Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/139
25/9/26

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 3 повестки дня. Укрепление нормативной и институциональной базы
3.2 Укрепление авиационной связности на основе прогрессивных экономических и нормативных авиационных механизмов для международного воздушного транспорта

СОДЕЙСТВИЕ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(Представлено Объединенными Арабскими Эмиратами)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ) решительно поддерживают открытые и постепенно либерализуемые рынки международных воздушных перевозок. Соглашения о воздушных перевозках определяют рамки, в которых государства налаживают международные воздушные перевозки и расширяют доступ своих авиакомпаний на рынки.

В разных государствах сложились разные экономические условия, проводится разная авиационная политика, действуют разные правовые рамки и применяются разные подходы к международным воздушным перевозкам. Эти различия следует продолжать учитывать при налаживании отношений в сфере международных воздушных перевозок.

Национальные, двусторонние и региональные механизмы, возможно, уже регулируют вопросы, возникающие в связи с осуществлением международных воздушных перевозок. Эти существующие механизмы следует учитывать, когда государства рассматривают вопрос о целесообразности введения дополнительных положений в рамках конкретных отношений в сфере воздушного транспорта.

В настоящем документе предлагается подход, который способствует дальнейшей либерализации при сохранении за государствами возможности заключать соглашения о воздушном сообщении с учетом специфики национальных условий.

Действия: Конференции предлагается:

a) вновь подтвердить важность либерализации международных воздушных перевозок и продолжения усилий по расширению доступа к рынкам, глобальной связности сети воздушного транспорта и потребительского выбора;

b) признать, что национальные или региональные подходы к регулированию, а также любые положения договоров, обсуждаемые вне рамок Международной организации гражданской авиации (ИКАО), могут не всегда подходить для применения на глобальном уровне в качестве международных базовых стандартов для двусторонних договоренностей о воздушном сообщении;

c) вновь подтвердить, что государствам следует сохранять гибкость и возможность выбора при определении положений, соответствующих их двусторонним отношениям в области

воздушного транспорта, а также при использовании типовых положений и инструктивных материалов ИКАО.	
Стратегическая цель	Данный рабочий документ связан со стратегической целью *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"*
Финансовые последствия	Отсутствуют
Справочный материал	Doc 9587 *"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"*

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Постепенная либерализация международного воздушного транспорта способствовала укреплению глобальной связности сети воздушного транспорта, развитию конкуренции и расширению потребительского выбора, а также предоставила авиакомпаниям бóльшую гибкость в реагировании на рыночный спрос.

1.2 Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ) последовательно выступают за открытые и либеральные международные рынки воздушных перевозок, основанные на справедливых и равных возможностях для авиакомпаний в плане ведения деятельности и конкуренции.

1.3 Между государствами все так же сосуществуют различия с точки зрения экономической ситуации, нормативно-правовой базы, авиационной политики и бизнес-моделей авиакомпаний.

1.4 Общей задачей должно оставаться обеспечение эффективного воздушного сообщения, дающего потребителям и грузоотправителям более связную сеть воздушного транспорта, больший выбор и выгодные условия.

2. ПОСЛЕДНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ

2.1 Со времени проведения шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) в 2013 году различные подходы по-прежнему находят отражение в национальном и региональном законодательстве, а также в отдельных договоренностях о воздушном сообщении.

2.2 Включение конкретных положений в отдельные двусторонние или региональные договоренности отражает обстоятельства и политику соответствующих заинтересованных сторон и само по себе не устанавливает подход, который был бы применим во всем мире.

2.3 Государствам следует и впредь по взаимному согласию определять положения, соответствующие их двусторонним отношениям в области воздушного транспорта.

3. РАМКИ ИКАО

3.1 Международная организация гражданской авиации (ИКАО) уже предоставляет документы, касающиеся политики, и инструктивные материалы, для того чтобы помочь

государствам в либерализации и экономическом регулировании международного воздушного сообщения, например типовые соглашения ИКАО о воздушном сообщении (TASA).

3.2 В TASA предлагаются различные варианты, на которые государства могут ориентироваться с учетом специфики своих отношений в сфере воздушного транспорта.

3.3 Инструктивные материалы ИКАО должны и впредь обеспечивать государствам гибкость и свободу выбора, а также сохранять нейтральный и необязательный характер.

3.4 Типовые положения должны помогать государствам в ходе переговоров, не предопределяя при этом исход двусторонних обсуждений.

3.5 При разработке типовых положений ИКАО не следует исходить из того, что подход, сформированный в рамках той или иной национальной или региональной системы, является универсально приемлемым для всех государств.

4. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

4.1 Либерализация международного воздушного сообщения происходит в рамках двусторонних, региональных и многосторонних договоренностей, отражающих различные условия и уровень открытости рынков. Гибкость стала важным элементом этого процесса.

4.2 Государства должны сохранять свободу при определении по взаимному согласию положений, соответствующих особенностям их двусторонних отношений в сфере воздушного транспорта.

4.3 Если национальным или региональным законодательством либо действующей двусторонней договоренностью уже предусмотрены те или иные механизмы, то следует их учесть перед рассмотрением дополнительных положений.

4.4 Следует проводить различие между соблюдением применимого национального или регионального правового режима и включением конкретных нормативных требований в права и обязанности, взаимно установленные государствами в рамках соглашения о воздушном сообщении (ASA).

4.5 В этом контексте национальные или региональные регуляторные подходы, а также любые положения договоров, разработанных вне рамок ИКАО, не должны определять содержание типовых положений ИКАО или влиять на формирование двусторонних отношений в сфере воздушного транспорта.

4.6 Изменения в нормативно-правовом регулировании не следует использовать для подрыва, иного толкования или ущемления прав, ранее согласованных в рамках существующих ASA, равно как и для задержки реализации возможностей доступа к рынку, установления условий в их отношении, их ограничения или аннулирования.

4.7 Либерализация доступа к рынку должна оставаться основной целью политики в области международных воздушных перевозок. Положения ASA должны быть сообразными этой основной цели, прозрачными, недискриминационными и носить последовательный характер.

5. ВЫВОД

5.1 ОАЭ полностью привержены идее открытых и либеральных международных рынков воздушных перевозок, а также справедливых и равных возможностей для авиакомпаний в плане ведения деятельности и конкуренции.

5.2 Следует принимать во внимание существующие механизмы, при этом государства сохраняют гибкость в определении по взаимному согласию условий собственных двусторонних отношений в сфере воздушных перевозок.

5.3 ИКАО следует и впредь уделять особое внимание содействию либерализации международных воздушных перевозок, в том числе расширению доступа к рынкам и улучшению связности сети воздушного транспорта, при сохранении за государствами права выбора в вопросах применения нормативных документов и инструктивных материалов ИКАО.

— КОНЕЦ —