



ATConf/6-DP/10  
21/3/13

## **ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF)**

### **ШЕСТОЕ СОВЕЩАНИЕ**

**Монреаль, 18–22 марта 2013 года**

- Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение основных вопросов и соответствующих рамок регулирования**
- Пункт 2.8 повестки дня. Внедрение политики и инструктивного материала ИКАО**

### **ПРОЕКТ ДОКЛАДА**



**Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение основных вопросов и соответствующих рамок регулирования**

**Пункт 2.8 повестки дня. Внедрение политики и инструктивного материала ИКАО**

## 2.8.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

2.8.1.1 Конференция рассмотрела пункт 2.8 повестки дня на основе следующих рабочих документов: WP/16 и WP/24 (Секретариат), WP/61 (Соединенные Штаты Америки), WP/27 (представлен Бахрейном от имени Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА)), WP/42 (представлен Марокко от имени группы арабских государств), WP/63 (Всемирная туристская организация (ЮНВТО)) и WP/99 (Международная федерация транспортников (МФТ)). Кроме того, принят к сведению следующий информационный документ: IP/17 (Бразилия).

## 2.8.2 РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.8.2.1 Конференция единодушно признала ведущую роль ИКАО в экономическом регулировании международного воздушного транспорта и в разработке всеобъемлющих директивных указаний. Государства выразили поддержку деятельности ИКАО, связанной с обновлением, усовершенствованием и распространением ее политики, указаний и другого инструктивного материала в отношении экономического регулирования. Была выражена общая поддержка необходимости обеспечения того, чтобы принципы, политика и инструктивный материал ИКАО оставались актуальными и учитывали меняющиеся ситуации и потребности государств. Была также выражена общая поддержка деятельности ИКАО по дальнейшему повышению осведомленности о ее политике и изучению средств повышения статуса этой политики для ее более широкого применения и соблюдения государствами.

2.8.2.2 В отношении разработки возможного нового приложения к Чикагской конвенции в настоящее время консенсуса нет. Однако в целом была признана полезность такого Приложения для содействия внедрению политики и инструктивного материала ИКАО. Одно государство выразило мнение о том, что новое приложение может посягать на государственный суверенитет и противоречить потребности государств в либерализации воздушного транспорта собственными темпами. Был также отмечен различный характер Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), принятых в технической области, и инструктивного материала в области воздушного транспорта. Другие государства поддержали идею создания нового приложения, однако считали, что такое начинание требует дополнительного рассмотрения. Многие делегаты желали, чтобы этот вопрос был рассмотрен ИКАО совместно с государствами с целью проведения анализов относительно сферы применения и содержания нового приложения.

2.8.2.3 Конференция также единодушно поддержала идею необходимости установления приоритетов деятельности ИКАО в области воздушного транспорта. В отношении практического осуществления такой приоритизации были высказаны разные точки зрения. Некоторые государства считали, что Конференция в ходе состоявшихся ранее дискуссий установила в качестве приоритетов следующие сферы: доступ к рынку, владение авиаперевозчиками и контроль над ними, добросовестная конкуренция и защита интересов потребителей; другие государства полагали, что вопросы финансирования инфраструктуры и налогообложения также должны

считаться приоритетами, заявив, что все пункты повестки дня ATConf/6 в равной степени важны и взаимосвязаны. Было предложено установить эти приоритеты, исходя из их полезности, ограничений по времени, сложности задач и имеющихся ресурсов. Наконец, было выражено согласие с тем, что воздушный транспорт является вопросом первостепенной важности для ИКАО и что новая стратегическая цель ИКАО "Экономическое развитие воздушного транспорта" имеет такой же важный статус, как и все другие стратегические цели ИКАО.

2.8.2.4 Отмечалось, что на Двенадцатой Аэронавигационной конференции (ANConf/12) и на Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS) работа по приоритизации не проводилась. Было предложено, чтобы для оказания ИКАО помощи в установлении таких приоритетов было разослано письмо государствам с просьбой представить мнения по вопросу приоритетов. Учитывая нехватку времени, было сочтено, что данное предложение реализовать нереально в рамках времени, остающегося до 38-й сессии Ассамблеи ИКАО.

2.8.2.5 Наконец, совещанию было напомнено о том, что согласно процедурам ИКАО, приоритеты должны устанавливаться Советом ИКАО.

2.8.2.6 Конференция обсудила предложение о разработке электронного арбитражного механизма для урегулирования споров в рамках национального законодательства, но это предложение не получило поддержки.

2.8.2.7 Было высказано мнение о том, что в своем инструктивном материале ИКАО должна признавать интересы авиационных работников.

### 2.8.3 Выводы

2.8.3.1 На основе рассмотренной документации и состоявшейся в рамках пункта 2.8 повестки дня дискуссии по вопросу внедрения политики и инструктивного материала ИКАО Конференция сделала следующие выводы:

- a) воздушный транспорт является одним из приоритетных направлений деятельности, как это уже признано Советом, который принял новую стратегическую цель "Экономическое развитие воздушного транспорта". Ведущая роль ИКАО в вопросах экономического регулирования международного воздушного транспорта и в разработке всеобъемлющих директивных указаний для оказания государствам помощи в создании благоприятных нормативных условий, способствующих устойчивому развитию воздушного транспорта и выгоде всех заинтересованных сторон, является неоспоримой;
- b) политика и инструктивный материал ИКАО по экономическим аспектам регулирования международного воздушного транспорта сохраняют свою актуальность, но нуждаются в постоянном обновлении с учетом происходящих изменений и потребностей государств и партнеров по авиации;

- c) необходимо, чтобы ИКАО в сотрудничестве с отраслью обеспечивала повсеместную осведомленность о своей политике и более широкое ее внедрение, а также использование своего инструктивного материала по экономическому регулированию;
- d) необходимо, чтобы ИКАО проанализировала предметный охват и содержание возможного приложения к Чикагской конвенции по устойчивому экономическому развитию воздушного транспорта и проделала совместно с государствами работу по вопросу практической ценности и целесообразности такого приложения, включая изучение других приемлемых решений.

#### 2.8.4 РЕКОМЕНДАЦИИ

##### **Рекомендация 2.8/1. Внедрение политики и инструктивного материала ИКАО**

###### **Конференция рекомендует:**

- a) государствам следует признавать важность и актуальность политики и инструктивного материала ИКАО и учитывать их в своей практике регулирования;
  - b) государствам следует прилагать все усилия для соблюдения обязательств, связанных с положениями резолюций Ассамблеи в области воздушного транспорта;
  - c) государствам следует включать принципы, политику и инструктивный материал ИКАО в свое законодательство, правила и нормативные положения, а также в соглашения о воздушном сообщении;
  - d) ИКАО следует продолжать продвигать свои директивные указания по экономическому регулированию международного воздушного транспорта и поощрять использование таких указаний государствами в своей практике регулирования;
  - e) 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;
  - f) ИКАО следует продолжать рассматривать дополнительные пути и средства повышения статуса своей политики в сфере устойчивого развития воздушного транспорта и дать оценку целесообразности возможной разработки нового приложения к Чикагской конвенции по вопросу экономического развития воздушного транспорта или другим приемлемым решениям;
  - g) ИКАО следует установить приоритеты в отношении рекомендаций, согласованных Конференцией.
-