



МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

A35-WP/217¹

EC/36

27/09/04

35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ГОСУДАРСТВАХ – ЧЛЕНАХ АРКГА

(Представлено Оманом от имени членов
Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА)²)

АННОТАЦИЯ

В настоящем рабочем документе содержится доклад о мерах, принятых членами Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА) по либерализации воздушных перевозок среди арабских государств в контексте решений Четвертой Всемирной авиатранспортной конференции ИКАО (1994 г.). В рамках своих рекомендаций Конференция признала, что либеральные соглашения на субрегиональном или региональном уровне отражают ценный опыт в отношении содержания, процесса и структуры изменений в сфере регулирования и что этот опыт следует доводить до сведения государств. Процесс либерализации также определяется Декларацией глобальных принципов, принятой Пятой Всемирной авиатранспортной конференцией ИКАО (2003 г.), в которой говорится, что каждое государство должно по-прежнему информировать ИКАО о событиях в области международного воздушного транспорта, в том числе о заключении либеральных соглашений на различных уровнях.

Действия Ассамблеи указаны в п. 5.

¹ Тексты на английском и арабском языках представлены АРКГА.

² Бахрейн, Египет, Иордания, Ирак, Йемен, Катар, Ливан, Ливийская Арабская Джамахирия, Марокко, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Саудовская Аравия, Сирийская Арабская Республика, Судан, Тунис и Палестина.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 При обсуждении будущего содержания регулирования Четвертая Всемирная авиатранспортная конференция подчеркнула неизбежность его изменения и указала, что такое изменение должно осуществляться планомерно, последовательно и постепенно, с учетом принципа равенства возможностей и что сотрудничество между государствами поможет совершить требуемое изменение.

1.2 На уровне арабского региона в 1996 году Экономический и социальный совет Лиги арабских государств предложил специализированным федерациям и органам разработать сценарий их участия в создании большой арабской зоны свободной торговли. В связи с этим была образована группа в составе членов Авиатранспортного комитета АРКГА для подготовки предложений в области воздушного транспорта. Группа экспертов внесла ряд рекомендаций, которые согласуются с рекомендациями ИКАО о постепенной либерализации авиатранспортной политики. Это должно делаться на основе разработки графика либерализации воздушного транспорта среди государств-членов, сопровождающегося необходимым правовым механизмом осуществления данной программы.

2. НОРМАТИВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ

2.1 Программа либерализации воздушных перевозок, одобренная государствами-членами, состоит из следующих этапов:

- a) этап 1 (начало в ноябре 2000 года) – дерегулирование грузовых и нерегулярных пассажирских перевозок;
- b) этап 2 (начало в ноябре 2002 года) – дерегулирование прав третьей и четвертой свобод при пассажирских перевозках с распределением провозной емкости между сторонами в соотношении 60 и 40%;
- c) этап 3 (начало в ноябре 2004 года) – неограниченное дерегулирование прав третьей и четвертой свобод при пассажирских перевозках;
- d) этап 4 (начало в ноябре 2006 года) – дерегулирование прав пятой свободы; и
- e) программа была утверждена Ассамблеей АРКГА и Советом министров транспорта арабских государств. Она получила решительную политическую поддержку Арабской конференции на высшем уровне, состоявшейся в Бейруте в 2002 году.

3. МЕХАНИЗМ РЕАЛИЗАЦИИ

3.1 На основе двустороннего режима создан правовой механизм подписания меморандума о взаимопонимании между двумя любыми государствами, желающими осуществить либерализацию в рамках первых трех этапов программы. Для охвата четвертого этапа разработано региональное соглашение, включающее все компоненты и меры контроля процесса либерализации.

3.2 Несмотря на первоначальные опасения по поводу того, что данный механизм не являлся обязательным для всех сторон, либерализация грузовых и нерегулярных пассажирских перевозок получила положительный отклик среди ряда государств-членов на двусторонней основе. Это произошло благодаря постоянным и последовательным действиям АРКГА, которая подчеркивала необходимость эффективного осуществления программы либерализации и распространения докладов о ходе ее реализации. Со своей стороны государства-члены продемонстрировали позитивное сотрудничество и желание идти в ногу с развитием авиатранспортной отрасли. Обзоры АРКГА также показали, что ряд других государств-членов выполнили положения второго этапа, предоставив права третьей и четвертой свобод на уровне в пределах между 60 и 40%. Некоторые государства-члены приняли меры либерализации сверх мер, предусмотренных в программе, продемонстрировав тем самым очевидное желание осуществить либерализацию.

3.3 Региональное соглашение содержит ряд существенных элементов экономического регулирования, включая следующие:

- a) **Критерии владения авиаперевозчиками.** Соглашение предусматривает принципы преимущественного владения и фактического контроля со стороны одного или большего числа государств-членов или их граждан при условии полного соблюдения критериев безопасности полетов и авиационной безопасности в соответствии с рекомендациями Пятой Всемирной авиатранспортной конференции.
- b) **Множественное назначение.** Соглашение разрешает государству-члену назначить одного или большее число перевозчиков для осуществления воздушных перевозок между сторонами.
- c) **Доступ к рынку.** Доступ к либеральному рынку включает предоставление коммерческих прав пятой свободы для осуществления регулярных международных перевозок между пунктами, объявленными каждым арабским государством – участником соглашения, за исключением прав каботажных. Процедуры отказа в выдаче или отмены разрешения являются предметом консультаций; однако такой отказ в выдаче разрешения или его отмена незамедлительно имеет место в случае любого нарушения критериев, касающихся преимущественного владения, авиационной безопасности и безопасности полетов.

Провозная емкость. В отношении емкости не существует никаких ограничений, за исключением ограничений по экологическим и техническим соображениям или по иным соображениям, связанным с авиационной безопасностью и безопасностью полетов.

Аренда. При условии соблюдения критериев безопасности полетов и авиационной безопасности никакие ограничения в отношении аренды воздушных судов не применяются.

Нерегулярные перевозки. К соглашению добавлено приложение, касающееся нерегулярных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок, с целью обеспечения гибкости в развитии этого сектора независимо от регулярных перевозок.

- d) **Добросовестная конкуренция и гарантии.** В приложение к соглашению включены правила и гарантии конкуренции в целях предотвращения любой практики, которая может ограничить доступ к рынку или подорвать законодательство о конкуренции. Приложение также содержит гарантии добросовестной конкуренции для обеспечения жизнеспособности арабских перевозчиков и их участия в рынке международных воздушных перевозок.
- e) **Интересы потребителей и распределение авиатранспортной продукции.** В этот раздел включены положения, обеспечивающие соблюдение всех правил и законодательных актов по защите интересов потребителей. Кроме того, включена статья, регулирующая вопросы коммерческой деятельности авиакомпаний и применение арабского кодекса поведения по регулированию использования автоматизированных систем бронирования, основанного на Кодексе поведения ИКАО и учитывающего стремительное развитие маркетинга продукции в Интернете.
- f) **Государственные субсидии.** В проекте соглашения признается, что субсидии могут негативно повлиять на воздушные перевозки, предлагаемые другими авиакомпаниями. Поэтому предоставление государственных субсидий авиакомпаниям в нем запрещается, если этого не требуют исключительные обстоятельства. В последнем случае такие субсидии должны направляться через прозрачный и специальный механизм, в настоящее время разрабатываемый АРКГА, который будет позволять заинтересованным государствам требовать проведения консультаций в случае негативного воздействия на их авиакомпании субсидий, предоставленных любым государством своим авиакомпаниям.
- g) **Разрешение споров.** Имеется всеобъемлющий механизм, предусматривающий последовательные средства разрешения споров (консультации, посредничество и арбитраж). Он охватывает все виды споров, возникающие в связи с толкованием или применением соглашения или приложений к нему.
- h) **Транспарентность и регистрация.** В качестве средства повышения транспарентности соглашение и любые поправки к нему сдаются на хранение в генеральный секретариат Лиги арабских государств и в ИКАО.

3.4 Проект регионального соглашения был окончательно подготовлен после рассмотрения правовыми органами государств-членов. В июле 2004 года он был одобрен Ассамблеей АРКГА. В конце года состоится дипломатическая конференция министров гражданской авиации и высоких должностных лиц для рассмотрения и подписания соглашения. Предполагается, что соглашение будет применяться к государствам, которые ратифицируют соглашение или присоединятся к нему в соответствии со своими юридическими и конституционными формальностями. Проектом предусматривается вступление соглашения в силу после его ратификации пятью государствами. Цель состоит в том, чтобы избежать безуспешных попыток, которые имели место в прошлом. Следовательно, государства, считающие, что они готовы к либерализации, будут применять соглашение, а другие государства, убедившись, что это отвечает их интересам, станут делать затем то же самое.

4. ЦЕЛИ РЕГИОНАЛЬНОГО СОГЛАШЕНИЯ

4.1 Содействовать полной либерализации, устраняя все ограничения в отношении доступа к рынку, и способствовать пассажирским и грузовым перевозкам, движению капитала и развитию туризма в арабских странах.

4.2 Следовать общему направлению, принятому Четвертой и Пятой Всемирными авиатранспортными конференциями, то есть идти по пути создания практических рамок постепенной либерализации международного воздушного транспорта с предоставлением гарантий, обеспечивающих добросовестную конкуренцию, безопасность полетов и авиационную безопасность.

4.3 Стимулирование упорядоченной либерализации воздушного транспорта на основе равенства прав. Региональное соглашение включает пакет коммерческих прав и средств, предоставляемых авиакомпаниям государств – участников соглашения. Таким образом, соглашение охватывает все вопросы, касающиеся предоставления прав и разрешений, конкуренции, сборов, субсидий, урегулирования разногласий, гарантий, последующих действий и т. д. Это означает, что к авиакомпаниям государствам-членам будет применяться одинаковый режим. Поэтому ни одно государство не будет требовать особого статуса для своих авиакомпаний, как это делается в настоящее время в условиях широкого распространения различных типов защиты и дискриминации и получения некоторыми авиакомпаниями субсидий, исключающих участие других авиакомпаний.

4.4 Эффективный вклад гражданской авиации в создание большой арабской зоны свободной торговли, о котором было объявлено арабскими государствами.

4.5 Обеспечить согласование с требованиями Генерального соглашения о торговле услугами (ГАТС) в отношении либерализации торговли услугами, связанными с воздушными перевозками между арабскими государствами (мягкие права), с целью осуществления экономической интеграции.

4.6 Обеспечить устойчивый рост воздушных перевозок в арабских странах и между арабскими странами и другими регионами.

5. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

5.1 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению опыт арабских государств – членов АРКГА в области либерализации воздушного транспорта;
- b) просить ИКАО оказать помощь в осуществлении либерализации воздушного транспорта в арабских государствах в соответствии с рекомендациями Пятой Всемирной авиатранспортной конференции.