ATConf/7-WP/211
16/11/26

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

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

Пункт 1 повестки дня. Обзор достижений в области воздушного транспорта
1.1 Достижения и прогресс после шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6)

ПРОЕКТ ДОКЛАДА

(7 страниц)

Пункт 1 повестки дня. Обзор достижений в области воздушного транспорта
1.1 Достижения и прогресс после шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6)

1.1.1 **ДОКУМЕНТАЦИЯ**

1.1.1.1 В документе WP/2 Секретариат представил обзор основных достижений в области международного воздушного транспорта со времени проведения шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) в 2013 году. В документе содержалась информация о прогрессе в реализации политики и рекомендаций Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по либерализации доступа к рынкам, услугам по перевозке авиагрузов, защите прав потребителей, конкуренции и финансированию инфраструктуры, а также анализировались более общие тенденции развития отрасли, включая восстановление после пандемии, цифровую трансформацию, новые технологии и меняющиеся вызовы в сфере регулирования. В нем подчеркивалась важность модернизации рамок политики и регулирования, укрепления международного сотрудничества и повышения институционального потенциала для поддержки устойчивого, надежного и инклюзивного развития международных воздушных перевозок в период до 2050 года. Конференции было предложено принять к сведению эти события и поддержать усилия ИКАО по реагированию на возникающие тенденции и достижению целей ее Стратегического плана на 2026–2050 годы.

1.1.1.2 В документе WP/38 Китай подчеркнул важность укрепления глобальной воздушной связности для содействия инклюзивному социально-экономическому развитию, реализации Стратегического плана ИКАО на 2026–2050 годы и достижения стратегической цели *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB). В документе были освещены проблемы в области воздушной связности, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, и предложен основанный на данных подход к определению узловых пунктов международной маршрутной сети для содействия их интеграции в региональные и глобальные сети воздушного транспорта. Конференции было предложено признать важность укрепления глобальной воздушной связности, призвать государства-члены повысить уровень воздушной связности развивающихся стран и содействовать формированию более сбалансированной и инклюзивной глобальной сети воздушного транспорта, а также обратиться к ИКАО с просьбой поручить соответствующим группам экспертов провести анализ предлагаемого подхода и рекомендовать обмениваться практическим опытом в деле выбора узловых пунктов и в добровольном порядке проводить предметные исследования.

1.1.1.3 В документе WP/56, представленном Эсватини от имени 54 государств – членов Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), была подчеркнута необходимость укрепления функции ИКАО по развитию воздушного транспорта ввиду сохраняющихся проблем с воздушной связностью, финансовой доступностью и пропускной способностью, особенно в развивающихся регионах. Авторы документа отметили, что имеющийся институциональный потенциал и ресурсы ИКАО, возможно, не соответствуют масштабам ее мандата, и выступили в поддержку усовершенствованного, ориентированного на конкретные результаты подхода, подкрепленного адекватными ресурсами, экспертными знаниями и региональным потенциалом. Конференции было предложено признать развитие воздушного транспорта одной из основных функций ИКАО, обратиться к Совету с просьбой рассмотреть вопрос о проведении институционального обзора и анализа потенциала в рамках функции ИКАО по развитию воздушного транспорта, принять усовершенствованную программу работы по развитию

воздушного транспорта, а также обеспечить наличие адекватных бюджетных ресурсов и высококвалифицированного персонала, сбалансированным образом представляющего различные географические регионы.

1.1.1.4 В документе WP/64, представленном Ирландией от имени Европейского союза (ЕС), его государств-членов[1] и других государств – участников Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)[2], подчеркивалась важность сохранения целостности соглашений о воздушном сообщении (ASA) для обеспечения предсказуемости воздушного сообщения в кризисных ситуациях. В нем отмечалась необходимость более широкого распространения и использования существующих инструктивных материалов ИКАО. Конференции было предложено поддержать их постоянный пересмотр и более активное применение, а также дальнейшую разработку типового соглашения о воздушном сообщении (TASA) с целью оказания помощи государствам в повышении их устойчивости к кризисам.

1.1.1.5 В документе WP/76, представленном Саудовской Аравией и поддержанном Египтом, отмечалось, что длительные интервалы между Всемирными авиатранспортными конференциями могут препятствовать своевременному реагированию на изменения рыночных условий и достижению устойчивого прогресса в реализации цели ИКАО в области экономического развития воздушного транспорта. Конференции было предложено обратиться к Совету с просьбой сократить интервал до пяти лет, созвав восьмую Всемирную авиатранспортную конференцию (ATConf/8) в начале 2031 года, а также разработать механизм отчетности и подведения итогов в течение трех лет после каждой Конференции. В документе также содержалась просьба о продолжении взаимодействия Секретариата с государствами, отраслью и другими заинтересованными сторонами в период между Конференциями.

1.1.1.6 В документе WP/144, представленном Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и Международным советом деловой авиации (МСДА), было отмечено, что продолжающиеся сбои в цепочках поставок приводят к задержкам в поставках и техническом обслуживании воздушных судов, что увеличивает расходы и ограничивает воздушную связность, а также модернизацию и увеличение парка воздушных судов. Конференции было предложено рекомендовать государствам устранять процедурные и экономические барьеры для перемещения критически важных компонентов и материалов, обеспечивать доступ к важнейшим минеральным ресурсам, поддерживать потенциал в области технического обслуживания и содействовать признанию сертификатов. Кроме того, к ИКАО была обращена просьба учитывать вопросы устойчивости цепочек поставок в рамках экономического мониторинга, разработки рекомендаций в области политики и реагирования на кризисные ситуации.

1.1.2 РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

1.1.2.1 Конференция приняла к сведению события в сфере международных воздушных перевозок, произошедшие со времени проведения ATConf/6, включая прогресс, достигнутый в ряде направлений политики. Она подчеркнула важность сохранения ориентированных на перспективу рамок политики для поддержки устойчивого, надежного и инклюзивного развития международных

[1] Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

[2] Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

воздушных перевозок в соответствии со Стратегическим планом ИКАО на 2026–2050 годы. Конференция также подчеркнула роль ИКАО в поддержке развития воздушного транспорта, особенно в регионах, сталкивающихся с постоянными проблемами, касающимися воздушной связности, финансовой доступности и институционального потенциала. Было широко поддержано совершенствование программы работы ИКАО по развитию воздушного транспорта на основе существующих мандатов и итогов седьмой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/7) в целях содействия реализации Стратегического плана ИКАО с должным учетом стратегической цели NCLB.

1.1.2.2 Конференция подчеркнула необходимость сохранения предсказуемости воздушного сообщения в кризисных ситуациях посредством обеспечения сотрудничества, прозрачности и своевременного обмена информацией между государствами, а также содействия большей осведомленности и более широкому применению существующего инструктивного материала ИКАО, в том числе путем постоянного пересмотра TASA. Кроме того, было поддержано изучение подходов, основанных на данных, для выявления стратегических узловых пунктов в сетях международных воздушных перевозок с целью повышения воздушной связности.

1.1.2.3 Что касается периодичности проведения Всемирных авиатранспортных конференций, то участники поддержали предложение Совета о том, чтобы в будущем проводить Конференции с меньшими интервалами и ввести механизм межсессионной отчетности, не дублируя при этом существующие механизмы. Было отмечено, что при планировании графика будущих Конференций необходимо будет учитывать общую программу заседаний ИКАО, ее приоритеты и связанные с этим ресурсные последствия.

1.1.2.4 Конференция также отметила последствия продолжающихся сбоев в глобальных цепочках поставок в аэрокосмической отрасли и подчеркнула важность международного сотрудничества в содействии перевозке критически важных компонентов и материалов, укреплении потенциала в области технического обслуживания и устранении ненужных процедурных барьеров. Была также признана потенциальная ценность учета вопросов устойчивости цепочек поставок в рамках экономического мониторинга ИКАО и разработки соответствующих рекомендаций.

1.1.2.5 Конференция приняла к сведению информационные документы WP/32, представленный Китаем, и WP/194, представленный Группой действий по вопросам воздушного транспорта (ATAG), Международным советом аэропортов (МСА), МСДА, Ассоциацией поставщиков авиационных услуг (ASA World), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) и ИККАИА.

1.1.3 **ВЫВОД**

1.1.3.1 В результате рассмотрения документации и состоявшейся дискуссии в рамках пункта 1.1 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

a) ИКАО и государствам следует обеспечить, чтобы в рамках политики в области воздушного транспорта, нормативно-правовой базы и институционального потенциала продолжали учитываться цифровизация, новые технологии, изменения на рынках и будущие перебои, при этом следует укреплять воздушную связность в развивающихся государствах, включая

наименее развитые страны (НРС), развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю (РСНВМ), и малые островные развивающиеся государства (МОСТРАГ);

b) государствам следует выполнять рекомендации Конференции, предоставлять соответствующую информацию и обмениваться передовым опытом, а ИКАО следует усилить мониторинг, выявлять возникающие потребности в разработке политики и представлять доклады Ассамблее о достигнутом прогрессе;

c) для поддержания темпа работы в период между Всемирными авиатранспортными конференциями Совету следует рассмотреть вопрос о сокращении интервала между сессиями с учетом ключевой роли экономического развития воздушного транспорта, динамичного характера отрасли и постоянных технологических изменений;

d) государствам следует более широко использовать инструктивный материал ИКАО, а ИКАО следует продолжать обновлять TASA в целях содействия сотрудничеству, прозрачности и предсказуемости воздушного сообщения в случае крупных сбоев;

e) государствам и отрасли следует укреплять сотрудничество в области обеспечения устойчивости цепочек поставок в авиации, а ИКАО следует учитывать соответствующие соображения, касающиеся цепочек поставок, в рамках существующей деятельности по экономическому мониторингу, разработке рекомендаций и реагированию на кризисные ситуации, не дублируя при этом работу других компетентных органов.

1.1.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ

Рекомендация 1/1. Достижения и прогресс после шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6)

Конференция рекомендует следующее:

a) ИКАО и государствам следует обеспечить, чтобы в рамках политики в области воздушного транспорта, нормативно-правовой базы и институционального потенциала продолжали учитываться цифровизация, новые технологии, изменения на рынках и будущие перебои, при этом следует укреплять воздушную связность в развивающихся государствах и государствах с ограниченным потенциалом;

b) государствам следует принимать соответствующие меры для выполнения рекомендаций Всемирных авиатранспортных конференций и предоставлять ИКАО соответствующую информацию о прогрессе, проблемах внедрения и возникающих потребностях в разработке политики;

c) ИКАО следует усовершенствовать существующий процесс мониторинга выполнения рекомендаций Конференции, выявлять возникающие потребности в разработке политики и представлять доклады Ассамблее о достигнутом прогрессе;

d) ИКАО следует рассмотреть вопрос о сокращении интервала между Всемирными авиатранспортными конференциями для поддержания темпа работы в период между сессиями с учетом динамичного характера отрасли и постоянных технологических изменений;

e) ИКАО следует усилить свою функцию по развитию воздушного транспорта и обеспечить, чтобы ее инструктивный материал по вопросам политики, экономический мониторинг и поддержка внедрения продолжали соответствовать Стратегическому плану ИКАО на 2026–2050 годы, в том числе путем дальнейшего обновления TASA в целях повышения устойчивости к кризисам;

f) государствам и отрасли следует укреплять сотрудничество в области обеспечения устойчивости цепочек поставок в авиации, а ИКАО следует учитывать соответствующие соображения, касающиеся цепочек поставок, в рамках существующей деятельности по экономическому мониторингу, разработке рекомендаций и реагированию на кризисные ситуации, не дублируя при этом работу других компетентных органов.

— КОНЕЦ —