



ИКАО

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ

Доклад

# Шестая Всемирная авиатранспортная конференция

## Устойчивость воздушного транспорта

Штаб-квартира ИКАО, Монреаль, 18–22 марта 2013 года

# ATC conf



ИКАО

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 вебсайте ИКАО

[www.icao.int](http://www.icao.int)

Doc 10009  
Шестая Всемирная авиатранспортная конференция  
Номер заказа: 10009

ISBN978-92-9249-304-2

© ИКАО, 2013

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.

**ШЕСТАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/6)  
(2013)**

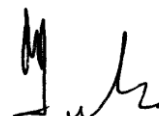
**ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО**

Кому: Президенту Совета

От: председателя Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6)

Настоящим имею честь представить доклад совещания Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6), проходившей в Монреале с 18 по 22 марта 2013 года

М. Беншемам  
Председатель



Монреаль, 22 марта 2013 года



## СОДЕРЖАНИЕ

Препроводительное письмо .....	(i)
Содержание .....	(iii)
Введение .....	1
Пункт 1 повестки дня. Глобальный обзор тенденций и событий .....	5
Пункт 1.1 повестки дня. События в отрасли и в сфере регулирования .....	5
Пункт 1.2 повестки дня. Прочие области работы ИКАО, которые могут иметь финансовые последствия.....	9
Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение основных вопросов и соответствующих рамок регулирования .....	12
Пункт 2.1 повестки дня. Доступ к рынку .....	12
Пункт 2.2 повестки дня. Владение авиаперевозчиками и контроль над ними .....	20
Пункт 2.3 повестки дня. Защита интересов потребителей.....	23
Пункт 2.4 повестки дня. Добросовестная конкуренция .....	26
Пункт 2.5 повестки дня. Гарантии .....	30
Пункт 2.6 повестки дня. Налоги и другие сборы, взимаемые с международного воздушного транспорта .....	32
Пункт 2.7 повестки дня. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания.....	35
Пункт 2.8 повестки дня. Внедрение политики и инструктивного материала ИКАО.....	42
Добавление А. Выступления на открытии Конференции.....	45
Добавление В. Заключительное слово председателя .....	57
Добавление С. Список участников .....	59
Добавление D. Список рабочих документов.....	75



## ВВЕДЕНИЕ

### Место проведения и продолжительность работы конференции

1. Шестая Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/6) была созвана в зале Ассамблеи Штаб-квартиры Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в Монреале 18 марта 2013 года в 09:30. Конференцию открыл Президент Совета г-н Р. Кобе Гонсалес, на Конференции также выступили Генеральный секретарь Всемирной туристской организации (ЮНВТО) г-н Т. Рифаи и председатель Авиатранспортного комитета (АТК) г-жа К. Маколей. Директор Авиатранспортного управления г-н Б. Джибо представил сотрудников секретариата Конференции. Конференция завершила работу 22 марта 2013 года.

### Состав участников

2. В работе совещания приняли участие члены делегаций и наблюдатели от 131 государства-члена и 39 международных организаций, а также советники и другие участники, список которых приводится в добавлении Е "Список делегатов".

### Должностные лица и Секретариат

3. Были избраны следующие должностные лица:

Председатель Конференции	г-н М. Беншемам (Алжир);
Заместитель председателя	г-н Б. Сусантоно (Индонезия).

4. Обязанности секретаря Конференции исполнял директор Авиатранспортного управления г-н Б. Джибо, а обязанности заместителя секретаря – начальник Секции экономического анализа и политики г-жа Н. Тэссье. Обязанности помощников секретаря исполняли: г-жа М. Булос, г-н Ф. Малод, г-н Дж. Симон, г-н П. Вильяр и г-н Я.-З. Ванг; г-н Дж. Байерли, г-н Дж. де ля Камара, г-н Б. Пегильян и г-н Эвалу Гнанг являлись советниками Конференции.

5. Административное и переводческое обслуживание осуществлялось под руководством директора Административного управления д-ра Ф. Лю, исполняющей обязанности начальника Секции обслуживания конференции и помещений г-на О. Фабричи, начальника Секции управления документацией и внешних подрядов г-жи Д. Рахмани и начальника Секции синхронного перевода г-на В. Самошкина.

### Повестка дня совещания

6. Предварительная повестка дня совещания была утверждена Советом ИКАО 27 февраля 2012 года (см. С-ДЕС 195/1). Приведенная ниже пересмотренная повестка дня была утверждена 31 января 2013 года (см. ЕВ 2013/4).

## 1. 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 иметь финансовые последствия.** 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).

## 2. 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.

- 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.
- 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).
- 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.

## Организация работы

7. Конференция работала в рамках одного органа. 17 марта 2013 года, в воскресенье, до официального рассмотрения Конференцией пунктов повестки дня был проведен симпозиум, а сама Конференция начала свою работу в понедельник, 18 марта.
8. Правилами процедур являлись *Постоянные правила процедуры для совещаний в области воздушного транспорта* (Doc 8683). Действие правила 26, которое предусматривает подготовку кратких протоколов, было приостановлено Советом.
9. Дискуссии на основном совещании велись на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках. Некоторые рабочие документы имелись только на одном языке. Доклад выпущен на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках.
10. Конференция уполномочила председателя утвердить доклад в желтой обложке.
-



**Пункт 1 повестки дня. Глобальный обзор тенденций и событий**  
**Пункт 1.1 повестки дня. События в отрасли и в сфере регулирования**

**1.1.1 Документация**

1.1.1.1 Конференция рассмотрела пункт 1.1 повестки дня на основе следующих рабочих документов: WP/17, WP/22 и WP/23 (Секретариат), WP/33 (Объединенные Арабские Эмираты), WP/39 (Египет), WP/70 Revised (Германия, Канада, Объединенные Арабские Эмираты, Сингапур, Соединенные Штаты Америки, Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Международная ассоциация грузовых авиаперевозчиков (ТИАКА)), WP/53 (представлен Ирландией от имени Европейского Союза (ЕС) и его государств-членов и другими государствами-членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)), WP/56 (Колумбия от имени Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)), WP/57 (Чили от имени ЛАКГА), WP/65 (Всемирная туристская организация (ЮНВТО)), WP/102 (Латиноамериканская ассоциация воздушного и космического права (ALADA)), WP/100 (Международный совет аэропортов (МСА)) и WP/80 (Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО)). Конференция также приняла к сведению следующий информационный документ: IP/10 (Индонезия).

**1.1.2 Рассмотрение вопроса**

1.1.2.1 Конференция поддержала представленные Секретариатом рабочие документы о достижениях со времени проведения ATConf/5, устойчивом экономическом развитии воздушного транспорта и стоимостной цепочке воздушного транспорта. Конференция также признала ценность проделанной после ATConf/5 работы по оказанию государствам помощи в процессе либерализации. Была высказана просьба к ИКАО обеспечить поддержание актуальности инструктивного материала по либерализации, включая обновление показателей либерализации.

1.1.2.2 Была принята к сведению информация о произошедших в области воздушного транспорта событиях, которые связаны с возникновением альянсов и слиянием авиакомпаний. Конференция признала, что было бы полезным изучить положительные и отрицательные последствия этих процессов для авиатранспортного рынка, в частности в том, что касается соблюдения норм конкуренции и недопущения возникновения монополий.

1.1.2.3 Признавая близкую взаимосвязь между воздушным транспортом и туризмом, Конференция отметила необходимость тесного сотрудничества и принятия коллективных мер, выходящих за функциональные рамки воздушного транспорта и туризма, а также необходимость поощрения координации действий между всеми заинтересованными сторонами в целом и между Всемирной туристской организацией (ЮНВТО) и ИКАО в частности.

1.1.2.4 Были высказаны различные точки зрения по вопросу темпов либерализации. Некоторые государства отметили преимущества ускоренной либерализации, в то время как другие считали, что на темпах реализации могут сказаться разные реалии и конкретные ситуации в государствах. Ряд государств отметили, что необходимо поддерживать баланс между добросовестной конкуренцией и дальнейшей либерализацией, и заявили, что принимаемые государствами односторонние меры могут сдерживать развитие международного воздушного транспорта.

1.1.2.5 Была признана важная роль ИКАО в поощрении либерализации и выражена обеспокоенность размерами финансирования проводимой ИКАО работы в области воздушного транспорта. Было сочтено, что ИКАО является оптимальным форумом для продвижения такой работы, и была высказана поддержка созданию специального добровольного фонда для укрепления роли ИКАО в этой области в соответствии с управленческими правилами и политикой ИКАО.

1.1.2.6 Конференция отметила важность ратификации Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 года – МК99). Было решительно поддержано предложение о том, чтобы поощрять ратификацию МК99 государствами, которые еще не сделали этого, и о том, чтобы ИКАО предоставляла помощь.

1.1.2.7 Вопросы безопасности полетов и государственного суверенитета воздушного пространства были сочтены выходящими за рамки компетенции Конференции, и было высказано предложение о том, что эти вопросы следует обсуждать на Ассамблее.

1.1.2.8 В заключение Международная организация по труду информировала Конференцию о вопросах, по которым был достигнут консенсус на проходившем в феврале 2013 года Форуме МОТ по глобальному диалогу.

### 1.1.3 Выводы

1.1.3.1 В результате рассмотрения документации по пункту 1.1 повестки дня и последующего обсуждения событий в отрасли и в сфере регулирования Конференция сделала следующие выводы:

- a) последующая работа ИКАО по итогам АТConf/5 в области экономического регулирования помогла государствам адаптироваться к изменениям, вызванным процессом эволюции нормативного регулирования, и способствовала этому процессу. Продолжение этой работы было бы полезным для государств в деле развития воздушного транспорта;
- b) в целях содействия устойчивому развитию воздушного транспорта необходимо признать, что неодинаковые показатели рентабельности в рамках стоимостной цепочки воздушного транспорта, несходство нормативной базы, проблемы финансирования авиатранспортной системы, ограниченная пропускная способность инфраструктуры и односторонние действия государств, оказывающие влияние на международный воздушный транспорт, являются препятствиями на пути устойчивого развития воздушного транспорта и что они должны быть устранены для того, чтобы быть готовыми к ожидаемому росту объемов мировых авиаперевозок и способствовать устойчивому развитию системы воздушного транспорта;
- c) цены на топливо во многом зависят от действия рыночных сил, поэтому задействование возможностей регулирования представляется маловероятным. Однако настоятельно необходимо, чтобы нормативная база для развития воздушного транспорта способствовала использованию стратегий, направленных на смягчение негативных последствий и резких колебаний цен на топливо;

- d) на протяжении прошлого десятилетия заинтересованные стороны – участники стоимостной цепочки воздушного транспорта работали в условиях всевозрастающей конкуренции. Эти заинтересованные стороны взаимозависимы; эксплуатационные расходы и условия коммерческой деятельности сказываются на доходности отрасли воздушного транспорта;
- e) альянсы, возникшие первоначально в ответ на введение нормативных рыночных ограничений и для поддержания конкурентоспособности и присутствия на рынке, становятся все более комплексными и взаимосвязанными с точки зрения рамок сотрудничества и наличия мощнейших рычагов в сфере маркетинга. Несмотря на все характеристики и преимущества альянсов и слияний в отрасли воздушного транспорта, эти явления имеют недостатки и отрицательные стороны, которые необходимо устранить, и ИКАО следует провести исследования по данному вопросу;
- f) государствам и соответствующим международным организациям следует осуществлять широкий, целостный и последовательный подход к политике в сфере воздушного транспорта и туризма;
- g) учитывая наличие разных условий в государствах, признается, что либерализация авиационных рынков в целом обеспечила значительный рост, развитие и социальные блага для государств, в которых она осуществлена;
- h) для того чтобы ИКАО играла важную роль в либерализации воздушного транспорта, можно создать целевой авиатранспортный фонд для привлечения добровольных взносов со стороны государств-членов, с тем чтобы подкрепить работу Организации в этой области, при условии, что управление таким фондом будет осуществляться в соответствии с управленческими правилами и политикой ИКАО;
- i) МК99 является эффективным средством для определения ответственности авиаперевозчиков, и ее реализацию следует улучшить, с тем чтобы все Стороны получили важные преимущества.

#### 1.1.4 Рекомендации

##### **Рекомендация 1.1/1. События в отрасли и в сфере регулирования**

##### **Конференция рекомендует:**

- a) 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;
- b) 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 МК99;

- c) 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;
  - d) 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 *База данных о международных соглашениях о воздушном сообщении* (Doc 9511), а также анализ конкретных ситуаций из практики либерализации;
  - e) 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;
  - f) 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;
  - g) 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;
  - h) ИКАО следует предоставлять помощь в ратификации МК99, если на то поступит просьба от какого-либо государства.
-

---

**Пункт 1 повестки дня. Глобальный обзор тенденций и событий**  
**Пункт 1.2 повестки дня. Прочие области работы ИКАО, которые могут иметь финансовые последствия**

### 1.2.1 Документация

1.2.1.1 Конференция рассмотрела пункт 1.2 повестки дня на основе следующих рабочих документов: WP/18 (Секретариат), WP/37 (Куба) и WP/58 (22 государства-члена, члены Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)).

### 1.2.2 Рассмотрение вопроса

1.2.2.1 Ряд делегаций заявили, что авиационная безопасность имеет исключительно важное значение для безопасного, надежного и упорядоченного развития международной гражданской авиации. Конференция единодушно поддержала представленный Секретариатом документ WP/18 о расходах на обеспечение авиационной безопасности и связанных с ними сборах и приняла содержащиеся в нем рекомендации. Было высказано мнение относительно негативного воздействия, которому подвергается международный воздушный транспорт в результате использования гражданской авиации в деятельности, которая не может быть приемлемой в контексте Конвенции о международной гражданской авиации, поскольку такая деятельность ставит под угрозу не только развитие международной гражданской авиации, но и ее экономический рост.

1.2.2.2 В связи с представленной Кубой информацией о последствиях введенного Соединенными Штатами Америки (США) эмбарго для сектора гражданской авиации делегации трех государств-членов поддержали позицию Кубы и предложенные в ее документе рекомендации. Они указали, что эмбарго США является односторонним решением, противоречащим духу Конвенции о международной гражданской авиации, и заявили, что оно негативно сказывается на развитии гражданской авиации Кубы. Кроме того, они считали, что ATConf/6 является подходящим форумом для рассмотрения данного вопроса, поскольку Конференция касается устойчивого развития воздушного транспорта. США заявили, что данный вопрос является двусторонней политической проблемой и не подходит для обсуждения на Конференции. Представитель Секретариата сообщил, что этот вопрос рассматривался на 37-й сессии Ассамблеи ИКАО, которая является руководящим органом Организации, и заявил, что ATConf/6 не имеет полномочий на решение данного вопроса. В заключение, Куба информировала о своем намерении довести этот вопрос до сведения предстоящей 38-й сессии Ассамблеи.

1.2.2.3 Была выражена общая поддержка в отношении выводов и рекомендаций, представленных Чили от имени 22 государств-членов, членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), касающихся экономической эффективности системы сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOR). Несколько государств поддержали этот тип регионального сотрудничества, в результате которого обеспечивается снижение издержек всех заинтересованных сторон. Однако Конференция отметила, что такие группы по безопасности полетов, как SRVSOR, и связанные с ними мероприятия, не следует путать с региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG) ИКАО и региональными организациями по контролю за обеспечением безопасности полетов (РОКБП).

### 1.2.3 Выводы

1.2.3.1 На основе представленных документов и результатов их обсуждения Конференция сделала следующие выводы:

- a) авиационная безопасность имеет исключительно важное значение для безопасного, надежного и упорядоченного развития международного воздушного транспорта в мире, а решение различных проблем безопасности, с которыми сталкивается международный воздушный транспорт сегодня, будет продолжать являться существенным фактором, влияющим на расходы;
- b) реализация аэропортами и поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО) усовершенствованных новых мер и функций по обеспечению безопасности, включая надзор за обеспечением безопасности, приведет к дополнительным расходам. Государствам настоятельно рекомендуется при определении расходов, подлежащих возмещению посредством сборов с пользователей в целом и конечных пользователей, следовать политике ИКАО в отношении сборов за обеспечение безопасности, изложенной в документе *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Doc 9082);
- c) политика и инструктивный материал ИКАО по экономическим аспектам авиационной безопасности сохраняют свою актуальность: Конференция по экономике аэропортов и экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (CEANS) 2008 года признала, что действующая политика ИКАО в отношении возмещения расходов, связанных с мерами по обеспечению безопасности в аэропортах и ПАНО, по-прежнему адекватна и рекомендовала, чтобы государства обеспечивали ее эффективную реализацию;
- d) поднятый Кубой вопрос ранее рассматривался суверенным органом ИКАО в ходе 37-й сессии Ассамблеи, который решил, что на этот вопрос следует обратить внимание Президента Совета, который в прошлом уже оказывал "добрые услуги" по этому поводу, и заявление Кубы о ее намерении довести этот вопрос до сведения предстоящей 38-й сессии Ассамблеи ИКАО было принято к сведению;
- e) система SRVSOR позволила участвующим государствам значительно снизить издержки, что, в свою очередь, позволило эксплуатантам получить существенные выгоды; без этой системы нельзя было бы проводить подготовку персонала, оказывать помощь государствам, осуществлять многонациональную деятельность и реализацию проектов, проводить семинары и осуществлять другие мероприятия; кроме того, для большинства государств затраты были бы чрезмерно высокими; и сотрудничеству между государствами в регионе способствует стандартизация подготовки персонала на региональном уровне.

#### 1.2.4 Рекомендации

1.2.4.1 В результате рассмотрения документов и состоявшейся дискуссии относительно областей работы ИКАО, которые могут иметь финансовые последствия, в рамках пункта 1.2 повестки дня Конференция приняла следующие рекомендации:

**Рекомендация 1.2/1. Прочие области работы ИКАО, которые могут иметь финансовые последствия**

**Конференция рекомендует:**

- a) 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;
  - b) государствам рекомендуется включить 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;
  - c) государствам следует расширять участие в деятельности своих соответствующих региональных групп по безопасности полетов;
  - d) 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;
  - e) 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.
-

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

**Пункт 2.1 повестки дня. Доступ к рынку**

*Примечание. В рамках данного пункта повестки дня Конференция рассмотрела три вопроса: а) либерализация доступа к рынку; б) грузовые авиаперевозки; с) прочие вопросы, касающиеся доступа к рынку.*

**а) Либерализация доступа к рынку**

**2.1.1 Документация**

2.1.1.1 В рамках пункта 2.1 повестки дня Конференция рассмотрела вопрос о правах на перевозку на основе следующих рабочих документов: WP/13 (Секретариат), WP/28 (Чили), WP/97 (Китай), WP/40 (Египет), WP/82 (Индонезия), WP/34 (Новая Зеландия), WP/78 (Сингапур), WP/44 Revised (Турция), WP/93 (Объединенные Арабские Эмираты), WP/60 (Соединенные Штаты Америки), WP/103 (Венесуэла), WP/54 (представлен Ирландией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)), WP/63 (Всемирная туристская организация (ЮНВТО)), WP/67 (Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)), WP/81(Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА)) и WP/99 (Международная федерация транспортников (МФТ)).

2.1.1.2 Конференция также приняла к сведению следующие информационные документы: IP/3 (Австралия), IP/17 (Бразилия), IP/5 (Польша), IP/14 (Республика Корея), IP/19 (54 государства – члена Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)), IP/6 (22 государства – члена Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)) и IP/8 (Всемирная торговая организация (ВТО)).

**2.1.2 Рассмотрение вопроса**

2.1.2.1 Конференция в целом признала значительные преимущества, которые либерализация воздушного транспорта приносит государствам, отрасли и потребителям, а также ее вклад в мировую экономику, торговлю, туризм, социальное развитие и создание рабочих мест; также получила поддержку идея о необходимости дальнейшего расширения доступа к рынку. Основное внимание в ходе обсуждения обращалось на пути и темпы либерализации в государствах, а также на необходимость учитывать интересы всех заинтересованных сторон, включая трудоспособное население.

2.1.2.2 Многие участники поддержали мнение о том, что с учетом различий в уровнях развития государств и потребностей в воздушном транспорте, государствам следует проводить либерализацию, исходя из собственных темпов, и применять подходы, отвечающие их потребностям и внутренней ситуации. В то же самое время было выражено общее согласие с необходимостью модернизировать глобальную основу регулирования доступа к рынку, с тем чтобы учесть изменения в мировой экономике; также было признано необходимым, чтобы ИКАО играла лидирующую роль в процессе эволюции нормативных положений. В этой связи было поддержано предложение о том, чтобы ИКАО разработала долгосрочный концептуальный план

глобальной либерализации воздушного транспорта, включая многосторонние решения, с учетом интересов всех государств и заинтересованных авиационных сторон.

2.1.2.3 По мнению одних государств имеется тесная связь между доступом к рынку и добросовестной конкуренцией, а по мнению других связь между доступом к рынку и добросовестной конкуренцией имеется не всегда.

2.1.2.4 Большое количество государств поддержали предложение о том, чтобы ИКАО разработала международное соглашение, основанное на достижениях прошлых лет и существующих либерализованных нормативных договоренностях, для использования государствами в целях дальнейшей либерализации доступа к рынку. Однако Конференция отметила, что это может потребовать выполнения большого объема работ и в этой связи следует рассмотреть положения многосторонних соглашений о либерализации международного воздушного транспорта (MALIAT) и причины, в силу которых количество участников таких соглашений не увеличивается. Также было предложено провести эту работу в консультации с экспертами (например, с Группой экспертов по регулированию воздушных перевозок (ATRP)), государствами, отраслью и другими авиационными заинтересованными сторонами, а также чтобы до начала реализации данного проекта ИКАО провела исследования, проанализировав потребности государств и оценив стоимость подготовки и ресурсы, требуемые для подготовки такого соглашения. Кроме того, Конференция приняла к сведению подготовленный одним государством предлагаемый проект текста многостороннего соглашения о либерализации доступа к рынку.

2.1.2.5 Учитывая длительность процесса подготовки многосторонних соглашений, широкую поддержку получило предложение о том, что государствам следует продолжать либерализацию доступа к рынку, используя существующие возможности, включая двусторонние, региональные и плюрилатеральные договоренности, такие как присоединение к MALIAT.

### 2.1.3 Выводы

2.1.3.1 В результате рассмотрения документации и состоявшейся дискуссии по вопросу либерализации доступа к рынку (прав на перевозку) в рамках пункта 2.1 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) либерализация приносит существенные выгоды государствам, потребителям, авиакомпаниям, аэропортам, местному населению и национальной экономике. Расширение доступа всех поставщиков воздушного сообщения к международному рынку позволяет сектору воздушного транспорта максимально увеличить свой вклад в развитие глобальной экономики;
- b) либерализация является средством и процессом, а не конечной целью. Эволюция нормативных положений предусматривает создание благоприятных условий, в которых международный воздушный транспорт может развиваться и процветать упорядоченным, эффективным, экономически выгодным и устойчивым образом без ущерба для безопасности полетов и авиационной безопасности и при соблюдении социальных и трудовых стандартов;
- c) государства проводят либерализацию доступа к рынкам различными путями и различными темпами, исходя из своих потребностей, условий и политических целей, и добиваются существенных результатов и успехов. Тем не менее

отмечается возрастающая потребность в модернизации нормативно-правовой основы регулирования, разработанной десятилетия назад, учитывая изменение глобальных экономических и бизнес-условий и необходимость удовлетворения потребностей государств, отрасли и потребителей в XXI веке;

- d) широкую поддержку авиационного сообщества получила идея дальнейшей либерализации воздушного транспорта и участия ИКАО в процессе упрощения этой деятельности. Активную поддержку получило предложение о том, чтобы ИКАО в тесном сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами возглавила работу по изучению путей расширения доступа к рынку, включая долгосрочные многосторонние решения, принимая при этом во внимание тот факт, что государства будут осуществлять либерализацию своими темпами с учетом национальных потребностей;
- e) в краткосрочном плане государствам следует продолжать проводить либерализацию доступа к рынку в соответствии со своими особенностями и потребностями, используя существующие механизмы, такие, как многостороннее соглашение о либерализации международного воздушного транспорта (MALIAT), а ИКАО следует продолжать предоставлять инструктивный материал и оказывать помощь государствам в упрощении этого процесса.

#### 2.1.4 Рекомендации

##### **Рекомендация 2.1/1. Либерализация доступа к рынку**

##### **Конференция рекомендует:**

- a) 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;
- b) 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;
- c) 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;

- d) 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);
- e) 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.

## **b) Грузовые авиаперевозки**

### **2.1.5 Документация**

2.1.5.1 В рамках пункта 2.1 повестки дня Конференция рассмотрела вопрос о грузовых авиаперевозках на основе следующих рабочих документов: WP/14 (Секретариат), WP/34 (Новая Зеландия), WP/36 (Латиноамериканская и Карибская ассоциация воздушного транспорта (ALTA) и Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)) и WP/96 (Международная ассоциация грузовых авиаперевозок (ТИАСА)).

### **2.1.6 Рассмотрение вопроса**

2.1.6.1 Конференция рассмотрела вопрос о либерализации грузовых авиаперевозок параллельно с обсуждением вопроса о либерализации доступа к рынку.

2.1.6.2 Поддержку получило предложение о том, чтобы, учитывая индивидуальные особенности грузовых авиаперевозок, ИКАО разработала международное соглашение о либерализации грузового воздушного транспорта. До заключения соглашения государствам было предложено продолжать либерализацию грузовых авиаперевозок, используя существующие механизмы, включая односторонние, двусторонние, региональные или многосторонние договоренности. Внимание было обращено на тот факт, что государства могут присоединяться к многостороннему соглашению о либерализации международного воздушного транспорта (MALIAT) только в части, касающейся грузовых перевозок. Конференция отметила, что положения MALIAT и причины, по которым количество участников таких соглашений не увеличивается, следует учитывать при разработке нового соглашения.

2.1.6.3 Было высказано мнение о том, что разработка международного соглашения о либерализации грузовых авиаперевозок может привести к нарушению конкуренции между всеми грузовыми перевозчиками и пассажирскими авиаперевозчиками, осуществляющими перевозки груза, и что следует тщательно изучить такую ситуацию и принять меры по ее предупреждению.

## 2.1.7 Выводы

2.1.7.1 В результате рассмотрения документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о грузовых авиаперевозках в рамках пункта 2.1 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) грузовые авиаперевозки играют важную роль в глобальной экономике. Развитие и расширение грузовых авиаперевозок благоприятно сказывается на устойчивом развитии воздушного транспорта и вносит существенный вклад в развитие мировой торговли и экономики;
- b) государствам при подготовке договоренностей о воздушном сообщении необходимо должным образом учитывать отличительные особенности грузовых авиаперевозок;
- c) государства используют различные пути либерализации грузовых авиаперевозок, включая двусторонние региональные и плурилатеральные договоренности, некоторые из которых открыты для вступления других государств, как, например, многостороннее соглашение о либерализации международного воздушного транспорта (MALIAT);
- d) инструктивный материал ИКАО о либерализации грузовых авиаперевозок сохраняет свою актуальность, и следует поощрять его использование государствами. В этой связи широкую поддержку получает идея о том, что ИКАО должна играть лидирующую роль в процессе содействия дальнейшей либерализации. Кроме того, определенную поддержку получило предложение о разработке ИКАО многостороннего соглашения, целенаправленно рассматривающего вопросы грузовых авиаперевозок. В этой связи необходимо обеспечить, чтобы такое соглашение не привело к нарушению конкуренции между всеми грузовыми перевозчиками и пассажирскими перевозчиками, осуществляющими перевозки груза, и учитывало предпринимаемые ИКАО усилия по обеспечению доступа международного воздушного транспорта к рынку.

## 2.1.8 Рекомендации

### Рекомендация 2.1/2. Грузовые авиаперевозки

#### Конференция рекомендует:

- a) 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;
- b) государствам следует продолжить либерализацию грузовых авиаперевозок, используя для этого все имеющиеся средства, и обмениваться имеющимся у них опытом с другими государствами;

- c) 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;
- d) к разработке новых соглашений, регулирующих грузовые авиаперевозки, ИКАО следует привлекать все соответствующие стороны и проводить консультации с экспертами, государствами, отраслью и заинтересованными партнерами.

### **c) Прочие вопросы, касающиеся доступа к рынку**

#### **2.1.9 Документация**

2.1.9.1 В рамках пункта 2.1 повестки дня Конференция рассмотрела другие вопросы, касающиеся доступа к рынку, на основе следующих рабочих документов: WP/11 (Секретариат), WP/8 Revised (Секретариат), WP/87 (Республика Корея), WP/25 (представлен Бахрейном от имени Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА)), WP/89 (Международный совет аэропортов (МСА)), WP/64 (Соединенные Штаты Америки) и WP/99 (Международная федерация транспортников (МФТ)).

2.1.9.2 Конференция также рассмотрела следующие информационные документы: IP/9 (Южная Африка) и IP/11 (представлен Ирландией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)).

#### **2.1.10 Рассмотрение вопроса**

2.1.10.1 По вопросу распределения "окон" Конференция отметила, что недостаточные возможности аэропортов в области распределения "окон" оказывают негативное влияние на способность авиаперевозчиков пользоваться правами доступа к рынку. Эту проблему нельзя решить на основе краткосрочных решений, ее необходимо рассматривать в более широкой, долгосрочной перспективе на основе планирования расширения инфраструктуры.

2.1.10.2 В отношении политики и практики, применяемых к распределению "окон" в аэропортах с ограниченной пропускной способностью, был высказан ряд различных мнений. Одни государства поддерживают правила распределения "окон", согласно которым предпочтение отдается авиакомпаниям из развивающихся стран. Другие государства высказали несогласие, подчеркнув, что "окна" следует распределять на основе принципов недискриминации и равных возможностей, как предусмотрено глобальными принципами ИАТА по распределению "окон".

2.1.10.3 Несмотря на эти расхождения, участники Конференции поддержали предложение о повышении степени транспарентности за счет публикации дополнительной информации, касающейся распределения "окон" в аэропортах с ограниченной пропускной способностью.

2.1.10.4 ИКАО было предложено отслеживать вопросы, связанные с распределением "окон", включая практику государств в том, что касается разрешения проблем распределения "окон", и обмениваться информацией о любых значительных событиях, включая информацию о

спросе на пропускную способность аэропортов и системы организации воздушного движения (ОрВД) и/или ее ограничениях.

2.1.10.5 По вопросу ограничений на полеты в ночное время Конференция отметила, что запреты полетов в ночное время или ограничения на полеты в ночное время по-прежнему вызывают беспокойство у государств. Было признано, что такие ограничения тесно связаны с конкретными ситуациями на местах, и что ограничения могут оказывать существенное влияние на доступ к рынку и выполнение международных авиаперевозок; была принята к сведению информация о необходимости рассмотрения двух перспективных подходов. Широкую поддержку получило применение государствами "сбалансированного подхода" ИКАО при решении проблем управления шумом в аэропортах.

2.1.10.6 Участники Конференции высказали поддержку предложению, согласно которому некоторые типы операций, выполняемых деловой авиацией, следует рассматривать в качестве операций некоммерческой авиации, и что ИКАО следует рассмотреть вопрос о предоставлении соответствующих рекомендаций в целях гармонизации развития деловой авиации, которая является важным элементом общей системы международного воздушного транспорта.

## 2.1.11 Выводы

2.1.11.1 В результате рассмотрения документации и состоявшейся дискуссии по вопросам распределения "окон", ограничений на полеты в ночное время и деловой авиации в рамках пункта 2.1 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) распределение "окон" связано с конкретными местными условиями, однако при этом оно оказывает влияние на доступ к рынку и осуществление международных воздушных сообщений. Поскольку объем воздушных перевозок продолжает возрастать, проблема нехватки "окон" будет возрастать и, по всей вероятности, такая нехватка распространится на другие аэропорты. Ввиду того что положение дел на местах варьируется от государства к государству и от аэропорта к аэропорту, предложить какое-либо глобальное решение представляется затруднительным, поэтому имеется необходимость в повышении степени транспарентности в отношении правил и процедур распределения "окон" и изучении вопроса о том, каким образом государства и заинтересованные партнеры могут совместно работать над их усовершенствованием;
- b) ИКАО рассмотрела вопрос о распределении "окон" и разработала соответствующий инструктивный материал для использования государствами, который сохраняет свою актуальность. В тех случаях, когда при распределении окон у государства возникают трудности с другими государствами, наиболее практическим подходом к решению этой проблемы является проведение консультаций с заинтересованными сторонами в соответствии с установленными правилами, такими, как глобальные принципы ИАТА по распределению "окон", и имеющимися механизмами урегулирования споров;
- c) ограничения на полеты в ночное время также связаны с конкретными ситуациями на местах, однако они также оказывают влияние на доступ к рынку и выполнение международных воздушных перевозок. С ростом объемов воздушного движения данная проблема будет обостряться;

- d) ИКАО разработала "сбалансированный подход" к управлению авиационным шумом, который следует применять государствам при рассмотрении проблем авиационного шума и разработке соответствующей политики. Государства могут устранять трудности или разрешать споры относительно проблем, обусловленных ограничениями на полеты в ночное время, посредством имеющихся механизмов проведения консультаций и урегулирования споров;
- e) имеется общее мнение относительно того, что при планировании расширения авиационной инфраструктуры государствам следует надлежащим образом учитывать долгосрочные потребности в пропускной способности;
- f) по мере либерализации рынков возникают другие вопросы, представляющие общий интерес для государств и авиационных партнеров, такие как использование авиации общего назначения. ИКАО следует играть роль в отслеживании событий и разработке соответствующего инструктивного материала.

## 2.1.12 Рекомендации

### Рекомендация 2.1/3. Прочие вопросы, касающиеся доступа к рынку

#### Конференция рекомендует:

- a) 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;
- b) 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;
- c) при планировании и расширении авиационной инфраструктуры государствам следует надлежащим образом учитывать долгосрочный спрос воздушного транспорта на пропускную способность;
- d) 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;
- e) 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.

-----

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

**Пункт 2.2 повестки дня. Владение авиаперевозчиками и контроль над ними**

### 2.2.1 Документация

2.2.1.1 Конференция рассмотрела пункт 2.2 повестки дня на основе следующих рабочих документов: WP/12 (Секретариат), WP/94 (Бразилия), WP/29 (Чили), WP/38 (Куба), WP/41 (Египет), WP/84 (Индонезия), WP/34 (Новая Зеландия), WP/49 и WP/50 (Ирландия от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и другие государства Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)), WP/59 (22 государства-члена, являющиеся членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)), WP/63 (Всемирная туристская организация (ЮНВТО)), WP/67 (Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)), WP/81 (Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА)) и WP/99 (Международная федерация транспортников (МФТ)).

2.2.1.2 Конференция также приняла к сведению следующий информационный документ: IP/20 (АКГА).

### 2.2.2 Рассмотрение вопроса

2.2.2.1 Имело место широкое признание выгод либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними, а также необходимости адаптации нынешнего режима регулирования к потребностям 21-го столетия. Было также признано, что либерализация может иметь различные последствия для рабочей силы, которая должна по-прежнему оставаться важной заинтересованной стороной в развитии авиатранспортной отрасли. Выражено также общее согласие с тем, что ИКАО является подходящим форумом для содействия и упрощения дальнейшей либерализации в этой области.

2.2.2.2 Была выражена практически единогласная поддержка в отношении того, что ИКАО должна играть ведущую роль и в первоочередном порядке приступить к разработке международного соглашения, направленного на содействие либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними, основываясь на прошлых достижениях и накопленном опыте. Учитывая различия в потребностях и обстоятельствах государств, первоначально можно было бы предусмотреть подписание соглашения сторонами, которые "хотят и готовы" сделать это, а затем открыть его для присоединения других сторон. Было выражено общее согласие с тем, что при осуществлении такой работы следует учитывать важность обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, принципы взаимности и необходимость гарантий обеспечения постепенной и прогрессивной адаптации. Было также признано, что в этой работе следует также учитывать региональный опыт либерализации, нормы внутренних законов различных государств и влияние на все заинтересованные стороны, включая рабочую силу.

2.2.2.3 Конференция приняла к сведению проведенное различие между решением государства в отношении предъявляемого к его национальным авиакомпаниям требования о владении и контроле в соответствии с внутренним законом и дискреционным правом государства сохранять или снимать ограничения в отношении владения и контроля назначенных авиакомпаний других государств в соответствии с двусторонними соглашениями о воздушном сообщении.

2.2.2.4 Была также выражена широкая поддержка идее поощрения продолжения государствами процесса либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними посредством различных существующих мер, включая принятие альтернативных критериев назначения авиакомпаний на основе "основного места деятельности и фактического нормативного контроля", как это рекомендуется ИКАО. Кроме того, многие государства выразили поддержку деятельности ИКАО, требуемой для обновления инструктивного материала в этой области по мере необходимости.

### 2.2.3 Выводы

2.2.3.1 В результате рассмотрения документации и состоявшейся дискуссии в рамках пункта 2.2 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) после Конференции АТConf/5 государства и отрасль постоянно призываются к либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними в целях адаптации к еще более глобальной и конкурентной экономической среде. Несмотря на то, что по-прежнему существуют различные точки зрения и нормативные подходы, выгоды либерализации получают все более широкое признание;
- b) все большее число государств проявляет желание приступить к либерализации и принять гибкий подход в отношении требований к назначению авиакомпаний в соответствии с двусторонними соглашениями о воздушном сообщении. Значительный прогресс также достигнут на региональном уровне, поскольку государства ряда регионов и субрегионов приняли соглашения относительно либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними среди своих членов, включая разрешения на трансграничные инвестиции и слияния авиакомпаний;
- c) выражено общее согласие с тем, что каждое государство может выбрать свой собственный путь и темпы либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними и что безопасность полетов и авиационная безопасность по-прежнему имеют первостепенное значение при любом изменении в области регулирования. Следует также должным образом учитывать интересы всех заинтересованных сторон, включая рабочую силу. Государства используют различные средства либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними, включая односторонние, двусторонние, региональные, плюрилатеральные и многосторонние подходы;
- d) ИКАО разработала важный инструктивный материал для использования государствами при либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними, который необходимо постоянно обновлять, чтобы учитывать изменения и потребности государств;
- e) выражена широкая и решительная поддержка в отношении того, что ИКАО должна по-прежнему играть ведущую роль в содействии дальнейшей либерализации и в модернизации глобальных рамок регулирования, включая разработку многостороннего соглашения, способствующего либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними и отвечающего меняющимся

экономическим условиям и потребностям государств, в целях обеспечения эффективного и устойчивого развития воздушного транспорта;

- f) ИКАО следует сотрудничать с соответствующими участниками и заинтересованными авиационными сторонами в разработке новых рамок регулирования. До создания нового долгосрочного режима регулирования государствам следует рассмотреть некоторые краткосрочные варианты, предложенные в ходе Конференции в интересах либерализации, такие, например, как отказ от ограничений в отношении владения и контроля в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении.

#### 2.2.4 Рекомендация

##### **Рекомендация 2.2/1. Владение авиаперевозчиками и контроль над ними**

##### **Конференция рекомендует:**

- a) 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;
- b) 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;
- c) 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;
- d) ИКАО следует подключить все заинтересованные стороны к разработке международного соглашения и провести консультации с экспертами, государствами, заинтересованными авиационными сторонами и заинтересованными организациями.

-----

- Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение основных вопросов и соответствующих рамок регулирования**
- Пункт 2.3 повестки дня. Защита интересов потребителей**

### 2.3.1 Документация

2.3.1.1 Конференция рассмотрела пункт 2.3 повестки дня на основе следующих рабочих документов: WP/5, 15, 20 (Секретариат), WP/70 (Германия, Канада, Объединенные Арабские Эмираты, Соединенные Штаты Америки, Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Международная ассоциация грузовых авиаперевозок (ТИАКА)), WP/30 (Чили), WP/31 (Всемирная туристская организация (ЮНВТО)), WP/43 (Саудовская Аравия от имени группы арабских государств), WP/45 (Соединенные Штаты Америки), WP/47 (члены Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)), WP/55 (Ирландия от имени Европейского союза (ЕС), его государств-членов и другие государства – члены Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)), WP/68 (ИАТА, Организация арабских воздушных перевозчиков (ААСО), Ассоциация авиакомпаний Азии и Тихого океана (ААРА) и Латиноамериканская ассоциация воздушного транспорта (АЛТА)), WP/77 (Южная Африка), WP/79 (Сингапур), WP/83 (Индонезия), WP/91 (Международный совет аэропортов (МСА)), WP/95 (Бразилия), WP/98 (Китай), WP/69 и WP/102 (Латиноамериканская ассоциация воздушного и космического права (ALADA)).

2.3.1.2 Конференция также приняла к сведению следующие информационные документы: IP/1 (Секретариат), IP/7 (члены ЛАКГА) и IP/15 (Корея).

### 2.3.2 Рассмотрение вопроса

2.3.2.1 Конференция выразила единогласную поддержку необходимости защиты потребителей авиатранспортных услуг. Было также отмечено, что на эффективности принимаемых государствами мер регулирования положительно сказалась бы большая степень их сближения и совместимости.

2.3.2.2 Была выражена широкая поддержка мнению о том, что ИКАО, являющаяся наиболее подходящим форумом для решения вопросов в сфере международного воздушного транспорта, должна играть ведущую роль в разработке основных, не носящих предписывающего характера принципов защиты интересов потребителей. Было признано, что при разработке таких основных принципов необходимо стремиться к достижению надлежащей сбалансированности между требованиями защиты интересов потребителей и необходимостью обеспечения конкурентоспособности отрасли. Было также отмечено, что при разработке таких основных принципов необходимо предусмотреть возможность гибкой реализации их государствами, учитывая их конкретные социальные, политические и экономические характеристики. Одним из важных элементов защиты интересов потребителей было сочтено ознакомление потребителей с ключевыми аспектами воздушных путешествий, позволяющими им делать обоснованный выбор.

2.3.2.3 Ряд государств и организаций отметили, что разработка ключевых принципов защиты интересов потребителей должна осуществляться в соответствии с существующими документами, в частности с Конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, принятой в Монреале 28 мая 1999 года (т. е. "Монреальской конвенцией"). В этой связи государствам, которые еще не сделали этого, было рекомендовано стать участниками Монреальской конвенции.

2.3.2.4 Чтобы разработка основных принципов защиты интересов потребителей шла эффективным и ускоренным образом, была выражена поддержка предложению создать целевую специальную группу, которая могла бы быть учреждена на базе существующих органов ИКАО, например Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP). Для участия в ее деятельности следует пригласить экспертов, назначенных государствами-членами из различных регионов.

2.3.2.5 Учитывая пользу от предоставления пользователям услуг воздушного транспорта четкой информации о ценах, было поддержано предложение о необходимости включения в число основных принципов защиты интересов потребителей принципа транспарентности цен.

2.3.2.6 Государства поддержали меры, направленные на улучшение связности сети воздушного транспорта, и высказались за сотрудничество в выявлении препятствующих этому факторов. Что касается будущей работы ИКАО в этой области, особенно в части проведения анализов выгоды затрат, было отмечено, что этот вопрос требует дальнейшего рассмотрения, в том числе в рамках Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP) и Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP).

2.3.2.7 Всемирная туристская организация (ЮНВТО) проинформировала Конференцию о своем решении внести корректировки в процесс разработки проекта своей конвенции о защите интересов туристов в ожидании результатов рассмотрения итогов Конференции. Конференция согласилась с тем, что необходимо избегать применения разных наборов правил, когда какое-либо лицо считается авиапассажем или туристом, особенно в случае масштабных перебоев или форс-мажорных обстоятельств.

2.3.2.8 Ряд государств выразили поддержку предложению о немедленном начале выполнения этой работы с тем, чтобы утвердить первые выводы в ходе 38-й сессии Ассамблеи.

### 2.3.3 Выводы

2.3.3.1 В результате рассмотрения документации по пункту 2.3 повестки дня и состоявшейся дискуссии по вопросу защиты интересов потребителей Конференция сделала следующие выводы:

- a) всеобщую поддержку получила важность защиты интересов потребителей, так же как и необходимость обеспечения взаимодействия и совместимости;
- b) основные принципы защиты интересов потребителей, охватывающие такие вопросы, как транспарентность цен и оказание помощи пассажирам в случае задержек, отмены рейсов, отказа в посадке и перевозки инвалидов, были бы полезны как для пассажиров, так и эксплуатантов;
- c) следует поощрять присоединение государств к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, принятой в Монреале 28 мая 1999 года;
- d) государствам следует повышать степень связности сети воздушного транспорта и принимать меры к выявлению и устранению препятствующих этому факторов; для содействия реализации этих мер государствам следует

обеспечивать, чтобы данные о пассажирах и информация, имеющаяся в распоряжении государственных полномочных органов, авиакомпаний, аэропортов и других соответствующих источников, предоставлялась ИКАО;

- е) необходимо обеспечить согласованный подход среди организаций, включая ЮНВТО.

#### 2.3.4 Рекомендации

##### Рекомендация 2.3/1. Защита интересов потребителей

###### Конференция рекомендует:

- 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;
- 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;
- 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;
- 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;
- е) государствам следует содействовать принятию и внедрению мер по защите интересов потребителей, направленных на повышение степени связности сети воздушного транспорта;
- ф) 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).

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

**Пункт 2.4 повестки дня. Добросовестная конкуренция**

#### 2.4.1 Документация

2.4.1.1 Конференция рассмотрела пункт 2.4 повестки дня на основе следующих рабочих документов: WP/4 (Секретариат), WP/32 (Объединенные Арабские Эмираты), WP/39 (Египет), WP/48 (государства – члены Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)), WP/51 (Ирландия от имени Европейского союза (ЕС), его государств-членов и другие государства-члены Европейской комиссии гражданской авиации (ЕКГА)), WP/62 (Соединенные Штаты Америки), WP/85 (Корея), WP/86 (Корея), WP/90 (Международный совет аэропортов (МСА)), WP/99 (Международная федерация транспортников (МФТ)).

2.4.1.2 Конференция также приняла к сведению следующие информационные документы: IP/4 (Ирландия) и IP/14 (Корея).

#### 2.4.2 Рассмотрение вопроса

2.4.2.1 Принцип справедливых и равных возможностей закреплен в Конвенции международной гражданской авиации (Чикагская конвенция), в которой государства достигли согласия о том, что международные воздушные сообщения "могут устанавливаться на основе равенства возможностей" и каждое государство "имеет справедливые возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении".

2.4.2.2 По тематике добросовестной конкуренции было поднято большое число вопросов, вызывающих обеспокоенность. Несколько государств остановились на проблемах, с которыми сталкиваются небольшие авиакомпании (особенно такие авиакомпании из развивающихся стран), когда они конкурируют с более крупными перевозчиками, и эта проблема в некоторых случаях обостряется в результате слияния авиакомпаний и образования альянсов, а также при принятии односторонних или дискриминационных мер, лишающих равных возможностей. Другие государства остановились на вопросах, связанных с непоследовательным применением законов и политики в сфере конкуренции, включая нормы предоставления режима неподсудности по антitrustовскому законодательству. Некоторые государства отметили негативные последствия, вызываемые препятствиями для доступа к рынку. Другие государства подчеркивали, что либерализация рынков должна идти нога в ногу с конкретными мерами по гарантии добросовестной конкуренции.

2.4.2.3 Ряд государств поддержал работу ИКАО по установлению основных принципов добросовестной конкуренции как для обеспечения более четкого понимания того, что считать добросовестным, а что недобросовестным, так и для определения надлежащих мер для решения проблем. В числе упомянутых мер были введение и эффективное соблюдение законов о конкуренции, применимых к международному воздушному транспорту, четких и строгих правил, касающихся госпомощи, и включение в соглашения о воздушном сообщении соответствующих статей о добросовестной конкуренции, основанных на положениях ИКАО. Другие государства упомянули принципы добросовестной конкуренции, нацеленные на недопущение контроля рынков со стороны доминирующих перевозчиков, обеспечение равного доступа для всех

перевозчиков, запрещение дискриминации и недопущение недобросовестной практики. Однако ряд других государств заявил о несогласии с предложением относительно разработки основных принципов, мотивируя это тем, что: а) попытки достижения консенсуса по основным принципам будут безуспешными, учитывая значительные различия во мнениях и подходах государств; б) вопросы добросовестности можно эффективно решать в рамках существующих двусторонних механизмов и путем использования типовых формулировок ИКАО; в) многие авиакомпании и аэропорты находятся во владении государства (таким образом, основные принципы, ставящие этот факт под сомнение, будут противоречить заложенному в Чикагской конвенции принципу государственного суверенитета); г) основные принципы добросовестной конкуренции могут быть неправильно интерпретированы или использованы ненадлежащим образом в качестве препятствия для конкуренции.

2.4.2.4 Невзирая на эти различия во мнениях, 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 применении законов о конкуренции к международному воздушному транспорту. Участники Конференции обсудили вопрос о том, следует ли всем государствам принимать законы о конкуренции, относящиеся конкретно к международному воздушному транспорту. Однако все сошлись во мнении о том, что следует поощрять сотрудничество между существующими полномочными органами, ведающими вопросами конкуренции, в целях содействия выработке совместимых подходов и что ИКАО могла бы играть ведущую роль в организации этого процесса. В этой связи государства высказались за дальнейшую разработку инструктивного материала ИКАО по вопросам конкуренции, за подготовку подборки материалов о политике и практике в сфере конкуренции и за организацию ИКАО форума для обмена мнениями между представителями полномочных органов, ведающих вопросами конкуренции, в целях активизации сотрудничества, диалога и обмена информацией (возможно, по аналогии с Конференцией ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN) или в ее рамках).

2.4.2.5 По другому вопросу отмечалось, что конкуренция между аэропортами обострилась, и было предложено, что в этой связи следует допускать "более легкое регулирование", в рамках которого коммерческие партнеры проводили бы консультации по решению таких вопросов, как сборы. Против этого предложения выступил ряд государств, которые подчеркнули, что регулирующие органы должны и впредь осуществлять контроль, хотя при этом и отмечалось, что можно было бы рассмотреть различные уровни регулирующего надзора.

2.4.2.6 Председатель, которого поддержал заместитель председателя из Индонезии, сформировал специальную группу для оказания содействия в выработке Конференцией консенсуса, учитывающего различные мнения, высказанные в ходе совещания. В состав этой специальной группы вошли представители следующих государств-членов: Индонезии, Ирландии, Объединенных Арабских Эмиратов, Республики Корея, Российской Федерации и Соединенных Штатов Америки.

### 2.4.3 Выводы

2.4.3.1 В результате рассмотрения документации и состоявшейся дискуссии по вопросу добросовестной конкуренции в рамках пункта 2.4 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) в соответствии с Чикагской конвенцией, принцип добросовестной конкуренции является одним из важных общих принципов функционирования международного воздушного транспорта;
- b) политика ИКАО в отношении конкуренции сохраняет свою действенность и подтверждается практическими мерами, такими как включение типовых статей ИКАО, касающихся конкуренции, в соглашения о воздушном сообщении. ИКАО следует, при необходимости, продолжать отслеживать события и обновлять свою политику и инструктивный материал с учетом изменений в отрасли и практики государств;
- c) признается необходимость должного учета государствами интересов других государств при применении национальных или региональных законов и политики в сфере конкуренции к международному воздушному транспорту, а также необходимость сотрудничества между полномочными органами, ведающими вопросами конкуренции, в том числе в контексте одобрения альянсов и слияний;
- d) в этой связи ИКАО следует играть ведущую роль в определении и разработке механизмов для содействия диалогу и обмену информацией между заинтересованными полномочными органами для выработки более совместимых подходов в сфере регулирования. Такие механизмы могли бы включать подготовку в ИКАО подробной подборки материалов по национальной и региональной политике и практике в сфере конкуренции, а также создание структуры, которая будет служить форумом для содействия сотрудничеству, диалогу и обмену информацией.

### 2.4.4 Рекомендации

#### Рекомендация 2.4/1. Добросовестная конкуренция

##### Конференция рекомендует:

- a) государствам следует исходить из того, что добросовестная конкуренция является одним из важных общих принципов в деятельности международного воздушного транспорта;
- b) 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;

- 
- c) государствам следует должным образом учитывать интересы других государств при применении к международному воздушному транспорту национальных или региональных законов о конкуренции;
  - d) государствам следует должным образом учитывать инструктивные материалы ИКАО в соглашениях о воздушном сообщении (СВС) и национальных или региональных нормативных актах, касающихся конкуренции;
  - e) государствам следует поощрять сотрудничество между полномочными органами, ведающими вопросами конкуренции, в том числе в контексте одобрения альянсов и слияний;
  - f) 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;
  - g) ИКАО следует разработать подборку материалов по действующей на национальном или региональном уровне политике и практике в сфере конкуренции;
  - h) 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).
-

<b>Пункт 2 повестки дня.</b>	<b>Рассмотрение основных вопросов и соответствующих рамок регулирования</b>
<b>Пункт 2.5 повестки дня.</b>	<b>Гарантии</b>

### 2.5.1 Документация

2.5.1.1 Конференция рассмотрела пункт 2.5 повестки дня на основе следующих рабочих документов: WP/3 (Секретариат) и WP/63 (Всемирная туристская организация (ЮНВТО)).

### 2.5.2 Рассмотрение вопроса

2.5.2.1 Сложилось общее мнение о необходимости дальнейшего обеспечения гарантий в процессе либерализации для того, чтобы все государства могли эффективно и устойчиво участвовать в деятельности международного воздушного транспорта, как это закреплено в Чикагской конвенции. Многие государства считают, что инструктивный материал ИКАО в данной области полезен для разработки политики и развития их отрасли воздушного транспорта.

2.5.2.2 Была высказана фактически единодушная поддержка мнению об общей актуальности и адекватности инструктивного материала ИКАО в отношении гарантий, касающихся эффективного участия, гарантированного предоставления услуг и помощи/субсидий государства, схем маршрутов для осуществления жизненно важного воздушного сообщения и развития туризма и недопущения односторонних действий; был также поддержан тезис о том, что ИКАО необходимо постоянно обновлять свой инструктивный материал с учетом происходящих изменений и потребностей государств.

2.5.2.3 Конференция в целом согласилась с тем, что в своей практике регулирования государствам следует придерживаться руководящих принципов ИКАО по вопросу гарантий с учетом своих потребностей и условий. Особенно подчеркивалась мысль о том, что государствам следует воздерживаться от предпринятия односторонних действий, которые будут иметь негативные последствия для других государства и упорядоченного, эффективного и устойчивого развития воздушного транспорта.

2.5.2.4 Конференция отметила мнение о том, что меры обеспечения гарантий не должны использоваться в качестве средства, затрудняющего процесс либерализации. Было также отмечено предложение о том, что ИКАО следует проводить работу с государствами, заинтересованными организациями и партнерами для продвижения своего инструктивного материала и проводить консультации с соответствующими государствами при разработке инструктивного материала, касающегося гарантий.

### 2.5.3 Выводы

2.5.3.1 В результате рассмотрения документации и состоявшейся дискуссии по вопросу гарантий в рамках пункта 2.5 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- а) в процессе либерализации международного воздушного транспорта некоторым государствам по-прежнему требуются гарантии в связи с различиями в стадии

развития, уровне конкурентоспособности авиаперевозчиков и географических условиях, а также в связи с необходимостью обеспечения устойчивого развития;

- b) разработанный ИКАО инструктивный материал по вопросу гарантий в отношении эффективного участия в деятельности международного воздушного транспорта, обеспечения гарантированного предоставления услуг и помощи/субсидий государства, жизненно важных воздушных сообщений и недопущения односторонних действий сохраняет свою актуальность и его следует постоянно обновлять с учетом происходящих изменений и потребностей государств;
- c) в своей практике регулирования государствам следует должным образом учитывать общие интересы авиационного сообщества и обеспокоенность других государств. Особое внимание следует уделять руководящим указаниям ИКАО в отношении недопущения односторонних действий, которые могут иметь негативные последствия для эффективного и устойчивого развития международного воздушного транспорта.

#### 2.5.4 Рекомендации

##### Рекомендация 2.5/1. Гарантии

##### Конференция рекомендует:

- a) 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;
- 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;
- c) 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;
- d) 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.

-----

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

**Пункт 2.6 повестки дня. Налоги и другие сборы, взимаемые с международного воздушного транспорта**

### 2.6.1 Документация

2.6.1.1 Конференция рассмотрела пункт 2.6 повестки дня на основе следующих рабочих документов: WP/10 (Секретариат), WP/26 (представлен Бахрейном от имени Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА)), WP/66 (Всемирная туристская организация (ЮНВТО)) и WP/75 (Международный совет аэропортов (МСА) и Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)).

### 2.6.2 Рассмотрение вопроса

2.6.2.1 Было выражено общее согласие с тем, что увеличение числа различных налогов и пошлин, взимаемых с международного воздушного транспорта, имеет негативные экономические последствия для устойчивого развития воздушного транспорта и защиты интересов потребителя. Конференция выразила обеспокоенность по поводу того, что увеличение числа налогов выходит за рамки нынешней политики ИКАО в отношении налогообложения в области международного воздушного транспорта, содержащейся в документе Дос 8632 *"Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта"*.

2.6.2.2 Конференция подтвердила, что политика ИКАО по вопросу налогообложения, изложенная в документе Дос 8632, сохраняет свою актуальность и что ИКАО следует активно способствовать ее применению. Она также признала целесообразность использования государствами в двусторонних соглашениях факультативного нормативного положения, предложенного Секретариатом в отношении налогов на продажу или использование услуг международного воздушного транспорта.

2.6.2.3 Было выражено мнение о том, что государства обладают суверенитетом в вопросах налогообложения, что правительствам следует проявлять гибкость в отношении получения доходов от налогообложения в соответствии с их экономическим положением, и что воздушный транспорт не должен освобождаться от налогообложения.

2.6.2.4 Было также выражено мнение о том, что все применяемые налоги должны быть справедливыми, объективными и недискриминационными и что государствам следует воздерживаться от взимания налогов в случаях, когда это может привести к искажениям рыночного равновесия. Кроме того, было выражено мнение о том, что налоги препятствуют получению доходов, которые могли бы использоваться для совершенствования авиатранспортной системы.

2.6.2.5 Была выражена общая поддержка деятельности ИКАО, осуществляемой совместно с соответствующими организациями, по оценке экономического воздействия налогов, которыми облагаются воздушные перевозчики и отрасль. Однако было высказано мнение о том, что степень такого воздействия должны определять государства.

### 2.6.3 Выводы

2.6.3.1 В результате рассмотрения документации и последующего обсуждения вопросов налогообложения в области международного воздушного транспорта в соответствии с пунктом 2.6 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) в последние годы отрасль воздушного транспорта стала свидетелем роста числа различных типов налогов и сборов, и, вероятно, в предстоящие годы ситуация ухудшится. Данная тенденция на фоне отсутствия прозрачности и наличия дискриминационных мер в отношении воздушного транспорта по сравнению с другими видами транспорта вызывает серьезную обеспокоенность отрасли и будет иметь негативные последствия для устойчивого развития воздушного транспорта, в конечном итоге негативно сказываясь на развитии национальной экономики;
- b) невзирая на политические и финансовые трудности, с которыми сталкиваются многие государства, и оказываемое в этой связи давление на регулирующие органы, эксплуатантов аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания, с тем чтобы согласиться на переориентацию налогообложения, директивным органам и национальным правительствам рекомендуется рассмотреть меры, позволяющие улучшить ситуацию;
- c) ИКАО сформулировала четкую политику в области налогообложения и сборов с пользователей, которая сохраняет свою актуальность. Следует призвать государства применять эту политику в их регламентирующей практике в соответствии с добавлениями E и F резолюции A37-20 Ассамблеи. ИКАО следует продолжать принимать необходимые меры по повышению уровня информированности государств о своей политике в области налогообложения и сборов с пользователей и более активно настаивать на ее применении.

2.6.3.2 Конференция отметила, что государствам следует рассмотреть нижеуказанное нормативное положение, подлежащее включению в статью о налогообложении Типового соглашения о воздушном сообщении (ТСВС), в качестве варианта для использования по своему усмотрению в соглашениях о воздушном сообщении:

*"...Каждая сторона берет на себя обязательство сократить, насколько это возможно, и принять планы с целью устранить, как можно скорее в зависимости от экономических условий, все виды налогов на продажу или использование услуг международного воздушного транспорта, включая такие налоги на услуги, которые не требуются для международной гражданской авиации или которые могут быть дискриминационными по отношению к ней".*

2.6.3.3 Данное положение может использоваться государствами по своему усмотрению. Государства могут предпочесть использовать это положение в меморандуме о взаимопонимании или в меморандуме о сотрудничестве. Это будет отражено в пояснительных примечаниях к положению для включения в статью ТСВС о налогообложении.

#### 2.6.4 Рекомендации

##### **Рекомендация 2.6/1. Налоги и другие сборы, взимаемые с международного воздушного транспорта**

##### **Конференция рекомендует:**

- a) 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;
  - b) государствам следует избегать двойного налогообложения в сфере воздушного транспорта;
  - c) ИКАО следует продолжать предпринимать необходимые меры по повышению уровня информированности государств о своей политике в области налогообложения и более активно настаивать на ее применении;
  - d) 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.
-

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

**Пункт 2.7 повестки дня. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания**

*Примечание. В рамках этого пункта повестки дня Конференция рассмотрела три вопроса: а) модернизация авиационной системы; б) финансирование функций контроля и с) управление инфраструктурой.*

**а) Модернизация авиационной системы**

**2.7.1 Документация**

2.7.1.1 Конференция рассмотрела пункт 2.7 а) повестки дня на основе следующих рабочих документов: WP/19 и WP/21 (Секретариат), WP/52 (представлен Ирландией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)), WP/101 (государства – члены Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)), WP/88 (Международный совет аэропортов (МСА)), WP/74 (Международный совет аэропортов (МСА), Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) и Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)).

**2.7.2 Рассмотрение вопроса**

2.7.2.1 Рабочие документы Секретариата по модернизации авиационной системы нашли общую поддержку. Конференция считала важными нынешнюю политику и инструктивный материал ИКАО в отношении сборов, в том числе по финансированию аэропортовых и аэронавигационных служб за счет сборов пользователей. Многие государства полагали, что следует разработать дополнительный инструктивный материал, касающийся финансирования блочной модернизации аэронавигационного обслуживания (ASBU). Другие государства не видели необходимости в разработке дополнительного инструктивного материала, поскольку считали работу над новым руководством по финансированию авиатранспортной системы преждевременной и излишней. Кроме того, было отмечено, что создание нового руководства с целью дополнения существующего инструктивного материала, вероятно, будет непродуктивным и может помешать усилиям ИКАО по содействию применению основных принципов финансирования, содержащихся в существующем инструктивном материале.

2.7.2.2 Было отмечено, что будущая аэронавигационная система будет сложной и весьма дорогостоящей и что имеется необходимость в разработке новых механизмов финансирования. Была поддержана идея проведения работы над системами экономического стимулирования, концепциями "лучше оборудован – лучше обслужен" и "имеешь наибольшие возможности – лучше обслужен" и подходами на основе показателей эффективности с точки зрения "от перрона до перрона". Некоторые государства полагали, что ИКАО следует разработать новый инструктивный материал по таким вопросам, а другие считали, что сначала следует оценить значение недавно обновленного инструктивного материала, содержащегося в документе "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" (Дос 9082) и в следующем пятом издании *Руководства по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Дос 9161).

2.7.2.3 Достигнут консенсус относительно необходимости создания многодисциплинарной рабочей группы, в состав которой войдут специалисты ИКАО, представители государств и других заинтересованных сторон, в целях дальнейшего рассмотрения этих вопросов. Было предложено, чтобы данная рабочая группа сначала определила параметры и сформулировала определения, например, политики в отношении приоритетов обслуживания, и установила эффективность этой политики. Затем рабочая группа могла бы рассмотреть вопрос о том, как эта политика может применяться на практике и, наконец, как ее можно отразить в существующих принципах и в прочем инструктивном материале ИКАО. Рабочая группа могла бы представить свои выводы Группе экспертов по экономике аэропортов (АЕР) и Группе экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (АНСЕП) с целью определить, можно ли и как можно изменить существующий инструктивный материал для отражения в нем выводов рабочей группы. Наконец, была отмечена необходимость определить, согласуется ли такая практика с политикой ИКАО, касающейся недопущения дискриминации.

### 2.7.3 Выводы

2.7.3.1 В результате рассмотрения документации и состоявшейся дискуссии по вопросам модернизации авиационной системы Конференция сделала следующие выводы:

- a) политика и инструктивный материал ИКАО по вопросам финансирования аэропортовой инфраструктуры посредством взимания аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, посредством предварительного финансирования проектов и посредством распределения расходов на глобальную аэронавигационную спутниковую систему (GNSS) по-прежнему актуальны;
- b) значение недавно обновленных принципов и инструктивного материала ИКАО, содержащихся в документе *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Doc 9082) и в *Руководстве по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Doc 9161), следует оценить в контексте модернизации авиатранспортной системы;
- c) следует создать многодисциплинарную рабочую группу для рассмотрения экономических и эксплуатационных проблем, связанных, в частности, с модернизацией аэронавигационного обслуживания и с финансированием авиатранспортной системы в целом.

### 2.7.4 Рекомендации

#### **Рекомендация 2.7/1. Модернизация авиатранспортной системы**

##### **Конференция рекомендует:**

- a) 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;

- b) 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);
- c) 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.

## **b) Финансирование функций контроля**

### **2.7.5 Документация**

2.7.5.1 Конференция рассмотрела пункт 2.7 b) повестки дня на основе следующих рабочих документов: WP/7 (Секретариат) и WP/76 (Бангладеш).

2.7.5.2 Конференция также приняла к сведению следующий информационный документ: IP/12 (представлен Ирландией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и Европейской организацией по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ)).

### **2.7.6 Рассмотрение вопроса**

2.7.6.1 Многие государства считали, что содержащихся в политике ИКАО в отношении сборов (Дос 9082) положений, касающихся функций контроля (в сфере безопасности полетов, авиационной безопасности и экономического надзора), вполне достаточно. Другие государства высказали мнение о том, что существующие положения политики ИКАО касаются только аэропортов и аэронавигационного обслуживания, а не финансирования функций контроля на государственном или региональном уровне. Поэтому было предложено, чтобы ИКАО разработала дополнительный инструктивный материал, касающийся сборов за осуществление функций контроля на государственном и региональном уровнях, с учетом того, чтобы эти сборы не дублировали сборы, которые уже взимаются на уровне аэропортов или аэронавигационных служб.

2.7.6.2 Участникам Конференции напомнили о дискуссии, состоявшейся на 37-й сессии Ассамблеи ИКАО по вопросу "сборов за безопасность полетов", и было отмечено, что эти сборы должны взиматься в соответствии с существующей политикой ИКАО в отношении сборов.

2.7.6.3 На Конференции было в полном объеме рассмотрено предложение установить взимаемый с пассажиров сбор за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности в размере 5 долл. США, который взимался бы ИАТА и находился в распоряжении Управления технического сотрудничества ИКАО. Тем не менее было сочтено, что это предложение

противоречит ключевым принципам ИКАО в отношении взимания сборов, касающимся увязки с расходами, транспарентности, недопущения дискриминации и проведения консультаций с пользователями. Отмечалось, что рентабельность функций контроля можно было бы обеспечить на основе регионального подхода (например, путем создания региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов/авиационной безопасности и участия в ней).

### 2.7.7 Выводы

- a) функции контроля за обеспечением безопасности полетов, авиационной безопасности и экономического надзора относятся к сфере ответственности государств. Для финансирования этих функций государства могут принять решение об использовании государственных фондов или введении сборов. В действительности для некоторых государств с ограниченными финансовыми ресурсами не всегда возможно или практически осуществимо государственное финансирование этих функций;
- b) разработанный ИКАО инструктивный материал по вопросу финансирования функций контроля на уровне аэропортов/поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) по-прежнему остается актуальным и должен постоянно обновляться, с тем чтобы государства использовали его по мере потребности. На основе политики ИКАО в отношении сборов, изложенной в документе *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Doc 9082), был разработан дополнительный инструктивный материал по вопросу финансирования функций контроля в сфере безопасности полетов на региональном уровне за счет поступлений от сборов. Тем не менее, учитывая проблемы, связанные с финансированием функций контроля на государственном и региональном уровнях, политику и инструктивный материал ИКАО следует доработать;
- c) предложение о введении взимаемого с пассажиров сбора на финансирование деятельности по контролю в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности не соответствует политике ИКАО в отношении сборов, в частности положениям в отношении обеспечения увязки предлагаемых сборов с расходами, транспарентности, недопущения дискриминации и проведения консультаций с пользователями.

### 2.7.8 Рекомендации

#### Рекомендация 2.7/2. Финансирование функций контроля

##### Конференция рекомендует:

- 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;

- б) 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 *Политики ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Дос 9082)), принимая во внимание различные ситуации, с которыми сталкиваются разные государства.

### с) *Управление инфраструктурой*

#### 2.7.9 *Документация*

2.7.9.1 Конференция рассмотрела пункт 2.7 с) на основе следующих рабочих документов: WP/6 и WP/9 (Секретариат), WP/92 (Республика Корея), WP/88 (Международный совет аэропортов (МСА)), WP/71, WP/72 и WP/73 (Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО)) и WP/99 (Международная федерация транспортников (МФТ)).

2.7.9.2 Конференция также приняла к сведению следующие информационные документы: IP/2 (Секретариат), IP/18 (Бразилия) и IP/16 (Индонезия).

#### 2.7.10 *Рассмотрение вопроса*

2.7.10.1 Конференция поддержала рабочие документы Секретариата по управлению инфраструктурой и признала преимущества создания автономных структур для эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб. Образовался консенсус в отношении положительного влияния, которое оказывают на управление аэропортами и аэронавигационными службами добросовестная управленческая практика и полноценные, регулярные и взаимовыгодные консультации между поставщиками и пользователями услуг. Было высказано мнение о том, что к консультациям следует привлекать все заинтересованные стороны, включая профсоюзы.

2.7.10.2 Были приняты к сведению результаты двух проведенных ИКАО обзоров по вопросу выполнения рекомендаций Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (СЕАНС), и ИКАО было поручено продолжать собирать с государств информацию об уровне реализации политики в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание и публиковать и регулярно обновлять эту информацию путем выпуска дополнения к документу Дос 9082, а также следить за изменениями в сфере коммерциализации и приватизации аэропортов и ПАНО.

2.7.10.3 Конференция отметила, что "неавиационные" доходы имеют большое значение для финансовой стабильности аэропортов и что большинство аэропортов по всем мире терпит убытки, причем большинство аэропортов, обслуживающих менее одного миллиона пассажиров, в целом убыточны.

2.7.10.4 Было выдвинуто предложение не требовать, чтобы аэропорты использовали неавиационные доходы для сокращения сборов по принципу "единой кассы" и позволить аэропортам направлять неавиационные поступления на финансирование будущих инвестиций. Это предложение было поддержано несколькими государствами, в том время как другие государства придерживались мнения о том, что политика ИКАО в отношении сборов в документе Дос 9082

обеспечивает достаточную гибкость, позволяющую государствам самим выбирать, следует ли аэропорту работать по принципу "единой кассы", "двойной кассы" или "гибридной кассы". Согласно другому предложению, представленному на рассмотрение Конференции, экономический контроль за деятельностью аэропортов следует сводить к минимуму. Было высказано мнение о том, что государствам следует обеспечивать сбалансированный учет интересов поставщиков и пользователей услуг за счет экономического надзора, который должен использоваться для защиты интересов конечных пользователей.

2.7.10.5 Наконец, Конференция рекомендовала ИКАО продолжать добиваться повсеместной осведомленности и информированности о своей политике в отношении сборов с пользователей и прочем инструктивном материале.

## 2.7.11 Выводы

2.7.11.1 В результате рассмотрения документации и состоявшейся дискуссии Конференция сделала следующие выводы:

- a) накопленный во всем мире опыт показывает, что там, где аэропорты и поставщики аэронавигационного обслуживания (ПАНО) эксплуатируются автономными структурами, в целом наблюдается улучшение финансового положения и повышение управленческой эффективности и что добросовестная управленческая практика и использование контрольных показателей способствовали росту эффективности, и частный сектор играет исключительно важную роль в развитии аэропортовой и аэронавигационной инфраструктуры во всем мире;
- b) как подтверждается результатами проведенных ИКАО двух исследований, рекомендации Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS) 2008 года выполняются в большинстве государств, ответивших на вопросники; однако уровень выполнения некоторых конкретных рекомендаций необходимо повысить;
- c) неавиационные доходы имеют исключительно важное значение для финансовой устойчивости аэропортов во всем мире;
- d) содержащаяся в документе *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Doc 9082) политика ИКАО в отношении сборов обеспечивает государствам достаточную гибкость в решении вопроса о том, должен ли аэропорт работать по принципу "единой кассы", "двойной кассы" или "гибридной кассы";
- e) для того чтобы отношения и консультации с пользователями были взаимовыгодными, следует придерживаться фундаментальных принципов, процессов и механизмов, а в качестве справочного документа может служить Справочник по управлению взаимоотношениями с клиентами Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО).

---

## 2.7.12 Рекомендации

### Рекомендация 2.7/3. Управление инфраструктурой

#### Конференция рекомендует:

- a) 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 (CEANS);
  - b) государствам следует содействовать повышению качества аэронавигационного обслуживания на базе добросовестной управленческой практики;
  - c) 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;
  - d) 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.
- — — — —

- 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)).

2.8.1.2 Кроме того, Конференция приняла 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 за их деятельностью, 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 рекомендуется 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 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;
  - g) ИКАО следует установить приоритеты своей будущей работы в области экономического регулирования деятельности воздушного транспорта на основе рекомендаций Конференции.
-

**Вступительная речь Президента Совета  
Международной организации гражданской авиации (ИКАО)  
г-на Роберта Кобе Гонсалеса  
на заседании, посвященном открытию  
Шестой Всемирной авиатранспортной конференции**

**(Монреаль, 18 марта 2013 года)**

От имени Совета и Генерального секретаря ИКАО я с удовольствием приветствую вас на Шестой Всемирной авиатранспортной конференции.

Авиатранспортная конференция созывается приблизительно один раз в десять лет. Ее цель заключается в обновлении долгосрочной политики ИКАО в сфере развития международной гражданской авиации. На Пятой Конференции в 2003 году в фокусе нашего внимания была либерализация. В этом году мы делаем огромный шаг вперед и рассматриваем в целом вопрос устойчивости развития воздушного транспорта.

Под устойчивостью мы имеем в виду безопасное и не наносящее вред окружающей среде выполнение операций в сфере пассажирских и грузовых перевозок, дающих возможность авиакомпаниям, аэропортам, поставщикам аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и другим партнерам по стоимостной цепочке воздушного транспорта надеяться на получение разумной прибыли. Это также означает поддержку конкурентоспособных экономик и содействие сбалансированному региональному развитию.

По первым трем категориям мы достигли успехов. Авиация как никогда прежде безопасна, причем 2012 год стал самым безопасным годом в истории с точки зрения количества погибших. Уровень авиационной безопасности также как никогда высок благодаря многим ценным выводам, сделанным по следам событий 11 сентября 2001 года. Современные воздушные суда существенно менее шумны и более экономичны, чем их предшественники. В этих областях мы привержены дальнейшим усовершенствованиям, опираясь на эти достигнутые результаты.

Меньших успехов мы добились в области упрощения формальностей и роста прибыльности сектора.

Сегодня авиация обеспечивает работой 60 млн человек во всем мире, генерирует более 2 трлн долл. в сфере экономической деятельности и перевозит ежегодно более половины от 1 млрд международных туристов. Как никогда прежде воздушный транспорт является одним из важных движителей экономического, социального и культурного развития во всем мире. И прогнозы говорят о том, что рост продолжится.

Согласно долгосрочным прогнозам ИКАО объем регулярных перевозок к 2030 году более чем удвоится с 2,9 млрд пассажиров в прошлом году до более 6 млрд. За тот же период количество отправок также должно удвоиться с 30 до 60 млн в год. В сфере грузовых перевозок общая доля по стоимости товаров, перевезенных воздушным транспортом, составляет 35 % в общем объеме мировой торговли, а по объему – 0,5 %, и ожидается, что эта тенденция продолжится и в будущем.

Потенциальные выгоды от роста грандиозны, но есть большие шансы, что они не будут в полной мере реализованы, если нами не будут созданы необходимые условия для возникновения рациональной с экономической точки зрения глобальной авиатранспортной системы, учитывающей интересы всех партнеров.

Это определяет нашу главную задачу на следующие пять дней, которая заключается в выработке фактически реализуемых и конкретных рекомендаций по адаптации глобальной нормативно-правовой базы к реалиям XXI века.

Одним из критически важных вопросов, которые мы будем рассматривать, является вопрос доступа к рынкам. Он имеет основополагающее значение для эффективной глобальной системы воздушного транспорта, тем не менее в настоящее время его решение в высшей степени затруднено. Мы должны реагировать на настойчивые просьбы о предоставлении больших свобод для отрасли и о развитии многостороннего подхода, который в конечном итоге заменит преобладающую ныне двустороннюю систему.

С этим вопросом связана не менее насущная проблема владения авиаперевозчиками и контроля над ними. Требуется более гибкие правила назначения и уполномочивания авиакомпаний, иностранного инвестирования в национальные авиакомпании и доступа авиакомпаний к международным рынкам капитала.

Нам необходимо предложить меры для поддержки финансового благополучия отрасли воздушного транспорта. Например, для достижения устойчивого развития необходимо свести к минимуму или устранить различия в прибыльности между авиаперевозчиками и другими партнерами в рамках стоимостной цепочки воздушного транспорта.

В то же время растущая конкуренция между авиакомпаниями и альянсами авиакомпаний наряду с увеличивающейся концентрацией на некоторых рынках вызывают обеспокоенность с точки зрения добросовестной конкуренции. И по мере распространения либерализации во всем мире будут по-прежнему требоваться гарантии, способствующие устойчивому и эффективному присутствию на глобальном рынке всех государств, особенно развивающихся стран.

Давайте не забывать и о пассажире. Вопросам защиты интересов потребителей сегодня уделяется больше внимания во многих районах мира, но общемировые правила при этом отсутствуют. Если говорить о транспарантности цен, то как нам поощрять сведение национальных или региональных механизмов в одну международную модель?

Еще одним получившим широкое распространение и сложным препятствием на пути к устойчивости является налогообложение. Государства все более в широких масштабах облагают налогами и сборами поставщиков и пользователей авиатранспортных услуг. Для этого могут быть достаточные основания, однако они все-таки отрицательно сказываются на росте авиаперевозок.

В аэропорты и аэронавигационную инфраструктуру вкладываются огромные средства. Во многих случаях это делается с привлечением частного сектора, что вызывает ряд серьезных вопросов в части управления, включая обязанности государств по Чикагской конвенции.

Как видите, сложились условия для того, что, как я себе представляю, будет равнозначно фундаментальному переосмыслению нашей глобальной нормативной базы.

По моему мнению, мы должны начать с преамбулы Чикагской конвенции. В ней содержится четкая ссылка на достижение государствами согласия относительно определенных принципов и мер с тем, чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично.

Это является исключительно ясным, всеобъемлющим и провидческим описанием устойчиво развивающегося воздушного транспорта.

В статье 44 Конвенции указывается направление для достижения устойчивости. В число определенных там задач ИКАО входят:

- a) удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте;
- b) предотвращать экономические потери, вызванные неразумной конкуренцией;
- c) обеспечивать полное уважение прав Договаривающихся государств и справедливые для каждого Договаривающегося государства возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении.

Хотя смысл этих слов, написанных почти 69 лет назад, остается неизменным, мир, в котором мы живем, претерпел глубокие и необратимые изменения. Сегодня в условиях глобализации экономики и торговли мы как регулирующий орган обязаны ставить под сомнение любую устаревшую позицию или идею, которая мешает нам создать жизнеспособный в эксплуатационном и финансовом отношении авиационный сектор.

ИКАО уже предприняла ряд важных шагов в этом направлении. Недавно Совет утвердил новое программное заявление Организации, которое гласит *"Достижение устойчивого развития глобальной системы гражданской авиации"*.

Совет также утвердил новую стратегическую цель, озаглавленную *"Экономическое развитие воздушного транспорта: содействовать созданию рациональной и экономически жизнеспособной системы гражданской авиации"*. Она сосредоточивает наши усилия и ресурсы на разработке основных принципов и инструктивного материала по регулированию воздушного транспорта, управлению инфраструктурой и экономическим аспектам авиационной деятельности, включая защиту интересов потребителей, налогообложение, добросовестную конкуренцию и сборы с пользователей. Это включает также облегчение доступа к финансовым средствам на развитие авиационной инфраструктуры и финансирование авиатранспортной системы, а также на деятельность по экономическому регулированию и надзору.

Прежде чем я закончу, я хотел бы особо остановиться на следующем вопросе. С годами на авиатранспортных конференциях, подобных нашей, вырабатывались применимые на практике и всеобъемлющие основные принципы и инструктивные указания для государств по экономическому регулированию международного воздушного транспорта. Однако по какой-то причине они не применяются столь широко, как это предусматривается. Меня это беспокоит.

Связано ли это с тем, что они не носят обязательного характера? Происходит ли это потому, что они недостаточно хорошо обеспечиваются информационно и продвигаются? Или же нам требуются более оптимальные средства для повышения их эффективности?

Я хотел бы, чтобы вы поразмышляли над этими вопросами и предложениями. Я хочу услышать предложения, которые будут поощрять включение государствами принципов политики и инструктивных материалов ИКАО в свое национальное законодательство, правила и нормативные положения, а также соглашения о воздушном сообщении. Это значительно повысит эффективность вашей работы здесь.

Мы располагаем одной неделей на преобразование глобальной нормативной базы. У нас есть пять дней на формулирование для следующей сессии Ассамблеи ИКАО в сентябре 2013 года набора рекомендаций, которые могут изменить будущее направление развития международной гражданской авиации на десятилетия вперед.

Такая возможность выпадает на долю весьма небольшого круга людей в течение жизни. То, как далеко мы продвинемся на этом пути, зависит от всех присутствующих в этом зале, от нашей приверженности изменениям и от нашего активного участия в дискуссиях.

Прежде всего, нам не следует забывать о том, для кого мы это делаем. Мы это делаем для жителей земли, которые прямо или косвенно оплачивают предоставляемые нами услуги, покупая билеты или платя налоги. Мы обязаны укрепить их доверие к нам.

В духе международного сотрудничества мы в ИКАО работаем в тесном взаимодействии с нашими обычными партнерами, включая международные организации, региональные комиссии и отрасль в целом, особенно с Всемирной таможенной организацией по вопросам грузовых перевозок и с Всемирной туристской организацией по вопросам туризма.

Теперь мне доставляет большое удовольствие предоставить слово моему близкому другу генеральному секретарю Всемирной туристской организации д-ру Талебу Рифаи.

-----

**Выступление Генерального секретаря  
Всемирной туристской организации (ЮНВТО) г-на Т. Рифан  
на заседании, посвященном открытию  
Шестой Всемирной авиатранспортной конференции**

**(Монреаль, 18 марта 2013 года)**

Спасибо, господин Президент, за предоставленную мне возможность обратиться к этой авторитетной аудитории в преддверии столь важных дискуссий по фундаментальным вопросам политики в области международного воздушного транспорта.

Я осознаю и высоко ценю данную мне привилегию и искренне верю, что это отражает растущее признание тесной естественной связи между воздушным транспортом и туризмом.

Это также является выражением растущей необходимости выхода за пределы секторальных границ, и тесного сотрудничества. Это, господин Президент, единственный путь продвижения вперед, если мы хотим обеспечить, чтобы воздушный транспорт и туризм играли свою роль в создании основ более устойчивого общества на всех ее трех основных опорах – социальной, экономической и экологической.

Уважаемые друзья!

ИКАО и ЮНВТО, родственные утверждения в системе Организации Объединенных Наций, являются глобальными межправительственными органами, отвечающими, соответственно, за авиацию и туризм. Как таковые мы обязаны подавать пример и указывать путь к более тесному и более эффективному сотрудничеству на всех уровнях.

Я признателен моему хорошему другу Генеральному секретарю Раймону Бенжамену и директору Авиатранспортного управления ИКАО господину Бубакару Джибо за понимание необходимости тесного сотрудничества между ИКАО и ЮНВТО и за принятие весьма важных мер, направленных на то, чтобы сделать это сотрудничество возможным.

Это, дорогие друзья, по-моему является решающим моментом, который может поставить воздушный транспорт и туризм на путь сближения политики по вопросам, представляющим общий интерес, с обеспечением существенных взаимных выгод.

Авиация и туризм. Двигатели экономического роста и устойчивого развития

В 2012 году впервые было зарегистрировано более 1 млрд международных туристов во всем мире, совершивших поездки на протяжении одного года. Более половины из этого числа туристов прибыли в свои пункты назначения на самолете, причем применительно к отдаленным пунктам эта доля гораздо выше, особенно в развивающихся государствах, не имеющих выхода к морю, и островных развивающихся государствах.

Поездки этих туристов привели к экспортным поступлениям для посещенных ими стран в размере 1,3 трлн долл. США, что составляет примерно 6 % мирового экспорта товаров и услуг или 30 % экспорта одних услуг.

Многие не знают, что туризм включает в себя как деловые, так и личные поездки, означает создание рабочих мест (1 на 11 рабочих мест во всем мире), предоставление коммерческих возможностей небольшим и средним предприятиям, возрождение городских и сельских районов и, при надлежащей организации, сохранение и укрепление нашего природного и культурного наследия. Самое главное, туризм означает сокращение бедности. Достаточно отметить, что во всех странах, исключенных их статуса наименее развитых стран (LDC), туризм является одним из основных видов экономической деятельности.

Туризм имеет особое значение в странах с переходной экономикой. Сегодня почти полмиллиарда международных туристов прибывает в страны с переходной или развивающейся экономикой, благодаря чему создаются и сохраняются рабочие места и обеспечивается доход наиболее нуждающимся слоям населения, и доля такого туризма, как предполагается, будет расти.

Согласно прогнозам ЮНВТО в ближайшие 20 лет в страны с переходной экономикой прибудет в два раза больше международных туристов, чем в страны с развитой экономикой (4,4 % против 2,2 %). При таких темпах страны с переходной экономикой к 2015 году опередят развитые страны с точки зрения прибытий международных туристов и к 2030 году число прибывающих к ним туристов превысит один миллиард.

Таким образом, туризм, как и авиация, является фундаментальной основой социально-экономического прогресса государств с развитой, переходной и развивающейся экономикой.

Однако развитие и распространение этого глобального явления, которое мы называем туризмом, не возможны без воздушного транспорта.

Необычайный прогресс международного туризма за последние десятилетия – с 25 млн туристов в 1950 года до свыше 1 млрд в 2012 году – в равной мере объясняется как достижениями в области воздушного транспорта, так и ростом среднего класса, растущим благосостоянием в промышленно-развитых странах и странах с переходной экономикой и силами глобализации. Подобным образом рост воздушного транспорта неразрывно связан с развитием туризма, который будет продолжаться; согласно прогнозам ЮНВТО к 2030 году количество международных туристов достигнет 1,8 млрд человек, 52 % из которых будут пребывать в пункты назначения воздушным транспортом.

#### ЮНВТО и ИКАО. Выход за отраслевые рамки

ЮНВТО тесно сотрудничает с ИКАО со времени заключения в 1978 году рабочего соглашения, которое устанавливает, что мы должны консультироваться друг с другом по вопросам, представляющим общий интерес, в целях обеспечения максимальной координации действий и во избежание дублирования усилий.

Позднее в 2010 году наше сотрудничество расширилось на основе меморандума, который четко определяет различные сферы общих интересов и действий. Сегодня я хочу сказать только о трех из них, входящих в повестку дня настоящей Конференции.

Первое, связность и экономическое регулирование. Доступ посредством воздушного транспорта имеет ключевое значение как для развитых, так и для развивающихся стран и, следовательно, такое же значение имеет либерализация рынка воздушного транспорта.

Однако принцип взаимности в области воздушных сообщений в слишком многих странах по-прежнему обладает приоритетом по сравнению с оценкой более широких экономических и социальных выгод открытых рынков. Отдельные секторальные принципы в отношении воздушного транспорта и туризма приводят к фундаментальному и зачастую даже противоречивому разъединению, которое серьезно ограничивает развитие сферы путешествий и туризма и, следовательно, ее социально-экономические выгоды.

Сегодня эти существующие ограничения доступа к рынкам возрастают по отношению к туризму с существенными последствиями как для стран с крупной экономикой, так и для небольших стран с экономикой, зависящей от туризма. Для многих наиболее бедных стран всего мира туризм является или может быть их основным экспортным сектором; однако без привлекательных воздушных сообщений выгоды от туризма для этих стран остаются ограниченными.

Проведенные Всемирным банком исследования показывают, что степень связности весьма зависит от важных экономических переменных факторов, включая степень либерализации авиатранспортных рынков. Связность системы воздушных перевозок может быть улучшена посредством тщательно спланированной нормативной либерализации, охватывающей доступ к рынкам и капиталам в контексте туризма и торговли, в частности, с точки зрения более "открытого неба", снимающего ограничения в отношении владения авиаперевозчиками и контроля над ними и развивающего рамки "вне принципа двусторонних отношений".

Хотя ответственность в области регулирования возлагается на суверенные государства, ИКАО играет ведущую роль в либерализации воздушного транспорта со времени проведения в 1977 году своей 1-й Авиатранспортной конференции, предоставляя все более всесторонний инструктивный материал для осуществления прогрессивной либерализации каждым государством собственными темпами. За пять прошедших конференций произошел переход от подхода "следует ли осуществлять либерализацию" к подходу "как осуществлять либерализацию". Это дало богатый инструктивный материал, реализация которого, однако, оставляет желать лучшего.

На своем последнем совещании Исполнительный комитет ЮНВТО расценил политические ограничения в отношении связности как основное препятствие более сильному развитию туризма и определил улучшение связности и, в частности, связности системы воздушных перевозок в качестве приоритетного направления деятельности организации, подлежащей осуществлению совместно с ИКАО. В связи с этим ЮНВТО весьма заинтересована в том, чтобы дискуссии относительно рамок регулирования перешли, с соответствующими гарантиями, к принятию ясного решения "давайте осуществлять либерализацию".

Мой второй ключевой вопрос – это налоги и прочие сборы. Хотя должным образом установленные налоги и пошлины являются основным и законным инструментом налоговой политики правительств во всем мире, растет обеспокоенность по поводу увеличения числа налогов как на воздушный транспорт, так и на туризм.

Хотя отрасль естественно должна платить свою долю налогов эта тенденция может фактически причинить ущерб экономике, особенно в тех странах, которые зависят от воздушных перевозок. Во многих случаях налоги и пошлины являются явным рыночным искажением и торговым барьером, поскольку они препятствуют добросовестной конкуренции между туристическими пунктами.

Этот вопрос, как и вопрос связности, требует рассмотрения путем коллективного определения выгод от воздушного транспорта и туризма с проведением межотраслевого анализа и разработкой инструктивного материала для государств о влиянии налогов и других пошлин, и путем поиска в максимальной степени глобальных решений, обеспечивающих равное игровое поле подобное тому, которое в настоящее время используется ИКАО для решения проблемы авиационной миссии.

Третий вопрос – это защита интересов потребителей. На глобальном уровне имеется недостаток обязательных правил, регулирующих права и обязанности туристов/потребителей и организаторов туристических путешествий. ЮНВТО с участием ИКАО приступила к процессу разработки проекта международной конвенции, касающейся установленных ключевых элементов, включая положения, не имеющие обязательной силы.

ЮНВТО, естественно, не намерено заменять или дублировать какие-либо соответствующие нормативные рамки, уже принятые Европейским Союзом или другими международными организациями, такими как ИКАО. Этот проект должен способствовать обеспечению лучшей защиты как туристов, так и поставщиков туристических услуг во всем мире путем придания международного и многостороннего характера некоторым из уже существующих и эффективно функционирующих стандартов.

#### Единое коллективное видение сферы путешествий и туризма

По мере роста туризма, создающего больше рабочих мест, способствующего торговле и развитию, туризм приобретает все большее признание на национальном и международном уровнях. Это признание также все более заметно на международной сцене, где туризм приобретает новую значимость в повестке дня международного развития. Руководители стран мира, собравшиеся на двух крупных саммитах в прошлом году (конференция Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию (Рио+20) и G20), согласились с тем, что туризм может внести важный вклад в решение многих неотложных проблем всего мира.

На Конференции Рио+20 руководители стран мира согласились с тем, что туризм может "внести существенный вклад в трех направлениях устойчивого развития, имеет тесную связь с другими секторами и может создавать удовлетворительные рабочие места и предоставлять возможности для торговли". В том же месяце руководители ведущих экономических стран мира собрались в Мексике на саммите G20 для определения глобального пути к экономическому восстановлению. В своей заключительной декларации руководители впервые за всю тринадцатилетнюю историю саммитов G20 признали "роль сектора путешествий и туризма как средство создания рабочих мест, экономического роста и развития".

Туризм является основным, бесспорно доминирующим, конечным пользователем воздушного транспорта, и туризм все в большей степени зависит от воздушного транспорта. Если мы хотим оправдать эти ожидания, туризм и воздушный транспорт должны сблизиться и работать в направлении определения единой политики в решении общих вопросов.

Дорогие друзья!

Несмотря на прогресс последних лет туризм, как и воздушный транспорт, часто не в полной мере признается как ценный инструмент обеспечения социально-экономических выгод, и, следовательно, подвергается воздействию политики, которая существенно ограничивает его возможности устойчивого роста.

---

Единая позиция относительно выгод связности и либерализации, необоснованных и вредных налогов, прав и обязательств туристов/потребителей и организаторов туристических поездок и многих других сфер, таких как упрощение формальностей по выдаче виз или смягчение последствий изменения климата, сделают наши аргументы более убедительными.

Обеспечение координаций действий авиакомпаний, туристических пунктов и аэропортовых полномочных органов на основе соответствующих правительственных директив на национальном уровне и на основе совместной деятельности ЮНВТО и ИКАО на глобальном уровне, поможет нам в позиционировании сектора путешествий и туризма как стратегически важного сектора, в котором воздушный транспорт является его ядром.

ЮНВТО полностью привержена новым направлениям более тесного сотрудничества и коллективных действий туризма и международного транспорта на международном уровне.

Эта Конференция может сыграть важнейшую роль в том, чтобы упомянутый мной решающий момент произошел, и я верю, что вы разделяете со мной это чувство.

Желаю вам успешного проведения ваших дискуссий в течение ближайших пяти дней и заверяю вас в готовности работать вместе с вами в обеспечении нашей роли в том, что мы хотим сделать лучшим будущим для всех.

Спасибо.

-----

**Выступление председателя Aviатранспортного комитета (АТС)  
г-жи К. Маколей  
на заседании, посвященном открытию  
Шестой Всемирной авиатранспортной конференции  
(Монреаль, 18 марта 2013 года)**

Как председатель Aviатранспортного комитета имею честь и удовольствие присоединиться к словам Президента Совета и приветствовать вас в Монреале на Шестой Всемирной авиатранспортной конференции.

Я разделяю мнение г-на Кобе относительно того, что данная Aviатранспортная конференция ИКАО предоставляет нам уникальную возможность преобразовать глобальную регулятивную систему. Планирование устойчивого развития воздушного транспорта является огромной и сложной задачей, для выполнения которой от всех присутствующих в этом зале потребуется применить мудрый подход, профессиональные знания и проявить добрую волю.

Само присутствие здесь вас – представителей 131 государства и 39 международных организаций – свидетельствует о том, что вы привержены делу создания регулятивной среды, которая позволит нам обеспечить на будущие годы безопасные, регулярные, эффективные и экономичные воздушные перевозки. Такая крайне необходимая модернизация также будет отвечать растущему спросу пользователей в условиях динамично развивающегося мирового рынка.

Демонстрируя свою приверженность данному процессу, ИКАО тщательно подготовилась к этому совещанию высокого уровня. Почти год ИКАО вела глобальный диалог с мировым авиационным сообществом, с тем чтобы получить полное представление об основных вопросах и проблемах государств, отрасли и пользователей.

В апреле 2012 года Организация провела международный симпозиум по воздушному транспорту, на котором были рассмотрены препятствия на пути к устойчивому развитию воздушного транспорта. Этот интерактивный форум положил начало разработке предварительных стратегий, которые прошли апробацию и дальнейшую доработку в ходе шести региональных семинаров и двух совещаний. Указанные мероприятия предназначались как для государств, так и для отрасли, и были проведены в начале июля прошлого года в Рабате, Буэнос-Айресе, Мартинике, Сенегале, Париже, Оттаве, Вашингтоне и наконец в январе этого года в Гонконге.

Результаты этих исследовательских мероприятий были весьма существенны и поучительны. Различные, представленные позиции и точки зрения способствовали окончательной доработке документов и презентаций, которые лягут в основу наших дискуссий на этой неделе по конкретным принципиальным предложениям, все из которых призваны обеспечить долговременное устойчивое и экономичное развитие мировой авиатранспортной системы.

Заключительным элементом нашей подготовительной работы явился состоявшийся вчера перед началом Конференции симпозиум, на котором присутствовали многие из вас. Лично я считаю, что он стимулировал рассмотрение принципиальных подходов всех заинтересованных сторон к разработке политики, направленной на устойчивое развитие всех звеньев

авиатранспортной системы. Мы хотели, чтобы участники высказывались откровенно, конструктивно и стимулировали дискуссию. В этом плане нам это удалось.

Пользуясь данной возможностью, я благодарю членов дискуссионных групп и председателей за то, что они заставили нас отказаться от привычных позиций и рассмотреть новые способы оценки устаревающих реальностей. Именно это имел в виду Президент, когда несколько минут тому назад он призвал нас мыслить и действовать в соответствии с реальностями XXI века.

Когда я думаю об изменении нашей точки зрения, воображение рисует яркую картину. Что мы видели на карте мира, когда была создана ИКАО в 1944 году? Географические и политические границы. Это складывалось веками, и мы формировали нашу точку зрения под влиянием этой концепции мира. Когда мы увидели первую фотографию Земли, сделанную из космоса, политические границы исчезли. Мы увидели голубую планету в совершенно новом свете. Возможно космонавты лучше понимали, что имел в виду американский философ и изобретатель Бакминстер Фуллер, когда он назвал нашу планету космическим кораблем "Земля", в котором нет пассажиров, а только экипаж. Каждый из нас должен внести свой вклад для обеспечения его полета.

Меня воодушевляет тот факт, что воздушный транспорт последовательно на протяжении многих лет демонстрирует свою жизнеспособность перед лицом серьезных и кажущихся непреодолимыми проблем. Многие из нас помнят ужасающие последствия первого нефтяного кризиса в середине 70-х годов, глубокую рецессию начала 90-х годов, азиатский кризис в 1997 году, террористические акты в США 11 сентября 2001 года, эпидемию тяжелого острого респираторного синдрома (ТОРС) в 2003 году и мировой финансовый кризис 2008–2009 годов, и этот перечень можно было бы продолжить.

В условиях этих тяжелых испытаний мировой воздушный транспорт не только выстоял, но и зарегистрировал дальнейший рост. На самом деле, после 1977 года объем перевозок увеличился вдвое каждые 15 лет. Такой рост свидетельствует о том, какое принципиальное значение имеет процветающий авиатранспортный сектор не только для экономического благосостояния, но и для экономического подъема и развития.

В заключение я хотел бы подчеркнуть важность итогов данной Конференции для Авиатранспортного комитета, председателем которого я имею честь быть. На протяжении будущих месяцев наша программа работы будет акцентирована на роли ИКАО в содействии устойчивому и экономичному развитию воздушного транспорта в соответствии с недавно принятым ИКАО программным заявлением и новыми стратегическими целями в этой области. Для этого мы должны воспользоваться результатами нового мышления и видения, что во многом будет зависеть от дискуссий и рекомендаций данной Конференции.

Дамы и господа, мы делаем общее дело, призванное обеспечить государства своевременным и всесторонним директивным инструктивным материалом и поощрять государства применять этот инструктивный материал в соответствии с их потребностями и условиями на национальной, двусторонней и многосторонней основе.

Заранее благодарю вас за ваш вклад в эту работу и желаю вам продуктивной и интересной Конференции!

-----



**Заключительное слово председателя ATConf/6****(Монреаль, 22 марта 2013 года)**

Уважаемые делегаты!

Дамы и господа!

Прежде всего, пользуясь предоставленной возможностью, мне хотелось бы выразить признательность не только за то, что вы избрали меня председателем Конференции, но и за ваше активное участие и ценный вклад в обсуждение всех вопросов, что позволило провести это совещание с большим успехом.

Участие в работе Конференции приняли более 1000 делегатов из 131 государства и 39 организаций-наблюдателей. Такой беспрецедентный уровень участия свидетельствует об актуальности этого события и его важной роли в определении перспектив развития международного воздушного транспорта.

Мне также хотелось бы поблагодарить Генерального секретаря ИКАО г-на Раймона Бенжамена и генерального секретаря Всемирной туристской организации (ЮНВТО) г-на Талеба Рифаи за проявленную ими инициативу подписать, впервые за всю историю обеих организаций, совместное заявление в области авиации и туризма, которое свидетельствует о готовности этих двух секторов в максимальной степени расширить сотрудничество.

Что прозвучало на Конференции в течение этих 5 дней?

Прозвучал призыв к ИКАО усилить ведущую роль в области экономики воздушного транспорта и регулирования в целом.

Прозвучал призыв рассматривать проблему воздушного транспорта в глобальном, комплексном и согласованном контексте.

Также прозвучал призыв к расширению и улучшению сотрудничества между заинтересованными сторонами. Прозвучал призыв к проведению диалога между всеми заинтересованными сторонами – звеньями цепи создания стоимости в области воздушного транспорта.

Но наиболее важным является призыв к изменению используемых нами подходов.

И такое изменение происходит именно сейчас.

Даже в том случае, если для достижения консенсуса по некоторым вопросам потребуется время, мы согласовали наиболее важный момент: мы можем добиться успеха лишь в том случае, если будем работать совместно.

Конференция достигла важных результатов в ряде областей.

В дальнейшей работе нам предстоит решить много сложных задач, обусловленных:

- подготовкой новых международных соглашений в области грузовых авиаперевозок, владения авиакомпаниями и осуществления контроля за их деятельностью;
- разработкой основных принципов защиты интересов потребителей;
- необходимостью согласования вопросов в области конкуренции.

Совместно мы создали основу для перемен, которая обеспечит устойчивое развитие воздушного транспорта. Такое изменение подхода предусматривает отказ от фрагментарности авиационного сообщества в пользу сообщества, для которого характерны более высокая степень интеграции, эффективности и взаимодействия. Одним из примеров такой интеграции является участие в нашей деятельности Всемирной туристской организации, что обеспечивает основу для более прочного сотрудничества и принятия отраслями туризма и воздушного транспорта совместных действий на международном уровне.

Мне хотелось бы выразить благодарность государствам и партнерам по отрасли за их согласие участвовать в разработке этой глобальной стратегии, затраченное ими время, приложенные усилия и выделенные ресурсы.

В заключение, дамы и господа, мне хотелось бы также отметить значительный вклад Секретариата ИКАО в подготовку этой Конференции и оказание помощи ее участникам, в частности хочу поблагодарить устных переводчиков, письменных переводчиков и всех других сотрудников, участвовавших в проведении этого мероприятия.

На Симпозиуме, проходившем в прошлое воскресенье накануне Конференции, было подчеркнуто, что мы являемся сообществом взаимосвязанных интересов и всегда будем им оставаться.

Желаю всем вам доброго пути, и объявляю Шестую Авиатранспортную конференцию официально закрытой.

-----

## Список участников

CD	Глава делегации
ALT	Заместитель главы делегации
ACD	Советник главы делегации
D	Делегат
COBS	Главный наблюдатель
OBS	Наблюдатель
ADV	Советник

## ГОСУДАРСТВА-ЧЛЕНЫ

## ГОСУДАРСТВА-ЧЛЕНЫ/ФАМИЛИИ/ДОЛЖНОСТЬ В ДЕЛЕГАЦИИ

<b>АВСТРАЛИЯ</b>		<b>АРГЕНТИНА</b>	
Borthwick, S.	CD	Rodríguez Grellet, A.	CD
Lucas, S.	ALT	Tamburelli, P.	CD
Macaulay, K.	ALT	De Arzuaga Pinto, H.	D
Tiede, A.H.R.	D	González, D.R.	D
Wheelens, A.J.	OBS	González, R.O.	D
Bollard, J.R.	ADV	Luongo, N.E.	D
Mallett, I.	D	Tagino, G.I.	D
<b>АВСТРИЯ</b>		<b>АРМЕНИЯ</b>	
Gehrer, S.	CD	Yegonian, A.	D
Binder, F.	ALT		
Schleifer-Heingärtner, C.	D	<b>АФГАНИСТАН</b>	
		Natiq, Y.	D
<b>АЗЕРБАЙДЖАН</b>		<b>БАНГЛАДЕШ</b>	
Guliyev, F.	CD	Chakraborty, P. K.	D
Baghirzada, E.	D	Chowdhury, K.A.	D
Habibzade, E.	D	Haque, D.M.	D
		Hussain, M.	D
<b>АЛБАНИЯ</b>		<b>БАХРЕЙН</b>	
Hyseni, H.	CD	Islam, N.	D
Bloomfield, H.	D	Shameem, M.	D
<b>АЛЖИР</b>		<b>БЕЛЬГИЯ</b>	
Ben Amara, I.	CD	Durinckx, F.	CD
Benchemam, M.	D	Fitzpatrick, D.	D
Boultif, M.S.	D	Ledur, D.	D
Kechacha, N.	D	Robert, G.	D
Laouar, A.	D		
Rimouche, N.	D		
<b>АНГОЛА</b>			
Rosas, C.	CD		
Junior Jacinto, M.	D		
Rosa, M.	D		

<b>БЕНИН</b>			<b>БУРКИНА-ФАСО</b>		
de Souza, A.J.M.	D		Ouedraogo, J.B.		CD
Houndeton, N.	D		Sawadogo, A.		ALT
Iyani, B.B.	D		Dieguimde, M.		D
			Zeba/Traore, L.		D
<b>БОЛГАРИЯ</b>			<b>БЫВШАЯ ЮГОСЛАВСКАЯ РЕСПУБЛИКА МАКЕДОНИЯ</b>		
Dimitrov, V.	CD		Mojsoski, D.		CD
Nikolova-Boteva, T.	D		Andonova, E.		D
Rachev, A.	D				
<b>БОЛИВИЯ</b>			<b>ВЕНГРИЯ</b>		
Coimbra Busch, L.	CD		Szákarmáy, I.		CD
Jacob Escalante, M.	D		Bárdos Pál, P.		D
Urrutia Plaza, J.	D		Sipos, A.		D
Vega Guzman, M.	D				
<b>БОСНИЯ И ГЕРЦЕГОВИНА</b>			<b>ВЕНЕСУЭЛА</b>		
Ratkovica, D.	CD		Blanco Carrero, D.A.		CD
Micic, M.	D		Acosta Rodríguez, J.M.		D
			Boufarelreldin, T.		ADV
			Mesa Montoya, S.		ADV
<b>БОТСВАНА</b>			<b>ВЬЕТНАМ</b>		
Thebe Tsaone, R.	CD		Vo Huy, C.		CD
Morekisi, G.	ALT		Ho Quoc, C.		D
Kebede Eyob, E.	D		Ngo Thanh, P.		D
			Pham Xuan, T.		D
			Pham Le, V.		D
<b>БРАЗИЛИЯ</b>			<b>ГАБОН</b>		
Pacheco Dos Guarany, M.	CD		Biye, E.J.D.		CD
Bertolino, A.	D		Bemengue, S.		D
Bezerra, R.	D		Ereme, R.		D
Botelho De Queiroz, J.R.	D		Mabignath, S.		D
Catanant, R.	D		Mamfoumbi, N. A.		D
Cavalcante, A.P.	D		Matsoungou, J.-P.		D
Crema, D.	D		Oyina mono, D.		D
Da Cruz, L.	D		Pambault, E.B.		D
Dalcolmo, B.	D				
De Andrade, J.	D		<b>ГАИТИ</b>		
De Macedo Rebouças, A.A.	D		Flambert, J.M.		CD
Figueiredo, R.	D		Descollines, J.D.		ALT
Jardim, P.	D		Franck, A.		D
Medeiros, N.	D				
Silva, R.	D		<b>ГАЙАНА</b>		
Taunay Filho, J.	D		Sulaman, S.		CD
Vieira, J.L.	D				
<b>БРУНЕЙ-ДАРУССАЛАМ</b>			<b>ГАМБИЯ</b>		
Lim Kee, A.	CD		Cham, B.		D
Ahmad, H.	D		Manga, E.S.		D
Dato Aminudin, Z.	D		Nyung, C.		D
Matzan, S.	D				
Suziyati, H.					

**ГАНА**

Kwame, M.V.	CD
Allotey, S.C.M.	D
Amaleboba, P.	D
Amedior, J.Q.	D
Blankson, G.K.	D
Cofie, F.	D
Hanson, A.C.	D
Hoffman, C.	D
Hugh-Tamakloe, E.B.	D
Obeng-Koranteng, K.	D
Sey, F.	D
Smith, C.P.	D
Tackie-Komme, J.	D
Valis-Akyianu, S.	D

**ГВАТЕМАЛА**

Montufar, L.O.	CD
Garzaro Mendez, R.	ACD
Menzez Solis, J.A.	D
Rosales Salaverría, H.A.	D

**ГВИНЕЯ**

Keita Elhadj, D.	CD
Cisse, O.	D
Keita, K.	D
Sow, B.	D
Thiam Sekou, O.	D

**ГВИНЕЯ-БИСАУ**

Nabiam, N.	CD
Corobum, D.A.	D

**ГЕРМАНИЯ**

Reichle, G.	CD
Goehr, A.	ACD
Bartkowski, M.	D
Grutter, R.	D
Hoppe, L.	D
Lindner, H.	D
Mendel, J-W.	D
Mildenberger, T.	D
Monning, R.	D
Schwierczinski U.	D
Wisberg, W.	D

**ГРЕЦИЯ**

Damianakis, E.	CD
Andritsou, I.	D
Vlachou, A.	D
Zarkadas, S.	D

**ГРУЗИЯ**

Latsabidze, A.	CD
Markozia, K.	D

**ДАНИЯ**

Ludvigsen, K.	CD
Larsen, K.L.	ACD
Remmer, N.	ACD
Geirhovd, R.	D
Saxe, T.	D

**ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА  
КОНГО**

Muaka Mvuzolo, H.	CD
Kanyanga Tshimanga, A.	D

**ДОМИНИКАНСКАЯ РЕСПУБЛИКА**

Rodriguez Ariza, L.	CD
Abraham, J.L.	D
Mildred Garcia, F.	D
Fernandez Zucco, A.	D
Franco, B.	D
González, A.L.	D
Jacobo, R.	D
Leroux, C.	D
Lister Marin, P.	D
Taveras, J.P.	D
Torres Robiu, J.	D
Valdez Marte, J.	D
Veras Rosario, C.A.	D
Villanueva Santiago, H.A.	D

**ЕГИПЕТ**

Elzain, S.	D
Ibrahim, A.	D
Mahmoud Abdallah, I.H.	D
Metwally, M.	D
Sherif, M.	D

**ЗИМБАБВЕ**

Muzenda, S.	ACD
Mujuru Bango, J.	D

**ИЗРАИЛЬ**

Romm, G.	CD
Don-Yehiya, I.	D
Lion, J.	D
Melchior, A.	D
Subissati, P.	D

<b>ИНДИЯ</b>			<b>ИРЛАНДИЯ</b>	
Mishra, A.	CD		Fearon, J.	CD
Bhave, Y.	D		Curran, N.	D
Dutta, S.	D		Fitzpatrick, D.	D
Harbola, A.K.	D			
Manokaran, R.	D		<b>ИСЛАНДИЯ</b>	
Seshadri, S.	D		Мааки, Р.К.	CD
Sukul, P.N.	D		Sigurdartottir, H.S.	ALT
Zaidi, N.	D		Alvarsson, K.	D
			Olafsdottir, I.	D
<b>ИНДОНЕЗИЯ</b>			<b>ИСПАНИЯ</b>	
Susantano, B.	CD		Arias, A.L.	CD
Amir, E.	D		Aguado, V.M.	ALT
Bakti, H.	D		De Castro A. B.	D
Chandra, D.A.	D		Herrero, J.	D
Demosta, N.B.	D		Maestre Moreno, I.	D
Firmantoro, D.	D			
Hardianti, M.D.	D		<b>ИТАЛИЯ</b>	
Iskandar, Y.	D		Quaranta, A.	CD
Khusnu, M.	D		Bardaro, A.	D
Kristanto, K.	D		De Laurentis, M.	D
Masri, S.	D		Giannini, G.	D
Mayrianti, C.	D		Gueli, C.	D
Murjatmodjo, D.	D		Lacriola, G.	D
Nadir, S.U.	D		Laschena, G.	D
Pamuraharjo, H.	D		Padula, E.	D
Parto, S.K.	D		Sezzi, I.	D
Pertiwi, S.	D			
Ramon, A.	D		<b>ЙЕМЕН</b>	
Ratmono, S.	D		AbdulKader, M.	CD
Samad, A.	D		Al-Sayaghi, O.A.	D
Sari, F.E.	D		Al-Soufi, M.	D
Soebagio, A.	D			
Suebu, F.	D		<b>КАБО-ВЕРДЕ</b>	
Sumiarsa, E.A.	D		Brazao Leao Monteiro, C.A.	CD
Wardhaya, T.	D		Medina Americo, F.	D
Weber, L.J.	D		Monteiro, C.	D
Wibawa, H.	D		Pinheiro Pires De, O.A.	D
Wiharsoyo, Y.	D			
<b>ИОРДАНИЯ</b>			<b>КАЗАХСТАН</b>	
Abu Hmaidan, K.A.	CD		Bekturov, S.	CD
Tarawneh, B.	D		Bekturov, A.	D
Akleh, A.	D		Kuttykadam, A.	D
<b>ИРАН (ИСЛАМСКАЯ РЕСПУБЛИКА)</b>			<b>КАМБОДЖА</b>	
Shahbazilar, H.	CD		Мао, Н.	CD
			Kunakor, S.	ACD

<b>КАМЕРУН</b>		Achapa, D.	D
Nkili, R.	CD	Adan, M.	D
Azoh-Mbi, S.	D	Arika, V.	D
Bekolo Ahandza, E.M.	D	Aroni, E.N.	D
Bobuin Bisiya, W.A.	D	Awori, M.	D
Boertien, M.	D	Bodo, N.	D
Edou Mvelle, A.R.	D	Karume, L.	D
Elessa, G.	D	Mwakio, B	D
Kamhoua, T.	D	Wakiaga, P.	D
Labarang, A.	D		
Ndum Fidelis, N.	D	<b>КИТАЙ</b>	
Ongolo Zogo, V.	D	Xia, X.	CD
Onguetou, M.P.	D	Bai, W.	D
Owona Assoumou, T.	D	Chan Weng, H.S.	D
Tankam, P.	D	Chen, M.	D
Zoa Etundi, E.	D	Ding, C.	D
		Freitas Gomes, M.C.	D
<b>КАНАДА</b>		Lam Wai, S.P.	D
Rioux, M.	CD	Lei Ka, W.N.	D
Jones, W.-A.	ALT	Li Kwok-Chu, R.	D
Allen, M.	D	Liang, N.	D
Bellem, N.	D	Ma, T.	D
Chaulk, D.	D	Nan, L.	D
Constantin, R.	D	Ng Shung, C.C.	D
Cuenco, P.	D	Shi, B.	D
Damours, R.	D	Shum, Y.-L.	D
Delisle, M.	D	Sun, Y.	D
Eamon, G.	D	Tai, F.	D
Jager, E.	D	Tsang, Y.P.	D
Kaduck, R.	D	Wu Chia, C.D.	D
Lalumiere, O.	D	Xiao, J.	D
Lee, V.	D	Xu, Q.	D
Loken, M.	D	Yang, W.	D
Mackeigan, M.	D	Zhang, Q.	D
Neubauer, F.	D		
Reble, D.	D	<b>КОЛУМБИЯ</b>	
Redah, G.	D	Sanclemente Alzate, A.	CD
Stacey, C.	D	Palomino Pineda, J.	ALT
Thachet, J.	D	Bejarano, C.	D
		Garcia, L.	D
<b>КАТАР</b>		Muñoz Gómez, A.	D
Alnoaimi, A.	CD	Mantilla Moncaleano, M.S.	D
Al-Haroon, S.	ALT	Rios Ospina, H.H.	D
Al-Hajri, M.F.	D		
Heereman, R.	ADV	<b>КОНГО</b>	
		Dzota, S.F.	CD
<b>КЕНИЯ</b>		Gassackys Ferréol, C.P.	ACD
Nabukwesi, S.	CD	Badila, M.	D
Kioko, H.	ALT	Маkaya Batchi, B.	D
		Okondza Azouangoli, H.	D

<b>КОСТА-РИКА</b>			<b>ЛИТВА</b>	
Vargas, J.	D		Veitas, V.	CD
<b>КОТ-Д'ИВУАР</b>			Danilevicius, V.	D
Coulibaly, S.	D		Zegunyté, V.	D
Silue, S.	C		<b>МАВРИКИЙ</b>	
<b>КУБА</b>			Appadu, T.	CD
Cordero Puig, A.	CD		<b>МАДАГАСКАР</b>	
Acosta Ortiz, J.	D		Razafy, R.J.	CD
Castillo De La Paz, J.F.	D		Mansour S. M.	
Nevot González, O.	D		Voahangy, R.	M
Nieves, R.	D		<b>МАЛАЙЗИЯ</b>	
Ruiz Rodriguez, Y.	D		Azharuddin, D.	CD
Vásquez González, M.	D		Ahmad, Z.	D
Vinas Valdés, N.	D		Heng, L. Y.	D
<b>КУВЕЙТ</b>			Mazlan, M.R.	D
Alzamel, N.	CD		Tay, S-H.	D
Al-Buloushi, N.	D		<b>МАЛИ</b>	
Alkoot, S.	D		Maiga, I.S.	CD
Alrajhi, A.	D		Khadidjathe, C.T.	D
<b>КЫРГЫЗСТАН</b>			Coulibaly, T.A.	D
Imanaliyevich Sultanov, K.	CD		<b>МАЛЬДИВЫ</b>	
Abdykadyrovich Nazarov, M.	D		Faizal, I.	CD
<b>ЛАОССКАЯ НАРОДНО-ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА</b>			Rasheed, A.	D
Singkham, V.	CD		<b>МАРОККО</b>	
Simphalyvong, S.	D		Lakhel, N.	CD
<b>ЛЕСОТО</b>			Boulmane, A.	D
Sesinyi, M.	CD		Khamlichi, B.	D
Dlangamandla, T.	D		Lahboubi, A.	D
Mahlatsi Mamoholi, M.	D		Mansour, M.	D
Mofubelu, P.	D		Mezhar, M.	D
Morojele, P.	D		Mohamed, M.	D
<b>ЛИВАН</b>			Moumni Hicham, A.	D
El Haiby, D.	CD		<b>МЕКСИКА</b>	
Chaouk, H.	OBS		Retana Rozano, S	CD
<b>ЛИВИЯ</b>			Chavez López, U.	D
Sayeh, M.	CD		Méndez Mayora, D.	D
Shaebelain, N.	CD		Rosas Torres, M.F.	D
Mohamed Naser, I.A.	D		Valle Álvarez, D.M.	D
Mohamed, M.	D		<b>МОЗАМБИК</b>	
			Pinto, A.	CD

**МОНГОЛИЯ**

Sengee, B.	CD
Dorj, E.	D
Ganbaatar, N.	D
Orgodol, E.	D

**НАМИБИЯ**

Simana, A.	CD
Limbo, C.	D

**НЕПАЛ**

Ghimire, S.	CD
Acharya, S.	ALT
Chitrakar, R.	D
Pokharel Rajan	D
Rawal, M.S.	D
Chhetryu, R.K.	ADV

**НИГЕР**

Amadou Seydou, Y.	CD
Aoua, B.	D
Halidou, M.	D
Ibrahima, S.	D
Madougou Ba, O.	D
Sidibé, F.	D
Yacouba, I.	D

**НИГЕРИЯ**

Maduekwe, O. U.	CD
Adegorite, O.A.	D
Ajagbe, Y.	D
Alawani, P.O.	D
Aliu, O.B.	D
Ene-Ita, A.	D
Musa, H.	D
Naibi, M.	D
Odugbesan, B.	D
Okoronkwo, P.I.	D
Osiagwu, J.	D
Ozonwanji, M.O.	D
Wariya, J.	D

**НИДЕРЛАНДЫ**

De Groene, P.	CD
De Jong, H.	D
De Jonge, W.	D
Mauritz, J.	D
Mendes de Leon, P.	D
Pel, N.	D

**НИКАРАГУА**

Salazar Sánchez, C.	CD
Aráuz Betanco, E.	ACD
Bonilla Vilchez, C.	D
Lemus Carrión, E.	D
Real Sequeira, C.	D

**НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ**

Mathews, M.	CD
Mcdonnell, N.	D
Van de Geer, S.	D
Ward, K.	D

**НОРВЕГИЯ**

Nodeland Stein, E.	CD
Aalstad, H.	D
Ek, O.	D
Geirhovd, R.	D
Hanssen, A.-K.	D
Koefoed, K.	D
Kolstad, P.	D
Ovre Tomm, A.	D
Skaar Knut, M.	D
Slettvoll, A.S.	D

**ОБЪЕДИНЕННАЯ РЕСПУБЛИКА****ТАНЗАНИЯ**

Ndemino, K.	ALT
Bokango, R.	D
Diu, J.	D
Manongi, F.J.	D
Murusuri, B.	D
Suleiman, S.	D

**ОБЪЕДИНЕННЫЕ АРАБСКИЕ****ЭМИРАТЫ**

Al Suwaidi, S.M.	CD
Bin Ghaleb, O.	ALT
Al Hamili, A.	D
Al Hosani, H.	D
Al Hosany, A.	D
Al Ketbi, M.	D
Al Khamis, A.	D
Al Qubaisi, A.M.	D
Al-Akram, M.	D
Ali Sultan Al Kaabi, R.	D
Baker, M.A.	D
Basse, C.	D
Bin Hareb Al Muhairi, L.	D

Broz, D.	D	Choi, D.	D
Bu-Thani, M.	D	Hwang Sung, Y.	D
Hooper, P.	D	Jeong, J.	D
Kaabi, A.	D	Jung Ji, Y.	D
Kankazar, S.A.	D	Kang Dae, K.	D
Kiadi, S.	D	Kang, M.	D
Nawinne, R.	D	Kim, J-I.	D
Piera Valdés, A.J.	D	Lee, G.-Y.	D
Salazar, J.C.	D	Lee, N.	D
		Lee Yeong, H.	D
<b>ПАКИСТАН</b>		Min, J.	D
Khan, M.Z.	CD	Oh, K.	D
Chachar, M.U.	D	Oh, K-I.	D
Ghayas, K.	D	Park, H-G.	D
		Park, J.	D
<b>ПАНАМА</b>		Park Won, S.	D
Vergara, I.	CD		
<b>ПАРАГВАЙ</b>		<b>РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ</b>	
Viveros de Bazan, M.L.	CD	Novgorodov, A.A.	ACD
Caballero Canisa, H.R.	D	Batalov, A.	D
Colman, H.	D	Burkot, A.	D
Torres de Rodríguez, A.	D	Khvostunkov, A.	D
Galeano Marten, J.	D	Korovkin, V.	D
Recalde, R.	D	Korsakov, A.A.	D
Rojas, A.	D	Kruglov, A.	D
		Malikova, N.	D
<b>ПЕРУ</b>		Malyshev, Y.	D
Gamarra Trujillo, R.	CD	Papoyan, A.	D
Arámbulo Juárez, R.	D	Pastukhov, V.	D
Lazo Escalante, J.E.	D	Saakyan, L.	D
Mantilla De Las Casas, P.	D	Savina, G.	D
Sotomayor Yalán, D.E.	D	Sharomova, V.	D
Vojvodic Vargas, W.M.	D	Subbotin, D.V.	D
		<b>САУДОВСКАЯ АРАВИЯ</b>	
<b>ПОЛЬША</b>		Jamjoom, M.A.	CD
Olowski, P.	CD	Alaufi, A.H.	D
Polkowska, M.	ACD	Albalawi, B.	D
Zagrajek, P.	D	Almoghraby, A.	D
		Bazhair, M.	D
<b>ПОРТУГАЛИЯ</b>		Fallatah Yarub, B.O.	D
Trinda de Santos, L.	CD	Kabli Talal M.B.	D
Demée De Brito, F.	ALT	Nadrah Essam, J.N.	D
Soares, P.	ALT		
Faleiro, M.H.	D	<b>СВАЗИЛЕНД</b>	
		Dube, S.	CD
<b>РЕСПУБЛИКА КОРЕЯ</b>		Dlamini, W.	D
Park, M.-S.	CD	Kunene, C.	D
Ahn, S.	D	Litchfield, D.	D
Bae, J.	D	Mnisi, S.	D

<b>СЕЙШЕЛЬСКИЕ ОСТРОВА</b>		Kiser, J.H.	D
Faure, G.	CD	Nezer, G.	D
Marengo, F.	ALT	Peterson, D.	D
		Podberesky, S.	D
<b>СЕНЕГАЛ</b>		Smith, E.	D
Hane, A.T.	CD	Wharff, J.	D
Dieng, M.	D	Woerth, D.	D
Sy, M.M.	D		
<b>СИНГАПУР</b>		<b>СУДАН</b>	
Yap Ong, H.	CD	Bajouri, A.	CD
Tan, M.	ALT	Abdelsadi, A.	D
Heung, E.	D	Ahmed, A.	D
Hong, L.N.	D	Ahmed, A.	D
Marican, Z.	D	Belai, H.	D
Ng, N.	D	Elbushra, G.	D
Ng, T.C.	D	Elsheikh, Y.A.	D
Ong, C.Y.	D	Mohamed, E.	D
Poh, E.	D		
Sim, M.K.	D	<b>СЬЕРРА-ЛЕОНЕ</b>	
Song, M.	D	Tarawaley, B.A.	CD
Tan, E.	D	Kamara, A.B.	D
Tay, L.	D	Rogers, E.	D
<b>СЛОВАКИЯ</b>		<b>ТАИЛАНД</b>	
Valickova, R.	CD	Jitra, S.	D
<b>СЛОВЕНИЯ</b>		<b>ТОГО</b>	
Krapez, A.	CD	Agondo, K.	D
Ferjan, K.	ALT	Dobou, K.S.	D
		Pagnou, M.	D
		Sikao, S.	D
<b>СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО</b>		<b>ТРИНИДАД И ТОБАГО</b>	
Moor, J.	CD	Lutchmedial, R.	CD
Bosly, M.	D	Henry, R.	D
Dunstan, T.	D		
Fleming, P.D.	D	<b>ТУНИС</b>	
Knight, S.	D	Mechri, F.	CD
Ritchie, J.	D		
Rodmell, M.	D		
<b>СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ</b>		<b>ТУРЦИЯ</b>	
Kurland, S.	CD	Aka, S.H.	CD
Urs, K.	ALT	Albayrak, B.	ALT
Albright, W.	D	Atasci, A.	ALT
Bailey, R.	D	Bastug, N.	ALT
Bethke, C.	D	Celik, S.	ALT
Finston, M.	D	Arslan, D.	D
Glatz, K.	D	Birdal, O.	D
Homan, T.M.	D	Cinkilic, R.	D
		Erciyes, Ç.	D

Güç, E.	D	Assice, J.	D
Kesici, B.	D	Buttin ,T.	D
Kotil, T.	D	Gerard, C.	D
Yalcin, H.	D	Lansman, P.	D
Yillikci, K.	D	Orus, S.	D
		Pape, P.	D
<b>УГАНДА</b>		Risse, E.	D
Namono Daisy	CD	Théoleyre, F.	D
Twijuke, J.W.K.	ALT	Wachenheim, M.	D
Kagoro, J.T.	D	Zizi, F.	D
Kanyunyuzi, J.	D	Timsit, L.	ADV
Muneeza, S.	D		
Ruhesi, R.	D	<b>ЧАД</b>	
		Douga Mahamat, S.	CD
<b>УКРАИНА</b>		Abakar, M.	D
Grechko, O.	CD	Traouingue, S.	D
Babeichuk, D.	D		
Korshuk, S.	D	<b>ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА</b>	
Melnyk, O.	D	Cecak, P.	D
Rabotiagova, O.	D	Skrna, M.	D
Zelenkov, V.	D	Zebračkovský, K.	C
Zgurskyi, V.	D		
		<b>ЧИЛИ</b>	
<b>УРУГВАЙ</b>		Alarcón, J.F.	CD
Maurente, F.	CD	Binder, J.R.	ALT
Giorello, L.	D	Espinoza, C.	D
Iglesias Villos, J.J.	D	Lisboa, Á.	D
Perdomo Protti, R.E.	D	Novoa, G.	D
Rodriguez Brianza, C.	D	Ortiz Acheritogaray, F.P.	D
		Sepúlveda, L.J.	D
		Silva Duncan, S.	D
<b>ФИДЖИ</b>			
Sharma, S. N.	CD	<b>ШВЕЙЦАРИЯ</b>	
Lagicere, A.G.	D	Zuckschwerdt, M.	CD
Mani, R-A.E.	D	Keller, M.	ALT
		Sikon, R.	ADV
<b>ФИЛИППИНЫ</b>			
Ferrer Neil, F.R.	CD	<b>ШВЕЦИЯ</b>	
Lotilla, J.P.	CD	Cherfils, I.	CD
Arcilla, C.	D	Österberg, L.	ALT
Badiola, B.	D	Berlin, C.	D
		Gradin, A.	D
<b>ФИНЛЯНДИЯ</b>		Jansson Saxe, H.	D
Tupamaki, M.	CD	Posluk, S.	D
Skjäl, J.	D		
Vuokila, S.	D	<b>ЭКВАДОР</b>	
		Terán, A.	CD
<b>ФРАНЦИЯ</b>		Arellano, I.	ACD
Schwach, P.	CD		
Bissauge, P-Y.	ALT		

Carrera, L.	D	Koda, T.	D
Lara, M.T.	D	Komicha, M.	D
Patras, A.	D	Nakamura, E.	D
Soto, F.	D	Ohara, E.	D
Yerovi, R.	D	Sakai, T.	D
		Umezawa, D.	D
		Yoshioka, W.	D
<b>ЭКВАТОРИАЛЬНАЯ ГВИНЕЯ</b>			
Miko Angue, M.T.	CD		
Abeso Fuma, F.	D	<b>ДЕЛЕГАЦИИ-НАБЛЮДАТЕЛИ</b>	
<b>ЭФИОПИЯ</b>		<b>Организация арабских воздушных перевозчиков (ААСО)</b>	
Wosenyeleh, H.	CD	El Diab, M.	OBS
Teferra, M.	ALT		
Endeshaw, Y.	D	<b>Ассоциация авиакомпаний Азии и Тихого океана (ААРА)</b>	
Mekonnen, T.	D	Herdman, A.	OBS
Yissehak, Z.	D	Lim, B.	OBS
<b>ЮЖНАЯ АФРИКА</b>		<b>Арабская комиссия гражданской авиации (АРКГА)</b>	
Mdladlana, M.	CD	El Alj, M.	OBS
Chikunga, L.S.	ALT	Elomari, L.	OBS
Brightness Khoza, G.N.	D	Enany, A.	OBS
Elon, N.V.	D	<b>Международный совет аэропортов (МСА)</b>	
Godwin, N.B.	D	Allard, S.	OBS
Hay, D.	D	Bashir, A.M.A.	OBS
Legodi, M.K.	D	Bradbrook, C.	OBS
Mabaso, L.	D	Caron, K.	OBS
Maeko, A.V.	D	Chau, P.	OBS
Maseko, Z.F.	D	Deillon, R.	OBS
Ndaba, T.	D	Echevarne, R.	OBS
Ndlovu, S.	D	Edwards, D.	OBS
Peege, B.	D	Fevzi, S.	OBS
Richman, A.	D	Gamper, D.	OBS
Rockman, N.N.	D	Garcia, A.A.	OBS
Seedat Asruf, A.A.	D	Gittens, A.	OBS
Tharage, N.V.	D	Kim, J.H.	OBS
Van Schalkwyk, M.C.	D	Lee, P.Y.	OBS
Vorster, S.	D	Lucas, P.	OBS
Zweigenthal, C.	D	Nazareno, M.L.	OBS
<b>ЯМАЙКА</b>		Piccolo, F.	OBS
Derby, O.	CD	Principato, G.	OBS
Gordon, M.	D	Rodriguez, J.	OBS
Haven, W. B.	D	Rossell, M.	OBS
Hepburn, M.	D		
Simpson, V.	D		
<b>ЯПОНИЯ</b>			
Iizuka, A.	CD		
Furuhata, M.	D		

Yousef, W.	OBS	Fang, C-W.	OBS
Zulauf, N.	OBS	Gonsalves, B.	OBS
		Hoeven, E.	OBS
<b>Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА)</b>		Huang, W.C.	OBS
Sosina, I.	COBS	Martis, G.	OBS
Ba Cire, D.	OBS	Poole, J.	OBS
		Schwenk, R.	OBS
		Tisdall, A.	OBS
<b>Ассоциация африканских авиакомпаний (AFRAA)</b>		<b>Центральноамериканская корпорация по аэронавига- ционному обслуживанию (КОСЕЧА)</b>	
Chingosho, E.	OBS	Trabanino Aguirre, J.C.	OBS
<b>АФРИКАНСКИЙ СОЮЗ</b>		<b>Общий рынок Восточной и Южной Африки (КОМЕСА)</b>	
Adiron, A.	OBS	Marawa, A.	OBS
<b>Латиноамериканская ассоциация воздушного и космического права (ALADA)</b>		<b>ВОСТОЧНО-АФРИКАНСКОЕ СООБЩЕСТВО</b>	
Donato, M.	OBS	Matindi, L.E.	OBS
Folchi, M.O.	OBS	<b>Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА)</b>	
<b>Латиноамериканская ассоциация воздушного транспорта (АЛТА)</b>		Reverdy, P.	OBS
De Gunten, A.	OBS	Sciacchitano, S.	OBS
Dolabela Portela, J.	OBS	<b>Экономическое сообщество государств Центральной Африки (ЭСГЦА)</b>	
<b>Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА)</b>		Ilang'Ikwa Bonkanya, E.	OBS
Kossi-Mazouka, A.C.	OBS	<b>Экономическое сообщество государств Западной Африки (ЭКОВАС)</b>	
Obame-Edou, C-J.	OBS	Baldeh, H.	OBS
<b>Организация по контролю за обеспечением безопасности полетов группы государств – участников Банджувского договора (БАГАСО)</b>		Ganemtore, P.A.	OBS
Akatue, E.A.	COBS	<b>ЕВРОКОНТРОЛЬ</b>	
<b>Организация по аэронавигацион- ному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО)</b>		Brenner, F.	OBS
Achterhuis, A.	OBS	Heerbaart, A.	OBS
Chiang, H.E.	OBS	Redeborn, B.	OBS
Cripwell, P.	OBS		
Dibate, B.	OBS		

**ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ**

Ruete, M. COBS  
 Geil, K. OBS  
 Kaera, K. OBS  
 Ross, C. OBS

**Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА)**

Donald, R. OBS  
 Gottlieb, B. OBS  
 Gottlieb, W. OBS

**АССОЦИАЦИЯ "ГЛОБАЛЬНЫЙ ЭКСПРЕСС" (GEA)**

Grau Tanner, C. OBS

**Межгосударственный авиационный комитет (МАК)**

Iatsouk, V. OBS

**Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)**

Cirilo, C. OBS  
 Comber, M. OBS  
 Dong, Y.L. OBS  
 Eagles, R. OBS  
 Faktaufon, G. OBS  
 Fantoli, C. OBS  
 Franq, A. OBS  
 Gill, M. OBS  
 Guedes Dias, J. OBS  
 Jain, C. OBS  
 Koh, T. OBS  
 Kronenburg, C. OBS  
 Lanthier, R. OBS  
 Tyler, T. OBS  
 Vegh, M. OBS  
 Windmuller, T. OBS

**Международный совет деловой авиации (МСДА)**

Edwards, K. OBS

**Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА)**

Nakamura, D. COBS  
 Gagnon, M. OBS  
 Heijl, M. OBS

**Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА)**

Wykoff, D. COBS  
 Couchman, C. OBS  
 Dominguez, R. OBS  
 Jackson, M. OBS  
 Phillips, J. OBS  
 Raffin, P. OBS  
 Walsh, J. OBS

**Международная федерация ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА)**

Stilwell, R. COBS  
 Cortes Obrero, G. OBS

**Международная организация труда (МОТ)**

Seligson, D. OBS

**Международная федерация транспортников (МФТ)**

Balnis, R. OBS  
 Einan, V. OBS  
 Mocho Rodriguez, G. OBS

**Учебная организация Объединенных авиационных администраций (JAA TO)**

Auer, A. OBS

**Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА)**

Ospina, M. OBS

**Международная ассоциация грузовых авиаперевозок (ТИАКА)**

Evans, O. OBS  
 Fernandez, D. OBS

Presti, S.	OBS	<b>AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE</b>
Steen, M.	OBS	
Zubkov, V.	OBS	Deillon, R.
<b>Западноафриканский экономический и валютный союз (ЗЭВС)</b>		<b>AÉROPORTS DE PARIS</b>
Manzi Mèhèza, N.	OBS	Sallier, D.
Salambere, R.M.	OBS	<b>AIR TRANSPORT NEWS</b>
<b>Всемирная туристская организация (ЮНВТО)</b>		Guertin, P.
Lyle, C.	OBS	Iatrou, K.
Rifai, T.	OBS	<b>AIRCRAFT FLEET RECYCLING ASSOCIATION</b>
		Bruenderman, C.
<b>ВСЕМИРНЫЙ БАНК</b>		<b>ASSAEROPORTI</b>
Schlumberger, C.	OBS	Baronci, S.
<b>ВСЕМИРНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ</b>		<b>ATAG</b>
Bernard, M.	OBS	Dodd, H.
<b>Всемирная торговая организация (ВТО)</b>		<b>ATLAS AIR WORLDWIDE HOLDINGS, INC.</b>
Carzaniga, A.	OBS	Pommer, R.
<b>Всемирный совет по туризму и путешествиям (ВСТП)</b>		<b>ATRS</b>
Scowsill, D.	OBS	Dresner, M.
		Oum, T. H.
<b>ДРУГИЕ ДЕЛЕГАЦИИ</b>		<b>AVIATION AND TOURISM MANAGEMENT</b>
<b>ADB AIRFIELD SOLUTIONS</b>		King, J.
Majoulian, N.		<b>BOMBARDIER AEROSPACE</b>
<b>ADM</b>		Cherry, S.
Bureau, L.		Gignac, M.
Rostworowski, A.		Haddad, R.
		Кнаапен, L.
		Sanchez, E.
<b>ADPI</b>		<b>CONCORDIA</b>
Thenevin, F.		Fernandes Oliveira, H.
		<b>COVENTRY UNIVERSITY</b>
		Athousaki, R.

**DRS TECHNOLOGIES**

Connolly, P.  
Van Den Heuvel, B.

**ECTAR**

Bergonzi, D.  
Camara, C.T.

**EFTA SURVEILLANCE AUTHORITY**

Scheving Thorsteinss, A.

**ETIHAD AIRWAYS**

Poonoosamy, V.

**FEDEX EXPRESS**

Sparks, N.  
Taylor, S.

**HOLLAND & KNIGHT**

Mosner, A.M.

**ICG**

Ketchum, M.  
Mosalve, C.

**IDS TECH INC**

Miranda, A.  
Misra, S.

**INTELCAN**

Ata, G.  
Glanz, Z.  
Goyette, B.

**INTERVISTAS CONSULTING, INC.**

Tretheway, M.

**LEIGHFISHER**

Van Beek, S.

**LYNDEN AIR CARGO**

Bradford, E.A.

**MALAYSIA AIRPORTS HOLDINGS  
BERHAD**

Ahmad, A.M.T.S.B.

**MCGILL INSTITUTE OF AIR & SPACE  
LAW**

Batiste L-A.  
Eberg, A.  
Hiriart, M.  
Khadjavi, H.  
Khan, A.  
Ko, J. L-J.  
Nazarin, R.  
Sankaran, R.  
Van Fenema, P.  
Xie, Y.  
Yang, C.

**NARITA INTERNATIONAL AIRPORT  
CORPORATION**

Hama, S.  
One, K.

**NATIONAL AIRLINES COUNCIL OF  
CANADA**

O'Rourke, M.A.  
Petsikas, G.  
Theriault, L.

**NATIONAL UNIVERSITY OF  
SINGAPORE**

Lee, J.W.

**NAV CANADA**

Crichton, J.

**NJASAP-NETJETS ASSOCIATION OF  
SHARED AIRCRAFT PIL(USA)**

Coley, G.,

**O P S**

Moussouanga, G.

**РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ДРУЖБЫ НАРОДОВ**

Hergott, A.

**PRESS**

Tison, M.

**PURDUE UNIVERSITY**

Mendelsohn, S.

**SARASOTA MANATEE AIRPORT  
AUTHORITY**

Piccolo, F.

**SOUTHWEST AIRLINES PILOTS'  
ASSOCIATION**

Henry, K.

Jenkins, R.

Pepper, J.

**STRATEGIC AVIATION SOLUTION**

Wraight, S.

**STUDENTS**

Almouboudi, Y.

Belanger, J.P.

Brazeau, G.

Cho, H.

Dusablon-Mailhot, L.

Harrington, A.

Hautamaki, J.

Horokhova, N.

Kopanev, A.

Nadeau, J.

Roy, J.

Rudari, L.

Spence, T.B.

Watier, C.

**UNITED TECHNOLOGIES  
CORPORATION**

Hansell, C.

**UPS**

Jensen, T.F.

Smalls, D.

**UQAM**

Berthiaume, S.

Cote, P.

Poulin, A.

Toujani, T.

**WAGRAM (CANADA)**

Gervais, R.G.

**WALA**

Di Cio, G.

**WWACG**

Rindisbacher, E.

Smith, M.

-----

## Рабочие документы

ATConf/6-WP	Пункт повестки дня	Название	Представлено
1 Rev.		Повестка дня	Секретариатом
2		Сфера деятельности совещания и организационно-административные мероприятия	Секретариатом
3	2.5	Гарантии при либерализации воздушного транспорта	Секретариатом
4	2.4	Добросовестная конкуренция в области международного воздушного транспорта	Секретариатом
5	2.3	Защита интересов потребителей и определение прав пассажиров в различных контекстах	Секретариатом
6	2.7	Коммерциализация и приватизация аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания	Секретариатом
7	2.7	Финансирование функций контроля	Секретариатом
8 Rev.	2.1	Ограничения на полеты в ночное время	Секретариатом
9	2.7	Выполнение государствами рекомендаций конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS – 2008)	Секретариатом
10	2.6	Налогообложение международного воздушного транспорта	Секретариатом
11	2.1	Распределение "окон"	Секретариатом
12	2.2	Либерализация владения авиоперевозчиками и контроль над ними	Секретариатом
13	2.1	Расширение доступа к рынку международного воздушного транспорта	Секретариатом
14	2.1	Либерализация грузовых воздушных перевозок	Секретариатом
15	2.3	Транспарентность цен в области международного воздушного транспорта	Секретариатом
16	2.8	Статус политики ИКАО по регулированию воздушного транспорта	Секретариатом
17	1.1	Достижения со времени проведения Пятой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/5)	Секретариатом
18	1.2	Экономические аспекты обеспечения авиационной безопасности	Секретариатом
19	2.7	Финансирование авиатранспортной системы	Секретариатом
20	2.3	Улучшение связности сети воздушного транспорта и упрощение формальностей	Секретариатом

ATConf/6-WP	Пункт повестки дня	Название	Представлено
21	2.7	Финансирование инфраструктуры воздушного транспорта	Секретариатом
22	1.1	Устойчивое развитие и экономический рост воздушного транспорта	Секретариатом
23	1.1	Стоимостная цепочка воздушного транспорта: характеристика отрасли в прошлом десятилетии	Секретариатом
24 Rev.	2.8	Направление дальнейших действий: план действий для внедрения усовершенствованных рамок регулирования	Секретариатом
25	2.1	Распределение слотов (окон) и их влияние на либерализацию воздушного транспорта	Бахрейном от имени (АРКГА)
26	2.6	Политика правительств и ее влияние на экономику авиакомпаний	Бахрейном от имени (АРКГА)
27	2.8	Выпуск Приложения 20 к Конвенции о международной гражданской авиации	Бахрейном от имени (АРКГА)
28	1.1, 2.1	Предложения по либерализации доступа к рынку	Чили
29	2.2	Предложение, касающееся либерализации владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью	Чили
30	2.3	Предложение по интернационализации и стандартизации нормативных положений по защите прав потребителей в области воздушного транспорта	Чили
31 Rev. (E)	2.3	Tourism perspective on consumer protection	ЮНВТО
32	2.4	Позиция арабских государств по вопросу о добросовестной конкуренции	ОАЭ
33	1.1	Точка зрения относительно проведения дальнейшей работы ИКАО в области либерализации воздушного транспорта	ОАЭ
34	2.1, 2.2	Многостороннее соглашение о либерализации международного транспорта: основа будущего экономического регулирования воздушных сообщений	Новой Зеландией
36 (E, S)	2.1	Liberalization of air cargo services	АЛТА
37	1.2	Последствия введенного Соединенными Штатами Америки против Кубы экономического, торгового и финансового эмбарго для сектора гражданской авиации	Кубой
38	2.2	Назначение, владение и контроль: опыт кубы в области проведения переговоров со странами европейского союза (ЕС)	Кубой

ATConf/6-WP	Пункт повестки дня	Название	Представлено
39	1.1, 2.4	Влияние альянсов и слияний авиакомпаний на добросовестную конкуренцию и на предотвращение создания монополий	Египтом
40	2.1	Принятие принципа прозрачности в сфере либерализации воздушного транспорта для целей доступа к рынку	Египтом
41	2.2	Опыт Египта, накопленный в процессе либерализации владения авиаперевозчиками	Египтом
42	2.8	Электронный арбитраж как средство урегулирования споров в условиях полной либерализации	Марокко
43	2.3	Создание специальной рабочей группы по изучению возможности разработки типовых нормативных положений о защите интересов потребителей в сфере воздушного транспорта	Саудовской Аравией
44 Rev.	2.1	Либерализация доступа к рынку	Турцией
45	2.3	Обеспечение совместимости нормативных положений о защите интересов потребителей	США
47 (E, F)	2.3	African air transport and the protection of the consumer	АКГА
48	2.4	Справедливая конкуренция и воздушный транспорт Африки	АКГА
49	2.2	Статьи двусторонних соглашений о воздушных сообщениях, касающиеся владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью	Представлено Ирландией от имени ЕС/ЕКГА
50	2.2	Ограничения по национальной принадлежности (национальные ограничения) в области владения авиаперевозчиками и контроля над ними	Представлено Ирландией от имени ЕС/ЕКГА
51	2.4	Основные принципы добросовестной конкуренции	Представлено Ирландией от имени ЕС/ЕКГА
52	2.7	Эффективность аэронавигационного обслуживания	Представлено Ирландией от имени ЕС/ЕКГА
53	1.1	ЕС и ЕКГА: события в отрасли и в сфере регулирования	Представлено Ирландией от имени ЕС/ЕКГА
54	2.1	Либерализация доступа к рынку	Представлено Ирландией от имени ЕС/ЕКГА
55	2.3	Основные принципы защиты интересов потребителей	Представлено Ирландией от имени ЕС/ЕКГА

ATConf/6-WP	Пункт повестки дня	Название	Представлено
56	1.1	Стратегические альянсы в Латиноамериканском регионе	ЛАКГА
57	1.1	Модель двойного контроля при взаимном обмене воздушными судами из различных государств	ЛАКГА
58	1.2	Экономическая эффективность региональной системы сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP)	ЛАКГА
59	2.2	Ограничения доступа к рынку	ЛАКГА
60	2.1	Либерализация доступа к рынку	США
61	2.8	установление приоритетов работы ИКАО в области воздушного транспорта	США
62	2.4	Добросовестная конкуренция и сотрудничество в области регулирования в авиационном секторе	США
63 (E)	2.1,2.2, 2.5,2.8	A tourism perspective on international air transport regulation	ЮНВТО
64	2.1	Содействие развитию международной деловой авиации	США
65 (E)	1.1	Making travel and tourism a more effective tool for sustainable development	ЮНВТО
66 (E)	2.6	A tourism perspective on taxes and duties	ЮНВТО
67 (E)	2.1, 2.2	Liberalization: addressing restrictive regulations	ИАТА
68 Rev. (E)	2.3	Consumer protection: A joined-up approach required between governments and industry	ИАТА, ААСО, ААРА, АЛТА
69 (S)	2.3	Derechos de los pasajeros: Cuestión de “fuerza mayor” como eximente de la obligación de los transportistas aéreos	ALADA
70 Rev. (E)	1.1,2.3	Promotion of the Convention for the unification of certain rules for international carriage by air (Montreal Convention of 1999)	Канадой, Германией, ОАЭ, США, ИАТА
71	2.7	Разработка оптимальных методов взаимодействия с клиентами	CANSO
72	2.7	Измерение и сравнение эффективности аэронавигационного обслуживания	CANSO
73	2.7	Управление и эффективность ANSP	CANSO
74 Rev. (E)	2.7	Руководящие принципы политики в области приоритета обслуживания	МСА, CANSO, ИАТА
75 (E)	2.6	The economic impact of unjustified and excessive taxation	МСА, ИАТА
76 (E)	2.7	Funding of oversight functions	Бангладеш

ATConf/6-WP	Пункт повестки дня	Название	Представлено
77 (E)	2.3	Consumer protection progress, position and recommendations for a realistic, practical implementation of consumer protection measures	Южной Африкой
78 (E)	2.1	Benefits of air services liberalisation to the Singapore economy	Сингапуром
79 (E)	2.3	Consumer protection in air transport - Singapore's experience	Сингапуром
80	1.1	Суверенитет воздушного пространства	CANSO
81 (E)	2.1, 2.2	Issues of labour and social policy to be considered in connection with liberalization of international air transportation	ИФАЛПА
82 (E)	2.1	Indonesia's perspective on liberalization of market access	Индонезией
83 (E)	2.3	Consumer protection regulation	Индонезией
84 (E)	2.2	Air carrier ownership and control principle	Индонезией
85 (E)	2.4	Antitrust immunity for airline alliances	Республикой Корея
86 (E)	2.4	Enhancing fair competition in the international air transport	Республикой Корея
87 (E)	2.1	Proposal for information sharing and ICAO guidelines for Fair Slot Operation	Республикой Корея
88 (E)	2.7	Economics of airports	МСА
89 (E)	2.1	Market access: slots and night restrictions	МСА
90 (E)	2.4, 2.7	Airport competition	МСА
91 (E)	2.3	Passenger protection under cases of flight disruption	МСА
92 Rev. (E)	2.7	Aviation industry development model securing infrastructure investments from airport non-aviation revenues	Республикой Корея
93 (A, E)	2.1	Potential for developing a multilateral agreement on the liberalization of international air transport	ОАЭ
94 (E)	2.2	Differences between carrier ownership and control principles in designation clauses in air services agreements and national laws regulating the subject	Бразилией
95 (E)	2.3	Harmonization of consumer protection regulation	Бразилией
96 (E)	2.1	Needed: Rapid liberalization of air cargo services through a new multilateral approach	ТИАКА

ATConf/6-WP	Пункт повестки дня	Название	Представлено
97	2.1	Расширение доступа к рынку для международного воздушного транспорта с использованием упреждающего, постепенного, упорядоченного и осмотрительного подхода	Китаем
98 (E)	2.3	Enhancing consumer protection by legislation	Китаем
99 (A, E, F, S)	2.1, 2.2, 2.4, 2.6, 2.7, 2.8	The Need for a Strategy to Address the Negative Consequences of Continued Liberalisation: Would maritime style “flags of convenience” contribute to sustainable aviation?	МФТ
100 (E)	1.1	Market liberalization and its effect on national and regional economies, consumers and communities	МСА
101 (E, F)	2.7	Financing of airports and air navigation services	АКГА
102 (E)	1.1, 2.3	Promotion of the Convention for the Unification of Certain Rules of International Carriage by Air (1999 Montreal Convention)	ALADA
103 Rev. (S)	2.1	Función de la OACI en la reglamentación del transporte aéreo	Венесуэлой

#### Информационные документы

ATConf/6-IP	Пункт повестки дня	Название	Представлено
1	2.3	Effectiveness of consumer protection regulations	Секретариатом
2	2.7	Financial situation of airports and air navigation service providers	Секретариатом
3	2.1	Liberalisation of code share frameworks: Australia’s experience	Австралией
4	2.4	EU competition rules	Ирландией от имени ЕС
5	2.2	Market liberalization – Polish experience	Польшей
6	2.1	Developments in the Liberalization of International Air Transport Services in the Latin American Regions	ЛАКГА
7	2.3	Customer service and total quality criteria and guidelines in air and airport services	ЛАКГА
8	2.1	Assessing bilateral air services agreement: the WTO’s air services agreement project (ASAP)	ВТО
9	2.1	Slot coordination framework in South Africa	Южной Африкой
10	1.1	Indonesia’s civil aviation development	Индонезией
11	2.1	Slot Allocation	Ирландией от имени ЕС

<b>ATConf/6-IP</b>	<b>Пункт повестки дня</b>	<b>Название</b>	<b>Представлено</b>
12	2.7	Funding of oversight functions in Europe	Ирландией от имени ЕС и Евроконтроля
13	2.1	Liberalization of international air transport in Brazil	Бразилией
14	2.1, 2.4	Changes in the air transport market and regulatory policies by Low Cost Carriers (LCCs) participation	Республикой Корея
15	2.3	Legal framework and implementation of air passenger protection programme	Республикой Корея
16	2.7	Single air navigation provider of Indonesia	Индонезией
17	2.1, 2.8	Air services agreements prioritization methodology	Бразилией
18	2.7	Public-Private partnerships of Guarulhos, Viracopos and Brasilia International Airports	Бразилией
19	2.1	Africa's Strategy for Market Access and Catalyst for Air Transport Growth	АКГА
20	2.2	Relaxing the Rules for Airline Designation	АКГА
21	2.3	The Australian Consumer Protection Framework	Австралией
22	2.1	Vietnam's Air Transport Market, Legislations and Regulations and Policy during 2003-2013	Вьетнамом

— КОНЕЦ —



# Identify the trends. Optimize your planning.



The ICAO [Global Air Transport Outlook \(GATO\)](#) to 2030 summarizes the latest and most expansive passenger and freight traffic forecasts ever produced by ICAO. Designed to help regulators and the aviation industry respond to evolving passenger and shipper needs over the next 20 years, the publication also includes forecasts of corresponding aircraft movements and extended global

forecasts of passenger and freight traffic to 2040, in support of greenhouse gas emissions analyses.

This unique document benefits from an expanded system of routes and more sophisticated econometric techniques, as well as the worldwide expertise of ICAO and the extensive data provided by its Member States.



| ICAO

[www.icao.int/store](http://www.icao.int/store)



ИКАО

Международная организация гражданской авиации  
999 University Street  
Montréal, QC, Canada  
H3C 5H7

Тел.: +1 (514) 954-8219  
Факс: +1 (514) 954-6077  
Эл. почта: [info@icao.int](mailto:info@icao.int)

ISBN 978-92-9249-304-2



[www.icao.int](http://www.icao.int)