

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF)****ШЕСТОЕ СОВЕЩАНИЕ**

Монреаль, 18–22 марта 2013 года

Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение основных вопросов и соответствующих рамок регулирования**Пункт 2.4 повестки дня. Добросовестная конкуренция****СПРАВЕДЛИВАЯ КОНКУРЕНЦИЯ И ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ АФРИКИ**(Представлено 54 государствами-членами¹, членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА))**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Данный рабочий документ, представленный 54 африканскими государствами, подчеркивает важность Ямусукрского решения, которое является описанием политики либерализации африканского воздушного транспорта, и содержит информацию о режимах конкуренции, разработанных в качестве идеальных решений проблем небольших и развивающихся стран, принимающих участие в индустрии воздушного транспорта и по праву вносящих свой вклад в развитие мирового рынка.

Данный документ описывает правила назначения, многосторонний характер Ямусукрского решения и квалификационные критерии, предоставляющие уникальную возможность регулировать вопросы конкуренции в мировом масштабе и решающие определенные проблемы владения.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендациями, представленными в п. 5.

*Справочный материал:*Справочный материал ATConf/6 представлен на сайте www.icao.int/meetings/atconf6**1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Ямусукское решение 1999 года представляет собой уникальное сочетание возможностей. Оно позволяет африканским государствам обеспечивать деятельность коммерческого воздушного транспорта в пределах своих территорий и оберегает любое

¹ 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, Нигер, Нигерия, 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, Южный Судан.

конкретное государство от последствий, связанных с его относительно небольшой ролью в отрасли. Оно препятствует возврату к политике протекционизма.

1.2 Логическое продолжение африканского эксперимента может повлиять на восприятие воздушного транспорта на континенте и на назначение африканских перевозчиков в рамках Соглашений о воздушном сообщении (ASA).

2. МЕРЫ ЗАЩИТЫ

2.1 Типовыми аргументами в оправдание задержки с реализацией Ямусукрского решения были следующие: а) более сильные африканские перевозчики, вероятно, поглотят более слабых "национальных перевозчиков"; б) размеры национального рынка в некоторых странах не могут обеспечивать деятельность более крупных авиаперевозчиков в силу дополнительных расходов на развитие аэропортов и структуры аэронавигации; в) вероятность появления нежелательных пассажиров из других стран, подрывающих экономику других стран, или другие подобного рода логические общественно-политические аргументы.

2.2 Такие же аргументы звучат в продолжающихся спорах о том, что иностранные перевозчики доминируют на африканском рынке, и, помимо прочего, выполняют полеты на основе прав шестой свободы.

2.3 Без сомнения, такие аргументы могут быть оправданы и всегда кладутся в основу призывов применять охранительные меры.

2.4 Дополнительным фактором является наличие у конкретного государства или экономического блока до начала процесса либерализации действующего законодательства о конкуренции. Следует отметить, что менее 20 % африканских стран имеют общее законодательство о конкуренции, что, тем самым, вызывает к жизни требование регулирования конкуренции в масштабах региона в качестве обязательного условия полной либерализации в соответствии с Ямусукским решением.

2.5 Если рассматривать регулирование конкуренции в качестве механизма поощрения нормальной деятельности, вводимого исключительно для недопущения злоупотреблений, тогда такое регулирование можно рассматривать не как меру обеспечения справедливой социально-политической среды, но скорее как меру обеспечения участия эксплуатантов в стандартных коммерческих сделках по нормальным правилам.

2.6 Хотя уникальный эксперимент Африки в деле разработки специальных правил конкуренции на воздушном транспорте может рассматриваться как необходимость введения охранительных мер, или как попытка создать равные условия на этапе перехода от протекционистских политико-коммерческих операций к свободному и либерализованному рынку на условиях Ямусукрского решения, действующие меры на континенте, тем не менее, могут привести к разработке инновационного решения проблемы обеспечения справедливого баланса между деятельностью коммерческого воздушного транспорта и обязательствами каждого государства по защите и развитию своей экономики.

3. АФРИКАНСКИЙ ЭКСПЕРИМЕНТ

3.1 После 10-летней задержки в деле глобального внедрения мер, предусматриваемых Ямусукрским решением, проводится исследование, которое предусматривает ряд решений, которые могут использовать страны развивающегося континента Африки для:

- a) создания либерализованного африканского рынка воздушного транспорта;
- b) создания справедливой и сбалансированной внутриконтинентальной и внутрирегиональной системы воздушного транспорта;
- c) эффективного регулирования любой, считающейся неконкурентной, практики, борьбы со злоупотреблениями монопольным положением и другими формами экономического дисбаланса, связанных с деятельностью африканских и неафриканских эксплуатантов воздушного транспорта.

3.2 Проводимое исследование, организованное Африканским Союзом и осуществляемое в интересах Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) под ее руководством, ставит целью:

- a) наделить АКГА полномочиями в качестве исполнительного органа для управления и контроля за процессом либерализации воздушного транспорта в Африке;
- b) поддерживать связь с региональными полномочными органами Ямусукрского движения для обеспечения беспрепятственной реализации положений Ямусукрского решения, включая внедрение единообразного режима конкуренции на региональном и континентальном уровнях;
- c) позволить АКГА вводить, при необходимости, санкции;
- d) позволить АКГА применять различные меры урегулирования споров, включая, при необходимости, обращение в суд.

3.3 Исследование предложило проект единообразных правил конкуренции для применения к африканским и неафриканским поставщикам услуг в области воздушного транспорта, включая, в частности, авиакомпании, эксплуатантов аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания. Правила конкуренции обеспечивают единообразие правил, существующих в различных региональных блоках Африки.

3.4 Предлагаемый проект регулирует межгосударственные, внутрирегиональные (внутриконтинентальные) перевозки, а также межрегиональные (межконтинентальные) перевозки, и, кроме этого, подчеркивает роль Исполнительного органа и региональных полномочных органов Ямусукрского решения в деле регулирования конкуренции. Как отмечалось, он не ограничивается африканскими, отвечающими требованиям перевозчиками, но применяется также и к неафриканским авиакомпаниям и другим поставщикам обслуживания, действующим в одной или нескольких африканских странах.

3.5 Ожидается, что осуществляемая в настоящее время деятельность на континентальном и региональном уровнях в ближайшем будущем приведет к реализации мер,

направленных на обеспечение эффективной либерализации и контроль за конкурентной средой с использованием средств, предлагаемых в рамках единообразного режима конкуренции.

3.6 Таким образом, за счет внедрения концепции открытых единообразных и справедливых правил конкуренции на региональном и континентальном уровнях создается необходимая атмосфера для развития транспорта в рамках регионов, континента и за его пределами.

4. БУДУЩЕЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ АФРИКАНСКОГО ЭКСПЕРИМЕНТА НА КОНКУРЕНЦИЮ В ОБЛАСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

4.1 Единообразные правила конкуренции наделяют Исполнительный орган и региональные полномочные органы Ямусукрского решения полномочиями обеспечить выполнение правил конкуренции авиакомпаниями третьих сторон, в число которых могут входить авиакомпании стран Африки, а также авиакомпаниями других континентов. Эти полномочия, предоставляемые полномочным органам Ямусукрского решения и Исполнительному органу, позволяют регламентирующему органу проводить критический анализ практической деятельности на основании конкретных случаев для определения наличия каких-либо нарушений правил и, как следствие, введения требуемых штрафных санкций.

4.2 Вышеописанные и другие меры изначально направлены на то, чтобы обеспечить нормальную коммерческую деятельность межрегионального и внутрирегионального воздушного транспорта при соблюдении необходимого уровня безопасности полетов и авиационной безопасности.

4.3 Последствием Африканского эксперимента, если он будет доведен до логического завершения, основанного на положительных сторонах относительно слабой базы в целях разработки необходимой инфраструктуры на континенте, может стать включение "африканских авиакомпаний" в положения о назначении авиаперевозчиков в базовых соглашениях о воздушном сообщении, согласованных африканскими странами и мировым сообществом в целом.

4.4 Важным фактором является то, что предусматриваются психологически важные охранные меры за счет создаваемой синергии.

5. РЕКОМЕНДАЦИЯ

5.1 Конференции предлагается рассмотреть Африканский эксперимент в качестве основы для глобального регулирования конкуренции и принятия охранных мер.