

# АССАМБЛЕЯ 36-я СЕССИЯ

Монреаль, 18–28 сентября 2007 года

## ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Доклад



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

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

# АССАМБЛЕЯ 36-я СЕССИЯ

Монреаль, 18–28 сентября 2007 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 9901 ИКАО, Доклад Экономической комиссии**

Номер заказа: 9901

ISBN 978-92-9231-239-8

© ИКАО 2009

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.

## 36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

МОНРЕАЛЬ, 18–28 СЕНТЯБРЯ 2007 ГОДА

### ДОКЛАД ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

#### СОДЕРЖАНИЕ

	Страница
<b>Общие положения .....</b>	<b>1</b>
<b>Повестка дня и организация работы.....</b>	<b>1</b>
<b>Доклад по пунктам повестки дня</b>	
Пункт 7 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2004, 2005 и 2006 годы .....	2
Пункт 8 повестки дня: Бюджет по программам на 2008, 2009 и 2010 годы .....	2
Пункт 39 повестки дня: Упрощение формальностей.....	3
Пункт 40 повестки дня: Регулирование международных воздушных перевозок.....	6
Пункт 41 повестки дня: Регулирование предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания .....	12
Пункт 42 повестки дня: Прочие вопросы воздушного транспорта .....	15
Пункт 43 повестки дня: Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта.....	15
Пункт 44 повестки дня: Резолюции Ассамблеи, подлежащие сведению воедино или аннулированию .....	36
<b>Список резолюций</b>	
39/1. Предотвращение интродукции инвазивных чужеродных видов .....	5
(Присвоен новый номер А36-21)	
43/1. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта .....	16
(Присвоен новый номер А36-15)	

## ДОКЛАД ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ АССАМБЛЕЕ

### Общие положения

1. В период с 24 по 27 сентября 2007 года Экономическая комиссия провела четыре заседания.
2. На 4-м пленарном заседании Ассамблеи председателем Комиссии был избран г-н Р.К. Сингх (Индия). На своем 1-м заседании Комиссия избрала г-на К. Д. Мартинеса (Венесуэла) и г-жу К. Капвепве (Замбия) соответственно первым и вторым заместителями председателя.
3. На одном или более заседаниях Комиссии присутствовали представители от 179 Договаривающихся государств и 44 делегаций-наблюдателей.
4. Секретарем Комиссии была директор Авиатранспортного управления г-жа Ф. Одутола. Функции заместителя секретаря выполнял г-н Дж. Бегин, заместитель директора Авиатранспортного управления. Обязанности помощника секретаря исполняли г-н О. Магнуссон, г-н О. Назаров, г-жа Дж. Ресяк, г-н М. Сичилиано, г-н Дж. Такер и г-н Я.-Ц. Ван, а г-н Р. Абейратне выполнял обязанности сотрудника по координации.

### Повестка дня и организация работы

5. Были рассмотрены пункты 7, 8, 39, 40, 41, 42, 43 и 44, переданные Комиссии пленарным заседанием:
  - Пункт 7. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2004, 2005 и 2006 годы
  - Пункт 8. Бюджет по программам на 2008, 2009 и 2010 годы
  - Пункт 39. Упрощение формальностей
  - Пункт 40. Регулирование международных воздушных перевозок
  - Пункт 41. Регулирование предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания
  - Пункт 42. Прочие вопросы воздушного транспорта
  - Пункт 43. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта
  - Пункт 44. Резолюции Ассамблеи, подлежащие сведению воедино или аннулированию
6. Документация, рассмотренная Комиссией, приводится на веб-сайте ИКАО (<http://www.icao.int/icao/en/assembly/a36/index.html>). Комиссия выполняла всю работу, заседая в полном составе. Информация о действиях, предпринятых Комиссией в отношении каждого пункта повестки дня, приводится отдельно в нижеследующих пунктах.

**Пункт 7 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2004, 2005 и 2006 годы**

7.1 На своем 1-м заседании Экономическая комиссия рассмотрела годовые доклады Совета за 2004, 2005 и 2006 годы и дополнение за первые 6 мес 2007 года, которые были переданы Комиссии пленарным заседанием для рассмотрения тех разделов, которые относятся к сфере ее компетенции.

7.2 Комиссия отметила, что соответствующими главами годовых докладов являются главы 1 и 2, содержащие информацию о ИКАО и основных событиях за каждый год, а также глава 3, посвященная основным тенденциям и событиям в ИКАО в сфере воздушного транспорта. Также к ее компетенции относится глава 4, рассказывающая о проектах, которым уделялось особое внимание в отчетном году.

7.3 Комиссия также отметила, что деятельность ИКАО в области воздушного транспорта включала текущую работу по экономике воздушного транспорта, совместному финансированию, статистике, прогнозированию и упрощению формальностей в дополнение к работе по авиационной безопасности, охране окружающей среды и предоставлению поддержки Международному механизму финансирования в целях авиационной безопасности (ММФБП), которая рассматривается Исполнительным комитетом.

**Пункт 8 повестки дня. Бюджет по программам на 2008, 2009 и 2010 годы**

8.1 На своем 1-м заседании Экономическая комиссия рассмотрела бюджет по программам на 2008–2010 гг., переданный Комиссии пленарным заседанием для изучения тех разделов, которые представляют для нее интерес или относятся к сфере ее компетенции.

8.2 Комиссия отметила, что настоящий бюджет ориентирован на конкретные результаты. Прямое отношение к работе Комиссии имеют положения стратегической цели В.2 об улучшении соблюдения стандартов по упрощению формальностей в отношении пересечения границы, в том числе относящихся к машиночитываемым проездным документам, стратегической цели D.4 о либерализации в сфере регулирования воздушного транспорта и эффективности управления инфраструктурой и стратегической цели С.1 о надлежащей идентификации, обоснованной количественной оценке воздействия авиации на окружающую среду и принятии надлежащих мер для устранения этих последствий.

8.3 В отношении цели В.2 Комиссия отметила активизацию деятельности по мере внедрения технических средств для повышения аутентичности и автоматизации обработки проездных документов, указав на связанное с этим увеличение потребностей Секретариата в ресурсах для выполнения этой цели в условиях ограничений в бюджете Регулярной программы.

8.4 Комиссия также отметила наличие ограничений по ресурсам в связи с выполнением цели D.4 и цели С *"Охрана окружающей среды. Сводить к минимуму неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду во всем мире"*, в связи с чем Секретариат вынужден обращаться с просьбой о взносах, включая взносы в натуральном выражении, к государствам-членам в качестве временной меры для получения требуемых ресурсов в предстоящем трехлетии.

**Пункт 39 повестки дня. Упрощение формальностей**

39.1 На своем 1-м заседании Комиссия рассмотрела ход осуществления программы упрощения формальностей после предыдущей сессии Ассамблеи на основе двух докладов Совета: первого, посвященного обеспечению сохранности и целостности паспортов (WP/18), и второго, касающегося предотвращения интродукции инвазивных чужеродных видов (WP/19). Кроме того, еще три документа были представлены государствами: WP/145 (Revision 1), 168 и 213.

39.2 Для удобства рассмотрения рабочие документы были сгруппированы под следующими рубриками: обеспечение сохранности и целостности паспортов и других проездных документов, предотвращение интродукции инвазивных чужеродных видов и руководство по упрощению формальностей.

**Обеспечение сохранности и целостности паспортов**

39.3 Комиссия рассмотрела три рабочих документа, касающихся обеспечения сохранности и целостности паспортов и других проездных документов. Комиссия заслушала устный доклад о работе, проделанной Организацией после предыдущей сессии Ассамблеи.

39.4 В документе WP/18 Совет представил доклад о ходе выполнения резолюции A35/18 (добавление D, раздел III "*Международное сотрудничество в обеспечении сохранности и целостности паспортов*"), основные положения которого изложены в пп. 39.5–39.10.

39.5 Поправка 19 к Приложению 9, принятая в марте 2005 года, включает, в частности, Стандарты, требующие, чтобы Договаривающиеся государства к 1 апреля 2010 года выдавали только машиночитываемые паспорта (МСП).

39.6 В сентябре 2006 года было опубликовано 6-е издание части I "*Машиночитываемые паспорта*" документа Doc 9303, в том II которой определяются стандарты электронного паспорта, подлежащие использованию во всем мире.

39.7 В качестве одного из четырех условий для выпуска электронных паспортов был оговорен специализированный проект Директории открытых ключей (ДОК) для защиты подписанных данных, содержащихся в этих паспортах, от подделки или несанкционированного изменения. В мае 2005 года Совет подтвердил целесообразность разработки Директории открытых ключей (ДОК), которая будет распределять открытые ключи электронных паспортов. В марте 2007 года вступил в силу одобренный Советом Меморандум о взаимопонимании относительно участия в ДОК. В марте 2007 года в Штаб-квартире ИКАО был открыт офис ДОК, оснащенный средствами защиты.

39.8 Для оказания помощи государствам, еще не начавшим выдавать МСП, ИКАО создала проект всеобщего введения машиночитываемых проездных документов (ВВМСПД), нацеленный на такое введение до наступления крайнего срока, каковым является апрель 2010 года. В 2005 и 2006 годах помощь была оказана 12 государствам, а на трехлетний период 2008–2010 годов планируется ежегодное проведение десяти командировок в государства.

39.9 В рамках проекта ВВМСПД Секретариат организовал ряд информационно-ознакомительных мероприятий, включая два всемирных симпозиума по МСПД/биометрии, на которых были развернуты выставки. Третий Симпозиум будет проведен 1–3 октября 2007 года. В

течение последних трех лет ИКАО также приняла участие в организации ряда региональных конференций, семинаров и практикумов по этой тематике.

39.10 Наконец, Секретариат создал специализированный веб-сайт и два раза в год выпускает тематический журнал в целях информирования государств о вопросах выпуска машиночитываемых проездных документов.

39.11 Комиссия предложила Совету и государствам-членам продолжать работу по обеспечению сохранности и целостности паспортов, рассматривая это направление как высокоприоритетное.

39.12 В документе WP/213, представленном Колумбией, признается необходимость разработки типовых учебных материалов для персонала, работающего со считывающими устройствами для машиночитываемых проездных документов (МСПД), в свете принятых ИКАО требований о выдаче всеми Договаривающимися государствами машиночитываемых паспортов с 1 апреля 2010 года.

39.13 Для реализации этого проекта было предложено подготовить целевые комплекты учебных материалов с использованием стандартной методологии ТРЕЙНЭР ИКАО.

39.14 Комиссия поддержала это предложение и обратилась к Совету с просьбой поручить Секретариату подготовить план разработки комплектов учебных материалов по тематике МСПД с использованием методики ТРЕЙНЭР.

39.15 В документе WP/168 (информационный документ), представленном Китаем, рассказывается о проделанной в Китае работе по выпуску машиночитываемых паспортов (МСП) и о перспективах использования электронных паспортов в Китае.

### **Предотвращение интродукции инвазивных чужеродных видов**

39.16 В документе WP/19 Совет представил доклад о выполнении резолюции А35-19 *"Предотвращение интродукции инвазивных чужеродных видов"*.

39.17 Комиссия заслушала представленный Секретариатом устный доклад о подготовленном недавно Глобальной программой по инвазивным видам (ГПИВ) проекте инструктивного материала по предотвращению интродукции инвазивных чужеродных видов (IAS) на основе информации "о наилучшей практике", которая была получена от государств в ответ на письмо государствам, разосланное ИКАО в январе 2005 года.

39.18 Комиссия согласилась представить пленарному заседанию для принятия резолюцию 39/1, которая заменит резолюцию А35-19.



## РЕЗОЛЮЦИЯ, РАЗРАБОТАННАЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИЕЙ И РЕКОМЕНДОВАННАЯ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ АССАМБЛЕЕЙ

### Резолюция 39/1\*. Предотвращение интродукции инвазивных чужеродных видов

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что мировое сообщество все в большей степени осознает угрозу биологическому разнообразию, создаваемую инвазивными чужеродными видами,

*принимая во внимание,* что международные перевозки, включая гражданские воздушные перевозки, представляют собой один из возможных путей интродукции инвазивных чужеродных видов,

*принимая во внимание,* что Конвенция о биологическом разнообразии, Глобальная программа по инвазивным видам и другие межправительственные и неправительственные международные организации в настоящее время разрабатывают способы эффективной оценки и решения проблемы чужеродных видов, которые представляют собой угрозу экосистемам, средам обитания и видам,

1. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства содействовать усилиям друг друга по сокращению опасности интродукции, посредством гражданских воздушных перевозок, потенциально инвазивных чужеродных видов в районы за пределами их естественных ареалов;

2. *порукает* Совету ИКАО продолжать работать в этой области с соответствующими организациями;

3. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию А35-19.

### Руководство по упрощению формальностей

39.19 Комиссия рассмотрела документ WP/145, Revision 1, представленный Латиноамериканской комиссией гражданской авиации (ЛАКГА), в котором рассказывается о новой совместной программе работы в рамках ЛАКГА для координации вопросов упрощения формальностей и безопасности (FAL/AVSEC). В документе предлагается опубликовать справочник или руководство по упрощению формальностей, которые могли бы стать важным подспорьем в работе по различным направлениям, связанным с упрощением формальностей в воздушном транспорте.

39.20 Членов Комиссии информировали о том, что подготавливается руководство по упрощению формальностей, работа над которым, как ожидается, будет завершена к концу 2008 года.

---

\* Присвоен новый номер А36-21.

**Пункт 40 повестки дня. Регулирование международных воздушных перевозок**

40.1 Для упрощения рассмотрения Комиссия разделила этот пункт повестки дня на следующие три темы: доклад Совета и ключевые вопросы; другие вопросы регулирования; и внешние факторы, влияющие на гражданскую авиацию.

**Доклад Совета и ключевые вопросы**

40.2 В документе WP/16 Совет доложил Ассамблее о той серьезной работе, которая была проделана ИКАО после предыдущей сессии Ассамблеи в области экономического регулирования международного воздушного транспорта, и представил краткий обзор тенденций и событий в отрасли, связанных с регулированием. При проведении оценки будущего в этом документе были определены семь основных вопросов, требующих внимания, а именно: торговля услугами, переговоры о воздушном сообщении с участием групп государств, связанные с безопасностью полетов и авиационной безопасностью аспекты либерализации, владение авиакомпаниями и контроль за их деятельностью, участие и добросовестная конкуренция, интересы потребителей и налогообложение. Далее в нем был представлен план действий Организации на следующий трехлетний период, а Ассамблее было предложено одобрить этот план и просить Договаривающиеся государства сотрудничать с ИКАО и оказывать поддержку ее деятельности в этой области.

40.3 В документе WP/281 Куба рассмотрела вопрос о торговле услугами, представив анализ предлагаемого изменения приложения об авиатранспортных услугах к Генеральному соглашению о торговле услугами (ГАТС), которое в настоящее время обсуждается в рамках Всемирной торговой организации (ВТО), а также последствий этого для развивающихся стран. Куба выразила мнение о том, что ИКАО и впредь должна выполнять функции той международной организации, которая будет заниматься всеми аспектами гражданской авиации, и что предлагаемое расширение приложения к ГАТС об аэротранспортных услугах противоречит интересам Договаривающихся государств.

40.4 В документе WP/267 от имени государств – членов Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА) Египет поднял вопрос о налогообложении авиационного топлива в рамках международного авиационного обслуживания и выразил свою обеспокоенность в связи с воздействием такого налогообложения на увеличение объемов воздушных перевозок. АРКГА призвал ИКАО заняться этим вопросом и настоятельно призвал государства выполнять соответствующие положения *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагской конвенции) и придерживаться политики ИКАО в области налогообложения.

40.5 В документе WP/194 Панама отметила глобальную тенденцию либерализации доступа на рынки, а также некоторые препятствия, которые могут ограничить преимущества для недостаточно развитых стран. Панама призвала государства устранить ограничения в отношении прав на перевозку, за исключением каботажных, применять более гибкий подход в отношении требований, предъявляемых к владению национальных авиакомпаний и их деловой деятельности, а также проводить либерализацию в соответствии с рекомендациями Пятой Всемирной авиатранспортной конференции ИКАО (ATConf/5).

40.6 В документе WP/227 Саудовская Аравия обратила внимание на те изменения, которые происходят наряду с тенденцией к либерализации, и рассмотрела некоторые возможные пути внедрения норм и гарантий конкуренции в условиях либерализации.

40.7 В документе WP/228 Саудовская Аравия кратко сообщила о прогрессе, достигнутом в области либерализации после Пятой Авиатранспортной конференции, включая появление ряда региональных блоков. Она высказала мнение о том, что в настоящее время существует реалистичный вариант создания многосторонних рамок регулирования на глобальном уровне взамен двусторонней системы.

40.8 В документе WP/104 Международная федерация работников транспорта (МФТ) рассмотрела вопрос о рамках деятельности гражданской авиации в Африке. В этом документе получила признание необходимость учитывать региональные аспекты в создании сильной авиационной отрасли, были проанализированы проблемы, стоящие перед авиацией в Африке, и были вынесены некоторые рекомендации относительно развития авиатранспортной отрасли в этом регионе.

40.9 В документе WP/107 МФТ заявила о том, что выгоды либерализации регулирования владения и контроля вызывают сомнения и что недостаточно рассмотрены возможные экономические проблемы. Было высказано мнение о том, что либерализация создает угрозу ослабления связи между эксплуатацией воздушных судов, их безопасностью и экономическим контролем в результате формализации целого ряда различных стандартов назначения и полномочия. Кроме того, нужно рассмотреть оговорки в отношении воздействия этого процесса на суверенитет и способность защищать национальные интересы.

40.10 В документе WP/102 Всемирная туристская организация (ЮНВТО) обратила внимание на взаимосвязь между либерализацией воздушного транспорта и развитием туризма. Она содействует либерализации регулирования путешествий и туризма "ответственным" образом в целях достижения равновесия между экологическими, экономическими и социально-культурными аспектами рационального развития туризма. ЮНВТО высказала мнение о том, что несостыковка между открытым туристическим рынком и запутанной системой регулирования воздушного транспорта препятствует как развитию, так и достижению равновесия. Для обеспечения максимальных преимуществ туризм и политика в области авиации должны идти рука об руку. ЮНВТО призвала государства и ИКАО содействовать такому развитию режимов экономического регулирования, которое могло бы выходить за рамки узких отраслевых интересов, либерализовать владение авиакомпаниями и контроль за их деятельностью и работать в рамках Всемирной торговой организации по дальнейшей либерализации воздушно-транспортной отрасли.

40.11 В своем информационном документе WP/177 Китай представил информацию о развитии и достижениях международного воздушного транспорта Китая, а также о некоторых проблемах, стоящих перед ним, включая воздействие быстрого роста на безопасность полетов, инфраструктуру, людские ресурсы и правовые рамки. Для решения этих проблем китайское правительство и впредь будет проводить политику активного, постепенного, упорядоченного и гарантированного открытия своего рынка международных воздушных перевозок.

40.12 В информационном документе WP/142 Индия уделила основное внимание тем инициативам, которые были предприняты правительством за последние годы в целях повышения связанности с различными международными пунктами назначения, включая проведение либеральной политики в двусторонних переговорах по авиационному обслуживанию, смягчение требований к выполнению туристических чартерных рейсов и дерегуляцию тарифного режима.

40.13 В своем информационном документе WP/79 Пакистан поделился своим опытом либерализации и рассказал о своей политике в области авиации. Результаты либерализации

оказались смешанными. Хотя конкуренция на внутренних и международных маршрутах привела к снижению цен и повышению связности, политика разрешения неограниченной эксплуатации арендуемых с экипажем воздушных судов иностранной регистрации привела к снижению уровня безопасности полетов и социальному демпингу наряду с затруднением роста авиационной отрасли. Пакистан высказал мнение о том, что в своих инициативах по либерализации Договаривающиеся государства должны руководствоваться соображениями безопасности полетов, авиационной безопасности и развития людских ресурсов конкретной страны.

40.14 В информационном документе WP/282 Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА) представила обзор прогресса, достигнутого в области либерализации воздушного транспорта в Латиноамериканском регионе в соответствии с Декларацией и результатами Пятой Авиатранспортной конференции и со стратегическими целями ИКАО, а также работы, проделанной ЛАКГА.

40.15 При рассмотрении доклада Совета в документе WP/16 Комиссия выразила удовлетворение работой, которая проделана ИКАО после предыдущей сессии Ассамблеи. Высказывалась широкая поддержка необходимости решить основные вопросы, определенные в докладе, а также плана будущей деятельности Организации на предстоящий трехлетний период. Комиссия утвердила предложенные действия Совета.

40.16 Рассматривая тенденции и события, Комиссия отметила, что в области либерализации государствами достигнут значительный прогресс и что многие государства использовали политику и инструктивные материалы, разработанные ИКАО, например типовые соглашения о воздушном сообщении. Однако многие задачи еще предстоит решить. Решительную поддержку получила идея о том, чтобы ИКАО и впредь играла руководящую роль в области либерализации. Подчеркивалось большое значение того, чтобы государства выполняли существующие рамочные положения ИКАО по либерализации. Наряду с этим следует рекомендовать государствам делиться с авиационным сообществом своим опытом в области либерализации, включая новые или новаторские подходы при решении проблем регулирования (например, в отношении совместного использования кодов).

40.17 При обсуждении темы торговли услугами высказывалась решительная поддержка в пользу того, чтобы ИКАО и впредь выполняла руководящие функции в отношении определения "дорожной карты" либерализации, как это намечено в резолюции Ассамблеи А35-18 о политике ИКАО в области воздушного транспорта. При рассмотрении вопроса о приложении к ГАТС об авиатранспортных услугах большинство указало, что было бы преждевременным распространять действие этого приложения так, как это предложено некоторыми членами ВТО. Однако ряд членов Комиссии сочли, что такое распространение приложения на другие авиатранспортные услуги, например на наземное обслуживание, может быть ценным в будущем. Было предложено, чтобы ИКАО провела исследование плюсов и минусов различных путей либерализации, включая распространение действия этого приложения, на благо Договаривающихся государств ИКАО.

40.18 Что же касается предложения в документе WP/228 рассмотреть вопрос о разработке глобального многостороннего соглашения о воздушном обслуживании, то некоторая поддержка высказывалась в пользу распространения либерализации за рамки двустороннего или регионального подхода ввиду того, что во многих частях мира имела место широкая либерализация. Однако, признавая, что это может быть желательной целью в долгосрочной перспективе, другие члены Комиссии высказали точку зрения о том, что из-за различных темпов и степени либерализации в различных государствах еще не созрели условия на данном этапе для

глобального соглашения. Тем не менее высказывалось мнение о том, что ИКАО может быть полезно разработать своего рода глобальные количественные показатели для оценки степени либерализации, что может содействовать ускорению и облегчению процесса либерализации.

40.19 Комиссия приняла к сведению различные точки зрения, выраженные в рабочих документах относительно либерализации владения авиакомпаниями и контроля за их деятельностью. С учетом работы и инструктивных материалов ИКАО в этой области широкую поддержку получило мнение о том, что государства должны гибко подходить к решению этого вопроса ввиду необходимости расширения доступа к иностранному капиталу, прежде всего в том, что касается развивающихся стран, необходимости обеспечения норм безопасности полетов на воздушном транспорте, а также более широких интересов национального развития. Наряду с этим, в некоторых государствах и регионах внедрены новые или альтернативные подходы, которые могут оказаться полезными для других. Комиссия пришла к выводу о том, что либерализация в этой области должна определяться самими государствами в соответствии с конкретными потребностями и обстоятельствами, с должным учетом соответствующих инструктивных материалов ИКАО и с уделением первостепенного внимания обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности.

40.20 По вопросу о добросовестной конкуренции некоторую поддержку получило предложение в документе WP/227, предусматривающее разработку глобальных общих норм конкуренции, поскольку это приобретает все большее значение для обеспечения участия, стабильного развития и добросовестной конкуренции в условиях либерализации. Признавая важность этого вопроса, некоторые члены указали, что из-за различных правовых систем и режимов конкуренции, применяемых в государствах, на данном этапе было бы трудно выработать комплекс глобальных общих норм конкуренции. Отмечая, что у ИКАО есть некоторые инструктивные материалы и что существует ряд вариантов решения этого вопроса, было высказано предложение о том, чтобы государства занимались этой проблемой так, как они сочтут нужным, например посредством гармонизации на региональном уровне или соглашений о сотрудничестве между государствами.

40.21 Широкую поддержку получило предложение в документе WP/267 об исключении налогов на авиационное топливо в международном авиационном обслуживании в соответствии с политикой ИКАО по вопросу о налогообложении в области международных воздушных перевозок.

### **Другие вопросы регулирования**

40.22 В документе WP/99 Австралия подчеркнула важность обеспечения транспарентности в соглашениях о воздушном сообщении. По мнению Австралии, предоставление доступа к информации, касающейся соглашений о воздушном сообщении, будет способствовать более деятельному участию авиационного сектора, расширению сообщества участников воздушных перевозок, упрощению торговли и развитию сектора. Был изложен ряд предложений, предусматривающих принятие государствами и ИКАО обязательств по повышению транспарентности в области воздушных сообщений.

40.23 В своем документе WP/105 МФТ выразила мнение о том, что государствам следует осторожно подходить к вопросу о дальнейшей либерализации воздушно-грузовой отрасли, с тем чтобы не допустить создание неблагоприятных конкурентных условий для перевозчиков, выполняющих смешанные грузопассажирские перевозки. Федерация также высказала

обеспокоенность возможной передачей вопросов авиагрузовых перевозок в портфель ВТО и высказалась против дальнейшего расширения роли ВТО в данном секторе. Кроме того, МФТ предостерегла против неограниченной либерализации прав на перевозку и поддержала мнение о том, что изменение таких прав должно осуществляться в рамках суверенных соглашений на двустороннем, региональном и многостороннем уровнях на основе взаимности, равновесия преимуществ, защиты общественных интересов и политики поощрения участия всех государств в оказании авиатранспортных услуг.

40.24 В документе WP/106 МФТ указала, что хорошо подготовленные профессиональные кадры являются ключевым компонентом безопасности полетов и авиационной безопасности. Однако процесс либерализации оказал негативное воздействие на условия труда и гарантии работы многих трудящихся, занятых в авиации. Федерация обратила внимание на влияние таких факторов на деятельность отрасли и предложила некоторые пути совершенствования рамок регулирования, включая проактивное вовлечение всех участников.

40.25 В информационном документе WP/65 Азербайджан изложил свою точку зрения, поделился опытом в области совместного использования кодов, включая стандартное временное положение, предназначенное для включения в двусторонние соглашения о воздушном сообщении.

40.26 В своем информационном документе WP/159 Международный союз аэропортов (МСА), Международная ассоциация грузовых авиаперевозок (ГИАКА) и Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) выразили мнение о том, что грузовые авиаперевозки являются динамичной силой во взаимозависимой глобальной экономике ввиду их жизненно важной роли при обеспечении глобальной торговли и глобальной цепи снабжения. Права на авиагрузовые перевозки следует либерализовать с учетом настоятельной необходимости скорейшей доставки грузов и отдельно от прав на пассажирские перевозки, поскольку здесь речь идет о разных рынках и разных вопросах. По мнению этих организаций, жизненно важной роли грузовых перевозок в глобальной экономике будет лучше всего соответствовать полностью либерализованный доступ к рынкам.

40.27 При рассмотрении вопроса о транспарентности высказывалась широкая поддержка необходимости обмена информацией и транспарентности в отношении авиационного обслуживания. Секретариат представил информацию о деятельности ИКАО в этой области и о возможных будущих усовершенствованиях с учетом, однако, имеющихся бюджетных средств. В отношении предложений в документе WP/99 высказывалось мнение о том, что при рассмотрении других средств повышения транспарентности важно в первую очередь заручиться обязательством государств выполнять свои обязательства по статьям 81 и 83 Чикагской конвенции относительно депонирования в ИКАО своих соглашений о воздушном транспорте и принять во внимание тот факт, что более широкая публикация соглашений о воздушном транспорте внутри государства может способствовать повышению транспарентности.

40.28 Обсуждая вопрос о либерализации авиагрузовых перевозок, Комиссия отметила мнения, представленные в документе WP/105. Многие члены подчеркнули необходимость гибкости при либерализации авиаперевозок, учитывая особые характеристики различных видов обслуживания, например грузовых перевозок, но оставляя на усмотрение государств варианты и темпы либерализации.

40.29 Комиссия также приняла к сведению мнения в документе WP/106 в отношении привлечения участников, включая трудящихся, к процессу либерализации.

### **Внешние факторы, влияющие на гражданскую авиацию**

40.30 В документе WP/280 Куба обратила внимание на последнюю информацию и доказательства экономической, торговой и финансовой блокады Соединенных Штатов Америки против Кубы и о воздействии этих санкций на развитие ее гражданской авиации. Куба предложила, чтобы Ассамблея признала, что такие односторонние санкции являются нарушением принципов Чикагской конвенции, чтобы ИКАО информировала Организацию Объединенных Наций об этом воздействии и чтобы Совету представлялся ежегодный доклад.

40.31 В документе WP/275 Исламская Республика Иран представила информацию об истории санкций, которые были введены Соединенными Штатами Америки против Ирана, и о последних изменениях в этом вопросе и обратила внимание на воздействие таких санкций на безопасность ее гражданской авиации. По ее мнению, торговое эмбарго несовместимо с Чикагской конвенцией и негативно воздействует на безопасность гражданской авиации. Иран просил Ассамблею рассмотреть данный вопрос и принять необходимые меры к отмене таких санкций.

40.32 В документе WP/283 Сирийская Арабская Республика обратила внимание на последствия ограничений, которые некоторые государства ввели против Сирии в связи с приобретением или арендой гражданских воздушных судов и запасных частей к ним, что, по мнению Сирии, является нарушением Чикагской конвенции. Сирия призвала все Договаривающиеся государства действовать в духе Чикагской конвенции и не прибегать к введению ограничений, которые могли бы оказать негативное воздействие на безопасность полетов и безопасность пассажиров и воздушных судов.

40.33 Комиссия приняла к сведению информацию, содержащуюся в документе WP/283, который был представлен Сирией. В ходе последовавшего обсуждения ряд делегаций заявили о своей поддержке позиций Кубы и Ирана, а также действий, предложенных в их документах. По их мнению, эмбарго со стороны Соединенных Штатов имеет негативные последствия с точки зрения безопасности полетов и авиационной безопасности для гражданской авиации этих двух стран. Эмбарго против них влияет на их способность выполнять определенные обязательства в области безопасности полетов по Чикагской конвенции, поскольку они не имеют доступа к воздушным судам, запасным частям и авиационному оборудованию, связанному с безопасностью полетов, а также к технической поддержке для поддержания постоянной летной годности. Хотя данный вопрос имеет политические корни, он рассматривался в основном как вопрос безопасности полетов и техники, то есть вопрос, входящий, следовательно, в компетенцию ИКАО как многостороннего технического учреждения. Они также считали, что он должен быть рассмотрен ИКАО, поскольку речь идет о принципах и положениях Чикагской конвенции. Подчеркнув отсутствие прогресса с прошлой сессии Ассамблеи, когда поднимался этот же вопрос, они призвали Ассамблею и Совет действовать более эффективным образом при решении этого вопроса.

40.34 С точки зрения Соединенных Штатов, речь здесь идет о щекотливом двустороннем и политическом вопросе в отношениях между соответствующими сторонами, и Соединенные Штаты вправе определять свою собственную и торговую политику. Считая, что рассматривать этот вопрос на Ассамблее несвоевременно и неуместно, Соединенные Штаты высказали мнение о том, что лучше всего было бы решать поставленные в этих документах вопросы посредством добрых услуг Президента Совета. Комментируя документ WP/275, представленный Ираном, Соединенные Штаты указали, что так называемый доклад ИКАО, о котором идет речь в этом

документе, содержит неточную информацию. Указанный доклад отражает мнение консультанта, а не оценку, утвержденную ИКАО.

40.35 Поддерживая документы, представленные Кубой и Ираном, делегат Судана также представил информацию о негативном воздействии санкций против Судана, введенных Соединенными Штатами в отношении его гражданской авиации. Представитель Судана выразил мнение о том, что здесь речь идет не просто о двустороннем вопросе, а о вопросе, который может иметь более широкое воздействие на безопасное функционирование международного воздушного транспорта. Судан просил ИКАО или любой другой соответствующий орган вмешаться с тем, чтобы обеспечить безопасность воздушного транспорта и аэронавигации.

40.36 Комиссия признала, что это сложный, деликатный и щекотливый вопрос, по которому имеются твердые позиции с каждой стороны, но который Экономическая комиссия, в частности, не может решить. Поэтому было решено, что в ходе Ассамблеи председатель доведет данный вопрос, включая выраженные в Комиссии мнения, а также обеспокоенность, выраженную Кубой и другими государствами, в связи с отсутствием прогресса, до сведения Президента Совета, чьи "добрые услуги" в этом вопросе ранее использовались.

#### **Пункт 41 повестки дня. Регулирование предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания**

41.1 На 2-м заседании Комиссия рассмотрела экономические и организационные аспекты управления инфраструктурой на основе доклада, представленного Советом (WP/15). Кроме того, государствами и наблюдателями было представлено 8 документов, а именно: WP/100, WP/101, WP/103, WP/109, WP/119, WP/120, WP/141 и WP/143. С целью облегчить рассмотрение этого вопроса Комиссия разбила этот пункт повестки дня на 4 следующие темы: доклад Совета; политика в отношении сборов; экономическая эффективность; развитие инфраструктуры.

#### **Доклад Совета**

41.2 В документе WP/15 Совет представил информацию об основной деятельности, проведенной ИКАО в рамках программы по управлению аэропортами, средствами и службами на маршруте. В период после 35-й сессии Ассамблеи соответствующие политика и инструктивный материал ИКАО были обновлены и улучшены, и, кроме того, было проведено несколько исследований в целях оказания государствам помощи в организации эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб эффективным и рентабельным образом. Совет также провел краткий обзор нормативных и отраслевых тенденций и изменений в организации управления аэропортами и предприятиями, обеспечивающими аэронавигационное обслуживание, в результате чего были определены следующие ключевые вопросы: коммерциализация, экономический надзор, наилучшая коммерческая практика и измерение эффективности и производительности. На основе результатов оценки этих ключевых вопросов, а также стратегических целей и бизнес-плана Организации Совет подготовил план действий Организации на следующий трехлетний период в области экономических и организационных аспектов управления инфраструктурой. Это включает тщательное отслеживание изменений и продвижений, а также поддержание существующих политики и инструктивного материала на уровне современных требований, с учетом потребностей государств, и разработку, по мере необходимости, нового инструктивного материала и содействие развитию сотрудничества между заинтересованными сторонами. Ассамблее предложено одобрить план будущей работы Организации и обратиться к Договаривающимся государствам с просьбой



сотрудничать с ИКАО и оказывать поддержку ее работе в этой области. Внимание было обращено на созыв конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания, которую планируется провести 15–20 сентября 2008 года.

41.3 В ходе рассмотрения доклада Совета Комиссия выразила удовлетворение работой, которая была выполнена ИКАО в период после последней сессии Ассамблеи. Широкую поддержку нашла предложенная в документе WP/15 программа будущей работы в области регулирования предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания. В связи с этим Комиссия приветствовала проведение конференции, отметив, что большинство вопросов, поднятых в документе Совета WP/15, будут на ней рассмотрены. Комиссии также одобрила просьбу Совета о том, чтобы Договаривающиеся государства сотрудничали с ИКАО и поддерживали ее работу в этой области.

### **Политика в отношении сборов**

41.4 В документе WP/19 Международный совет аэропортов (МСА) поддержал предложенную в документе Doc 9082 политику ИКАО в отношении сборов. В нем указывается, что экономическое регулирование аэропортовых сборов следует применять только тогда, когда необходимо гарантировать, чтобы эксплуатант аэропорта не злоупотреблял существующим чрезмерным воздействием рынка, и что механизмы регулирования следует задействовать в случае, если прямые консультации между эксплуатантом аэропорта и пользователями не привели к заключению соглашения в отношении аэропортовых сборов. В документе WP/120 Международная федерация работников транспорта (МФРТ) представила свои замечания по содержащейся в документе Doc 9082 политике ИКАО в отношении сборов и предложила пересмотреть действующую формулу начисления сборов за аэронавигационное обслуживание. В ходе такого пересмотра следует провести консультации со всеми заинтересованными сторонами, включая соответствующие ассоциации специалистов.

41.5 В информационном документе (WP/143) Российская Федерация представила информацию о состоянии и развитии политики в отношении тарифов за пользование воздушным пространством Российской Федерации.

41.6 В ходе последующего обсуждения было высказано несколько мнений в отношении потребности отделения регулирования и предоставления обслуживания от осуществления экономического надзора за деятельностью поставщиков обслуживания, независимо от их структуры или собственности. Кроме того, было подтверждено, что в любом случае ответственность за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности и экономический надзор несут государства.

41.7 Комиссия приняла к сведению мнение МСА и МФРТ в отношении проведения консультаций с пользователями, а также предложение МФРТ о пересмотре действующей формулы взимания сборов за аэронавигационное обслуживание в том, что касается применения элемента веса воздушного судна. Было высказано мнение о том, что действующая политика ИКАО обеспечивает определенную гибкость в отношении использования веса воздушного судна при начислении сборов за аэронавигационное обслуживание. Комиссия заявила о своей поддержке дальнейшей разработки политики и инструктивного материала по вопросу осуществления экономического надзора за деятельностью аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания путем измерения их экономической эффективности и, пользуясь результатами консультаций с пользователями, приняла во внимание необходимость применения

недискриминационного отношения к пользователям и обеспечения прозрачности при установлении сборов, а также то, что эти вопросы будут обсуждаться на предстоящей конференции.

### **Экономическая эффективность**

41.8 В документе WP/100 Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) подчеркнула, что высокая эффективность аэронавигационного обслуживания достигается благодаря качественному управлению, которое, в свою очередь, является следствием рациональной политики правительства. В документе настойчиво предлагается учитывать при формировании политики разнообразные элементы управления, обеспечивающие высокую эффективность аэронавигационного обслуживания, а не просто полагаться на применение регламентирующих механизмов надзора. В документе WP/101 КАНСО представила описание недавно разработанной структурной основы измерения эффективности ОрВД, которая призвана помочь отдельным поставщикам аэронавигационного обслуживания в их работе по оптимизации своей эффективности в процессе выполнения требований органов, осуществляющих надзор за предоставлением аэронавигационного обслуживания.

41.9 Комиссия приняла к сведению мнение, высказанное по двум рабочим документам, представленным КАНСО, и пришла к выводу, что эти вопросы следует рассматривать в контексте предстоящей конференции.

### **Развитие инфраструктуры**

41.10 В информационном документе (WP/103) МСА обратил внимание на постоянный рост объема авиаперевозок и капитальные расходы аэропортов и выразил мнение, что существующая пропускная способность аэропортов и предлагаемое умеренное их расширение будут недостаточными для удовлетворения прогнозируемого спроса на авиаперевозки.

41.11 В информационном документе (WP/109) Пакистан представил информацию об экономическом развитии и росте объема авиаперевозок, о новой политике в области авиации, а также об инвестициях в развитие аэропортов и соответствующей инфраструктуры.

41.12 В информационном документе (WP/141) Индия обратила внимание на тенденции и прогнозы в области авиаперевозок, а также на развитие инфраструктуры аэропортов, в частности путем создания смешанных государственных и частных партнерств (PPP), и на план действий по решению возникающих проблем.

41.13 Комиссия приняла к сведению без замечаний эти три информационных документа, а также мнение МСА в отношении приоритета задачи по рассмотрению вопроса о расширении инфраструктуры аэропортов и инвестициях (WP/119).

41.14 По вопросу о развитии инфраструктуры отмечалось, что Управление технического сотрудничества (УТС) оказывает государствам помощь в подготовке планов развития аэропортов и/или аэронавигационного обслуживания, а также то, что УТС должно представлять информацию о том, какие последствия могут иметь инвестиции для накладных расходов предприятий, и подготовить рекомендации о том, как возмещать соответствующие расходы.

**Пункт 42 повестки дня. Прочие вопросы воздушного транспорта**

42.1 На 2-м заседании Комиссия рассмотрела ход осуществления программ по статистике и прогнозированию на основе доклада, представленного Советом (WP/20).

42.2 В документе WP/20 Совет представил доклад о ходе работы ИКАО в областях статистики, прогнозирования, экономического планирования и экономики авиаперевозчиков. В течение последних трех лет достигнуты успехи в разработке объединенной статистической базы данных (ОСБД), в результате чего появилась возможность автоматизации процессов и расширения хранилища данных и достигнута экономия средств, обеспечен эффективный контроль качества, повысилась актуальность предоставляемых отчетов и расширен охват, и улучшены функциональные характеристики статистической программы ИКАО. Были подготовлены и опубликованы долгосрочные прогнозы авиаперевозок до 2025 года и среднесрочные прогнозы, охватывающие периоды 2005–2007 и 2006–2008 годов. В различных регионах были проведены совещания региональных групп прогнозирования перевозок (TFG). По-прежнему оказывалось содействие деятельности Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) по вопросам прогнозирования и экономического анализа. В течение трехлетнего периода продолжалось проведение исследований региональных различий в экономической деятельности международных авиакомпаний. Совет отметил важное значение использования Организацией соответствующих средств оценки и анализа результатов деятельности, включая надлежащее использование ресурсов, для достижения ее стратегических целей. Признано, что средства измерения и контроля эффективности обеспечения безопасности полетов имеют критическое значение для обеспечения в будущем успеха функционирования постоянно расширяющейся аэронавигационной системы. Совет признал необходимость согласования определений и повышения качества и актуальности связанных с обеспечением безопасности полетов данных ИКАО и использования аналитических ресурсов Организации для выявления тех направлений, предприятие действия по которым принесет наилучшие результаты. В этом контексте статистические базы данных ИКАО, ее возможности в области прогнозирования и ее ресурсы для проведения экономического анализа будут весьма полезны для совершенствования основанных на требованиях и ориентированных на результаты программ, услуг и экспертных знаний.

42.3 Комиссия приняла к сведению предпринятые действия и одобрила планы будущей работы Организации в области статистики, прогнозирования и экономического анализа и подчеркнула важность получения подробных, точных и последних данных и информации для обсуждения различных вопросов, связанных с деятельностью авиации, а также для планирования и принятия решений. Кроме того, было подчеркнуто, что государствам необходимо сотрудничать с ИКАО в целях выполнения этих планов.

**Пункт 43 повестки дня. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта**

43.1 На своем 2-м заседании Экономическая комиссия рассмотрела вопрос о Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта на основе документа WP/21 и добавления, в котором содержится проект резолюции для принятия Ассамблеей (резолюция 43/1).

43.2 Комиссия отметила, что Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта, содержащееся в дополнении к документу WP/21, было

разработано в соответствии с резолюцией А35-18, которая поручает Совету ИКАО регулярно пересматривать Сводное заявление и по мере необходимости информировать Ассамблею о целесообразности внесения в него изменений. В соответствии с этим поручением было проведено существенное рассмотрение резолюции А35-18, а в дополнении к документу WP/21 был представлен пересмотренный вариант резолюции.

43.3 Комиссия также отметила, что предлагаемые изменения обусловлены процессом либерализации и вызовами в сферах регулирования воздушного транспорта, статистики, прогнозирования и экономического планирования, а также мерами по обеспечению защиты и целостности проездных документов. Кроме того, в пересмотренный вариант были внесены некоторые редакционные изменения.

## **РЕЗОЛЮЦИЯ, РАЗРАБОТАННАЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИЕЙ И РЕКОМЕНДОВАННАЯ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ АССАМБЛЕЕЙ**

### **Резолюция 43/1\***

#### **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 и согласованным 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,*

---

\* Присвоен новый номер А36-15.

*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 злободневными 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 все 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, обновленное по состоянию на день закрытия 36-й сессии Ассамблеи:

- Добавление А. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта.
- Добавление В. Статистика.
- Добавление С. Прогнозирование и экономическое планирование.
- Добавление D. Упрощение формальностей.
- Добавление E. Налогообложение.
- Добавление F. Аэропортовое и аэронавигационное обслуживание.
- Добавление G. Экономика авиоперевозчиков.
- Добавление H. Авиапочта;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам 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 рекомендует* Договаривающимся государствам 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 исследований в области воздушного транспорта;

4. *предлагает* Совету 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. *предлагает* Совету обращаться за консультациями к квалифицированным представителям Договаривающихся государств, когда, по его мнению, это будет содействовать продвижению его работы над любым вопросом в области воздушного транспорта, используя для этого наиболее подходящие средства, включая создание групп квалифицированных экспертов, подотчетных Авиатранспортному комитету, или исследовательских групп Секретариата, а также работу по переписке или проведение совещаний;

6. *предлагает* Совету 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. *предлагает* Совету 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. *предлагает* Совету 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 А35-18.

## 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 (IASTA) содействует достижению этой цели Договаривающимися государствами, которые уже являются участниками этого соглашения,

*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 существует необходимость адаптации к меняющимся условиям регулирования и эксплуатации в области воздушного транспорта и что Организация 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,

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

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, которые еще не стали участниками Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (IASTA), в срочном порядке рассмотреть вопрос о присоединении к нему;

3. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам 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*;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам полностью информировать Совет о серьезных проблемах, возникающих при применении соглашений или договоренностей о воздушном сообщении, а также о любых достигнутых или предполагаемых результатах в деле создания многосторонних механизмов обмена коммерческими правами;

5. *предлагает* Совету 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;

6. *предлагает Совету продолжить сравнительный анализ политики и практики Договаривающихся государств и авиакомпаний в отношении коммерческих прав и рассмотрение положений соглашений о воздушных сообщениях и информировать все Договаривающиеся государства о любых новых событиях в международном сотрудничестве в отношении коммерческих прав, включая либерализованные договоренности;*

7. *порукает Совету постоянно рассматривать механизм выработки принципиальных установок Организации по регулированию международного воздушного транспорта и по мере необходимости пересматривать или обновлять его;*

8. *предлагает Совету периодически пересматривать правила регистрации авиационных соглашений и договоренностей с целью упрощения процесса их регистрации;*

9. *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;*

10. *просит Президента Совета и Генерального секретаря содействовать универсальному присоединению и выполнению Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (IATA) и настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам информировать Секретариат о своих намерениях относительно присоединения к этому Соглашению.*

## **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 многих развивающихся государств, в том числе зависящих от туризма,*

*принимая во внимание, что жесткое применение требования о преимущественном владении и эффективном контроле в качестве критерия при решении вопроса об осуществлении авиакомпанией 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 рекомендует* Договаривающимся государствам 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 рекомендует* Договаривающимся государствам 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;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам 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;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам 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;

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

6. *предлагает* Совету, при наличии таких просьб, оказывать любое возможное содействие Договаривающимся государствам, желающим присоединиться к региональным или субрегиональным экономическим группам с целью осуществления международных воздушных перевозок;

7. *предлагает Совету* 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 в отрасли 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. *предлагает* Совету следить за изменениями в сфере распределения услуг авиакомпаний и связанной с ней нормативной практике и рассылать Договаривающимся государствам информацию о заслуживающих внимание событиях;

2. *предлагает* Совету 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 (GATS) 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 для ИКАО продолжения изучения 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 Договаривающимся государствам ИКАО, которые не являются членами Всемирной торговой организации;
- d) тщательно изучить последствия любого предлагаемого включения в GATS 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 и рассмотреть возможность применения принципиальных установок по экономическому регулированию, в том числе по либерализации международного воздушного транспорта;
- f) регистрировать в ИКАО в соответствии со статьей 83 Конвенции копии любых освобождений и специальных обязательств в отношении международного воздушного транспорта, взятых в рамках GATS;

5. *предлагает* Всемирной торговой организации, ее государствам-членам и наблюдателям 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. *предлагает* Совету:
- 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 рекомендует* Договаривающимся государствам 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 по регулированию международного воздушного транспорта*";

2. *предлагает* Совету обеспечить обновление и переработку с учетом потребностей Договаривающихся государств этих политики и инструктивного материала и разрабатывать по мере необходимости рекомендации по возникающим проблемам регулирования, представляющим общий интерес.

## ДОБАВЛЕНИЕ В

### Статистика

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что статистическая программа ИКАО создает независимую и глобальную основу для достижения целей содействия планированию и 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 Совет принял политику управления на основе целей, которая предусматривает оценку деятельности Организации в целом и ее структурных подразделений по реализации стратегических целей Организации,

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

*принимая во внимание,* что некоторые Договаривающиеся государства 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,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам прилагать все усилия, с тем чтобы представлять требуемые статистические данные своевременно и, где это возможно, в электронной форме;

2. *предлагает* Совету 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 Договаривающихся государств 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;

3. *предлагает* Совету:

- 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.

## ДОБАВЛЕНИЕ С

### Прогнозирование и экономическое планирование

*Ассамблея,*

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

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

*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 стратегических целей, уделяя особое внимание вопросам безопасности полетов, авиационной безопасности, окружающей среды и эффективности,

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

1. *предлагает* Совету подготавливать и обновлять по мере необходимости долгосрочные и среднесрочные прогнозы в отношении будущих тенденций развития гражданской авиации как общего, так и конкретного характера, используя, если это возможно, местные и региональные, а

также глобальные данные, и представлять такие прогнозы Договаривающимся государствам и обеспечивать потребности в данных по вопросам безопасности полетов, авиационной безопасности, окружающей среде и эффективности;

2. *предлагает* Совету разработать методiku и процедуры составления прогнозов, проведения анализа затрат и выгод или эффективности расходов и разработки коммерческих обоснований с учетом потребностей Организации, региональных групп аэронавигационного планирования и, при необходимости, других органов планирования систем и экологического планирования Организации;

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

## ДОБАВЛЕНИЕ D

### Упрощение формальностей

#### Раздел I. Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Приложение 9 "*Упрощение формальностей*" было разработано в качестве средства, способствующего ясному пониманию Договаривающимися государствами обязательств в соответствии со статьями 22, 23 и 24 Конвенции и стандартизации процедур с целью удовлетворения юридических требований, упомянутых в статьях 10, 13, 14, 29 и 35,

*принимая во внимание,* что соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9 является важнейшим условием упрощения оформления воздушных судов, пассажиров, их багажа, грузов и почты и реагирования на вызовы в рамках процессов пограничного контроля и аэропортового обслуживания в целях поддержания эффективности эксплуатации воздушного транспорта,

*принимая во внимание* важность того, чтобы Договаривающиеся государства продолжали свои усилия по обеспечению максимальной эффективности воздушного транспорта, обеспечивая при этом защиту деятельности международной гражданской авиации,

*принимая во внимание,* что разработанные Организацией технические требования к машиночитываемым проездным документам способствуют созданию систем, которые ускоряют время прохождения пассажирами и членами экипажа международных рейсов таможенной очистки в аэропортах при одновременном укреплении программ в области соблюдения иммиграционных правил,

*принимая во внимание,* что разработка свода стандартных пиктограмм в целях содействия эффективному использованию аэровокзалов пассажирами и другими потребителями оказалась полезной и выгодной,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам уделять особое внимание активизации их усилий по выполнению Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9;
2. *просит* Совет обеспечить актуальность Приложения 9 "Упрощение формальностей" и его соответствие современным требованиям Договаривающихся государств в отношении осуществления мер пограничного контроля груза и пассажиров, а также охраны здоровья пассажиров и экипажей;
3. *предлагает* Совету обеспечить соответствие положений Приложения 9 "Упрощение формальностей" и Приложения 17 "Безопасность" и их взаимодополняемость;
4. *предлагает* Совету принимать меры к тому, чтобы технические требования и инструктивный материал, содержащиеся в документе "Машиночитываемые проездные документы" (Дос 9303), постоянно обновлялись с учетом последних технических достижений, и продолжать изучение технических возможностей совершенствования процедур оформления;
5. *предлагает* Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств документ Дос 9636 "Международные пиктограммы, способствующие ориентации посетителей аэропортов и морских вокзалов".

## **Раздел II. Международное сотрудничество в обеспечении сохранности и целостности паспортов**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что паспорт является основным официальным документом, удостоверяющим личность и гражданство человека и информирующим государство транзита или назначения, что его владелец может возвратиться в государство, выдавшее паспорт,

*принимая во внимание,* что международная уверенность в целостности паспорта имеет важное значение для функционирования системы международных сообщений,

*принимая во внимание,* что государства – члены Организации Объединенных Наций в Глобальной контртеррористической стратегии, принятой 8 сентября 2006 года, постановили активизировать усилия и сотрудничество на всех уровнях, где это уместно, в целях повышения степени защиты документов, удостоверяющих личность, и проездных документов при их изготовлении и выдаче, а также в целях предотвращения и выявления их подделки или противозаконного использования,

*принимая во внимание* необходимость тесного сотрудничества между государствами в целях усиления противодействия мошенничеству с применением паспортов, включая фабрикацию или подделку паспортов, использование фальшивых или поддельных паспортов, использование действительных паспортов людьми, выдающими себя за других лиц, использование просроченных или аннулированных паспортов и использование паспортов, полученных обманным путем,

*принимая во внимание,* что во всем мире ширится практика использования украденных бланков паспортов теми, кто пытается въехать в страну под чужим именем,



*принимая во внимание*, что ИКАО разработала проект универсального внедрения машиносчитываемых проездных документов (UIMRTD) для оказания помощи государствам по вопросам, включающим планирование проектов, реализацию, просветительские мероприятия, обучение и службы системной оценки, с тем чтобы государства были в состоянии к установленному на 2010 год крайнему сроку выпускать МСП и использовать Директорию открытых ключей (ДОК) для усиления защиты МСП с биометрическими характеристиками (электронные паспорта),

1. *призывает* все Договаривающиеся государства активизировать свои усилия по обеспечению сохранности и целостности своих паспортов, защите своих паспортов от мошеннического использования и оказанию помощи друг другу в решении этих вопросов;

2. *призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, приступить к выдаче машиносчитываемых паспортов в соответствии с техническими требованиями части 1 документа Doc 9303, не позднее 1 апреля 2010 года;

3. *призывает* Договаривающиеся государства обеспечить окончание срока действия не считываемых машиной паспортов до 24 ноября 2015 года;

4. *призывает* все Договаривающиеся государства, нуждающиеся в помощи в рамках проекта UIMRTD, срочно вступить в контакт с ИКАО;

5. *просит* Совет продолжать работу по повышению эффективности контроля за мошенническим использованием паспортов посредством выполнения соответствующих SARPS Приложения 9 и разработки инструктивного материала для применения Договаривающимися государствами в интересах обеспечения целостности и сохранности паспортов и других проездных документов;

6. *призывает* все государства, выпускающие электронные паспорта, присоединиться к системе ДОК ИКАО;

7. *призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще этого не сделали, своевременно представить в соответствии с установившейся практикой сведения об утерянных и украденных паспортах в службу автоматизированного поиска Интерпола/базу данных об украденных и утерянных проездных документах.

### **Раздел III. Деятельность и сотрудничество в области упрощения формальностей на национальном и международном уровнях**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* необходимость проведения Договаривающимися государствами постоянной работы, направленной на повышение эффективности и результативности процедур таможенного контроля,

*принимая во внимание*, что создание и активная деятельность национальных комитетов по упрощению формальностей является доказавшим свою эффективность средством обеспечения необходимых улучшений,

*принимая во внимание*, что сотрудничество в области упрощения формальностей между Договаривающимися государствами и различными национальными и международными организациями, занимающимися вопросами упрощения формальностей, приносит выгоду всем заинтересованным сторонам,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам создать и использовать национальные комитеты по упрощению формальностей и проводить политику сотрудничества на региональной основе между соседними государствами;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам участвовать в региональных и субрегиональных программах упрощения формальностей других межправительственных авиационных организаций;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам принимать все необходимые меры – через национальные комитеты по упрощению формальностей или по другим соответствующим каналам – для того, чтобы:

a) регулярно обращать внимание всех заинтересованных правительственных ведомств на необходимость:

1) приведения национальных правил и практики в соответствие с положениями и направленностью Приложения 9 и

2) выработки удовлетворительных решений повседневных проблем в области упрощения формальностей;

b) выступать с инициативой предпринятия любых необходимых последующих действий;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам поощрять изучение проблем упрощения формальностей своими национальными и другими комитетами по упрощению формальностей и согласовывать выводы своих комитетов по вопросам упрощения формальностей с выводами комитетов других Договаривающихся государств, с которыми у них установлено воздушное сообщение;

5. *настоятельно рекомендует* соседним и граничащим государствам консультироваться друг с другом по общим проблемам, которые могут возникать в области упрощения формальностей, в тех случаях, когда, как представляется, такие консультации могут привести к единообразному решению этих проблем;

6. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам призывать своих эксплуатантов воздушных судов продолжать интенсивное сотрудничество со своими правительствами в отношении:

a) определения и решения проблем упрощения формальностей;

b) разработки взаимных договоренностей о предотвращении незаконной перевозки наркотиков, незаконной иммиграции и других явлений, ставящих под угрозу национальные интересы;

7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам призывать международных эксплуатантов и их ассоциации участвовать в силу возможностей в электронном обмене данными для достижения максимальных уровней эффективности в обработке потоков пассажиров и груза в международных аэровокзалах;

8. *настоятельно рекомендует* государствам и эксплуатантам в сотрудничестве с заинтересованными международными организациями прилагать все возможные усилия для ускорения обработки и очистки авиационного груза при одновременном обеспечении безопасности в международной цепи поставок.

## ДОБАВЛЕНИЕ Е

### 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 расходуемые 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 Дос 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 А36-22 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды",

*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 рекомендует* Договаривающимся государствам соблюдать резолюции Совета, содержащиеся в документе Дос 8632 "*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*";

2. *предлагает* Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств основные принципы и рекомендации, содержащиеся в документе Дос 8632.

## ДОБАВЛЕНИЕ F

### Аэропорты и аэронавигационное обслуживание

#### Раздел I. Политика установления сборов

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что политика ИКАО, содержащаяся в документе Дос 9082 "*Политика ИКАО относительно аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*", 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 А36-22 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды*",

*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 вырабатывать 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 Совет принимает и при необходимости пересматривает опубликованную в Дос 9082 "*Политика ИКАО относительно аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*",

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам обеспечить полное соблюдение положений статьи 15 Конвенции;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам 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 Дос 9082 "*Политика ИКАО относительно аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*", независимо от организационной структуры обеспечения аэропортового и аэронавигационного обслуживания;

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

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам 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. *предлагает* Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств основные принципы и рекомендации, содержащиеся в документе Дос 9082.

## **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 финансовой эффективности 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. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам 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;

3. *предлагает* Совету 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;

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

5. *порукает* Совету 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;

6. *предлагает* Совету следить за экономическим положением аэропортов и аэронавигационных служб и с установленной периодичностью представлять Договаривающимся государствам соответствующие доклады;

7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам 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 G

### Экономика авиаперевозчиков

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* постоянный интерес пользователей, включая международные организации, деятельность которых связана с туризмом, авиацией и торговлей, к уровню международных пассажирских и грузовых тарифов, 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. *предлагает* Совету 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 рекомендует* Договаривающимся государствам принимать необходимые меры для сведения к минимуму задержек при представлении их международными авиаперевозчиками сведений о расходах, доходах и других данных, требуемых ИКАО.

## ДОБАВЛЕНИЕ H

### Авиапочта

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Ассамблея дала указания в отношении деятельности ИКАО в области международной авиапочты,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам 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 представлять ВПС информацию фактического характера, которой может располагать Организация.

**Пункт 44 повестки дня. Резолюции Ассамблеи, подлежащие сведению воедино или аннулированию**

44.1 Пленарное заседание передало Экономической комиссии добавление С документа WP/28, касающегося резолюций Ассамблеи, подлежащих сведению воедино или аннулированию, и Комиссия согласилась с рекомендацией Совета о том, что, исходя из предпринятых в рамках пункта 43 повестки дня действий, ни одну из резолюций, содержащихся в части III документа Doc 9848 "*Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 8 октября 2004 года)*", не следует аннулировать.

— КОНЕЦ —



ISBN 978-92-9231-239-8



9 7 8 9 2 9 2 3 1 2 3 9 8