



Doc 9819
ATConf/5 2003

Международная организация гражданской авиации

ДОКЛАД ВСЕМИРНОЙ АВИАТРАНСПОРТНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ

Монреаль, 24–28 марта 2003 года

*Утверждено Конференцией
и опубликовано с санкции Генерального секретаря*



Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках. Всю корреспонденцию следует направлять в адрес Генерального секретаря ИКАО.

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Заказы с оплатой кредитными карточками ("Виза", "Мастеркард" или "Америкэн экспресс") направлять в адрес Штаб-квартиры ИКАО.

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit
999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: +1 (514) 954-8219 ext. 8022; Facsimile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULADYA; E-mail: sales@icao.int

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex,
Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 (2) 267-4840; Facsimile: +20 (2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA

France. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat,
92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Téléphone: +33 (1) 46 41 85 85; Fax: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016
Telephone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 332-2639

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation,
P.O.Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 (2) 622-395; Facsimile: +254 (2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe,
Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570
Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsimile: +52 (55) 52 03 27 57; Sitatex: MEXCAYA

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK

Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 302260; Facsimile: +51 (1) 640393; Sitatex: LIMCAYA

Russian Federation. Aviaizdat, 48, I. Franco Street, Moscow 121351
Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 8-23-54-52; Fax: +221 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

Slovakia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Levoté prevádzkové služby Slovenskej Republiky,
State Interprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21, Slovak Republic
Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg, Republic of South Africa
Telephone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,
Planta Tercera, Despacho 3.11, 28027 Madrid
Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo e: sssc.ventasoci@aena.es

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyae Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 (2) 537-8189; Facsimile: +66 (2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

United Kingdom. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com;
World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

2/03

Каталог изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО

Ежегодное издание с перечнем всех имеющихся в настоящее время публикаций и аудиовизуальных учебных средств.

В ежемесячных дополнениях сообщается о новых публикациях, аудиовизуальных учебных средствах, поправках, дополнениях, повторных изданиях и т. п.

Рассылаются бесплатно по запросу, который следует направлять в Сектор продажи документов ИКАО.

ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО

Кому: Президенту Совета

От: Председателя Всемирной авиатранспортной конференции

Настоящим имею честь представить доклад о работе Всемирной авиатранспортной конференции, проходившей в Штаб-квартире ИКАО с 24 по 28 марта 2003 года.



Аховалеамоемапа Фалетау
Председатель
Всемирной авиатранспортной конференции

Монреаль, 28 марта 2003 года

СОДЕРЖАНИЕ

Препроводительное письмо	(i)
Содержание.....	(iii)
Введение.....	1
Пункт 1 повестки дня. Обзор	6
Пункт 1.1 повестки дня. Условия и опыт либерализации	7
Пункт 1.2 повестки дня. Аспекты либерализации, касающиеся безопасности полетов и авиационной безопасности.....	12
Пункт 2 повестки дня. Изучение ключевых проблем регулирования при либерализации.....	15
Пункт 2.1 повестки дня. Владение авиаперевозчиками и контроль за их деятельностью.....	16
Пункт 2.2 повестки дня. Доступ к рынку.....	24
Пункт 2.3 повестки дня. Добросовестная конкуренция и гарантии.....	35
Пункт 2.4 повестки дня. Интересы потребителей.....	42
Пункт 2.5 повестки дня. Распределение продукции	45
Пункт 2.6 повестки дня. Разрешение споров.....	48
Пункт 2.7 повестки дня. Транспарентность.....	51
Пункт 3.1 повестки дня. Рассмотрение типового соглашения о воздушном сообщении (ТСВС)	54
Пункт 4.1 повестки дня. Рассмотрение глобальных рамок происходящей либерализации.....	56
Пункт 4.2 повестки дня. Декларация глобальных принципов международного воздушного транспорта.....	59
Добавление А. Выступления на открытии Конференции	65
Добавление В. Список участников.....	70
Добавление С. Перечень рабочих документов.....	88

ВВЕДЕНИЕ

Место проведения и продолжительность работы Конференции

1. Пятая Всемирная авиатранспортная конференция на тему "Проблемы и возможности либерализации" (ATConf/5) была созвана в Монреале 24 марта 2003 года в зале заседаний Ассамблеи Штаб-квартиры Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Конференцию открыл Президент Совета ИКАО д-р Ассад Котайт; на открытии выступила также председатель Авиатранспортного комитета г-жа А. Макгинли. Генеральный секретарь г-н Р.К. Коста Перейра приветствовал участников и представил сотрудников секретариата Конференции. Выступления, сделанные на открытии, приводятся в добавлении А. Конференция завершила работу 28 марта 2003 года.

Повестка дня

2. Конференция приняла следующую повестку дня, которая была утверждена Советом и представлена в документе ATConf/5-WP/1:

1. ОБЗОР

- 1.1 **Условия и опыт либерализации.** Основные концепции и подходы; проблемы регулирования и коммерциализации деятельности авиаперевозчиков, аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания; выгоды и недостатки; влияние широкой регулятивной среды, включая политику в области торговли, трудовых отношений и социальную политику.
- 1.2 **Аспекты либерализации, касающиеся безопасности полетов и авиационной безопасности.** Последствия коммерциализации, передачи функций внешним сторонам и транснациональных коммерческих соглашений для безопасности полетов и авиационной безопасности.

2. ИЗУЧЕНИЕ КЛЮЧЕВЫХ ПРОБЛЕМ РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРИ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ

- 2.1 **Владение авиаперевозчиками и контроль за их деятельностью.** Альтернативные критерии назначения и санкционирования; иностранные (зарубежные) инвестиции; право учреждения; государственная принадлежность воздушных судов.
- 2.2 **Доступ к рынку.** Коммерческие права (главным образом за рамками третьей и четвертой "свобод воздуха", но включая, в частности, вопросы гибкости в использовании маршрутов и эксплуатационной гибкости); емкость/частота; доступ к аэропортам и распределение "окон"; альянсы авиакомпаний, совместное использование кодов и франчайзинг; лизинг; конкретные аспекты, касающиеся грузовых и срочных перевозок, а также перевозок различными видами транспорта.
- 2.3 **Добросовестная конкуренция и гарантии.** Гарантии против антиконкурентной практики (например, в сфере ценообразования, предоставления емкости, продажи и маркетинга);

применение законов/политики в области конкуренции (включая последствия для многосторонних соглашений о сотрудничестве между авиаперевозчиками); стабильность авиаперевозчиков и гарантии обслуживания (включая предоставление государственной помощи); преференциальные меры для развивающихся стран и их эффективное участие.

- 2.4 **Интересы потребителей.** Права и обязанности потребителей (включая условия перевозки); меры защиты интересов потребителей.
- 2.5 **Распределение продукции.** Коммерческое присутствие; электронная торговля между коммерческими предприятиями и клиентами (B2C) (в том числе посредством автоматизированных систем бронирования и Интернета).
- 2.6 **Разрешение споров.** Альтернативные механизмы урегулирования разногласий и их взаимосвязь (в контексте двусторонних, региональных и многосторонних соглашений).
- 2.7 **Транспарентность.** Регистрация соглашений/договоренностей (включая обязательства по статье 83 Конвенции о международной гражданской авиации) и доступ к информации.

3. РАССМОТРЕНИЕ ТИПОВОГО СОГЛАШЕНИЯ О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ

- 3.1 Всеобъемлющее типовое соглашение о воздушном сообщении, предлагающее альтернативные подходы для использования государствами по их усмотрению (выборочно или полностью) в контексте двусторонних, региональных или многосторонних отношений.

4. РАССМОТРЕНИЕ ГЛОБАЛЬНЫХ РАМОК ПРОИСХОДЯЩЕЙ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ

- 4.1 **Механизмы, способствующие дальнейшей либерализации.** Роль и будущая программа работы ИКАО; отношения с другими международными организациями (многосторонними и региональными, правительственными и неправительственными).
- 4.2 **Декларация глобальных принципов международного воздушного транспорта.** Принятие декларации на основе заблаговременно подготовленного проекта текста, но с учетом результатов дискуссии по всем вышеуказанным пунктам повестки дня.

Структура и правила процедуры

3. Конференция работала в качестве одного органа и провела 10 заседаний. Официальному рассмотрению повестки дня предшествовал подготовительный семинар, проведенный в субботу, 22 марта, и в воскресенье, 23 марта, на котором в неофициальной обстановке были затронуты основные вопросы, вынесенные на Конференцию, а сама Конференция начала свою работу в понедельник, 24 марта.

4. В качестве правил процедуры были использованы *Постоянные правила процедуры для совещаний в области воздушного транспорта* (Doc 8683-AT/721). Действие правила 26, которое предусматривает подготовку кратких протоколов, было приостановлено Советом.

Состав участников

5. На Конференции были представлены следующие 145 Договаривающихся государств ИКАО:

Австралия	Индия	Нигер
Австрия	Индонезия	Нигерия
Азербайджан	Иордания	Нидерланды (Королевство)
Алжир	Иран	Новая Зеландия
Ангола	Ирландия	Норвегия
Антигуа и Барбуда	Исландия	Объединенная Республика
Аргентина	Испания	Танзания
Армения	Италия	Объединенные Арабские
Афганистан	Кабо-Верде	Эмираты
Барбадос	Камбоджа	Оман
Бахрейн	Камерун	Пакистан
Беларусь	Канада	Панама
Белиз	Катар	Парагвай
Бельгия	Кения	Перу
Бенин	Китай	Польша
Болгария	Колумбия	Португалия
Боливия	Корейская Народно-	Республика Корея
Ботсвана	Демократическая	Республика Молдова
Бразилия	Республика	Российская Федерация
Бруней-Даруссалам	Коста-Рика	Руанда
Буркина-Фасо	Кот-д'Ивуар	Румыния
Бурунди	Куба	Самоа
Бутан	Кувейт	Саудовская Аравия
Бывшая югославская	Кыргызстан	Сейшельские Острова
Республика Македония	Латвия	Сенегал
Венгрия	Лесото	Сент-Китс и Невис
Венесуэла	Ливан	Сент-Люсия
Вьетнам	Ливийская Арабская	Сербия и Черногория
Габон	Джамахирия	Сингапур
Гаити	Литва	Словакия
Гамбия	Люксембург	Словения
Гана	Маврикий	Соединенное Королевство
Гватемала	Мадагаскар	Соединенные Штаты Америки
Гвинея	Малави	Судан
Германия	Малайзия	Суринам
Гондурас	Мали	Таиланд
Греция	Мальдивы	Того
Дания	Мальта	Тонга
Демократическая Республика	Марокко	Тринидад и Тобаго
Конго	Мексика	Тунис
Доминиканская Республика	Мозамбик	Турция
Египет	Монако	Уганда
Замбия	Монголия	Узбекистан
Зимбабве	Намибия	Украина
Израиль	Непал	Уругвай

Фиджи	Чешская Республика	Эстония
Финляндия	Чили	Эфиопия
Филиппины	Швейцария	Южная Африка
Франция	Швеция	Ямайка
Хорватия	Шри-Ланка	Япония
Чад	Эквадор	

6. На Конференции в качестве наблюдателей присутствовали следующие 26 делегаций:

Арабская комиссия гражданской авиации (АРКГА)
 Ассоциация международного права (АМП)
 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА)
 Всемирная организация по туризму (ВОТ)
 Всемирная торговая организация (ВТО)
 Всемирный банк
 Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА)
 Европейская организация по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ)
 Европейское сообщество (ЕС)
 Западноафриканский экономический и валютный союз (ЗЭВС)
 Латиноамериканская ассоциация воздушного и космического права (АЛАДА)
 Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА)
 Межгосударственный авиационный комитет (МАК)
 Международная ассоциация авиаперевозчиков (ИАКА)
 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)
 Международная ассоциация по грузовым воздушным перевозкам (МАГВП)
 Международная организация труда (МОТ)
 Международная торговая палата (МТП)
 Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА)
 Международная федерация транспортников (МФТ)
 Международный совет аэропортов (МСА)
 Общий рынок для Восточной и Южной Африки (КОМЕСА)
 Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)
 Палестина
 Секретариат Карибского сообщества (КАРИКОМ)
 Экономическая комиссия для Африки (ЭКА)

7. Список участников Конференции приводится в добавлении В.

Должностные лица Конференции

8. Были избраны следующие должностные лица:

Председатель Конференции	–	г-н А. Фалетау (Тонга)
первый заместитель Председателя	–	г-н Г. Донадиле (Аргентина)
второй заместитель Председателя	–	г-н Н. Кавадас (Греция)

Секретариат

9. Обязанности секретаря Конференции исполнял директор Авиатранспортного управления г-н М. Эламири, а обязанности заместителя секретаря – г-н Дж.Д. Гантер, начальник Секции экономической политики. Обязанности помощников секретаря исполняли: г-н Ю.В. Ван, г-жа М. Булос, г-н Т. Хасегава и г-н К.Х. Дадли. Административное управление и взаимодействие с Авиатранспортным управлением обеспечивал г-н Р.И.Р. Аберат, подготовкой бюллетеней Конференции занимался г-н Л. Фонсека, координацию подготовки документов и общий контроль над ними осуществляла г-жа А. Фаш-Ледингам, координацию представления полномочий – г-н З. Анвар, координацию работы на web-сайте – г-жа С. Жозеф, а секретарский надзор осуществляли г-жа С. Брейн и г-жа Дж. Нуну. Заместитель директора Авиатранспортного управления г-н К.Б. Лайл выполнял роль советника на Конференции.

10. Административное обслуживание Конференции осуществлялось под руководством г-н А.П. Сингха, директора Административного управления, г-ном М. Бланшем, начальником Секции обслуживания конференций и помещений, г-жой А. Крейг, сотрудником Сектора контроля за документацией, и г-ном С. Готье, старшим сотрудником Сектора внутреннего распространения. Перевод осуществлялся под руководством г-на Ю.Н. Беяева, начальника Отдела переводов и публикаций, помощником которого была г-жа Р.Дж. Эзрати, начальник Секции синхронного перевода.

Документация

11. Перечень документации, относящейся к работе Конференции, приводится в добавлении С.

Пункт 1 повестки дня. Обзор**1.0.1 Документация**

Секретариат (WP/2) кратко описал историю созыва Конференции, подготовку, проведенную Секретариатом, и некоторые организационные и процедурные аспекты проведения Конференции.

Секретариат (WP/4) описал задачу Конференции на фоне событий, происходящих в отрасли и в сфере регулирования, и пояснил основные задачи в рамках ее повестки дня, а также ожидаемые от Конференции результаты.

1.0.2 Дискуссия

1.0.2.1 С самого начала Конференции ее участники заявили о широкой поддержке постепенной, прогрессивной и обеспеченной гарантиями либерализации и высказались за то, что настоящая Конференция должна сосредоточить внимание на вопросе "как" осуществлять либерализацию международного воздушного транспорта, а не на вопросе "следует ли делать это".

1.0.2.2 Значение термина "постепенная и прогрессивная либерализация" было уточнено ссылкой на рекомендацию Четвертой Всемирной авиатранспортной конференции 1994 года (ATConf/4), в соответствии с которой каждое государство "определяет свой путь и свои темпы изменений в сфере регулирования международного воздушного транспорта" с "общей целью обеспечения постепенного, поступательного, упорядоченного и гарантированного процесса перехода к доступу к рынку". Кроме того, цель настоящей Конференции состоит, в частности, в определении "рамков прогрессивной либерализации". Вопрос о том, что составляет "постепенную и прогрессивную либерализацию", будет решаться каждым государством.

1.0.2.3 В процессе либерализации необходимо учитывать различия между государствами, различия в размерах и конкурентноспособности авиакомпаний, различия в авиатранспортной инфраструктуре и финансовых ресурсах, с тем чтобы обеспечить эффективное и устойчивое участие всех государств в деятельности международного воздушного транспорта. В этом контексте данный процесс должен придавать особое значение "добросовестной", а не "свободной конкуренции" в связи с обеспокоенностью о том, что неограниченная конкуренция может привести к необратимым изменениям, которые могут причинить вред международной авиатранспортной системе.

Пункт 1 повестки дня. Обзор**Пункт 1.1 повестки дня. Условия и опыт либерализации****1.1.1 Документация**

Секретариат (WP/5) представил материалы нескольких целевых исследований, где кратко описывается опыт либерализации, накопленный в заинтересованном государстве (государствах), а также соответствующий инструмент проведения анализа и распространения информации о таком опыте государств на национальном, субрегиональном, региональном или плюрилатеральном уровнях. В документе также предлагается, чтобы ИКАО продолжала разрабатывать и распространять целевые исследования для оказания помощи государствам в процессе либерализации.

Секретариат (WP/20) представил краткий обзор хода коммерциализации авиационной отрасли, включая изменения в корпоративных структурах и моделях деловой деятельности, а также коммерциализации аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания. В документе также рассматриваются последствия коммерциализации авиакомпаний, аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания в широком контексте опыта либерализации.

Франция (WP/88) изложила меры, принятые в связи с либерализацией международного воздушного транспорта во Франции в целях смягчения последствий некоторых явлений в части, касающейся перегруженности аэропортов и неблагоприятного воздействия на окружающую среду. На основе накопленного опыта в документе содержится рекомендация о желательности максимального предвидения возможных последствий либерализации воздушного транспорта.

Грузия (WP/43) призвала провести исследование по вопросам либерализации и обратилась к ИКАО с просьбой предоставить государствам наиболее реалистическую и всеобъемлющую информацию о результатах либерализации, уже имевшей место в некоторых государствах и регионах, а также о том, каким образом либерализация гражданской авиации влияет на другие секторы экономики.

Индия (WP/86) изложила меры, принятые ею в одностороннем порядке с целью либерализации авиагрузовых и чартерных туристических перевозок, и на основе накопленного опыта рекомендовала другим государствам применять такой подход в этих двух авиационных секторах.

Члены ЛАКГА (WP/98) представили обзор либерализации, происходящей в Латинской Америке, процессу которой способствует гармонизация и координация с целью обеспечения применения постепенного подхода на основе более гибких субрегиональных и двусторонних соглашений с предоставлением гарантий наименее развитым странам.

МОТ (WP/31 Revised) призвала Конференцию вновь подтвердить сделанное ею в 1994 году признание того, что рабочая сила является важной заинтересованной стороной в авиации и должна участвовать во всех дискуссиях о будущем экономическом регулировании отрасли. В документе Конференции предлагается принять рекомендации, касающиеся *Декларации МОТ об основополагающих принципах и правах в сфере труда*,

ключевой роли рабочей силы, влиянии на занятость, содействия общественному диалогу и участию и роли государства.

Секретариат (WP/23 – информационный документ) представил информацию о связи между развитием авиатранспортного сектора с общим развитием экономики, описал нынешнее состояние отрасли и сделал предположение о том, что до 2020 года общий объем пассажирских перевозок ежегодно будет возрастать на 4,3%.

Китай (WP/25 – информационный документ) представил информацию о стремительном росте авиационного сектора, играющего все более важную роль в социально-экономическом развитии и модернизации страны.

Куба (WP/54 – информационный документ) представила информацию об опыте Кубы в постепенном развитии воздушного транспорта, которое является основной характеристикой либерализации. В документе также предлагается, чтобы типовые соглашения о воздушном сообщении (ТСВС) основывались на принципе единообразного и постепенного изменения механизма регулирования, принимая во внимание различия в авиационной инфраструктуре государств-членов.

Фиджи (WP/45 – информационный документ) считала, что в условиях либерализации для обеспечения устойчивого участия Фиджи и для защиты интересов ее национального перевозчика самым лучшим и реальным методом либерализации международных воздушных сообщений Фиджи является либерализация на двусторонней, а не на многосторонней основе.

Сингапур (WP/37 – информационный документ) представил краткую информацию о либерализации воздушных сообщений, осуществляемую на Форуме азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества (АРЕС) и посредством многостороннего соглашения, и призвал государства следовать параллельным курсом либерализации воздушных сообщений и, при необходимости, рассматривать возможность применения метода поэтапной либерализации в целях обеспечения максимального движения вперед и стимулирования как можно большего числа партнеров к вступлению на путь либерализации.

Соединенные Штаты Америки (WP/67 – информационный документ) представили информацию и выводы на основе эмпирических исследований трансатлантического рынка и рынка Канада/США, которые демонстрируют благоприятное влияние либерализованных соглашений о воздушном сообщении.

Соединенные Штаты Америки (WP/90 – информационный документ) представили типовое двустороннее соглашение об "открытом небе", Многостороннее соглашение о либерализации международного воздушного транспорта между семью государствами АРЕС (соглашение "MALIAT" или "Кона") и Протокол к соглашению "Кона" в качестве полезных примеров недавно созданных инструментов либерализации.

Соединенные Штаты Америки (WP/97 – информационный документ) представили типовой акт об авиационной коммерческой деятельности, который может служить государствам гибким эталоном для разработки собственных правил, касающихся экономических аспектов гражданской авиации, и использоваться государствами на любом уровне либерализации.

53 африканских государств (WP/81 (French Rev.) – информационный документ) представили исходную информацию о либерализации в Африке, уделив основное внимание выполнению решения Ямусукро, касающегося либерализации доступа к авиатранспортным рынкам в Африке. В этом документе также упоминается об эксплуатационном опыте, связанном с политикой либерализации других регионов.

Камбоджа, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Мьянма и Вьетнам (CLMV) (WP/58 – информационный документ) представили обзор о положении дел в субрегионе CLMV и об установлении субрегионального сотрудничества CLMV в области воздушного транспорта, включая его содержание и принципы, и сообщили о своем опыте и будущих перспективах.

Члены ЕКГА и Европейского союза (ЕС) (WP/61 – информационный документ) описали опыт европейских государств в области либерализации авиатранспортного рынка, который оказался позитивным в плане предоставления средств решения многих проблем, которые стояли вначале данного процесса. В приложениях содержалась подробная информация о конкретных аспектах либерализованного рынка в различных государствах-членах.

АРЕС (WP/30 – информационный документ) описал разработку на основе консенсуса и сотрудничества восьми возможностей повышения конкурентноспособности воздушных сообщений темпами, отвечающими национальным интересам каждого государства-члена, принцип которой был одобрен в 1999 году.

Секретариат КАРИКОМ (WP/89 – информационный документ) подчеркнул инициативы КАРИКОМ в отношении либерализации своего авиатранспортного сектора в контексте принятого им обязательства о создании единого рынка и единой экономики.

ЗЭВС (WP/60 – информационный документ) представил свою общую авиатранспортную программу, основанную на серии единых действий, касающихся безопасности полетов, авиационной безопасности и инфраструктуры, направленных на либерализацию воздушных сообщений, осуществляемых в 8 африканских государствах-членах.

МТП (WP/35 – информационный документ) рассмотрела накопленный до сих пор опыт либерализации на двустороннем и региональном уровнях, которая сталкивается с такими препятствиями, как ограничения в отношении иностранных инвестиций и различия в политике в области конкуренции. В документе также подчеркиваются различные нерешенные проблемы и рассматриваются возможные пути дальнейшей либерализации, а также прагматический подход.

МОТ (WP/66 – информационный документ) представила краткую информацию о проведенном МОТ исследовании под названием *"Влияние реструктуризации гражданской авиации на занятость и социальную практику"*.

Секретариат Форума островных тихоокеанских государств (WP/72 – информационный документ) пояснил причины появления инициативы разработки соглашения островных государств Тихого океана в области воздушных сообщений (PIASA), отметил ожидаемые выгоды возможного соглашения, ответил на некоторые вопросы, поднятые на других форумах и описал следующие шаги в направлении продолжения развития единого авиационного рынка в Тихом океане.

1.1.2 Дискуссия

1.1.2.1 Конференция приняла к сведению и сочла полезной представление информации об опыте либерализации в государствах и регионах.

1.1.2.2 Опыт некоторых государств показал, что односторонняя либерализация некоторых аспектов воздушного транспорта, таких, например, как грузовые перевозки и чартерные туристические перевозки, без необходимости заключения двустороннего соглашения, применения принципа взаимности или изменения критериев владения и контроля оказалась выгодной, однако ряд других государств указали на желательность применения двусторонних подходов и принципа взаимности при осуществлении либерализации таких сообщений.

1.1.2.3 Конференция отметила, что некоторые региональные и субрегиональные подходы к либерализации оказались успешными, однако в ряде других регионов осуществлению либерализации мешали трудности с получением необходимых ресурсов для развития инфраструктуры, обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности. Некоторые государства по-прежнему предпочитают применять прагматическую двустороннюю политику в отношении либерализации, а не региональный подход.

1.1.2.4 Ряд делегатов отметили, что конкретные исследования опыта либерализации должны отражать как позитивные, так и негативные результаты данного процесса.

1.1.2.5 Было отмечено, что либерализация, включающая предоставление права на каботаж, поднимает вопросы, касающиеся признания сертификации воздушных судов и внутригосударственного налогообложения иностранных авиакомпаний, осуществляющих внутренние перевозки.

1.1.2.6 Было выражено мнение о том, что влияние реструктуризации гражданской авиации на занятость и социальную практику свидетельствует о необходимости соблюдения соответствующих трудовых норм и повышения значения квалифицированной и мотивированной рабочей силы для создания гармоничных трудовых отношений. Было отмечено, что дальнейшая либерализация отрасли может столкнуться с различной степенью сопротивления со стороны трудовых групп. В этой связи необходимо принять меры к недопущению нарушения общественного диалога и активизации роли рабочей силы в процессе либерализации.

1.1.3 Выводы

1.1.3.1 На основе представленной документации и проведенной дискуссии в рамках пункта 1.1 повестки дня об условиях и опыте либерализации Конференция сделала выводы о том, что:

- a) Метод целевого исследования опыта либерализации, несмотря на ограничения масштабов исследования, является важным инструментом проведения анализа и распространения информации об опыте государств на национальном, субрегиональном, региональном или плюрилатеральном уровнях. Целевые исследования либерализации могут оказать помощь государствам в дальнейшей разработке их методов либерализации и вариантов политики.
- b) ИКАО следует продолжать разрабатывать и распространять соответствующими средствами целевые исследования и информацию об опыте либерализации. Следует настоятельно рекомендовать государствам направлять эту информацию в ИКАО для общего распространения.

- с) На протяжении более чем десяти лет в условиях усиливающейся конкуренции возрастает уровень коммерциализации авиакомпаний, аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания. Динамичное развитие коммерциализации и процессы либерализации будут и впредь оказывать взаимное воздействие и иметь взаимные последствия.
- д) Деятельность авиакомпаний и поставщиков аэропортового и аэронавигационного обслуживания взаимосвязана, однако их коммерциализация и приватизация в условиях либерализации характеризуются рядом неоднозначных особенностей и финансовых последствий для обеих сторон. Одним из средств обеспечения стабильности в этих условиях является установление долгосрочного сотрудничества между авиакомпаниями и поставщиками обслуживания. Кроме того, важным элементом таких отношений должен быть механизм консультаций.
- е) Государствам следует заблаговременно оценивать и в максимальной степени предвидеть некоторые возможные последствия процессов либерализации воздушного транспорта для инфраструктуры и окружающей среды.
- ф) Либерализация может иметь различные последствия для рабочей силы, которая должна по-прежнему оставаться важной заинтересованной стороной в развитии авиатранспортной отрасли. Государствам следует соблюдать и выполнять *Декларацию МОТ об основополагающих принципах и правах в сфере труда** и положения связанных с ней документов и принимать необходимые меры к содействию общественному диалогу при активном участии рабочей силы в качестве средства определения новаторских и социально ответственных решений.

* Примечание Секретариата. Текст *Декларации МОТ об основополагающих принципах и правах в сфере труда* имеется на веб-сайте МОТ: <http://www.ilo.org/public/english/standarts/decl/declaration/index.htm>.

Пункт 1 повестки дня. Обзор**Пункт 1.2 повестки дня. Аспекты либерализации, касающиеся безопасности полетов и авиационной безопасности****1.2.1 Документация**

Секретариат (WP/6) рассмотрел последствия экономической либерализации для безопасности полетов и авиационной безопасности и затронул конкретные проблемы и варианты политики, особо остановившись на исключительной важности регулирования безопасности полетов и авиационной безопасности.

Соединенные Штаты Америки (WP/96) указали на некоторое улучшение положения в области безопасности полетов в последнее время, однако отметили опасность того, что политические события и изменения в механизмах экономического регулирования могут привести к размыванию ответственности в отношении контроля за обеспечением безопасности полетов, если не будет сохранена ясность в распределении функций и иерархии ответственности в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности.

53 африканских государства (WP/76) сделали детальный анализ последствий либерализации для безопасности полетов и авиационной безопасности в контексте содействия либерализации, обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности и призвали оказывать помощь развивающимся государствам в решении насущных проблем безопасности полетов и авиационной безопасности, в том числе путем осуществления проектов совместной разработки программы мероприятий по обеспечению безопасности полетов и сохранению летной годности (COSCAP).

Члены ЕКГА и ЕС (WP/68 – информационный документ) остановились на ряде ключевых моментов, которые необходимо учитывать при рассмотрении связанных с безопасностью полетов аспектов либерализации, и в частности на вопросе владения авиакомпаниями и контроля за их деятельностью.

1.2.2 Дискуссия

1.2.2.1 Широкую поддержку получило мнение о том, что аспекты безопасности полетов и авиационной безопасности должны играть главенствующую роль независимо от используемого типа экономического регулирования и что процесс либерализации не должен негативно отражаться на уровне безопасности полетов и авиационной безопасности. Кроме того, чрезвычайно важным моментом является доверие общественности к международному воздушному транспорту. В отношении авиационной безопасности поддержание такого доверия требует от государств и отрасли принятия энергичных мер по устранению новых видов угроз авиационной безопасности.

1.2.2.2 Было отмечено, что усилия по либерализации могут быть сведены на нет из-за отсутствия у государств достаточных ресурсов для выполнения своих обязанностей в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности; отсюда вытекает необходимость сотрудничества и оказания финансовой помощи в этой области. Международные финансовые учреждения и сама ИКАО признали такую необходимость и активно предоставляют помощь.

1.2.2.3 Была высказана обеспокоенность в связи с тем, что некоторые виды либерализации могут привести к использованию практики "удобного флага", и отмечалось, что этот момент необходимо учитывать в работе по повышению уровня безопасности полетов и авиационной безопасности, например в рамках соглашений об аренде, фрахтовании воздушных судов и обмене ими согласно статье 83 *bis* Чикагской конвенции.

1.2.2.4 В свете процессов региональной либерализации и глобальной организации мировой экономики все более сложной становится система обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, основанная на концепции одного государства. Хотя конечную ответственность за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности несет государство, региональные соглашения в области контроля за обеспечением безопасности полетов могут оказаться эффективными.

1.2.2.5 Было отмечено, что ИКАО следует провести исследование с целью выяснить, какие государства или даже назначенные регламентирующие полномочные органы лучше всего подходят для осуществления этих функций, и в конечном итоге рекомендовать поправки к существующим нормативным документам ИКАО по данному вопросу.

1.2.3 Выводы

1.2.3.1 На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по аспектам либерализации, касающимся безопасности полетов и авиационной безопасности, в рамках пункта 1.2 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- а) Экономическая либерализация имеет последствия для регулирования в области безопасности полетов и авиационной безопасности, которые должны надлежащим образом рассматриваться, по мере необходимости, на национальном, двустороннем, региональном и глобальном уровнях в целях обеспечения дальнейшего безопасного, надежного и упорядоченного развития гражданской авиации.
- б) Чикагская конвенция возлагает ответственность за соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики, связанных с обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, на Договаривающиеся государства. Независимо от каких-либо изменений в экономическом регулировании безопасность полетов и авиационная безопасность должны и впредь иметь первостепенное значение в деятельности и развитии воздушного транспорта. В условиях экономической либерализации регулирование в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности должно не только сохраняться, но и усиливаться. Меры по обеспечению соблюдения применимых стандартов безопасности полетов и авиационной безопасности и усилению нормативного контроля должны являться неотъемлемой частью гарантий либерализации.
- в) При осуществлении экономической либерализации государствам следует обеспечивать, чтобы коммерческие соображения не ставили под угрозу безопасность полетов и авиационную безопасность и чтобы в отношении всех сторон, участвующих в любых либеральных соглашениях, устанавливались четкие сферы ответственности и подотчетности за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности. Независимо от формы механизмов экономического регулирования необходимо иметь четко определенную контактную точку несения ответственности за осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности в ясно указанном Договаривающемся государстве ИКАО или другом регламентирующем

полномочном органе, назначенном этим государством, для любого конкретного полета воздушного судна.

- d) ИКАО следует и впредь играть ведущую роль в выработке глобальной стратегии регулирования и контроля в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности как на постоянной основе, так и в контексте содействия проведению реформы экономического регулирования. Изменяющиеся условия регулирования и эксплуатации международного воздушного транспорта требуют разработки новых механизмов регулирования, способных адаптироваться к таким изменениям и учитывать связанные с ними проблемы. До создания таких новых механизмов регулирования в промежуточный период необходимо принимать меры к продолжению эффективного функционирования существующей системы регулирования в области безопасности полетов и авиационной безопасности. Решение этой задачи требует постоянного международного сотрудничества и совместных усилий всех Договаривающихся государств, региональных авиационных органов, отрасли, а также всех других заинтересованных сторон, участвующих в деятельности гражданской авиации.
- e) Учитывая, что многие развивающиеся страны не располагают достаточными людскими и финансовыми ресурсами, необходимыми для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности в процессе либерализации, необходимо использовать все возможности для оказания этим государствам помощи в улучшении системы контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности и устранении недостатков, выявленных в ходе проводимых ИКАО проверок в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности, включая взносы по линии механизма ИКАО по обеспечению авиационной безопасности, Программу технического сотрудничества ИКАО, Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) и поддержку других дополнительных региональных и международных механизмов (включая проекты COSCAP и аналогичные проекты совместной разработки).
- f) ИКАО следует провести исследование с целью уточнения определения государства или государств, ответственных за контроль в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, и, возможно, рекомендовать поправки к существующим нормативным положениям в этой области.

Пункт 2 повестки дня. Изучение ключевых проблем регулирования при либерализации

2.0.1 Документация

Секретариат (WP/22) представил проект пересмотренного варианта *Руководства по регулированию международного воздушного транспорта* (Дос 9626, 1996 г.) в качестве справочного материала при обсуждении вопросов по данному пункту повестки дня.

Пункт 2 повестки дня. Изучение ключевых проблем регулирования при либерализации
Пункт 2.1 повестки дня. Владение авиаперевозчиками и контроль за их деятельностью

2.1.1 Документация

Секретариат (WP/7) рассмотрел действия по использованию альтернативного критерия доступа к рынку (в дополнение к традиционному критерию национального владения и контроля за деятельностью авиаперевозчиков), а также проблемы и варианты политики либерализации владения и контроля. В его документе предлагался новый факультативный критерий доступа авиакомпаний к рынку (в дополнение к существующим одобренным ИКАО вариантам национального владения и "общности интересов"), связанный с основным местом деятельности и эффективным нормативным контролем со стороны назначающего государства. Предложенные выводы и рекомендации для действий Совета и ИКАО были призваны способствовать применению более гибких механизмов государствами, желающими идти по пути либерализации, защищая в то же время позиции всех государств и обеспечивая не только сохранение, но и повышение уровня безопасности полетов и авиационной безопасности.

Барбадос (WP/48) описал трудное финансовое положение авиакомпаний развивающихся стран и отметил их потребность в иностранных инвестициях. В его документе предлагалось в рамках дальнейшей либерализации правил на основе принципа "общности интересов" для развивающихся государств смягчить правила "преимущественного владения" и допускать назначение авиакомпаний, в которых не менее 25% акций принадлежат гражданам назначающего государства.

Новая Зеландия (WP/114) предложила поправку к проекту рекомендации относительно владения авиаперевозчиками и контроля над ними.

Куба (WP/52), отметив изменения в государственном регулировании международного воздушного транспорта и опыт, накопленный предприятиями сектора, выразила надежду на то, что новые предложения Секретариата будут содействовать развитию международного воздушного транспорта безопасным, упорядоченным, последовательным и эффективным образом.

Пакистан (WP/57) считал, что критерии национального владения и контроля могут применяться более гибко в существующих двусторонних соглашениях о воздушном сообщении в каждом конкретном случае во избежание слишком радикальных изменений, которые могут привести к использованию практики "удобных флагов".

Республика Корея (WP/101) считала, что критерии национального владения и контроля являются более подходящими для двусторонних рамок авиаперевозок, тогда как критерий основного места деятельности может быть более уместным в региональных рамках. Хотя критерий основного места деятельности содержит гарантии недопущения практики "бесплатного проезда" третьих сторон, а также обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, тем не менее, по-прежнему не исключена возможность "бесплатного проезда" третьих сторон, если одно из государств региона заключит двустороннее соглашение, содержащее этот критерий, с государством за пределами региона.

Сингапур (WP/39) призвал государства к либерализации критериев владения авиаперевозчиками и контроля над ними и подчеркнул важность открытого подхода государств и проведения консультаций с целью понять и определить способы решения их специфических проблем. Такой подход позволит государствам определить приемлемую компромиссную основу для адаптации существующих правовых рамок к условиям либерализации без ущерба для их интересов.

Соединенные Штаты Америки (WP/96) отметили, что в рамках любых новых режимов, меняющих традиционные правила по таким вопросам, как владение авиакомпаниями и контроль за их деятельностью, ответственность и сфера компетенции в области контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности должны оставаться ясными. Необходимо иметь четко оговоренную точку несения ответственности за безопасность полетов и авиационную безопасность, и этой точкой почти во всех случаях будет государство эксплуатанта независимо от того, в какой степени оно делегирует полномочия на осуществление своих функций другим сторонам.

53 африканских государства (WP/80) рассмотрели вопросы и варианты политики либерализации владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью, представленные Секретариатом, и высказались за принятие предложенного типового положения о назначении авиапредприятий и предоставлении им разрешений при условии включения государствами в свои законы и правила положений о "подтверждении основного места деятельности" и "подтверждении фактического нормативного контроля".

Члены АРКГА (WP/65) обосновали свою позицию в пользу либерализации традиционных критериев владения и контроля при нерегулярных пассажирских и грузовых перевозках. В отношении регулярных пассажирских и грузовых перевозок они призвали к принятию принципа либерализации владения и контроля на уровне региональных групп с использованием традиционного режима в отношениях с другими сторонами.

Греция, выступая от имени ЕС, ЕКГА и их членов (WP/84), считала, что с учетом экономического положения многих авиакомпаний, необходимости более широкого доступа к международным финансовым ресурсам для авиакомпаний и стремления авиатранспортной отрасли иметь такую же коммерческую свободу, какой пользуются другие секторы экономики, необходимо принять три ключевых принципа: 1) государствам следует удовлетворять просьбу любого другого государства, которое пожелает либерализовать свои критерии владения и контроля в одностороннем порядке или в составе группы государств, придерживающихся одинаковых убеждений; 2) с учетом надлежащих гарантий в сфере безопасности полетов следует рассматривать возможность назначения авиакомпаний, базирующихся в третьих странах; и 3) государства – члены ИКАО должны выработать общий подход к либерализации критериев владения и контроля при одновременном обеспечении и соблюдении высоких стандартов безопасности полетов.

Члены ЛАКГА (WP/99) отметили, что, несмотря на широкую дискуссию по вопросам либерализации критериев владения и контроля, каких-либо решений, приемлемых для большинства государств, пока не найдено. Особое внимание следует уделять таким проблемам, как возможность использования практики "удобных флагов", снижение стандартов безопасности полетов и авиационной безопасности, возможная утечка капитала, последствия для рынков труда, национальные требования в связи с чрезвычайными ситуациями и гарантии обслуживания, а также, в долгосрочной перспективе, антиконкурентные последствия процессов отраслевой концентрации.

ИАТА (WP/26) выступила за то, чтобы осуществить четыре шага на пути к либерализации владения авиакомпаниями и контроля за их деятельностью: 1) провести различие между коммерческим контролем, осуществляемым владельцами, и нормативным контролем, который осуществляется лицензирующим полномочным органом; 2) снять ограничения в отношении владения; 3) отнести нормативный контроль к компетенции назначающего государства (государств); и 4) осуществлять контроль за безопасностью полетов и авиационной безопасностью путем принятия и соблюдения соответствующих типовых положений ИКАО/ЕКГА.

ИАКА (WP/33) поддержала позицию ИАТА по вопросу владения и контроля, изложенную в документе WP/26.

МФТ (WP/75) выразила сомнение в тех преимуществах, о которых говорят сторонники либерализации критериев национального владения и фактического контроля, отметив, что такие действия приведут к возникновению практики "удобных флагов", получившей широкое распространение в отрасли морских перевозок. В данном документе рекомендовалось сохранить критерии национального владения и контроля в интересах стабильности, надежности и экономической безопасности воздушного транспорта, оставить в ведении государств эффективные инструменты регулирования для защиты интересов общественности в области воздушного транспорта и поручить ИКАО наметить меры по предотвращению "демпинга" в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности.

ИФАЛПА (WP/34 – информационный документ) считала, что предлагаемые изменения критериев владения и контроля не учитывают производственных и социальных последствий и что общее правило, согласно которому преимущественное владение и фактический контроль за назначенным авиапредприятием должны осуществляться гражданами назначающего государства, следует сохранить как важный механизм защиты от практики "удобных флагов", которая подрывает трудовые и социальные стандарты.

АЛАДА (WP/71 – информационный документ) признала, что вопрос о смягчении традиционных критериев преимущественного владения и фактического контроля за деятельностью авиапредприятий с целью разрешить иностранные инвестиции должен решаться с учетом законодательных требований в каждой конкретной стране, отметив при этом, что необходимо сохранить ответственность государства, в котором функционирует авиакомпания.

2.1.2 Дискуссия

2.1.2.1 Вопрос о владении авиаперевозчиками и контроле за их деятельностью считается одним из ключевых вопросов, стоящих перед Конференцией. Смягчение критериев получения доступа к рынку может принести такие преимущества, как более широкий доступ авиакомпаний к рынкам капитала, уменьшение их финансовой зависимости от правительств, получение авиакомпаниями возможностей расширения своих сетей посредством слияний и приобретений, а также улучшение экономического состояния отрасли, повышение эффективности и усиление конкуренции в международном воздушном транспорте. Вместе с тем отмечалось, что расширение этого критерия может также привести к возникновению проблем, включая проблему "бесплатного проезда" (когда авиакомпания третьей стороны использует двусторонние коммерческие права, которых не имеет ее правительство), отраслевую концентрацию, которая может привести к антиконкурентным искам против потребителей и небольших

авиакомпаний, использование практики "удобных флагов", снижение уровня безопасности полетов и авиационной безопасности, снижение стандартов на рынке труда и ослабление защиты интересов сотрудников авиакомпаний. Поэтому необходимо предусмотреть адекватные гарантии в процессе либерализации. Что касается либерализации в целом, была выражена широкая поддержка постепенным, поэтапным и упорядоченным изменениям в сфере владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью.

2.1.2.2 В то же время ряд государств высказались за сохранение традиционного критерия национального владения и контроля, особенно в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении, с тем чтобы учитывать различия в экономическом положении, рыночных условиях и конкурентоспособности авиакомпаний – участников соглашения, а также обеспечить соблюдение принципа взаимности. Было отмечено, что на протяжении многих лет имели также место случаи, когда по взаимной договоренности между партнерами в двустороннем соглашении использовались альтернативные критерии владения и контроля или вообще не использовались эти критерии.

2.1.2.3 На региональном уровне получила поддержку концепция постепенной либерализации критериев владения и контроля с использованием критерия "общности интересов" в отношении владения и контроля для региональных соглашений и традиционных критериев владения и контроля в рамках двусторонних соглашений с третьими сторонами. В то же время государства из нескольких регионов поддержали предлагаемый критерий основного места деятельности/эффективного нормативного контроля как шаг вперед по отношению к концепции "общности интересов", позволяющий обеспечить доступ к дополнительным капиталам, которых не имеется в регионе. В одном плюрилатеральном соглашении используется критерий основного места деятельности и фактического контроля без критерия владения. Небольшие островные государства, не имеющие авиакомпаний, поддержали более широкий критерий как средство привлечения иностранных авиакомпаний или привлечения капитала в том случае, если они в будущем решат создать авиакомпанию.

2.1.2.4 С учетом различий в практике и множества разных применяемых механизмов на двустороннем и региональном уровнях подробное описание предписываемых критериев, вероятно, будет малоэффективным. Например, предлагаемые критерии основного места деятельности и фактического нормативного контроля со стороны назначающего государства не учитывают слияния авиакомпаний. Требуется гибкий и добровольный подход, позволяющий каждому государству выбирать тип владения авиаперевозчиками и контроля над ними с учетом его потребностей, и допускающий, что партнер по соглашению о воздушном сообщении может сделать иной выбор. Ключевой момент состоит в предоставлении разрешения на осуществление воздушных сообщений назначенным перевозчиком, который использует иные или альтернативные критерии, если при этом гарантируется безопасность полетов и авиационная безопасность. Это позволит государствам, желающим осуществить либерализацию критериев владения авиакомпаниями и контроля над ними, сделать это, а государствам, предпочитающим придерживаться традиционных критериев владения и контроля, сохранить их.

2.1.2.5 Ввиду целого ряда имеющихся теперь вариантов, основанных на многолетней практике государств или ранее принятых ИКАО, типовая статья, предложенная в документе Секретариата, должна быть предназначена для дискреционного использования и являться одним из ряда существующих вариантов.

2.1.2.6 С учетом того, что либерализация владения авиаперевозчиками и контроля над ними может получить дополнительный импульс среди государств, придерживающихся одинаковых позиций, предложение Секретариата относительно практического механизма содействия либерализации было сочтено полезным при условии внесения некоторых изменений.

2.1.2.7 По итогам рассмотрения данного пункта Конференция сделала нижеуказанные выводы и предложила принять проект типового положения и рекомендацию.

2.1.3 Выводы

2.1.3.1 На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о владении авиаперевозчиками и контроле за их деятельностью в рамках пункта 2.1 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) Растущие и расширяющиеся процессы либерализации, приватизации и глобализации требуют модернизации регулирования условий назначения авиаперевозчиков и выдачи им разрешений для предоставления авиаперевозчикам возможности адаптироваться к быстро меняющейся среде. Несмотря на наличие определенных проблем, требующих решения, либерализация положений о владении авиаперевозчиками и контроле за их деятельностью дает определенные выгоды. Опыт либерализации в сфере владения и контроля показывает, что она может осуществляться, не входя в противоречия с обязательствами сторон по Чикагской конвенции и не подрывая характера международных воздушных перевозок.
- b) Государства широко поддерживают определенную форму либерализации положений, регулирующих порядок назначения авиаперевозчиков и выдачи им разрешений. Конкретные подходы весьма разнообразны и могут включать значительное расширение положений с выходом за рамки национального владения и контроля в ближайшем будущем, постепенное сокращение конкретных долей национального владения, внесение ограниченных изменений на определенное время в отношении некоторых типов перевозок (например, нерегулярных или грузовых), применение в пределах определенных географических регионов или просто рассмотрение в каждом конкретном случае.
- c) В связи с этим требуется гибкость соответствующих механизмов регулирования, с тем чтобы позволить всем государствам следовать выбранному ими подходу собственными темпами, учитывая при этом подходы, выбранные другими государствами.
- d) Независимо от формы и темпов либерализации, условия назначения авиаперевозчиков и выдачи им разрешений должны по-прежнему обеспечивать придание первостепенного значения безопасности полетов и авиационной безопасности и четкое определение ответственности и сферы компетенции за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности в отношении всех сторон, участвующих в либерализованных механизмах.
- e) При либерализации условий назначения авиаперевозчиков и предоставления им разрешений государства должны обеспечивать надлежащее рассмотрение проблем экономического и социального влияния, включая проблемы рабочей силы, а также в полной мере учитывать прочие потенциальные риски, связанные с иностранными инвестициями (например, утечка капитала, неопределенность в отношении гарантии обслуживания).
- f) Механизм регулирования, представленный в пункте 2.1.3.2 ниже, дает государствам практичный альтернативный вариант либерализации положений, касающихся

назначения авиаперевозчиков и предоставления им разрешений в своих соглашениях о воздушном сообщении. Дополнив другие варианты, уже разработанные ИКАО (включая принцип "общности интересов"), он будет способствовать достижению государствами общей цели постепенной либерализации регулирования. Хотя подход и направления в отношении либерализации в конечном итоге будут определять каждое государство, исходя из своих национальных интересов, использование данного механизма может способствовать расширению либерализации. Однако использование механизма государством вовсе не означает, что это государство должно изменять существующие законы или правила, касающиеся национального владения и контроля в отношении собственных перевозчиков.

- g) Учитывая, что в рамках действующих соглашений о воздушном сообщении уже обеспечивается определенная гибкость, государства могут в краткосрочном плане применять по своему усмотрению более позитивные подходы (включая согласованные действия) для содействия либерализации путем признания назначенных иностранных авиаперевозчиков, которые могут не отвечать традиционным критериям национального владения и контроля или критериям основного места деятельности и фактического нормативного контроля.
- h) Государства могут осуществлять либерализацию порядка владения авиаперевозчиками и контроля над ними на односторонней, двусторонней, региональной, плюрилатеральной или многосторонней основе.
- i) ИКАО играла и должна по-прежнему играть ведущую роль в содействии либерализации в данной области; Организация должна распространять свой инструктивный материал, постоянно следить за развитием событий и, при необходимости, дополнительно изучать основные проблемы в широком контексте постепенной либерализации.

2.1.3.2 Конференция согласилась с тем, что без ущерба для специфики региональных соглашений государствам следует надлежащим образом рассмотреть нижеуказанный проект типовой статьи в качестве варианта для использования по своему усмотрению в соглашениях о воздушном сообщении.

"Статья X. Назначение и выдача разрешения"

1. *Каждая Сторона имеет право назначить в письменной форме другой Стороне [авиапредприятие] [столько авиапредприятий, сколько она желает] для эксплуатации договорных линий [в соответствии с настоящим Соглашением], а также аннулировать или изменить такое назначение.*
2. *По получении уведомления о таком назначении и обращении назначенного авиапредприятия [сделанного в форме и способом, установленными для получения эксплуатационного разрешения [и технического разрешения] каждая Сторона с минимальной процедурной задержкой дает соответствующее эксплуатационное разрешение при условии, что:*
 - a) *назначенное авиапредприятие имеет основное место деятельности* [и постоянное местонахождение] на территории назначающей Стороны;*
 - b) *Сторона, назначающая авиапредприятие, осуществляет и поддерживает фактический нормативный контроль** за деятельностью авиапредприятия;*

- c) *Сторона, назначающая авиапредприятие, соблюдает положения, содержащиеся в статье ... (Безопасность полетов) и статье ... (Авиационная безопасность);*
 - d) *назначенное авиапредприятие отвечает другим условиям, установленным законами и правилами, обычно применяемыми к осуществлению международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.*
3. *По получении эксплуатационного разрешения, упомянутого в п. 2, назначенное авиапредприятие может в любое время начать эксплуатацию договорных линий, для которой оно таким образом назначено, при условии соблюдения данным авиапредприятием применимых положений настоящего Соглашения.*

Структурные примечания:

- i) **подтверждение наличия основного места деятельности базируется на следующем: авиапредприятие учреждено и зарегистрировано в качестве юридического лица на территории назначающей Стороны в соответствии с применимыми национальными законами и правилами, имеет значительный объем перевозок и осуществляет значительные капитальные вложения в физические средства на территории назначающей Стороны, платит подоходный налог, регистрирует и базируется там свои воздушные суда и нанимает значительное количество граждан этой Стороны в качестве управленческого, технического и эксплуатационного персонала.*

***подтверждение осуществления фактического нормативного контроля основывается на следующем, но не ограничивается этим: авиапредприятие имеет действительную эксплуатационную лицензию или разрешение, выданные лицензирующим органом, например сертификат эксплуатанта (АОС), отвечает критериям, установленным назначающей Стороной в отношении осуществления международных воздушных сообщений, таким, например, как доказательство финансового благополучия, способность удовлетворять требованию о защите общественных интересов, принятие обязательств по гарантии обслуживания и т. д.; назначающая Сторона имеет и поддерживает программу контроля в области безопасности полетов и авиационной безопасности в соответствии со стандартами ИКАО.*
- ii) *условия, изложенные в п. 2 настоящей статьи, следует также использовать в статье ... (Отмена разрешения)."*

2.1.4 Рекомендация

РЕКОМЕНДАЦИЯ 1. ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ УСЛОВИЙ ВЛАДЕНИЯ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМИ И КОНТРОЛЯ ЗА ИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) *Либерализацию порядка назначения авиаперевозчиков и предоставления им разрешений для доступа к рынку следует осуществлять по усмотрению и собственными темпами каждого государства постепенно, гибко и под фактическим нормативным контролем, особенно в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности.*

- b) Государствам при рассмотрении вопросов назначения авиапредприятий и предоставления им разрешений в рамках своих отношений в области международного воздушного транспорта гибко использовать по своему усмотрению в качестве варианта альтернативный критерий, содержащийся в типовой статье.
- c) Государства могут применять по своему усмотрению позитивные подходы (включая согласованные действия) для содействия либерализации путем признания назначенных иностранных авиаперевозчиков, которые могут не отвечать традиционным критериям национального владения и контроля. Государства, желающие либерализовать условия признания назначений иностранных авиаперевозчиков, не отвечающих требованиям положений о владении и контроле соответствующих соглашений о воздушном сообщении, могут делать это путем:
- i) опубликования индивидуальных заявлений о своей политике в отношении признания назначений иностранных авиаперевозчиков,
 - ii) опубликования совместных заявлений об общей политике и/или
 - iii) разработки юридически обязательного документа,
- обеспечивая при этом по возможности, чтобы такая политика разрабатывалась и применялась в соответствии с принципами недискриминации и неисключительного участия.
- d) Государству, назначающему авиаперевозчика, осуществлять или обеспечивать осуществление надлежащего контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности в назначенном авиапредприятии в соответствии со стандартами, установленными ИКАО.
- e) Государствам уведомлять ИКАО о своей политике, в том числе об индивидуальных или совместных заявлениях об общей политике в отношении условий признания назначения авиаперевозчиков в соответствии с соглашением о воздушном сообщении.
- f) ИКАО собирать и распространять информацию о политике, позициях или практике государств в отношении владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью.
- g) ИКАО помогать государствам или группам государств, нуждающимся в разработке или дополнительном уточнении вариантов, указанных в п. c).
- h) ИКАО продолжать следить за развитием событий в области либерализации владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью и рассматривать при необходимости связанные с ней вопросы.
-

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

Примечание. При рассмотрении данного пункта повестки дня он был разделен на три части: 1) либерализация доступа к рынку, 2) аренда воздушных судов и 3) либерализация грузовых воздушных перевозок.

ЧАСТЬ I. ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ДОСТУПА К РЫНКУ

2.2.1 Документация

Секретариат (WP/8) рассмотрел недавние события в области либерализации доступа к рынку, касающиеся обмена основными правами доступа к рынку и аэропортовых ограничений доступа к рынку. Несмотря на прогресс в области либерализации доступа к рынку, достигнутый как на двустороннем, так и на субрегиональном и региональном уровнях, Секретариат считал, что условия для заключения глобального многостороннего соглашения об обмене коммерческими правами еще не созрели. Подчеркнута проблема доступа к рынку в аэропортах с ограниченной пропускной способностью и связанные с ней вопросы распределения "окон", а также отмечено, что при либерализации доступа к рынку государства должны должным образом учитывать ограничения по пропускной способности аэропортов и долгосрочные потребности в развитии инфраструктуры.

Секретариат (WP/21) рассмотрел события в сфере либерализации, связанные с доступом к рынку, с точки зрения нормативных положений двусторонних, региональных и плюрилатеральных соглашений и договоренностей, а также с точки зрения отрасли с учетом альянсов авиакомпаний, совместного использования кодов и слияний/приобретений.

Куба (WP/51) на основе своего опыта пришла к выводу о том, что включение трех видов услуг в области воздушного транспорта в Генеральное соглашение о торговле услугами (ГАТС) не оказало большого влияния в связи с их ограниченным охватом и что применение принципа наиболее благоприятствуемой нации (MFN) для воздушного транспорта является неприемлемым. Поэтому нынешняя и будущая судьба воздушного транспорта связана с ИКАО, чьи усилия в отношении постепенной, прогрессивной и упорядоченной либерализации обеспечивают достижение соответствующего баланса интересов государств в целях обеспечения и эффективного и стабильного участия.

Грузия (WP/42) изложила свое мнение о способах обеспечения не только равных прав в отношении доступа к рынку, но и равных возможностей на основе заключения коммерческих соглашений между сильными и слабыми авиакомпаниями.

Грузия (WP/44) изложила свое мнение относительно термина "перевозка" и статуса так называемых шестой, седьмой, восьмой и девятой "свобод воздуха".

Индия (WP/85) подчеркнула проблему дисбаланса в предоставлении авиатранспортных услуг, вызванную недостатком "окон" в некоторых аэропортах, отметив, что при этом ряд аэропортов обладает достаточной пропускной способностью для обеспечения дополнительных перевозок. Такое положение противоречит основному принципу

взаимности и дополнительно осложняется запретом на ночные полеты, вводимом некоторыми государствами. Для решения данной проблемы в документе предлагалось применять преференциальный режим в процессе распределения "окон" по линии ИАТА, аналогичный тому, который в настоящее время предоставляется впервые вступающим на рынок эксплуатантам, а также отменить запреты на ночные полеты при условии строгого соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS).

Индия (WP/86) изложила меры, принятые ею по осуществлению односторонней либерализации авиагрузовых и чартерных туристических перевозок, и на основе своего опыта рекомендовала другим государствам применять аналогичный подход в этих двух авиационных секторах.

Пакистан (WP/57) пояснил свои доводы в пользу продолжения применения двустороннего подхода к предоставлению доступа к рынку без устранения концепции взаимности. В его документе отмечалась потребность в наличии механизма, позволяющего авиакомпаниям развивающихся стран получать выбранные ими "окна" в аэропортах, с тем чтобы иметь возможность обеспечивать необходимые воздушные связи между развитыми и развивающимися государствами.

Соединенные Штаты Америки (WP/50) считали, что неограниченный доступ поставщиков авиатранспортных услуг к международному рынку является ключевым компонентом в предоставлении авиатранспортному сектору возможности вносить максимальный вклад во всемирную экономику. Импульс либерализации следует поддерживать путем использования соглашений об "открытом небе" на двустороннем, региональном, плюрилатеральном и многостороннем уровнях. Перегруженность аэропортов не является существенным ограничением для заключения государствами либерализованных соглашений о воздушном сообщении. В настоящее время нет подтверждения того, что прогресс либерализации усилится путем расширения сферы применения Приложения к ГАТС об услугах в области воздушного транспорта.

Соединенные Штаты Америки (WP/96) указали на некоторое улучшение положения в области безопасности полетов в последнее время, однако отметили опасность того, что политические события и изменения в механизмах экономического регулирования могут привести к размыванию ответственности за контроль над обеспечением безопасности полетов, если не будет сохранена ясность в распределении функций и иерархии ответственности в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности.

Члены АРКГА (WP/64) предложили, чтобы ИКАО разработала руководящие принципы и правила в отношении распределения "окон", в которых следует определить необходимые средства получения "окон" в аэропортах перевозчиками, не имеющими доступа к рынкам в связи с ограниченной пропускной способностью аэропортов, учитывая при этом статью 15 Чикагской конвенции и принципы транспарентности, недискриминации и предоставления равных возможностей. ИКАО следует совместно с ИАТА разработать подробные и четкие критерии гарантии добросовестной конкуренции между авиаперевозчиками, с тем чтобы обеспечить им доступ к рынкам в аэропортах с ограниченной пропускной способностью.

Члены ЛАКГА (WP/99) описали процесс и меры обеспечения более гибкого доступа к рынкам в Латиноамериканском регионе, включая согласование стандартов выдачи эксплуатационных разрешений, постепенное и упорядоченное предоставление прав

третьей, четвертой и пятой "свобод воздуха", начиная с субрегионального и регионального уровней, и содействии осуществлению нерегулярных перевозок таким образом, чтобы они не затрагивали регулярные перевозки, а также региональные полеты между нетрадиционными аэропортами.

53 африканских государства (WP/79) высказались за постепенную либерализацию доступа к рынку на региональной основе в Африке в соответствии с решением Ямусукро 1999 года. Они не поддержали либерализацию доступа к рынку на глобальной основе, включающую неограниченное предоставление прав сверх третьей и четвертой "свобод воздуха". Основные коммерческие права должны составлять основу выдачи разрешений на производство полетов в рамках коммерческих соглашений. Авиакомпаниям третьих стран не следует предоставлять доступ к рынкам посредством этих соглашений. Для обеспечения эффективного участия африканских перевозчиков в международных воздушных перевозках им следует отдавать предпочтение, не требуя применения принципа взаимности, при распределении "окон" в аэропортах.

МСА (WP/91) полагал, что эксплуатанты аэропортов должны играть ведущую роль в процессе установления "окон" и следить за эффективным распределением "окон" между авиакомпаниями. При распределении "окон" авиакомпаниям следует предоставлять права пользования "окнами", а не права собственности.

МСА (WP/92) высказался за предоставление большей гибкости аэропортам для своевременного и эффективного с точки зрения затрат увеличения пропускной способности в целях обеспечения будущего роста объема перевозок в результате либерализации. Незамедлительное выполнение рекомендаций Конференции ИКАО по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (ANSCConf 2000), касающихся аэропортов, поможет аэропортам получить некоторые из экономических и финансовых средств, требующихся им для увеличения пропускной способности.

МСА (WP/93) сделал заключение о том, что в деле увеличения пропускной способности аэропорты, испытывающие проблемы шума, зависят от реального снижения шума в источнике, и выступил за применение более жестких стандартов сертификации воздушных судов по шуму в соответствии с Приложением 16 ИКАО.

ИАТА (WP/27) подчеркнула, что существующая координация расписаний ИАТА обеспечивает гибкое и справедливое распределение "окон" на глобальной основе и что применение национальных или региональных правил может усложнить данную систему, особенно если они будут несовместимы с глобальной системой. В данном документе отмечалось, что при любой системе распределения "окон" следует соблюдать такие принципы, как глобальная совместимость; ориентация на рынок и направленность на максимально эффективное использование пропускной способности аэропортов; транспарентность, справедливость и недопущение дискриминации и простота, практичность и экономическая стабильность.

МФТ (WP/74) выступила за то, чтобы государства активно управляли предоставлением своих коммерческих прав в целях обеспечения взаимности, баланса выгод, защиты общественных интересов и участия всех государств в осуществлении воздушных перевозок. Сферу применения ГАТС в авиатранспортном секторе расширять не следует.

Соединенные Штаты Америки (WP/90 – информационный документ) представили свое типовое двустороннее соглашение об "открытом небе", многостороннее соглашение о либерализации международных воздушных перевозок среди семи государств АРЭС (соглашение "MALIAT" и "Кона") и протокол к соглашению "Кона" в качестве полезных примеров недавно созданных механизмов либерализации.

ИФАЛПА (WP/34 – информационный документ) отметила, что аренда воздушных судов с экипажами может работать в ущерб служащим перевозчика-арендатора, особенно в том случае, когда заработная плата и пособие арендодателя ниже заработной платы и пособий арендатора или когда трудовое и социальное законодательство страны арендодателя обеспечивает меньшую защиту и предоставляет меньше прав служащим, чем законодательство страны арендатора. Поэтому в данном документе была выражена мысль о целесообразности регулирования каждым государством степени вступления своих собственных перевозчиков в договоры с перевозчиками других государств об аренде воздушных судов с экипажами.

АЛАДА (WP/71 – информационный документ) признала невозможным осуществление в среднесрочном плане радикальных изменений в обмене правами доступа к рынку и считала необходимым установить переходный период, позволяющий иметь региональные структуры коммерческих переговоров.

2.2.2 Дискуссия

2.2.2.1 Конференция отметила, что предоставление государствам возможности осуществлять либерализацию доступа к рынку собственными темпами, в выбранном ими направлении и на основе постепенного и упорядоченного процесса дает позитивные результаты в области либерализации международного воздушного транспорта и позволяет избегать неограниченного доступа к рынку, который может привести к применению практики недобросовестной конкуренции доминирующими перевозчиками. Несмотря на определенные риски, небольшие страны, получающие для своих авиакомпаний свободный доступ к крупным рынкам на основе соглашений об "открытом небе", извлекают значительные выгоды в области торговли и туризма. Важно учитывать, что доступ к рынку связан не только с предоставлением коммерческих прав; он означает также необходимость либерализации провозной емкости, ценообразования, нерегулярных перевозок и соответствующих видов обслуживания, таких как совместное использование кодов, наземное обслуживание и автоматизированные системы бронирования.

2.2.2.2 Были высказаны разные точки зрения по проблеме отсутствия у авиакомпаний возможности осуществлять коммерческие права ввиду нехватки аэропортовых "окон". Некоторые развивающиеся страны стремились к получению льгот при распределении "окон", в то время как другие государства выступали за применение системы ИАТА, обеспечивающей общие условия для всех государств. Было отмечено, что устранение запретов на ночные полеты повысит пропускную способность аэропортов и поможет решить проблему невозможности осуществления авиакомпаниями коммерческих прав в некоторых аэропортах. Однако это создаст сложные экологические проблемы в данных аэропортах. ИКАО опубликовала исследование *Нормативные аспекты выделения "окон" на прилет и вылет рейсов в международных аэропортах* (циркуляр 282, 2001 год). Было предложено, чтобы ИКАО провела дополнительное исследование, которое позволило бы определить средства получения для перевозчиков "окон" в аэропортах, с тем чтобы они имели доступ к рынкам в аэропортах с ограниченным количеством "окон", учитывая при этом статью 15 Конвенции и принципы транспарентности, недискриминации и предоставления равных возможностей.

2.2.2.3 Было поддержано мнение о нецелесообразности распространения действия приложения к ГАТС по услугам в области воздушного транспорта на другие услуги, помимо трех охватываемых в настоящее время, однако некоторые государства видели определенную пользу во включении других видов услуг, считая это средством поощрения конкуренции.

2.2.2.4 Было выражено общее согласие с тем, что ИКАО должна по-прежнему играть ведущую роль в разработке основного инструктивного материала по вопросам регулирования международного воздушного транспорта.

2.2.3 Выводы

2.2.3.1 На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о либерализации доступа к рынку в рамках пункта 1.2 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) После Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/4) 1994 года достигнут значительный прогресс в либерализации доступа к рынку, особенно на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях. Важно отметить, что в целом государства стали более открыто и восприимчиво относиться к идеям либерализации, причем многие из них применяют активный, более сбалансированный подход и корректируют свою политику и практику с учетом проблем либерализации.
- b) Опыт последнего десятилетия подтверждает, что существующие двусторонние, региональные и многосторонние режимы регулирования, основанные на положениях Чикагской конвенции, могут существовать и сосуществовать, и каждый из них может использовать различные подходы к регулированию воздушного транспорта. Эти режимы по-прежнему остаются для государств той жизнеспособной и гибкой платформой, которая позволяет им двигаться в направлении либерализации с учетом конкретных потребностей, целей и условий. Рост числа соглашений об "открытом небе" и других либеральных соглашений свидетельствует об исключительной эффективности этих режимов в расширении либерализации, и этот импульс следует сохранить.
- c) Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС) имеет важное значение для либерализации и осуществления международных воздушных сообщений. Поэтому государства следует призывать к всеобщему соблюдению и применению СТМВС, а ИКАО должна по-прежнему способствовать этому.
- d) По-прежнему сложным и трудным остается вопрос осуществления закрепленного в ГАТС принципа наиболее благоприятствуемой нации (НБН) применительно к коммерческим правам. Несмотря на наличие определенной поддержки идеи расширения Приложения ГАТС по услугам в области воздушного транспорта за счет включения в него некоторых так называемых "мягких прав", а также некоторых аспектов "жестких прав", отсутствует глобальный консенсус по вопросу о том, стоит ли и как это следует делать. Также пока неясно, является ли ГАТС эффективным средством либерализации воздушного транспорта.
- e) Хотя осуществление принципа многосторонних отношений в области коммерческих прав остается целью ИКАО, условия для разработки глобального многостороннего

соглашения об обмене коммерческими правами на данном этапе еще не созрели. В этой связи государствам следует и в дальнейшем двигаться в направлении либерализации по собственному выбору и собственными темпами, применяя в соответствующих случаях двусторонние, региональные и/или многосторонние подходы. Типовые соглашения ИКАО о воздушном сообщении (ТСВС) являются подробным руководством по вариантам либерализации и подходам к ней.

- f) Перегруженность аэропортов пока не является существенным ограничением для заключения государствами либеральных соглашений о воздушном сообщении. Однако при либерализации доступа к рынку следует должным образом учитывать ограниченную пропускную способность аэропортов и долгосрочные потребности в развитии инфраструктуры. Проблемы, связанные с невозможностью осуществления авиаперевозчиками законных коммерческих прав в аэропортах с ограниченной пропускной способностью, могут, при необходимости, решаться в контексте обсуждений соответствующих соглашений о воздушном сообщении. В этой связи следует благожелательно рассматривать в соответствии с надлежащим национальным законодательством и международными обязательствами просьбы о предоставлении преференциального режима со стороны тех государств, чьи аэропорты не испытывают трудностей с выделением "окон", но чьи авиаперевозчики не могут получить "окна" в аэропортах, испытывающих такие трудности.
- g) Любая система выделения "окон" должна быть справедливой, недискриминационной и транспарентной и учитывать интересы всех сторон. Она также должна быть глобально совместимой, направленной на максимально эффективное использование пропускной способности аэропортов, простой, практичной и экономически стабильной.
- h) ИКАО следует по-прежнему внимательно следить за развитием событий в области регулирования и отраслевыми событиями, разрабатывать справочник по практическому опыту государств в деле либерализации международного воздушного транспорта и распространять соответствующую информацию среди Договаривающихся государств. ИКАО следует также продолжать обновлять действующий инструктивный материал по экономическому регулированию международного воздушного транспорта и разрабатывать при необходимости новый материал, направленный на содействие либерализации и повышение уровня гармонизации в виде, например, ТСВС.

ЧАСТЬ II. АРЕНДА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

2.2.4 Документация

В документе Секретариата (WP/9) говорилось о все более важной роли аренды воздушных судов при использовании доступа к рынку, приводилось описание нормативных подходов к этой практике, применяемых государствами, отмечались потенциальные проблемы в сфере безопасности полетов и пути их решения и предлагался типовой механизм регулирования, охватывающий аспекты безопасности полетов и экономические аспекты этой практики.

ИАКА (WP/33) указала на важность предоставления авиакомпаниям свободы выбора при аренде воздушных судов – с экипажем или без экипажа, при условии соблюдения основных требований безопасности полетов.

МФТ (WP/73) рекомендовала, чтобы государства применяли ограничительный подход к аренде, за исключением тех случаев, когда вопросы, имеющие значение для лиц на борту воздушных судов (пассажиров и членов экипажа) и связанные с незаконным вмешательством, страхованием, применимостью трудового законодательства и применимой юрисдикцией, полностью решены с обеспечением высочайшего уровня безопасности полетов и защиты лиц на борту воздушного судна. Следует запрещать осуществление коммерческих прав, которые не предоставлялись и не санкционировались.

2.2.5 Дискуссия

2.2.5.1 Было отмечено, что практика аренды предоставляет определенную гибкость и преимущества авиакомпаниям во всех государствах, хотя высказывалась обеспокоенность в отношении авиакомпаний с большим количеством воздушных судов, арендуемых с экипажем (обычно у других авиакомпаний), а также в связи с возможностью "размывания" сфер компетенции по вопросам безопасности полетов и авиационной безопасности. В соглашениях об аренде, фрахтовании и обмене воздушными судами, заключаемых согласно статье 83 *bis* Чикагской конвенции и в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении могут рассматриваться некоторые аспекты безопасности полетов. Необходимо также обеспечивать, чтобы практика аренды воздушных судов с экипажем не приводила к использованию авиакомпаниями коммерческих прав, которые не были санкционированы.

2.2.5.2 Предложенная Секретариатом в документе WP/9 типовая статья об аренде была одобрена в принципе, хотя следует иметь в виду, что она предназначена для факультативного использования государствами по своему усмотрению и некоторые аспекты в ней требуют уточнения.

2.2.6 Выводы

2.2.6.1 На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу об аренде воздушных судов в рамках пункта 2.2 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) Аренда (как с экипажем, так и без экипажа) предоставляет значительные преимущества авиаперевозчикам, позволяя расширить и разнообразить воздушные сообщения, и открывает возможности для создания новых перевозчиков. Однако при этом также возникают проблемы экономического регулирования и безопасности полетов, которые требуют решения.
- b) Государствам следует, по мере необходимости, пересматривать свои положения, регулирующие использование арендуемых воздушных судов для выполнения международных авиаперевозок на их территорию или с их территории, а также четко определять, кто несет ответственность за осуществление контроля и соблюдение минимальных стандартов в области обеспечения безопасности полетов, путем включения соответствующих положений в свои соглашения о воздушном сообщении или заключения договоренностей, предусмотренных в статье 83 *bis* Чикагской конвенции. Для этих целей могут использоваться положения документа ИКАО

"Руководство по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации" (циркуляр 295, 2003 г.).

- с) ИКАО следует предоставить Договаривающимся государствам, для факультативного использования по своему усмотрению, типовую статью об аренде, предложенную Секретариатом, внося в нее изменения и пояснительные примечания с целью:
- i) уточнить значение термина "соответствующий полномочный орган",
 - ii) провести четкое различие между воздушными судами, арендуемыми "с экипажем" и "без экипажа" и
 - iii) учесть вариант целевой краткосрочной аренды воздушных судов с экипажем.

ЧАСТЬ III. АВИАГРУЗ

2.2.7 Документация

Секретариат (WP/10) рассмотрел в своем документе особенности международных грузовых воздушных перевозок и режим их регулирования государствами, а также вопрос о необходимости проведения реформы в сфере регулирования и предложил меры по расширению либерализации данного сектора.

Индия (WP/86) осветила в своем документе принятые ею меры по односторонней либерализации авиагрузовых перевозок и на основе своего опыта рекомендовала другим государствам применять такой подход в этом авиационном секторе.

Республика Корея (WP/100) подчеркнула необходимость сбалансированной либерализации грузовых воздушных перевозок, которые вначале будут выполняться с коммерческими правами третьей и четвертой "свобод воздуха". Если в грузовом секторе будет осуществляться либерализация коммерческих прав по пятой и седьмой "свободам воздуха", то ради достижения баланса между заинтересованными государствами следует также включить и восьмую "свободу".

Сингапур (WP/38) в своем документе описал преимущества либерализации авиагрузовых перевозок и предложил поэтапный многосторонний или плюрилатеральный подход, включающий три элемента: 1) назначенные авиаперевозчики осуществляют коммерческие права третьей–седьмой "свобод воздуха" при чистогрузовых авиаперевозках, выполняемых на регулярной или нерегулярной основе; 2) отказ от дискриминационного подхода к перевозчикам в плане доступа к наземным средствам, таможенной очистке и другим видам обслуживания и предоставление им возможности заключения кооперативных соглашений, включая соглашения о совместном использовании кодов; и 3) установление конкретных сроков в процессе поэтапной и постепенной многосторонней либерализации авиагрузовых перевозок с учетом специфики условий и уровня развития экономики в различных странах. Такая многосторонняя либерализация авиагрузовых перевозок может быть осуществлена независимо от либерализации пассажирских авиаперевозок.

Соединенные Штаты Америки (WP/49), отметив в своем документе, что многие действующие в настоящее время соглашения о воздушных сообщениях не обеспечивают

коммерческой и эксплуатационной гибкости, которые необходимы для максимального удовлетворения потребностей пользователя, как, к примеру, это предусматривается в соглашениях об "открытом небе", заявили о своей готовности следовать курсом либерализации авиагрузовых перевозок независимо от либерализации пассажирских авиаперевозок, что, однако, является целесообразным в том случае, если это не препятствует либерализации пассажирского сектора. Кроме того, особую озабоченность в США вызывает введение таких ограничений, как ограниченные часы работы аэропорта в ночное время, что особенно неблагоприятно сказывается на выполнении авиагрузовых перевозок, и поэтому государствам в первую очередь не следует предпринимать таких действий и осуществлять сбалансированный подход к регулированию авиационного шума в соответствии с резолюцией А33-7.

53 африканских государства (WP/79) считали, что в ходе любого процесса либерализации грузовых воздушных перевозок должны учитываться реальные уровни развития экономики, ресурсы, размеры и конкурентоспособность африканских авиаперевозчиков и осуществляться он должен в виде постепенных, поэтапных, упорядоченных и гарантированных перемен и таким образом, чтобы при этом проводилось различие между смешанными перевозчиками, чистогрузовыми перевозчиками и объединенными перевозчиками, поскольку в отношении их действуют разные режимы регулирования, и чтобы в ходе либерализации смешанных грузовых и пассажирских перевозок применялись те же принципы, которые применяются в отношении пассажирских перевозок, и, кроме того, была обеспечена полная глобальная либерализация всех чистогрузовых и специализированных грузовых перевозок.

МСА (WP/94) в своем документе выступил в защиту либерализации рынка грузовых воздушных перевозок с целью содействовать оптимальному использованию пропускной способности аэропортов и воздушного пространства, стимулирования мировой торговли и создания рабочих мест, так как при этом рыночные силы будут определять потоки грузов в условиях взаимозависимого глобального рынка.

МАГВП (WP/83) считала, что в первую очередь следует заняться либерализацией чистогрузовых авиаперевозок и делать это независимо от предложений по либерализации пассажирских авиаперевозок, так как такие авиаперевозки осуществляются в соответствии с отличающимися от грузовых перевозок экономическими принципами, и быстрая либерализация грузовых перевозок положительно скажется на развитии всей мировой экономики. Авиапредприятиям, осуществляющим смешанные перевозки, следует, как правило, также предоставлять право на выполнение перевозок одновременно груза и пассажиров.

МТП (WP/36 – информационный документ), отметив, что осуществление всеобщей либерализации воздушного транспорта является долгосрочной целью, заявила, что в ближайшей перспективе следует рассмотреть вопрос о заключении соглашения о выполнении грузовых воздушных перевозок. Успешное заключение такого соглашения о выполнении грузовых воздушных перевозок, возможно, проложит дорогу к либерализации всего сектора воздушного транспорта, хотя для этого необходимо, чтобы все заинтересованные стороны способствовали этому на национальном, региональном и международном уровнях.

Секретариат ОЭСР (WP/59 – информационный документ) представил в своем документе информацию о результатах проведенного секретариатом ОЭСР изучения вопроса о

реформировании режима регулирования грузовых воздушных перевозок и предложил всеобъемлющий пакет мер по либерализации грузовых воздушных перевозок для использования как на двусторонней, так и на многосторонней основе.

2.2.8 Дискуссия

2.2.8.1 Хотя предложенный в документе Секретариата подход к либерализации грузовых воздушных перевозок, включая меры, касающиеся чистогрузовых авиаперевозок, нашел широкую поддержку, тем не менее в ряде выступлений делегатов прозвучала озабоченность тем, что широкая либерализация чистогрузовых перевозок может неблагоприятно сказаться на выполнении смешанных перевозок (пассажиров и груза). Кроме того, было высказано мнение о том, что соглашение об "открытом небе" является оптимальным средством либерализации грузовых воздушных перевозок.

2.2.8.2 Делегаты высказывали различные мнения относительно полезности односторонней либерализации грузовых воздушных перевозок; и хотя некоторые государства уже осуществили это, тем не менее высказывались опасения, что это может вызвать недоразумения в процессе либерализации, и поэтому некоторые государства предпочитают осуществлять либерализацию на двусторонней основе в целях обеспечения взаимности.

2.2.8.3 В выступлениях делегатов указывалось на необходимость изменения текста предложенного приложения по грузовым воздушным перевозкам с той целью, чтобы предусмотреть случаи, когда авиакомпаниям, выполняющим чистогрузовые авиаперевозки, не разрешается непосредственно эксплуатировать другие виды транспорта, когда авиаперевозчики должны представлять на утверждение свои тарифы на перевозки грузов, а также случаи, когда авиакомпании, выполняющие грузовые перевозки, не могут осуществлять самообслуживание из-за физических ограничений, связанных с соображениями безопасности полетов и авиационной безопасности в аэропорту. Было также принято решение, что учет требований к обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности является важным аспектом либерализации авиагрузовых перевозок и что с этой целью государства могут применять соответствующие SARPS ИКАО, а также использовать двусторонние, региональные и многосторонние соглашения.

2.2.8.4 Было предложено, чтобы ИКАО представила информацию об опыте либерализации в государствах грузовых воздушных перевозок.

2.2.9 Выводы

2.2.9.1 На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о грузовых воздушных перевозках в рамках пункта 2.2 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) грузовые воздушные перевозки, и в частности чистогрузовые авиаперевозки, следует рассматривать в свете ускоренной либерализации и проведения реформы регулирования и исходить при этом из их особенностей, характера деятельности отрасли грузовых воздушных перевозок и потенциальных торговых и экономических выгод, которые могут быть получены в результате такой реформы;
- b) государствам следует рассмотреть возможность либерализации чистогрузовых воздушных перевозок, используя один или несколько из следующих вариантов:

- i) осуществление односторонней либерализации доступа к рынку чистогрузовых воздушных перевозок, не требуя при этом двусторонней взаимности или проведения переговоров;
- ii) осуществление либерализации чистогрузовых воздушных перевозок путем заключения двусторонних соглашений и проведения переговоров в целях обеспечения взаимности;
- iii) использовать многосторонний/плюрилатеральный подход к либерализации чистогрузовых воздушных перевозок.

Конференция согласилась, что государствам следует рассмотреть приведенное ниже типовое приложение на предмет использования его в дальнейшем по своему усмотрению в соглашениях о воздушном сообщении.

ПРИЛОЖЕНИЕ ПО ГРУЗОВЫМ ВОЗДУШНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ

Стороны соглашаются, что:

1. *Каждое назначенное авиапредприятие, занятое выполнением международных грузовых воздушных перевозок:*
 - a) *получает недискриминационный режим в отношении доступа к производственной базе для таможенной очистки, обработки, хранения груза и упрощения формальностей;*
 - b) *при условии соблюдения местных законов и правил может использовать и/или непосредственно эксплуатировать другие виды транспорта;*
 - c) *может использовать арендованные воздушные суда при условии, что их эксплуатация осуществляется в соответствии с такими же стандартами по безопасности полетов и авиационной безопасности, какие применяются в отношении других воздушных судов назначенных авиапредприятий;*
 - d) *может заключать соглашения о совместной деятельности с другими авиаперевозчиками, включая, но не ограничиваясь ими, соглашения о совместном использовании кодов, блокировании мест и выполнении перевозок типа "интерлайн"; и*
 - e) *может устанавливать собственные грузовые тарифы, которые не требуется представлять на утверждение аэронавигационным полномочным органам каждой из Сторон (любой Стороне).*
2. *В дополнение к правам, оговоренным выше в п. 1, каждое назначенное авиапредприятие, занятое выполнением чистогрузовых авиаперевозок на регулярной или нерегулярной основе, может выполнять авиаперевозки из пункта отправления и назначения на территории одной из Сторон (каждой Стороны) без ограничений в отношении частоты авиаперевозок, провозной емкости, выбора маршрута, типа воздушного судна и пункта отправления или назначения груза.*

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

Примечание. При рассмотрении данного пункта повестки дня он был разделен на две части: 1) гарантии обеспечения добросовестной конкуренции и 2) стабильность и участие.

ЧАСТЬ I. ГАРАНТИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДОБРОСОВЕСТНОЙ КОНКУРЕНЦИИ

2.3.1 Документация

Секретариат (WP/11) рассмотрел вопрос о способах обеспечения добросовестной конкуренции в условиях либерализации и считал, что в переходный период требуются меры по обеспечению соответствующих гарантий. Такие меры могут включать постепенное введение либерализации, общих законов о конкуренции и/или специфических для авиации гарантий. В данном документе было также представлено предложение относительно механизма регулирования в форме включаемой в соглашения о воздушном сообщении типовой статьи, которую государства могут использовать в качестве дополнительного средства выявления, предотвращения и устранения злоупотреблений.

Грузия (WP/40 и WP/42) представила свое мнение относительно необходимости поэтапной либерализации тарифного регулирования и необходимости оказания слабым авиакомпаниям в развивающихся странах помощи на основе заключения всеобъемлющих коммерческих соглашений.

Пакистан (WP/56) полагал, что, прежде чем осуществлять либерализацию, необходимо ввести эффективные меры обеспечения действенного участия и что необходимо разработать механизм поддержания здоровой конкуренции. В его документе рекомендовалось, чтобы Конференция установила критерии, позволяющие определять, что является демпингом провозной емкости и недостаточной провозной емкостью.

Соединенные Штаты Америки (WP/47) полагали, что одним из наиболее эффективных препятствий антиконкурентному поведению является действие обычных неискаженных рыночных сил и что эффективные механизмы уже имеются и включают общие законы о конкуренции, надлежащие переходные договоренности и прочие положения двусторонних соглашений о воздушном сообщении. Они не видели необходимости в разработке для международного воздушного транспорта специфических отраслевых механизмов гарантий.

53 африканских государства (WP/87) осветили вводимые в Африке механизмы добросовестной конкуренции, которые позволяют этому континенту в полном объеме участвовать в воздушных перевозках, и заявили о своей согласии с выводами и предлагаемой типовой статьей в документе WP/11.

Члены АРКГА (WP/70) признали важность системы, гарантирующей справедливую конкуренцию в условиях либерализации, и необходимость в кодексе поведения и механизме разрешения споров, а также предложили, чтобы ИКАО обновила Кодекс поведения и гарантии в отношении добросовестной конкуренции и разработала механизм разрешения споров для включения в ТСВС.

Члены ЛАКГА (WP/99) изложили, в частности, свою позицию по вопросу конкуренции и гарантий и полагали, что должны существовать гарантии для обеспечения справедливой и честной конкуренции при предоставлении услуг воздушного транспорта в процессе либерализации.

ИАТА (WP/28) подчеркнула важность и необходимость сохранения многосторонней системы интерлайна и призвала государства поддержать эту систему, с тем чтобы избежать ее фрагментации.

АЛАДА (WP/71 – информационный документ) отметила позицию ЛАКГА по данному вопросу и считала необходимым заключить международное соглашение о применении законов о конкуренции, с тем чтобы избежать правовой неопределенности перед лицом реализации новых сценариев открытой конкуренции.

2.3.2 Дискуссия

2.3.2.1 Было высказано большое разнообразие мнений о необходимости гарантий для обеспечения справедливой конкуренции при осуществлении государствами мер по либерализации воздушных перевозок. Одни считали, что существующего закона о конкуренции достаточно для решения этой задачи, однако другие в этой связи отмечали, что законы о конкуренции имеются ни во всех государствах и к тому же государства понимают и применяют такие законы по-разному. В качестве средства недопущения действий, подрывающих конкуренцию, назывались предварительное определение провозной емкости и двойное утверждение тарифов, а также другие предварительные и последующие меры, но вместе с тем высказывались опасения в связи с тем, что такой подход сведет на нет выгоды либерализации. Кроме того, считалось, что составление подробного директивного перечня действий, которые можно рассматривать как подрывающие конкуренцию, нецелесообразно. Предпринимавшиеся ранее попытки составить перечень условий, позволяющих дать определение антиконкурентных действий, таких как грабительское ценообразование и демпинг емкости, не привели к успеху и, как отмечалось, недобросовестная конкуренция на одном рынке может считаться приемлемой конкуренцией на другом.

2.3.2.2 Тем не менее значительное число развивающихся государств, сославшись на дисбаланс между их экономикой и авиакомпаниями и экономикой и авиакомпаниями развитых государств, считали, что необходимо разработать авиационный механизм для обеспечения добросовестной конкуренции и гарантии их эффективного и стабильного участия в международных авиаперевозках. Была выражена значительная поддержка механизма, предложенного в документе WP/11 Секретариата. Однако необходимо внимательно следить за тем, чтобы этот механизм гарантий не использовался для противодействия либерализации и не приводил к такой предшествующей либерализации практике, как предопределение провозной емкости.

2.3.2.3 Поддержку получила также идея выработки кодекса поведения для обеспечения добросовестной конкуренции, в основе которого лежали бы общие принципы. В этой связи было отмечено, что данный вопрос ранее уже рассматривался Группой экспертов по регулированию воздушного транспорта.

2.3.2.4 Была выражена поддержка в отношении сохранения глобальной многосторонней системы интерлайна ИАТА, хотя при этом было высказано мнение о том, что с ростом числа и объема операций "дешевых" авиаперевозчиков и альянсов авиакомпаний поддержка отрасли этой программы, которая занимает привилегированное место в международном сообществе, похоже, сокращается. Однако вместе с

тем также отмечалось, что число авиакомпаний участвующих в системе интерлайна, остается высоким и что предпринимаются усилия к тому, чтобы сделать ее более эффективной.

2.3.3 Выводы

2.3.3.1 На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о гарантиях обеспечения добросовестной конкуренции в рамках пункта 2.3 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) либерализация должна сопровождаться принятием соответствующих мер, гарантирующих добросовестную конкуренцию и эффективное и стабильное участие всех государств. Такие меры должны быть составной частью процесса либерализации и живым инструментом, соответствующим потребностям и стадиям либерализации. Такие меры могут включать постепенное введение либерализации, общих законов о конкуренции и/или специфических для авиации гарантий;
- b) хотя общие законы о конкуренции во многих случаях могут быть эффективным средством, но учитывая различия в режимах конкуренции, различные стадии либерализации, на которых находятся государства, и особые рамки регулирования международного воздушного транспорта, вероятно, имеется потребность в наличии чисто авиационных гарантий для предотвращения и устранения недобросовестной конкуренции в области международного воздушного транспорта. Это может быть сделано посредством определения согласованного перечня действий, составляющих антиконкурентную практику, который может использоваться (и, при необходимости, изменяться или расширяться) государствами в качестве индикатора принятия необходимых мер регулирования;
- c) в случаях, когда национальные законы о конкуренции применимы к международному воздушному транспорту, следует делать все возможное во избежание применения односторонних действий. При решении вопросов конкуренции, затрагивающих иностранных авиаперевозчиков, государствам следует должным образом учитывать проблемы других заинтересованных государств. В данном контексте сотрудничество между государствами, в особенности между антимонопольными органами, а также между такими органами и авиационными органами, является полезным средством содействия либерализации и избежания конфликтов;
- d) согласование различных режимов конкуренции остается важной задачей. В случаях возникновения споров, связанных с использованием специфических для авиации гарантий или применением законов о конкуренции, государствам следует разрешать их посредством консультаций и механизмов урегулирования разногласий, предусмотренных соответствующими соглашениями о воздушном сообщении, и, в случае применения механизмов, пользоваться существующим инструктивным материалом ИКАО о законах о конкуренции, содержащимся в документе *"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"* (Doc 9587, 1999 г.);
- e) экстерриториальное применение национальных законов о конкуренции может наносить ущерб договоренностям о сотрудничестве, которые многими считаются необходимыми для обеспечения эффективности, регулярности и жизнеспособности

международного воздушного транспорта и определенные формы которых служат интересам как пользователей, так и авиаперевозчиков. Следовательно, в случаях, когда антитрестовские законодательства или законы о конкуренции применяются к таким договоренностям, соответствующие решения должны приниматься с учетом необходимости содействовать дальнейшему развитию сотрудничества между авиаперевозчиками, включая интерлайн, если это отвечает интересам пользователей и авиаперевозчиков;

- f) ИКАО следует продолжать следить за событиями в этой области, а также с учетом эволюции либерализации обновлять свой инструктивный материал, касающийся конкуренции и гарантий.

Конференция согласилась, что государствам следует надлежащим образом рассмотреть приведенную ниже типовую статью в качестве одного из вариантов для использования по своему усмотрению в соглашениях о воздушном сообщении.

"Гарантии против применения антиконкурентной практики"

1. *Стороны соглашаются с тем, что нижеуказанная практика авиапредприятий может расцениваться как возможная практика недобросовестной конкуренции, заслуживающая внимательного рассмотрения:*
 - a) *взимание авиатарифов на маршрутах на уровнях, которые в целом недостаточны для покрытия расходов на предоставление услуг, с которыми они связаны;*
 - b) *добавление избыточной провозной емкости или частоты перевозок;*
 - c) *такая практика является не временной, а постоянной;*
 - d) *такая практика оказывает серьезное негативное экономическое влияние на другое авиапредприятие или наносит ему значительный ущерб;*
 - e) *такая практика отражает очевидное намерение или может причинить вред другому авиапредприятию, устранить или вытеснить его с рынка; и*
 - f) *поведение свидетельствует о злоупотреблении доминирующим положением на маршруте.*
2. *Если авиационные власти одной Стороны считают, что операция или операции, предполагаемые или совершаемые назначенным авиапредприятием другой Стороны, могут представлять собой недобросовестную конкуренцию согласно признакам, указанным в пункте 1, они могут обратиться с просьбой о проведении консультаций в соответствии со статьей ... (Консультации) с целью решения проблемы. Любая такая просьба сопровождается указанием причин обращения с просьбой, и такие консультации начинаются в течение 15 дней с даты подачи просьбы.*
3. *Если Стороны не могут решить проблему посредством консультаций, любая из Сторон может прибегнуть к применению механизма разрешения споров согласно статье ... (Разрешение споров) с целью урегулирования разногласий."*

ЧАСТЬ II. СТАБИЛЬНОСТЬ И УЧАСТИЕ

2.3.4 Документация

Секретариат (WP/12) рассмотрел в контексте вопроса о добросовестной конкуренции и гарантиях проблемы обеспечения стабильности авиаперевозчиков и гарантии обслуживания, включая предоставление государственной помощи/субсидий. Он, в частности, сделал вывод о том, что государства, предоставляя помощь/субсидии в целях реорганизации авиаперевозчиков и гарантии предоставления услуг, должны следить за тем, чтобы это не сказывалось отрицательно на конкуренции, принимая для этого транспарентные и эффективные меры. В документе также рассматривались нормативные меры по обеспечению эффективного и постоянного участия развивающихся стран в деятельности международного воздушного транспорта и предлагался механизм регулирования, касающийся участия и преференциальных мер, в форме рамок "приложения о переходном периоде".

53 африканских государства (WP/82) подтвердили необходимость в принимаемых на взаимной основе преференциальных мерах, которые были одобрены 32-й сессией Ассамблеи. В документе отмечается, что ситуация в развивающихся странах пока не улучшилась, несмотря на дальнейшее развитие воздушного транспорта, и в связи с этим предлагается, чтобы ИКАО разработала типовое положение о преференциальных мерах, которое облегчит их реализацию.

2.3.5 Дискуссия

2.3.5.1 Предложение подтвердить обоснованность преференциальных мер получило поддержку. Широкую поддержку получили также предложенные в документе WP/12 Секретариата меры по обеспечению стабильного участия в деятельности воздушного транспорта, хотя при этом и было высказано мнение о том, что "приложение о переходном периоде" не требуется, если тех же результатов можно добиться путем изменения существующего двустороннего соглашения или прилагаемой к нему таблицы маршрутов.

2.3.5.2 Транспарентная и неискажающая конкуренцию государственная помощь авиакомпаниям была сочтена приемлемым средством обеспечения стабильного участия в деятельности международного воздушного транспорта. Учитывая большое значение туризма для менее развитых стран, было высказано мнение о целесообразности предоставления субсидий для выполнения перевозок по основным туристическим маршрутам аналогично тому, как это делается в отношении жизненно важных перевозок или маршрутов, эксплуатируемых в интересах общества.

2.3.6 Выводы

2.3.6.1 На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о стабильности и участии в рамках пункта 2.3 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- а) В условиях перехода к либерализации или даже уже при наличии либерализованного рынка государства могут по-прежнему оказывать определенную помощь своим авиапредприятиям с целью обеспечения стабильности авиатранспортной отрасли с учетом своей законной обеспокоенности относительно гарантии обслуживания.

Однако государствам следует помнить, что предоставление государственной помощи/субсидий, дающих выгоды национальным авиаперевозчикам, которых, однако, нет у конкурентов на том же рынке, может исказить торговлю международными авиатранспортными услугами и может представлять собой практику недобросовестной конкуренции.

- b) Ввиду отсутствия приемлемого метода количественной оценки и существования разнообразных мер, не имеющих денежного выражения, точно определить весь объем государственной помощи и влияние конкретной государственной помощи на конкуренцию весьма сложно. С учетом этой сложности государствам следует признать, что любые действия против иностранных авиапредприятий, получающих государственную помощь/субсидии, могут привести к ответным действиям со стороны затронутого государства и помешать происходящей либерализации международного воздушного транспорта.
- c) В некоторых случаях государственная помощь может принести экономические и/или социальные выгоды в плане реорганизации авиаперевозчиков и гарантии предоставления услуг. Однако даже в таких случаях государствам следует принимать транспарентные и эффективные меры, сопровождающиеся ясными критериями и методиками, направленными на обеспечение того, чтобы помощь/субсидии не оказывали негативного воздействия на конкуренцию на рынке.
- d) В своих отношениях в области воздушного транспорта государствам следует рассматривать возможность определения и разрешения оказания помощи в целях обеспечения осуществления необходимых перевозок на конкретных внутренних региональных маршрутах общего пользования.
- e) Для обеспечения эффективного и стабильного участия развивающихся стран весьма важно, чтобы государства при осуществлении постепенной либерализации международного воздушного транспорта уделяли особое внимание в своих взаимоотношениях в области воздушного транспорта интересам и потребностям государств, имеющих менее конкурентоспособных авиаперевозчиков, и, при необходимости, распространяли на них преференциальные меры и меры участия. Положения о таких мерах могут быть включены в "приложение о переходном периоде" к соглашению о воздушном сообщении.

2.3.6.2 Конференция согласилась, что государствам следует рассмотреть приведенный ниже механизм регулирования, представленный в виде рамочного "приложения о переходном периоде" с пояснительными примечаниями, как один из вариантов для использования Договаривающимися государствами по своему усмотрению в соглашениях о воздушном сообщении.

ПРИЛОЖЕНИЕ О ПЕРЕХОДНОМ ПЕРИОДЕ*

Нижеуказанные меры переходного характера теряют силу (дата) или по наступлении такой более ранней даты, какая будет согласована Сторонами.

1. *Невзирая на положения статьи ... (или приложения ...), назначенное авиапредприятие (или авиапредприятия) Стороны А (или каждой Стороны) может (должно) ...*

2. *Невзирая на положения статьи ... (или приложения ...), назначенное авиапредприятие (или авиапредприятия) Стороны А (или каждой Стороны) может (должно) ... как указано ниже:*
 - a) *С (дата) по (дата) ...*
 - b) *С (дата) по (дата) ...*
3. *Невзирая на положения статьи ... (или приложения ...), нижеуказанные положения регулируют ...*

***Пояснительные примечания:**

- a) Первое положение будет использоваться в том случае, когда конкретная статья (или приложение) не будет вступать в силу незамедлительно, а будет осуществляться в ограниченном объеме в течение переходного периода. Второе положение аналогично первому, но предусматривает периоды поэтапной реализации. Третье положение будет использоваться в том случае, когда какая-либо статья (или приложение) не будет вступать в силу незамедлительно и в переходный период будет применяться другая схема.
- b) Нижеуказанный ориентировочный перечень в виде рамок приложения о переходном периоде предлагается для использования Договаривающимися государствами по своему усмотрению в двусторонних, региональных или плюрилатеральных соглашениях о воздушном сообщении: количество назначаемых авиапредприятий, критерии владения и контроля, провозная емкость и частота, маршрутные и коммерческие права, совместное использование кодов, чартерные перевозки, смешанные перевозки, тарифы, выделение ""окон"" и вопросы "деловой практики" такие, например, как наземное обслуживание. Формулировка приложения представляет собой рамки, используя которые стороны должны согласовать условия и конкретный текст. Материал о возможных мерах, касающихся участия, и преференциальных мерах содержится в документе Doc 9587.

Пункт 2 повестки дня. Изучение ключевых проблем регулирования при либерализации
Пункт 2.4 повестки дня. Интересы потребителей

2.4.1 Документация

Секретариат (WP/13) рассмотрел последние события в области защиты интересов потребителей, прежде всего касающиеся прав авиапассажиров, и, кроме того, описал различные варианты действий, которые могут предприниматься государствами и авиакомпаниями для решения этого вопроса, а именно в виде действий, направленных на повышение конкурентоспособности, взятие на себя добровольных обязательств и принятие соответствующих мер регулирования. Кроме того, в этом документе рассмотрены вопросы, касающиеся различных режимов регулирования (включая договорной режим, применяемый в отношении авиакомпании), и сделан вывод о том, что выполнение ИКАО функции по обеспечению контроля и рассылки информации по этому вопросу способствует расширению процесса согласования.

Грузия (WP/41) призвала к разработке "конвенции о правах пассажира", в которой должны быть в унифицированном виде отражены основные права пассажира.

Куба (WP/53) признала, что воздушный транспорт по своей сути несомненно является общественным видом услуг, поэтому необходимо защитить интересы пассажиров в контексте либерализации, и рекомендовала принять меры по защите пассажиров, в том что касается, в частности, авиабилетов, автоматизированных систем бронирования, совместного использования кодов, страхования и обслуживания в аэропорту.

Пакистан (WP/57) признал, что ИКАО разработала инструктивный материал, касающийся условий перевозки, который будет распространен повсеместно для использования авиакомпаниями и поставщиками обслуживания с учетом требований государств.

Члены АРКГА (WP/63) подчеркнули необходимость применения во всех Договаривающихся государствах стандартных правил, с тем чтобы интересы пользователей были защищены на основе положений ИКАО. В документе также обращено внимание на ряд негативных аспектов, которые ущемляют интересы пассажиров и поэтому требуют большего внимания.

Члены ЛАКГА (WP/99) обратили внимание на свою рекомендацию А14-2 "Права потребителя" и А15-7 "Обслуживание потребителей и общие критерии и принципы обеспечения его качества", которые были приняты ее государствами-членами в целях обеспечения необходимой защиты прав потребителя и оптимального качества обслуживания воздушным транспортом и в аэропорту.

МСА (WP/95) представил информацию об основной политике и предпринимаемых действиях по защите интересов пассажиров и настоятельно предложил государствам выполнять Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) Приложения 9 ИКАО по упрощению формальностей в целях облегчения в ближайшем будущем прохождения пассажирами формальностей и защиты интересов пассажиров, а также чтобы способствовать таким образом либерализации деятельности воздушного транспорта.

ИАКА (WP/33) призвала государства в полной мере осознать как юридические, так и эксплуатационные различия между регулярными и чартерными полетами и действовать соответствующим образом. В документе подчеркивалось, что сейчас важно развивать конкуренцию, чтобы у потребителей было больше возможностей делать собственный выбор, а не укреплять положение потребителей, возлагая дополнительное бремя на авиакомпанию посредством увеличения расходов. Любые меры регулирования должны быть полностью оправданы и соразмерны.

Члены ЕКГА и ЕС (WP/69 – информационный документ) представили информацию об обязательствах в отношении прав пассажиров, разработанных организациями авиакомпаний и аэропортов под руководством ЕКГА и ЕС.

2.4.2 Дискуссия

2.4.2.1 Было принято к сведению, что существуют различия в подходе к решению вопроса о правах потребителя и их защите. К примеру, государства, которые однозначно считают воздушный транспорт общественным видом услуг, придерживаются тенденции полагаться в этом на меры регулирования; а другие государства, которые считают, что воздушный транспорт является главным образом одним из видов коммерческой деятельности, склоняются к тому, чтобы полагаться на конкуренцию, по крайней мере на начальном этапе, в целях обеспечения защиты прав потребителя.

2.4.2.2 Обращено внимание на тот факт, что авиакомпании, предлагающие низкие тарифы, предоставляют обслуживание с низкими ценами и соответствующими выгодами и указано, что это должно отражаться в мерах по защите потребителя. Важно, чтобы потребитель получал ясную информацию об условиях и особенностях его полета.

2.4.2.3 Делегаты заявили о своей поддержке выводов, сделанных в документе WP/13 Секретариата. Было высказано предположение, что разработанные в Европе правила защиты интересов потребителя могут сыграть полезную роль в будущей работе по решению этого вопроса и, кроме того, можно рассмотреть вопрос о распространении в глобальном масштабе инструктивного материала ИКАО об условиях перевозок. ИКАО было также предложено подготовить инструктивный материал по обязательствам авиаперевозчиков в отношении потребителя.

2.4.2.4 Конференция приняла к сведению мнение о том, что выполнение SARPS, касающихся упрощения прохождения пассажиром формальностей, будет служить делу защиты интересов пассажиров и способствовать либерализации деятельности воздушного транспорта.

2.4.3 Выводы

2.4.3.1 На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о защите интересов потребителей в рамках пункта 2.4 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- а) Государствам необходимо в качестве исходного условия рассмотрения вопросов об интересах потребителей внимательно изучить, какие элементы интересов потребителей в отношении качества обслуживания надлежащим образом отражены в действующей коммерческой практике авиакомпаний (и, если это применимо, поставщиков услуг) и

какие элементы должны регулироваться на основании нормативных и/или добровольных обязательств*.

- b) Государствам необходимо соблюдать рациональный баланс между добровольными обязательствами и мерами регулирования в тех случаях, когда требуется вмешательство государственного органа в целях повышения качества обслуживания. Государствам следует, как правило, особенно на начальном этапе, полагаться на добровольные обязательства, взятые на себя авиакомпаниями (и поставщиками обслуживания), а в тех случаях, когда добровольных обязательств недостаточно, рассматривать вопрос о принятии мер регулирования.
- c) Осуществляя новые меры регулирования, государствам следует сводить до минимума расхождения в содержании и применении правил. Усилия по сведению до минимума расхождений должны быть направлены на то, чтобы исключить любые потенциальные юридические неопределенности, которые могут возникнуть в результате экстерриториального применения национальных законов, и при этом не снижать уровня конкуренции и не препятствовать применению эксплуатационных стандартов и не нарушать установленный порядок взаимодействия авиакомпаний.
- d) ИКАО следует продолжать отслеживать развитие событий в области добровольных обязательств и правительственного регулирования защиты интересов потребителей с целью предоставления необходимой информации государствам для оказания содействия процессу согласования. Такой мониторинг поможет ИКАО своевременно принять решение о возможности или необходимости предпринятия действий на многосторонней основе, к примеру в виде возможной разработки глобального кодекса поведения в целях согласования мер регулирования.

* Примечание Секретариата. Нижеуказанный примерный перечень наряду с условиями договоров перевозки, заключаемых с авиакомпаниями, может служить контрольным перечнем многих вопросов, затрагивающих интересы потребителей, за решением которых могут следить государства: 1) наличие сниженных тарифов, в том числе предлагаемых на web-сайте; 2) правила бронирования, выдачи билгов и возмещения стоимости; 3) реклама; 4) коммерческие и эксплуатационные условия авиакомпаний; 5) процедуры регистрации; 6) действия и компенсация в случае задержки рейса, аннулирования рейса и отказа в посадке на борт; 7) обработка и ответственность в отношении багажа; 8) обнародование информации о показателях работы, таких, как соблюдение графика и наличие жалоб; и 9) оказание помощи инвалидам и пассажирам, нуждающимся в специальном обслуживании (например, лицам с ограниченной способностью передвигаться). Пересмотренный документ ИКАО Doc 9626 будет касаться этих вопросов.

Пункт 2 повестки дня. Изучение ключевых проблем регулирования при либерализации
Пункт 2.5 повестки дня. Распределение продукции

2.5.1. Документация

Секретариат (WP/14) рассмотрел стремительные и коренные изменения в области распределения продукции авиакомпаний и коснулся последних событий, имевших место в отрасли и в области регулирования, уделив основное внимание автоматизированным системам бронирования (АСБ) и Интернету. В данном документе рассматривался вопрос о принятии нормативных мер в связи с развитием Интернета, которое затрагивает проблемы защиты интересов потребителей, конкуренции в отрасли и участия. В нем также давалась оценка применимости кодекса поведения ИКАО по регулированию использования АСБ и была выражена мысль о том, что кодекс ИКАО по АСБ потенциально применим к Интернету, несмотря на отсутствие применимых положений в ряде случаев.

Пакистан (WP/57) заявил, что наличие недискриминационного режима в АСБ имеет важное значение для всех авиакомпаний и подчеркнул, что перевозчики развивающихся стран должны получать справедливые и равные возможности в АСБ иностранных рынков.

53 африканских государства (WP/77) подчеркнули необходимость продолжения регулирования АСБ, несмотря на текущие события в области распределения продукции авиакомпаний. В документе также отмечалось, что технология Интернета по-прежнему находится на ранней стадии развития и что многие авиакомпании развивающихся стран сталкиваются с ограничениями в плане получения выгод от такого развития.

Члены АРКГА (WP/62) рассмотрели вопрос о распределении продукции авиакомпаний и устранении всех ограничений, налагаемых некоторыми государствами на прямую продажу продукции авиакомпаний в свете нынешних событий в сфере торговли и маркетинга авиатранспортных услуг через Интернет и АСБ. В документе также подчеркивалась необходимость обеспечения нейтралитета владельцев систем и защиты потребителей при заключении соглашений об интерлайне и совместном использовании кодов, в том числе необходимость соблюдения инструктивного материала ИКАО по АСБ.

Члены АРКГА (WP/107) выразили обеспокоенность по поводу некоторых нормативных подходов к изменению нынешних кодексов по АСБ, которые ведут к дискриминации среди авиакомпаний и препятствуют добросовестной конкуренции. В документе также предлагалось предусмотреть возможность коллективного приобретения лент с записью информации о рынках и дать соответствующее определение слову "группа", с тем чтобы небольшие авиакомпании могли иметь доступ к информации, которой обладают крупные авиакомпании.

Члены ЛАКГА (WP/99) подчеркнули, что государствам следует использовать Кодекс ИКАО по АСБ и включать типовое положение по АСБ в свои двусторонние и многосторонние соглашения о воздушном сообщении. В документе государствам также предлагалось помещать в электронном формате авиационные тарифы на Интернете, с помощью которого все пользователи смогут легко получать информацию о них.

АЛАДА (WP/71 – информационный документ) рекомендовала рассматривать коммерческую деятельность, связанную с АСБ, как средство распределения авиатранспортных услуг

с учетом применения так называемого национального режима среди региональных групп в соответствии с Генеральным соглашением по тарифам и торговле (ГАТТ).

2.5.2 Дискуссия

2.5.2.1 Была выражена широкая поддержка в отношении выводов, сформулированных в документе Секретариата WP/14. Поскольку некоторые государства (и одна группа государств) пересматривают действующие национальные и региональные кодексы/правила по АСБ для отражения вопроса о новых электронных технологиях, включая Интернет, было выражено мнение о необходимости продолжения контроля со стороны ИКАО за развитием событий, связанных с данным вопросом.

2.5.2.2 Конференция также отметила, что развитие технологий Интернета осуществляется неравномерно и что многие авиакомпании развивающихся стран пока не воспользовались результатами этого развития. Была выражена особая обеспокоенность по поводу потенциального негативного влияния на конкуренцию вследствие недоступности лент с записями информации о рынках и изменения принципов существующих кодексов/правил по АСБ. В этой связи было высказано мнение о необходимости продолжения регулирования АСБ в целях обеспечения справедливого и равного обращения, нейтралитета, легкого доступа и транспарентности и во избежание любых форм дискриминации. Одна делегация также выразила обеспокоенность в связи с односторонними мерами, принимаемыми другими странами, которые препятствуют участию перевозчиков в АСБ.

2.5.2.3 Было выражено мнение о том, что высокие сборы за пользование АСБ заставили авиакомпании использовать новый канал распределения продукции – Интернет, что имеет определенные последствия для туристических агентов. Хотя действующие кодексы/правила по АСБ конкретно не регулируют использование Интернета, было предложено, чтобы государства применяли к Интернету общие законы о конкуренции.

2.5.3 Выводы

2.5.3.1 На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о распределении продукции в рамках пункта 2.5 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) Принципы Кодекса поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования (АСБ) следует рассматривать как базовые рамки регулирования АСБ в Договаривающихся государствах и образцом для любого другого кодекса поведения регионального характера. Государствам следует учитывать, что изменение таких правил или кодексов поведения не должно подрывать принципы транспарентности, доступности и недискриминации.
- b) Несмотря на некоторые случаи, когда Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования АСБ не имеет применимых положений в результате отраслевых или нормативных изменений, сфера действия Кодекса ИКАО по АСБ потенциально применима к Интернету, и государства могут использовать его по своему усмотрению с учетом своих конкретных обстоятельств.
- c) Государствам следует рассмотреть необходимость обеспечения того, чтобы системы, базирующиеся на Интернете, предоставляли пользователям всеобъемлющую и правдивую информацию, а авиакомпаниям – возможность использовать, при

необходимости, эти системы, аналогичную той, которую они имеют в отношении обычных глобальных АСБ.

- d) Хотя еще не совсем ясно, следует ли принимать новые правила, касающиеся распределения продукции авиакомпаний через Интернет, некоторые государства активно изучают данный вопрос в рамках действующих правил/положений по АСБ, законов о защите прав потребителей и законов о конкуренции. ИКАО следует по-прежнему внимательно следить за развитием событий, распространять информацию по данному вопросу и поддерживать эффективность рассматриваемого Кодекса ИКАО по АСБ.
-

Пункт 2 повестки дня. Изучение ключевых проблем регулирования при либерализации
Пункт 2.6 повестки дня. Разрешение споров

2.6.1 Документация

Секретариат (WP/15) рассмотрел вопрос о необходимости наличия эффективного и оперативного механизма урегулирования разногласий, с помощью которого могли бы разрешаться различные споры, возникающие в условиях либерализации, на двустороннем и региональном/плюрилатеральном уровнях. В качестве варианта он предложил проект типовой статьи о механизме посредничества, дополняющем традиционные процессы консультаций и арбитражного разбирательства, который основывается на результатах предшествующей работы ИКАО и не затрагивает право сторон использовать другие механизмы разрешения споров в рамках соглашений о воздушном сообщении, включая законы о конкуренции.

Пакистан (WP/57) отметил, что механизм разрешения споров требует доработки, и указал на необходимость наличия надежного механизма, учитывающего проблемы развивающихся государств и включающего конкретные критерии отбора лиц в группу экспертов по разрешению споров.

53 африканских государства (WP/78) представили информацию о механизмах разрешения споров, разрабатываемых в Африке с целью обеспечения посредничества и быстрого урегулирования конфликтов. В документе также подчеркивалась необходимость применения глобального подхода к разрешению споров, связанных с обострением конкуренции, и было предложено одобрить предложенную типовую статью о разрешении споров, представленную в документе WP/15.

ИАТА (WP/29) признала, что либерализация воздушных перевозок имеет последствия для характера споров и участвующих в них сторон и что традиционные процессы консультаций и арбитражного разбирательства могут быть неподходящими. В документе предлагалось применить ускоренный процесс, предусматривающий использование посредника или группы экспертов по урегулированию споров, действующих согласно установленным срокам, при котором стороны договариваются о ясных критериях в отношении выполнения решений посредника/группы экспертов и соглашаются с возможностью применения соответствующих контрмер в случае невыполнения решения группы экспертов.

АЛАДА (WP/71 – информационный документ) указала на необходимость изучения альтернативных механизмов разрешения споров в рамках авиационного права, поскольку они имеют исключительно важное значение для региональной интеграции всех стран.

2.6.2 Дискуссия

2.6.2.1 Была выражена широкая поддержка типового положения о механизме разрешения споров, предложенного Секретариатом в документе WP/15. Данное положение рассматривалось как вариант более эффективного и быстрого разрешения споров государствами. Такой механизм, являющийся промежуточным звеном между длительными консультациями и дорогостоящим арбитражным разбирательством, будет полезен государствам, идущим в направлении либерализации своих воздушных

сообщений, и будет внушать доверие к данному процессу. Механизм должен быть достаточно широким, для того чтобы охватывать все виды споров, которые могут возникать в условиях либерализации.

2.6.2.2 Было выражено мнение о том, что сторонам следует делать все необходимое для выполнения решения посредника или группы экспертов и что переоценивать выгоды или игнорировать возможные негативные аспекты данного механизма не следует. Однако Конференция считала, что для того, чтобы быть эффективным, механизм посредничества должен побуждать стороны брать на себя обязательство выполнять любые принятые решения, если только данный процесс не используется для установления фактов.

2.6.2.3 Была выражена некоторая обеспокоенность относительно сроков, указанных в положениях о предлагаемом механизме, которые могут оказаться неподходящими для своевременного разрешения некоторых споров, связанных, например, с решением вопросов безопасности полетов и авиационной безопасности. Было также признано, что установление крайних сроков исполнения решения может позволить предупредить потенциальные злоупотребления.

2.6.3 Выводы

2.6.3.1 На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о разрешении споров в рамках пункта 2.6 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) в условиях либерализации из-за усиления конкуренции и появления новых рыночных сил могут возникать различные споры и, следовательно, нужно, чтобы государства решали такие споры эффективнее и быстрее;
- b) государствам и авиатранспортной отрасли нужен такой механизм урегулирования споров, который:
 - i) вызывает доверие и способствует либерализации при наличии гарантий, а также участию развивающихся государств;
 - ii) приспособлен к особым условиям международных воздушно-транспортных операций и конкурентной деятельности;
 - iii) обеспечивает учет интересов третьих сторон, непосредственно затрагиваемых спором; и
 - iv) является прозрачным и открывает своевременный и эффективный доступ к соответствующей информации для заинтересованных сторон, непосредственно затрагиваемых спором.

2.6.3.2 Конференция согласилась с тем, что государствам следует рассмотреть приведенную ниже типовую статью в качестве варианта для использования по своему усмотрению в соглашениях о воздушном сообщении.

"Статья X. Разрешение споров

...

х. Любой спор, который не может быть разрешен путем консультаций, по просьбе одной [любой] из Сторон соглашения может быть вынесен на рассмотрение посредника или группы экспертов по разрешению споров. Такой посредник или такая группа экспертов могут использоваться для целей посредничества, определения существования спора или представления рекомендаций относительно средства защиты или разрешения спора.

х. Стороны заранее согласовывают круг полномочий посредника или группы экспертов, руководящие принципы или критерии, а также условия доступа к посреднику или группе экспертов. Они также рассматривают в случае необходимости положения о временной помощи и возможности участия любой Стороны, которая может непосредственно затрагиваться спором, принимая во внимание цель и необходимость простого, гибкого и быстрого процесса.

х. Посредник или члены группы экспертов могут назначаться из списка авиационных экспертов соответствующей квалификации, который ведется ИКАО. Отбор эксперта или экспертов производится в течение пятнадцати (15) дней со дня получения просьбы о вынесении вопроса на рассмотрение посредника или группы экспертов. Если Стороны не могут договориться о выборе эксперта или экспертов, право выбора может быть передано Президенту Совета ИКАО. Любой эксперт, используемый для данного механизма, должен обладать адекватной квалификацией в общем предмете спора.

х. Посредничество совершается в течение шестидесяти (60) дней с момента найма посредника, и любое определение, включая в соответствующих случаях любые рекомендации, выносится в течение шестидесяти (60) дней с момента найма эксперта или экспертов. Стороны могут заранее договориться о том, что посредник или группа экспертов могут оказать подателю жалобы временную помощь, если таковая испрашивается, и в этом случае вначале выносится определение.

х. Стороны добросовестно содействуют посредничеству и выполняют любое решение или определение посредника или группы экспертов, если не было другой договоренности. Если стороны заранее договариваются просить только определения фактов, они используют эти факты для разрешения спора.

х. Издержки, связанные с использованием данного механизма, оцениваются при его основании и распределяются поровну, но с возможностью их перераспределения по вынесении окончательного решения.

х. Данный механизм применяется без ущерба для продолжения использования процесса консультаций или последующего использования арбитража, или прекращения действия Соглашения в соответствии со статьей"

Пункт 2 повестки дня. Изучение ключевых проблем регулирования при либерализации
Пункт 2.7 повестки дня. Транспарентность

2.7.1 Документация

Секретариат (WP/16) подчеркнул важное значение транспарентности в области международного воздушного транспорта, особенно в условиях либерализации; он отметил, что транспарентность является основополагающим принципом Чикагской конвенции, статья 83 которой обязывает государства незамедлительно регистрировать в Совете свои авиационные соглашения и договоренности, а также пояснил различные проблемы, связанные с этим. В качестве средства улучшения положения дел с регистрацией соглашений в Организации было предложено типовое положение, определяющее, какое государство несет ответственность за регистрацию после подписания соглашения.

Пакистан (WP/57) считал, что характер конфиденциального меморандума о взаимопонимании (МОВ) не повышает транспарентность, и выразил сомнение относительно прогресса в этой области.

Соединенные Штаты Америки (WP/46) считали, что транспарентность национальных и региональных процедур регулирования, касающихся международной гражданской авиации, являются важным элементом процесса либерализации и средством содействия предоставлению справедливых и равных возможностей для конкуренции. Государствам следует принять и применять принципы транспарентности, подобные стандартам транспарентности АРЕС, которые направлены на обеспечение того, чтобы правила, процедуры и административные постановления государств опубликовывались и широко распространялись и чтобы заинтересованные стороны информировались и имели возможность участвовать в административных процедурах, затрагивающих их интересы.

Члены ЛАКГА (WP/99) считали, что государствам следует в полной мере применять статью 83 Чикагской конвенции, и пояснили, что в рамках ЛАКГА сбор и распространение информации о соглашениях являются постоянной задачей, выполнение которой способствует проведению регулярного обзора документов, касающихся статуса международного воздушного транспорта.

2.7.2 Дискуссия

2.7.2.1 Конференция признала важность обеспечения и повышения транспарентности в условиях либерализации и выполнения государствами обязательства регистрировать свои соглашения о воздушном сообщении в соответствии со статьей 83 Конвенции. В связи с предложенным типовым положением в документе Секретариата WP/16 Конференция согласилась с необходимостью определения стороны, ответственной за регистрацию. Однако формулировка предлагаемого типового положения, предусматривающая регистрацию по подписании, может не соответствовать конституционным требованиям некоторых государств в отношении ратификации и вступления соглашений в силу. Эти требования не позволяют им производить регистрацию соглашений до тех пор, пока данный процесс не будет завершен.

2.7.2.2 Было признано, что размещение текстов зарегистрированных соглашений на web-сайте ИКАО повысит транспарентность, однако для этого потребуется много времени. Было также высказано

мнение о том, что если бы ИКАО могла информировать Договаривающиеся государства об официальных национальных web-сайтах, содержащих соглашения о воздушном сообщении и прочую соответствующую информацию, то это могло бы быть весьма полезно.

2.7.3 Выводы

2.7.3.1 На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о прозрачности в рамках пункта 2.7 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) Прозрачность следует рассматривать как задачу, подлежащую выполнению в рамках системы регулирования, и как важный элемент процесса либерализации. Государства и заинтересованные стороны, участвующие в системе регулирования, извлекают выгоду от улучшенной прозрачности.
- b) Ввиду продолжающейся либерализации в сфере международного воздушного транспорта и необходимости дать возможность ИКАО выполнять свою первоочередную роль в разработке основополагающих установок можно использовать ряд подходов, предполагающих действия со стороны государств, для того чтобы сделать режим регулирования более прозрачным, включая следующее:
 - i) государствам следует зарегистрировать в ИКАО любые незарегистрированные соглашения о воздушном сообщении в соответствии с их обязательствами согласно статье 83 Чикагской Конвенции;
 - ii) государствам следует в первоочередном порядке пересмотреть свои внутренние процедуры и, в соответствии с их обязательствами согласно статье 83, разработать практические меры по улучшению процесса регистрации. Государствам, в которых этого еще не сделано, предлагается рассмотреть вопрос о возложении ответственности за регистрацию соглашений в ИКАО на какое-либо должностное лицо или ведомство; и
 - iii) государствам следует рассмотреть вопрос о более широком использовании электронных средств распространения информации, таких, как правительственные web-сайты, для размещения на них открытой для широкой публики информации о ходе либерализации их воздушного транспорта, а также текстов соответствующих соглашений о воздушном сообщении или информации о них.
- c) ИКАО следует и впредь поощрять соблюдение государствами их обязательств по регистрации всех соглашений и договоренностей, обеспечивать эффективность системы регистрации и сделать базу данных о зарегистрированных соглашениях более доступной и полезной для государств и общественности.
- d) Следует достигать прозрачности также в рамках национального и регионального регулирования, и государствам следует предложить принять и применять принципы прозрачности, подобные тем, которые зафиксированы в стандартах

транспарентности АПЕС* в отношении мер национального и регионального регулирования, касающихся международной гражданской авиации.

2.7.3.2 Конференция согласилась с тем, что государствам следует рассмотреть нижеуказанное типовое положение в качестве варианта для использования по своему усмотрению в соглашениях о воздушном сообщении:

"Статья X. Регистрация в Международной организации гражданской авиации

Настоящее соглашение и любая поправка к нему после вступления в силу подлежат регистрации в Международной организации гражданской авиации, которая производится [название регистрирующей стороны]".

* Примечание Секретариата. Текст стандартов транспарентности АПЕС имеется на web-сайте АПЕС: http://www.apccsec.org.sg/virtualib/econlead/10th_Leaders_Dec_ImplTranspStand.html.

Пункт 3 повестки дня. Рассмотрение типового соглашения о воздушном сообщении
Пункт 3.1 повестки дня. Всеобъемлющее типовое соглашение о воздушном сообщении

3.1.1 Документация

Секретариат (WP/17 и дополнение) предложил тексты двустороннего и регионального/плюрилатерального типовых соглашений о воздушном сообщении (ТСВС) для руководства и факультативного использования государствами (выборочно, в сокращенном виде или полностью) в своих отношениях в области воздушного транспорта. Подготовленный на основе руководящих и типовых положений ИКАО, а также с учетом существующих двусторонних и региональных/плюрилатеральных соглашений и договоренностей, этот документ должен служить для государств практическим инструментом в процессе либерализации.

Пакистан (WP/57) отметил, что ТСВС предлагается для факультативного использования государствами, желающими осуществить либерализацию.

Соединенные Штаты Америки (WP/90 – информационный документ) представили типовое двустороннее соглашение об "открытом небе", многостороннее соглашение о либерализации международного воздушного транспорта между семью государствами АРЕС (соглашение "MALIAT" или "Кона") и протокол к соглашению "Кона" в качестве полезных примеров недавно созданных инструментов либерализации.

ИФАЛПА (WP/34 – информационный документ) представила информацию о принципах владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью, выполнении полетов по седьмой "свободе" и аренде воздушных судов с экипажами для включения в ТСВС.

3.1.2 Дискуссия

3.1.2.1 Концепция и содержание ТСВС нашли широкую поддержку и одобрение со стороны делегатов. Государства считали, что эти соглашения являются важным инструментом благодаря предусмотренным в них вариантам и подходам. Это позволяет государствам применять сбалансированный подход к либерализации. Считалось также, что ТСВС обеспечит гибкость и будет способствовать согласованию формулировок и практики в отношениях в области воздушного сообщения.

3.1.2.2 Так как ТСВС являются "живыми документами", то их можно адаптировать и обновлять по мере накопления опыта использования в процессе либерализации. Кроме того, очень важно, чтобы государства направляли ИКАО информацию о своем опыте в этой области и использовании ТСВС. В свою очередь, ИКАО следует рассылать государствам обобщенную информацию, составленную на основе полученных от государств сообщений об использовании ТСВС.

3.1.3 Выводы

3.1.3.1 На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о рассмотрении типового соглашения о воздушном сообщении в рамках пункта 3.1 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) Стремясь повысить свою роль в деле разработки основного инструктивного материала для государств по экономическому регулированию международного воздушного транспорта, ИКАО разработала типовые соглашения о воздушном сообщении (ТСВС) в целях содействия процессу либерализации.
 - b) ТСВС являются практическими справочными документами для использования государствами по своему усмотрению в ходе либерализации в своих отношениях в области воздушного сообщения, а также при разработке собственных подходов или вариантов в отношении либерализации и служат полезным инструментом в процессе либерализации. ТСВС являются "живыми документами", разработку которых следует продолжать, особенно путем включения дополнительного материала, касающегося их применения, чтобы они могли служить для государств всесторонним инструктивным материалом, цель которого содействовать либерализации и повышению уровня гармонизации соглашений о воздушном сообщении с точки зрения формулировок и подходов.
 - c) Следует рекомендовать государствам использовать ТСВС в своих двусторонних, региональных или плюрилатеральных отношениях и предоставлять ИКАО информацию об использовании ТСВС.
 - d) ИКАО следует и впредь внимательно отслеживать накопление государствами и регионами опыта регулирования в ходе осуществления либерализации и использования ими ТСВС. ИКАО следует распространять среди государств соответствующую информацию о изменениях в этой области и оказывать им помощь в использовании и применении ТСВС.
-

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

4.1.1 Документация

Секретариат (WP/18) рассмотрел роль ИКАО в содействии процессу либерализации и предложил, 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 WP/22 Секретариат представил также проект пересмотренного документа 9626 ИКАО.

Грузия (WP/43) пояснила причину потребности во всеобъемлющем документе о накопленном опыте в области либерализации.

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

Уругвай (WP/109) считал, что расширять сферу действия приложения к ГАТС по воздушному транспорту не следует и что необходимо избегать дублирования усилий в отношении задач, уже порученных ИКАО.

ВТО (WP/32) отметив, что в целом авиаперевозки на рынках наименее развитых стран (НРС) характеризуются высокой стоимостью, большими затратами, низким уровнем обслуживания, что препятствует стабильному росту туризма, предложила совместную кооперативную программу с ИКАО и другими заинтересованными сторонами по изучению возможности использования на этих рынках механизмов финансирования развития воздушного транспорта (по аналогии с имеющимися в промышленно развитых странах программами маршрутов базового авиационного обслуживания и удовлетворения общественных интересов) в качестве средства стимулирования развития туризма.

МТП (WP/35 – информационный документ) объяснила, почему она 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) пояснила, почему в любой программе будущей работы, подготовленной Конференцией, необходимо четко признать, что служащие авиакомпаний являются одной из заинтересованных сторон, интересы которой должны учитываться при оценке любых предлагаемых изменений механизмов регулирования.

4.1.2 Дискуссия

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 механизмов финансирования развития воздушного транспорта в наименее развитых странах (НРС) в целях стимулирования развития туризма и считалось, что ИКАО следует сотрудничать с ВТО в рамках этого проекта при условии согласования предлагаемой методики.

4.1.3 Выводы

4.1.3.1 На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о механизмах, способствующих дальнейшей либерализации, в рамках пункта 4.1 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- а) 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.
- б) 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 и недопущения дублирования усилий 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

РЕКОМЕНДАЦИЯ 2. БУДУЩАЯ РОЛЬ ИКАО И ОТНОШЕНИЯ С ВСЕМИРНОЙ ТОРГОВОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) Будущую роль ИКАО в области экономического регулирования следует концентрировать на разработке принципиальных установок по экономической либерализации, позволяющих государствам определять собственные направления и темпы этого процесса и обеспечивающих безопасность полетов и авиационную безопасность международного воздушного транспорта. Эта роль должна также включать содействие процессу либерализации, его стимулирование и оказание государствам помощи в реализации преимуществ либерализации в их общих интересах.
- b) В своих отношениях с ВТО ИКАО следует по-прежнему обращать свое внимание на политику Организации в области торговли услугами, зафиксированную в настоящее время в резолюции А33-19, подчеркивая при этом связь и взаимозависимость между безопасностью полетов, авиационной безопасностью и экономическим регулированием, а также акцент в деятельности Организации на содействии процессу либерализации, его стимулировании и оказании помощи государствам.

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

4.1.1 Документация

Секретариат (WP/19) представил проект декларации глобальных принципов международного воздушного транспорта для принятия Конференцией. Декларация должна была стать отдельным результатом работы Конференции, основанным на различных выводах и рекомендациях по конкретным вопросам предыдущих пунктов повестки дня. Проект декларации был задуман как всеобъемлющее заявление международного авиационного сообщества относительно происходящего процесса либерализации, адресованное гораздо более широкой аудитории, чем авиационное сообщество. В нем излагались основные принципы, призванные направлять развитие гражданской авиации на протяжении многих лет. В документе предлагалось вносить замечания по данному проекту с целью его улучшения. В соответствии с согласованной процедурой **Секретариат** (WP/24) впоследствии представил пересмотренный проект декларации, в котором было учтено большое число замечаний, полученных от делегаций на Конференции.

Пакистан (WP/55 – информационный документ) изложил свою точку зрения по проекту декларации, высказавшись за постепенную либерализацию и сосуществование двусторонних, региональных и многосторонних режимов, подчеркнув принципы равенства возможностей и недискриминации и поддержав роль ИКАО в содействии достижению целей гражданской авиации.

ИФАЛПА (WP/34 – информационный документ) призвала признать вклад работников авиакомпаний в дело укрепления безопасности полетов и развития воздушного транспорта, а также необходимость обеспечения учета потребностей и интересов рабочей силы при разработке декларации.

4.2.2 Дискуссия

4.2.2.1 Пересмотренный проект декларации, представленный в документе Секретариата WP/24, нашел широкую поддержку. Конференция считала, что текст декларации был связанным, ясным и хорошо сбалансированным, поскольку в максимальной степени учитывал полученные всесторонние и конструктивные замечания. После внесения в формулировку двух положений лишь одного согласованного изменения и некоторых редакционных и лингвистических поправок (в частности для более точного приведения текста в соответствие с действующими резолюциями Ассамблеи) содержание декларации стало полностью отвечать цели перспективного и открытого заявления с точки зрения международного авиационного сообщества, представленного на Конференции.

4.2.3 Декларация

4.2.3.1 Затем Конференция приняла путем аккламации следующий заключительный текст:

ДЕКЛАРАЦИЯ ГЛОБАЛЬНЫХ ПРИНЦИПОВ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ 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 145 государств и 29 организаций,

напоминая о благородных целях в *преамбуле* к *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагской конвенции),

сознавая важную роль международного воздушного транспорта и его вклад в национальное развитие и мировую экономику,

подчеркивая чрезвычайную важность аспектов безопасности полетов и авиационной безопасности для международного воздушного транспорта,

учитывая имевшие место после Четвертой Всемирной авиатранспортной конференции 1994 года изменения условий регулирования и эксплуатации международного воздушного транспорта, обусловленные процессами экономического развития, глобализации, либерализации и приватизации, а также желательность постоянного развития механизмов регулирования в целях содействия изменению коммерческих условий деятельности отрасли воздушного транспорта и обеспечения дальнейшего безопасного, надежного и упорядоченного развития гражданской авиации во всем мире,

вновь подтверждая, что основополагающие принципы суверенитета, справедливых и равных возможностей, недискриминации, взаимозависимости, гармонизации и сотрудничества, зафиксированные в Чикагской конвенции, хорошо служили международному воздушному транспорту и по-прежнему являются фундаментом 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 международный воздушный транспорт продолжал развиваться таким способом, который:

- a) обеспечивает высокий и возрастающий уровень безопасности полетов и авиационной безопасности;
- b) способствует эффективному и стабильному участию всех государств в международном воздушном транспорте и получению связанных с этим выгод на основе уважения национального суверенитета и равенства возможностей;
- c) принимает во внимание различие уровней экономического развития государств на основе принципа "общности интересов" и посредством использования преференциальных мер в отношении развивающихся стран;

- d) обеспечивает предоставление адекватной вспомогательной инфраструктуры по разумным ценам;
- e) содействует предоставлению ресурсов для международного воздушного транспорта, в особенности для развивающихся стран;
- f) позволяет развиваться на стабильной экономической основе, подкрепляемой адаптацией условий регулирования и хозяйствования;
- g) стремится свести к минимуму экологические последствия;
- h) отвечает разумным ожиданиям потребителей и потребностям обслуживания населения, в особенности для маршрутов с небольшим объемом движения или неэкономичных по иным причинам маршрутов;
- i) содействует повышению эффективности и сводит к минимуму искажение рынка;
- j) обеспечивает адекватные и эффективные гарантии добросовестной конкуренции;
- k) содействует развитию сотрудничества и гармонизации на субрегиональном, региональном и глобальном уровнях; и
- l) должным образом учитывает интересы всех участников, включая авиаперевозчиков и других эксплуатантов, пользователей, аэропорты, общественность, рабочую силу и поставщиков услуг в области туризма и путешествий;

имея в виду в конечном итоге дать международному воздушному транспорту как можно больше экономической свободы, учитывая при этом его специфические характеристики и, в частности, необходимость обеспечения высоких стандартов безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды.

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, и государства должны принимать на себя основную ответственность за обеспечение нормативного контроля в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности независимо от каких-либо изменений в системе экономического регулирования.

2.2 Государствам следует сотрудничать в деле осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности во всем мире в соответствии с их обязательствами по Чикагской конвенции.

2.3 Государствам следует учитывать последствия для безопасности полетов и авиационной безопасности при осуществлении трансграничных операций арендуемых воздушных судов, практики совместного использования кодов авиакомпаниями и применении других аналогичных механизмов.

2.4 Меры по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности должны осуществляться эффективным с точки зрения затрат образом, чтобы не возлагать чрезмерного бремени на гражданскую авиацию.

2.5 Меры по обеспечению авиационной безопасности, насколько это возможно, не должны нарушать или затруднять поток пассажиров, грузов, почты и воздушных судов.

2.6 Дальнейшую экономическую либерализацию следует проводить таким образом, чтобы обеспечить наличие четко определенной точки ответственности за безопасность полетов и авиационную безопасность в четко оговоренном государстве или другом регламентирующем полномочном органе, назначенном указанным государством, для любого конкретного полета воздушного судна.

3. Участие и стабильность

3.1 Все государства разделяют основополагающую цель эффективного и стабильного участия в международном воздушном транспорте и получения связанных с этим выгод на основе уважения национального суверенитета и равных возможностей.

3.2 Государствам следует разрабатывать и использовать гарантии для обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности, экономической стабильности и добросовестной конкуренции.

3.3 Государствам следует обеспечивать, чтобы необходимая инфраструктура аэропортов и аэронавигационного обслуживания предоставлялась во всем мире по разумным ценам и на недискриминационной основе.

3.4 Сборы за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание должны использоваться только для покрытия затрат на предоставление средств и обслуживания гражданской авиации.

3.5 Интересы и потребности развивающихся стран должны быть предметом особого внимания, и им могут предоставляться преференциальные условия и финансовая поддержка.

3.6 Мировое авиационное сообщество должно содействовать развитию воздушного транспорта экологически ответственным образом, ограничивая воздействие воздушного транспорта, с тем чтобы добиться максимальной совместимости безопасного, экономически эффективного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды.

4. Либерализация

4.1 Цель постоянного развития механизмов регулирования заключается в создании условий, в которых международный воздушный транспорт может развиваться и расти стабильным, эффективным и экономичным образом без снижения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности и с соблюдением социальных и трудовых стандартов.

4.2 Государствам, которые еще не стали сторонами в Соглашении о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС), следует в срочном порядке рассмотреть возможность вступления в число его участников.

4.3 Процессу либерализации должно способствовать применение во всем мире современного единообразного режима ответственности авиаперевозчиков, а именно Монреальской конвенции 1999 года.

4.4 Каждое государство самостоятельно определяет направление и темпы изменений в сфере регулирования международного воздушного транспорта, проявляя гибкость и используя, в зависимости от

обстоятельств, двусторонние, субрегиональные, региональные, плюрилатеральные или глобальные механизмы.

4.5 Государствам следует в той мере, в какой это практически возможно, осуществлять либерализацию доступа к рынку международного воздушного транспорта, доступа авиаперевозчиков к международному капиталу и представлять авиаперевозчикам свободу осуществления коммерческой деятельности.

4.6 Государствам следует с пониманием относиться к стремлению других государств перейти к практике расширенного трансграничного владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью и/или назначения авиаперевозчиков на основе критерия основного места деятельности при условии, что будут сохранены четкие границы компетенции и контроля в сфере регулирования безопасности полетов и авиационной безопасности.

4.7 Государствам следует изучать возможность ускоренной либерализации механизмов регулирования международных авиагрузовых перевозок при условии, что будут сохранены четкие границы компетенции и контроля в сфере регулирования безопасности полетов и авиационной безопасности.

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

4.9 Следует и впредь поощрять улучшение обслуживания клиентов авиатранспортной отрасли и разработку соответствующих мер для защиты интересов потребителей.

5. Конкуренция и сотрудничество

5.1 Принятие и применение закона о конкуренции является важной гарантией обеспечения добросовестной конкуренции по мере продвижения государств к либерализованному рынку.

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

5.3 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.

5.4 В тех случаях, когда предоставление государствами помощи авиатранспортному сектору является обоснованным, государства должны принимать транспарентные и эффективные меры для обеспечения того, чтобы такая помощь не оказывала негативного воздействия на конкуренцию на рынке, не оказывала дестабилизирующего эффекта и носила, насколько это возможно, временный характер.

5.5 При условии соблюдения применимых законов о конкуренции государствам следует продолжать признавать наличие систем многостороннего интерлайна, которые позволяют государствам, авиаперевозчикам, пассажирам и грузоотправителям получать доступ к глобальной авиатранспортной сети на недискриминационной основе.

6. Роль ИКАО

6.1 ИКАО следует и впредь играть роль мирового лидера в содействии и координации процессов экономической либерализации и обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности международного воздушного транспорта.

6.2 ИКАО следует и впредь способствовать развитию эффективных связей и сотрудничества с другими межправительственными и неправительственными организациями, занимающимися вопросами международного воздушного транспорта, в целях согласования усилий и во избежание дублирования действий на глобальном уровне.

6.3 Государствам следует рассматривать возможность использования вариантов регулирования, предоставляемых ИКАО, для либерализации международного воздушного транспорта.

6.4 Государствам следует и впредь постоянно информировать ИКАО о развитии событий в области воздушного транспорта, в том числе о введении в действие либеральных механизмов на различных уровнях, и способствовать в рамках других форумов полному пониманию мандата и роли ИКАО.

**Выступление Президента Совета Международной организации
гражданской авиации (ИКАО) д-ра Ассада Котайта на заседании,
посвященном открытию Пятой Всемирной
авиатранспортной конференции**

(Монреаль, 24–28 марта 2003 года)

Мне приятно, что на меня возложена особая честь приветствовать вас от имени Совета и Генерального секретаря ИКАО на Всемирной авиатранспортной конференции, которую проводит ИКАО в пятый раз. Прошло почти 8 лет с того момента, когда мы последний раз собирались в ноябре–декабре 1994 года, чтобы обратиться к вопросам будущего регулирования международного воздушного транспорта перед восходящими силами глобализации, либерализации и приватизации. Конференция 1994 года привлекла наше внимание к вопросам либерализации и изменения процессов регулирования. Настоящая Конференция, которая проходит в тревожные дни и беспокойное для отрасли время, должна воздвигнуть стены на этом фундаменте и предоставить государствам нормативные инструменты, придав им уверенность в движении вперед по плану реформы регулирования.

Либерализация, с аспектами которой мы работаем в настоящее время, представляет собой необратимый, хотя и постепенный процесс. Этот факт заложен в основу настоящей Конференции которая должна "разработать рамки постепенной либерализации международного воздушного транспорта с системой гарантий, обеспечивающих добросовестную конкуренцию, безопасность полетов и авиационную безопасность, включая меры по обеспечению эффективного и стабильного участия развивающихся стран". Это задача направлена на поиски баланса в процессе реформ, и от вас зависит создание такого баланса.

Примечательно, что во время 100-й годовщины управляемого и устойчивого полета нас призывают создать инструменты практического регулирования, с помощью которых отрасль коммерческого воздушного транспорта, давшая столь много современному обществу, смогла бы приспособиться к реальностям рынка XXI века в условиях глобализации. Берясь за эту работу, мы прекрасно сознаем, что наша отрасль в настоящее время переживает период потрясения. Предварительные расчеты ИКАО в отношении перевозок в 2002 году все еще остаются на 2–3% ниже уровня 2000 года. С финансовой точки зрения многие авиакомпании в некоторых регионах продолжают нести огромные потери, хотя другие демонстрируют признаки восстановления, а в некоторых случаях получали значительные прибыли – до настоящего времени. Нынешний вооруженный конфликт в Ираке неизбежно скажется на их финансовом положении. Тем не менее нам необходимо заглядывать далеко вперед, значительно дальше, чем в прошлом. Нам следует помнить, что рамки регулирования современной эры коммерческого воздушного транспорта были заложены во время конфликта второй мировой войны. Настоящие рамки регулирования, покоящиеся на принципах нашего устава *Конвенции о международной гражданской авиации*, не являются жесткими, а, напротив, дают возможность адаптировать их в процессе эволюции.

Также примечательно, что в теме Конференции "Проблемы и возможности либерализации", так же как и в цели Конференции, признается необходимость наличия баланса. Нам необходимо сбалансировать свои ожидания с реальностями на глобальном рынке и множеством перспектив, которые существуют в вопросах регулирования.

В обстановке глобализации экономики и торговли людям, занимающимся регулированием, следует быть готовым поставить под сомнение любые штампы или устаревшие понятия, мешающие нам отреагировать на потребности национального и регионального развития, с целью придания энергии и

ответственности отрасли, а также для выполнения требований и чаяний пользователей. Эти изменения делаются не просто ради изменения в защиту принципов регулирования, скорее они представляют собой реформу в области регулирования для повышения уровня и эффективности работы международного воздушного транспорта и увеличения его вклада в нашу жизнь. Но эта реформа должна проводиться безопасно, экономично и упорядочено в соответствии с основополагающими принципами нашей Конвенции.

Либерализация – скорее процесс и методология, чем цель, и должна получать оценку по ее результатам и полученной от нее выгоде, а не по теоретическим выкладкам. Возможности либерализации должны быть заложены в контекст стоящих перед ней проблем. Особенно важно, чтобы либерализация не привела к исключению из нее любого государства, которое желает участвовать в работе международного воздушного транспорта. Это участие является еще одним четко установленным принципом Конвенции. Конечно, каждое государство само определяет характер своего участия с учетом своих реалий и возможностей. Поэтому Конференция может обратиться к имеющейся у многих государств озабоченности относительно устойчивости и практической осуществимости их участия в процессе либерализации.

В то же самое время нам следует признать, что имеется широко распространенное и вполне понятное желание ускорить развитие реформы регулирования, в особенности в таких вопросах, как доступ к рынку и владение авиакомпаниями и контроль над ними. Совершенно ясно, что авиатранспорт отстает от других секторов в плане становления процесса реформирования, и нам следует знать об этом. Ваша задача на этой неделе заключается в том, чтобы успокоить озабоченность одних и подпитать надежды других. Таким образом, мой призыв к вам прост: не препятствуйте необходимости реформы и в то же самое время не позволяйте реформе поставить под угрозу в долгосрочной перспективе существование, взаимозависимость и многосторонний характер нашего сектора. Другой стоящей перед вами задачей является обеспечение того, чтобы в жертву экономическим интересам не приносилась безопасность полетов и авиационная безопасность. В ходе либерализации воздушного транспорта и в процессе интеграции глобальной системы организации воздушного движения необходимо взаимодействие между аспектами экономики и аэронавигации, основанными на безопасности полетов и безопасности гражданской авиации. Не может быть роста воздушного транспорта без аспектов безопасности полетов и авиационной безопасности, как не может быть здоровой гражданской авиации без трезвой политики в области экономики. Таким образом, для того чтобы возникло необходимое доверие к процессу либерализации, результаты ваших обсуждений следует заложить в его основу в качестве гарантий сохранения атмосферы либерализации, не забывая о первоочередной потребности в обеспечении безопасности полетов и авиационной безопасности. Ваша задача сводится к созидательному мышлению, ясности цели на основе подлинного согласия и создания глобальной перспективы вопросов регулирования, которые касаются всех нас и будущего международного воздушного транспорта.

Наконец, нам не следует упустить из виду тот факт, что гражданская авиация является попыткой человека при использовании созданного им оборудования и техники перевозить людей и грузы из одной точки мира в другую с соблюдением аспектов безопасности полетов и авиационной безопасности. Таким образом, человеческий элемент и его вклад в работу также должны быть учтены в ходе ваших обсуждений.

Я лично убежден, что международный воздушный транспорт является динамичной и перспективной отраслью, и, несмотря на нынешнюю ситуацию, мы смело, с надеждой и оптимизмом смотрим в будущее. Итоги вашей работы за эту неделю позволят создать в отрасли такой климат регулирования, который требуется ей для того, чтобы также с оптимизмом смотреть в будущее.

Мне хотелось бы пожелать вам успехов в работе, и я уверен в ее позитивных результатах. Совет в ходе своей весенней сессии рассмотрит ваши выводы, с тем чтобы мы могли двигать авиационное сообщество к новой эре задач и возможностей.

А сейчас позвольте мне объявить Пятую Всемирную авиатранспортную конференцию открытой. Госпожа Анна Макгинли, представитель Ирландии в Совете и председатель Авиатранспортного комитета, расскажет более подробно о повестке дня Конференции.

**Выступление председателя Авиатранспортного комитета
г-жи А. Макгинли
на открытии Всемирной авиатранспортной конференции
(Монреаль, 24–28 марта 2003 года)**

Как председатель Авиатранспортного комитета имею честь и удовольствие присоединиться к словам Президента Совета и приветствовать вас в Монреале и на этой Всемирной авиатранспортной конференции на тему "Проблемы и возможности либерализации".

Это всего лишь пятая конференция ИКАО по вопросам регулирования воздушного транспорта. Для того чтобы эти конференции могли дать желательный результат, была проведена серьезная подготовительная работа, и настоящая Конференция не является в этом отношении исключением. Хотя история созыва Конференции подробно излагается в документах, позвольте мне напомнить лишь о нескольких основных этапах.

Предложение о проведении конференции по вопросам либерализации впервые было внесено в Авиатранспортном комитете в конце 2000 года в связи со значительными событиями, происшедшими в авиатранспортной отрасли и в политике регулирования после четвертой конференции, состоявшейся в 1994 году. Комитет отметил тогда, в частности, тенденции к либерализации, развитие событий в области торговли услугами и призыв 32-й сессии Ассамблеи 1998 года об активизации ведущей роли ИКАО в решении вопросов регулирования деятельности воздушного транспорта. Совет впоследствии одобрил предложение Комитета о созыве конференции по либерализации и поручил приступить к планированию и проведению подготовительной работы. В течение 2001 года с государствами были проведены консультации относительно возможных вопросов повестки дня. В декабре 2001 года Совет принял проект повестки дня, которую вы имеете перед собой. В тот же месяц Генеральный секретарь разослал государствам и организациям письмо с приглашением. В течение последующих 15 месяцев ИКАО активно готовилась к проведению данного мероприятия.

Как видите, с момента зарождения мысли о проведении Конференции до момента ее осуществления ушло более двух лет. Совещание такого масштаба и уровня сложности, как вы сами понимаете, требует составления огромного количества подробных планов, проведения мероприятий, связанных с материально-техническим обеспечением, и тщательной подготовки подробной документации. Последней задачей занимался не только Секретариат, но и учрежденная Авиатранспортным комитетом Группа экспертов по регулированию воздушного транспорта, в состав которой входят представители от 25 государств и 4 международных организаций. В течение более года Группа почти постоянно работала по переписке, а в мае прошлого года провела совещание. В течение всего этого процесса Авиатранспортный комитет внимательно следил за ходом подготовительной работы и проявлял к ней большой интерес.

Однако к Конференции ИКАО готовилась не одна. С вами, т.е. с Договаривающимися государствами, были проведены консультации по проекту повестки дня, и ИКАО полностью информировала вас о целях, организации и планах подготовки к Конференции. Были предприняты значительные усилия к обеспечению того, чтобы государства были хорошо инструктированы и осведомлены о вопросах и предложениях, выносимых на Конференцию. Одним из средств, которые использовались ИКАО для оказания помощи государствам в подготовке к Конференции, стало проведение в регионах в конце прошлого года серии неофициальных семинаров, которые во многих случаях были организованы в координации и сотрудничестве с соответствующими региональными организациями гражданской авиации. Надеюсь, что эти неофициальные подготовительные мероприятия

облегчили ваш путь и заложили прочную основу для дискуссий, которые вы проведете в течение этой недели.

Хотела бы также отметить сотрудничество многих представленных здесь международных организаций, которые также внесли вклад в подготовку к этому важнейшему событию в жизни нашей отрасли.

Позвольте мне теперь кратко коснуться стоящей перед вами задачи. Ваша повестка дня состоит из четырех частей. Первый пункт, названный "Обзором", дает возможность ознакомиться с опытом либерализации, накопленным государствами и регионами, и определить, какую пользу мы можем извлечь из него, а также позволяет рассмотреть вопрос о том, как соображения безопасности полетов и авиационной безопасности вписываются в картину либерализации. Второй пункт "Изучение ключевых проблем регулирования при либерализации" является наиболее обширным пунктом повестки дня Конференции, который займет большую часть вашего времени и внимания в течение следующих пяти с половиной дней. На рассмотрение всех семи ключевых вопросов, перечисленных в этом пункте, согласно предварительному графику вашей работы отводится почти три с половиной дня. Принимая во внимание, что это означает лишь несколько часов на каждый вопрос, для того чтобы рассмотреть эти пункты в отведенное время, вам необходимо будет действовать согласованно.

По третьему пункту повестки дня вам предлагается рассмотреть два типовых соглашения о воздушном сообщении (ТСВС – одно для двусторонних отношений, а другое – для региональных или плюрилатеральных) и высказать замечания прежде всего относительно концепции ТСВС, а также ее применения в будущем. С самого начала следует отметить, что они являются не проектами соглашений, предназначенными для принятия или одобрения как таковыми, а инструктивным материалом, содержащим проекты формулировок и варианты политики, призванным оказать помощь государствам в процессе либерализации и в переговорах друг с другом.

В рамках четвертого и последнего пункта повестки дня вы рассмотрите будущую роль ИКАО в области экономического регулирования в связи с либерализацией, происходящей в данном секторе, а также ее отношения с другими организациями, участвующими в регулировании воздушного транспорта или проявляющими интерес к нему. Кроме того, в рамках этого заключительного пункта будет определен один из основных итогов Конференции – декларация глобальных принципов международного воздушного транспорта, проект которой подготовлен Секретариатом в консультации с Группой экспертов по регулированию воздушного транспорта. Предлагается отдельная процедура рассмотрения этого деликатного вопроса, с тем чтобы предоставить вам максимальную возможность внести вклад в подготовку проекта и тем самым позволить провести в конце недели, когда текст будет представлен, дискуссию по относительно зрелому проекту декларации. В том виде, в каком он представлен в документации Секретариата, проект декларации является изложением общих принципов, и я рекомендую вам придерживаться этого подхода, с тем чтобы учесть все перспективы регулирования. Таким образом, вы сможете сохранить целостность, ясность и сбалансированность декларации, которую настоящая Конференция затем представит внешнему миру как рамки, в которых будет продолжаться развитие либерализации.

Учитывая чрезвычайно напряженный график работы, вам необходимо сохранить целеустремленность в ваших дискуссиях и желание прийти к соглашению по каждому вопросу, с тем чтобы выполнить вашу повестку дня и привести это важное совещание к успешному завершению.

Дамы и господа, перед вами всесторонняя повестка дня, обширная документация, плоды тщательной подготовки и организации. Авиационное сообщество проявляет большой интерес к данной Конференции и к результатам, которых вы достигнете. Желаю вам всяческого успеха, и Авиатранспортный комитет с нетерпением ждет возможности рассмотреть в первоочередном порядке на следующей сессии итоги Конференции.

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА**АВСТРАЛИЯ**

M.N. Dolan	Глава делегации
N. Bogiatzis	Заместитель главы делегации
J. Aleck	Делегат
R. Graff	Делегат
I. Lumsden	Делегат
J. Kerr	Советник

АВСТРИЯ

I. Seyrlehner	Глава делегации
D. Gaupmann	Заместитель главы делегации
T. Kacsich	Делегат
P. Malanik	Делегат
R. Wolfger	Делегат
B. Finding	Наблюдатель

АЗЕРБАЙДЖАН

C. Aliyev	Глава делегации
S. Baghirov	Заместитель главы делегации

АЛЖИР

T. Chérif	Глава делегации
Y. Yousfi	Глава делегации
M. Benchemam	Заместитель главы делегации
N. Aimeur	Делегат

АНГОЛА

E.M. Monimambo	Глава делегации
H. Preza	Глава делегации
J.M. Junior	Делегат
J.A. Rodrigues	Делегат
G.F. Santos	Делегат

АНТИГУА И БАРБУДА

B. Challenger	Глава делегации
---------------	-----------------

АРГЕНТИНА

G. Donadille	Глава делегации
C. Trisano	Заместитель главы делегации
A. Thomas Hatti	Делегат
A.H. Mutti	Делегат
H. Knobel	Делегат
M. Folchi	Делегат
D. Burlas	Советник
D.C. Kilemnic	Советник
R. Cimbaro	Наблюдатель
A.A. Menendez	Наблюдатель
H. Picciani	Наблюдатель
E.A. Sanchez Ara	Наблюдатель
F. Telfuk	Наблюдатель
C. Yaryura	Наблюдатель

АРМЕНИЯ

K. Zadoyan	Заместитель главы делегации
------------	-----------------------------

АФГАНИСТАН

Y. Mir	Глава делегации
--------	-----------------

БАРБАДОС

V.C. Browne	Глава делегации
N.R.C. Voxill	Заместитель главы делегации

БАХРЕЙН

A. Ali	Глава делегации
H. Hassany	Делегат
K. Riyadh	Делегат

БЕЛАРУСЬ

N. Mazai	Заместитель главы делегации
----------	-----------------------------

БЕЛИЗ

E. Gomez Глава делегации

M. Queiroz	Делегат
L. Ribeiro	Делегат
R. Rodrigues Filho	Делегат
J. Basilio Dias	Наблюдатель
O. Ferreira Neto	Наблюдатель

БЕЛЬГИЯ

M. Vanderlinden	Глава делегации
L. Vangrieken	Делегат
A. Kundycki	Делегат

БРУНЕЙ-ДАРУССАЛАМ

M. Daud	Глава делегации
H. Tengah	Делегат

БЕНИН

J. Loko Делегат

БУРКИНА-ФАСО

R. Salambere	Заместитель главы делегации
--------------	-----------------------------

БОЛГАРИЯ

A. Yankov	Глава делегации
I. Petrova	Делегат

БУРУНДИ

S. Ndikumugongo	Глава делегации
P. Nduwimana	Делегат

БОЛИВИЯ

L. Melean Eterovic	Глава делегации
J. Urrutia Plaza	Делегат
M. Maldonado Rueda	Советник
C. Melean	Советник
C. Quiroga Fernández	Советник

БУТАН

S. Khandu	Наблюдатель
T. Penjore	Наблюдатель

БОТСВАНА

K. Mosupukwa	Глава делегации
R. Kebaitse	Делегат

**БЫВШАЯ ЮГОСЛАВСКАЯ
РЕСПУБЛИКА МАКЕДОНИЯ**

I. Mehmedi	Глава делегации
E. Andonova	Делегат
Z. Stanojeska	Делегат

БРАЗИЛИЯ

F. Lencastre	Глава делегации
W. Campos Machado	Заместитель главы делегации
A. Pereira Filho	Заместитель главы делегации
A. Bittencourt	Делегат
D.M. da Silva	Делегат
S. Drummond	Делегат
F.N. Hoyer	Делегат
L. Pinheiro	Делегат

ВЕНГРИЯ

L. Kiss	Глава делегации
A. Sipos	Делегат
T. Zsolnay	Делегат

ВЕНЕСУЭЛА

R. Alvaradao	Глава делегации
E. Calderaro	Делегат

M. Carpio Rodriguez	Делегат	J. Osei-Asamoah	Заместитель главы делегации
E. Falcon	Делегат	P. Amaleboba	Делегат
C. Fraino	Делегат	E. Amoah	Делегат
M. La Riva Ron	Делегат	M.O. Arthur	Делегат
C. Motta	Делегат	E. Hugh-Tamakloe	Делегат
J. Parada de Lacruz	Делегат	F. Taylor	Делегат
M. Leal Scovino	Делегат		

ВЬЕТНАМ

X. Hoang	Глава делегации
V. Pham	Глава делегации
T. Lai Xuan	Делегат
T. Le	Делегат
H. Luong	Делегат
V. Luu	Делегат

ГАБОН

P. Missambo	Глава делегации
B. Bangadi	Делегат
A. Domingo	Делегат
F. Ebibi-Mba	Делегат
C. Lidji	Делегат
D. M. Moudhouma	Делегат
J. Nguema	Делегат
J.P. Obiang Z. Beyeme	Делегат

ГАИТИ

A. Franck	Глава делегации
-----------	-----------------

ГАМБИЯ

M. Leigh	Глава делегации
M. Cham	Заместитель главы делегации
P. Bass	Делегат
L.F. Jabang	Делегат
A. Jallow-Sey	Делегат

ГАНА

J.A. Boachie	Глава делегации
--------------	-----------------

ГВАТЕМАЛА

M.A. Maldonado	Глава делегации
----------------	-----------------

ГВИНЕЯ

A. D. Camara	Глава делегации
B. Bah	Делегат
O. Cisse	Делегат
S.O. Thiam	Делегат
P. Villet	Советник

ГЕРМАНИЯ

H. Muerl	Глава делегации
M. Köster	Заместитель главы делегации
A. Völkel	Заместитель главы делегации
H. Decker	Советник
H. Eger	Советник
G. Fongern	Советник

ГОНДУРАС

E.A. Pavon Cambar	Глава делегации
C. Vasquez	Глава делегации

ГРЕЦИЯ

N. Kavadas	Глава делегации
E. Dimitopoulou	Заместитель главы делегации
E. Delouka	Делегат
E. Neonakis	Делегат
A. Sakki	Делегат
T. Flouris	Советник

ДАНИЯ

K. Larsen	Глава делегации
L. Rasmussen	Заместитель главы делегации
T. Saxe	Делегат
F. Soerensen	Советник

ИЗРАИЛЬ

A. Ben-Ari	Глава делегации
M. Attali	Заместитель главы делегации
N. Ben-Ami	Делегат
S. Winston	Делегат

**ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА
КОНГО**

O. Omanga	Заместитель главы делегации
G. Tabora Afata	Главный наблюдатель

ИНДИЯ

A. Goel	Глава делегации
S. Kaul	Заместитель главы делегации
H. Khola	Делегат
B. Manohar	Делегат
R. Bhattacharya	Наблюдатель

ДОМИНИКАНСКАЯ РЕСПУБЛИКА

R. Reyes	Глава делегации
M. Reyes	Делегат

ИНДОНЕЗИЯ

W. Hesti Indrawati	Заместитель главы делегации
J. Sjioen	Заместитель главы делегации
H. Pamuraharjo	Делегат
S. Suwardi	Делегат

ЕГИПЕТ

M. El Bagoury	Глава делегации
N. Samuel	Делегат
F. Elashmawy	Советник

ИОРДАНИЯ

H. Najjar	Глава делегации
A. Almomani	Делегат
J. Haidar	Делегат

ЗАМБИЯ

C. Kabalika	Заместитель главы делегации
C. Карверве	Заместитель главы делегации
D. Lungu	Делегат
E. Mambwe	Делегат

ИРАН

G. Mahdavi	Глава делегации
H. Amin A.S. Najafi	Советник

ЗИМБАБВЕ

W. Mangwende	Глава делегации
J. Bango	Делегат
R. Chingwena	Делегат
K. Kaseke	Делегат
R. Machigere	Делегат

ИРЛАНДИЯ

R. McKay	Глава делегации
A. McGinley	Делегат

ИСЛАНДИЯ

T. Palsson Глава делегации
 A. Eyvinds Делегат
 A.S. Thorsteinsson Делегат

P. Mendouga Делегат
 J. Ndoum Делегат
 T. Tekou Делегат
 P. Yang Делегат
 С.Н. Ndeh Наблюдатель

ИСПАНИЯ

L. Adrover Заместитель главы делегации
 K. Adrover Делегат
 C. Criado Alonso Делегат
 M. Del Pozo Garcia Делегат
 J. Herrero Делегат
 I. Iglesia Figueroa Делегат
 M. Mederos Cruz Делегат

КАНАДА

L. A. Dupuis Заместитель главы делегации
 C. Baker Делегат
 G. Bourgeois Делегат
 G. N Currie Делегат
 G. Delisle Делегат
 Y. Dufresne Делегат
 D. Hennion Делегат
 L. Lafleur Делегат
 C. MacDonald Делегат
 J. Murphy Делегат
 G. White Делегат
 J.H.N. Bouwman Советник
 L. Bureau Советник
 J. Korenic Советник
 J.L. Macneil Советник
 G. Petsikas Советник
 G. Richard Советник

ИТАЛИЯ

G. L. Cornado Глава делегации
 L. Timpone Заместитель главы делегации
 P. Ciancaglioni Делегат
 M. Gallo Делегат
 E. Maddalon Делегат
 F. Marchiandi Делегат
 G. Bistolfi Делегат

КАТАР

A. Al-Noaimi Глава делегации
 S. Haroon Заместитель главы делегации
 M.H. Al-Naimi Делегат

КАБО-ВЕРДЕ

M. Amante da Rosa Глава делегации
 C. Brazão Monteiro Заместитель главы делегации
 J.H. Dorosario Silva Делегат

КЕНИЯ

A.N. Ligale Глава делегации
 C. Kuto Заместитель главы делегации
 W. Yagomba Заместитель главы делегации
 D. Achapa Делегат
 S. Cichuki Делегат
 G. Josiah Делегат
 J. Ong Era Делегат
 J. Wanyanga Делегат

КАМБОДЖА

S. E. Pok Глава делегации
 V. Un Делегат

КАМЕРУН

J. Beghini Ndeh Глава делегации
 I. Sama Juma Заместитель главы делегации

КИТАЙ

Y. Y. Yang	Глава делегации
Y.F. Zhang	Заместитель главы делегации
W.H. Chan	Делегат
J. Fan	Делегат
H. Feng	Делегат
K. Y. Kwok	Делегат
K. Y. Lam	Делегат
Y.L. Li	Делегат
N. Liang	Делегат
Y.B. Liu	Делегат
F. Liu	Делегат
A. Menano	Делегат
R.H. Wang	Делегат
B. Wu	Делегат
R. Yang	Делегат
Y.H. Yuan	Делегат
Z.Z. Zhang	Делегат
J. Feng	Советник
P. Gao	Советник
Z.P. Gao	Советник
F.H. Li	Советник
X.S. Liu	Советник
C. Wang	Советник
Z.B. Wang	Советник
B. Wu	Советник
X. Xu	Советник
H. You	Советник
H. Zhang	Советник
X.H. Zhao	Советник

КОЛУМБИЯ

J. Velez Uribe	Глава делегации
J. Pulido	Заместитель главы делегации
J.C. Salazar Gómez	Заместитель главы делегации
A. Forero	Делегат
M. Leal	Делегат
M.S. Mantilla	Делегат
J. Soler Rojas	Делегат
E. Vasquez	Советник
H. Campo Plata	Наблюдатель
M. Ciardelli	Наблюдатель
M. Gonzalez	Наблюдатель
F. Jacobsen	Наблюдатель

J.R. Nino Orozco	Наблюдатель
A. Ortega	Наблюдатель
H. Rios	Наблюдатель

КОРЕЙСКАЯ НАРОДНО-ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Y.B. Sin	Глава делегации
S.N. Kim	Делегат
K.H. Sin	Делегат

КОСТА-РИКА

K.C. Gonzalez	Глава делегации
M. Ramos	Заместитель главы делегации
S. Garro Rojas	Делегат
S. Padilla	Делегат
B. Pereira	Делегат
O. Rodriguez	Делегат
J. Vargas	Делегат
E. Gutiérrez Sandí	Наблюдатель
M. Mora Artavia	Наблюдатель
C. Viquez Jara	Наблюдатель

КОТ-Д'ИВУАР

J.K. Abonouan	Глава делегации
I.K. Seka Gnassou	Заместитель главы делегации
N.J. Koffi-Bi	Делегат
M. Toure	Делегат
J. Anvire	Советник

КУБА

A. Ojeda-Vives	Глава делегации
M. Molina-Martínez	Заместитель главы делегации
J. Ayón-Alfonso	Делегат
V. González Calero	Делегат
N. Viñas	Делегат

КУВЕЙТ

F. Al-Mulaifi	Глава делегации
---------------	-----------------

M. Abdul Rahim Заместитель главы
 делегации
S. Al-EQab Делегат

КЫРГЫЗСТАН

A. Mambetov Глава делегации

ЛАТВИЯ

A. Muiznieks Глава делегации

ЛЕСОТО

K. Marite Глава делегации
K. Moeketsi Делегат

ЛИВАН

H. Chaouk Глава делегации
S. Eid Заместитель главы
 делегации

**ЛИВИЙСКАЯ АРАБСКАЯ
ДЖАМАХИРИЯ**

M. Abughres Глава делегации
F. Shatti Глава делегации
S. Al Moham Заместитель главы
 делегации
A. Lwati Делегат

ЛИТВА

V. Šalaukas Глава делегации
V. Žegunyte Делегат

ЛЮКСЕМБУРГ

C. Klein Делегат

МАВРИКИЙ

S.C. Seeballuck Глава делегации
A. Gungah Заместитель главы
 делегации

МАДАГАСКАР

B. R.-Razafindrazato Делегат

МАЛАВИ

C. Stambuli Глава делегации
M. Chitimbe Заместитель главы
 делегации
J. Chakwera Делегат
C. Kasende Делегат
B. Malenga Делегат
J. Mkandawire Делегат

МАЛАЙЗИЯ

N.H. Nik Aziz Заместитель главы
 делегации
A.G. DG Shalbia Делегат
M.M. Muhd Zubir Делегат
B. Zainal Делегат

МАЛИ

T. Issabre Глава делегации
A. Kone Делегат
K. Traore Cisse Делегат

МАЛЬДИВЫ

M. Razee Глава делегации
H. Jaleel Делегат

МАЛЬТА

A. Gatt Глава делегации

МАРОККО

A. Yaalaoui Глава делегации
 M. Akesbi Делегат
 S. Meziane Делегат

МЕКСИКА

R. Kobeh Gonzalez Глава делегации
 D. Mendez Mayora Заместитель главы делегации
 C. Penedaic Делегат
 F. Contreras Главный наблюдатель
 H. Cuauhtemoc-Garcia Наблюдатель
 F. Riquelme Наблюдатель

МОЗАМБИК

G. Armando Делегат
 D. De Deus Делегат
 A.V. Samuel Делегат

МОНАКО

H. Bayol Глава делегации

МОНГОЛИЯ

M. Dagva Глава делегации
 S. Bayarsaikhan Делегат
 G. Davaa Делегат

НАМИБИЯ

M. Amweelo Глава делегации
 B. Mujetenga Глава делегации
 P. Amunyela Делегат
 M.E.P. Samson Делегат
 A. Simana Делегат

НЕПАЛ

K. Sharma Глава делегации

R. Pradhan Заместитель главы делегации
 U. Dhital Делегат

НИГЕР

M. Halidou Заместитель главы делегации

НИГЕРИЯ

O. Okunromade Глава делегации
 C. Oyudo Заместитель главы делегации
 O.B. Aliu Делегат
 L.F. Anga Делегат
 D. Eniojukan Делегат
 M.A. Farohunbi Делегат
 S. Gaiya Делегат
 I. Idrifu Делегат
 A. Kalango Делегат
 N. Kalegaiye Делегат
 A. Lashmann Делегат
 A. Modu Делегат
 A. Okunnuga Делегат
 H.I. Omeogu Делегат
 K. Oteghle Делегат
 K. Yahaya-Gusau Делегат

НИДЕРЛАНДЫ

H.P. de Jong Глава делегации
 P. Kulkarni Делегат
 H.E. Sierink Делегат
 M. van Derzee Делегат
 C.A. Ditvoorst Советник
 H.P. Van Fenema Советник

НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ

J. Macilree Глава делегации
 G. Macleod Делегат
 S. Van de Geer Делегат
 R. Osborne Наблюдатель

НОРВЕГИЯ

P. T. Berg	Глава делегации
T. Lothe	Заместитель главы делегации
P. Chauvin	Делегат
T. Lysne	Делегат
P.A. Skogstad	Делегат
E. Uribarri	Делегат

**ОБЪЕДИНЕННАЯ РЕСПУБЛИКА
ТАНЗАНИЯ**

B. Moses	Глава делегации
A.K Abdulla	Делегат
M.M. Hanif	Делегат
J. Lyimo	Делегат
S. Mwachha	Делегат
O.R. Nundu	Делегат
P. Tesha	Делегат
C. Mgana	Советник

**ОБЪЕДИНЕННЫЕ АРАБСКИЕ
ЭМИРАТЫ**

M.Y. Al Suweidi	Глава делегации
A. Abu Aisheh	Делегат
M. A. Ahli	Делегат
A. Al Roomi	Делегат
O. De Silva	Делегат
S.D. Liyanage	Делегат

ОМАН

A. Al-Rawahi	Глава делегации
R. Al-Kiyumi	Делегат
A. Al-Mandhari	Делегат

ПАКИСТАН

A. Sethi	Глава делегации
A. Ahmed	Делегат

ПАНАМА

H.E. Chavarria	Глава делегации
E. Herrera Vargas	Заместитель главы делегации
J. Chavarria	Делегат
F. Picardi	Делегат
M. Véliz Arosemena	Делегат

ПАРАГВАЙ

R. Lloret Rodríguez	Глава делегации
C. Farias Servin	Делегат
A. Torres de Rodriguez	Делегат
S. Morinigo Torres	Заместитель
A. Piera Valdes	Наблюдатель

ПЕРУ

W. Benzaquen	Глава делегации
J. Munoz	Заместитель главы делегации
C. Bezold Olivares	Делегат
M. Gamarra	Делегат
J. Pavic	Делегат
P. Avila	Наблюдатель

ПОЛЬША

M. Sidor	Глава делегации
K. Kapis	Заместитель главы делегации
I.E. Szymajda	Делегат
E.A. Karabczynska	Делегат
M. Zylicz	Делегат
M. Kucharski	Советник

ПОРТУГАЛИЯ

J. Baganha	Делегат
J. Guedes da Silva Dias	Делегат

РЕСПУБЛИКА КОРЕЯ

Y. Kang	Глава делегации
S.J. Chang	Заместитель главы делегации
S. Ahn	Делегат
M. Chang	Делегат
K. Chanwoo	Делегат
Y. OH	Делегат
J. Park	Делегат
B.H. Won	Делегат
S. Hong	Советник
J. Jung	Советник
N. Kim	Советник
Y. Lee	Советник
S. Lee	Советник
J. Lee	Главный наблюдатель
N. Chappell	Наблюдатель
J. Kim	Наблюдатель
S. Park	Наблюдатель
Y. Yee	Наблюдатель

РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА

E. Dvornice	Глава делегации
E. Costei	Делегат

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

Y. Romanenko	Заместитель главы делегации
I. Astrakhankina	Делегат
V. Korovkin	Делегат
I. Lysenko	Делегат
P.N. Shipil	Делегат
S. Vasiliev	Делегат
I. Fedechkina	Советник
P. Rozhkov	Советник
D.A. Stolyarov	Советник
E. Grimes	Наблюдатель
E. Lobachev	Наблюдатель

РУАНДА

J.D. Ntakiukulilyayo	Глава делегации
Z. Nsengiyera	Делегат

РУМЫНИЯ

C.F. Donciu	Глава делегации
C.H. Rogoveanu	Заместитель главы делегации
C. Tutunaru	Делегат

САМОА

F. Palusalua	Глава делегации
V.Vaaelua	Заместитель главы делегации
F. Aiafi	Делегат

САУДОВСКАЯ АРАВИЯ

S. Al-ghaimdi	Глава делегации
A. Al-Amri	Делегат
F. Fathaldin	Делегат
A. Hantoush	Делегат
E. Nadrah	Делегат
A. Salih	Делегат

СЕЙШЕЛЬСКИЕ ОСТРОВА

G. Lafortune	Глава делегации
G. Faure	Заместитель главы делегации

СЕНЕГАЛ

B. Gueye	Глава делегации
P.I. Mbengue	Советник

СЕНТ-КИТС И НЕВИС

I. Liburd	Глава делегации
-----------	-----------------

СЕНТ-ЛЮСИЯ

H. Wilson	Глава делегации
-----------	-----------------

СЕРБИЯ И ЧЕРНОГОРИЯ

Z. Radosavljevic Глава делегации
V. Djelevic Делегат

СИНГАПУР

C.T. Yeo Глава делегации
P. Ong Заместитель главы делегации
W.L. Wong Заместитель главы делегации
Y. Chan Делегат
M. Cheok Делегат
T. Chua Делегат
B. Desker Делегат
P. Goh Делегат
Y.L. Goh Делегат
N. Hiong Делегат
T. Jasudasen Делегат
S. Kaur Делегат
A. Lam Делегат
A.B. Lee Делегат
W. Leo Делегат
B.K. Lim Делегат
B. Lim Делегат
B. Lim Делегат
H.S. Looi Делегат
T. Siddique Делегат
K.L. Song Делегат
L.T. Tan Делегат
S.H. Tan Делегат
C. Tey Делегат
W. Tng Делегат
M. Wong Делегат
T.G.P. Yap Делегат
S. Kuppusamy Советник

СЛОВАКИЯ

J. Breja Глава делегации
R. Valícková Заместитель главы делегации

СЛОВЕНИЯ

M. Turk Заместитель главы делегации

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

R. J. Griffins Глава делегации
T. Baker Заместитель главы делегации
D. Batchelor Делегат
D. S. Evans Делегат
S. Knight Делегат
S. McPherson Делегат
A. G. Sayce Делегат

СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ

J.N. Shane Глава делегации
J.R. Byerly Заместитель главы делегации
E.W. Stimpson Второй заместитель
M. Daniel Делегат
R. Gaffin Делегат
M. Jennison Делегат
G. Kiser Делегат
D. Lavin Делегат
M. Myles Делегат
D. Shapiro Делегат
R. Bailey Советник
R.L. Carlson Советник
H. Mann Советник
D. Peterson Советник

СУДАН

S. El Beshir Глава делегации
M. Salim Заместитель главы делегации

СУРИНАМ

J. Veira Глава делегации
R. Brown Делегат
V. Hanenberg Делегат
T. Chung Советник

ТАИЛАНД

P. Tantirujanant	Заместитель главы делегации
K. Chinatiworn	Делегат
D. Smuthkochorn	Делегат

ТОГО

B. Amelete	Глава делегации
B.M. Bamana	Заместитель главы делегации
G. Latta	Заместитель главы делегации
K. Dobou	Делегат
V. Tsidji	Главный наблюдатель

ТОНГА

H.R.H. A. Ulukalala Lavaka	Глава делегации
M. Faletau	Заместитель главы делегации
S. Aho	Делегат
T.K. Havea	Делегат
T. Kolokihakaufisi	Делегат
Logan Appu	Делегат

ТРИНИДАД И ТОБАГО

C. Bernard	Глава делегации
R. Bissessar	Делегат
S. Francis-Yearwood	Делегат
G. Joseph	Делегат

ТУНИС

M. Saad	Глава делегации
A. Berrajah	Заместитель главы делегации
H. Houcine	Делегат
N. Letaief	Делегат
H. Mekki	Делегат

ТУРЦИЯ

S. Çalışlar	Глава делегации
C. Aygün	Делегат
F. Enç	Делегат
G. Sarigül	Делегат

УГАНДА

A. Akandonda	Заместитель главы делегации
A. Opolot	Делегат
J. Twijuke	Делегат

УЗБЕКИСТАН

K. Trobov	Глава делегации
A. Bakhriev	Заместитель главы делегации

УКРАИНА

A. Demydenko	Глава делегации
V. Maksymov	Заместитель главы делегации
Y. Shcherbak	Заместитель главы делегации
O. Avramenko	Делегат
V. Baback	Делегат
D. Babeychuk	Делегат
A. Bobrovnikova	Делегат
O. Melnyk	Делегат
V. Prystayko	Делегат
V. Zelenkov	Делегат

УРУГВАЙ

E. Bonelli Baccino	Глава делегации
E. Bianchi Pron	Заместитель главы делегации
J. Marset Juarez	Заместитель главы делегации

ФИДЖИ

V. Vakacegu	Глава делегации
O. Baba	Делегат
J. Sevura	Делегат
G. Faktaufon	Советник
M. Kamikamica	Наблюдатель

ФИЛИППИНЫ

E.H.V. Pagunsan	Глава делегации
C. Arcilla	Заместитель главы делегации
M. Albano	Делегат
R. Dimalanta	Делегат
M.S. Gonzaga	Делегат
R. Lim	Делегат
J. Perez de Tagle	Делегат
P. Vera	Делегат

ФИНЛЯНДИЯ

M. Talvitie	Глава делегации
M. Turamäki	Делегат
R. Linna	Делегат
L. Lövkvist	Делегат

ФРАНЦИЯ

D. Bénadon	Глава делегации
J.-F. Dobelle	Заместитель главы делегации
G. Barrier	Делегат
P. Dumont	Делегат
M. Guyard	Делегат
E. Lacaze	Делегат
L. Lapene	Делегат
A. Veillard	Делегат
H. Andrade	Советник
I. Lelieur	Советник
J. Sabourin	Советник
A. Camus	Наблюдатель
D. Galibert	Наблюдатель
S. Travadel	Наблюдатель

ХОРВАТИЯ

M. Cvijin	Глава делегации
S. Simac	Делегат

ЧАД

D. Mahamat Saleh	Глава делегации
------------------	-----------------

ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА

J. Stolc	Глава делегации
O. Gorgol	Делегат
M. Skrna	Делегат

ЧИЛИ

B. Dominguez	Глава делегации
A. Heriberto Correa	Заместитель главы делегации
A. Correa Olbrich	Заместитель главы делегации
A. Lisboa	Делегат
G. Novoa	Делегат
M. Arriagada	Делегат
D. Duenas	Делегат
I. Galan	Делегат
H. Abatte	Советник
G. Besser Mahuzier	Наблюдатель

ШВЕЙЦАРИЯ

A. Auer	Глава делегации
D. Ruhier	Заместитель главы делегации
O. Arregger	Делегат
G. Panchard	Делегат

ШВЕЦИЯ

S. Gustavsson	Глава делегации
H. Jansson	Заместитель главы делегации
L. Österberg	Заместитель главы делегации

I.H.F. Cherfils	Делегат	P.G. Selepe	Заместитель главы делегации
J. Danielsson	Делегат	L. Hattingh	Делегат
A. Gradin	Делегат	M.B. Keshupilwe	Делегат
K. Keldusild	Делегат	N. Mlonzi	Делегат
G. Roos	Делегат	T.L. Montana	Делегат

ШРИ-ЛАНКА

S. Aziz	Глава делегации
G.S. Withanage	Заместитель главы делегации

A.G. Moore	Делегат
T. Peege	Делегат
P. Pillay	Делегат
S. Ramosa	Делегат
W. Stander	Делегат

ЭКВАДОР

J.E. Naranjo Arciniega	Глава делегации
C. Lara	Заместитель главы делегации

ЯМАЙКА

T. Lewis	Глава делегации
V. Simpson	Заместитель главы делегации
J. Fairclough	Советник
M. Walker	Советник

ЭСТОНИЯ

T. Peterson	Заместитель главы делегации
-------------	-----------------------------

ЯПОНИЯ

T. Morishige	Глава делегации
A. Aoki	Заместитель главы делегации

ЭФИОПИЯ

T. Mekonnen	Глава делегации
A. Alemseged	Делегат
M. Belayneh	Делегат
E.T. Estifanos	Делегат

M. Kawakami	Делегат
T. Mochida	Делегат
A. Shimamura	Делегат
M. Yazawa	Делегат
S. Yoneyama	Делегат
N. Tanihara	Заместитель
T. Hirano	Советник
N. Ishikure	Советник
Y. Iwakiri	Советник
N. Mori	Советник
H. Oshimo	Советник
J. Tanaka	Советник
M. Tanaka	Советник
M. Taneda	Советник
K. Yokoishi	Советник

ЮЖНАЯ АФРИКА

T. Radebe	Глава делегации
S. Khumalo	Заместитель главы делегации
S. Machobane	Заместитель главы делегации

ДЕЛЕГАЦИИ-НАБЛЮДАТЕЛИ**АРАБСКАЯ КОМИССИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (АРКА)**

A. Daoudi Главный наблюдатель
O. El Kittani Наблюдатель

АССОЦИАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА (АМП)

M. Milde Наблюдатель

АФРИКАНСКАЯ КОМИССИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (АКГА)

M. Heshmat Главный наблюдатель
Y. Afanou Наблюдатель
С.М. Diop Наблюдатель
R. Ndhlovu Наблюдатель
T. Tamrat Наблюдатель

ВСЕМИРНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПО ТУРИЗМУ (ВОТ)

F. Frangialli Главный наблюдатель
J. King Наблюдатель
H. Lipman Наблюдатель

ВСЕМИРНАЯ ТОРГОВАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ (ВТО)

P. Latrille Наблюдатель

ВСЕМИРНЫЙ БАНК

C. Schlumberger Наблюдатель

ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ЕКГА)

R. Benjamin Наблюдатель
G. Lumsden Наблюдатель

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ВОЗДУШНОЙ НАВИГАЦИИ
(ЕВРОКОНТРОЛЬ)**

V. Aguado Главный наблюдатель
O. Asmussen Наблюдатель
E. Cerasi Наблюдатель
E. Soehnle Наблюдатель
R.D. van Dam Наблюдатель

ЕВРОПЕЙСКОЕ СООБЩЕСТВО (ЕС)

M. Ayrat	Главный наблюдатель
S. Cras	Наблюдатель
F. Morgan	Наблюдатель
P. Musquar	Наблюдатель

ЗАПАДНОАФРИКАНСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ И ВАЛЮТНЫЙ СОЮЗ (ЗЭВС)

H. Akoko	Главный наблюдатель
----------	---------------------

ЛАТИНОАМЕРИКАНСКАЯ АССОЦИАЦИЯ ВОЗДУШНОГО И КОСМИЧЕСКОГО ПРАВА (АЛАДА)

A.M. Donato	Наблюдатель
-------------	-------------

ЛАТИНОАМЕРИКАНСКАЯ КОМИССИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ЛАКГА)

M. Ospina	Наблюдатель
-----------	-------------

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ (МАК)

A. Knivel	Главный наблюдатель
-----------	---------------------

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ (ИАКА)

E. Anderson	Наблюдатель
-------------	-------------

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ИАТА)

G. Bisignani	Главный наблюдатель
G. Brazeau	Наблюдатель
P. Chikumba	Наблюдатель
M. Comber	Наблюдатель
R. Donald	Наблюдатель
M. Eran-Tasker	Наблюдатель
J. Goh	Наблюдатель
C. Grau Tanner	Наблюдатель
R. Heighes-Thiessen	Наблюдатель
E. Hoenen	Наблюдатель
S.R. Mace	Наблюдатель
C. O'Keefe	Наблюдатель
P. Sepulveda	Наблюдатель
R. Smithies	Наблюдатель
T. Windmuller	Наблюдатель

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ ПО ГРУЗОВЫМ ВОЗДУШНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ (МАГВИ)

P. Cheng	Наблюдатель
L. Coyne	Наблюдатель
D. Fernandez	Наблюдатель

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА (МОТ)

E. MacPherson	Главный наблюдатель
B. Essenberg	Наблюдатель
D. Kittenis	Наблюдатель

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВАЯ ПАЛАТА (МТП)

M. Foulkes	Наблюдатель
------------	-------------

МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ АССОЦИАЦИЙ ЛИНЕЙНЫХ ПИЛОТОВ (ИФАЛПА)

D. Dolan	Главный наблюдатель
J. Anker	Наблюдатель
R.J. Brennan	Наблюдатель
G. Crivellaro	Наблюдатель
C.E. Evans	Наблюдатель
T. Kosik	Наблюдатель
H. Meyer	Наблюдатель
S. Rosen	Наблюдатель

МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ ТРАНСПОРТНИКОВ (МФТ)

Shane Enright	Главный наблюдатель
R. Adbur	Наблюдатель
R. Balnis	Наблюдатель
K.J. Beaith	Наблюдатель
B. Carranza-Orellana	Наблюдатель
Y. Clark	Наблюдатель
F.G. Coghlan	Наблюдатель
J. Condo	Наблюдатель
S. Fernandes	Наблюдатель
V. Gray	Наблюдатель
T. Heywood	Наблюдатель
G. King	Наблюдатель
S. Kurhhirt	Наблюдатель
G.W. Maclean	Наблюдатель
M.S. Mazumder	Наблюдатель
L.H. Moreira	Наблюдатель
R. Mowla	Наблюдатель
J. O'Flynn	Наблюдатель
S. Quader	Наблюдатель
M. Rahman	Наблюдатель
A. Rashid	Наблюдатель
J. Ruiz Trhamppe	Наблюдатель

A. Sandziuk	Наблюдатель
M. Solaiman	Наблюдатель
M. Sufian	Наблюдатель
T.W. Twentyman	Наблюдатель
W. Ulloa	Наблюдатель

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОВЕТ АЭРОПОРТОВ (МСА)

R. Aaronson	Главный наблюдатель
A. Gil	Наблюдатель
R. Heitmeyer	Наблюдатель
S. Poirier	Наблюдатель
A. Strahl	Наблюдатель

ОБЩИЙ РЫНОК ДЛЯ ВОСТОЧНОЙ И ЮЖНОЙ АФРИКИ (КОМЕСА)

A. Marawa	Главный наблюдатель
-----------	---------------------

ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И РАЗВИТИЯ (ОЭСР)

J. White	Главный наблюдатель
----------	---------------------

ПАЛЕСТИНА

S. Abu Halib	Наблюдатель
--------------	-------------

СЕКРЕТАРИАТ КАРИБСКОГО СООБЩЕСТВА (КАРИКОМ)

J. Lewis	Главный наблюдатель
----------	---------------------

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АФРИКИ (ЭКА)

H. Koumare	Главный наблюдатель
------------	---------------------

ATConf/5-WP	Пункт повестки дня	Название	Представлено
1	–	Повестка дня	Секретариатом
2	1	История созыва и организация работы Конференции	Секретариатом
3	–	Предварительное расписание	Секретариатом
4	1	Исходная информация и описание задачи Конференции	Секретариатом
5	1.1	Целевые исследования по вопросам либерализации	Секретариатом
6	1.2	Аспекты либерализации, касающиеся безопасности полетов и авиационной безопасности	Секретариатом
7	2.1	Либерализация владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью	Секретариатом
8	2.2	Либерализация доступа к рынку	Секретариатом
9	2.2	Аренда воздушных судов в международном воздушном транспорте	Секретариатом
10	2.2	Либерализация грузовых воздушных перевозок	Секретариатом
11	2.3	Гарантии обеспечения добросовестной конкуренции	Секретариатом
12	2.3	Стабильность и участие	Секретариатом
13	2.4	Интересы потребителей	Секретариатом
14	2.5	Распределение продукции посредством автоматизированных систем бронирования и Интернета	Секретариатом
15	2.6	Совершенствование урегулирования споров в условиях либерализации	Секретариатом
16	2.7	Транспарентность при регулировании международного воздушного транспорта	Секретариатом
17, доп. А	3.1	Типовые соглашения о воздушном сообщении для осуществления либерализации на двустороннем, региональном или плюрилатеральном уровнях	Секретариатом
доб. к 17, доп. В	3.1	Типовые соглашения о воздушном сообщении для осуществления либерализации на двустороннем, региональном или плюрилатеральном уровнях	Секретариатом
18	4.1	Роль ИКАО в содействии либерализации	Секретариатом
19	4.2	Декларация глобальных принципов международного воздушного транспорта	Секретариатом
20	1.1	Коммерциализация и либерализация	Секретариатом
21	2.2	События в сфере либерализации, связанные с доступом к рынку	Секретариатом

ATConf/5-WP	Пункт повестки дня	Название	Представлено
22, доп.	2, 4.1	Пересмотр руководства по регулированию международного воздушного транспорта (Doc 9626)	Секретариатом
23 (IP) (E)	1.1	Industry situation and airline traffic outlook	Секретариатом
24, доб.	4.2	Пересмотренный проект декларации глобальных принципов	Секретариатом
25 (IP) (E,C)	1.1	The development of China's civil aviation	Китаем
26 (E,F,S,A)	2.1	Airline views on liberalizing ownership and control	ИАТА
27 (E,F,S,A)	2.2	Ensuring an effective and globally compatible slot allocation system	ИАТА
28, App. (E,F,S,A)	2.3	Maintaining the multilateral interline system	ИАТА
29 (E,F,S,A)	2.6	Dispute settlement in international air transport	ИАТА
30 (IP) (E)	1.1	Consensus and cooperation: a tool for the liberalization of air services	АПЕК
31 Rev. (E,F,S)	1.1	The impact of the restructuring of civil aviation on employment and social practices	МОТ
32 (E)	4.1	Liberalization with a human face: the aviation dimension	ВОТ
33 (E)	2.1 2.2, 2.4	Air carrier ownership and control; leasing; slots; consumer interests	ИАКА
34 (IP) (E,F,S)	2.1, 2.2, 3.1, 4.1, 4.2	Issues of labour and social policy to be considered in connection with liberalization of international air transportation	ИФАЛПА
35 (IP) (E,F)	1.1, 4.1	The need for greater liberalization of international air transport	МТП
36 (IP) (E,F)	2.2	Air cargo and the World Trade Organization (WTO)	МТП
37 (IP) (E)	1.1	Singapore's experience in market liberalization at Asia Pacific Economic Cooperation (APEC) Forum and suggestion for a parallel and/or phased approach to multilateral liberalization	Сингапуром
38	2.2	Либерализация авиагрузовых перевозок на многосторонней основе	Сингапуром
39	2.1	Открытость и проведение консультаций в процессе либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними	Сингапуром

ATConf/5-WP	Пункт повестки дня	Название	Представлено
40	2.3	Мнение Грузии по некоторым аспектам либерализации (Тарифная политика)	Грузией
41	2.4	Мнение Грузии по некоторым аспектам либерализации (Права пассажиров)	Грузией
42	2.2, 2.3	Мнение Грузии по некоторым аспектам либерализации (Необходимость предоставления равных возможностей авиаперевозчикам)	Грузией
43	1.1, 4.1	Мнение Грузии по некоторым аспектам либерализации (Необходимость издания всеобъемлющего документа по вопросам либерализации)	Грузией
44	2.2	Мнение Грузии по некоторым аспектам либерализации (Термин "перевозка" и шестая, седьмая, восьмая и девятая "свободы воздуха")	Грузией
45 (IP) (E)	1.1	Fiji's position on multilateral air service agreements: Pacific Islands Air Services Agreement (PIASA)	Фиджи
46	2.7	Транспарентность при регулировании деятельности международной гражданской авиации	Соединенными Штатами Америки
47	2.3	Альтернативные меры содействия добросовестной конкуренции	Соединенными Штатами Америки
48	2.1	Либерализация владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью в развивающихся странах	Барбадосом
49	2.2	Либерализация авиагрузовых сообщений	Соединенными Штатами Америки
50	2.2	Либерализация доступа к рынку	Соединенными Штатами Америки
51	2.2	Генеральное соглашение о торговле услугами (ГАТС)	Кубой
52	2.1	Назначение и выдача разрешений	Кубой
53	2.4	Главная цель – потребитель	Кубой
54 Rev. (IP) (E,S)	1.1	Gradual development of air transport: an experience	Кубой
55 Corr. (IP) (E)	4.2	Pakistan's views on declaration of global principles for international air transport	Пакистаном

ATConf/5-WP	Пункт повестки дня	Название	Представлено
56	2.3	Добросовестная конкуренция и гарантии	Пакистаном
57	2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 3.1, 4.1	Точка зрения Пакистана по пунктам повестки дня Конференции	Пакистаном
58 (IP)	1.1	Sub-regional cooperation on air transport among Cambodia, Lao People's Democratic Republic, Myanmar and Viet Nam (CLMV)	CLMV
59 (IP) (E)	2.2	Liberalization of air cargo transport	Секретариатом ОЭСР
60 (IP) (E,F)	1.1	Experience in the liberalization of air transport in the Member States of the West African Economic and Monetary Union (WAEMU)	WAEMU
61 (IP) (E,F)	1.1	European experience of air transport liberalization	Членами ЕКГА и ЕС
62	2.5	Распределение продукции	Членами АРКГА
63	2.4	Интересы потребителей	Членами АРКГА
64	2.2	Справедливые и равные возможности доступа к международному авиатранспортному рынку и проблема перегруженности аэропортов	Членами АРКГА
65	2.1	Преимущественное владение и фактический контроль	Членами АРКГА
66 (IP) (E,F,S)	1.1	The impact of the restructuring of civil aviation on employment and social practices	МОТ
67 (IP) (E)	1.1	U.S. liberalization experiences	Соединенными Штатами Америки
68 (IP) (E,F)	1.2	Safety aspects of liberalization	Членами АКГА и ЕС
69 (IP) (E,F)	2.4	European airports and airlines passenger rights commitments	Членами АКГА и ЕС
70	2.3	Добросовестная конкуренция и гарантии	Членами АРКГА
71 (IP) (E,S)	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6	Review of key points of liberalization rules	АЛАДА

ATConf/5-WP	Пункт повестки дня	Название	Представлено
72 (IP) (E)	1.1	The Pacific Islands Air Services Agreement (PIASA) – Phased development of a single aviation market in the Pacific	Форумом тихоокеанских островных государств
73 (E,F,S)	2.2	Aircraft leasing in international air transport and jurisdictional issues associated with the nationality of aircraft registration	МФТ
74 (E,F,S)	2.2	Liberalization of market access	МФТ
75 (E,F,S)	2.1	Liberalizing air carrier ownership and control	МФТ
76	1.2	Следствия либерализации для безопасности полетов и авиационной безопасности	Африканскими государствами
77	2.5	Распределение продукции посредством автоматизированных систем бронирования и Интернета	Африканскими государствами
78	2.6	Создание механизмов разрешения споров	Африканскими государствами
79	2.2	Доступ к рынку	Африканскими государствами
80	2.1	Либерализация владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью	Африканскими государствами
81 (IP) (E,F) (Rev. F only)	1.1	Background to experiences of liberalization in Africa	Африканскими государствами
82	2.3	Преференциальные меры для развивающихся стран	Африканскими государствами
83 (E,F,S)	2.2	The case for all-cargo liberalization	ТИАКА
84 (Corr. E only)	2.1	Liberalizing air carrier ownership and control	Грецией от имени членов ЕС и ЕКГА
85	2.2	Вопросы, связанные с ""окнами"" и шумом	Индией
86	1.1, 2.2	Либерализация авиагрузовых перевозок и чартерных перевозок туристов	Индией
87	2.3	Создание механизмов добросовестной конкуренции	Африканскими государствами
88	1.1	Последствия либерализации воздушного транспорта с точки зрения перегруженности аэропортов и негативного воздействия на окружающую среду	Францией

ATConf/5-WP	Пункт повестки дня	Название	Представлено
89 (IP) (E)	1.1	Liberalization of air transport services within the Caribbean Community	КАРИКОМ
90 Corr. (IP) Atts. A, B, C (E, partial F,S)	1.1, 2.2, 3.1	New bilateral and regional/plurilateral air services agreements	Соединенными Штатами Америки
91 (E,F,S)	2.2	Traffic rights, airport capacity and airport slots: The airport operator's view	МСА
92 (E,F,S)	2.2	Airport capacity expansion: Alleviating the financial constraints	МСА
93 (E,F,S)	2.2	Airport capacity expansion: Alleviating the environmental constraints	МСА
94 (E,F,S)	2.2	Air cargo liberalization	МСА
95 (E,F,S)	2.4	Providing facilitation and quality service to passengers: The airports' concerns	МСА
96	1.2, 2.1, 2.2	Сохранение контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности в процессе экономической либерализации	Соединенными Штатами Америки
97 (IP) (E)	1.1	Model Air Commerce Act	Соединенными Штатами Америки
98 (IP) (E,S)	1.1	Background of liberalization and experiences in the Latin American Region	Членами ЛАКГА
99 (E,S)	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6	Review of key regulatory aspects of liberalization	Членами ЛАКГА
100	2.2	Либерализация грузовых воздушных перевозок	Республикой Корея
101	2.1	Либерализация владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью	Республикой Корея
102	–	Проект введения к докладу	Секретариатом
103	1.2	Проект доклада по пункту 1.2 повестки дня	Секретариатом
104	1, 1.1	Проект доклада по пунктам 1 и 1.1 повестки дня	Секретариатом
105	2, 2.1	Проект доклада по пунктам 2 и 2.1 повестки дня	Секретариатом
106	2.2	Проект доклада по пункту 2.2 повестки дня	Секретариатом

ATConf/5-WP	Пункт повестки дня	Название	Представлено
107	2.5	Кодекс поведения при использовании автоматизированных систем бронирования	Членами АРКГА
108	2.3	Проект доклада по пункту 2.3 повестки дня	Секретариатом
109	4.1	Роль ИКАО в содействии либерализации	Уругваем
110	2.6	Проект доклада по пункту 2.6 повестки дня	Секретариатом
111	2.4	Проект доклада по пункту 2.4 повестки дня	Секретариатом
112	2.5	Проект доклада по пункту 2.5 повестки дня	Секретариатом
113	2.7	Проект доклада по пункту 2.7 повестки дня	Секретариатом
114	2.1	Предложение, касающееся документа WP/105 (проект доклада по пункту 2.1 повестки дня)	Новой Зеландией
115	3.1	Проект доклада по пункту 3.1 повестки дня	Секретариатом
116	4.1	Проект доклада по пункту 4.1 повестки дня	Секретариатом

– КОНЕЦ –

ИЗДАНИЯ ИКАО ПО ВОПРОСАМ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Ниже приводится перечень серий изданий по вопросам воздушного транспорта, выпускаемых Международной организацией гражданской авиации, а также их краткое содержание:

Международные стандарты и Рекомендуемая практика по упрощению формальностей (*Приложение 9 к Конвенции*) принимаются Советом в соответствии со статьями 37, 54 и 90 Конвенции о международной гражданской авиации. Единообразное соблюдение требований, содержащихся в Международных стандартах по упрощению формальностей, считается практически возможным и необходимым для упрощения и совершенствования определенных аспектов международной аэронавигации, соблюдение же любого требования, содержащегося в Рекомендуемой практике, считается, как правило, практически возможным и весьма желательным для упрощения и совершенствования определенных аспектов международной аэронавигации. В соответствии со статьей 38 Конвенции Совет необходимо уведомлять о всех случаях расхождения национальных правил и практики с положениями Международных стандартов. Совет просит Договаривающиеся государства сообщать также о расхождениях с положениями Рекомендуемой практики.

Заявления Совета по принципиальным вопросам, касающимся воздушного транспорта, например по экономическим аспектам аэропортов и маршрутного аэронавигационного оборудования, взиманию сборов в области упрощения формальностей.

Статистические сборники выходят регулярно и содержат полученную от Договаривающихся государств статистическую информацию о деятельности их гражданской авиации.

Цирюляры содержат специализированную информацию, представляющую интерес для Договаривающихся государств; в них отражаются результаты исследований тенденций развития воздушного транспорта на глобальном и региональном уровне, а также результаты специальных исследований, проводимых в масштабе всего мира.

Руководства содержат информационно-инструктивный материал для Договаривающихся государств по таким вопросам, как тарифы за пользование аэропортами и аэронавигационным оборудованием, методы прогнозирования воздушных перевозок и статистика воздушного транспорта.

Для Договаривающихся государств представляют также интерес доклады таких совещаний по вопросам воздушного транспорта, как специализированные совещания по упрощению формальностей и по статистике, конференции по экономическим аспектам аэропортов и аэронавигационного оборудования. К этим докладам выпускаются дополнения, в которых сообщается о решениях, принятых Советом по рекомендациям совещаний, многие из которых касаются Договаривающихся государств.

© ИКАО 2003
7/03, R/P1/150
Заказ № 9819
Отпечатано в ИКАО 9

