

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

**Монреаль, 24–29 марта 2003 года**

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

**ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ПРОЕКТ ДЕКЛАРАЦИИ ГЛОБАЛЬНЫХ ПРИНЦИПОВ**

(Представлено Секретариатом)

**1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 В соответствии с процедурой, описанной в п. 3 документа WP/19, получено большое количество замечаний по проекту декларации глобальных принципов. Поступили, в частности, предложения о внесении поправок по существу, а также структурных и редакционных изменений в проект, содержащийся в добавлении А к документу WP/19.

1.2 Пересмотренный проект декларации, подготовленный Секретариатом в консультации с председателем Конференции и Президентом Совета, приведен в добавлении к настоящему документу.

**2. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

2.1 Конференции предлагается принять проект декларации, содержащейся в добавлении.

— — — — —



## ДОБАВЛЕНИЕ

### ПРОЕКТ ДЕКЛАРАЦИИ ГЛОБАЛЬНЫХ ПРИНЦИПОВ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

*Примечание.* В квадратные скобки помещены ссылки на первоначальный источник (добавление А документа WP/19) (до внесения каких-либо дополнений или изменений).

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

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

*сознавая* важную роль международного воздушного транспорта и его вклад в национальное развитие и мировую экономику, [п. 2 преамбулы]

*подчеркивая* чрезвычайную важность аспектов безопасности полетов и авиационной безопасности для международного воздушного транспорта, [новый текст]

*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, [п. 3 преамбулы]

*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, [п. 4 преамбулы]

**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; [п. 1.1 a)]

- 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; [п. 1.1 h)]
- c) принимает во внимание различие уровней экономического развития государств на основе принципа "общности интересов" и посредством использования преференциальных мер в отношении развивающихся стран; [новый текст]
- d) обеспечивает предоставление адекватной вспомогательной инфраструктуры по разумным ценам; [п. 1.1 f)]
- e) содействует предоставлению ресурсов для международного воздушного транспорта, в особенности для развивающихся стран; [новый текст]
- f) позволяет развиваться на стабильной экономической основе, подкрепляемой адаптацией условий регулирования и хозяйствования; [пп. 1.1 b) и 1.1 g)]
- 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; [п. 1.1 c)]
- i) содействует повышению эффективности и сводит к минимуму искажение рынка; [п. 1.1 d)]
- j) обеспечивает адекватные и эффективные гарантии добросовестной конкуренции; [п. 1.1 e)]
- k) содействует развитию сотрудничества и гармонизации на субрегиональном, региональном и глобальном уровнях; и [п. 1.1 i)]
- 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; [п. 1.1 j)]

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. [новый текст]

## 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; [п. 2.1]

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; [п. 2.2]

2.3 Государствам следует уделять особое внимание последствиям для безопасности полетов и авиационной безопасности при осуществлении трансграничных операций арендуемых воздушных судов, практики совместного использования кодов авиакомпаниями и применении других аналогичных механизмов; [новый текст]

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; [п. 2.3]

2.5 Меры по обеспечению авиационной безопасности, насколько это возможно, не должны нарушать или затруднять поток пассажиров, грузов, почты и воздушных судов; и [п. 2.3]

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. [новый текст]

### 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; [п. 3.3]

3.2 Государствам следует разрабатывать и использовать гарантии для обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности, экономической стабильности и добросовестной конкуренции; [п. 3.5]

3.3 Государствам следует обеспечивать, чтобы необходимая инфраструктура аэропортов и аэронавигационного обслуживания предоставлялась во всем мире по разумным ценам и на недискриминационной основе; [п. 5.1]

3.4 Сборы за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание должны использоваться только для покрытия затрат на предоставление средств и обслуживания гражданской авиации; [п. 3.9]

3.5 Интересы и потребности развивающихся стран должны быть предметом особого внимания, и им могут предоставляться преференциальные условия и финансовая поддержка; и [п. 3.6]

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. [п. 5.2]

#### 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; [п. 3.2]

4.2 Необходимо обеспечить всеобщее присоединение к Соглашению о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС) и его выполнение; [п. 3.1]

4.3 Процессу либерализации должно способствовать применение во всем мире современного единообразного режима ответственности авиаперевозчиков, а именно Монреальской конвенции 1999 года; [п. 3.10]

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, плурилатеральные или глобальные механизмы; [п. 3.4]

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; [п. 3.7]

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; [новый текст]

4.7 Государствам следует внимательно 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; [новый текст]

4.8 Транспарентность является важным элементом содействия экономическому росту, повышению конкурентоспособности и финансовой стабильности на внутреннем, региональном и международном уровнях и увеличивает выгоды либерализации; и [п. 3.11]

4.9 Следует и впредь поощрять улучшение обслуживания клиентов авиатранспортной отрасли и разработку соответствующих мер для защиты интересов потребителей. [п. 3.8]

#### 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; [новый текст]

5.2 Сотрудничество между государствами способствует либерализации и позволяет избегать конфликтов, в особенности при решении вопросов законодательства/политики в области конкуренции и условий труда, затрагивающих международный воздушный транспорт; [п. 4.1]

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; [п. 4.2]

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; и [п. 4.3]

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. [п. 4.4]

## 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; [п. 6.1]

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; [п. 6.2]

6.3 Государствам следует рассматривать возможность использования вариантов регулирования, предоставляемых ИКАО, для либерализации международного воздушного транспорта; и [новый текст]

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. [п. 6.3]