

**ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
"ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ"**

Монреаль, 24–29 марта 2003 года

Пункт 4 повестки дня. Рассмотрение глобальных рамок происходящей либерализации
Пункт 4.2 повестки дня. Декларация глобальных принципов международного воздушного транспорта

**ДЕКЛАРАЦИЯ ГЛОБАЛЬНЫХ ПРИНЦИПОВ
МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе представляется проект декларации глобальных принципов международного воздушного транспорта и поясняются цели декларации и процедура рассмотрения проекта в ходе Конференции.

Действия Конференции указаны в п. 4.1

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Согласно п. 4.2 повестки дня Конференция должна рассмотреть и принять декларацию глобальных принципов международного воздушного транспорта. В настоящем документе представляется проект декларации (дополнение А), подготовленный Секретариатом при содействии Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта, и поясняются цели декларации и процедура ее окончательного оформления.

2. ЦЕЛИ

2.1 При подготовке прилагаемого проекта декларации Секретариат учитывал следующие соображения:

- а) Эта декларация станет отдельным результатом работы Конференции, основанным на различных выводах и рекомендациях по конкретным вопросам предыдущих пунктов повестки дня, адресуемых главным образом государствам или ИКАО. Она призвана стать последовательным заявлением международного авиационного сообщества от имени Конференции относительно происходящего процесса либерализации, которое адресуется гораздо более широкой аудитории, чем авиационное сообщество. Поскольку многие ключевые вопросы, стоящие сегодня перед авиатранспортной отраслью, во все большей степени влияют на заинтересованные круги вне

авиационного сообщества и *vice versa*, принятие Конференцией такого заявления будет иметь особое значение для отношений с неавиационными организациями (например, с учреждениями по вопросам торговли, конкуренции и окружающей среды) и для мирового сообщества в целом.

- b) Вместо подробного изложения политики или процедур, как это делается в выводах и рекомендациях Конференции, декларация, как подсказывает ее название, должна отразить основные всемирно применимые принципы, которые будут направлять развитие гражданской авиации на протяжении многих лет. Декларация должна не только уважать действующие политику и принципы, которые определяли деятельность авиации до настоящего времени (в частности, положения Чикагской конвенции), но и демонстрировать видение будущего международной гражданской авиации.
- c) Для достижения целей, указанных в пунктах а) и b), декларация должна быть всеобъемлющей, чтобы отражать интересы и заботы Договаривающихся государств ИКАО, находящихся на разных этапах экономического развития; не носить замкнутого характера, чтобы иметь значение для неавиационных групп, включая широкую общественность, и быть дальновидной, чтобы определять руководящие принципы будущего развития международного воздушного транспорта. Декларация должна быть составлена в общих, но точных формулировках, быть простой и понятной. Лаконичность в этом отношении может повысить значение послания.

3. ПРОЦЕДУРА

3.1 Хотя прилагаемый проект текста декларации дает основу для рассмотрения Конференцией, в окончательном виде декларация будет подготовлена лишь в ходе Конференции с учетом состоявшихся дискуссий и, в частности, сделанных выводов.

3.2 Для облегчения процесса ее окончательного оформления делегациям и наблюдателям на Конференции предлагается рассмотреть проект декларации, содержащийся в дополнении А к настоящему документу, и представить в письменном виде конкретные предложения об изменении, если таковые имеются (используя форму, приводимую в дополнении В, или другие средства письменного изложения), секретарю Конференции как можно скорее, но не позднее 17.00 в среду, 26 марта 2003 года. Это позволит Секретариату своевременно подготовить пересмотренный текст декларации с учетом полученных замечаний для рассмотрения Конференцией на дневном заседании в пятницу, 28 марта, и для принятия ею в субботу утром, 29 марта 2003 года. Пересмотренный текст проекта будет распространен с документом ATConf/5-WP/24.

4. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

4.1 Конференции предлагается:

- a) принять к сведению цели декларации и процедуру ее окончательного оформления; и
- b) принять декларацию глобальных принципов международного воздушного транспорта с возможными изменениями, приводимую в дополнении А.

—————

ДОБАВЛЕНИЕ А

ПРОЕКТ ДЕКЛАРАЦИИ ГЛОБАЛЬНЫХ ПРИНЦИПОВ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Всемирная Авиатранспортная Конференция на тему "Проблемы и возможности либерализации", проведенная Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в ее Штаб-квартире в Монреале с 24 по 29 марта 2003 года с участием [] государств и [] международных организаций,

сознавая важную роль международной гражданской авиации и ее вклад в национальное развитие и мировую экономику,

учитывая изменения условий регулирования и эксплуатации международного воздушного транспорта, обусловленные процессами глобализации, либерализации и приватизации, а также желательность проведения нормативной реформы с целью обеспечения дальнейшего безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации,

вновь подтверждая, что основополагающие принципы суверенитета, справедливых и равных возможностей, недискриминации, взаимозависимости, гармонизации и сотрудничества, зафиксированные в Чикагской конвенции о международной гражданской авиации, хорошо служили международному воздушному транспорту и продолжают составлять основу будущего развития международной гражданской авиации,

ЗАЯВЛЯЕТ, что:

1. Общие принципы

1.1 ИКАО и ее Договаривающиеся государства совместно с авиатранспортной отраслью и другими заинтересованными сторонами, участвующими в деятельности гражданской авиации, будут прилагать усилия к тому, чтобы международная гражданская авиация продолжала развиваться таким способом, который:

- a) обеспечивает высокий и возрастающий уровень безопасности полетов и авиационной безопасности;
- b) позволяет развиваться международному воздушному транспорту на прочной и стабильной экономической основе;
- c) обеспечивает предоставление услуг, желаемых потребителями;
- d) содействует повышению эффективности и сводит к минимуму искажение рынка;
- e) дает достаточные и эффективные гарантии добросовестной конкуренции;
- f) обеспечивает предоставление адекватной вспомогательной инфраструктуры по разумным ценам;
- g) позволяет уменьшить воздействие авиации на окружающую среду;

- h) содействует вовлечению всех государств на основе уважения национального суверенитета и обеспечения равенства возможностей и взаимных выгод;
- i) содействует развитию сотрудничества и гармонизации на глобальном уровне; и
- j) должным образом учитывает интересы всех участников деятельности международного воздушного транспорта, включая авиаперевозчиков и других эксплуатантов, пользователей, аэропорты, общественность, рабочую силу и поставщиков услуг в области туризма и путешествий.

2. **Безопасность полетов и авиационная безопасность**

2.1 Безопасность полетов и авиационная безопасность должны и впредь играть первостепенную роль в функционировании и развитии международного воздушного транспорта независимо ни от каких изменений в системе экономического регулирования.

2.2 Государствам следует сотрудничать в деле осуществления последовательного контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности во всем мире.

2.3 Меры безопасности полетов и авиационной безопасности должны осуществляться эффективным с точки зрения затрат образом, чтобы не возлагать чрезмерного бремени на гражданскую авиацию; в частности, меры безопасности в максимально возможной степени не должны нарушать или затруднять поток пассажиров, грузов, почты и воздушных судов.

3. **Постепенная либерализация**

3.1 Соблюдение и выполнение Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС) должно быть всеобщим.

3.2 Цель реформы в области регулирования – создать условия, в которых воздушный транспорт мог бы развиваться стабильным, эффективным и экономичным образом, не снижая уровня безопасности полетов и авиационной безопасности.

3.3 Все государства ставят перед собой основную задачу обеспечения участия на основе надежного и устойчивого функционирования в системе международного воздушного транспорта.

3.4 Каждое государство определяет свой путь и свои темпы изменений в сфере регулирования международного воздушного транспорта, используя, в зависимости от обстоятельств, двусторонние субрегиональные, региональные, плюрилатеральные или глобальные механизмы.

3.5 Экономическая либерализация международного воздушного транспорта должна быть постепенной, прогрессивной и упорядоченной и осуществляться с предоставлением соответствующих гарантий в отношении обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и добросовестной конкуренции.

3.6 Интересы и потребности развивающихся стран должны быть предметом особого рассмотрения и в соответствующих случаях могут применяться преференциальные меры.

3.7 Следует постепенно снижать барьеры экономического регулирования, ограничивающие доступ к рынкам международного воздушного транспорта, доступ авиаперевозчиков к международному капиталу и свободу осуществления ими коммерческой деятельности.

3.8 Авиатранспортную отрасль следует и впредь побуждать обеспечивать и улучшать обслуживание потребителей и принимать соответствующие меры по защите интересов потребителей.

3.9 Следует постепенно сокращать или устранять налоги (т. е. платежи, взимаемые для общих целей, а не для конкретных целей гражданской авиации), которыми облагаются воздушные перевозчики и потребители и которые могут негативно сказаться на развитии международного воздушного транспорта.

3.10 Процессу либерализации должно способствовать всеобщее применение современного единообразного режима ответственности авиаперевозчиков, а именно Монреальской конвенции 1999 года.

3.11 Транспарентность является важным элементом в деле содействия экономическому росту, повышению конкурентоспособности и финансовой стабильности на внутреннем и международном уровнях и увеличивает выгоды либерализации.

4. Конкуренция и сотрудничество

4.1 Сотрудничество между государствами способствует либерализации и позволяет избежать конфликтов, в особенности при решении вопросов законодательства/политики в области конкуренции, затрагивающих международный воздушный транспорт.

4.2 Государствам следует избегать принятия односторонних мер, которые могут отрицательно сказаться на упорядоченном и гармоничном развитии международного воздушного транспорта, и обеспечивать, чтобы при применении национальной политики и внутреннего законодательства к международному воздушному транспорту в должной мере учитывались его характерные особенности.

4.3 В случае продолжения оказания государственной помощи авиатранспортному сектору государства должны принимать транспарентные и эффективные меры для обеспечения того, чтобы такая помощь не оказывала негативного воздействия на конкуренцию на рынке.

4.4 Следует обеспечить постоянное наличие системы многостороннего интерлайна, которая позволяет государствам, авиаперевозчикам, пассажирам и грузоотправителям получать доступ к глобальной авиатранспортной сети на недискриминационной основе.

5. Инфраструктура и охрана окружающей среды

5.1 Адекватная вспомогательная инфраструктура воздушного транспорта, включая аэропорты и аэронавигационные службы, должна предоставляться по разумным ценам и на недискриминационной основе.

5.2 Мировое авиационное сообщество должно содействовать развитию воздушного транспорта экологически ответственным способом с целью достижения максимальной совместимости роста гражданской авиации и качества окружающей среды.

6. Роль ИКАО

6.1 ИКАО следует и впредь играть ведущую роль в содействии экономической либерализации международного воздушного транспорта.

6.2 В интересах гражданской авиации ИКАО должна по-прежнему способствовать развитию эффективных связей и сотрудничества с другими межправительственными и неправительственными организациями в целях согласования и во избежание дублирования действий на глобальном уровне.

6.3 Договаривающимся государствам следует по-прежнему постоянно информировать ИКАО о развитии событий в области воздушного транспорта, в том числе о введении в действие либеральных механизмов на различных уровнях, и способствовать на других форумах полному пониманию мандата и роли ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ В

**ЗАМЕЧАНИЯ ПО ПРОЕКТУ ДЕКЛАРАЦИИ ГЛОБАЛЬНЫХ ПРИНЦИПОВ
МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

Представлено:	Дата:
Замечания:	
Подпись: _____	

(При необходимости используйте дополнительные листы)