

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

Монреаль, 24–29 марта 2003 года

ПРОЕКТ ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 4.1 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Пункт 4 повестки дня. Рассмотрение глобальных рамок происходящей либерализации
Пункт 4.1 повестки дня. Механизмы, способствующие дальнейшей либерализации

4.1.1 Документация

В документе **Секретариата** (WP/18) рассматривается роль ИКАО в содействии процессу либерализации и предлагается, чтобы будущая роль ИКАО в области экономического регулирования концентрировалась на разработке основополагающих установок по экономической либерализации, на содействии процессу либерализации и оказании государствам помощи в использовании выгод либерализации в своих общих интересах. В своих отношениях с ВТО ИКАО следует и впредь акцентировать внимание на политике Организации в отношении торговли услугами, подчеркивая при этом связь и взаимозависимость между аспектами безопасности полетов, авиационной безопасности и экономического регулирования, и на усилиях Организации по оказанию помощи государствам в процессе либерализации.

В документе **Грузии** (WP/43) говорится о необходимости подготовки всеобъемлющего документа о накопленном опыте в области либерализации.

Пакистан (WP/57) указал на то, что двусторонние и многосторонние рамочные механизмы могут сосуществовать и что по достижении слаборазвитыми государствами определенного уровня развития они постепенно могут эволюционировать в многосторонние рамки.

В документе **ВТО** (WP/32) отмечается, что в целом авиаперевозки на рынках наименее развитых стран (НРС) отличаются высокая стоимость, большие затраты, низкий уровень обслуживания, что препятствует стабильному росту объемов туризма, и предлагается совместная кооперативная программа с ИКАО и другими заинтересованными сторонами по изучению возможности использования на этих рынках субсидируемых авиаперевозок (по аналогии с имеющимися в промышленно развитых странах программам маршрутов базового авиационного обслуживания и удовлетворения общественных интересов) как средства стимулирования роста объемов туризма.

В документе **МТП** (WP/35 – информационный документ) разъясняется, почему эта организация выступает за прагматический подход к различным потенциальным направлениям дальнейшей либерализации, которые можно проводить параллельно и на взаимодополняющей основе, включая либерализацию в двусторонних рамках, подход ведущего сектора, поэтапный многосторонний подход (плюрилатерализм) и полный многосторонний подход.

ИФАЛПА (WP/34 – информационный документ) разъяснила, почему в любой программе будущей работы, подготовленной Конференцией, необходимо четко признать, что служащие авиакомпаний являются участниками процесса, интересы которых должны учитываться при оценке любых предлагаемых изменений механизмов регулирования.

4.1.2 Рассмотрение вопроса

4.1.2.1 Широкую поддержку получило мнение о ведущей роли ИКАО в международном воздушном транспорте и о том, что Организация должна заниматься вопросами экономического регулирования, сосредоточив внимание на процессах либерализации и оказания государствам помощи в реализации преимуществ либерализации. ИКАО следует и впредь сотрудничать со всеми другими организациями, участвующими в процессах либерализации международного воздушного транспорта, однако ведущая роль в экономическом регулировании должна оставаться за ИКАО, компетенция которой во всех аспектах международной авиации обеспечивает скоординированный и согласованный подход. Вместе с тем некоторые государства высказали мнение о том, что другие организации, например ВТО, также призваны сыграть роль в некоторых аспектах, связанных с деятельностью воздушного транспорта.

4.1.2.2 Содействие ИКАО либерализации, которое позволило бы каждому государству самостоятельно определять направление и темпы этого процесса, было признано более предпочтительным, нежели многосторонний подход. Отмечалось, что ВТО не обеспечивает эффективного форума развивающимся государствам для проведения постепенной, последовательной и упорядоченной либерализации при стабильном участии в международном воздушном транспорте. В то же время было высказано мнение о том, что ВТО и приложение ГАТС по услугам воздушного транспорта открывают еще один канал либерализации воздушного транспорта, который не следует игнорировать, и что ИКАО должна позитивно сотрудничать с этой организацией в расширении либерализации.

4.1.2.3 Участники Конференции в целом поддержали мысль о будущей роли ИКАО как форума государств для обмена правами доступа к рынку. Этот вопрос требует дальнейшего изучения Организацией при том понимании, что использование такого механизма государствами будет добровольным и что роль ИКАО будет сводиться к предоставлению форума и оказанию содействия.

4.1.2.4 Широкую поддержку получило сформулированное в документе WP/32 предложение об изучении вопроса о субсидиях воздушному транспорту в наименее развитых странах (НРС) в целях стимулирования развития туризма и считалось, что ИКАО следует сотрудничать ИКАО с ВТО в рамках этого проекта при условии согласования предлагаемой методики.

4.1.3 Выводы

4.1.3.1 На основе представленной документации и по итогам состоявшейся дискуссии Конференция сделала следующие выводы:

- a) В течение многих лет ИКАО ведет активную работу в области экономического регулирования, поскольку государства обращаются к Организации за указаниями и помощью, в частности в связи со стремительно развивающимся процессом глобализации и либерализации авиатранспортного рынка.
- b) Роль ИКАО в области экономического регулирования необходимо переориентировать, чтобы дать глобальный толчок проведению нормативной реформы и либерализации. Принципиальные установки ИКАО, на которые полагаются государства, должны быть ориентированы именно на либерализацию, и Организации следует содействовать и помогать процессу либерализации посредством своей деятельности и в рамках оказания помощи государствам.

- c) В долгосрочной перспективе ИКАО следует изучить возможность и потенциальные выгоды использования Организации в качестве глобального центра, где ИКАО будет предоставлять государствам форум и необходимые услуги экспертов для переговоров и обмена правами доступа к рынкам на двустороннем и/или плюрилатеральном уровнях.
- d) ИКАО следует поддерживать сотрудничество со всеми организациями, проявляющими интерес или участвующими в решении глобальных вопросов регулирования, с целью обеспечения того, чтобы мандат и роль ИКАО и более широкие интересы авиационного сообщества учитывались этими органами. Кроме того, ИКАО и ее Договаривающимся государствам следует обеспечивать координацию действий с такими организациями в целях согласования усилий и недопущения дублирования на глобальном уровне. В качестве задачи первостепенной важности в своих отношениях с другими организациями, занимающимися вопросами экономического регулирования международного воздушного транспорта, ИКАО следует обеспечивать, чтобы не ставились под угрозу безопасность полетов и авиационная безопасность.

4.1.4 **Рекомендация**

4.1.5

РЕКОМЕНДАЦИЯ 4.1/1

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ, ЧТОБЫ:

- a) будущая роль ИКАО в области экономического регулирования концентрировалась на разработке принципиальных установок по экономической либерализации, позволяющих государствам самостоятельно определять направления и темпы этого процесса при обеспечении безопасности полетов и авиационной безопасности в международном воздушном транспорте. Эта роль должна также включать содействие процессу либерализации, его стимулирование и оказание государствам помощи в реализации преимуществ либерализации в своих общих интересах;
- b) в своих отношениях с ВТО ИКАО по-прежнему обращала внимание на политику Организации в отношении торговли услугами, зафиксированную в настоящее время в резолюции А33-19, подчеркивая при этом связь и взаимозависимость между аспектами безопасности полетов, авиационной безопасности и экономического регулирования, а также акцент в деятельности Организации на содействие процессу либерализации, его стимулировании и оказании помощи государствам.

– КОНЕЦ –