

ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ "ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ"

Монреаль, 24–29 марта 2003 года

Пункт 2 повестки дня. Изучение ключевых проблем регулирования при либерализации
Пункт 2.2 повестки дня. Доступ к рынку

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ДОСТУПА К РЫНКУ

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

АННОТАЦИЯ

Соединенные Штаты Америки полагают, что неограниченный доступ к международному рынку поставщиков авиатранспортных услуг является ключевым компонентом в предоставлении авиатранспортному сектору возможности в максимальной степени вносить свой вклад в всемирную экономику. В области либерализации воздушного транспорта был достигнут значительный прогресс после проведенной ИКАО в 1994 году последней Всемирной Авиатранспортной конференции. Соединенные Штаты Америки были и остаются лидером в этой области, осуществляя в настоящее время партнерство с почти 60 государствами в соглашениях об "открытом небе", из которых более 20 являются развивающимися странами. На рассмотрение государств – членов ИКАО мы направляем элементы нашего типового соглашения об "открытом небе" для использования в их усилиях, направленных на либерализацию.

Соединенные Штаты Америки полагают, что значительный прогресс, достигнутый в либерализации Соединенными Штатами Америки и другими государствами, является доказательством того, что существующая система является достаточно эффективной в расширении либерализации в целом. Данная система является гибкой, и в ее рамках Соединенные Штаты Америки используют ряд инструментов, включая двусторонние и многосторонние соглашения и их поэтапное осуществление в целях осуществления либерализации.

Перегруженность аэропортов, являясь проблемой, которую вынуждено рассматривать каждое государство, не явилась значительным ограничением для заключения государствами либерализованных соглашений о воздушных перевозках. В настоящее время нет подтверждения того, что прогресс либерализации будет усилен путем расширения существующей сферы применения приложения о воздушных перевозках Генерального соглашения о торговле услугами.

Действия Конференции приводятся в п. 4.1.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Соединенные Штаты Америки полагают, что неограниченный доступ к международному рынку для поставщиков авиатранспортных услуг является ключевым компонентом в предоставлении авиатранспортному сектору возможности в максимальной степени вносить свой вклад в всемирную экономику. Ряд соглашений о либерализации, включая соглашения об "открытом небе", которые государства – члены ИКАО заключили на двусторонней региональной и двусторонней/многосторонней основе за последние десять лет, является четким доказательством международного консенсуса в отношении преимуществ либерализации. Мы приветствуем всяческие усилия государств – членов ИКАО по достижению либерализации международных воздушных перевозок.

1.2 Эта проводимая в течение недели конференция описывается как форум для обсуждения "каким образом, а не стоит ли осуществлять либерализацию". Мы приветствуем дух этих слов и надеемся, что диалог между государствами – членами ИКАО достигнет этой цели.

2. РАССМОТРЕНИЕ УСПЕХОВ В ОБЛАСТИ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ

2.1 После проведения ИКАО в 1994 году последней Всемирной Авиатранспортной конференции достигнут замечательный успех в области либерализации воздушного транспорта. Как отмечается в документе ATConf/5-WP/8, около 70% 600 соглашений и поправок, заключенных с января 1995 года по декабрь 2001 года, содержат некоторые формы положений о либерализации.

2.2 Исключительно важно, что значительное количество этих соглашений является соглашениями об "открытом небе", в которых снимаются все ограничения на основные элементы, связанные с предоставлением воздушных перевозок. К июню 2002 года были заключены 85 соглашений об "открытом небе", охватывающих около 70 стран. Эти соглашения охватывают не только развитые страны, но также возрастающее количество развивающихся государств. Соединенные Штаты Америки являются лидерами в движении к "открытому небу". Мы подписали первое такое соглашение с Нидерландами в 1992 году, и в настоящее время являемся партнерами в соглашениях об "открытом небе" почти с 60 государствами. Более 20 таких соглашений подписаны с развивающимися странами.

2.3 Либерализация, поскольку она в частности служит ярким примером в соглашениях об "открытом небе", приносит с собой экономические преимущества, создаваемые исключительно конкурентоспособным рынком. Мы направляем основные элементы и принципы наших соглашений об "открытом небе" всем членам ИКАО для учета в их собственных усилиях по либерализации:

- a) неограниченные маршрутные права (первая – шестая свободы), применяемые к любым пунктам на территории каждой стороны;
- b) неограниченная провозная емкость и частота. Никаких ограничений по количеству пунктов назначения. Равноценный доступ для нерегулярных перевозок;
- c) неограниченные эксплуатационные права, включая смену самолета, тип используемого воздушного судна, совместное использование конечных пунктов назначения и смешанные права;
- d) благоприятные конкурентные положения о наземном обслуживании, об операциях по продаже и отсутствие дискриминации в доступе к таможенным услугам, и надлежащим образом разработанные сборы с пользователей;

- e) ценообразование с "двойным отклонением". В рамках данного подхода каждый перевозчик устанавливает свои цены, если оба правительства не видят необходимости во вмешательстве;
- f) совместное использование кода перевозчика той же страны, по двустороннему соглашению и третьей стороны;
- g) либеральные чартерные соглашения, когда применяются наименее ограничительные чартерные правила сторон независимо от начального пункта рейса;
- h) отсутствие ограничений на перевод и перечисление валюты;
- i) обязательство по недискриминационной эксплуатации автоматизированных систем бронирования (АСБ) и доступу к ним.

Такой диапазон прав позволяет авиакомпаниям проявлять гибкость в предоставлении наиболее эффективных услуг, что, в свою очередь, дает преимущества пользователям, аэропортам и сообществам, а также общему развитию экономики, в рамках которой предоставляются эти права.

2.4 Соединенные Штаты Америки отмечают, что по-прежнему существует нехватка доступных "окон" в перегруженных аэропортах. Конференция ATConf/4 признала, что эта нехватка "окон" в загруженных аэропортах является серьезным физическим ограничением доступа к рынку, и призвала государства к повышению пропускной способности аэропортов. Мы призываем все государства – члены ИКАО осуществлять деятельность по обеспечению того, чтобы пропускная способность инфраструктур была достаточной для обслуживания полностью либерализованных международных перевозок. Однако мы согласны с выводом документа ATConf/5-WP/8 о том, что перегруженность аэропортов не является значительным ограничением для заключения государствами либерализованных соглашений о воздушном сообщении.

2.5 Та либерализация, которой смогли достичь Соединенные Штаты Америки, была достигнута в основном через заключение двусторонних соглашений. Однако региональные и многосторонние соглашения также являются эффективным средством, и Соединенные Штаты Америки выражают удовлетворение подписанием в 2001 году многостороннего соглашения о либерализации международного воздушного транспорта (MALIAT или соглашение Кона) с Брунеем, Чили, Новой Зеландией и Сингапуром. Данное соглашение предусматривает открытую структуру, которая позволяет всем сторонам получить режим "открытого неба" от всех других сторон, а также улучшенный доступ к капиталовложениям и обеспечивает вступление в соглашение новых сторон без необходимости проведения ряда длительных двусторонних переговоров. После его подписания к соглашению MALIAT присоединились Перу и Самоа, и общее число участников составляет семь членов.

2.6 Соединенные Штаты Америки также признают полезность поэтапных или переходных соглашений об "открытом небе". В некоторых случаях наши партнеры по переговорам не были готовы к немедленному претворению в жизнь всех элементов нашего стандартного соглашения об "открытом небе", поэтому мы согласились с поэтапным внедрением. Временные положения являются эффективным средством поощрения государств, которые в противном случае могли бы сомневаться в принятии либерализации, и они предоставляют этим партнерам исключительную возможность получать экономические преимущества доступа в Соединенные Штаты Америки и к мировому рынку.

2.7 Либерализация предоставляет широкие и существенные экономические преимущества для потребителей, авиакомпаний, аэропортов и сообществ государств, а также их экономики. Соединенные Штаты Америки верят, что значительный успех, достигнутый Соединенными Штатами Америки и другими государствами в либерализации, является свидетельством того, что существующая система

является исключительно эффективной в расширении либерализации в целом и что указанные темпы следует сохранить. С этой целью мы полагаем, что включенные в наши соглашения элементы об "открытом небе" должны быть минимальной целью каждого соглашения о воздушных перевозках.

3. ВСЕМИРНЫЙ ПОДХОД К ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ

3.1 В свете существенной либерализации, которая была достигнута в рамках существующей системы, мы согласны с большинством мнений о том, что большинство государств, по-видимому не готово заключить всемирное многостороннее соглашение, охватывающее воздушный транспорт, и мы согласны с выводом документа ATConf/WP-8 о том, что государствам следует продолжать осуществлять либерализацию в своих странах используя двусторонние, региональные и многосторонние подходы по их собственному усмотрению.

3.2 Основным оружием, поощряющим меньшинство к всемирному подходу к либерализации, является Генеральное соглашение о торговле услугами (GATS) Всемирной торговой организации, а именно приложение об авиатранспортных перевозках. В настоящее время указанное приложение применяется только к трем конкретным видам услуг: ремонт и техническое обслуживание воздушных судов, продажа и маркетинг авиатранспортных услуг и автоматизированные системы бронирования (АСБ). Из данного приложения исключаются применение коммерческих прав ГАТС и все другие "услуги, непосредственно связанные с осуществлением коммерческих прав". Сторонники всемирного подхода к торговле авиатранспортными услугами в последние годы предлагают расширение сферы применения указанного приложения в целях включения некоторых коммерческих прав или соответствующих услуг, таких, как наземное обслуживание.

3.3 Соединенные Штаты Америки полагают, что широкое исключение большинства авиатранспортных услуг из ГАТС является уместным и предусмотрительным, а специфичный для отрасли подход продолжает содействовать значительной либерализации на благо потребителей и поставщиков этих услуг. Соединенные Штаты Америки не видят подтверждения тому, что данный прогресс будет подкреплён каким-либо расширением существующей сферы применения указанного приложения; наоборот, Соединенные Штаты Америки ожидают, что либерализация будет замедлена путем внесения изменений в существующую сферу применения.

3.4 В противоположность значительной либерализации, которая имела место при обмене правами на воздушные перевозки вне рамок ГАТС, рассмотрение указанных трех видов услуг, в настоящее время охватываемых приложением ГАТС, показывает, что либерализация этих услуг путем применения ГАТС была ограничена. Что касается ремонта и технического обслуживания воздушных судов, то все запланированные обязательства ВТО, связанные с заключением ГАТС, предлагают только ранее установленный открытый доступ и не представляют собой новую либерализацию. Что касается как АСБ, так и продажи и маркетинга, которые по-прежнему неразрывно связаны, то несколько государств зарегистрировали освобождение от режима наибольшего благоприятствования при применении указанного приложения к этим видам услуг, а ГАТС не явился импульсом для либерализации в этих государствах. Напротив, десятки государств заключили соглашение об "открытом небе" с обязательствами о значительной либерализации АСБ, маркетинга и продажи.

3.5 В настоящее время Соединенные Штаты Америки полагают, что указанные выше проблемы связаны не только с ГАТС, но и со всемирным охватом воздушных перевозок в Генеральном соглашении о торговле. По мнению Соединенных Штатов Америки, не следует вносить какие-либо изменения в статус-кво исключительно в целях создания впечатления о прогрессе. Также не следует делать какие-либо изменения, которые могут причинить больше вреда, чем дать какой-либо четко достижимый результат. Целью членов ИКАО должна быть дальнейшая либерализация авиатранспортного сектора, и в настоящее время ясно, что данная цель наилучшим образом достигается в рамках

существующей системы соглашений о воздушных перевозках, которые позволяют государствам осуществлять либерализацию такими темпами и методами, которые удовлетворяют потребности каждого конкретного государства.

4. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

4.1 Конференции предлагается рассмотреть выраженные выше точки зрения и сделать вывод о том, что:

- a) значительный прогресс, достигнутый государствами – членами ИКАО в либерализации, является доказательством того, что существующая система является очень эффективной в повышении либерализации в целом и что следует сохранять указанный темп путем заключения соглашений об "открытом небе" на двустороннем, региональном и многостороннем уровнях;
- b) перегруженность аэропортов является проблемой, которую должен рассматривать каждый член ИКАО, и она не является значительным ограничением для заключения государствами либерализованных соглашений о воздушных перевозках;
- c) на настоящее время нет доказательств того, что прогресс в либерализации может быть улучшен путем расширения существующей сферы применения приложения по авиатранспортным перевозкам Генерального соглашения о торговле услугами.

– КОНЕЦ –