, в соответствии с которым государства смогут осуществлять либерализацию доступа к рынку.

1.2 В той же резолюции Совету также рекомендуется *"продолжить разработку международного соглашения для либерализации условий владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью и специального международного соглашения, способствующего дальнейшей либерализации грузовых перевозок, принимая во внимание цели *"Долгосрочной концепции ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта"* и прошлый опыт и достижения государств, включая существующие соглашения о либерализации доступа к рынку, заключенные на двустороннем, региональном и многостороннем уровнях, а также различные предложения, представленные в ходе Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (АТConf/6)".*

1.3 Несомненно, эти просьбы свидетельствуют о том, что Ассамблея безусловно признает актуальность проблемы либерализации доступа к рынку для развития международного воздушного транспорта.

## 2. ПРОГРЕСС В ВЫПОЛНЕНИИ УПОМЯНУТЫХ ЗАДАЧ

2.1 Эта работа была поручена Группе экспертов АТРР, и она приступила к ней на своем 12-м совещании (АТРР/12, май 2014 года). Была создана рабочая группа (РГ) для анализа и подготовки проекта текстов различных соглашений, затрагивающих разные ключевые моменты.

2.2 На совещаниях этой РГ, а также АТРР/13, 14 и 15 была проделана очень большая работа. Возникли трудности в достижении консенсуса в трех областях, что объясняется различиями в уровне готовности различных членов Группы экспертов, занимающихся этой работой, к реализации принципа открытых рынков.

2.3 Соглашение о владении и контроле получило наибольшую поддержку от членов Группы экспертов, и работа над ним заметно продвинулась, несмотря на возможность того, что некоторые государства, вероятно, не подпишут его.

2.4 В то же время наибольшие трудности возникли в связи с соглашением о доступе к рынку, включающем вопрос о коммерческих правах, в связи с аспектами гарантий/заверений, соблюдения трудовых и социальных норм, а также дальнейших действий в краткосрочном плане по обеспечению либерализации доступа к рынку на многосторонней основе. Пока консенсуса по этим вопросам достигнуто не было.

2.5 По итогам рассмотрения доклада совещания ATRP/15 Авиатранспортный комитет на 3-м заседании своей 217-й сессии (краткое изложение решений AT-SD 217/3):

- a) одобрил рекомендацию ATRP о завершении разработки проекта конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании;
- b) принял решение, что ATRP должна прекратить работы по подготовке международного соглашения, способствующего дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок;
- c) принял к сведению сообщение ATRP о том, что Группа экспертов завершила изучение вопроса о международном соглашении о доступе к рынку, и поручил ATRP направить усилия на:
  - (i) повышение взаимопонимания между государствами и ИКАО относительно преимуществ и сложностей либерализации, а также барьеров на пути предоставления открытого доступа к пассажирскому и грузовому рынку,
  - (ii) определение недостатков в инструктивном материале и инструментариях ИКАО, с тем чтобы предоставить государствам механизм проведения либерализации и развития их рынков воздушного транспорта;
- d) принял решение, что следующее совещание ATRP будет организовано только в случае необходимости, в зависимости от прогресса в работе Группы экспертов по переписке.

### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Бразилия признает, что завершение работы над проектом конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании является важным этапом в развитии международного воздушного транспорта, однако существует настоятельная необходимость добиться прогресса в вопросе о либерализации доступа к рынку.

3.2 Бразилия также признает трудности, обусловленные различием в уровне развития отрасли гражданской авиации в разных странах мира, и очень полезную работу ATRP в попытке добиться максимального уровня взаимопонимания среди государств, представленных в этой Группе экспертов, члены которой считают необходимым продолжить рассмотрение данного вопроса в целях осознания преимуществ либерализации для государств, с тем чтобы ускорить эту работу и содействовать подготовке многостороннего соглашения в среднесрочной/долгосрочной перспективе.

3.3 Руководствуясь положениями *"Долгосрочной концепции ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта"*, Бразилия рекомендует ИКАО использовать результаты деятельности ATRP и продолжать работу по достижению максимально возможного уровня либерализации доступа к рынку.