

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 41 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта

РЕЗУЛЬТАТЫ ШЕСТОЙ ВСЕМИРНОЙ АВИАТРАНСПОРТНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе содержится информация о результатах Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6). В нем также подробно излагаются рекомендации Конференции, а также представляется предлагаемый план последующих действий в качестве будущей работы, которую должна проделать Организация.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) утвердить принятые Конференцией и утвержденные Советом рекомендации, представленные в добавлениях А и В;
- б) одобрить предлагаемый план последующих действий, представленный в добавлении С;
- с) учесть приводимую в настоящем документе информацию для целей обновления резолюции А37-20 Ассамблеи.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, о которой говорится в настоящем документе, будет осуществляться при условии выделения ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2014–2016 гг. и/или из внебюджетных поступлений
<i>Справочный материал</i>	А38-WP/55, Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта Дос 10009, Доклад Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) Дос 10008, Доклад Экономической комиссии 37-й сессии Ассамблеи Дос 9958, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 8 октября 2010 года) Дос 9587, Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Шестая Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/6) проходила в Штаб-квартире ИКАО в Монреале с 18 по 22 марта 2013 года. В работе Конференции приняли участие более 1000 делегатов и наблюдателей из 131 государства-члена и 39 международных организаций. Доклад Конференции опубликован в виде документа Doc 10009 "Доклад Шестой Всемирной авиатранспортной конференции" и размещен на веб-сайте: <http://www.icao.int/meetings/atconf6/Pages/WorkingPapers.aspx>.

2. РЕЗУЛЬТАТЫ ATCONF/6

2.1 Конференция подробно обсудила два основных пункта повестки дня: пункт 1 "Глобальный обзор тенденций и событий" и пункт 2 "Рассмотрение основных вопросов и соответствующих рамок регулирования". Краткая информация о ходе обсуждения и основных рекомендациях приводится ниже.

2.2 Пункт 1.1. События в отрасли и в сфере регулирования

2.2.1 Конференция приняла к сведению информацию об основных событиях и результатах выполненных ИКАО работ после последней Конференции (ATConf/5, 2003). Признавая важную роль ИКАО в оказании содействия устойчивому развитию международного воздушного транспорта и помощи в работе по либерализации, Конференция рекомендовала создать специальный добровольный фонд, функционирующий на основе соответствующих управленческих правил и политики ИКАО, в целях оказания ИКАО поддержки в выполнении возложенного на нее мандата и активизации деятельности Организации в области воздушного транспорта. Конференция также рекомендовала ИКАО продолжать отслеживать события в отрасли, расширять сотрудничество со всеми заинтересованными сторонами, обеспечивать актуальность инструктивного материала по вопросам политики и реагировать на изменения и потребности государств.

2.3 Пункт 1.2. Прочие области работы ИКАО, которые могут иметь финансовые последствия

2.3.1 Конференция приняла к сведению информацию о деятельности ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности, в частности о политике в области возмещения затрат на реализацию мер авиационной безопасности и ее влиянии на функционирование аэропортов. Была также принята к сведению информация о результатах анализа экономической эффективности системы сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов, принятой рядом латиноамериканских государств. Конференция настоятельно рекомендовала государствам обеспечивать соблюдение политики и инструктивного материала ИКАО в области сборов за обеспечение авиационной безопасности и расширять участие в деятельности по региональному сотрудничеству в сфере обеспечения безопасности полетов.

2.4 Пункт 2.1. Доступ к рынку

2.4.1 Конференция согласилась с тем, что либерализация доступа к рынку обеспечивает получение значительных преимуществ. Основное внимание в ходе обсуждения обращалось на пути и темпы либерализации. Несмотря на то, что государствам следует проводить либерализацию исходя из собственных темпов и применять подходы, отвечающие их потребностям и внутренней ситуации, Конференция выразила общее согласие с необходимостью модернизировать основу

регулирующего, с тем чтобы учесть изменения в мировой экономике. ИКАО было рекомендовано разработать и принять долгосрочный концептуальный план либерализации, включая изучение вопроса о подготовке международного соглашения, в соответствии с которым государства смогут осуществлять либерализацию доступа к рынку. В этой связи ИКАО следует сотрудничать со всеми заинтересованными сторонами, принимая во внимание прошлый опыт и достижения, включая существующие соглашения о либерализации, и, при необходимости, проводить консультации с экспертами, государствами, отраслью, заинтересованными организациями и другими заинтересованными сторонами.

2.4.2 Широкое признание получили вклад авиагрузовых перевозок в развитие мировой торговли и экономики и отличительные особенности перевозок такого характера. Для оказания содействия дальнейшей либерализации АТConf/6 рекомендовала ИКАО возглавить разработку конкретного международного соглашения по грузовым авиаперевозкам с учетом достигнутых результатов, мнений государств относительно существующих договоренностей и результатов консультаций со всеми заинтересованными сторонами.

2.4.3 В отношении распределения "окон" и ограничений на полеты в ночное время были приняты к сведению различные мнения относительно практики решения этих проблем, а также соответствующий инструктивный материал ИКАО по вопросам политики. Признавая тот факт, что по мере увеличения объема воздушных перевозок эти проблемы будут также возрастать, Конференция рекомендовала государствам при планировании расширения инфраструктуры надлежащим образом учитывать долгосрочный спрос на пропускную способность, следовать соответствующей политике ИКАО, учитывать обеспокоенность других государств и устранять трудности на основе консультаций.

2.4.4 Конференция также рекомендовала ИКАО продолжать оказывать помощь государствам, содействуя процессу либерализации и используя такие возможности, как Конференция ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN). ИКАО следует, при необходимости, разработать инструктивный материал по возникающим проблемам мирового значения, таким как деловая авиация.

2.5 Пункт 2.2. Владение авиаперевозчиками и контроль над ними

2.5.1 Широко признаны выгоды, обеспечиваемые либерализацией владения авиаперевозчиками и контроля над ними, а также необходимость адаптации нынешнего режима регулирования к потребностям 21-го столетия. Участники Конференции согласились с тем, что ИКАО следует возглавить деятельность по оказанию содействия дальнейшей либерализации, надлежащим образом учитывая при этом важность обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, интересы всех заинтересованных сторон, включая рабочую силу, и необходимость обеспечения постепенной и прогрессивной адаптации. Соответственно, Конференция рекомендовала ИКАО приступить к разработке для государств международного соглашения относительно либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними. К этой деятельности ИКАО следует подключить все заинтересованные стороны и провести консультации с экспертами, государствами, заинтересованными сторонами и заинтересованными организациями. Конференция также рекомендовала государствам продолжать либерализацию в этой области с учетом своих потребностей и обстоятельств, используя для этого различные имеющиеся средства.

2.6 Пункт 2.3. Защита интересов потребителей

2.6.1 Конференция выразила поддержку необходимости защиты интересов потребителей авиатранспортных услуг и согласилась с тем, что на эффективности принимаемых государствами мер регулирования положительно сказалась бы бóльшая степень их сближения и совместимости. ИКАО при содействии специалистов, входящих в Группу экспертов по регулированию воздушного транспорта (АТРР), государств и региональных органов было рекомендовано в краткосрочной перспективе разработать набор основных принципов защиты интересов потребителей. Конференция также рекомендовала ИКАО и впредь отслеживать вопросы защиты интересов потребителей и осуществлять сотрудничество с государствами, отраслью и другими организациями, такими как Всемирная туристская организация (ЮНВТО). В этой связи Конференция согласилась с необходимостью использования согласованных подходов среди соответствующих организаций, таких как ЮНВТО, в целях избежания дублирования усилий и различных наборов правил.

2.7 Пункт 2.4. Добросовестная конкуренция

2.7.1 В контексте добросовестной конкуренции была принята к сведению информация об основных событиях и различных проблемах, с которыми сталкиваются государства. Невзирая на различие во мнениях относительно подходов к решению соответствующих проблем, Конференция в целом согласилась с тем, что добросовестная конкуренция является одним из важных общих принципов в деятельности международного воздушного транспорта и что государствам следует должным образом учитывать интересы других государств. При содействии созданной председателем специальной консультативной группы был достигнут консенсус относительно рекомендации, согласно которой ИКАО следует разработать механизмы активизации сотрудничества, диалога и обмена информацией между государствами для повышения степени совместимости подходов к регулированию и подборку материалов по действующей на национальном или региональном уровне политике и практике государств и региональных органов. ИКАО также следует отслеживать события и, при необходимости, обновлять свою политику и инструктивный материал по добросовестной конкуренции.

2.8 Пункт 2.5. Гарантии

2.8.1 Конференция рассмотрела четыре области обеспечения гарантий в процессе либерализации международного воздушного транспорта, а именно: а) устойчивое и эффективное участие государств; б) гарантированное предоставление услуг и помощи/субсидий государства; в) схемы маршрутов для осуществления жизненно важного воздушного сообщения и развития туризма; г) недопущение односторонних действий. АТConf/6, согласивших с необходимостью принятия мер по обеспечению гарантий, рекомендовала государствам использовать разработанный ИКАО инструктивный материал по вопросу гарантий, и постоянно обновлять этот инструктивный материал с учетом происходящих изменений.

2.9 Пункт 2.6. Налоги и другие сборы, взимаемые с международного воздушного транспорта

2.9.1 Конференция согласилась с тем, что увеличение числа различных налогов и пошлин, взимаемых с международного воздушного транспорта, может иметь негативные экономические последствия для устойчивого развития воздушного транспорта и защиты интересов потребителей. Подтверждая политику ИКАО по вопросу налогообложения, Конференция рекомендовала ИКАО активно способствовать ее применению и сотрудничать с партнерами по отрасли в целях проведения анализов и разработки инструктивного материала для

государств о влиянии налогов и других сборов на воздушный транспорт. Разработанная ИКАО типовая двусторонняя статья о налогообложении будет включена в Типовое соглашение о воздушном сообщении (ТСВС) ИКАО.

2.10 Пункт 2.7. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания

2.10.1 Конференция приняла к сведению информацию о необходимости модернизации авиатранспортной системы и соответствующих потребностях в финансировании, а также о наличии связи между либерализацией воздушного транспорта и развитием инфраструктуры. Признавая полезность и актуальность действующей политики и инструктивного материала ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание и экономических аспектов, а также финансирования авиатранспортной инфраструктуры и функций контроля, Конференция рекомендовала ИКАО постоянно поддерживать актуальность политики и инструктивного материала, повышать степень осведомленности государств о ее политике и инструктивном материале и поощрять их использование. В отношении необходимости рассмотрения возникающих проблем был согласован вопрос о создании междисциплинарной рабочей группы для разработки инструктивного материала по финансированию и фондированию инфраструктуры воздушного транспорта и авиационной системы, включая механизмы оказания поддержки проведению усовершенствований эксплуатационного характера, предусмотренных модулями блочной модернизации авиационной системы (ASBU).

2.11 Пункт 2.8. Внедрение политики и инструктивного материала ИКАО

2.11.1 Конференция приняла к сведению информацию о статусе внедрения политики и инструктивного материала ИКАО в области воздушного транспорта и согласилась рекомендовать государствам включать инструктивный материал по вопросам политики ИКАО в свое национальное законодательство и правила и соглашения о воздушном сообщении. Учитывая важность политики и инструктивного материала ИКАО, Конференция рекомендовала ИКАО по-прежнему играть ведущую роль в деле пропаганды и поддержания актуальности инструктивного материала по вопросам политики и рассматривать дополнительные пути повышения статуса своей политики, включая проведение оценки целесообразности разработки возможного нового приложения к Конвенции о международной гражданской авиации, касающегося устойчивого развития воздушного транспорта.

3. ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

3.1 Конференция приняла широкомасштабный и всеобъемлющий пакет выводов и рекомендаций, который следует использовать для определения будущего направления политики и действий государств и Организации. К числу важных достижений относятся: а) признание воздушных перевозок неотъемлемой частью системы гражданской авиации; б) подтверждение цели либерализации и ведущей роли ИКАО; в) создание основы для дальнейшей модернизации глобальных рамок регулирования; г) создание основы для принятия ИКАО конкретных действий в рамках будущей деятельности в области воздушного транспорта. Рекомендации Конференции, которые соответственно приведены в добавлениях А и В, предусматривают принятие действий государствами и ИКАО.

3.2 Учитывая при рассмотрении действий по итогам АТConf/6 ограниченные ресурсы Организации, Совет решил свести воедино и сгруппировать по трем категориям приоритетности рекомендации в отношении действий ИКАО для их рассмотрения Советом; они представлены в добавлении С. К числу задач с приоритетом А относятся наиболее важные для государств задачи, к выполнению которых следует приступить в незамедлительном порядке; задачи с приоритетом В представляют собой задачи со средним приоритетом выполнения, а задачи с приоритетом С относятся к задачам, которые могут быть выполнены при наличии дополнительных ресурсов, предоставленных благодаря добровольным взносам государств-членов. В рамках последующей деятельности Секретариат будет привлекать Группу АТРР и, при необходимости, проводить консультации с государствами и другими заинтересованными организациями и сторонами.

3.3 На основании решения Совета Секретариат разослал рекомендации государствам для принятия действий в письме государствам (SL 13/63). Совет представит 38-й сессии Ассамблеи ИКАО на утверждение доклад о результатах Конференции и план последующей деятельности Организации. Затем Секретариат, основываясь на решениях Ассамблеи, разработает более подробный план работы по выполнению рекомендаций АТConf/6. Авиатранспортный комитет будет постоянно в полном масштабе информироваться о планах, мероприятиях и ходе выполнения этой работы. В том случае, если какие-либо вопросы потребуют принятия политического решения или получения инструктивных указаний, Секретариат представит их на рассмотрение Авиатранспортным комитетом и Советом.

ДОБАВЛЕНИЕ А

РЕКОМЕНДАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ПРИНЯТИЯ ДЕЙСТВИЙ ГОСУДАРСТВАМИ

№	Рекомендации в отношении принятия действий государствами
	Рекомендация 1.1/1. События в отрасли и в сфере регулирования
1	а) Государствам следует признать важность наличия национальных и региональных нормативных рамок для обеспечения соблюдения альянсами норм конкуренции и предотвращения возникновения монополий; государствам следует также должным образом учитывать создаваемые альянсами выгоды
2	б) Государствам следует рассмотреть возможность создания механизмов, способствующих более тесному сотрудничеству и координации действий между их полномочными органами, работающими в сфере туризма и воздушного транспорта; государствам также следует поддерживать более активное сотрудничество между ИКАО и ЮНВТО по ключевым вопросам, представляющим взаимный интерес; государствам следует поддерживать и поощрять всеобщее принятие Монреальской конвенции 1999 года (МК99)
	Рекомендация 1.2/1. Прочие области работы ИКАО, которые могут иметь финансовые последствия
3	а) Государствам следует обеспечить, чтобы действующая политика ИКАО в отношении возмещения расходов, связанных с реализацией мер и функций по обеспечению безопасности в аэропортах и ПАНО, выполнялась таким образом, чтобы сборы с пользователей за обеспечение безопасности были разумными, экономически эффективными, а также способствовать их гармонизации во всем мире
4	б) Государствам рекомендуется включать четыре ключевых принципа взимания сборов, заключающиеся в недискриминации, увязке с расходами, транспарентности и проведении консультаций с пользователями, в свои национальные законодательства, правила или политику, а также в соглашения о воздушном сообщении для обеспечения их соблюдения эксплуатантами аэропортов и ПАНО
5	с) Государствам следует расширять участие в деятельности своих соответствующих региональных групп по безопасности полетов
6	д) Государствам предлагается принять к сведению возможность достижения экономической эффективности посредством регионального сотрудничества и рекомендуется установить управленческие и экономические цели и показатели, как это сделали латиноамериканские государства
	Рекомендация 2.1/1. Либерализация доступа к рынку
7	а) Государствам следует продолжать проводить либерализацию доступа к рынку таким образом и такими темпами, которые отвечают их потребностям и обстоятельствам, уделяя надлежащее внимание защите интересов всех заинтересованных сторон, изменению экономических условий и требованиям инфраструктуры

№	Рекомендации в отношении принятия действий государствами
	Рекомендация 2.1/2. Грузовые авиаперевозки
8	а) При обмене правами на доступ к рынку в рамках соглашений о воздушном сообщении государствам следует должным образом учитывать характерные особенности грузовых авиаперевозок, обеспечивая при этом предоставление соответствующих прав и эксплуатационную гибкость с целью содействия развитию этих перевозок
9	б) Государствам следует продолжить либерализацию грузовых авиаперевозок, используя для этого все имеющиеся средства, и обмениваться имеющимся у них опытом с другими государствами
	Рекомендация 2.1/3. Прочие вопросы, касающиеся доступа к рынку
10	а) При рассмотрении вопросов, касающихся распределения "окон" и ограничений на полеты в ночное время, государствам следует надлежащим образом учитывать потребности и обеспокоенность других государств и прилагать все силы к тому, чтобы на основе консультаций устранять любую обеспокоенность в духе взаимоуважения, транспарентности, взаимопонимания и сотрудничества
11	б) В отношении ограничений на полеты в ночное время государствам следует уважать и соблюдать в своих нормативных положениях принцип сбалансированного подхода ИКАО применительно к управлению шумом в аэропортах
12	с) При планировании и расширении авиационной инфраструктуры государствам следует надлежащим образом учитывать долгосрочный спрос воздушного транспорта на пропускную способность
	Рекомендация 2.2/1. Владение авиаперевозчиками и контроль над ними
13	а) Государствам следует продолжать либерализацию владения авиаперевозчиками и контроля над ними с учетом потребностей и обстоятельств, используя для этого различные средства, такие, например, как отказ от ограничений в отношении владения и контроля в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении, а также средства, рекомендуемые ИКАО. Региональным организациям следует в сотрудничестве с ИКАО играть определенную роль в содействии и оказании помощи государствам в процессе либерализации
	Рекомендация 2.3/1. Защита интересов потребителей
14	а) Государствам следует содействовать принятию и внедрению мер по защите интересов потребителей, направленных на повышение степени связности сети воздушного транспорта
	Рекомендация 2.4/1. Добросовестная конкуренция
15	а) Государствам следует исходить из того, что добросовестная конкуренция является одним из важных общих принципов в деятельности международного воздушного транспорта
16	б) Государствам следует разрабатывать политику и законодательство в сфере конкуренции, применимые к воздушному транспорту, с учетом принципа национального суверенитета. При этом государствам следует принимать во внимание инструктивный материал ИКАО о конкуренции

№	Рекомендации в отношении принятия действий государствами
17	с) Государствам следует должным образом учитывать интересы других государств при применении к международному воздушному транспорту национальных или региональных законов о конкуренции
18	d) Государствам следует должным образом учитывать инструктивные материалы ИКАО в соглашениях о воздушном сообщении (СВС) и национальных или региональных нормативных актах, касающихся конкуренции
19	е) Государствам следует поощрять сотрудничество между полномочными органами, ведающими вопросами конкуренции, в том числе в контексте одобрения альянсов и слияний
	Рекомендация 2.5/1. Гарантии
20	а) В процессе либерализации государствам следует должным образом учитывать согласованные авиационным сообществом в рамках различных форумов ИКАО принципы, касающиеся гарантий, предназначенных для обеспечения устойчивого и эффективного участия всех государств в деятельности международного воздушного транспорта, включая принцип, предусматривающий особый учет интересов и потребностей развивающихся стран
21	b) В своей практике регулирования государствам следует воздерживаться от принятия односторонних мер, отрицательно сказывающихся на общих интересах авиационного сообщества и эффективном и устойчивом развитии международного воздушного транспорта
	Рекомендация 2.6/1. Налоги и другие сборы, взимаемые с международного воздушного транспорта
22	а) Государствам следует применять политику ИКАО по вопросу налогообложения в своей регламентирующей практике в соответствии с положениями добавления Е резолюции А37-20 Ассамблеи. Поскольку ИКАО сформулировала четкую политику по вопросу налогообложения, которая сохраняет свою актуальность, государствам следует обеспечивать соблюдение этой политики соответствующими полномочными органами, отвечающими за налогообложение, с тем чтобы воздерживаться от взимания с международной авиации любых дискриминационных налогов, которые могут негативно сказываться на конкурентоспособности авиационной отрасли и на состоянии национальной экономики государств
23	b) государствам следует избегать двойного налогообложения в сфере воздушного транспорта
	Рекомендация 2.7/1. Модернизация авиатранспортной системы
24	а) Государствам следует продолжать внедрение политики и инструктивного материала ИКАО, которые могут применяться к финансированию авиатранспортной инфраструктуры, осуществляемому посредством аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание
	Рекомендация 2.7/3. Управление инфраструктурой
25	а) Государствам следует рассмотреть вопрос о создании автономных структур для эксплуатации аэропортов и ПАНО, принимая во внимание экономическую целесообразность, а также интересы пользователей и других заинтересованных сторон, и обеспечивать соблюдение рекомендаций Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (СЕАНС)

№	Рекомендации в отношении принятия действий государствами
26	b) государствам следует содействовать повышению качества аэронавигационного обслуживания на базе добросовестной управленческой практики
	Рекомендация 2.8/1. Внедрение политики и инструктивного материала ИКАО
27	a) Государствам следует признавать важность и актуальность политики и инструктивного материала ИКАО и учитывать их в своей практике регулирования
28	b) Государствам следует прилагать все усилия для соблюдения обязательств, связанных с положениями резолюций Ассамблеи в области воздушного транспорта
29	c) Государствам рекомендуется включать принципы, политику и инструктивный материал ИКАО в свое законодательство, правила и нормативные положения, а также в соглашения о воздушном сообщении

ДОБАВЛЕНИЕ В

РЕКОМЕНДАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ПРИНЯТИЯ ДЕЙСТВИЙ ИКАО

№	Рекомендации в отношении принятия действий ИКАО
	Рекомендация 1.1/1. События в отрасли и в сфере регулирования
1	а) ИКАО следует продолжать отслеживать события, проводить исследования основных вопросов общемирового значения, подготовить для государств набор основных принципов и делиться результатами своих анализов по развитию отрасли воздушного транспорта с государствами, международными организациями и отраслью
2	б) ИКАО следует обновить и доработать свой инструктивный материал по регулированию международного воздушного транспорта. В частности, ей следует продолжить обновление типового соглашения о воздушных сообщениях (ТСВС) с учетом эволюции, происходящей в сфере регулирования, и обновить показатели либерализации. ИКАО следует продолжить разработку соответствующих баз данных, таких как <i>База данных о международных соглашениях о воздушном сообщении</i> (Doc 9511), а также анализ конкретных ситуаций из практики либерализации
3	с) ИКАО следует продолжать оказывать государствам помощь в работе по либерализации воздушного транспорта; это можно делать, в частности, путем разработки дополнительных учебных курсов, проведения региональных семинаров или аналогичных полезных для государств мероприятий с учетом имеющихся в наличии ресурсов
4	д) Единственным форумом для выработки глобальных решений, направленных на создание устойчиво развивающейся системы воздушного транспорта для всех заинтересованных сторон, должна быть ИКАО; ИКАО следует продолжать осуществлять сотрудничество с международными и региональными организациями, а также с отраслью для того, чтобы отслеживать факторы, препятствующие устойчивому развитию системы воздушного транспорта, и выработать на коллективной основе ключевые стратегии устранения препятствий
5	е) ИКАО следует создать фонд воздушного транспорта для привлечения добровольных вкладов от государств-членов с целью активизации работы Организации в этой области. Управление этим фондом следует осуществлять транспарентно согласно соответствующим управленческим правилам и политике ИКАО
6	ф) ИКАО следует предоставлять помощь в ратификации МК99, если на то поступит просьба от какого-либо государства
	Рекомендация 1.2/1. Прочие области работы ИКАО, которые могут иметь финансовые последствия
7	а) ИКАО следует предпринять все соответствующие меры для обеспечения широкой осведомленности и информированности о ее политике и поощрять использование разработанного ею инструктивного материала в отношении расходов на обеспечение авиационной безопасности и связанных с ними сборов

№	Рекомендации в отношении принятия действий ИКАО
	Рекомендация 2.1/1. Либерализация доступа к рынку
8	а) ИКАО следует разработать и принять долгосрочный концептуальный план либерализации международного воздушного транспорта, включая изучение вопроса о подготовке международного соглашения, в соответствии с которым государства смогут осуществлять либерализацию доступа к рынку, принимая во внимание прошлый опыт и достижения государств, включая существующие соглашения о либерализации доступа к рынку, заключенные на двустороннем, региональном и многостороннем уровнях, а также различные предложения, представленные в ходе Конференции
9	б) ИКАО следует сотрудничать со всеми заинтересованными сторонами, проводя консультации с экспертами, государствами, отраслью, заинтересованными организациями и другими заинтересованными сторонами для достижения общего понимания и консенсуса при разработке долгосрочного концептуального плана и соответствующих нормативных договоренностей
10	с) ИКАО следует продолжать предоставлять инструктивный материал и оказывать помощь государствам, содействуя процессу либерализации доступа к рынку и используя такие возможности, как Конференция ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN)
11	d) ИКАО следует постоянно обновлять свой инструктивный материал по вопросам политики в области регулирования и либерализации воздушного транспорта и реагировать на изменения и потребности государств, а также изучать дополнительные возможности, позволяющие упростить процесс либерализации
	Рекомендация 2.1/2. Грузовые авиаперевозки
12	а) ИКАО следует возглавить разработку конкретного международного соглашения, призванного содействовать дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок с учетом накопленного опыта, достигнутых результатов и мнений государств относительно существующих договоренностей и рекомендаций, сделанных в ходе Конференции
13	б) к разработке новых соглашений, регулирующих грузовые авиаперевозки, ИКАО следует привлекать все соответствующие стороны и проводить консультации с экспертами, государствами, отраслью и заинтересованными партнерами
	Рекомендация 2.1/3. Прочие вопросы, касающиеся доступа к рынку
14	а) ИКАО следует продолжать отслеживать ситуацию и практику государств в том, что касается разрешения проблемы распределения "окон" и ограничений на полеты в ночное время, повышать осведомленность о соответствующем инструктивном материале, касающемся политики, и поощрять его использование государствами и заинтересованными сторонами
15	б) ИКАО следует продолжать разработку основных политических принципов для государств в сфере экономического регулирования воздушного транспорта и разработать инструктивный материал по возникающим проблемам мирового значения, включая деловую авиацию

№	Рекомендации в отношении принятия действий ИКАО
	Рекомендация 2.2/1. Владение авиаперевозчиками и контроль над ними
16	а) ИКАО следует по-прежнему способствовать применению своих руководящих принципов в отношении владения авиаперевозчиками и контроля над ними и рекомендовать государствам использовать ее инструктивный материал в нормативной практике. Ей следует постоянно обновлять свои руководящие принципы, чтобы они учитывали меняющиеся условия и потребности государств; при необходимости ИКАО следует изучить и разработать инструктивный материал по важным вопросам, которые могут возникать в процессе либерализации
17	б) ИКАО следует приступить к разработке международного соглашения относительно либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними, принимая во внимание проблемы безопасности полетов и авиационной безопасности, принцип взаимности, необходимость обеспечения постепенной и прогрессивной адаптации с гарантиями, необходимость учета регионального опыта, требования внутренних законов различных государств и влияние на все заинтересованные стороны, включая рабочую силу
18	с) ИКАО следует подключить все заинтересованные стороны к разработке международного соглашения и провести консультации с экспертами, государствами, заинтересованными авиационными сторонами и заинтересованными организациями
	Рекомендация 2.3.1. Защита интересов потребителей
19	а) ИКАО следует и впредь отслеживать вопросы защиты интересов потребителей и играть ведущую роль в разработке руководящих принципов, принимая во внимание интересы государств, отрасли, авиапассажиров и других заинтересованных сторон, связанных с авиацией
20	б) ИКАО следует, в частности, в краткосрочной перспективе разработать набор непрескриптивных основных принципов высокого уровня для защиты интересов потребителей, обеспечивающих баланс между требованиями защиты интересов потребителей и необходимостью обеспечения конкурентоспособности отрасли и учитывающих требующуюся государствам гибкость, исходя из разных социальных, политических и экономических характеристик государств; эти основные принципы должны соответствовать существующим документам, в частности, положениям Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, принятой в Монреале 28 мая 1999 года
21	с) ИКАО следует создать целевую специальную группу на базе существующих органов, например Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP), включив в ее состав экспертов, назначенных государствами по просьбе ИКАО, с целью оказания содействия разработке основных принципов эффективным и ускоренным образом
22	д) ИКАО следует продолжать играть ведущую роль в вопросах защиты интересов потребителей на воздушном транспорте и сотрудничать с другими международными организациями, включая ЮНВТО, в вопросах, представляющих взаимный интерес, в частности, с целью исключения дублирования усилий
23	е) ИКАО следует принять необходимые меры для проведения последующей работы по выполнению анализа рентабельности деятельности по обеспечению связности сети воздушного транспорта, возможно, с привлечением соответствующих органов, таких как Группа экспертов по авиационной безопасности (AVSECP) и Группа экспертов по упрощению формальностей (FALP)

№	Рекомендации в отношении принятия действий ИКАО
	Рекомендация 2.4/1. Добросовестная конкуренция
24	а) ИКАО следует разработать механизмы, такие как форум для обмена мнениями в целях активизации сотрудничества, диалога и обмена информацией между государствами-членами для повышения степени совместимости подходов к регулированию в сфере международного воздушного транспорта
25	б) ИКАО следует разработать подборку материалов по действующей на национальном или региональном уровне политике и практике в сфере конкуренции
26	с) ИКАО следует продолжать отслеживать события в сфере конкуренции в области международного воздушного транспорта и при необходимости обновлять свою политику и инструктивный материал по добросовестной конкуренции с помощью Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP)
	Рекомендация 2.5/1. Гарантии
27	а) ИКАО следует активно пропагандировать и поощрять использование государствами в своей практике регулирования соответствующего инструктивного материала ИКАО по вопросу гарантий и обмен опытом в сфере либерализации с ИКАО и другими государствами
28	б) ИКАО следует продолжать отслеживать события в области обеспечения гарантий и постоянно обновлять соответствующий инструктивный материал с учетом происходящих изменений и потребностей государств и, если требуется, взаимодействовать с государствами, заинтересованными организациями и партнерами по авиации в целях разработки дополнительного инструктивного материала
	Рекомендация 2.6/1. Налоги и другие сборы, взимаемые с международного воздушного транспорта
29	а) ИКАО следует продолжать предпринимать необходимые меры по повышению уровня информированности государств о своей политике в области налогообложения и более активно настаивать на ее применении
30	б) ИКАО следует сотрудничать с соответствующими отраслевыми ассоциациями в целях проведения анализов и разработки инструктивного материала для государств о влиянии налогов и других сборов на воздушный транспорт
	Рекомендация 2.7/1. Модернизация авиатранспортной системы
31	а) ИКАО следует в сотрудничестве с государствами, международными организациями и отраслью создать многодисциплинарную рабочую группу для рассмотрения проблем, связанных с разработкой принципов эксплуатационного и экономического стимулирования, таких как приоритетность обслуживания, позволяющих обеспечить на раннем этапе получение выгод от применения новых технологий и процедур, которые описываются в модулях блочной модернизации авиационной системы (ASBU), в целях поддержки эксплуатационных усовершенствований с максимальным повышением уровня безопасности полетов, пропускной способности и общей эффективности системы, учитывая конкретные потребности, выраженные на Двенадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/12)

№	Рекомендации в отношении принятия действий ИКАО
32	b) ИКАО следует принять меры для обеспечения широкой осведомленности и информирования об ее политике и инструктивном и прочем материале в отношении финансирования инфраструктуры, а также для обеспечения того, чтобы они сохраняли свою значимость, актуальность и отражали меняющуюся ситуацию
	Рекомендация 2.7/2. Финансирование функций контроля
33	a) ИКАО следует продолжить разработку своего инструктивного материала по устойчивому финансированию на государственном уровне функций контроля в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности, исключив при этом вероятность неоднократного взимания сборов с пользователей за реализацию таких функций
34	b) ИКАО следует продолжить изучение возможности создания новых механизмов для обеспечения устойчивого финансирования функций контроля на государственном и региональном уровнях (включая сборы с пользователей, не противоречащие положениям <i>Политики ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание</i> (Doc 9082)), принимая во внимание различные ситуации, с которыми сталкиваются разные государства
	Рекомендация 2.7/3. Управление инфраструктурой
35	a) ИКАО следует принимать соответствующие меры для достижения повсеместной осведомленности и информированности о своей политике в отношении сборов с пользователей и справочном материале, касающемся руководства, владения, контроля и управления аэропортами и поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО), и обеспечивать, чтобы они оставались уместными, актуальными и учитывающими изменяющуюся ситуацию
36	b) ИКАО следует продолжать отслеживать изменения в сфере коммерциализации и приватизации аэропортов и ПАНО, получать от государств информацию об уровне внедрения политики в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание и публиковать и регулярно обновлять эту информацию путем выпуска дополнения к документу Doc 9082
	Рекомендация 2.8/1. Внедрение политики и инструктивного материала ИКАО
37	a) ИКАО следует продолжать продвигать свои директивные указания по экономическому регулированию международного воздушного транспорта и поощрять использование таких указаний государствами в своей практике регулирования
38	b) ИКАО следует принимать меры к тому, чтобы ее политика, инструктивный материал и другие документы, касающиеся экономического регулирования, сохраняли свою актуальность, обновлялись и реагировали на изменяющиеся условия и потребности государств
39	c) ИКАО следует в сотрудничестве с государствами продолжать рассматривать дополнительные пути и средства повышения статуса своей политики в сфере устойчивого экономического развития воздушного транспорта и дать оценку целесообразности возможной разработки нового приложения к Чикагской конвенции по вопросу устойчивого экономического развития воздушного транспорта или другим приемлемым решениям
40	d) ИКАО следует установить приоритеты своей будущей работы в области экономического регулирования деятельности воздушного транспорта на основе рекомендаций Конференции

ДОБАВЛЕНИЕ С
ДЕЙСТВИЯ ПО ИТОГАМ ATCONF/6

Примечание. А = высокий приоритет, В = средний приоритет, С = низкий приоритет.

№	Перечень консолидированных задач, рекомендуемых ATConf/6 для ИКАО	Приоритет	Сроки и этапы	Участвующие стороны (кроме АТВ-ЕАР)	Требования к кадровым ресурсам ЕАР
Задачи приоритета А (источник рекомендаций указан)					
1	Создать фонд воздушного транспорта для привлечения добровольных вкладов согласно соответствующим управленческим правилам и политике ИКАО (рекомендация 1.1/1 g))	А	2013–2014 гг. - IV кв. 2013 г.: приступить к работе - 1 полугодие 2014 г.: разработать схему - III кв. 2014 г.: представить доклад АТС - IV кв. 2014 г.: письмо государствам	FIN, LEB, государства	В рамках имеющихся ресурсов
2	Предоставить улучшенные возможности механизма ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN) государствам (рекомендация 2.1/1 с)), совершенствуя его использование, в особенности для проведения совещаний регионального или многостороннего характера и путем проведения семинаров на тему добросовестной конкуренции в целях расширения сотрудничества между антимонопольными полномочными органами	А	2013–2016 гг. , ежегодное мероприятие - IV кв. 2013 г.: ICAN2013 - II кв. 2014 г.: ICAN2014 - 2015 г.: ICAN2015 - 2016 г.: ICAN2016	Организуется/финансируется государствами	В рамках имеющихся ресурсов

№	Перечень консолидированных задач, рекомендуемых АТConf/6 для ИКАО	Приоритет	Сроки и этапы	Участвующие стороны (кроме АТВ-ЕАР)	Требования к кадровым ресурсам ЕАР
3	Разработать механизмы, такие как форум для обмена мнениями государств, для повышения степени совместимости подходов к регулированию в сфере международного воздушного транспорта (рекомендация 2.4/1 f))	А	2013–2016 гг. (посредством механизма ICAN)	Государства (антимонопольные полномочные органы)	В рамках имеющихся ресурсов
4	Разработать долгосрочный концептуальный план либерализации международного воздушного транспорта, включая изучение вопроса о подготовке международного соглашения, в соответствии с которым государства смогут осуществлять либерализацию доступа к рынку (рекомендация 2.1/1 b) и c))	А	2013–2016 гг. или далее - IV кв. 2013 г.: приступить к работе (ICAN) - 1 полугодие 2014 г.: ATRP/12 - 2016 г.: письмо государствам (консультации по проекту) - 1 полугодие 2017 г.: представить доклад АТС - 2 полугодие 2017 г.: завершить работу	АТРР (консультации и совещания), ЛЕВ, государства, заинтересованные стороны	В рамках имеющихся ресурсов
5	Разработать подборку материалов по действующей на национальном или региональном уровне политике и практике в сфере конкуренции (рекомендация 2.4/1 g)) [и последующие обновления]	А	2013–2016 гг. - IV кв. 2013 г.: приступить к работе - 2014 г.: письмо государствам (просьба представить замечания) - 2015 г.: завершить работу - 2016 г.: публикация	Государства	В рамках имеющихся ресурсов

№	Перечень консолидированных задач, рекомендуемых АТConf/6 для ИКАО	Приоритет	Сроки и этапы	Участвующие стороны (кроме АТВ-ЕАР)	Требования к кадровым ресурсам ЕАР
6	Разработать международное соглашение относительно либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними (рекомендация 2.2/1 с) и d))	А	2013–2016 гг. - IV кв. 2013 г.: приступить к работе (ICAN) - 1 полугодие 2014 г.: АTRP/12 - 2 полугодие 2015 г.: представить доклад АТС - 2016 г.: завершить работу	АTRP (консультации и совещания), LEB, государства, заинтересованные стороны	В рамках имеющихся ресурсов
7	Постоянно обновлять инструктивный материал ИКАО по вопросам политики в области регулирования и либерализации воздушного транспорта, а также добросовестной конкуренции, и реагировать на изменения и потребности государств; при необходимости, подготовить дополнительный инструктивный материал и изучить дополнительные возможности, позволяющие упростить процесс либерализации (рекомендации 2.1/1 е), 2.2/1 b), 2.4/1 h) и 2.8/1 е))	А	2013–2016 гг. постоянно	АTRP (при необходимости)	В рамках имеющихся ресурсов, при поддержке младших сотрудников категории специалистов (JPO) и/или прикомандированных сотрудников
8	Разработать набор основных принципов для защиты интересов потребителя (рекомендация 2.3/1 b) и с))	А	2013–2015 гг. - IV кв. 2013 г.: приступить к работе (письмо государствам, ICAN) - 1 полугодие 2014 г.: АTRP/12 - 2 полугодие 2015 г.: представить доклад АТС	АTRP (консультации и совещания)	В рамках имеющихся ресурсов

№	Перечень консолидированных задач, рекомендуемых АТConf/6 для ИКАО	Приоритет	Сроки и этапы	Участвующие стороны (кроме АТВ-ЕАР)	Требования к кадровым ресурсам ЕАР
9	Создать междисциплинарную рабочую группу для рассмотрения проблем, связанных с разработкой принципов эксплуатационного и экономического стимулирования, позволяющих обеспечить на раннем этапе получение выгод от применения новых технологий и процедур, которые описываются в модулях блочной модернизации авиационной системы (ASBU) (рекомендация 2.7/1 b))	А	2013–2015 гг. - IV кв. 2013 г.: приступить к работе - 1 полугодие 2014 г.: создание группы - 1 полугодие 2014 г.: АЕР/АНСЕП/5 - 2015 г.: завершить работу	АЕР, АНСЕП, АНВ	Требуется один сотрудник Р4, при поддержке младшего сотрудника категории специалистов (Франция) (ожидается в IV кв. 2013 г.)
10	Обеспечить широкую осведомленность и информирование о политике и инструктивном материале ИКАО в отношении финансирования инфраструктуры и разработать инструктивный материал по вопросу финансирования функций контроля в сфере безопасности полетов на государственном и региональном уровнях, и держать под контролем экономическую ситуацию, связанную с финансированием функций контроля (рекомендации 2.7/1 c), 2.7/2 a))	А	2013–2016 гг. постоянно	АЕР, АНСЕП, заинтересованные стороны (при необходимости)	В рамках имеющихся ресурсов, при поддержке младших сотрудников категории специалистов и/или прикомандированных сотрудников
11	Изучать возможности создания новых механизмов для обеспечения устойчивого финансирования функций контроля на государственном и региональном уровнях (рекомендация 2.7/2 b))	А	2013–2016 гг. - 2 полугодие 2013 г.: консультации с АНВ, АVSEC - 2014 г.: консультации с АЕР, АНСЕП - 2015 г.: подготовка инструктивного материала - 2016 г.: завершить работу	АЕР, АНСЕП, АНВ, АVSEC	В рамках имеющихся ресурсов

№	Перечень консолидированных задач, рекомендуемых АТConf/6 для ИКАО	Приоритет	Сроки и этапы	Участвующие стороны (кроме АТВ-ЕАР)	Требования к кадровым ресурсам ЕАР
12	Сотрудничать с другими международными организациями, включая ЮНВТО, в вопросах, представляющих взаимный интерес (например, защита прав потребителей), в частности, с целью исключения дублирования усилий (рекомендация 2.3/1 d) [продолжая работать над решением потенциальных проблем совместно с ЮНВТО по проекту конвенции о защите прав туристов]	А	2013–2016 гг. постоянно - 2 полугодие 2013 г. и далее: сотрудничество с ЮНВТО по проекту конвенции о туризме - 2014–2016 гг.: постоянная работа	UNWTO, LEB и другие организации	В рамках имеющихся ресурсов
Задачи приоритета В					
13	Обновить политику и инструктивный материал по регулированию международного воздушного транспорта, включая Doc 9587, Doc 9626, TASA и WASA, показатели либерализации и анализ конкретных ситуаций из практики либерализации (рекомендация 1.1/1 d))	В	2013–2016 гг. постоянно - IV кв. 2013 г.: приступить к работе - 1 полугодие 2014 г.: Doc 9587 - 2014–2015 гг.: Doc 9626 - 2013–2016 гг.: WASA	ATRP (для обновления Doc 9626)	В рамках имеющихся ресурсов, при поддержке младших сотрудников категории специалистов и прикомандированных сотрудников (Китай)
14	Разработать конкретное международное соглашение, призванное содействовать дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок (рекомендация 2.1/2 c) и d))	В	2013–2016 гг. - IV кв. 2013 г.: приступить к работе (ICAN) - 1 полугодие 2014 г.: ATRP/12 - 2 полугодие 2015 г.: представить доклад АТС - 2016 г.: завершить работу	ATRP (консультации и совещания), LEB, государства, заинтересованные стороны (ИАТА, ТИАКА)	В рамках имеющихся ресурсов

№	Перечень консолидированных задач, рекомендуемых АТConf/6 для ИКАО	Приоритет	Сроки и этапы	Участвующие стороны (кроме АТВ-ЕАР)	Требования к кадровым ресурсам ЕАР
15	Отслеживать вопросы доступа к рынку, защиты интересов потребителей и конкуренции (рекомендации 2.1/1 e), 2.3/1 a), 2.4/1 h), 2.5/1 d))	В	2013–2016 гг. постоянно	АТРР (при необходимости)	В рамках имеющихся ресурсов, при поддержке младших сотрудников категории специалистов и/или прикомандированных сотрудников
16	Активно пропагандировать и поощрять использование государствами соответствующего инструктивного материала ИКАО в области регулирования и либерализации воздушного транспорта (например, владение авиаперевозчиками и контроль над ними, "окон", ограничения на полеты в ночное время, гарантии); оказывать государствам помощь в работе по либерализации воздушного транспорта путем учебных курсов, проведения региональных семинаров или аналогичных мероприятий с учетом имеющихся в наличии ресурсов (рекомендации 1.1/1 e), 2.1/3 d), 2.2/1 b), 2.5/1 c), 2.8/1 d))	В	2013–2016 гг. постоянно (1 или 2 семинара в год)	Семинары организуются государствами	В рамках имеющихся ресурсов

№	Перечень консолидированных задач, рекомендуемых АТConf/6 для ИКАО	Приоритет	Сроки и этапы	Участвующие стороны (кроме АТВ-ЕАР)	Требования к кадровым ресурсам ЕАР
17	Повышать уровень информированности о политике ИКАО в области налогообложения, сборов с пользователей и справочном материале, касающемся руководства, владения, контроля и управления аэропортами и поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и сборов, связанных с обеспечением авиационной безопасности (рекомендации 1.1/2 e), 2.6/1 c), 2.7/3 c))	В	2013–2016 гг. постоянно	АЕР, ANSEP, заинтересованные стороны (при необходимости)	В рамках имеющихся ресурсов, при поддержке младших сотрудников категории специалистов и/или прикомандированных сотрудников
18	Продолжать отслеживать изменения в сфере коммерциализации и приватизации аэропортов и ПАНО, получать информацию об уровне внедрения политики ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание и публиковать и регулярно обновлять эту информацию путем выпуска Дополнения к документу Дос 9082 (рекомендация 2.7/3 d))	В	2013–2016 гг. постоянно	МСА, КАНСО, АЕР, ANSEP (при необходимости)	В рамках имеющихся ресурсов, при поддержке младших сотрудников категории специалистов и/или прикомандированных сотрудников
19	Проводить анализы и разрабатывать инструктивный материал о влиянии налогов и других сборов на воздушный транспорт (рекомендация 2.6/1 d))	В	2014–2016 гг.	Государства, ЮНВТО, ИАТА и другие заинтересованные стороны	Требуется один сотрудник Р4, при поддержке младшего сотрудника категории специалистов (Германия) (ожидается во второй половине 2013 г.)

№	Перечень консолидированных задач, рекомендуемых АТConf/6 для ИКАО	Приоритет	Сроки и этапы	Участвующие стороны (кроме АТВ-ЕАР)	Требования к кадровым ресурсам ЕАР
20	Продолжать отслеживать события, проводить исследование основных вопросов общемирового значения и делиться результатами своих анализов по развитию отрасли воздушного транспорта с государствами, международными организациями и отраслью (рекомендации 1.1/1 с), 2.5/1 с))	В	2013–2016 гг. постоянно	Заинтересованные стороны	В рамках имеющихся ресурсов, при поддержке младших сотрудников категории специалистов
21	Сотрудничать с международными и региональными организациями, а также с отраслью для того, чтобы отслеживать факторы, препятствующие устойчивому развитию системы воздушного транспорта, и вырабатывать на коллективной основе ключевые стратегии устранения препятствий (рекомендация 1.1/1 f))	В	2013–2016 гг. постоянно	Региональные органы, региональные бюро ИКАО	В рамках имеющихся ресурсов, при поддержке младших сотрудников категории специалистов и/или прикомандированных сотрудников
Задачи приоритета С					
22	Рассматривать дополнительные пути и средства повышения статуса политики ИКАО в сфере устойчивого экономического развития воздушного транспорта и дать оценку целесообразности возможной разработки нового приложения или других приемлемых решений (рекомендация 2.8/1 f))	С	2014–2016 гг. и или далее	АТРР, государства	В рамках имеющихся ресурсов, при поддержке Фонда АТ или прикомандированных сотрудников (Китай)
23	Провести работы по анализу рентабельности деятельности по обеспечению связности сети воздушного транспорта (рекомендация 2.3/1 f))	С	2013–2016 гг.	ЮНВТО, AVSECP, FALP, заинтересованные стороны	При условии наличия ресурсов

№	Перечень консолидированных задач, рекомендуемых АТConf/6 для ИКАО	Приоритет	Сроки и этапы	Участвующие стороны (кроме АТВ-ЕАР)	Требования к кадровым ресурсам ЕАР
24	Разрабатывать инструктивный материал по важным проблемам, возникающим по мере развития процесса либерализации, включая деловую авиацию (рекомендация 2.1/3 e))	С	2014–2016 гг.	АТРР, МСДА, ANB	При условии наличия ресурсов
25	Поощрять и предоставлять помощь в ратификации Монреальской конвенции 1999 года, если на то поступит просьба государств (рекомендация 1.1/1 h))	С	2013–2016 гг. - IV кв. 2013 г.: письмо государствам (информация о решениях 38-й сессии Ассамблеи) - 2014–2016 гг.: постоянно	ЛЕВ, региональные бюро ИКАО, региональные органы	При условии наличия ресурсов