



## 35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

### ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

**Пункт 27 повестки дня. Регулирование международных воздушных перевозок и итоги  
Пятой Всемирной авиатранспортной конференции**

#### **ГЕНЕРАЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ТОРГОВЛЕ УСЛУГАМИ (ГАТС)**

(Представлено Кубой)

#### **АННОТАЦИЯ**

В настоящем документе представлены наши соображения и опыт в отношении последствий и оценки включения авиатранспортных перевозок в Генеральное соглашение о торговле услугами (ГАТС).

Действия Ассамблеи указаны в п. 5.

#### **СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ**

Конвенция о международной гражданской авиации  
Дос 9626, *Руководство по регулированию международного воздушного транспорта*  
Дос 9644, *Доклад Всемирной авиатранспортной конференции по регулированию международного воздушного транспорта: сегодня и в будущем*  
Резолюции 33-й сессии Ассамблеи ИКАО  
Дос 9587, *Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта*  
Генеральное соглашение о торговле услугами  
Всемирная торговая организация (ВТО), Совет по торговле услугами, S/C/W/59, 120, 129, 163, 188, 41, 59, 42, 92 и Job № 2451  
Документ, представленный Кубой Комиссии по торговле товарами, услугами и сырьевыми товарами  
Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), совещание экспертов по авиатранспортным услугам, Женева 21-23 июня 1999 года  
Рабочий документ, представленный Кубой на Пятой Всемирной авиатранспортной конференции  
Документ, представленный Кубой на семинаре, состоявшемся перед Пятой Всемирной авиатранспортной конференцией

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Мы предлагаем вашему вниманию соображения и опыт Кубы в отношении последствий и оценки включения различных международных авиатранспортных услуг в Генеральное соглашение о торговле услугами (ГАТС). Настоящий документ был представлен на Пятой Всемирной авиатранспортной конференции, которая состоялась в период с 24 по 29 марта 2003 года. После этого важного события прошло более одного года, и мы считаем, что условия, вызвавшие необходимость подготовки этого документа, сохраняются и сейчас. Поэтому мы представляем данный документ на рассмотрение Ассамблеи, согласие и решения которой определяют круг полномочий по проведению подробного, всеобъемлющего анализа соответствующими органами ИКАО.

1.2 Мы будем ссылаться на услуги автоматизированной системы бронирования (АСБ). Данная услуга включена в Приложение по авиатранспортным услугам ГАТС (именуемое в дальнейшем Приложение) вместе с двумя другими видами услуг по ремонту и обслуживанию воздушных судов и продаже и маркетингу авиатранспортных услуг. Мы также будем приводить ссылки на разногласие, в ходе урегулирования которого ИКАО выступала в качестве посредника и которое непосредственным образом касается этого вопроса.

1.3 Прежде чем описать накопленный опыт, мы хотим сообщить вам наши соображения в отношении расширения авиатранспортных услуг в рамках Приложения и роли ИКАО в этой области.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРИЛОЖЕНИЯ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ЕГО РАСШИРЕНИЯ

2.1 В настоящее время тенденция развития авиатранспортных услуг и их нормативной базы направлена в сторону либерализации, глобализации и приватизации.

2.2 Эта глобальная тенденция, вместе с другими положениями, составила основу Генерального соглашения о тарифах и торговле (ГАТТ), которое было подписано в Гаване, Куба, 24 марта 1948 года, в нем впервые рассматривалась деятельность в сфере услуг, в том числе частично авиатранспортная деятельность. Затем было подписано ГАТС, согласно которому создана Всемирная торговая организация (ВТО). Соглашение ГАТС включает Приложение по авиатранспортным услугам.

2.3 Во время рассмотрения данного Приложения было отмечено, что продолжает сохраняться неопределенность в отношении понятия авиатранспортные услуги, касающиеся непосредственно осуществления прав на перевозку. Отсутствует определение данных услуг, которое не вызывало бы вопросов с точки зрения эксплуатации и позволило не распространять на них действия ГАТС. Мы также не знаем, какие услуги не связаны с ГАТС; мы также не знаем, какие услуги будут включены в Приложение по услугам.

2.4 В отношении исключений, касающихся принципа режима наибольшего благоприятствования (MFN), мы приняли к сведению два исключения в отношении услуг по ремонту и техническому обслуживанию воздушных судов, 17 исключений в отношении продаж и маркетинга и 16 исключений в отношении услуг автоматизированной системы бронирования.

2.5 Данные 35 исключений только в отношении трех видов услуг, несомненно, ограничивают реальный доступ к рынку. Возникает вопрос, о какой либерализации ВТО мы можем говорить, если появляются новые препятствия дополнительно к уже существующим?

### **3. ОПЫТ В ОТНОШЕНИИ ПРЕПЯТСТВИЙ ДЛЯ ПОСТЕПЕННОЙ И ФАКТИЧЕСКОЙ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ АВИАТРАНСПОРТА**

3.1 Эмбарго, введенное Соединенными Штатами Америки в отношении Кубы, является препятствием и одним из проявлений противоречий тех, кто, с одной стороны, провозглашает концепцию свободного доступа к рынку, а с другой стороны, изолирует, оказывает давление и препятствует нашей развивающейся стране осуществлять свои права.

3.2 В настоящее время кубинские авиакомпании не имеют доступа к наиболее важным АСБ в мире, таким как "SABRE" и "GALILEO", что прежде всего связано с эмбарго и объясняется тем фактом, что в перечне своих специальных обязательств Соединенные Штаты Америки требуют лишить MFN доступа к этим системам.

3.3 Содержание пп. 3.1 и 3.2 открыто противоречит принципам ГАТС и его статьям, поскольку ограничивает задачи этого Соглашения в отношении постепенного устранения препятствий, которые мешают либерализации торговли услугами.

3.4 Совет ИКАО 25 июня 1996 года принял Кодекс поведения по регулированию использования АСБ, который обсуждался с государствами, перевозчиками, турагентами, поставщиками услуг АСБ и международными организациями, в частности ВТО, которая тоже имеет кодекс поведения по регулированию этих систем, предусматривающий в принципе равноправное участие и отказ от дискриминации.

3.5 Таким образом, две различные организации регулируют одинаковую деятельность, что может привести к конфликту и противоречиям во время разграничения отношений между государствами в рамках одной системы. Мы не можем изучать этот вопрос в ВТО, поскольку действует исключение; мы также считаем, что эта организация еще не готова решать такие вопросы. Поэтому мы предпочитаем рассматривать этот вопрос в рамках ИКАО, которая учитывает проблемы развития и характерные особенности авиатранспорта в целях достижения справедливого, унифицированного и равноправного участия в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации.

3.6 В этом отношении у нас есть опыт, каким образом ИКАО, выступая в качестве посредника и на основе ее принципов, правил, стандартов и структуры, смогла урегулировать разногласие между Кубой и Соединенными Штатами Америки о дискриминации наших авиакомпаний, которым было запрещено совершать пролеты над территорией этой страны по пути в Канаду, обе стороны подписали Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях.

3.7 Этот факт еще раз продемонстрировал способность ИКАО проявлять понимание и ее компетентность в отношении авиатранспортных услуг, а также ведущую роль, полномочия и авторитет в области гражданской авиации, а также эффективность Чикагской конвенции.

#### 4. **ВЫВОДЫ**

4.1 За более чем 60 лет своего существования ИКАО разработала целую систему правил и руководящих принципов в отношении экономической политики с целью регулирования международного воздушного транспорта. Успешное развитие международного воздушного транспорта было достигнуто благодаря тесному взаимодействию и сотрудничеству с Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА).

4.2 В настоящее время членами ИКАО являются 188 государств. Сотни авиакомпаний предлагают свои услуги для ежегодной перевозки более чем 1,5 млрд. пассажиров на основе обширной сети двусторонних соглашений (более чем 3 500), которые являются важным инструментом для ведения переговоров между нашими странами.

4.3 Мы считаем, что не две организации, ВТО и ИКАО, должны заниматься регулированием системы международного воздушного транспорта. Мы убеждены, что этой деятельностью следует заниматься ИКАО.

4.4 ГАТС после изучения этого вопроса не удалось достигнуть консенсуса в отношении необходимости расширения действия Приложения и формы его расширения. Сложность такой работы объясняется тем, что она проводится в чисто коммерческих рамках. Мы считаем, что Приложение расширять не следует.

4.5 В рамках системы ИКАО были предприняты меры по постепенной, последовательной и упорядоченной либерализации воздушного транспорта, сохраняя при этом обмен доступа к рынку и соблюдая необходимый баланс интересов государств с целью обеспечения их эффективного и фактического участия.

4.6 Мы не можем согласиться с автоматическим доступом на наши рынки (действия принципа MFN – главной доктрины ВТО). Такой подход не всегда соответствует потенциалу и возможностям экономических/коммерческих ресурсов авиакомпаний и развивающихся государств.

4.7 Настоящее и будущее воздушного транспорта неразрывно связано с ИКАО, организацией, которая компетентна решать сложные задачи и использовать большие возможности воздушного транспорта для развития экономики наших стран.

#### 5. **ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ**

5.1 Ассамблее предлагается:

- a) рассмотреть и одобрить выводы, содержащиеся в п. 4;
- b) рекомендовать Совету ИКАО учесть представленные в настоящем документе соображения при проведении анализа влияния ГАТС на гражданскую авиацию.