

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 49 повестки дня. Либерализация международных воздушных сообщений****ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ УСЛУГ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА.
ПОЗИЦИЯ СТРАН АФРИКИ**

(Представлено 53 Договаривающимися государствами¹ – членами
Африканской комиссии гражданской авиации)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлены результаты работы стран Африки в сфере либерализации рынка авиаперевозок на Африканском континенте, а также позиция указанных стран в отношении глобальной либерализации.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, содержащуюся в данном рабочем документе, в том числе информацию о результатах, достигнутых странами Африки в ходе работы по осуществлению либерализации и интеграции;
- b) поддержать деятельность ИКАО и признать ИКАО единственным высшим органом, определяющим политику в вопросах либерализации услуг международного воздушного транспорта;
- c) призвать Совет оказать странам Африки надлежащую помощь в выполнении Ямусукрского решения;
- d) призвать Совет разработать рекомендации и рамочные документы, касающиеся либерализации, в целях достижения единообразия и возможности применения таких рекомендаций и документов в мировом масштабе.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью D "Эффективность. <i>Повышать эффективность авиационной деятельности</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	Для выполнения данной задачи потребуются ресурсы

¹ Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Биссау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливийская Арабская Джамахирия, 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, ЮАР.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Вопросы глобализации, общей ситуации в отрасли, обеспечения устойчивой безопасности полетов, охраны и либерализации воздушного транспорта входят в сферу деятельности ИКАО со дня ее основания. Страны Африки полностью поддерживают руководящую роль ИКАО в вопросах глобализации и либерализации услуг международного воздушного сообщения в пределах различных государств и регионов, а также в рамках межгосударственных и межрегиональных отношений.

1.2 В стремлении играть ведущие роли в мировом авиационном сообществе страны Африки приняли в 1998 г. новый политический документ в области авиационного транспорта — Ямусукрскую декларацию.

1.3 Кроме того, с целью ускорения либерализации услуг воздушного транспорта в Африке африканские государства 14 ноября 1999 г. подписали Решение о выполнении Ямусукрской декларации, касающейся либерализации доступа к рынкам авиaperевозок в Африке, вступившее в силу 12 августа 2000 г. Это решение обладает обязательной силой и подлежит исполнению всеми странами Африки.

1.4 Ямусукрское решение снимает ряд ограничений, содержащихся в традиционных двусторонних соглашениях об осуществлении воздушных сообщений, таким образом открывая африканским компаниям-перевозчикам неограниченный доступ на все рынки авиaperевозок в Африке. Усилия по либерализации услуг воздушных сообщений на африканском континенте тесно связаны с успехом программы экономической и политической интеграции на континентальном и региональном уровне и являются ключевым фактором этого успеха.

2. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПОЛИТИКИ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ

2.1 С целью поощрения деятельности в сфере либерализации министры гражданской авиации стран Африки в 2007 г. возложили на Африканскую комиссию гражданской авиации (АКГА) функции исполнительного агентства, ответственного за реализацию Ямусукрского решения.

2.2 Важным событием является вступление в силу 11.05.2010 г. нового Устава АКГА, заменившего собой Устав 1969 г. В новой версии Устава зафиксированы все обязанности АКГА. Таким образом, АКГА, помимо прочего, будет осуществлять действия по мониторингу африканской либерализованной отрасли воздушного транспорта и управлению ей, а также являться гарантом защиты прав потребителей.

2.3 На уровне региональных экономических сообществ (РЭС) создаются институциональные и юридические рамки, охватывающие такие области, как механизм разрешения споров, правила конкурентной борьбы и защита прав потребителей.

2.4 Большая часть этих результатов была достигнута в рамках деятельности Африканского союза (АС) и под его руководством. Необходимо отметить поддержку и помощь, оказанные Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) и другими партнерами по развитию, такими как Европейский союз (ЕС) и Африканский банк развития (АБР).

3. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА

3.1 **Позиция стран Африки в отношении либерализации**

3.1.1 Очевидно, что всем государствам гарантируется дальнейшее членство в ИКАО и возможность использовать преимущества осуществления авиаперевозок в рамках этой организации.

3.1.2 В этой связи страны Африки в целом поддерживают глобальную либерализацию воздушного транспорта, однако они вновь подтверждают, что основные принципы суверенитета, справедливых и равных возможностей, равноправия, взаимозависимости, гармонизации и сотрудничества в соответствии с положениями Чикагской конвенции, долгое время служившие на благо международного воздушного транспорта, должны и далее обеспечивать основу для последующего развития международной гражданской авиации.

3.1.3 Кроме того, страны Африки напоминают о выводах и рекомендациях Пятой Международной конференции ИКАО по воздушному транспорту, которая установила (разработала) рамочную стратегию последовательной либерализации международного воздушного транспорта, предусматривающую гарантии честной конкуренции, охраны и безопасности и включающую меры, которые позволят обеспечить эффективное и долговременное участие развивающихся стран.

3.2 **Технические преграды**

3.2.1 В то время как авиационная отрасль в глобальном масштабе может считаться сформировавшейся, следует признать, что в развитии воздушного транспорта все еще присутствует значительное неравенство, проявляющееся в отставании некоторых регионов. Несмотря на такое неравномерное развитие, некоторые государства и региональные блоки, совершенно не считаясь с различным уровнем развития регионов и с основными положениями Чикагской конвенции, в одностороннем порядке принимают меры и вводят в действие нормативы, которые негативно влияют на международный воздушный транспорт.

3.2.2 Страны Африки отмечают, что эти односторонние меры фактически создают препятствия для входа на рынок и (или) продолжения участия перевозчиков из развивающихся стран в международной деятельности по осуществлению воздушного сообщения. Эти технические барьеры, создающие неравноправие на рынке и являющиеся причиной того, что развивающиеся страны неправомерно оказываются в неблагоприятном положении, включают следующее:

- a) одностороннее принятие некоторыми государствами и регионами решений и законов, таких как введение запрета на работу зарубежных авиакомпаний в воздушном пространстве другого государства или группы государств, установление схемы торговли выбросами, распределение временных интервалов, запрет полетов в ночное время;
- b) неравные правила и условия приобретения, финансирования и страхования воздушных судов, учитывая тот факт, что возможность страхования является основой современной гражданской авиации.

4. **ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ**

4.1 Настоящим страны Африки призывают к следующему:

- a) государства и региональные блоки должны воздержаться от принятия в одностороннем порядке мер и законов, негативно влияющих на международный воздушный транспорт;
- b) кроме того, страны должны учитывать неравномерность развития и под руководством ИКАО вводить соответствующие гарантии и механизмы до принятия таких мер и законов;
- c) ИКАО должна и далее оставаться единственным высшим органом, определяющим все вопросы, связанные с воздушным транспортом, в том числе и в отношении либерализации;
- d) ИКАО должна предоставлять поддержку и помощь РЭС и региональным блокам в реализации мер и программ по либерализации международного воздушного транспорта;
- e) ИКАО должна разработать рекомендации, касающиеся механизмов разрешения споров, относящихся к международному воздушному транспорту.

— КОНЕЦ —