



ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

ШЕСТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 18–22 марта 2013 года

ПЕРЕСМОТРЕННАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ

(Представлено Секретариатом)

Пункт 1 повестки дня. Глобальный обзор тенденций и событий

1.1 События в отрасли и в сфере регулирования

Конференция рассмотрит основные события в авиатранспортной отрасли и достигнутый прогресс в сфере регулятивных изменений со времени проведения последней Авиатранспортной конференции (ATConf/5, 24–29 марта 2003 года). В этот пункт будут включены такие вопросы, как: альянсы авиакомпаний, мероприятия по объединению и сотрудничеству, модели создания низкобюджетных компаний, экономика и рентабельность авиакомпаний и некоторые прочие основные проблемы, стоящие перед отраслью (такие как отрицательные последствия в результате колебания цен на топливо). Конференция оценит влияние этих событий на развитие рынка и аспекты регулирования.

1.2 Прочие области работы ИКАО, которые могут привести к финансовым последствиям

Конференция получит доклады о ходе работы в прочих областях деятельности ИКАО (например, безопасность полетов, авиационная безопасность и окружающая среда), которые могут вызвать экономические последствия для развития воздушного транспорта или экономического регулирования (такое как финансирование).

Примечание Секретариата. Этот пункт заложит основу для последующего рассмотрения основных вопросов и возможных решений.

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

2.1 Доступ к рынку

Этот пункт охватывает вопросы обмена коммерческими правами, прежде всего правами, выходящими за рамки третьей и четвертой свобод воздуха, обеспечения большей гибкости в отношении чистогрузовых перевозок, либерализации вспомогательного обслуживания (например, наземного обслуживания), подходов к решению региональных и многосторонних вопросов, перспектив многосторонних отношений, объемов перевозок авиакомпаний и доступа к аэропортам, включая выделение "окон" и запрещения ночных полетов.

***Примечание Секретариата.** Это является основной проблемой развития глобальной системы воздушного транспорта. Авиационная отрасль и некоторые страны считают ее одной из остающихся крупных преград на пути дальнейших изменений в области регулирования и призывают к предоставлению отрасли большей свободы и к выработке многостороннего соглашения для замены доминирующей двусторонней системы. Рассмотрение связанных с этой темой вопросов и возможных решений может привести к подготовке выводов и рекомендаций относительно способов расширения доступа к рынку, а также пониманию того, сможет ли помочь дальнейшая выработка мнений по поводу подготовки группового или многостороннего соглашения об обмене коммерческими правами (в том числе на чисто грузовые перевозки), открытого для присоединения к нему государств, продвинуть в значительной степени развитие процесса либерализации доступа к рынку.*

2.2 Владение авиаперевозчиками и контроль над ними

Этот пункт охватывает вопросы, касающиеся смягчения правил назначения авиакомпаний и выдачи им разрешений (выход за рамки требований о национальной принадлежности и национальном контроле), иностранных капиталовложений в национальные авиакомпании и механизмов регулирования, способствующих доступу авиакомпаний к международным рынкам капитала.

***Примечание Секретариата.** Это один из актуальных вопросов, который тесно связан с проблемой доступа к рынку, а также с безопасностью полетов. Многие считают его еще одним крупным препятствием на пути изменений в области регулирования и фактором, ограничивающим финансирование авиакомпаний. На основе рассмотрения смежных вопросов Конференция изучит практические и эффективные способы устранения существующих препятствий и разработает выводы и рекомендации относительно дальнейших шагов, включая лучшее использование существующего инструктивного материала ИКАО (рекомендуемые критерии назначения и выдачи разрешений) и разработку многостороннего соглашения об упрощении доступа авиакомпаний к международным рынкам капитала. Кроме того, также будут рассмотрены вопросы, касающиеся искусственных барьеров для консолидации.*

2.3 Защита интересов потребителей

Этот пункт охватывает вопросы, касающиеся защиты интересов потребителей, прав авиапассажиров, соответствующих принципов регулирования и отраслевых практических методов работы (включая условия перевозки, обязательства отрасли и банкротство авиакомпаний), прозрачности процесса установления цен авиакомпаниями, разработку инструктивного материала ИКАО и совместимости или приведения в соответствие методов регулирования.

***Примечание Секретариата.** Этот вопрос приобретает все более важное значение в свете последствий недавних серьезных перебоев в авиасообщении, вызванных стихийными бедствиями, погодными катаклизмами и социально-политическими кризисами. Конференция внесет вклад в работу по улучшению ситуации, изучив связанные с этой темой вопросы, и проведет исследование возможных решений, включая способы достижения совместимости или приведения в соответствие соответствующих правил или мер, обновление соответствующего инструктивного материала ИКАО и, возможно, разработку глобального кодекса поведения для использования государствами и их поставщиками авиатранспортного обслуживания.*

2.4 Добросовестная конкуренция

Эта тема охватывает вопросы, касающиеся недопущения нечестных методов конкуренции, последствий объединения и концентрации отрасли, влияния экономических структур регулирования на отрасль авиакомпаний, достижения совместимости или приведения в соответствие методов применения законов/правил конкуренции.

***Примечание Секретариата.** Поскольку производственные условия все в большей степени определяются рынком, конкуренция между авиакомпаниями (между "традиционными" перевозчиками и между ними и НБП) постоянно растет. В то же самое время, на некоторых рынках усилилась концентрация (например, объединение и слияние авиакомпаний). Вопрос о том, как обеспечить честную конкуренцию и бороться с нарушением правил контроля доминирующего положения, вызывает растущую обеспокоенность. Традиционное отношение к конкуренции в рамках системы двухсторонних соглашений в некоторых случаях расходится с имеющейся в настоящее время целью применения политики в области конкуренции. Конференция рассмотрит связанные с этой темой вопросы и изучит возможные решения на глобальном уровне, включая разработку и обновление инструктивного материала ИКАО и варианты совместимости или приведения в соответствие методов применения национальных законов о конкуренции, правил или положений политики. Кроме того, будут изучены вопросы, касающиеся искусственных стимулов для входа и выхода и увеличения провозной емкости.*

2.5 Гарантии

В эту тему включаются вопросы, касающиеся устойчивого и эффективного участия всех государств, в особенности развивающихся, в деятельности воздушного транспорта; гарантий предоставления обслуживания; и отказа от односторонних действий, отрицательно влияющих на воздушный транспорт.

***Примечание Секретариата.** В процессе либерализации международного воздушного транспорта необходимо и далее иметь гарантии ввиду различного уровня развития государств и конкурентоспособности их авиаперевозчиков, в особенности это необходимо для развивающихся стран. Конференция рассмотрит сложившуюся в настоящее время ситуацию и существующий инструктивный материал ИКАО и порекомендует надлежащие действия для устранения озабоченности и удовлетворения потребностей государств.*

2.6 Налоги и другие сборы, взимаемые с международного воздушного транспорта

Этот пункт охватывает вопросы, касающиеся налогов/сборов/пошлин, взимаемых с гражданской авиации, влияния налогообложения или взимания не связанных с авиацией сборов на развитие воздушного транспорта и их значения для политики ИКАО в области налогообложения и сборов.

***Примечание Секретариата.** Растет число случаев, когда государства различными путями и способами взимают сборы с поставщиков и пользователей авиатранспортных услуг. У авиакомпаний также сложилась тенденция перекладывать эти расходы на пользователей воздушного транспорта или поставщиков обслуживания. Государства и отрасль выражают серьезную обеспокоенность по поводу всяческого распространения налогов/сборов в государствах и их влияния на развитие воздушного транспорта. Конференция послужит глобальным форумом для рассмотрения этих тенденций и их последствий. Имеется также необходимость рассмотрения и оценки полезности и значимости действующей политики ИКАО в области налогообложения в свете событий последних лет с целью сохранения ее актуальности и*

соответствующего учета изменений. Конференция разработает выводы о необходимости рассмотрения данного вопроса, о мерах по улучшению применения политики ИКАО и об обновлении политики ИКАО в области налогообложения с учетом этих событий.

2.7 Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания

В рамках данного пункта повестки дня будут рассмотрены результаты работы Двенадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/12, Монреаль, 19–30 ноября 2012 года), относящиеся к экономическим последствиям введения блочной модернизации авиационной системы (ASBU). Особый интерес вызывают вопросы, связанные с применением действующей политики и инструктивного материала ИКАО и путями оптимального решения проблем финансирования ASBU.

На Конференции будут также представлены текущие доклады о финансовом положении аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания и выполнении рекомендаций Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS) 2008 года и рассмотрены такие связанные с этой темой вопросы, как финансирование функций надзора в области регулирования (т. е., в целях безопасности полетов, авиационной безопасности и экономического надзора за деятельностью аэропортов и аэронавигационных служб).

***Примечание Секретариата.** Поскольку рост воздушных перевозок также тесно связан с развитием инфраструктуры и управлением ею, Конференция предоставит хорошую возможность для рассмотрения прогресса в области реализации государствами рекомендаций CEANS и обсуждения других, связанных с этим важных вопросов, касающихся экономических последствий результатов работы AN-Conf/12 (включая инфраструктуру и другие проблемы финансирования)".*

2.8 Внедрение политики и инструктивного материала ИКАО

Этот пункт касается актуальности и эффективности действующей политики и инструктивного материала ИКАО в области экономического регулирования международного воздушного транспорта, их применения или внедрения государствами и мер, направленных на улучшение ситуации.

***Примечание Секретариата.** ИКАО разработала всеобъемлющую политику и всесторонний инструктивный материал по регулированию и либерализации воздушного транспорта для использования государствами. Основная проблема заключается не в отсутствии политики и инструктивного материала ИКАО или в их неактуальности, а в недостаточном уровне знания или внедрения такой политики и инструктивного материала, нередко вследствие того, что они не имеют обязательной силы. Более широкое внедрение существующей политики и инструктивного материала ИКАО будет способствовать достижению цели ИКАО, заключающейся в содействии созданию лучших и более упорядоченных условий регулирования для развития воздушного транспорта. Конференция рассмотрит положение дел и согласует возможные меры совершенствования процесса реализации положений инструктивного материала по политике ИКАО в области воздушного транспорта, а также обратится к государствам с призывом включать принципы, политику и инструктивный материал ИКАО в свои национальные законодательства, правила, нормативные положения и соглашения о воздушных сообщениях.*