

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

**Монреаль, 24–29 марта 2003 года**

**Пункт 2 повестки дня. Изучение ключевых проблем регулирования при либерализации**  
**Пункт 2.3 повестки дня. Добросовестная конкуренция и гарантии**

**ДОБРОСОВЕСТНАЯ КОНКУРЕНЦИЯ И ГАРАНТИИ**

(Представили: Бахрейн, Египет, Ирак, Иордания, Йемен, Катар, Ливан, Ливийская Арабская Джамахирия, Марокко, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Саудовская Аравия, Сирия, Судан, Тунис и наблюдатель от Палестины)<sup>2</sup>

**АННОТАЦИЯ**

В настоящем документе речь идет об оптимальном методе выполнения правил добросовестной конкуренции и гарантий в условиях либерализации международного воздушного транспорта и свободной конкуренции.

Действия Конференции указаны в п. 2.

**1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 По мере либерализации воздушных перевозок происходит постепенное расширение некоторых традиционных концепций, касающихся добросовестной конкуренции и равных возможностей в отношении авиаперевозчиков и авиатранспортного рынка. Чтобы конкуренция была добросовестной, необходимо применять определенные правила поведения, особенно в тех случаях, когда государства принимают принцип свободной конкуренции. Роль правительств в таких случаях будет состоять в содействии и регулировании, а не в активном участии в развитии международного воздушного транспорта.

1.2 В рамках появляющегося режима рыночные силы обеспечивают необходимую связь между поставщиками обслуживания и потребителями. Автономные органы, отвечающие за регулирование и сохранение конкуренции, играют основную роль в осуществлении надзора за рыночными силами, стараясь гарантировать устойчивость такого режима в долгосрочном плане. Со

<sup>1</sup> Текст на арабском языке представлен членами Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА).

<sup>2</sup> Члены Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА).

временем, как и в других отраслях экономики, процесс либерализации, получивший развитие наряду с правилами и политикой в области конкуренции, привел к созданию цельных и взаимозависимых отношений. Государства, решившие осуществить либерализацию авиатранспортного рынка, договариваются об уменьшении ограничений в отношении доступа к рынку в своих двусторонних соглашениях. В связи с этим возникает необходимость во взаимном согласовании общего перечня мер и общего описания того, что будет считаться добросовестной и/или недобросовестной конкуренцией. Это считается необходимым для обеспечения соответствующего подхода к постепенному и прогрессивному предоставлению гарантий участия, возможности адаптации и добросовестной конкуренции.

1.3 Успех перехода на либеральную систему международных воздушных перевозок зависит от развития приемлемых механизмов, гарантирующих эффективное и устойчивое участие всех стран, в частности развивающихся. Хотя уровень и характер участия различных перевозчиков, как ожидается, будут не одинаковыми, гарантия предоставления авиатранспортных услуг, в особенности на небольших рынках, является в данном контексте чрезвычайно важным вопросом.

## **2. ВОЗМОЖНЫЕ СПОСОБЫ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРАВИЛ И ГАРАНТИЙ В ОТНОШЕНИИ КОНКУРЕНЦИИ В УСЛОВИЯХ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ**

2.1 Ввиду различной степени либерализации в отношениях между государствами и разного уровня развития и применения правил о конкуренции имеется три различных сценария действия в нынешней ситуации:

- a) сценарий, при котором две стороны в двустороннем соглашении (или все стороны в многостороннем) действуют в условиях либерализованного авиатранспортного режима на основе собственных правил и политики в области конкуренции, имея или не имея при этом отдельного двустороннего соглашения о сотрудничестве по вопросам конкуренции;
- b) сценарий, при котором стороны соглашаются в рамках двустороннего или многостороннего соглашения осуществить переход на условия либерализации, даже если это не влечет за собой заключения соглашения об "открытом небе" в отношении своих назначенных перевозчиков. Вместе с тем необходимо будет иметь институционный механизм гарантии добросовестной конкуренции и эффективного участия назначенных перевозчиков, независимо от их величины и конкурентоспособности; и
- c) сценарий, при котором стороны в двустороннем соглашении готовы к либерализации доступа к рынку, но при этом обе стороны поддерживают либерализацию, рассматривая ее как долгосрочную цель, и желают следовать поэтапному методу обеспечения равного участия, возможности адаптации и добросовестной конкуренции.

## **3. АНАЛИЗ И ВЫВОД**

3.1 Страны первого сценария обычно проводят политику, направленную на усиление взаимосвязи между либерализацией международных воздушных перевозок и применением правил о конкуренции через посредство своих двусторонних (или многосторонних) соглашений, охватывающих процедурные аспекты и аспекты, касающиеся существа конкуренции. Они стараются удовлетворять свои потребности в каждом конкретном случае, не полагаясь на отдельные своды правил в этой области.

3.2 Что касается стран двух других вышеупомянутых сценариев, то связь между либерализацией воздушных перевозок и выполнением правил о конкуренции, вероятно, находится на весьма ранних этапах развития. Страны, находящиеся на стадии перехода к полной либерализации, должны будут следовать конкретным институциональным механизмам, таким, как механизмы гарантий и/или соглашения о выполнении правил ведения конкуренции. Им потребуется еще один важный инструмент, а именно эффективный механизм разрешения споров.

#### **4. ПРАВИЛА О КОНКУРЕНЦИИ И АРАБСКАЯ КОМИССИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (АРКГА)**

4.1 В связи с процессом глобализации экономики и влиянием Генерального соглашения о торговле услугами (ГАТС) на международном, региональном и национальном уровнях арабские страны проявляют все больший интерес к правилам о конкуренции, ясно сознавая, что рыночная экономика – неизбежная реальность. Поскольку правила ведения конкуренции направлены главным образом на обеспечение соответствующего и сбалансированного функционирования рыночных механизмов, разработка правил о конкуренции на уровне арабских государств можно рассматривать как один из экономических приоритетов в создании широкой арабской зоны свободной торговли или в применении "свобод воздуха" среди арабских стран.

4.2 Проведенное Лигой арабских государств исследование законодательства и политики арабских стран в области конкуренции свидетельствует о необходимости наличия ясной и четкой политики по вопросам конкуренции для поддержания коммерческого сектора и предоставления необходимых гарантий при решении будущих проблем.

4.3 Следует отметить также тенденцию к разработке правил и политики в области конкуренции на уровне арабских государств. Они уже принимают конкретную форму, поскольку Марокко и Тунис издали законы о конкуренции, а ряд других арабских государств изменили свои торговые законодательства, включив в них аналогичные тексты. Египет и Ливан также завершает работу над национальными законами о конкуренции.

4.4 Усилие в этом отношении прилагает и Лига арабских государств, которая разработала типовой текст о правилах ведения конкуренции и антитрестовских правилах. Экономический и социальный совет Лиги арабских государств недавно утвердил этот текст (11-12/9/2002) для использования государствами в качестве типового текста при разработке собственных правил о конкуренции.

4.5 Арабская комиссия гражданской авиации (АРКГА) признала, что в нынешней экономической обстановке для продолжения либерализации воздушного транспорта на желательном уровне исключительно важно иметь систему, гарантирующую добросовестную конкуренцию на рынке и предоставляющую гарантии защиты от злоупотреблений. Поэтому АРКГА сконцентрировала свои усилия на разработке программы либерализации в области воздушного транспорта среди арабских стран и механизма ее реализации. Этот механизм был одобрен на 14-м арабском совещании на высшем уровне, состоявшемся в Бейруте. Помимо правил и мер, обеспечивающих защиту от всяческих злоупотреблений, данная программа включает также основные принципы добросовестной конкуренции.

4.6 Важно, что механизм введения "свобод воздуха" в арабских странах предусматривает добросовестную конкуренцию и недопущение дискриминации в отношении перевозчиков, и в этой связи имеется необходимость в создании кодекса поведения и механизма разрешения споров. Кроме того, АРКГА включила в проект соглашения о либерализации в области воздушного транспорта (который в настоящее время готовится АРКГА для применения в многосторонних соглашениях между арабскими

государствами на первом этапе реализации программы) целый ряд связанных с конкуренцией правил, касающихся предоставления коммерческих прав, емкости, тарифов, назначения авиапредприятий и разрешения споров, а также несколько правил, направленных на гарантию осуществления этого принципа.

## 5. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

### 5.1 Конференции предлагается:

- a) просить Международную организацию гражданской авиации обновить кодекс поведения и гарантии в отношении добросовестной конкуренции с целью обеспечения участия авиаперевозчиков в международном авиатранспортном рынке и включить такие положения в типовое соглашение о воздушном сообщении;
- b) принять во внимание включение преференциальных мер в приложение к типовому соглашению о воздушном сообщении с целью гарантирования активного и устойчивого участия развивающихся стран в международном авиатранспортном рынке; и
- c) разработать механизм разрешения споров для включения в двустороннее соглашение, охватывающий все виды споров, которые могут возникать в рамках таких соглашений, включая споры, обусловленные практикой недобросовестной конкуренции.

– КОНЕЦ –