

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

**Монреаль, 24–29 марта 2003 года**

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

**ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ВЛАДЕНИЯ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМИ  
И КОНТРОЛЯ ЗА ИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ**

(Представили: Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливийская Арабская Джамахирия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигерия, Нигер, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия, Южная Африка)

**АННОТАЦИЯ**

В настоящем документе рассматриваются вопросы и варианты политики либерализации владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью, которые изложены в рабочем документе Секретариата ATConf/5-WP/7, и выражается поддержка рекомендации, касающейся принятия предлагаемого типового положения о назначении авиапредприятий и предоставлении им разрешений с акцентом на включение государствами в свои государственные законы и правила условий, касающихся "подтверждения наличия основного места деятельности" и "подтверждения осуществления фактического нормативного контроля".

Действия Конференции указаны в п. 4.

**СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ**

Дос 9644-ATConf/4, Доклад 4-й Всемирной авиатранспортной конференции ATConf/4-WP/68, *Владение авиаперевозчиками и контроль за их деятельностью*  
ATConf/5-WP/7, *Либерализация владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью*  
Решение Ямусукро 1999 года

<sup>1</sup> Текст на французском языке представлен африканскими государствами.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Африканские государства осуществляют постепенную либерализацию воздушного транспорта в отношениях между собой, а также с другими государствами путем пересмотра своих двусторонних соглашений о воздушных сообщениях. Они также разрабатывают между собой способы применения многосторонних соглашений на региональном и субрегиональном уровнях в целях постепенной и эффективной многосторонней либерализации рынка воздушного транспорта между собой для содействия развитию рынка, улучшению производственных показателей и предоставления хорошего обслуживания потребителям. Политические заявления, подобные тем, которые содержатся в решении Ямусукро 1999 года, являются некоторыми примерами усилий, которые предпринимаются в этом отношении. Это принципиальное решение направлено на систематическое объединение и развитие африканского рынка воздушного транспорта и наделение континента источниками финансирования, которые необходимы для осуществления деятельности на этом рынке.

1.2 В соответствии с большинством действующих соглашений, для того чтобы авиакомпания могла считаться назначенной и иметь возможность осуществлять свою деятельность на его территории, она должна находиться в преимущественном владении и фактически контролироваться назначающим государством или его гражданами. Африканские государства поддерживали такой действующий режим по экономическим причинам, а также соображениям национальной безопасности и обороны. Этот режим также обеспечивал участие всех государств в предоставлении услуг в области воздушного транспорта. Эти соображения, несмотря на сохранение своей актуальности, могут учитываться и в контексте развития отрасли и наделения ее необходимым капиталом, которого ей не хватает. Кроме того, африканская отрасль воздушного транспорта может получить преимущества от использования иностранного капитала.

1.3 С наступлением либерализации в области торговли, а также глобализации и коммерциализации, в том числе приватизации государственных авиапредприятий и превращение их в частные, картина меняется, поскольку иностранные инвесторы приобретают долю акций авиапредприятий. Это явление обусловило необходимость пересмотра позиции, которые занимали африканские государства во время ATConf/4 1994 года.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Большинство африканских государств располагают ограниченными ресурсами и не в состоянии создать и поддерживать конкурентоспособные авиапредприятия с помощью своих собственных ресурсов. Несмотря на неограниченность ресурсов, государства признают важность наличия динамичной отрасли воздушного транспорта для развития их экономики, особенно торговли и туризма.

2.2 Африканские государства признают, что жесткий режим в области владения и контроля не поможет отдельным государствам или региональным экономическим группировкам добиться требуемых преобразований в их экономике путем использования воздушного транспорта в качестве средства достижения своих целей.

2.3 Важно создать механизм регулирования для создания условий, при которых соглашения о регулировании работали бы на пользу африканских государств, с тем чтобы они могли достичь своих целей развития и в то же время обеспечить возможности для развития отрасли при сохранении участия африканских перевозчиков. В предлагаемом режиме деятельности иностранные авиакомпании должны соблюдать требования нормативных рамок, обеспечивающих безопасность полетов, экономическую эффективность авиапредприятий и экономические преимущества для назначающей страны.

### 3. **ВЫВОД**

3.1 С учетом доводов, выдвинутых в рабочем документе ATConf/5-WP/7, и изложенных выше соображений, в интересах взаимной выгоды и систематического развития мировой отрасли воздушного транспорта в целом и без того, чтобы какая-либо часть мира оказалась забытой, африканские государства поддерживают приведенные в п. 4.6 рабочего документа ATConf/5-WP/7 рекомендации ИКАО, касающиеся принятия типового положения по назначению авиапредприятий и предоставлению им разрешений.

### 4. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

4.1 Африканские государства:

- a) рекомендуют, чтобы при принятии типового положения все Договаривающиеся государства включали бы в свои национальные законы и правила условия, касающиеся как "подтверждения наличия основного места деятельности", так и "подтверждения осуществления фактического нормативного контроля", которые изложены в подпунктах (i) и (ii) рабочего документа WP/7, в целях обеспечения устойчивого развития отрасли воздушного транспорта в производящем назначении государстве и в мире в целом;
- b) принимают к сведению и рекомендуют принять выводы, содержащиеся в п. 6.1 указанного рабочего документа; и
- c) соглашаются с принятием рекомендации, содержащейся в п. 7, указанного рабочего документа.

– КОНЕЦ –