Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/151[1]
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

СОЗДАНИЕ ЕДИНОГО ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА ДЛЯ УКРЕПЛЕНИЯ СВЯЗНОСТИ, ДОСТУПНОСТИ И УСТОЙЧИВОСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(Представлено Сальвадором при поддержке 17 государств – членов ЛАКГА[2])

КРАТКАЯ СПРАВКА

Региональное воздушное сообщение является неотъемлемым элементом экономического развития, туризма, торговли, социальной интеграции и устойчивости государств, особенно в регионах с небольшими рынками или высокой степенью экономической взаимозависимости стран. В этой связи субрегиональные соглашения об упрощении формальностей и обеспечении связности могут служить прогрессивными инструментами для уменьшения административных барьеров, оптимизации аэропортовых процедур и содействия повышению доступности, эффективности и устойчивости воздушных перевозок.

На основе Соглашения о сотрудничестве в области упрощения и развития воздушных перевозок, подписанного в 2006 году, Гватемала, Гондурас и Сальвадор приняли Правила развития воздушных перевозок и деятельности аэропортов (CA-4). В этих документах закреплен дифференцированный региональный режим для отдельных региональных видов деятельности, включая меры по оптимизации процедур и размеров соответствующих сборов, без ущерба для международных обязательств государств в области безопасности полетов, авиационной безопасности, упрощения формальностей, миграционного и таможенного контроля, охраны здоровья населения и защиты данных, а также других суверенных обязательств.

Действия: Конференции предлагается:

а) признать необходимость разработки конкретных руководящих указаний и инструктивного материала Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по созданию общих авиационных рынков и систем регулирования в рамках одного регионального коридора в целях содействия росту и развитию воздушного транспорта и укреплению региональной связности;

[1] Текст на испанском языке предоставлен Сальвадором.

[2] Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

b) настоятельно призвать ИКАО изучить в рамках своих специализированных групп экспертов возможность разработки модели региональных коридоров на основе соглашений о едином воздушном пространстве в качестве передовой практики, которая может оказаться полезной для развития международных воздушных перевозок; c) поручить Совету ИКАО уделять приоритетное внимание поддержанию в актуальном состоянии инструктивного материала, изложенного в *Руководстве по регулированию международного воздушного транспорта* (Doc 9626) и *Руководстве по упрощению формальностей* (Doc 9957), а также руководящих указаний Стратегии по Программе идентификации пассажиров (TRIP) в целях разработки всеобъемлющей нормативной базы для признания, стандартизации и обеспечения функционирования общих авиационных рынков, региональных систем обмена данными в режиме "одного окна" и региональных правил доступности воздушного транспорта.	
Стратегическая цель	Данный рабочий документ связан со стратегической целью *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"*
Финансовые последствия	Требуется выделить ресурсы из бюджета Регулярной программы на деятельность Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) и Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP), направленную на поддержание в актуальном состоянии существующего инструктивного материала
Справочный материал	*Конвенция о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция), статьи 10, 13, 22 и 23 Приложение 9 *"Упрощение формальностей"* Резолюция A42-17 Ассамблеи ИКАО *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей"* Doc 9626 *"Руководство по регулированию международного воздушного транспорта"* Doc 9957 *"Руководство по упрощению формальностей"*

1. **ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Региональное воздушное сообщение является ключевым элементом экономического развития, туризма, торговли, социальной интеграции и устойчивости государств. В резолюции A42-17 Ассамблеи и Дохинской декларации (FALC 2025) государствам настоятельно рекомендуется внедрить единые и всеобъемлющие критерии упрощения формальностей в целях содействия беспрепятственному перемещению людей и товаров, а также использованию инновационных технологий для создания по-настоящему единого воздушного пространства.

1.2 Международный опыт и отраслевые отчеты подтверждают, что для разработки успешных моделей либерализации требуется наличие трех ключевых элементов: твердой политической воли, повсеместной осведомленности об экономических и социальных выгодах для пользователей, а также прогрессивной дорожной карты, предусматривающей претворение обязательств в конкретные и осуществимые действия.

1.3 С учетом данного концептуального и нормативного недостатка, а также на основе исторического Соглашения о сотрудничестве в области упрощения и развития воздушных перевозок 2006 года и в рамках Центральноамериканской подсистемы экономической интеграции (Гватемальский протокол) Гватемала, Гондурас и Сальвадор разработали Правила развития воздушных перевозок и деятельности аэропортов. Эти правила предусматривают предоставление

национальных условий на региональных маршрутах, отмену международных аэропортовых сборов и обеспечение гибкости в отношении прав на перевозки. Однако отсутствие всеобъемлющей нормативной базы Международной организации гражданской авиации (ИКАО) не позволяет полностью реализовать потенциал этих инициатив и препятствует внедрению подобных моделей в других развивающихся регионах.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Основной принцип традиционного подхода к регулированию международного воздушного транспорта заключается в проведении различия между внутренними и международными перевозками. Однако развитие экономических блоков, субрегиональных соглашений и общих рынков обусловливает необходимость подготовки практического инструктивного материала для содействия государствам в разработке прогрессивных мер упрощения формальностей и обеспечения связности на региональном уровне без ущерба для международного статуса авиарейсов или обязательств в рамках Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция).

2.2 Жесткий характер традиционных международных определений приводит к систематическому снижению эффективности экономических блоков, находящихся в стадии интеграции. В связи с отсутствием руководящих указаний ИКАО, регламентирующих постепенное изменение статуса авиарейсов с международного на региональный или внутренний, государства сталкиваются с проблемами, которые отрицательно сказываются на эффективности в указанных ниже областях:

a) **Политика в отношении налогов и сборов.** При переходе к комплексным региональным механизмам государства могут сталкиваться с трудностями при определении правил взимания пошлин, налогов и сборов, применимых к региональным перевозкам. В *Руководстве по регулированию международного воздушного транспорта* (Doc 9626) не содержится четких указаний по оптимизации правил взимания сборов без ущерба для принципов недискриминации, прозрачности, возмещения расходов и финансовой устойчивости аэропортов и соответствующих служб.

b) **Управление данными (API/PNR).** В добавлении D к резолюции A42-17 содержится требование о внедрении систем предварительной информации о пассажирах (API) и записи регистрации пассажиров (PNR) для международных рейсов, однако в действующих правилах не определен порядок трансграничного обмена этими данными в пределах одного регионального коридора. В связи с отсутствием руководящих указаний по разработке системы "регионального обмена данными в режиме одного окна" авиаперевозчики сталкиваются с дублирующимися требованиями в пределах одного регионального коридора.

c) **Доступность и управление кризисными ситуациями.** Инструктивный материал по защите интересов лиц с ограниченными возможностями в соответствии с *Руководством по обеспечению доступности воздушного транспорта для инвалидов* (Doc 9984) и порядок действий по обеспечению устойчивости системы здравоохранения в чрезвычайных ситуациях основаны исключительно на национальном подходе. Отсутствие согласованных региональных критериев может приводить к различиям в отношении помощи, информации, инфраструктуры и применяемых процедур в пределах одного регионального коридора.

2.3 Примеры стран, использующих единый транспортный коридор в пределах одного региона, свидетельствуют о том, что укреплению связности и упрощению формальностей можно способствовать посредством институциональной координации, оптимизации процедур и сотрудничества между полномочными органами. Этот опыт может стать полезным вкладом в

работу ИКАО по определению передовой практики, решению общих проблем и подготовке инструктивного материала, применимого к другим регионам.

2.4 ИКАО могла бы сыграть роль координатора путем обобщения регионального опыта, подготовки практического инструктивного материала и содействия разработке инструментов, позволяющих государствам постепенно переходить к комплексным региональным механизмам упрощения формальностей. Такой подход позволит поддерживать политику и инструктивный материал в области воздушного транспорта в актуальном состоянии с учетом меняющихся условий и потребностей государств, не навязывая универсальных моделей и не оказывая воздействия на темпы развития отдельных регионов.

3. ВЫВОД

3.1 Региональные соглашения об упрощении формальностей и обеспечении связности являются конкретными инструментами содействия экономическому развитию, региональной интеграции, доступности и устойчивости воздушного транспорта, особенно в регионах с небольшими рынками или с высокой степенью экономической взаимозависимости государств.

3.2 Опыт Гватемалы, Гондураса и Сальвадора свидетельствует о том, что наличие региональных координационных структур может способствовать постепенной реализации концепции единого воздушного пространства путем упрощения процедур, оптимизации размеров соответствующих сборов и развития сотрудничества между полномочными органами в соответствии с Приложением 9, резолюцией A42-17 и стратегической целью ИКАО "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех".

3.3 Подготовка и внедрение соответствующего инструктивного материала ИКАО поможет государствам в разработке региональных систем, отвечающих требованиям Чикагской конвенции, положениям Приложения 9, экономическим принципам ИКАО, а также текущим потребностям в области связности, доступности, функциональной совместимости и устойчивости.

3.4 В этой связи Сальвадор предлагает ИКАО укрепить свою ведущую роль в этой области путем содействия разработке прогрессивных, надежных, прозрачных, устойчивых и ориентированных на экономическое развитие международного воздушного транспорта комплексных механизмов упрощения формальностей на региональном уровне.

— КОНЕЦ —