



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 32 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика

РАЗРАБОТКА ГЛОБАЛЬНЫХ РАМОК ЭКОНОМИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(Представлено Колумбией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В резолюции А39-15 Ассамблея ИКАО попросила Совет "завершить оценку международного соглашения, в соответствии с которым государства смогут осуществлять либерализацию доступа к рынку, и продолжить разработку международного соглашения для либерализации условий владения авиоперевозчиками и контроля за их деятельностью и специального международного соглашения, способствующего дальнейшей либерализации грузовых перевозок, принимая во внимание цели долгосрочной концепции ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта и прошлый опыт и достижения государств, включая существующие соглашения о либерализации доступа к рынку, заключенные на двустороннем, региональном и многостороннем уровнях, а также различные предложения, представленные в ходе Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (АТConf/6);".

В последнем трехлетнем периоде поставленные задачи были выполнены и был достигнут прогресс в разработке проекта конвенции по иностранным инвестициям в авиакомпании; по вопросам доступа к рынку и грузовых авиоперевозок консенсус не был достигнут.

Таким образом, было принято следующее решение в отношении этих изменений в нормативном регулировании: а) продолжить работу для завершения разработки проекта конвенции по иностранным инвестициям в авиакомпании; б) прекратить работу по разработке международного соглашения, способствующего дальнейшей либерализации грузовых перевозок; с) обеспечить более глубокое понимание преимуществ и проблем либерализации и препятствий на пути открытия доступа к рынку применительно как к пассажирским, так и к грузовым перевозкам и, в частности, определить потребности государств в целях оказания им помощи в движении к либерализации.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) продолжить работу по разработке глобальных рамок экономического регулирования в области международного воздушного транспорта;
- б) включить эту работу в бизнес-план ИКАО в качестве приоритетного вида деятельности на трехлетний период 2020–2021–2022 годов;
- с) рассмотреть информацию, содержащуюся в данном рабочем документе, с целью обновления резолюции А39-15 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта".

¹ Вариант на испанском языке представлен Колумбией.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	Дос 10075, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 6 октября 2016 года) Дос 10078, Доклад Экономической комиссии 39-й сессии Ассамблеи А40-WP/22-ЕС/7 [резолюция А39-15] "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта" АТ-WP/2169 "Доклад пятнадцатого совещания Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (АТРР/15)" Бизнес-план ИКАО на 2020–2022 годы

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 По итогам рассмотрения предложений, представленных на Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (АТConf/6), 39-я Ассамблея выпустила резолюцию А39-15, в которой попросила Совет *"завершить оценку международного соглашения, в соответствии с которым государства смогут осуществлять либерализацию доступа к рынку, и продолжить разработку международного соглашения для либерализации условий владения авиоперевозчиками и контроля за их деятельностью и специального международного соглашения, способствующего дальнейшей либерализации грузовых перевозок, принимая во внимание цели долгосрочной концепции ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта и прошлый опыт и достижения государств, включая существующие соглашения о либерализации доступа к рынку, заключенные на двустороннем, региональном и многостороннем уровнях..."*

1.2 Выполнение этих задач было поручено Группе экспертов по регулированию воздушного транспорта (АТРР) при Авиатранспортном комитете (АТК). АТРР провела два пленарных совещания, а также два совещания рабочей группы для выполнения поставленных задач.

2. РЕЗУЛЬТАТЫ ВЫПОЛНЕННОЙ РАБОТЫ

2.1 **Международное соглашение, в соответствии с которым государства смогут осуществлять либерализацию доступа к рынку.** Сохраняются разногласия по вопросам, связанным, среди прочего, с уровнями [либерализации] прав на выполнение перевозок, гарантиями и заверениями по трудовым вопросам. АТРР пришла к выводу, что в краткосрочной перспективе существуют ограниченные возможности для достижения консенсуса. Таким образом, было решено провести дальнейшую работу для обеспечения более глубокого понимания преимуществ либерализации и препятствий на пути открытия доступа к рынку.

2.2 **Международное соглашение для либерализации условий владения авиоперевозчиками и контроля за их деятельностью.** Группа экспертов работала над проектом конвенции по иностранным инвестициям в авиакомпаниях, которая предусматривает освобождение от ограничений в отношении владения и контроля, благодаря которому иностранцы могут получить доступ к владению авиакомпаниями. В частности, предусматривается, что авиакомпании, находящиеся в мажоритарной собственности, которые фактически контролируются гражданами любого государства, становящегося стороной этого многостороннего соглашения, могут

использовать права на выполнение перевозок, обеспечиваемые применимыми соглашениями о воздушном сообщении.

Группа экспертов согласилась провести дальнейшую работу по устранению разногласий в отношении остающихся вопросов, подлежащих разрешению, в частности, касающихся потенциального "иждивенчества" и регулятивного надзора.

2.3 Международное соглашение, способствующее дальнейшей либерализации грузовых перевозок. Был проанализирован проект дополнительного соглашения о либерализации грузовых авиаперевозок для международного воздушного транспорта, в котором была установлена система свободы в отношении прав на выполнение перевозок вплоть до седьмой степени свободы воздуха, а также в отношении пропускной способности и гибкости.

На 217-й сессии Совета Aviатранспортный комитет рассмотрел доклад 15-го совещания ATRP, посвященный порученным ей задачам.

Комитет постановил, что Группе экспертов следует:

- a) продолжить работу для завершения разработки проекта конвенции по иностранным инвестициям в авиакомпании;
- b) прекратить работу по разработке международного соглашения, способствующего дальнейшей либерализации грузовых перевозок;
- c) обеспечить более глубокое понимание преимуществ и проблем либерализации и препятствий на пути открытия доступа к рынку применительно как к пассажирским, так и к грузовым перевозкам и, в частности, определить потребности государств в целях оказания им помощи в движении к либерализации.

3. **ВЫВОД**

3.1 Работа и усилия ATRP должны получить соответствующее признание. Однако международное сообщество ждет этих регулятивных изменений с 2013 года. Поэтому признано целесообразным провести дальнейшую работу по разработке глобальных рамок экономического регулирования в области международного воздушного транспорта. Кроме того, эта работа должна быть включена в бизнес-план ИКАО в качестве приоритетного вида деятельности на трехлетний период 2020–2021–2022 годов, учитывая то, что будущая разработка более современного и масштабного многостороннего соглашения о либерализации доступа к рынку должна будет осуществляться с использованием гибкого и прагматического подхода, допускающего оговорки в целях обеспечения его соблюдения большим количеством государств.