

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 49 повестки дня. Либерализация международных воздушных сообщений****АКТИВИЗИРОВАТЬ УЧАСТИЕ ИКАО В РАЗВИТИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

(Представлено Венесуэлой (Боливарианской Республикой))

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем документе рассматриваются цели Чикагской конвенции, определяющие концептуальный и правовой фундамент, на котором ИКАО всегда строила и должна и впредь строить свою деятельность, чтобы сохранить лидирующую роль в области воздушного транспорта, особенно в выработке инструктивных материалов по регулированию воздушного транспорта в свете современной тенденции к либерализации международных воздушных сообщений. Такие материалы станут для государств механизмом, необходимым для последовательного проведения либерализации международных воздушных сообщений и постепенного перехода от системы двусторонних переговоров к многосторонней системе, отвечающей интересам государств. Для достижения этой цели мы предлагаем созвать международную конференцию по воздушному транспорту.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) изучить настоящий документ;
- b) созвать международную конференцию по воздушному транспорту.

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| <i>Стратегические цели</i>    | Данный рабочий документ связан со стратегическими целями D "Эффективность. Повышать эффективность авиационной деятельности", E "Непрерывность. Поддерживать непрерывность авиационной деятельности" и F "Правовое регулирование. Укреплять правовые нормы регулирования деятельности международной гражданской авиации"  |
| <i>Финансовые последствия</i> |  |
| <i>Справочный материал</i>    | Дос 9902, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> (по состоянию на 28 сентября 2007 года), резолюция А36-15 " <i>Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта</i> "<br>Дос 9626, <i>Руководство по регулированию международного воздушного транспорта</i> , 2-е издание, 2004 год<br>Дос 9587, <i>Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта</i><br>Дос 7300, <i>Конвенция о международной гражданской авиации</i> , 9-е издание |

<sup>1</sup> Текст на испанском языке представлен Венесуэлой.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На своей 36-й сессии Ассамблея приняла резолюцию А36-15 *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"*. Пересмотренный вариант этой резолюции представлен настоящей Ассамблеей для рассмотрения и принятия в рабочем документе А37-WP/20 от 5/7/10.

## 2. ОБОСНОВАНИЕ

2.1 Руководствуясь основополагающим принципом, который заключается в том, что Конвенция о международной гражданской авиации призвана в первую очередь способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между народами мира, не допуская любых действий, которые могут создавать угрозу всеобщей безопасности, а также укреплению сотрудничества наций, с тем чтобы авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом.

2.2 Отмечая, что ИКАО стремится выработать принципы и методы, необходимые для содействия развитию международной авиации и организационному оформлению и становлению международного воздушного транспорта с целью повышения уровня безопасности полетов международной авиации, недопущения дискриминации Договаривающихся государств и обеспечения полного уважения их суверенных прав и предоставления каждому Договаривающемуся государству равных возможностей для эксплуатации международных авиалиний.

2.3 Учитывая, что предоставление государствам равных прав не означает недооценки важности положения о том, что осуществление таких прав зависит от наличия эксплуатационных возможностей.

2.4 Учитывая, что потенциал государств в части осуществления воздушных сообщений зависит от возможности выполнять авиаперевозки, определяемой численностью населения, его экономическими возможностями и затратами на деятельность авиации.

2.5 Указывая на существующую несбалансированность в сфере международного воздушного транспорта, являющуюся следствием неравенства возможностей по выполнению воздушных сообщений в развитых и развивающихся странах.

2.6 Отмечая необходимость установления по крайней мере аналогичных принципов правового и технического регулирования в области международного воздушного транспорта.

2.7 Подтверждая, что воздушный транспорт является одним из важнейших элементов содействия экономическому развитию как на национальном, так и на международном уровнях.

2.8 Подчеркивая тот факт, что ИКАО подготавливает принципиальные установки, проводит статистический анализ и экономические исследования, призванные содействовать развитию воздушного транспорта.

**3. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ МЕРЫ ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ ИКАО  
И ГОСУДАРСТВАМИ-ЧЛЕНАМИ**

3.1 Мы считаем, что ИКАО должна располагать необходимыми ресурсами для проведения и осуществления деятельности, направленной на развитие воздушного транспорта. В частности, мы предлагаем ИКАО провести международную конференцию по преимуществам и недостаткам либерализации воздушного транспорта. На такой конференции следует обсудить, в частности, условия доступа к рынкам, возможности осуществления воздушных сообщений, механизм установления тарифов на предлагаемые воздушные сообщения, аспекты эффективного владения и контроля эксплуатантов и авиагрузовые перевозки.

3.2 Мы предлагаем, чтобы Договаривающиеся государства поощряли, способствовали и поддерживали деятельность, которую ИКАО проводит и будет проводить в области воздушного транспорта.

— КОНЕЦ —