

# АССАМБЛЕЯ 38-Я СЕССИЯ

Монреаль, 24 сентября – 4 октября 2013 года

## ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

### Доклад



*Утверждено Экономической комиссией Ассамблеи  
и опубликовано с санкции Генерального секретаря*

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**



# АССАМБЛЕЯ 38-Я СЕССИЯ

Монреаль, 24 сентября – 4 октября 2013 года

## ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

### Доклад



*Утверждено Экономической комиссией Ассамблеи  
и опубликовано с санкции Генерального секретаря*

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках  
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.  
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО [www.icao.int](http://www.icao.int)

**Doc 10027. Доклад Экономической комиссии**

Номер заказа: 10027

ISBN 978-92-9249-402-5

© ИКАО, 2014

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в какой форме и никакими средствами без предварительного письменного разрешения Международной организации гражданской авиации.

# АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ

МОНРЕАЛЬ, 24 СЕНТЯБРЯ – 4 ОКТЯБРЯ 2013 ГОДА

## ДОКЛАД ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

### СОДЕРЖАНИЕ

	Страница
<b>Общие сведения .....</b>	<b>1</b>
<b>Повестка дня и организация работы.....</b>	<b>1</b>
<b>Доклад по пунктам повестки дня</b>	
Пункт 39 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2010, 2011 и 2012 годы .....	2
Пункт 40 повестки дня. Экономическое развитие воздушного транспорта. Политика .....	2
Пункт 41 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта.....	27
Пункт 42 повестки дня. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания .....	28
Пункт 43 повестки дня. Авиационные данные. Мониторинг и анализ...	30
Пункт 44 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией.....	32
<b>Перечень резолюций</b>	
40/1: Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта .....	3
(Присвоен новый номер А38-14)	



## ДОКЛАД ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ АССАМБЛЕЕ

### Общие сведения

1. В период с 24 сентября по 4 октября 2013 года Экономическая комиссия провела три заседания.
2. На 2-м пленарном заседании Ассамблеи председателем Экономической комиссии был избран г-н Марселу Пашеку дос Гуаранис (Бразилия). На своем 1-м заседании Комиссия избрала полковника Докисима Гнама Латту (Того) и г-на Х.М.К. Нималсири (Шри-Ланка) первым и вторым заместителями председателя соответственно.
3. На одном или более заседаниях Комиссии присутствовали представители из делегаций 184 государств-членов и 54 делегаций наблюдателей
4. Секретарем Комиссии был директор Авиатранспортного управления (АТВ) г-н Б. Джибо. Функции заместителей секретаря выполняли г-жа Н. Абденнеби, начальник Секции экономического анализа и политики Авиатранспортного управления (АТВ). Обязанности помощника секретаря выполняли сотрудники АТВ, а именно: г-жа М. Булос, г-н Ф. Мало, г-жа Дж. Резяк, г-н Дж. Саймон и г-н Ю.-Ч. Ван, а г-н Т. Хасегава выполнял обязанности сотрудника по координации.

### Повестка дня и организация работы

5. Были рассмотрены пункты 39, 40, 41, 42, 43 и 44 повестки дня, переданные Комиссии пленарным заседанием:

- Пункт 39. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2010, 2011 и 2012 годы
- Пункт 40. Экономическое развитие воздушного транспорта. Политика
- Пункт 41. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта
- Пункт 42. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания
- Пункт 43. Авиационные данные. Мониторинг и анализ
- Пункт 44. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией

6. Документы, рассмотренные Комиссией, представлены на сайте ИКАО (<http://www.icao.int/Meetings/a38/Pages/default.aspx>). Комиссия выполняла свою работу, заседая в полном составе. Информация о действиях, предпринятых Комиссией по каждому пункту повестки дня, приводится отдельно в нижеследующих пунктах.

**Пункт 39 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2010, 2011 и 2012 годы**

39.1 На своем 1-м заседании Экономическая комиссия рассмотрела соответствующие разделы годовых докладов Совета за 2010, 2011 и 2012 годы и дополнение за первые шесть месяцев 2013 года.

39.2 Рассмотренные главы включали в себя главу "Мир воздушного транспорта", которая касается основных тенденций и событий в мировой экономике, экономического регулирования воздушного транспорта, включая авиакомпании, аэропорты и аэронавигационные службы, а также основных заинтересованных участников отрасли, а также главу, касающуюся программ работы в области воздушного транспорта, которая применительно к 2010 году является частью главы "Эффективность", а применительно к 2011 и 2012 годам – частью "Стратегической цели С", относящейся к устойчивому развитию воздушного транспорта.

39.3 Комиссия отметила, что деятельность ИКАО в области воздушного транспорта включала постоянную работу по политике в области экономики, экономики аэропортов и аэронавигационного обслуживания, работу с авиационными данными, включая статистику, прогнозирование и экономический анализ, а также совместное финансирование. Также была принята к сведению деятельность в области воздушного транспорта, рассматриваемая Исполнительным комитетом, в частности, относящаяся к авиационной безопасности (упрощение формальностей и машиночитываемые проездные документы, включая управление Директорией открытых ключей (ДОК)) и охране окружающей среды.

**Пункт 40 повестки дня. Экономическое развитие воздушного транспорта. Политика**

40.1 В рамках этого пункта повестки дня Комиссия рассмотрела два вопроса: Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта и результаты Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6), проходившей в Монреале с 18 по 22 марта 2013 года, и последующая деятельность.

**Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта**

40.2 В документе WP/55 Совет представил пересмотренный вариант Сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта (резолюция A37-20 Ассамблеи). Предлагаемые изменения отражают события, происшедшие после последней сессии Ассамблеи, и, в частности, результаты Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6). Комиссия согласилась отложить обсуждение пересмотренного Сводного заявления до окончания рассмотрения всех соответствующих рабочих документов.

40.3 В резолюцию Ассамблеи было предложено внести ряд изменений, призванных более точно отразить рекомендации, принятые ATConf/6.

40.4 На 2-м заседании Комиссия вернулась к этому вопросу и рассмотрела пересмотренный вариант резолюции Ассамблеи с учетом результатов обсуждения пунктов 40–43 повестки дня. Был предложен ряд дополнительных изменений. Было представлено предложение о добавлении в резолюцию двух пунктов, касающихся конкретных аспектов защиты интересов потребителей, относящихся к ценовой транспарентности в онлайн-операциях. Отметив важность данного аспекта защиты интересов потребителей, Комиссия, тем не менее, не достигла



консенсуса по вопросу включения дополнительного текста. Комиссия завершила рассмотрение этого вопроса на третьем заседании и согласилась представить для принятия пленарным заседанием пересмотренное *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта* с согласованными изменениями.

## **РЕЗОЛЮЦИЯ, ПОДГОТОВЛЕННАЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИЕЙ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ АССАМБЛЕЕЙ**

### **Резолюция 40/1. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта**

#### **Введение**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание, что Конвенция о международной гражданской авиации* устанавливает основные принципы, которым должны следовать правительства для обеспечения того, чтобы международные воздушные сообщения могли развиваться упорядоченным, регулярным, эффективным и экономичным, согласованным и устойчивым образом, и поэтому одной из задач ИКАО является поддержка принципов и мер, содействующих осуществлению международных воздушных сообщений на основе равных возможностей, эффективности и экономичности, взаимного уважения прав государств, а также с учетом общих интересов,

*принимая во внимание, что воздушный транспорт является одним из важных факторов обеспечения устойчивого экономического развития как на национальном, так и на международном уровнях,*

*принимая во внимание, что странам, особенно развивающимся, становится все труднее изыскивать необходимые ресурсы для оптимального использования возможностей и решения задач, связанных с развитием воздушного транспорта, и своевременно реагировать на вызовы, обусловленные спросом на воздушный транспорт,*

*принимая во внимание, что Организация готовит на постоянной основе для Договаривающихся государств инструктивный материал, исследования и статистическую информацию о развитии воздушного транспорта, которые должны быть актуальными, целенаправленными и обоснованными и доводиться до сведения Договаривающихся государств с помощью наиболее эффективных средств,*

*принимая во внимание, что Договаривающиеся государства должны представлять точные и фактические статистические данные и другие сведения, с тем чтобы Организация могла готовить такой инструктивный материал,*

*принимая во внимание, что Организация переходит к целевому управлению, уделяя при этом больше внимания внедрению Стандартов, чем их разработке,*

*принимая во внимание, что разрабатываемый Организацией инструктивный материал и действия Организации по реализации своих стратегических целей должны оказывать содействие Договаривающимся государствам в разработке политики и практики, способствующих процессам глобализации, коммерциализации и либерализации международного воздушного транспорта,*

*принимая во внимание* важность участия Договаривающихся государств в работе Организации в области воздушного транспорта,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции добавления, которые перечислены ниже, представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта по состоянию на день закрытия 38-й сессии Ассамблеи:

Добавление А. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта;

Добавление В. Авиационные данные/статистика;

Добавление С. Прогнозирование, планирование и экономический анализ;

Добавление D. Налогообложение;

Добавление Е. Аэропортовое и аэронавигационное обслуживание;

Добавление F. Экономика авиаперевозчиков;

Добавление G. Авиапочта;

2. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства учитывать эту политику и то, что она постоянно уточняется Советом в документах, указанных в настоящем сводном заявлении, и Генеральным секретарем в руководствах и циркулярах;

3. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства прилагать все усилия для выполнения своих обязательств, вытекающих из Конвенции и резолюций Ассамблеи, поддерживать работу Организации в области воздушного транспорта и, в частности, представлять самым оперативным образом наиболее полную статистическую и другую информацию, запрашиваемую Организацией для ее работы в области воздушного транспорта;

4. *просит* Совет придавать особое значение проблеме финансирования развития людских и технических ресурсов, необходимых для обеспечения наибольшего возможного вклада воздушного транспорта в обеспечение экономического и социального благополучия развивающихся стран;

5. *просит* Совет консультироваться с квалифицированными представителями Договаривающихся государств, когда, по его мнению, это будет содействовать продвижению работы над любым вопросом в области воздушного транспорта, используя для этого наиболее подходящие средства, включая создание групп таких квалифицированных экспертов, подотчетных Авиатранспортному комитету, или исследовательских групп Секретариата, а также работу по переписке или проведение совещаний;

6. *просит* Совет созывать конференции или специализированные совещания, в которых могли бы участвовать все Договаривающиеся государства, в качестве основного средства достижения прогресса в решении вопросов всемирного значения в области воздушного транспорта в тех случаях, когда такие совещания оправданы с точки зрения количества и важности вопросов, подлежащих рассмотрению, и когда имеется возможность предпринятия конструктивных действий по ним;

7. *просит* Совет обеспечить проведение практикумов, семинаров и прочих подобных совещаний, которые могут потребоваться для ознакомления Договаривающихся государств с политикой ИКАО в области воздушного транспорта и соответствующим инструктивным материалом;

8. *просит* Совет регулярно пересматривать сводное заявление о политике ИКАО в области воздушного транспорта и по мере необходимости информировать Ассамблею о целесообразности внесения изменений в заявление;

9. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А37-20.

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### Экономическое регулирование международного воздушного транспорта

#### Раздел I. Соглашения и договоренности

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что зафиксированные в Конвенции основополагающие принципы суверенитета, справедливых и равных возможностей, отказа от дискриминации, взаимозависимости, гармонизации и сотрудничества хорошо зарекомендовали себя и по-прежнему являются фундаментом дальнейшего развития международного воздушного транспорта,

*принимая во внимание*, что обеспечение в максимально возможной степени многосторонних подходов к вопросам коммерческих прав по-прежнему остается одной из целей Организации,

*принимая во внимание*, что в рамках Конвенции Договаривающиеся государства имеют различные цели и политику в области регулирования, но исходят из единой основной задачи обеспечения постоянного и устойчивого участия в деятельности международной авиатранспортной системы,

*принимая во внимание*, что одна из целей Конвенции заключается в том, чтобы международные воздушные сообщения осуществлялись надежно и экономично, и в этой связи Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС) и Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 года) содействуют достижению этой цели Договаривающимися государствами, которые уже являются их участниками,

*принимая во внимание*, что Ассамблея неоднократно подчеркивала обязательство каждого Договаривающегося государства соблюдать положения статьи 83 Конвенции, регистрируя в Совете в кратчайшие сроки все договоренности, касающиеся международной гражданской авиации, в соответствии с *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоренностей*,

*принимая во внимание*, что необоснованные задержки и невыполнение требований, касающихся регистрации авиационных соглашений и договоренностей, нежелательны для точности и полноты нормативной информации, а также для улучшения транспарентности,

*принимая во внимание*, что установление международных пассажирских и грузовых авиатарифов, которые способствовали бы успешному развитию воздушных перевозок, должно быть справедливым и транспарентным,

*принимая во внимание*, что при разработке политики и регулировании международного воздушного транспорта необходимо уделять должное внимание интересам потребителей,

*принимая во внимание*, что существует необходимость адаптации к меняющимся условиям регулирования и эксплуатации в области воздушного транспорта и что Организация соответственно разрабатывает руководящие принципы регулирования международного воздушного транспорта, включая типовые статьи и типовые соглашения о воздушном сообщении, которые государства могут использовать в двусторонних или региональных соглашениях,

*отмечая*, что Организация разработала и представила государствам инновационное средство проведения деловых встреч (мероприятие ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN)), которое способствует проведению переговоров и консультаций о воздушных сообщениях и повышению их эффективности,

1. *вновь подтверждает* первоочередную роль ИКАО в разработке положений, касающихся политики в области регулирования международного воздушного транспорта, и, по необходимости, в поддержке и содействии либерализации;

2. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства надлежащим образом учитывать в процессе либерализации принципы, касающиеся мер гарантий, предназначенных для обеспечения постоянного и эффективного участия всех государств в деятельности международного воздушного транспорта, включая принцип особого учета интересов и потребностей развивающихся стран;

3. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства воздерживаться в практике регулирования от принятия односторонних мер, которые будут иметь отрицательные последствия для общих интересов авиационного сообщества и для эффективного и устойчивого развития воздушного транспорта;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства, которые еще не стали участниками Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС) и Монреальской конвенции 1999 года, в срочном порядке рассмотреть вопрос о присоединении к ним;

5. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства регистрировать соглашения и договоренности о сотрудничестве в области международной гражданской авиации в ИКАО в соответствии с положениями статьи 83 Конвенции и *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоренностей*;

6. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства полностью информировать Совет о серьезных проблемах, возникающих при применении соглашений или договоренностей о воздушном сообщении, а также о любых результатах в деле создания многосторонних механизмов обмена коммерческими правами;

7. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства продолжать осуществлять либерализацию доступа к рынку таким образом и такими темпами, которые отвечают их

потребностям и обстоятельствам, уделяя надлежащее внимание защите интересов всех заинтересованных сторон, изменению экономических условий и требованиям инфраструктуры;

8. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства при обмене правами на доступ к рынку в рамках соглашений о воздушном сообщении должным образом учитывать характерные особенности грузовых авиаперевозок, обеспечивая при этом предоставление соответствующих прав и эксплуатационную гибкость в целях содействия развитию этих перевозок;

9. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства при рассмотрении вопросов, касающихся распределения "окон" и ограничений на полеты в ночное время, надлежащим образом учитывать потребности и обеспокоенность других государств и прилагать все усилия к тому, чтобы на основе консультаций устранять любую обеспокоенность в духе взаимоуважения, транспарентности, взаимопонимания и сотрудничества;

10. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства при принятии мер регулирования по управлению авиационным шумом в аэропортах уважать и соблюдать принцип сбалансированного подхода ИКАО в отношении ограничений на полеты в ночное время;

11. *рекомендует* Договаривающимся государствам пользоваться с выгодой для себя преимуществами мероприятий ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях;

12. *просит* Совет разработать подборку действующей на национальном или региональном уровне политики и практики в сфере конкуренции;

13. *просит* Совет разработать и принять долгосрочную концепцию либерализации международного воздушного транспорта, включая изучение вопроса о подготовке международного соглашения, в соответствии с которым государства смогут осуществлять либерализацию доступа к рынку, принимая во внимание прошлый опыт и достижения государств, включая существующие соглашения о либерализации доступа к рынку, заключенные на двустороннем, региональном и многостороннем уровнях, а также различные предложения, представленные в ходе Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6);

14. *просит* Совет разработать конкретное международное соглашение в целях содействия дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок, принимая во внимание накопленный опыт, мнения государств относительно существующих договоренностей и предложений, сделанных во время ATConf/6;

15. *просит* Совет продолжать сотрудничество с региональными и субрегиональными органами по изучению и разработке методов сотрудничества, в том числе либерализованных договоренностей, и анализировать результаты принятия таких мер для определения того, могут ли аналогичные или другие меры быть со временем рекомендованы государствам для применения на более широкой основе;

16. *просит* Совет продолжить сравнительное и аналитическое изучение политики и практики Договаривающихся государств и авиакомпаний в отношении коммерческих прав и положений соглашений о воздушных сообщениях и информировать все Договаривающиеся государства о любых новых событиях в международном сотрудничестве в отношении коммерческих прав, включая либерализованные договоренности;

17. *просит* Совет анализировать механизм выработки принципиальных установок Организации по регулированию международного воздушного транспорта и по мере необходимости пересматривать или обновлять его;

18. *просит* Совет периодически пересматривать правила регистрации авиационных соглашений и договоренностей с целью упрощения процесса их регистрации;

19. *просит* Совет разработать в краткосрочной перспективе набор высокоуровневых, не имеющих обязательной силы, неперескриптивных, основных принципов защиты интересов потребителей для использования в качестве директивных указаний, обеспечивающих надлежащую сбалансированность между защитой интересов потребителей и конкурентоспособностью отрасли и учитывающих требующуюся государствам гибкость, исходя из разных социальных, политических и экономических характеристик государств; эти основные принципы должны соответствовать существующим документам, в частности, положениям Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, принятой в Монреале 28 мая 1999 года;

20. *просит* Генерального секретаря напоминать Договаривающимся государствам о важности незамедлительной регистрации авиационных соглашений и договоренностей и оказывать такое содействие Договаривающимся государствам, какое им может потребоваться при регистрации авиационных соглашений и договоренностей в Совете;

21. *просит* Президента Совета и Генерального секретаря содействовать универсальному присоединению и выполнению международных конвенций и соглашений, включая Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС) и Монреальскую конвенцию 1999 года, и настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам информировать Секретариат о своих намерениях относительно присоединения к ним;

## **Раздел II. Сотрудничество в рамках механизмов регулирования**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что определенные экономические, финансовые и эксплуатационные ограничения, вводимые в одностороннем порядке на национальном уровне, подрывают стабильность международного воздушного транспорта, приводят к возникновению недобросовестной и дискриминационной практики и могут быть несовместимыми с основными принципами Конвенции и упорядоченным и гармоничным развитием международного воздушного транспорта,

*принимая во внимание,* что обеспечение регулярных и надежных воздушных сообщений имеет огромное значение для становления экономики государств, особенно развивающихся, в том числе зависящих от туризма,

*принимая во внимание,* что строгое применение требования о преимущественном владении и эффективном контроле в качестве критерия для выдачи разрешения авиакомпании на использование маршрутных прав и других прав на воздушные перевозки может лишить многие государства справедливой и равной возможности выполнять международные воздушные перевозки и в полной мере пользоваться получаемыми при этом выгодами,

*принимая во внимание*, что либерализацию условий назначения авиаперевозчиков и предоставления им разрешений для доступа к рынку следует осуществлять по усмотрению и собственными темпами каждого государства постепенно, гибко и под эффективным нормативным контролем, особенно в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности,

*принимая во внимание*, что расширение или гибкое применение критериев назначения авиакомпаний и выдачи им разрешений может помочь в создании эксплуатационных условий, в которых международный воздушный транспорт будет развиваться и расти стабильным, эффективным и экономичным образом, и способствовать достижению целей участия государств в процессе либерализации без ущерба для обязательств государств по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности,

*принимая во внимание*, что претворению в жизнь целей развития, стоящих перед такими государствами, все более активно способствуют различные механизмы сотрудничества, такие как региональные экономические группы и функциональные объединения, что свидетельствует о наличии близости и общности интересов, причем в первую очередь у развивающихся государств, участвующих в таком региональном движении экономической интеграции,

*принимая во внимание*, что осуществление маршрутных и других прав на воздушные перевозки развивающегося государства, обладающего такой общностью интересов, авиакомпанией, находящейся в преимущественном владении и под эффективным контролем другого развивающегося государства или государств, либо его или их граждан, имеющих ту же общность интересов, будет служить указанным интересам развивающихся государств,

1. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства избегать принятия односторонних мер, которые могут отрицательно сказаться на упорядоченном и согласованном развитии международного воздушного транспорта, и обеспечивать, чтобы при применении национальной политики и внутреннего законодательства в отношении международного воздушного транспорта в должной мере учитывались его характерные особенности;

2. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства учитывать, что добросовестная конкуренция является одним из важных общих принципов при осуществлении международных воздушных перевозок;

3. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства продолжать процесс либерализации в сфере владения авиаперевозчиками и контроля над ними (с учетом потребностей и ситуации), используя для этого различные существующие меры, такие как включение в двусторонние соглашения о воздушном сообщении освобождений от ограничений по владению и контролю или положений о назначении, признавая концепцию общности интересов в рамках региональных или субрегиональных экономических групп, а также мер, рекомендованных ИКАО;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства признавать такие назначения и разрешать таким авиакомпаниям осуществлять маршрутные права и другие права на воздушные перевозки другого государства или государств, в особенности развивающихся государств, в рамках одной группы, на основе взаимоприемлемых условий и договоренностей, включая соглашения по воздушному транспорту, которые заключены или подлежат заключению между заинтересованными сторонами;

5. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства признавать концепцию общности интересов в рамках региональных или субрегиональных экономических групп в

качестве убедительного довода при назначении одним развивающимся государством или развивающимися государствами авиакомпании другого развивающегося государства или развивающихся государств в рамках одной региональной экономической группы, если такая авиакомпания находится в преимущественном владении и под эффективным контролем такого другого развивающегося государства или развивающихся государств, или его или их граждан;

6. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства рассматривать возможность использования альтернативных критериев назначения авиакомпаний и выдачи им разрешений, включая критерии, разработанные ИКАО, и принимать гибкий и позитивный подход, учитывающий усилия других государств по либерализации условий владения авиоперевозчиками и контроля за их деятельностью без снижения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности;

7. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства разрабатывать антимонопольное законодательство и политику, применимые к воздушному транспорту, принимая во внимание соображения государственного суверенитета, и учитывать инструктивные указания ИКАО по конкуренции;

8. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства поощрять сотрудничество национальных и/или региональных антимонопольных органов, в том числе в контексте одобрения альянсов и слияний;

9. *просит* Договаривающиеся государства, имеющие опыт совместной эксплуатации международных воздушных линий в различных формах предоставлять Совету информацию о таком сотрудничестве, с тем чтобы Организация располагала необходимыми данными, которые могли бы быть полезными для Договаривающихся государств;

10. *просит* Совет приступить к разработке международного соглашения по либерализации владения авиоперевозчиками и контроля над ними, учитывая при этом соображения безопасности полетов и авиационной безопасности, принцип взаимности, необходимость предоставления возможности постепенной и последовательной адаптации при наличии гарантий, необходимость учета опыта регионов, требований внутреннего законодательства различных государств и последствий для всех заинтересованных сторон, включая профсоюзы;

11. *просит* Совет разработать такие механизмы, как форум обмена мнениями, в целях активизации сотрудничества, диалога и обмена между государствами информацией о добросовестной конкуренции в целях содействия выработке совместимых подходов к регулированию в сфере международного воздушного транспорта;

12. *просит* Совет продолжать отслеживать события, связанные с конкуренцией в сфере международного воздушного транспорта, и при необходимости обновлять свою политику и инструктивный материал по добросовестной конкуренции;

13. *просит* Совет, при наличии просьб, оказывать любое возможное содействие Договаривающимся государствам, желающим присоединиться к региональным или субрегиональным экономическим группам с целью осуществления международных воздушных перевозок;

14. *просит* Совет оказывать помощь (по запросу) Договаривающимся государствам, которые выступают с инициативой создания механизмов совместного владения и совместного



выполнения международных воздушных перевозок, как на межгосударственном уровне, так и на уровне авиакомпаний, и незамедлительно доводить до сведения государств информацию о таких механизмах сотрудничества.

### **Раздел III. Распределение услуг авиакомпаний**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что прогресс в сферах информатики и электронных технологий оказывает значительное влияние на практику коммерческой деятельности авиакомпаний, в особенности в сфере распределения услуг,

*принимая во внимание,* что ИКАО разработала для применения государствами Кодекс поведения по регулированию использования автоматизированных систем бронирования (АСБ) и два связанных с ним типовых положения для факультативного использования государствами в их соглашениях о воздушном сообщении,

1. *просит* Совет следить за изменениями в сфере распределения услуг авиакомпаний и связанной с ней нормативной практике и рассылать Договаривающимся государствам информацию о заслуживающих внимания событиях;

2. *просит* Совет рассматривать вопрос о дальнейшей необходимости Кодекса ИКАО по АСБ и типовых положений в свете изменений в отрасли и нормативной практике.

### **Раздел IV. Торговля услугами**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в связи с вопросом о включении аспектов международного воздушного транспорта в Генеральное соглашение о торговле услугами (ГСТУ) ИКАО активно содействует пониманию всеми заинтересованными сторонами положений *Конвенции о международной гражданской авиации* и особого мандата и роли ИКАО в области международного воздушного транспорта,

1. *подтверждает* необходимость продолжения изучения ИКАО будущих механизмов регулирования и разработки рекомендаций и предложений по решению проблем, стоящих перед международным воздушным транспортом, и учета при этом внутренних и внешних изменений, влияющих на этот процесс;

2. *признает,* что такие механизмы должны создавать условия, при которых международный воздушный транспорт может развиваться и добиваться дальнейшего роста упорядоченным, эффективным и экономичным образом без ущерба для безопасности полетов и авиационной безопасности, обеспечивая в то же время интересы всех Договаривающихся государств и их эффективное и непрерывное участие в международной системе воздушного транспорта;

3. *подтверждает* ведущую роль ИКАО в разработке руководящих принципов политики в области регулирования международного воздушного транспорта;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства, участвующие в торговых переговорах, соглашениях и договоренностях, касающихся международного воздушного транспорта:

- a) обеспечить координацию внутри своих национальных администраций и, в частности, прямое участие в переговорах авиационных полномочных органов и авиационной отрасли;
- b) обеспечить, чтобы их представители были полностью осведомлены о положениях *Конвенции о международной гражданской авиации* и характерных особенностях международного воздушного транспорта и его регламентирующих структур, соглашений и механизмов;
- c) принимать во внимание их права и обязательства по отношению к тем государствам – членам ИКАО, которые не являются членами Всемирной торговой организации;
- d) тщательно изучить последствия любого предлагаемого включения в ГСТУ дополнительных услуг или видов деятельности воздушного транспорта, учитывая, в частности, тесную связь между аспектами экономики, окружающей среды, безопасности полетов и авиационной безопасности международного воздушного транспорта;
- e) способствовать полному пониманию роли и мандата ИКАО в разработке принципиальных установок по экономическому регулированию, в том числе по либерализации международного воздушного транспорта и рассмотреть возможность их применения;
- f) регистрировать в ИКАО в соответствии со статьей 83 Конвенции копии любых освобождений и специальных обязательств в отношении международного воздушного транспорта, взятых в рамках ГСТУ;

5. *просит* Всемирную торговую организацию, ее государства-члены и наблюдателей учитывать должным образом:

- a) особенности регламентирующих структур и механизмов международного воздушного транспорта и либерализацию, происходящую на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях;
- b) уставную ответственность ИКАО за вопросы международного воздушного транспорта и, в частности, за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности;
- c) существующие политику и инструктивный материал ИКАО в области экономического регулирования международного воздушного транспорта и ее продолжающуюся деятельность в этой области;

6. *просит* Совет:

- a) и впредь играть роль мирового лидера в содействии процессу экономической либерализации и его координации, обеспечивая при этом безопасность полетов,

авиационную безопасность и охрану окружающей среды в сфере международного воздушного транспорта;

- b) продолжать активно следить за изменениями в области торговли услугами, которые могут противоречить интересам международного воздушного транспорта, и соответствующим образом информировать Договаривающиеся государства;
- c) способствовать обеспечению постоянной и эффективной взаимосвязи, кооперации и координации действий между ИКАО, Всемирной торговой организацией и другими межправительственными и неправительственными организациями, занимающимися вопросами торговли услугами.

## **Раздел V. Разработка рекомендаций по вопросам политики**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что правительства имеют международные обязательства и несут ответственность за экономическое регулирование международного воздушного транспорта,

*принимая во внимание,* что процессы экономической либерализации и эволюции авиатранспортной отрасли будут и впредь создавать возможности, вызовы и проблемы в области регулирования международного воздушного транспорта,

*принимая во внимание,* что Организация рассмотрела многие из вопросов регулирования и в итоге подготовила соответствующую политику и другой инструктивный материал,

1. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства при выполнении своих функций, связанных с регулированием, учитывать разработанные ИКАО политику и инструктивный материал по экономическому регулированию международного воздушного транспорта, в том числе содержащиеся в документе Doc 9587 "*Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта*";

2. *рекомендует* Договаривающимся государствам включать основные принципы справедливых и равных конкурентных возможностей, отказа от дискриминации, прозрачности, гармонизации, совместимости и сотрудничества, изложенные в Конвенции и воплощенные в политике и инструктивном материале ИКАО, в национальные законодательные акты, правила и положения, а также в соглашения о воздушном сообщении;

3. *просит* Совет обеспечить, чтобы эта политика и инструктивный материал, касающиеся экономического регулирования, сохраняли свою адекватность и актуальность и учитывали изменяющиеся условия и потребности государств;

4. *просит* Совет рассмотреть дополнительные способы и методы повышения статуса своей политики в отношении устойчивого развития системы воздушного транспорта.

## ДОБАВЛЕНИЕ В

### Авиационные данные/статистика

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что статистическая программа ИКАО создает независимую и глобальную основу для достижения целей содействия планированию и устойчивому развитию международного воздушного транспорта,

*принимая во внимание,* что каждое Договаривающееся государство берет на себя обязательство обеспечивать, чтобы его авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении, в соответствии со статьей 67 Конвенции представляли Совету необходимые статистические данные,

*принимая во внимание,* что в соответствии со статьями 54 и 55 Конвенции Совет также ввел требования в отношении статистических данных о внутренних перевозках авиакомпаний, международных аэропортах и средствах на международных маршрутах,

*принимая во внимание,* что в соответствии со статьей 21 Конвенции Совет ввел требования в отношении сбора данных о регистрации гражданских воздушных судов,

*принимая во внимание,* что Организации необходимо осуществлять сбор данных о ежегодном потреблении авиационного топлива в государствах, которые должны использоваться для решения возникающих проблем в области устойчивого развития воздушного транспорта, и отслеживать потенциальные последствия экономических мер, связанных с эксплуатационными аспектами международных авиационных перевозок и соответствующей инфраструктурой, и подготавливать соответствующие доклады,

*принимая во внимание,* что назначение государствами координаторов по авиационной статистике будет способствовать своевременному представлению статистической информации и данных, запрашиваемых ИКАО,

*принимая во внимание,* что Совет принял политику управления на основе целей, которая предусматривает сбор соответствующих данных и проведение анализа деятельности Организации в целом и ее структурных подразделений по реализации стратегических целей Организации,

*принимая во внимание,* что разработка объединенной статистической базы данных ИКАО для целей валидации и хранения данных предоставляет в распоряжение Договаривающихся государств и других пользователей эффективную онлайн-систему поиска статистических данных,

*принимая во внимание,* что некоторые Договаривающиеся государства по-прежнему не представляют или представляют неполные статистические данные, запрашиваемые Советом,

*принимая во внимание,* что сотрудничество среди международных организаций, занимающихся сбором и распространением авиационных статистических данных, может способствовать облегчению задачи представления статистической информации,

*принимая во внимание*, что роль ИКАО в деле обработки и распространения авиационных данных позволяет государствам использовать данные как важное средство обеспечения безопасного и упорядоченного развития перевозок, осуществляемых международной гражданской авиацией на надежной и рентабельной основе,

*принимая во внимание*, что ИКАО продолжает предпринимать усилия по обеспечению эффективности и действенности процессов, связанных с авиационными данными, путем разработки набора электронных средств для удовлетворения изменяющихся потребностей Договаривающихся государств,

1. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства назначать координаторов по авиационной статистике и прилагать все усилия к тому, чтобы представлять требуемые ИКАО статистические данные своевременно и, где это возможно, в электронной форме;

2. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства пользоваться для получения доступа к авиационным данным ИКАО имеющимися электронными средствами;

3. *рекомендует* Договаривающимся государствам пользоваться при представлении авиационных данных в ИКАО имеющимися электронными средствами;

4. *рекомендует* Договаривающимся государствам принимать активное участие в разработке электронных средств путем оказания поддержки и предоставления замечаний и предложений, а также путем обмена соответствующими знаниями и опытом;

5. *просит* Совет с привлечением, при необходимости, национальных экспертов в соответствующих областях на регулярной основе рассматривать собираемые ИКАО статистические данные с целью более эффективного удовлетворения потребностей Организации и ее государств-членов и ввести необходимые показатели для оценки деятельности Организации по достижению ее стратегических целей в интересах повышения уровня единообразия статистических данных, полноты и своевременности представления их государствами и улучшения формы и содержания анализов;

6. *просит* Совет:

- a) продолжать изучать способы расширения сотрудничества с другими международными организациями, занимающимися сбором и распространением авиационных статистических данных;
- b) обеспечивать оказание персоналом Секретариата по просьбе Договаривающихся государств надлежащей помощи в деле совершенствования сбора статистических данных о гражданской авиации и представления статистической отчетности в Организацию;
- c) разработать процесс для обеспечения единообразия авиационных данных, получаемых из различных источников, в целях упрощения процесса предоставления точных, надежных и последовательных данных, необходимых для принятия информированного решения государствами;

- d) создать, организовать и поддерживать цифровую платформу, на которой авиационное сообщество может обмениваться своими данными и электронными средствами и популяризовать их согласно принципам и положениям Конвенции и соответствующим решениям Организации.

## ДОБАВЛЕНИЕ С

### Прогнозирование, планирование и экономический анализ

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что независимость ИКАО в проведении исследований с целью установления тенденций и применении методов экономического анализа является необходимой основой для содействия планированию и устойчивому развитию международного воздушного транспорта,

*принимая во внимание,* что Договаривающимся государствам для различных целей требуются глобальные и региональные прогнозы будущего развития гражданской авиации,

*принимая во внимание,* что Совет, выполняя свои постоянные функции в экономической области, должен предвидеть будущие события, которые могут потребовать действий со стороны Организации, и своевременно предпринимать такие действия,

*принимая во внимание,* что Организация должна регулярно оценивать свою деятельность на фоне своих стратегических целей, уделяя особое внимание вопросам безопасности полетов, пропускной способности и эффективности аэронавигационной системы, авиационной безопасности, упрощения формальностей, экономического развития воздушного транспорта и охраны окружающей среды,

*принимая во внимание,* что Организации требуются специальные прогнозы и экономическая поддержка для целей планирования аэропортовых и аэронавигационных систем, а также экологического мониторинга и планирования,

1. *просит* Совет подготавливать и обновлять прогнозы в отношении будущих тенденций развития гражданской авиации как общего, так и конкретного характера, используя местные и региональные, а также глобальные данные, и представлять такие прогнозы Договаривающимся государствам и обеспечивать потребности в данных в сферах безопасности полетов, пропускной способности и эффективности аэронавигационной системы, авиационной безопасности и упрощения формальностей, экономического развития воздушного транспорта и охраны окружающей среды;

2. *просит* Совет разработать единый комплект долгосрочных прогнозов перевозок, на основании которого можно подготавливать специальные или более детальные прогнозы для различных целей, таких как планирование аэронавигационных систем и экологический анализ;

3. *просит* Совет разработать методику и процедуры составления прогнозов, оценки экономических последствий любых новых мер, проведения анализа затрат и выгод или эффективности расходов и разработки коммерческих обоснований с учетом потребностей

Организации, региональных групп аэронавигационного планирования, органов планирования охраны окружающей среды и, при необходимости, других видов деятельности Организации;

4. *просит* Совет организовать сбор и подготовку материалов о современных методах прогнозирования как для целей, изложенных в пунктах 1, 2 и 3, так и для распространения опыта от времени среди Договаривающихся государств в качестве руководства для составления ими собственных прогнозов, планирования и экономического анализа;

5. *просит* Совет следить за событиями, проводить исследования по основным вопросам глобальной значимости и обмениваться результатами своей аналитической работы с государствами, международными организациями и отраслью.

## ДОБАВЛЕНИЕ D

### Налогообложение

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что международный воздушный транспорт играет важную роль в развитии и расширении международной торговли и туризма и что введение налогов на воздушные суда, топливо и расходные технические запасы, используемые международным воздушным транспортом, налогов на доходы международных авиатранспортных предприятий, воздушные суда и другую движимую собственность, связанную с эксплуатацией воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и налогов на продажу его услуг или его использование может иметь неблагоприятные экономические и препятствующие конкуренции последствия для международной авиатранспортной деятельности,

*принимая во внимание,* что политика ИКАО, содержащаяся в документе Doc 8632 "Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта", проводит концептуальное различие между сбором и налогом, заключающееся в том, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или на основе конкретных расходов",

*принимая во внимание* глубокую обеспокоенность в связи с тем, что некоторые Договаривающиеся государства все активнее вводят налоги на определенные аспекты деятельности международного воздушного транспорта и что практика установления сборов на воздушные перевозки, которые в отдельных случаях можно классифицировать как налоги на продажу и использование услуг международного воздушного транспорта, получает все более широкое распространение,

*принимая во внимание,* что вопрос о платежах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, рассматривается в резолюции 17/1 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха (добавление Н. Влияние авиации на местное качество воздуха)",

*принимая во внимание*, что резолюция, содержащаяся в документе Дос 8632 дополняет статью 24 Конвенции и направлена на признание уникального характера международной гражданской авиации и необходимости освобождения некоторых аспектов деятельности международного воздушного транспорта от налогов,

1. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства соблюдать резолюцию Совета, содержащуюся в документе Дос 8632 "*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*", с тем чтобы избежать введения дискриминационных налогов на международный воздушный транспорт;

2. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства избегать двойного налогообложения в сфере воздушного транспорта;

3. *просит* Совет обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств основные принципы и рекомендации, содержащиеся в документе Дос 8632, и продолжать с большей активностью содействовать их применению.

## **ДОБАВЛЕНИЕ Е**

### **Аэропорты и аэронавигационное обслуживание**

#### **Раздел I. Политика установления сборов**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что политика ИКАО, содержащаяся в документе "*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*" (Дос 9082), проводит концептуальное различие между сбором и налогом, заключающееся в том, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или на основе конкретных расходов",

*принимая во внимание*, что вопрос о платежах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, и рыночных вариантах рассматривается отдельно в резолюции 17/1 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха (добавление Н. Влияние авиации на местное качество воздуха)*" и в резолюции 17/2 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*",

*принимая во внимание*, что статья 15 Конвенции устанавливает основу для применения и предоставления информации о сборах за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание,

*принимая во внимание*, что Совету поручено выработать для сведения и руководства Договаривающихся государств рекомендации в отношении принципов, в соответствии с которыми организации, предоставляющие аэропортовое и аэронавигационное обслуживание для международной гражданской авиации, могут устанавливать сборы для возмещения расходов на



такое обслуживание и извлекать другие связанные с ним доходы, а также в отношении методов, используемых для получения таких доходов,

*принимая во внимание*, что развитие инфраструктуры воздушного транспорта и глобальный план блочной модернизации авиационной системы (ASBU) требуют необходимого выделения средств и финансирования для поддержки их внедрения,

*принимая во внимание*, что Совет принял, пересмотрел по мере необходимости и опубликовал документ "*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*" (Doc 9082),

1. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства обеспечить полное соблюдение положений статьи 15 Конвенции;

2. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства определять порядок возмещения расходов на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, которое они предоставляют международной гражданской авиации или в предоставлении которого они участвуют, на основе принципов, установленных в статье 15 Конвенции и в документе "*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*" (Doc 9082), независимо от организационной структуры обеспечения аэропортового и аэронавигационного обслуживания;

3. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства обеспечивать, чтобы аэропортовые сборы и сборы за аэронавигационное обслуживание взимались только для возмещения расходов на предоставление средств и обслуживания для гражданской авиации;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства делать все возможное для выполнения статьи 15 Конвенции и опубликовывать и сообщать в Организацию данные о любых сборах, которые могут взиматься или быть разрешены для взимания Договаривающимся государством за использование воздушными судами любого другого Договаривающегося государства аэронавигационных средств и аэропортов;

5. *рекомендует* Договаривающимся государствам принимать в рамках национальных законодательств, нормативных положений или политики, а также соглашений о воздушном сообщении принципы недискриминации, связи с расходами, транспарентности и консультации, закрепленные в документе Doc 9082, с целью обеспечить их соблюдение аэропортами и поставщиками аэронавигационного обслуживания;

6. *рекомендует* Договаривающимся государствам обеспечивать, чтобы нынешняя политика ИКАО в отношении возмещения расходов на меры и функции по обеспечению авиационной безопасности в аэропортах и расходов поставщиков аэронавигационного обслуживания (одобренная в документе Doc 9082) осуществлялась таким образом, чтобы сборы с пользователей были разумными, экономически обоснованными и способствовали гармонизации во всем мире;

7. *просит* Совет подготовить инструктивный материал по вопросам выделения средств на инфраструктуру воздушного транспорта, соответствующие надзорные функции и на финансирование авиатранспортной системы, включая механизмы обеспечения поддержки эксплуатационных улучшений, как описано в модулях блочной модернизации авиационной системы (ASBU);

8. *просит* Совет обеспечивать актуальность основных принципов и рекомендаций по вопросам финансирования, содержащихся в документе Дос 9082 и других документах, и их соответствие потребностям Договаривающихся государств.

## **Раздел II. Экономика и управление**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что при обслуживании все возрастающего объема перевозок глобальные расходы на обеспечение аэропортового и аэронавигационного обслуживания продолжают увеличиваться,

*принимая во внимание,* что Договаривающиеся государства уделяют все больше внимания вопросам повышения эффективности и рентабельности при предоставлении аэропортового и аэронавигационного обслуживания,

*принимая во внимание* необходимость сбалансированного учета финансовых интересов сторон, представляющих аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, с одной стороны, и авиаперевозчиков и прочих пользователей, с другой стороны, причем такой учет должен основываться на расширении сотрудничества между поставщиками и пользователями,

*принимая во внимание,* что Договаривающиеся государства обращаются к Организации за консультацией и рекомендациями по вопросам справедливого возмещения затрат на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание,

*принимая во внимание,* что Договаривающиеся государства все в большей степени передают эксплуатацию аэропортов и аэронавигационных служб коммерческим и приватизированным организациям, которые, возможно, не в полной мере информированы об обязательствах государств, оговоренных в Конвенции и Приложениях к ней, и о политике и инструктивном материале ИКАО в области экономики, и используют многонациональные средства и службы для выполнения обязательств, взятых ими по статье 28 Конвенции,

*принимая во внимание,* что Совет принял предварительные принципиальные установки в отношении распределения связанных с глобальной навигационной спутниковой системой (GNSS) расходов с целью обеспечения справедливого режима для всех пользователей,

1. *напоминает* Договаривающимся государствам, что касательно предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания они несут исключительную ответственность за обязательства, взятые ими по статье 28 Конвенции, независимо от того, какая организация или организации предоставляют аэропортовое или аэронавигационное обслуживание;

2. *рекомендует* Договаривающимся государствам рассматривать вопрос создания автономных структур для эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб, принимая во внимание соображения экономической жизнеспособности, а также интересы пользователей и других заинтересованных сторон;

3. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства пропагандировать качественную работу аэронавигационных служб на базе эффективного управления;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства сотрудничать в деле возмещения расходов на многонациональные аэронавигационные средства и службы и рассмотреть вопрос об использовании предварительных принципиальных установок Совета в отношении распределения связанных с GNSS расходов;

5. *просит* Совет продолжать разработку политики и инструктивного материала ИКАО в целях содействия повышению эффективности и рентабельности при предоставлении и эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб, включая основополагающие принципы эффективного сотрудничества между поставщиками и пользователями;

6. *просит* Совет продолжить доработку своих принципиальных установок в отношении распределения связанных с GNSS расходов и координации технических, правовых и экономических аспектов, включая экономически эффективную интероперабельность;

7. *просит* Совет содействовать распространению политики ИКАО в отношении сборов с пользователей и соответствующего инструктивного материала, включая организационные и управленческие рекомендации, в целях повышения осведомленности и знаний о них среди государств и функционирующих на коммерческой основе и приватизированных аэропортов и органов аэронавигационного обслуживания;

8. *просит* Совет следить за экономическим положением аэропортов и аэронавигационных служб и с установленной периодичностью представлять Договаривающимся государствам соответствующие доклады;

9. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства принимать все меры для сведения к минимуму задержек при представлении финансовых данных, касающихся их аэропортов и аэронавигационных служб, которые необходимы Совету для подготовки указанных выше рекомендаций и докладов.

## ДОБАВЛЕНИЕ F

### Экономика авиаперевозчиков

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* постоянный интерес пользователей, включая международные организации, деятельность которых связана с туризмом, авиацией и торговлей, к уровню международных эксплуатационных расходов авиаперевозчиков и их соответствующих доходов,

*принимая во внимание,* что результаты объективно проводимых в ИКАО исследований расходов и доходов международного воздушного транспорта, а также международных пассажирских и грузовых авиатарифов широко используются Договаривающимися государствами и другими международными организациями и содействуют внедрению нейтральных подходов и созданию более справедливой системы распределения доходов,

*принимая во внимание,* что ИКАО требуются данные о доходах, расходах и эксплуатационной деятельности авиаперевозчиков для оказания помощи Совету в оценке эффективности предлагаемых мер по осуществлению стратегических целей Организации, а также

для экологического планирования, проведения исследований по вопросам инвестирования и других целей,

1. *просит* Совет дать указание Генеральному секретарю выпускать периодически исследование по вопросу о региональных различиях в уровне эксплуатационных расходов международного воздушного транспорта с анализом возможного влияния на этот уровень различий в видах перевозок и исходных ценах, а также последствий изменения цен для авиатарифов;

2. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства принимать необходимые меры для сведения к минимуму задержек при представлении их международными авиаперевозчиками сведений о расходах, доходах и других данных, требуемых ИКАО.

## ДОБАВЛЕНИЕ G

### Авиапочта

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Ассамблея на постоянной основе дает указания в отношении деятельности ИКАО в области международной авиапочты,

1. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства учитывать последствия выработки политики в области международной авиапочты, в частности на совещаниях Всемирного почтового союза (ВПС), для международной гражданской авиации;

2. *порукает* Генеральному секретарю, по запросу и согласно соответствующим соглашениям о сотрудничестве между ВПС и ИКАО, представлять ВПС информацию фактического характера, которой может располагать Организация.

### **Результаты Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) и последующая деятельность**

40.5 В документе WP/56 Совет представил информацию о результатах Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6), включая рекомендации Конференции, предусматривающие принятие действий государствами и ИКАО. В этом документе для одобрения Ассамблей также представлен предложенный Советом план последующих действий с указанием соответствующих приоритетов.

40.6 В документе WP/202 Республика Колумбия обратила внимание на выгоды, получаемые в результате защиты интересов потребителей; такая защита рассматривается в качестве одного из основополагающих элементов стимулирования туризма и движущей силы экономического развития. В этом документе государствам рекомендуется представлять в ИКАО свои правила, регламентирующие защиту интересов потребителей, для оказания помощи в подготовке согласованных на глобальном уровне минимальных принципов, предусматривающих надлежащий учет интересов отрасли. В документе напоминает о том, что участники ATConf/6 выразили поддержку предложениям о повышении степени сближения и совместимости мер регулирования, а также о разработке ИКАО основных принципов защиты интересов потребителей

при содействии Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP), государств и региональных органов.

40.7 В документе WP/204 Республика Колумбия представила информацию о некоторых недостатках, связанных с бронированием и приобретением билетов международных авиакомпаний в режиме онлайн, включая дополнительные сборы при покупке билетов, неполучение билетов пассажирами и отказ в посадке. В документе высказывается поддержка разработке политики ИКАО в области защиты интересов потребителей, пользующихся услугами электронной торговли, с целью определить обязанности поставщиков, предлагающих продукцию с использованием электронных средств, а также права потребителей.

40.8 В документе WP/185, представленном Республикой Куба, содержится информация о последствиях введенного Соединенными Штатами Америки экономического, торгового и финансового эмбарго на развитие сектора гражданской авиации Кубы. Особое внимание обращается на экстерриториальный характер этого эмбарго, нарушающий принципы и цели Чикагской конвенции. Куба, напомнив о том, что этот вопрос рассматривался на ATConf/6, высказала мнение, согласно которому меры, принимаемые в одностороннем порядке, оказывают негативное влияние на безопасное, упорядоченное и устойчивое развитие международной гражданской авиации. Она рекомендовала ИКАО рассмотреть высказанную обеспокоенность относительно принимаемых некоторыми государствами экстерриториальных и односторонних мер, затрагивающих воздушные сообщения, и настоятельно призвала государства-члены воздерживаться от применения таких мер, которые препятствуют устойчивому развитию международной гражданской авиации. Эта делегация предложила изменить пункт 3 раздела 1 добавления А проекта резолюции [40/1], представленного в документе WP/55, добавив после слова "односторонних" выражение "и экстерриториальных".

40.9 В документе WP/188 Доминиканская Республика обратила внимание на необходимость разработки базового режима прав пассажиров, определяющего, в частности, порядок выплаты компенсаций пассажирам в случаях отмены рейса, отказа в посадке или задержек. В этом документе ИКАО настоятельно рекомендуется сформулировать основные принципы защиты интересов потребителей, которые будут служить основой для разработки внутренних правил с учетом критериев и рекомендаций по работе с клиентами и обеспечению высокого качества авиационного и аэропортового обслуживания, разработанных Латиноамериканской комиссией гражданской авиации (ЛАКГА).

40.10 В документе WP/198 Индонезия изложила свое мнение относительно результатов ATConf/6. По мнению Индонезии, рекомендации Конференции в полной мере отражают необходимость обеспечения в процессе либерализации баланса между развивающимися и развитыми странами. Поддерживая рекомендации ATConf/6 и предложенный Советом план последующих действий, Индонезия высказала мнение о том, что решение о либерализации должно добровольно приниматься каждым государством и что проводить ее следует постепенно с учетом уровня развития отрасли воздушного транспорта конкретного государства.

40.11 В документе WP/186 представлена информация об используемом Сингапуром подходе к защите интересов потребителей в области международного воздушного транспорта, который, во-первых, основан на введении на национальном уровне законодательства, которое затрагивает не только авиационную отрасль и учитывает как интересы потребителей, так и бизнеса, во-вторых, на либеральной политике в области воздушных перевозок, стимулирующей конкуренцию, и, в-третьих, на сотрудничестве, предусматривающем общее ознакомление потребителей с основными аспектами воздушных перевозок. В документе предлагаются

некоторые основные принципы, которые позволяют внести вклад в работу ИКАО в отношении оптимизации выгод потребителей, получаемых в результате стимулирования конкуренции между авиакомпаниями, посредством предоставления потребителям выбора, обеспечения доступа пассажиров к информации и ознакомления с ней, и, наконец, совместимости национального режима защиты интересов потребителей с такими международными соглашениями, как Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, принятая в Монреале 28 мая 1999 года (МС99).

40.12 В документе WP/112 54 африканских государства – члена Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) представили информацию о прогрессе, достигнутом африканскими государствами в области либерализации воздушного транспорта в Африке. В документе также излагается мнение африканских государств относительно результатов и рекомендаций АТConf/6. Африканские государства обратились к Совету с просьбой продолжать оказывать им поддержку и помощь в процессе либерализации путем проведения учебных курсов, региональных семинаров или аналогичных мероприятий. Они настоятельно призвали государства-члены использовать политические и инструктивные материалы ИКАО в области либерализации воздушного транспорта и оказывать поддержку ИКАО как координатору согласованного устойчивого развития авиатранспортных систем.

40.13 В документе WP/293, представленном 22 государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), кратко освещаются основные результаты АТConf/6, которые будут определять будущую политику и действия государств и Организации. В документе анализируются положения Сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта (резолюция А37-20 Ассамблеи) в увязке с рекомендациями АТConf/6. В документе также рассматривается необходимость приоритизации ИКАО своей деятельности в области воздушного транспорта, что соответствует новой стратегической цели, предусматривающей экономическое развитие воздушного транспорта.

40.14 В документе WP/63, представленном Литвой от имени Европейского союза и его 28 государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), определяются четыре области, на которых ИКАО рекомендуется сосредоточить свою деятельность по выполнению рекомендаций АТConf/6, а именно: либерализация доступа к рынку, добросовестная и открытая конкуренция, либерализация режимов владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью и защита интересов потребителей. В документе содержится рекомендация о том, что для обеспечения устойчивого развития международного воздушного транспорта ИКАО должна и в дальнейшем играть ведущую роль в сфере экономического регулирования его деятельности. Кроме того, в этом документе Ассамблее предлагается включить в резолюцию А37-20 Ассамблеи изложенные в нем рекомендации, а ИКАО – пересмотреть свою политику и разработать и осуществлять программу работы на 2014–2016 гг. с учетом установленных приоритетов.

40.15 В документе WP/290 Международный совет аэропортов (МСА) поддержал рекомендации АТConf/6, изложенные в добавлении В к документу А38-WP/56, в частности рекомендацию 2.3/1, касающуюся защиты интересов потребителей. По мнению МСА основные принципы должны обеспечивать защиту интересов потребителей как в обычных условиях, когда повседневно имеют место случаи избыточного бронирования или возникают технические трудности, приводящие к отмене рейсов, а также и в периоды серьезных нарушений графиков полетов, обусловленных событиями, не зависящими от авиакомпаний и аэропортов.

40.16 В документе WP/73 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) представила информацию о негативных последствиях распространения различных режимов защиты интересов потребителей, включая потенциальное дублирование претензий, возможность увеличения количества отмен рейсов и более высокие цены на билеты. В документе также обращается внимание на затраты, обусловленные выполнением многочисленных правил, и необходимость соблюдения положений МС99. ИАТА предложила перечень основных принципов для их включения государствами в существующие и будущие режимы прав пассажиров.

40.17 В документе WP/291, представленном Международной федерацией работников транспорта (МФТ), рассматриваются основные последствия дерегулирования и либерализации деятельности авиации для специалистов гражданской авиации, и расширение практики использования авиакомпаниями "удобных флагов". В этой связи в документе также рассматриваются основные уроки, извлеченные АТConf/6, и обращается внимание на два важных принципа: обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности и признание роли авиационных специалистов.

40.18 В документе WP/118 Соединенные Штаты Америки отметили, что деловая авиация является важной составной частью всеобъемлющей международной авиатранспортной системы и что АТConf/6 призвала ИКАО разработать соответствующий инструктивный материал по вопросам политики, поскольку совместимые режимы экономического регулирования государств позволят обеспечить безопасное, устойчивое и упорядоченное развитие отрасли деловой авиации на глобальном уровне. В документе представлена информация о некоторых основных принципах, принятых Рабочей группой по экономическому сотрудничеству в области транспорта Азиатско-Тихоокеанского региона (АРЕС) (ТРТWG) в отношении передовой практики осуществления экономического регулирования операций деловой авиации.

40.19 Комиссия приняла к сведению информацию, содержащуюся в документе WP/118.

40.20 При рассмотрении содержащегося в документе WP/56 доклада Совета о результатах АТConf/6 широкую поддержку получило предложение одобрить рекомендации Конференции, содержащиеся в добавлениях А и В.

40.21 Что касается подготовленного Советом плана последующих действий, представленного в добавлении С к документу WP/56, то при общей поддержке планируемых действий и необходимости приоритизации задач был внесен ряд предложений, касающихся очередности выполнения некоторых конкретных задач, намеченных Советом. Некоторые выступающие предложили сделать более приоритетными такие задачи, как разработка международного соглашения по авиагрузовым перевозкам, подготовка инструктивного материала для оказания государствам помощи в либерализации, особенно развивающимся странам, и продвижение МК99. Было высказано мнение о том, что при подготовке итогов АТConf/6 были внимательно и сбалансированно учтены результаты прошедших на Конференции дискуссий и интересов государств, расположенных в разных регионах и находящихся на разных этапах развития, и что общую сбалансированность и порядок приоритетов, изложенных в Приложении С к документу WP/56, следует сохранить и соблюдать.

40.22 По вопросу будущей работы Организации в области защиты интересов потребителей была высказана широкая поддержка намеченного Советом плана выполнения рекомендаций и выводов АТConf/6, особенно в части, касающейся разработки набора основных принципов. Ряд государств отметили, и большинство согласилось, что в соответствии с рекомендациями АТConf/6 это должны быть основные принципы высокого уровня, не носящие

предписывающего характера и сформулированные в виде инструктивного материала по вопросам политики, не имеющего обязательной силы, и высказали просьбу о том, чтобы в сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта были внесены соответствующие изменения. Было поддержано предложение о том, чтобы основные принципы учитывали существующие национальные нормативные положения, охватывали разные эксплуатационные ситуации и были совместимы с существующими международными документами и инструктивными указаниями. Были также поддержаны инициативы в области информации о пассажирах. Всемирная туристская организация (ЮНВТО) вновь подтвердила свою позицию, заявленную в АТСconf/6, о том, что при разработке проекта конвенции о защите потребительских прав туристов она не имеет намерения заменить или дублировать любые соответствующие рамки регулирования. ЮНВТО поддержала будущую работу ИКАО по подготовке неперескриптивных основных принципов высокого уровня для защиты интересов потребителей.

40.23 По вопросу "удобных флагов" Комиссия приняла к сведению внесенное МФТ предложение, касающееся необходимости сотрудничества ИКАО с другими учреждениями ООН, как это ранее отмечалось в итогах АТСconf/6. Было высказано мнение о том, что в ИКАО в настоящее время существует стройная система обширных Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Приложений, которые охватывают соответствующие вопросы безопасности полетов и авиационной безопасности. Было высказано и другое мнение, в котором выражалась общая поддержка документу WP/291, однако говорилось о том, что требуется проявить гибкость в отношении того, каким образом ИКАО следует привлекать заинтересованные стороны к своей будущей работе по этому вопросу.

40.24 Завершая рассмотрение плана последующих действий Организации по итогам АТСconf/6, Комиссия одобрила рекомендации АТСconf/6, представленные в добавлениях А и В, и план действий Совета в добавлении С. Комиссия также согласилась учесть содержащуюся в настоящем документе информацию при обновлении резолюции А37-20 Ассамблеи. Комиссия отметила, что Совету следует учитывать различные предложения и мнения, высказанные в ходе обсуждения его будущей работы, при выполнении рекомендаций Конференции, уделяя должное внимание потребностям государств и ресурсам Организации.

40.25 Что касается документа WP/185, то некоторые государства поддержали позицию Кубы, предложившей добавить в соответствующие пункты проекта резолюции Ассамблеи (40/1), касающиеся недопущения односторонних мер, слов "и экстратерриториальных", что соответствует целям и принципам Чикагской конвенции. Соединенные Штаты Америки выступили против сделанных Кубой выводов, включая предложение внести изменения в проект резолюции, и вновь высказали свое мнение о том, что данный вопрос неуместен для обсуждения в Экономической комиссии и что они обладают суверенным правом строить свои двусторонние отношения, исходя из своих национальных интересов и ценностей. Комиссия приняла к сведению информацию, содержащуюся в документе WP/185, и высказанные в ходе дискуссии мнения и признала, что это вопрос сложного, деликатного и щекотливого свойства, который уже поднимался в прошлом, но который Экономическая комиссия не смогла разрешить. В связи с этим она решила, что данный вопрос будет доведен до сведения Президента Совета, к "добрым услугам" которого уже прибегали в связи с данной проблемой в прошлом.



#### **Пункт 41 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта**

41.1 В документе WP/71 Совет представил Ассамблее доклад об основных работах, сделанных ИКАО в области политики и регулирования воздушного транспорта после последней сессии Ассамблеи. Кроме того, в нем содержится краткий обзор важных событий, происшедших в отрасли и сфере регулирования, а также информация о будущей деятельности Организации в этой области в трехлетний период с 2014 по 2016 гг. в рамках новой стратегической цели *"Экономическое развитие воздушного транспорта"*.

41.2 В документе WP/203 Колумбия проанализировала преимущества и ограничения, связанные с либерализацией владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью, и предложила ИКАО подготовить типовое международное соглашение для использования государствами в процессе либерализации владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью.

41.3 В документе WP/187 Доминиканская Республика доложила о ходе деятельности по регулированию своего авиатранспортного сектора и отметила предпринятые ею важные шаги, включая официальное принятие новой политики в сфере воздушного транспорта в 2010 году в целях либерализации отношений с другими государствами в области коммерческой авиации. В документе также признавалась важность руководящей роли ИКАО в деле оказания государствам помощи в области разработки их внутренних регламентирующих норм и, таким образом, в содействии созданию благоприятных условий для процесса либерализации и в поддержке этого процесса.

41.4 В своем информационном документе WP/349 Вьетнам представил обзор своего авиационного рынка и информацию о состоянии регулятивной среды в стране. В документе также содержалась информация об операциях бюджетного перевозчика (LCC) во Вьетнаме.

41.5 При рассмотрении доклада Совета, представленного в документе WP/71, Комиссия дала высокую оценку работе ИКАО, сделанной после последней сессии Ассамблеи. В частности, она отметила новую стратегическую цель *"Экономическое развитие воздушного транспорта"*, установленную Советом для направления работы Организации в трехлетний период 2014–2016 гг. Комиссия также приняла к сведению информацию, содержащуюся в докладе об основных событиях в отрасли воздушного транспорта и тенденциях в области регулирования.

41.6 В отношении будущей работы Организации было активно поддержано рекомендованное Конференцией ATConf/6 и санкционированное резолюцией A37-20 Ассамблеи сохранение ведущей роли ИКАО в деятельности по либерализации, в том числе путем разработки международного соглашения о либерализации владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью. В то время как план будущей работы, представленный в документе, получил широкое одобрение, было предложено, чтобы действия по этому плану предпринимались в соответствии с рекомендациями ATConf/6, отраженными в плане действий Совета, приведенном в документе WP/56. Также была поддержана точка зрения, заключающаяся в том, что либерализация воздушного транспорта должна осуществляться государствами по их выбору и в подходящем для них темпе в соответствии с их потребностями и уровнем развития.

41.7 В завершение обсуждения Комиссия одобрила будущую работу Организации в области политики и регулирования воздушного транспорта и согласилась, что Совету следует

тщательно рассмотреть точки зрения и предложения, представленные в процессе обсуждения, в отношении реализации рабочей программы в части, касающейся политики и регулирования воздушного транспорта, на следующий трехлетний период.

41.8 Комиссия приняла к сведению информацию, содержащуюся в документе WP/349.

#### **Пункт 42 повестки дня. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания**

42.1 В документе WP/51 Совет представил доклад об основных результатах деятельности ИКАО со времени последней Ассамблеи по оказанию помощи государствам в деле эксплуатации аэропортов и организации работы аэронавигационных служб эффективным и рентабельным образом. Документ также содержал краткий обзор экономической и управленческой деятельности аэропортов и аэронавигационных служб и представлял план действий Организации на следующий трехлетний период. План работы учитывал рекомендации, принятые АТConf/6 и затем одобренные Советом ИКАО.

42.2 В документе WP/52 Совет представил доклад по экономическим/финансовым вопросам, связанным с результатами Конференции AN-Conf/12, в центре внимания которой были проблемы, связанные с финансовым обеспечением авиационной инфраструктуры и надзорных функций и финансированием авиатранспортной системы. Эти вопросы обсуждались на Конференции АТConf/6. Кроме того, в документе был представлен план действий ИКАО, касающийся этих вопросов, на следующий трехлетний период, который основан на рекомендациях, принятых АТConf/6.

42.3 Документ WP/113 был представлен 54 Договаривающимися государствами и членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА). В нем рассматривались события в области экономического регулирования деятельности аэропортов и аэронавигационного обслуживания, а также рекомендации Конференции АТConf/6, связанные с использованием руководств и инструктивного материала ИКАО по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания. В документе также была представлена позиция Африки в отношении будущей работы ИКАО в области экономики аэропортов и аэронавигационного обслуживания.

42.4 В документе WP/294, представленном 22 государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), излагались их точки зрения на условия, в соответствии с которыми взимаются аэропортовые сборы и сборы за аэронавигационное обслуживание. ЛАКГА предлагала рассмотреть концепции "социальной ответственности" и "дружественного аэронавигационного обслуживания". В документе также подчеркивалось, что деловой и туристический рынки выигрывают от бюджетных рейсов, развитости сети воздушного транспорта, непрерывности обслуживания и доступа к необслуживаемым стыковочным пунктам и к туристическим объектам.

42.5 Международная федерация работников транспорта (МФТ) представила документ WP/292 и рекомендовала ИКАО принять участие наряду с Международной организацией труда (МОТ) в разработке надлежащих механизмов консультирования с представителями работников и их профессиональными партнерами, включая консультации по сборам с пользователей.

42.6 В своем информационном документе WP/201 Бразилия представила основные особенности бразильской модели концессий аэропортов.

42.7 В своем информационном документе WP/295 Бразилия представила информацию о новой управляющей организации под названием CONAERO (Национальная комиссия полномочных органов аэропортов), начавшую деятельность в Бразилии в 2011 году.

42.8 Бразилия также представила информационный документ WP/315, в котором рассматривается альтернатива действующим критериям мониторинга "окон" в перегруженных аэропортах.

42.9 Информационный документ WP/321, также представленный Бразилией, описывал разработанный Министром гражданской авиации метод выбора населенных пунктов, в которые в первую очередь будут направлены федеральные инвестиции в инфраструктуру аэропортов, для создания стратегической сети в целях увеличения пропускной способности и развития региональной авиации в Бразилии.

42.10 Была выражена широкая поддержка мероприятиям ИКАО, таким как региональные семинары, посвященные информационно-разъяснительной работе в связи с использованием руководств и инструктивного материала ИКАО по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания. Несколько государств выразили обеспокоенность предложением о проведении этих мероприятий на основе метода возмещения затрат в свете ограниченности ресурсов некоторых государств, которая может помешать их участию. Было признано необходимым принять во внимание бюджетные ограничения ИКАО и изучить инновационные региональные решения, поскольку данная проблема является региональной.

42.11 Несмотря на то, что документ ИКАО Doc 9082 уже содержит инструктивный материал по управлению и операциям в аэропортах, экономически нежизнеспособных, но необходимых в качестве части интегрированной сети воздушного транспорта, было поддержано предложение о разработке дополнительного инструктивного материала, содержащееся в рабочем документе АКГА.

42.12 Было принято к сведению предложение ЛАГКА государствам (WP/294) создать новые подходы к управлению инфраструктурой аэропортов и аэронавигационным обслуживанием в целях расширения сети воздушного сообщения. Однако было также отмечено, что целесообразно представить дополнительное разъяснение концепций социальной ответственности и дружественного аэронавигационного обслуживания.

42.13 В отношении точек зрения, выраженных МФТ в документе WP/292, была признана необходимость в социальном диалоге. Однако Комиссия пришла к мнению, что, поскольку трудовые вопросы не входят в компетенцию ИКАО, и, по сути, имеют внутригосударственный характер, они не должны рассматриваться Организацией. Поэтому Комиссия не одобрила предложения МФТ.

42.14 В завершение обсуждения Комиссия одобрила будущую работу Организации в области экономики аэропортов и аэронавигационного обслуживания, а также в области финансового обеспечения авиационной инфраструктуры и надзорных функций и финансирования авиационных систем. Комиссия также предложила Совету тщательно рассмотреть внесенные предложения и выраженные точки зрения, касающиеся реализации ее программы работы.

42.15 Комиссия приняла к сведению информацию, содержащуюся в документах WP/201, WP/295, WP/315 и WP/321.

**Пункт 43 повестки дня. Авиационные данные. Мониторинг и анализ**

43.1 В документе WP/53 Совет представил доклад об основных работах, проделанных ИКАО в области авиационных данных, связанных с прогнозированием и экономическим анализом. За последние три года были выполнены следующие основные мероприятия: разработка ежегодных среднесрочных прогнозов воздушных перевозок; разработка долгосрочных прогнозов воздушных перевозок до 2030 года, а также глобальных и региональных долгосрочных прогнозов для пилотов, персонала по техническому обслуживанию и диспетчеров УВД; предоставление поддержки региональным группам ИКАО по прогнозированию перевозок и Вспомогательной группе по прогнозированию и экономическому анализу (FESG) Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР); разработка комплекта документации для проведения дистанционного обучения по вопросам прогнозирования; проведение ежегодных исследований по вопросу о региональных различиях в уровне эксплуатационных расходов международных авиакомпаний и предоставление отчетной документации, основанной на результатах исследований, Агентству по пропорциональным тарифам ИАТА и Всемирному почтовому союзу (ВПС). В документе также была представлена будущая работа Организации в сфере прогнозирования и экономического анализа.

43.2 В документе WP/54 Совет представил доклад об основных мероприятиях, связанных со статистической программой ИКАО на 2011–2013 гг. Эти мероприятия включают осуществление рекомендаций и выводов Десятого Специализированного совещания по статистике (СТА/10); разработку Справочного руководства по статистической программе ИКАО; модернизацию объединенной статистической базы данных (ОСБД); создание новой статистической онлайн-платформы ИКАО ICAOdata+; разработку основных авиатранспортных показателей и ведомостей ежемесячного мониторинга; организацию четырех практических учебных курсов по статистике; разработку курсов электронного обучения в области статистики; последующую коммерческую реализацию собираемых статистических данных в целях генерирования дохода для Организации; предоставление авиационных статистических данных ИКАО системе ООН; и разработку системы ИКАО по представлению и анализу информации о CO<sub>2</sub> (ICORAS). В документе также была представлена будущая работа Организации в сфере статистики на следующий трехлетний период.

43.3 В документе WP/184 Боливарианская Республика Венесуэла признавала, что либерализация международного воздушного транспорта создает условия для обеспечения равных возможностей при предоставлении обслуживания и открывает новые пути для экономического развития государств. В то же время в документе подчеркивался недостаток исследований, раскрывающих влияние процесса либерализации на международные воздушные перевозки с учетом значительных различий между государствами. Поэтому была отмечена необходимость проведения ИКАО соответствующих анализов и методологических исследований и разработки рекомендаций, которые позволят понять и количественно определить последствия либерализации, а также покажут государствам, каким образом осуществлять процесс либерализации международных воздушных перевозок.

43.4 В своем информационном документе WP/319 Бразилия представила обзор подхода, используемого для прогнозирования спроса на пассажирские перевозки через свои региональные аэропорты. Тогда как для составления прогнозов перевозок через аэропорты, как правило, требуются исчерпывающие данные и экспертные знания, Бразилия испытывала явный недостаток таких данных и знаний. В связи с этим был разработан подход, при котором объем перевозок через аэропорт моделируется с использованием эконометрического анализа и данных, включающих

доходы на душу населения и численность населения в районе охвата, средний авиатариф на милю и постоянный коэффициент, рассчитываемый для региональных аэропортов со сходными социально-экономическими характеристиками. Этот подход оказался жизнеспособным инструментом для прогнозирования объемов перевозок через региональные аэропорты Бразилии.

43.5 В информационном документе WP/181, представленном Боливарианской Республикой Венесуэла, был описан опыт Венесуэлы по разработке единого бухгалтерского плана, представляющего собой инструмент для согласования и унификации систем бухгалтерского учета всех компаний авиационного сектора. Были организованы практикумы для национальных эксплуатантов в целях обмена бухгалтерской информацией каждого эксплуатанта, а также информацией, используемой авиационными полномочными органами для проведения анализа экономического и финансового положения, с тем чтобы подготовить бухгалтерский план. План пока находится на стадии апробирования, и Венесуэла продолжит проводить оценки и анализ бухгалтерской отчетности в целях распространения данной системы бухгалтерского учета на весь авиационный сектор страны.

43.6 В своем информационном документе WP/182 Боливарианская Республика Венесуэла рассказала о внедрении Национальным институтом гражданской авиации (INAC) Венесуэлы системы статистической информации о воздушном транспорте (SIETA). SIETA улучшила положение в области ежедневного мониторинга показателей деятельности эксплуатантов в реальном времени на основе данных, представленных и собранных в центральной базе данных, и генерировала информацию об эксплуатационных показателях, необходимых для принятия решений. В документе также сообщалось, что SEITA интегрирована в систему раннего предупреждения и во внутренние базы данных INAC и функционирует во всех аэропортах, в которые выполняются полеты.

43.7 Монголия представила свой информационный документ WP/324, в котором рассматривается развитие пассажирских и грузовых перевозок (международных и внутренних), начиная с 1993 года, описывается существующая аэропортовая система в Монголии и приводятся ежегодные статистические данные по аэропортам за 2010-2012 гг. В документе рассказывается об основных событиях и достижениях в авиационном секторе Монголии и сообщается о действиях, предпринятых для решения стоявших перед отраслью задач в прошедший трехлетний период.

43.8 При рассмотрении докладов Совета, приведенных в документах WP/53 и WP/54, Комиссия признала необходимость в авиационных данных для решения различных важных задач, включая оценку тенденций в области воздушного транспорта на фоне экономического роста и других факторов, влияющих на рост воздушных перевозок, а также для работы по либерализации международных авиаперевозок. Комиссия отметила деятельность, проведенную Организацией в области авиационных данных – мониторинга и анализа, и одобрила работу, запланированную на следующий трехлетний период.

43.9 В отношении содержащегося в документе WP/53 предложения о создании многодисциплинарной рабочей группы для рассмотрения вопроса о разработке соответствующего комплекта авиационных данных, включая прогнозы, и выраженной одним из государств-членов озабоченности относительно роста количества рабочих групп, принимая во внимание бюджет Организации на следующий трехлетний период, было подтверждено, что такая рабочая группа будет создана в рамках существующей Группы экспертов по статистике, членство в которой будет пересмотрено и обновлено по необходимости.

43.10 Несколько государств-членов выразили решительную поддержку представленного в документе WP/184 предложения о проведении ИКАО методологических исследований и разработке рекомендаций, которые позволят государствам понять и количественно определить последствия либерализации; эти исследования и рекомендации окажут государствам содействие в осуществлении процесса либерализации международных воздушных перевозок. Кроме того, эконометрические исследования и система мониторинга позволят объяснить последствия либерализации и ее развитие. Эти государства говорили о том, что такие исследования и рекомендации будут способствовать обеспечению справедливой конкуренции между странами со значительными различиями в уровнях экономического и технического развития в области авиации, с тем чтобы все участвующие в процессе государства могли воспользоваться результатами либерализации воздушных перевозок.

43.11 Несколько государств-членов отметили, что проведение таких исследований и разработка системы мониторинга являются новыми задачами и повлекут за собой значительные расходы для Организации, которая может столкнуться с бюджетными ограничениями при выполнении задач, запланированных на следующий трехлетний период, в рамках бюджета с нулевым номинальным ростом. В связи с этим несколько государств-членов отметили, что целевые исследования по либерализации уже включены в перечень первоочередных задач, принятый Конференцией ATConf/6, и Совету предстоит решить, какие исследования должны быть проведены. Однако одно государство-член выразило некоторую озабоченность относительно очередности и широкого описания исследований, принятых ATConf/6, и предложило включить конкретную задачу, предложенную в документе WP/184, в программу работы Организации на следующий трехлетний период.

43.12 Предложение было принято Комиссией к сведению и было достигнуто согласие о том, что такие эконометрические исследования и система мониторинга могут быть разработаны при наличии достаточного времени и ресурсов. В связи с этим была упомянута рекомендация ATConf/6 о создании фонда добровольных взносов для воздушного транспорта в целях решения дополнительных задач в сфере воздушного транспорта. Такой фонд, в случае его создания, мог бы быть использован для решения задачи, предложенной в документе WP/184.

43.13 Комиссия приняла к сведению информацию, содержащуюся в документах WP/319, WP/181, WP/182 и WP/324.

#### **Пункт 44 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией**

44.1 В информационном документе WP/314 Международной федерации транспортников (МФТ) обращено внимание на вопрос о трудовых правах трудящихся-иностранцев в авиатранспортной отрасли. МФТ выступила с точкой зрения, что ИКАО следует взаимодействовать и сотрудничать с государствами-членами, отраслью, международными организациями и другими заинтересованными сторонами в процессе достижения цели экономического развития воздушного транспорта. Было высказано мнение, что ИКАО необходимо сотрудничать с МОТ для достижения такой цели, в частности, в странах, где авиация развивается быстрыми темпами.

44.2 Комиссия приняла к сведению информацию, представленную в документе WP/314.



ISBN 978-92-9249-402-5



9 7 8 9 2 9 2 4 9 4 0 2 5