



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.
LIMITED

TD/B/COM.1/EM.9/L.1
25 June 1999

RUSSIAN
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Комиссия по торговле товарами и услугами и по сырьевым товарам

Совещание экспертов по авиатранспортным услугам:

уточнение вопросов с целью определения элементов
позитивной повестки дня развивающихся стран в
отношении ГАТС и конкретных секторальных переговоров,
представляющих для них интерес

Женева, 21-23 июня 1999 года

Пункт 3 повестки дня

**УТОЧНЕНИЕ ВОПРОСОВ, КАСАЮЩИХСЯ АВИАТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ, С ЦЕЛЬЮ
ОПРЕДЕЛЕНИЯ ЭЛЕМЕНТОВ ПОЗИТИВНОЙ ПОВЕСТКИ ДНЯ РАЗВИВАЮЩИХСЯ
СТРАН В ОТНОШЕНИИ ГАТС И КОНКРЕТНЫХ СЕКТОРАЛЬНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ,
ПРЕДСТАВЛЯЮЩИХ ДЛЯ НИХ ИНТЕРЕС**

Согласованные выводы

Совещание экспертов сделало следующие выводы по вопросам, которые должны учитываться при составлении позитивной повестки дня для развивающихся стран в секторе воздушного транспорта.

Прогрессивная либерализация в рамках действующих соглашений

1. Существующее приложение по авиатранспортным услугам к Генеральному соглашению по торговле услугами (ГАТС) исключает его применение к коммерческим правам и услугам, относящимся к осуществлению коммерческих прав. Вместе с тем в приложении перечисляются три области услуг, касающиеся воздушного транспорта, к которым применяются правила ГАТС. Обязательства в этих трех секторах до настоящего времени были весьма ограниченными.

GE.99-52318 (R)

2. Для выявления возможных выгод от определения дополнительных обязательств в областях, уже перечисленных в пункте 3 Приложения, сторонам, подписавшим ГАТС, настоятельно рекомендуется пересмотреть свои обязательства и рассмотреть возможность включения этих секторов в свои комплексные предложения и требования.
3. В целом ряде других областей применение положений ГАТС может оставаться неясным. Существует потребность в уточнении сферы действия существующих формулировок посредством разработки более подробной классификации для сектора воздушного транспорта, включая смежные виды деятельности. Это облегчит уточнение рамок действия Соглашения.
4. После этого также можно будет рассмотреть возможности для расширения охвата тех позиций, которые аналогичны позициям, в настоящее время перечисленным в пункте 3 Приложения.
5. Такая работа, предполагающая сотрудничество между Международной авиатранспортной ассоциацией (ИАТА), Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) и Всемирной торговой организацией, должна включать в себя сопоставление используемых в настоящее время в ГАТС отраслевых классификаций с теми классификациями, которые широко используются в данной отрасли.

Рассмотрение путей расширения сферы действия

6. Следует продолжить рассмотрение возможностей включения воздушного транспорта в ГАТС, для того чтобы лучше понять роль, которую может играть ГАТС в решении вышеперечисленных вопросов. Для проведения дискуссии по вопросам воздушного транспорта в Совете ВТО по торговле услугами ее участники должны располагать результатами анализа имеющихся возможностей и последствий их использования.
7. Согласно положениям ГАТС члены ВТО могут требовать освобождения от применения режима наиболее благоприятствуемой нации (НБН) в отношении отдельных подсекторов конкретного отдельного сектора. Обязательства, касающиеся доступа к рынку и национального режима, применяются лишь к тем подсекторам данного сектора, которые определены в схеме каждой страны.
8. В ходе обзора указанного приложения члены ВТО, возможно, пожелают, среди всего прочего, рассмотреть следующие возможности:
 - а) может оказаться, что большое число стран пожелает исключить, в частности, вид услуг 1 (т.е. поставки за пределы национальной территории, что означает, что авиатранспортные компании оказывают услуги из места своего базирования). Если это так, то существующий текст Приложения может быть изменен следующим образом:

- i) уточнить, что такое освобождение относится лишь к этому виду услуг; и

- ii) точно установить, какие элементы деятельности включаются в сферу охвата (которые касаются лишь коммерческих прав, но должны быть определены более точно по результатам работы, проделанной с целью определения рамок данного сектора);
- b) вид услуг 2, который касается потребления за рубежом, может быть менее спорным, однако сфера его охвата должна быть проверена в ходе процесса переговоров;
- c) вид услуг 3, касающийся коммерческого присутствия, получает все большее распространение. Включение этого вида в сферу действия ГАТС расширяет возможности приспособления для авиакомпаний, базирующихся в развитых странах, а также создает новые возможности для участия развивающихся стран. Есть основания считать, что применяемые в рамках двусторонней системы правила учреждения компаний становятся все более гибкими и открытыми. Установление сроков для этого вида деятельности позволит признать данный факт и обеспечит получение выгод от применения ГАТС с точки зрения НБН, доступа к рынку и национального режима;
- d) важное значение также имеют обязательства с точки зрения передвижения лиц в соответствии с видом услуг 4;
- e) в рамках такого подхода к воздушному транспорту должен быть рассмотрен вопрос о соответствии подхода к определению национальной принадлежности, применяемого в рамках ГАТС, с подходом, который используется в двусторонней системе воздушного транспорта. Вопросы конкретной политики также требуют определения места базирования авиакомпании, поскольку важно иметь возможность определить юрисдикцию, в рамках которой могут подаваться жалобы. Гибкость, уже достигнутая для целей установления личности перевозчика в двусторонних соглашениях, указывает на то, что данный аспект не обязательно сопряжен с большими трудностями.

9. Члены, возможно, также пожелают рассмотреть вопрос о включении в пункт 3 Приложения дополнительных специфических авиатранспортных услуг и видов деятельности, а также о сокращении списка специфических услуг, видов деятельности и/или коммерческих прав согласно пункту 2 Приложения с учетом результатов работы, изложенных в пунктах 2-5 выше.

Подход к развивающимся странам

10. Признавая озабоченность, выраженную развивающимися странами относительно необходимости расширения их участия на рынках воздушного транспорта на равных условиях, ИКАО, ИАТА, специализированные региональные организации и государства-члены подготовили ряд предложений относительно создания механизмов достижения этой цели. Эти механизмы представляют собой временные меры, и рекомендуется рассмотреть и изучить их. Следует также предложить организациям, отвечающим за воздушный транспорт, принять участие в разработке и рациональном использовании таких возможностей.

11. Секретариат ИКАО разработал ряд рекомендаций в отношении механизмов, на основе которых могла бы оказываться такая поддержка. Они касаются условий доступа к рынку, применения критериев в отношении собственности и контроля, процессов распределения посадочных интервалов и решения деловых вопросов. Эти рекомендации заслуживают повторного рассмотрения. Реализация указанных возможностей – это дело отдельных государств.

12. Кроме того, может быть внесен важный вклад в наращивание потенциала, например, с точки зрения конкурентной политики, стандартов (включая стандарты, касающиеся природоохранных вопросов, например, стандарты в области зашумленности и ведения хозяйственной деятельности в промышленности) и развития людских ресурсов. Рекомендуется продолжить сотрудничество в этих целях в отношении целого ряда видов услуг, в том числе, когда это целесообразно, под эгидой ИКАО и ИАТА.

13. Рассмотрение применения положений ГАТС к воздушному транспорту также должно охватывать его влияние на положения, касающиеся участия развивающихся стран. Статья IV предусматривает обязательство государств-членов оказывать содействие расширению участия развивающихся стран в общемировой торговле услугами на основе согласованных путем переговоров конкретных обязательств, в частности, касающихся доступа к технологии на коммерческой основе и улучшения доступа к каналам распределения и информационным сетям. Было бы полезно проанализировать, как статья IV применялась в целом, а также возможность ее применения к сектору воздушного транспорта.

14. Статья XXV касается круга ведения Совета ВТО по торговле услугами, в том что касается предоставления технической помощи секретариатом ВТО. Эта помощь будет иметь большое значение в контексте выбора обязательств, касающихся документации, если и когда изъятие, распространяющееся на воздушный транспорт, будет снято.

Подход к вопросам конкурентной политики и другим вопросам регулирования

15. Большое значение имеет решение проблем в области конкурентной политики и применения норм внутреннего регулирования, которые могут становиться причиной требований о разрешении конфликтных ситуаций. В рамках двусторонней системы отмечались трудности, связанные с разрешением конфликтных ситуаций. Конфликтные ситуации также могут возникать в результате принимаемых авиалиниями коммерческих решений или действий правительств, оказывающих прямое влияние, например на доступ, или косвенное влияние, например, посредством применения к авиалиниям санкций за определенного рода поведение на рынке. Хотя в настоящее время предпринимаются усилия к достижению многостороннего консенсуса по вопросам конкурентной политики, можно рассмотреть и другие возможности для достижения договоренностей, являющихся специфическими для воздушного транспорта, при обеспечении отраслевого сотрудничества, необходимого для установления стандартов и продолжения налаживания линий воздушного сообщения с целью сохранения целостности глобальной сети.

16. ГАТС содержит положения, которые могли бы использоваться для решения вопросов конкуренции и регулирования. Данная тематика затрагивается в различных статьях, особенно в статьях, касающихся внутреннего регулирования (VI), монопольных и эксклюзивных поставщиков услуг (VIII), деловой практики (IX), гарантий (X) и субсидий (XV). Вместе с тем эти положения могут использоваться государствами и лишь в случае непосредственного участия государств, будь то прямое участие в форме осуществления конкретных мер (субсидии, гарантии, внутреннее регулирование), либо косвенное участие посредством применения своей юрисдикции по отношению к поставщикам услуг, монополиям или эксклюзивным поставщикам услуг. Кроме того, эти положения, как правило, не проверялись на практике и не развивались, и поэтому следует продолжить анализ путей укрепления вклада ГАТС на основе их применения.

17. Следует также проанализировать справочный документ ВТО по основным средствам телесвязи, используя его в качестве модели для выяснения того, каким образом могут, в частности, решаться вопросы конкурентной политики в области воздушного транспорта. Этот документ касается гарантий в области конкуренции (например, антиконкурентных взаимных субсидий, отказа в доступе к услугам), правил в области установления взаимосвязей (в случае воздушного транспорта – доступа к инфраструктуре), режима обязательств в области предоставления универсальных услуг, транспарентности, правил распределения ограниченных ресурсов, таких, как радиочастоты (в случае воздушного транспорта – посадочных интервалов или ворот) и важности наличия регулирующих органов, не зависящих от поставщиков услуг. Также следует проанализировать и результаты работы, проводимой в области других видов транспорта.

18. На основе результатов проделанной работы ИКАО выдвинула важное предложение о том, чтобы государства использовали механизмы защиты от применения антиконкурентной практики, включая процедуры урегулирования споров и примирения, которые также могли бы применяться на уровне предприятий.

19. ИКАО могла бы находить сотрудничество с ВТО в целях прояснения различных видов практики регулирования.

20. Государствам предлагается оперативно ввести в действие свои Национальные системы связи, навигации, наблюдения и управления воздушными перевозками (СНН/УВП), которые предусмотрены их региональными авианавигационными планами, с тем чтобы снизить перегруженность аэропортов и воздушного пространства и оказать содействие проведению реформы в области политики регулирования.

Региональный подход к проведению реформ

21. Число действующих региональных механизмов растет. Имеются по крайней мере 11 таких механизмов, находящихся в различной стадии разработки.

22. Региональный подход к осуществлению процесса реформ имеет ряд преимуществ, таких, как: развитие сотрудничества между участниками, конкуренция в рамках региона,

развитие услуг, предоставляемых субрегионам, консолидация и реструктурирование авиалиний, повышение эффективности в рамках региона, содействие повышению конкурентоспособности маршрутов, выходящих за пределы региона, и т.д. Региональный подход также может влиять и на доступ к рынку.

23. Положения ГАТС, содержащиеся в статье V, применяются к региональным механизмам лишь в тех случаях, когда они являются частью более крупной структуры, имеющей значительный секторальный охват. Развивающиеся страны обладают некоторой гибкостью с точки зрения применения региональных механизмов, однако этого может оказаться недостаточно для поддержки механизмов, которые применяются лишь к одному сектору. Некоторые из уже существующих механизмов в области воздушного транспорта являются составной частью более крупных механизмов экономической интеграции, которые охватываются положениями статьи V. В таких случаях применение ГАТС к воздушному транспорту приведет к укреплению дисциплины при выполнении этих соглашений.

24. Пока еще нет достаточной информации для того, чтобы судить о последствиях применения таких механизмов. Рекомендуется продолжить работу по анализу расходов и преимуществ регионального подхода к процессу реформ. Можно было бы составить характеристики региональных соглашений с точки зрения их правил (например, в отношении транспарентности, условий присоединения к ним, условий доступа к рынку для нечленов, развития людских ресурсов и т.д.), а затем можно было бы проанализировать взаимосвязь между выполнением этих правил и получаемыми экономическими результатами. Такие результаты могли бы использоваться для выработки принципов, регулирующих проведение реформы в условиях отсутствия правил ГАТС или для упрощения процесса отчетности перед Советом ВТО по торговле услугами о соблюдении таких соглашений в тех случаях, когда положения ГАТС применяются.

Подготовка к переговорам

25. ЮНКТАД, совместно с ИКАО, его региональными агентствами и другими соответствующими международными и региональными органами, следует сотрудничать с развивающимися странами, в том что касается указанных возможностей и разработки позитивной повестки дня.
