

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

**Монреаль, 24–29 марта 2003 года**

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

**ПРЕФЕРЕНЦИАЛЬНЫЕ МЕРЫ ДЛЯ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН**

(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 данном рабочем документе вновь подтверждается необходимость преференциальных мер для развивающихся государств, которые были приняты 32-й сессией Ассамблеи, а также рассматривается успех, достигнутый в деле внедрения этих мер, и дополнительно предлагается механизм претворения в жизнь этих мер.

Действия Конференции указаны в п. 2.

**СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ**

*Дос 9644, Доклад Всемирной авиатранспортной конференции по регулированию международного воздушного транспорта: сегодня и в будущем*

ATConf/4-WP/80, Преференциальные меры для развивающихся стран

A32-WP/156, Преференциальные меры

Письмо государствам ЕС 2/75-97/1 от 17 января 1997 года

ATConf/5-WP/11, Гарантии обеспечения добросовестной конкуренции

<sup>1</sup> Вариант на французском языке утвержден африканскими государствами.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В ходе 4-й Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/4) африканские государства представили рабочий документ WP/80 о преференциальных мерах для развивающихся государств, подчеркивая озабоченность об ограниченном участии развивающихся стран в международном воздушном транспорте.

1.2 Признавая тот факт, что данная ситуация создана различными факторами, включая неравномерные условия в доступе к рынку, данный документ рекомендовал, чтобы новые положения включали "преференциальные меры", претворение в жизнь которых постепенно устранил эти неравноправные условия.

1.3 Поэтому африканские государства предлагают, чтобы ИКАО изучила преференциальные меры, предназначенные для включения в будущее регулирование в отношении доступа к рынку, структурных препятствий, законов о конкуренции, окружающей среды, налогообложения и торговой практики.

1.4 Конференция согласилась с предложением, выдвинутым африканскими государствами, и рекомендовала ИКАО провести исследование преференциальных мер в целях включения их в будущее регулирование, касающееся доступа к рынку, структурных препятствий, законов о конкуренции, окружающей среды, налогообложения и торговой практики для представления на Чрезвычайную сессию Ассамблеи.

1.5 Конференция признала, что развитие гражданской авиации является важным для социально-экономического развития всех государств и должно соответствовать целям статьи 44 Чикагской конвенции с учетом полноценного участия всех государств в международной авиатранспортной системе. Поэтому Конференция рекомендовала, чтобы ИКАО изучила, в рамках общего контекста экономического регулирования международного воздушного транспорта и в свете обсуждений данного вопроса, преференциальные меры для развивающихся государств и соответственно разработала соответствующие рекомендации, а затем представила доклад о достигнутом успехе на следующую очередную сессию Ассамблеи.

## 2. ПРЕТВОРЕНИЕ В ЖИЗНЬ И ПОСЛЕДУЮЩИЕ МЕРЫ

2.1 В соответствии с рекомендацией Конференции Секретариат ИКАО провел вышеупомянутое исследование, которое позднее в соответствии с решением Совета от 22 ноября 1996 года было разослано письмом государствам ЕС 2/75-97/1 от 17 января 1997 года Договаривающимся государствам для информации и возможного использования ими преференциальных мер, изложенных в этом документе.

2.2 Соглашаясь с рассылкой документа, Совет отметил, что вышеупомянутое исследование является исключительно неофициальным по своему характеру и что государства сами должны на основе их практических потребностей и обстоятельств определить, когда и каким образом применять любые преференциальные меры в своих отношениях в области регулирования.

2.3 Принимая во внимание эту относительно новую концепцию экономического регулирования международного воздушного транспорта, Совет также обратился с просьбой к государствам направить свои замечания или точки зрения по исследованию Секретариата и, в частности, сообщить о своем практическом опыте в отношении использования преференциальных мер в целях представления доклада 32-й очередной сессии Ассамблеи.

2.4 На 32-й очередной сессии Ассамблеи ИКАО африканские государства в рабочем документе A32-WP/156 вновь обратились к международному авиационному сообществу с просьбой о специальном рассмотрении потребностей развивающихся государств и о претворении в жизнь преференциальных мер.

2.5 В дополнение к обсуждению по данному вопросу Ассамблея призвала государства обратить особое внимание в своих авиатранспортных взаимоотношениях на интересы и потребности развивающихся государств и предоставлять соответствующие преференциальные меры там, где это оправдано обстоятельствами.

### **3. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИЯ**

3.1 После проведения последней Всемирной авиатранспортной конференции в значительной степени эволюционировал правовой, организационный, экономический и политический контекст международного воздушного транспорта. Однако положение в развивающихся странах по-прежнему не улучшилось и по-прежнему преобладают неравноправные условия, которыми характеризуется функционирование международного воздушного транспорта.

3.2 С учетом этой ситуации необходимо вновь подтвердить важность претворения в жизнь преференциальных мер.

3.3 В этом отношении преференциальные меры на недвусторонней основе должны включать:

- a) доступ к финансовым ресурсам и технологии;
- b) недвусторонний преференциальный доступ к развитым рынкам;
- c) ослабление критериев владения для целей назначения;
- d) гарантии и меры "системы сдерживания"; и
- e) выделение "окон".

3.4 В этом отношении ИКАО предлагается разработать типовую статью о преференциальных мерах в целях упрощения их претворения в жизнь.

### **4. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

4.1 Конференции предлагается:

- a) вновь подтвердить ценность и относительную важность преференциальных мер;
- b) призвать государства к предоставлению, по мере возможности, преференциальных мер в своих взаимоотношениях в области воздушного транспорта; и
- c) рекомендовать ИКАО разработать типовую статью о преференциальных мерах в целях упрощения их претворения в жизнь.