ATConf/7-WP/216
18/11/26

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

ПРОЕКТ ДОКЛАДА

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

Примечание. В рамках данного подпункта повестки дня Конференция рассмотрела три вопроса: A) авиационная связность и либерализация доступа к рынкам; B) конкуренция; C) либерализация грузовых авиаперевозок.

Часть A. Авиационная связность и либерализация доступа к рынкам

3.2.1 **ДОКУМЕНТАЦИЯ**

3.2.1.1 В документе WP/5 Секретариат проанализировал текущее состояние связности сети воздушного транспорта на глобальном уровне и факторы, влияющие на уровень авиационной связности на международных рынках воздушного транспорта. В документе рассмотрены основные регуляторные, операционные и рыночные ограничения, влияющие на авиационную связность, а также появляющиеся тенденции, которые воздействуют на жизнестойкость и устойчивость сектора. В документе определены практические пути, позволяющие государствам оптимизировать связность посредством либерализации доступа к рынкам, укрепления регионального сотрудничества, принятия целенаправленных мер по поддержке недостаточно обслуживаемых рынков, а также создания более гибких рамок экономического регулирования. Конференции предложено рассмотреть рекомендации государствам, касающиеся расширения доступа к рынкам, укрепления регионального и межрегионального сотрудничества, улучшения авиационной связности для рынков с недостаточным уровнем обслуживания, а также поддержки продолжающихся усилий ИКАО по предоставлению инструктивного материала по вопросам политики и содействию их внедрению.

3.2.1.2 В документе WP/170, представленном Аргентиной, освещены проблемы, с которыми сталкиваются государства при определении профильных координаторов, ответственных за двусторонние и многосторонние переговоры по воздушному сообщению, и установлении контактов с ними, при этом отмечено, что использование дипломатических каналов не всегда может быть эффективным и что не все государства принимают участие в Конференциях ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN). С учетом опыта ICAN в документе предложено, чтобы ИКАО создала цифровой справочник назначенных национальных координаторов с указанием их фамилий и имен, должностей и контактных данных и вела его, постоянно обновляя информацию, в целях упрощения коммуникации и содействия более эффективным переговорам между государствами по вопросам воздушного сообщения.

3.2.1.3 В документе WP/79 Бразилия при поддержке 19 государств – членов Латино-американской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)[1] произвела сравнение региональных инициатив по либерализации воздушного транспорта в Южной Америке, Африке и Европе и подчеркнула их вклад в укрепление авиационной связности, развитие конкуренции и углубление экономической интеграции. В документе подчеркнуто, что либерализация может осуществляться на основе различных моделей, отражающих разные уровни регуляторной интеграции, и указано, что различия в регулировании могут создать проблемы для межрегионального сотрудничества в

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

будущем. В документе предложено, чтобы ИКАО провела сравнительное исследование региональных инициатив по либерализации в целях выявления общих принципов, передовой практики и вариантов политики, которые могли бы способствовать большей совместимости нормативных требований и будущей межрегиональной интеграции. В документе также содержится призыв к продолжению обмена опытом между государствами и к активизации деятельности ИКАО по разработке инструктивных материалов и укреплению потенциала в этой области.

3.2.1.4 В документе WP/80 Бразилия при поддержке 19 государств – членов ЛАКГА[2] проанализировала эволюцию международной экономической нормативной базы в сфере международного воздушного транспорта и высказала мнение о том, что, хотя *Конвенция о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция) по-прежнему служит прочной основой для безопасного, надежного и упорядоченного развития международного воздушного транспорта, система экономического регулирования, сформировавшаяся на основе двусторонних соглашений о воздушных перевозках (ASA), может сдерживать конкуренцию, инвестиции, инновации и ограничивать авиационную связность. В рамках сравнения с либерализованной системой регулирования международных морских перевозок в документе отмечены потенциальные ограничения, связанные с доступом к рынку, иностранным владением и контролем, каботажем и назначением авиакомпаний. В документе предлагается, чтобы ИКАО проанализировала факторы существующей системы экономического регулирования, которые ограничивают либерализацию международного воздушного транспорта, и изучила альтернативные варианты для содействия формированию более эффективного, конкурентоспособного и либерализованного авиационного сектора.

3.2.1.5 В документе WP/29, представленном Китаем, подчеркнута роль межотраслевого сотрудничества в укреплении авиационной связности и улучшении обслуживания прибывающих пассажиров. В документе рассматривается опыт Китая в области содействия восстановлению и расширению международного воздушного сообщения и уделяется особое внимание межотраслевому сотрудничеству с участием ведомств, занимающихся вопросами авиации, иностранных дел, иммиграции, таможни, туризма, финансов и транспорта. Сотрудничество ориентировано на улучшение авиационной связности, упрощение визового и транзитного режимов, развитие платежных услуг, туризма и авиационно-железнодорожных интермодальных перевозок. В документе подчеркивается, что устойчивая связность сети воздушного транспорта зависит не только от услуг воздушного транспорта и прав на перевозки, но и от более широкой экосистемы поездок, которая лежит в основе организации полетов пассажиров. В документе предлагается, чтобы ИКАО в сотрудничестве со Всемирной туристской организацией, Всемирной таможенной организацией (ВТамО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом аэропортов (МСА) и Международным союзом железных дорог (МСЖД) разработала набор инструментов по улучшению межотраслевой координации и повышению авиационной связности для добровольного использования. В документе также содержится призыв к государствам изучить возможность использования на добровольной основе пакетов мер сотрудничества в целях повышения авиационной связности и реализовать пилотные инициативы с учетом национальных условий при поддержке региональных бюро ИКАО, если это целесообразно.

3.2.1.6 В документе WP/130 Корейская Народно-Демократическая Республика (КНДР) выражает озабоченность в связи с мерами, которые, как отмечается в документе, негативно сказываются на способности некоторых государств в полной мере участвовать в международной

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

гражданской авиации и пользоваться преимуществами программ и услуг в области технического сотрудничества. В документе приводится ссылка на принцип недискриминации, закрепленный в Чикагской конвенции, и утверждается, что такие меры могут препятствовать обеспечению связности сети воздушного транспорта, экономическому развитию и жизнестойкости. В документе также освещены предпринимаемые КНДР усилия по модернизации инфраструктуры и мощностей национальной гражданской авиации. В документе содержится предложение в адрес Конференции принять к сведению поднятые вопросы, отразить в своей декларации озабоченность в отношении практик, которые могут препятствовать обеспечению глобальной авиационной связности и развитию международной гражданской авиации, а также рекомендовать Ассамблее и Совету ИКАО рассмотреть меры, направленные на устранение таких практик.

3.2.1.7 В документе WP/151 Сальвадор при поддержке 17 государств – членов ЛАКГА[3] подчеркивает роль региональных договоренностей об авиационной связности в улучшении связности, ценовой доступности и жизнестойкости воздушного транспорта. Рассказано об опыте внедрения Правил развития воздушных перевозок и деятельности аэропортов (CA-4) Сальвадором, Гватемалой и Гондурасом, в соответствии с которыми в отношении некоторых внутрирегиональных маршрутов действует национальный режим, отменены международные аэропортовые сборы и допускается бóльшая гибкость применительно к правам на перевозки, а кроме того, в документе отмечено отсутствие инструктивного материала ИКАО по вопросам комплексных региональных систем воздушного транспорта, в частности по вопросам пошлин и сборов, управления данными о пассажирах, скоординированных механизмов обеспечения доступности и управления кризисными ситуациями. В документе изложен призыв в адрес Конференции признать необходимость разработки ИКАО инструктивного материала по общим авиационным рынкам и единому воздушному пространству, выражена поддержка изучения моделей внутрирегиональных коридоров в качестве потенциальных передовых практик, а также высказана просьба об обновлении документов Doc 9626 и Doc 9957 и Программы идентификации пассажиров (TRIP) в целях содействия внедрению общих авиационных рынков, региональных систем данных, работающих в режиме одного окна, и внутрирегиональных протоколов по вопросам доступности.

3.2.1.8 В документе WP/149 Экваториальная Гвинея, Нигерия, Международный совет деловой авиации (МСДА), Ассоциация поставщиков авиационных услуг (ASA World), Международный совет ассоциаций владельцев и пилотов воздушных судов (IAOPA) и Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) подчеркнули важность разнообразных и взаимодополняющих форм воздушного транспорта для обеспечения жизнестойкости и инклюзивности международной системы воздушного транспорта. В документе описан вклад региональных и местных авиаперевозок, деловой и общей авиации, чартерных и чистогрузовых перевозок и перспективной аэромобильности (AAM), а также отмечено, что эти виды авиации обслуживают разные рынки, удовлетворяют разные операционные потребности, в том числе в отдаленных и недостаточно обслуживаемых населенных пунктах, и способствуют обеспечению жизнестойкости системы в случае сбоев. В документе подчеркнута необходимость применения соразмерных и целесообразных экономических и регуляторных подходов, которые учитывали бы разные эксплуатационные характеристики, обеспечивая при этом доступ к эксплуатационным ресурсам и наличие инфраструктуры. В документе содержится просьба о том, чтобы ИКАО содействовала внедрению таких подходов в своих инструктивных материалах по вопросам политики и разработала для государств инструктивные материалы, ориентированные на обеспечение доступа к эксплуатационным

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

ресурсам, наличие инфраструктуры и регуляторной базы, что укрепляет авиационную связность, жизнестойкость и устойчивое экономическое развитие в соответствии с целью "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB).

3.2.1.9 В документе WP/156, представленном Парагваем и поддержанном 18 государствами – членами ЛАКГА[4], Соглашение о либерализации воздушного транспорта Южной Америки (ALAS) было представлено в качестве основы для продвижения концепции "Единого неба Южной Америки" путем постепенной либерализации воздушного сообщения, институционального упрощения формальностей и регуляторной гармонизации. Согласно этому документу, ALAS строится на гибком и поэтапном подходе, адаптированном к правовым и институциональным условиям государств-участников, и имеет целью улучшение авиационной связности, содействие честной конкуренции и укрепление жизнестойкости регионального воздушного транспорта. Документ содержит предложение в адрес Конференции принять к сведению ALAS как свидетельство приверженности государств Южной Америки делу региональной либерализации, рекомендовать, чтобы ИКАО разработала типовой инструмент, который носил бы добровольный характер, для содействия региональной интеграции воздушного транспорта и гармонизации нормативно-правового регулирования, а также предложить ИКАО учредить добровольную инициативу по наращиванию потенциала для государств, заинтересованных в региональной либерализации, которая включала бы учебные мероприятия, техническую помощь и сотрудничество на основе обмена опытом. В документе также содержится призыв к обмену экспертными знаниями, извлеченными уроками и передовой практикой между государствами.

3.2.1.10 В документе WP/95 Российская Федерация выразила озабоченность в связи с влиянием односторонних мер на международный воздушный транспорт, отметив, что такие меры могут негативно сказаться на авиационной связности, добросовестной конкуренции, сфере туризма, экономическом развитии и либерализации международного воздушного транспорта. В документе подчеркивается важность поддержания развития международных воздушных перевозок недискриминационным и справедливым образом в соответствии с принципами Чикагской конвенции, а также сохранения роли ИКАО как беспристрастной технической организации, без политизации этой роли. В документе содержится просьба в адрес Конференции предложить ИКАО провести оценку и анализ последствий таких мер для международного воздушного транспорта, а также подготовить соответствующие выводы и рекомендации. Кроме того, в нем предложено создать целевую группу для содействия этой работе путем проведения оценки влияния таких мер на устойчивое развитие международных воздушных сообщений и либерализацию международных авиаперевозок, добросовестную конкуренцию и защиту прав потребителей.

3.2.1.11 В документе WP/54, представленном Того от имени государств – членов Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)[5], освещается опыт Единого африканского рынка воздушного транспорта (SAATM) в области реализации Решения Ямусукро (YD), а также рассматриваются проблемы, связанные с преобразованием обязательств по либерализации в эффективный и коммерчески пригодный доступ к рынку. В документе упоминается, что

[4] Аргентина, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Гайана, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Перу, Эквадор, Сальвадор, Уругвай, Чили и Ямайка.

[5] Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

региональные и многосторонние договоренности по вопросам либерализации в различных регионах способствуют расширению доступа к рынкам и укреплению авиационной связности, однако основное внимание уделено опыту Африки, в том числе урокам, извлеченным из реализации SAATM, а также национальному опыту Того, которые подчеркивают важность своевременной выдачи разрешений, эффективного использования прав на перевозки, регуляторных гарантий и мониторинга эффективности. В документе подчеркивается, что эффективность либерализации следует оценивать исходя из операционных и экономических результатов, а не только формальных обязательств. В документе содержится просьба в адрес Конференции признать региональные и многосторонние договоренности о либерализации практическими путями к открытию рынков, просить ИКАО усовершенствовать инструктивные материалы по вопросам политики, инструменты анализа, проведение сравнительной оценки, обмен знаниями и наращивание потенциала, а также рекомендовать государствам преобразовать обязательства по либерализации в реальный доступ к рынкам и делиться результатами с ИКАО и региональными организациями.

3.2.1.12 В документе WP/139 Объединенные Арабские Эмираты подчеркнули важность дальнейшей либерализации международного воздушного транспорта для расширения доступа к рынкам, авиатранспортной связности и потребительского выбора. В документе отмечается, что в государствах сложились разные экономические условия, действуют разные правовые рамки и проводится разная авиационная политика, и подчеркивается, что при рассмотрении вопроса о включении положений в соглашения о воздушном сообщении (ASA) следует учитывать существующие национальные, двусторонние и региональные механизмы. Кроме того, признано, что инструктивные материалы ИКАО, включая типовое соглашение ИКАО о воздушном сообщении (TASA), должны сохранять гибкий, нейтральный и необязательный характер, а национальные или региональные подходы к регулированию, а также положения договоров, разработанных вне рамок ИКАО, не должны рассматриваться в качестве применимых на глобальном уровне типовых моделей двусторонних соглашений. В документе излагается просьба в адрес Конференции вновь подтвердить важность либерализации и расширения доступа к рынкам, признать, что национальные или региональные подходы к регулированию либо положения договоров, разработанные вне рамок ИКАО, могут не всегда подходить для применения на глобальном уровне в качестве международных базовых стандартов для двусторонних ASA, а также вновь подтвердить, что государствам следует сохранять гибкость при определении положений, соответствующих их двусторонним отношениям в области воздушного транспорта, и при использовании инструктивных материалов ИКАО.

3.2.1.13 В документе WP/103 Уругвай при поддержке 19 государств – членов ЛАКГА[6] представил опыт ЛАКГА в области либерализации комбинированных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок на основе добровольного Меморандума о взаимопонимании (МОВ), который предоставляет взаимные права на перевозки вплоть до шестой свободы воздуха, дополняя таким образом существующие двусторонние и многосторонние соглашения. Данный механизм представлен в документе как прагматичный и прогрессивный инструмент либерализации, характеризующийся упрощенными процедурами присоединения и выхода; также отмечается его потенциал в плане улучшения региональной авиационной связности, укрепления жизнестойкости сети воздушного транспорта и сохранения конкуренции в периоды потрясений в сфере экономики либо здравоохранения или в периоды операционных сбоев. В документе также отмечены преимущества разработки более единообразных базовых принципов, позволяющих избежать фрагментации регуляторной базы ввиду наличия множества региональных договоренностей.

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

В документе изложена просьба в адрес Конференции принять к сведению опыт ЛАКГА и рекомендовать, чтобы Совет поручил Группе экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) разработать типовой документ, носящий добровольный характер, с учетом опыта ЛАКГА и других регионов в целях содействия либерализации комбинированных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок.

3.2.1.14 В документе WP/145 Ассоциация поставщиков авиационных услуг (ASA World), Международная федерация транспортников (МФТ) и Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) проанализировали, как лицензирование, тендерные процедуры и коммерческие механизмы в области наземного обслуживания влияют на безопасность полетов, стабильность кадрового состава, операционную жизнестойкость и инвестиции. В документе отмечается, что в последние годы отрасль испытывает финансовые трудности, несмотря на рост операционных потребностей, что создает проблемы с удержанием персонала, его обучением и инвестициями в оборудование. В документе утверждается, что это главным образом является результатом структуры рынка, в том числе критериев отбора поставщиков, количества и срока действия разрешений, а также распределения договорных рисков. В документе поддерживаются подходы, при которых, помимо цены, надлежащим образом учитываются эффективность обеспечения безопасности полетов, квалификация персонала, качество обслуживания и условия труда. В документе содержится просьба о том, чтобы ИКАО разработала инструктивные материалы по экономическим аспектам и вопросам организации рынка наземного обслуживания, а также продолжила поддерживать соответствующие международные стандарты в области труда. Кроме того, в документе содержится настоятельный призыв к тому, чтобы государства и эксплуатанты аэропортов внедрили механизмы лицензирования, проведения тендеров и выдачи разрешений, способствующие обеспечению безопасности полетов, компетентности персонала, условий труда, инвестиций и операционной жизнестойкости, а также призыв к тому, чтобы государства обеспечили сбалансированные коммерческие практики и сохранение квалифицированного персонала при смене поставщиков услуг.

3.2.1.15 Документ WP/115 Международной организации труда (МОТ), МФТ и ИФАЛПА посвящен роли трудовых и социальных гарантий в ходе последовательной и устойчивой либерализации международного воздушного транспорта. В документе упоминаются принципы и рекомендации, принятые предыдущими Всемирными авиатранспортными конференциями, а также Выводы и рекомендации МОТ 2023 года для сектора гражданской авиации, а кроме того, раскрывается тема потенциальных последствий либерализации, появления новых бизнес-моделей, изменения структуры собственности и консолидации отрасли для сферы занятости, охраны труда и контроля регуляторных органов. В документе отмечается более частое включение положений, касающихся трудовых и социальных гарантий, в действующие ASA и выражается поддержка текущей работе ATRP по рассмотрению возможности включения факультативной статьи по вопросам трудовых и социальных гарантий в TASA. В документе содержится просьба в адрес Конференции вновь подтвердить и использовать как основу существующие принципы и рекомендации в отношении вопросов трудового и социального характера, содействовать включению факультативной статьи по трудовым и социальным гарантиям в обновленный вариант TASA, а также призвать государства-члены внедрить правовые и институциональные механизмы и произвести постепенную гармонизацию нормативно-правовой базы, которая включала бы меры защиты достойного труда в соответствии с основополагающими принципами и правами в сфере труда МОТ.

3.2.2 **РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА**

3.2.2.1 В ходе Конференции обсуждались подходы к оптимизации глобальной авиационной связности и повышению устойчивости международных сетей воздушного транспорта. Было признано, что на результаты в области авиационной связности влияет совокупность регуляторных, операционных, коммерческих и более общих экосистемных факторов, а также то, что одной лишь либерализации доступа к рынку может оказаться недостаточно для решения проблем авиационной связности во всех случаях. Конференция подчеркнула важность наличия предсказуемых, благоприятных и отвечающих поставленным задачам нормативно-правовых рамок, эффективной координации между авиационными и неавиационными ведомствами, а также мер политики, способствующих обеспечению авиационной связности с отдаленными, недостаточно обслуживаемыми и находящимися в неблагоприятном географическом положении рынками.

3.2.2.2 На Конференции были рассмотрены вопросы, касающиеся хода либерализации доступа на рынки и региональной интеграции воздушного транспорта. Была выражена широкая поддержка дальнейшей постепенной либерализации международного воздушного транспорта как средства укрепления авиационной связности, развития конкуренции и обеспечения устойчивого роста сектора. Конференция также выразила поддержку прогрессивным подходам к либерализации, учитывающим различия в страновых условиях, политических задачах государств и степени их готовности. Региональные и многосторонние инициативы были представлены в качестве практических подходов к расширению доступа к рынкам, улучшению авиационной связности и укреплению регионального сотрудничества. Конференция признала, что государства могут применять различные подходы к либерализации, и подчеркнула, что государства сохраняют за собой право самостоятельно определять темпы, масштабы и формы либерализации, наиболее соответствующие их политике в области воздушного транспорта. Несколько делегатов подчеркнули, что ни одну из моделей либерализации не следует рассматривать как универсально применимую. Кроме того, Конференция подчеркнула важность претворения обязательств по либерализации в реальный и коммерчески жизнеспособный доступ к рынкам посредством практического соблюдения согласованных прав на перевозки и надлежащего сотрудничества в области регулирования между государствами.

3.2.2.3 Конференция отметила вклад различных видов авиационной деятельности, включая региональные и местные авиаперевозки, деловую и общую авиацию, чистогрузовые перевозки, а также новые направления авиационной деятельности, в расширение доступа и укрепление устойчивости транспортной сети. В связи с этим Конференция признала значимость эффективных вспомогательных услуг, в том числе услуг по наземному обслуживанию, для обеспечения безопасной, надежной и устойчивой эксплуатации воздушного транспорта. Была выражена поддержка мерам, направленным на укрепление операционной устойчивости, однако некоторые делегаты подчеркнули необходимость сохранения конкуренции, коммерческой гибкости и способности рынка оперативно реагировать на изменения, а также платформ для обмена опытом и передовыми практиками, направленными на укрепление авиационной связности и жизнестойкости.

3.2.2.4 Также в контексте либерализации международного воздушного транспорта были рассмотрены вопросы трудовых и социальных гарантий. Были высказаны различные мнения относительно того, в какой степени подобные соображения должны находить отражение в материалах по вопросам политики и инструктивных материалах ИКАО, а также в соответствующих случаях в соглашениях о воздушных перевозках. Некоторые делегации высказались в поддержку дальнейшей разработки факультативных положений в области трудовых и социальных гарантий, в том числе в рамках проводимого в настоящее время пересмотра типовых соглашений о воздушном

сообщении (TASA), отметив их потенциальный вклад в устойчивое развитие международного воздушного транспорта. Другие делегации подчеркнули, что вопросы трудовых и социальных гарантий относятся прежде всего к сфере национальной политики, и высказали предостережение от увязывания этих идей с вопросами о правах или условиях доступа на рынок. Несмотря на различия во мнениях относительно целесообразности подхода, несколько делегаций подчеркнули важность сохранения добровольного, необязательного и технического характера инструктивных материалов ИКАО.

3.2.2.5 Конференция рассмотрела практические меры по содействию либерализации и укреплению сотрудничества государств в области регулирования. Конференция подчеркнула неизменную актуальность материалов по вопросам политики и инструктивных материалов ИКАО, в том числе TASA, как практичных и гибких механизмов, содействующих либерализации доступа к рынкам и региональной интеграции. Была выражена поддержка дальнейшей работе ИКАО в области подготовки инструктивных материалов, оказания помощи в реализации, наращивания потенциала, а также обмена опытом и передовой практикой. Конференция поддержала инициативы, направленные на упрощение взаимодействия и координации при проведении переговоров о воздушных сообщениях, включая меры по совершенствованию процедур определения соответствующих контактных лиц разных государств. Многие делегаты подчеркнули, что механизмы и инструктивные материалы ИКАО должны оставаться добровольными, не иметь обязывающего характера и быть достаточно гибкими, чтобы учитывать различия в страновых условиях и подходах к либерализации.

3.2.2.6 Участники Конференции обменялись мнениями по вопросам, касающимся международного сотрудничества, авиационной связности и участия в деятельности по вопросам международной гражданской авиации. Были высказаны различные мнения относительно факторов, которые могут влиять на авиационную связность, техническое сотрудничество и способность государств участвовать в деятельности и программах в сфере международной гражданской авиации и извлекать из этого выгоду. Некоторые делегаты выразили озабоченность в связи с этими факторами и их возможными последствиями для авиационной связности, экономического развития и жизнестойкости. Многие другие делегаты высказали мнение, что поднятые вопросы либо уже рассматриваются в рамках существующих процессов ИКАО, либо выходят за рамки мандата Конференции.

3.2.2.7 Конференция приняла к сведению информационные документы: документ WP/107, представленный Колумбией и поддержанный 17 государствами – членами ЛАКГА; документ WP/127, представленный Колумбией и поддержанный 16 государствами – членами ЛАКГА; документ WP/154 от Кубы; документ WP/186 от Казахстана; документ WP/184, представленный Венесуэлой и 15 государствами – членами ЛАКГА; документ WP/195, представленный МСДА.

3.2.3 **ВЫВОД**

3.2.3.1 По итогам рассмотрения документации и состоявшейся дискуссии в рамках части А пункта 3.2 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

a) расширение авиационной связности по-прежнему остается важной задачей политики в области международного воздушного транспорта и способствует экономическому росту, торговле, туризму и устойчивому развитию. Для выполнения этой задачи необходимы благоприятная регуляторная основа и

соответствующие операционные условия, эффективное сотрудничество заинтересованных сторон, а также меры, направленные на удовлетворение потребностей отдаленных, недостаточно обслуживаемых рынков и рынков с низким спросом;

b) постепенная либерализация международного воздушного транспорта может способствовать улучшению авиационной связности, усилению конкуренции, региональной интеграции и устойчивому росту отрасли. Конференция признала, что государства могут применять различные подходы к либерализации сообразно национальным условиям, политическим задачам и уровню готовности, а также что выгоды от либерализации зависят от эффективности ее проведения и от практического использования возможностей доступа к рынкам;

c) региональные и многосторонние инициативы по либерализации дают ценный опыт в деле расширения доступа к рынкам, укрепления авиационной связности и развития сотрудничества в области регулирования, а также демонстрируют разные подходы, с помощью которых государства могут достичь целей либерализации;

d) вопросы трудовых и социальных гарантий по-прежнему остаются актуальными в рамках обсуждений устойчивого развития международного воздушного транспорта, при этом признается, что государства могут применять разные подходы к решению подобных вопросов в соответствии со своими национальными условиями и политическими рамками;

e) материалы по вопросам политики и инструктивные материалы ИКАО, в том числе типовые соглашения о воздушном сообщении (TASA), по-прежнему играют важную роль в содействии либерализации, сотрудничеству в области регулирования и модернизации рамок международного воздушного транспорта. Кроме того, Конференция признала важность технической помощи, практических механизмов реализации, укрепления взаимодействия государств и обмена опытом и передовой практикой в деле поддержки усилий, направленных на укрепление авиационной связности и доступа к рынкам, в том числе содействие установлению контактов между ведомствами, ответственными за проведение переговоров о воздушных сообщениях;

f) государствам рекомендуется и впредь принимать меры, направленные на развитие авиационной связности, техническое сотрудничество, рост сферы международного воздушного транспорта и соблюдение Конвенции о международной гражданской авиации.

3.2.4 **РЕКОМЕНДАЦИЯ**

Рекомендация 3.2/1. Укрепление авиационной связности на основе прогрессивных экономических и нормативных авиационных механизмов для международного воздушного транспорта: авиационная связность и либерализация доступа к рынкам

Конференция рекомендует:

a) государствам и впредь содействовать реализации долгосрочной концепции ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта путем постепенной либерализации в рамках двусторонних, региональных, плюрилатеральных и многосторонних договоренностей с учетом собственных национальных условий, политических задач и уровня готовности;

b) государствам принять меры для обеспечения возможности эффективной и коммерчески целесообразной реализации согласованных прав доступа к рынкам, в том числе путем своевременной обработки заявок на получение разрешений и одобрений, а также устранения административных и регуляторных барьеров, которые могут ограничивать их использование;

c) государствам укрепить авиационную связность за счет соразмерных и отвечающих поставленным задачам нормативно-правовых рамок, межотраслевой координации и целевых мер по поддержке авиационной связности на отдаленных, недостаточно обслуживаемых рынках и рынках с низким спросом, включая наименее развитые страны, страны, не имеющие выхода к морю, и малые островные развивающиеся государства;

d) государствам и региональным организациям содействовать обмену опытом и передовой практикой в области либерализации доступа к рынкам, инициатив по региональной интеграции и практического выполнения обязательств по либерализации;

e) ИКАО провести пересмотр и обновление материалов по вопросам политики и инструктивных материалов, в том числе типовых соглашений о воздушном сообщении (TASA), в целях отображения меняющейся рыночной конъюнктуры, регионального опыта и потребностей государств, а также укрепить оказываемую государствам поддержку в деле внедрения посредством технической помощи, мероприятий по наращиванию потенциала, предоставления практических механизмов внедрения и совершенствования механизмов обмена информацией;

f) ИКАО создать и вести цифровой справочник ИКАО, который содержал бы информацию о назначенных государствами-членами координаторах по проведению переговоров о воздушных сообщениях, в целях упрощения взаимодействия и координации между государствами;

g) государствам и впредь принимать меры, направленные на развитие авиационной связности, техническое сотрудничество, устойчивый рост сферы международного воздушного транспорта и соблюдение Конвенции о международной гражданской авиации.

Часть B. Конкуренция

3.2.5 ДОКУМЕНТАЦИЯ

3.2.5.1 В документе WP/96, представленном Чили и поддержанном 18 государствами – членами ЛАКГА[7], рассмотрена роль политики в области конкуренции и соответствующих институтов в обеспечении эффективного получения выгод от либерализации воздушного транспорта. В документе подчеркивается, что, помимо обеспечения справедливой конкуренции между перевозчиками из разных государств, нормативно-правовая база в сфере конкуренции должна регулировать вопросы распределения на национальном уровне ограниченных прав на перевозки, при этом отмечается, что ограничения по частоте полетов и механизмы их распределения могут влиять на выход на рынок, конкуренцию и реализацию преимуществ, вытекающих из ASA. На основе опыта Чили в документе сформулированы принципы передовой практики в области распределения ограниченных прав на перевозки, включая принцип распределения с ограничением по времени, прозрачный механизм распределения на конкурентной основе, требования по фактическому использованию, а также усиление координации между авиационным и антимонопольным ведомствами. В документе также содержится призыв к государствам укреплять и применять политику в области конкуренции при распределении прав на перевозки, а также отражать принципы конкуренции в ASA; кроме того, в нем предложено, чтобы ИКАО разработала соответствующие инструктивные материалы, типовое положение о конкуренции и механизмы содействия сотрудничеству между антимонопольными ведомствами.

3.2.5.2 В документе WP/71 Нигерия от имени 54 государств – членов Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)[8] изложила позицию Африки по вопросам честной конкуренции и регуляторного потенциала на либерализованных рынках воздушного транспорта. В документе подчеркивается, что успешная реализация Решения Ямусукро (YD) и создания Единого африканского рынка воздушного транспорта (SAATM) зависит от наличия эффективных правил конкуренции, равенства условий, надлежащих мер по защите прав потребителей, а также компетентных, независимых органов экономического регулирования. В документе освещается существующая в Африке континентальная система регулирования конкуренции, предусмотренная приложением 5 к YD, а также перечислены проблемы, связанные с концентрацией рынка, субсидируемой конкуренцией, правоприменительным потенциалом, институциональной независимостью, гармонизацией и пробелами в регулировании. В документе содержится призыв к тому, чтобы ИКАО расширила инструктивные материалы по вопросам политики и передовую практику в области конкуренции в сфере международного воздушного транспорта, разработала практические инструменты и программы по наращиванию потенциала для содействия оценке конкуренции, мониторингу рынка и правоприменительной деятельности, а также оказала целевую техническую помощь в целях укрепления потенциала в сфере конкуренции и экономического регулирования, особенно в развивающихся странах и на формирующихся региональных авиационных рынках.

[7] Аргентина, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Гайана, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Эквадор, Сальвадор, Уругвай и Ямайка.

[8] Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

3.2.5.3 В документе WP/16 Республика Корея изложила административные и оперативные вопросы, которые могут встать перед ведомствами гражданской авиации (ВГА) в связи со слияниями авиакомпаний, особенно в случаях, когда процесс затрагивает несколько юрисдикций. В документе подчеркивается, что, помимо одобрения слияния, авиационным ведомствам, возможно, придется согласовать целый ряд вопросов, связанных с регулированием, эксплуатацией и безопасностью полетов. Кроме того, в документе отмечается, что различия в национальных процедурах могут приводить к задержкам, дополнительным расходам и правовой или операционной неопределенности, при этом тот факт, что слияния авиакомпаний происходят относительно редко, ограничивает возможности профильных органов накопить практический опыт. Существующий инструктивный материал ИКАО касается требований в отношении права собственности, контроля и назначения, однако авторы отмечают отсутствие практических справочных материалов по административным и операционным процедурам для одобренных случаев слияния авиакомпаний. В документе подчеркивается важность своевременных и скоординированных процессов для обеспечения авиационной связности и жизнестойкости системы, особенно в периоды кризисов и структурного восстановления, а кроме того, содержится просьба в адрес Конференции призвать государства делиться опытом и предложить ИКАО разработать практические справочные материалы на основе реальных примеров, чтобы помочь авиационным ведомствам в деле управления слияниями авиакомпаний и связанной с этим международной координации.

3.2.6 **РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА**

3.2.6.1 Конференция рассмотрела вопросы, касающиеся распределения ограниченных прав на воздушные перевозки и их влияния на конкуренцию на рынках международных воздушных перевозок, освещенные в рабочем документе WP/96. Делегаты высказали мнения относительно роли государств в распределении коммерческих прав и взаимосвязи между их распределением и конкуренцией. Несколько делегатов подчеркнули, что распределение прав на перевозки относится к сфере национальной политики и нормативно-правовой базы государств. В этом контексте было высказано мнение, что существующие инструктивные материалы ИКАО уже обеспечивают государствам достаточную гибкость и что дополнительные положения о распределении прав на перевозки не следует включать в Типовые соглашения о воздушном сообщении (TASA), поскольку такие вопросы регулируются в рамках национальных систем государств.

3.2.6.2 Конференция также рассмотрела вопрос о добросовестной конкуренции и регулятивном надзоре за рынком, изложенный в документе WP/71. Документ получил решительную поддержку за постановку важного вопроса о надзоре за конкуренцией на либерализованных рынках международных воздушных перевозок. Делегаты согласились с тем, что преимущества либерализации не могут быть реализованы в полной мере без эффективных рамок конкуренции, регулятивного надзора за рынком и надлежащего потенциала экономического регулирования. В ходе обсуждения была подчеркнута важность укрепления институционального и регулятивного потенциала для противодействия действиям, которые могут повлиять на добросовестную конкуренцию, особенно в развивающихся государствах и на формирующихся региональных авиационных рынках. Также была выражена поддержка продолжению оказания помощи со стороны ИКАО посредством практических руководств, инструментов, обучения и наращивания потенциала по вопросам рамок конкуренции. Некоторые делегаты подчеркнули актуальность трудовых и социальных аспектов в контексте политики либерализации и конкуренции.

3.2.6.3 Конференция также рассмотрела вопрос слияния авиакомпаний и координации регулирования, подробно изложенный в документе WP/16. В ходе работы Конференции

обсуждались административные, эксплуатационные и регуляторные последствия слияния авиакомпаний, особенно в случаях с участием нескольких юрисдикций. Делегаты признали важность процессов координации, обмена информацией и четких процедур между соответствующими полномочными органами для содействия осуществлению одобренных слияний авиакомпаний. Было отмечено, что слияния авиакомпаний происходят относительно редко, и обмен практическим опытом и извлеченными уроками мог бы помочь государствам в решении возникающих в связи с этим проблем. Некоторые делегаты подчеркнули, что оценка вопросов, выходящих за рамки технических и регуляторных аспектов авиации, должна оставаться в ведении соответствующих компетентных органов. Несмотря на то что была выражена поддержка обмену опытом и передовой практикой между государствами, некоторые делегаты не поддержали идею разработки дополнительных инструктивных материалов ИКАО по вопросам слияния авиакомпаний.

3.2.7 **ВЫВОД**

3.2.7.1 По итогам рассмотрения документации и состоявшейся дискуссии в рамках части B пункта 3.2 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

a) эффективные механизмы обеспечения конкуренции, надзор за регулированием рынка и потенциал экономического регулирования имеют важное значение для обеспечения добросовестной конкуренции и содействия реализации преимуществ либерализации;

b) распределение ограниченных прав на перевозки следует рассматривать в рамках национальной политики и нормативно-правовой базы государств в целях содействия их эффективному использованию и урегулирования ситуаций, когда выделенные права остаются неиспользованными;

c) координация, обмен информацией и четкие процедуры между соответствующими органами способствуют административному и практическому осуществлению одобренных слияний авиакомпаний;

d) практические руководства, инструменты, обучение и наращивание потенциала, обеспечиваемые ИКАО в сотрудничестве с Группой экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP), оказывают государствам поддержку в решении вопросов, связанных с конкуренцией, особенно развивающимся государствам и формирующимся региональным авиационным рынкам;

e) постоянный обмен передовой практикой и опытом между государствами способствует эффективному осуществлению политики и мер, связанных с конкуренцией;

f) государствам следует продолжать обмениваться своим опытом и передовой практикой в области конкуренции через подборку материалов ИКАО по правилам и политике в сфере конкуренции.

3.2.8 **РЕКОМЕНДАЦИЯ**

Рекомендация 3.2/2. Укрепление авиационной связности на основе прогрессивных экономических и нормативных авиационных механизмов для международного воздушного транспорта: конкуренция

Конференция рекомендует:

a) государствам укреплять надзор за регулированием рынка и возможности экономического регулирования для пресечения действий, которые могут негативно влиять на добросовестную конкуренцию, с учетом своих национальных и региональных условий;

b) государствам расширять сотрудничество и обмен информацией, опытом и передовой практикой в целях содействия эффективному надзору за конкуренцией и экономическому регулированию;

c) государствам, в соответствии со своей национальной политикой и нормативно-правовой базой, рассмотреть надлежащие механизмы распределения ограниченных прав на воздушные перевозки, способствующие их эффективному использованию и позволяющие урегулировать ситуации, при которых выделенные права остаются неиспользованными;

d) государствам содействовать административному и практическому осуществлению одобренных слияний авиакомпаний посредством координации, обмена информацией и установления четких процедур между соответствующими органами;

e) ИКАО продолжать предоставлять практические руководства, инструменты, обучение и обеспечивать наращивание потенциала в области надзора за конкуренцией на воздушном транспорте и связанного с этим экономического регулирования, особенно для развивающихся государств и формирующихся региональных авиационных рынков;

f) ИКАО продолжать обновлять и поддерживать свою подборку материалов по правилам и политике в сфере конкуренции в качестве платформы для обмена передовой практикой между государствами по вопросам, связанным с конкуренцией. В связи с этим государствам следует предоставлять ИКАО соответствующую информацию для ее включения в эту подборку.

Часть C. Либерализация грузовых авиаперевозок

3.2.9 **ДОКУМЕНТАЦИЯ**

3.2.9.1 В документе WP/136 Кувейт подчеркнул важность грузовых авиаперевозок как ключевого фактора, способствующего развитию мировой торговли, обеспечению устойчивости цепочек поставок и экономическому развитию, особенно для государств, не имеющих выхода к морю, и регионов, сталкивающихся с географическими и логистическими трудностями. В документе отмечается необходимость упрощения формальностей, связанных с грузовыми авиаперевозками, за счет упорядочения и гармонизации процедур, цифровой трансформации,

электронного обмена данными, внедрения режима одного окна и укрепления координации между заинтересованными сторонами при одновременном соблюдении высоких стандартов безопасности полетов и авиационной безопасности. Также поддерживаются дальнейшая либерализация услуг грузовых авиаперевозок и укрепление формата государственно-частных партнерств. В документе содержится призыв к тому, чтобы ИКАО укрепила международное сотрудничество путем разработки политики и нормативно-правовой базы в сфере грузовых авиаперевозок, содействовала гармонизации и упрощению процедур грузовых перевозок, ускорила цифровизацию грузовых операций и обеспечила безопасный обмен данными, а также расширила связность сети воздушного транспорта, чтобы государства и регионы, сталкивающиеся с географическими ограничениями или не имеющие выхода к морю, могли более эффективно выходить на мировые рынки.

3.2.9.2 В документе WP/102 Оман подчеркнул стратегическую роль грузовых авиаперевозок в содействии торговле, диверсификации экономики и обеспечению устойчивости цепочек поставок. В документе изложен опыт Омана в рамках реализации Национальной стратегии развития авиации до 2040 года, в которой развитие грузовых перевозок интегрируется с национальными целями в области логистики и торговли за счет установления количественных целевых показателей, развития мультимодальной связности и создания благоприятной нормативно-правовой базы. Авторы также отмечают растущую роль электронной коммерции и упрощения грузовых формальностей. В документе содержится призыв в адрес Конференции признать вклад грузовых авиаперевозок в экономическое развитие и устойчивость, рекомендовать государствам включить измеримые целевые показатели по грузовым авиаперевозкам в национальные стратегии развития авиации, а также предложить ИКАО укрепить свою политику и инструктивный материал в области развития грузовых авиаперевозок и включить эту тему в программу дальнейшей работы, которая будет подготовлена по итогам настоящей Конференции.

3.2.9.3 Документ WP/98, представленный Перу при поддержке 19 государств – членов ЛАКГА[9], посвящен опыту ЛАКГА в области постепенной либерализации эксклюзивных услуг грузовых авиаперевозок посредством добровольного регионального механизма, предоставляющего права на перевозки в соответствии с седьмой свободой воздуха. В документе этот механизм, впервые введенный во время пандемии COVID-19 и впоследствии закрепленный на постоянной основе, охарактеризован как прагматичный инструмент, который носит дополняющий характер и действует наряду с существующими двусторонними и многосторонними соглашениями благодаря упрощенным процедурам присоединения и выхода. В документе подчеркнуто, что эта инициатива способствовала развитию связности внутрирегиональной сети грузового воздушного транспорта и доказала целесообразность постепенных и добровольных подходов к либерализации грузовых авиаперевозок. В документе содержится просьба в адрес Конференции принять к сведению опыт ЛАКГА, признать его ценность в выявлении преимуществ и проблем либерализации грузовых авиаперевозок, а также рекомендовать, чтобы ИКАО в ходе пересмотра типового соглашения ИКАО о воздушном сообщении (TASA) учла заложенные в этом инструменте принципы правовой комплементарности, добровольного участия и упрощенных процедур в качестве возможных факторов содействия применению региональных или многосторонних подходов к постепенной либерализации услуг эксклюзивных грузовых авиаперевозок.

3.2.9.4 В документе WP/18, представленном Катаром, подчеркивается возрастающая стратегическая важность грузовых авиаперевозок в содействии торговле, обеспечению устойчивости цепочек поставок, экономическому развитию и авиационной связности в глобальном

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

масштабе. В документе утверждается, что расширение электронной коммерции, усиливающаяся интеграция глобальных цепочек создания стоимости и меняющиеся требования к логистике ведут к необходимости создания нормативно-правовой базы, которая лучше отражала бы уникальные эксплуатационные характеристики услуг чистогрузовых перевозок. Предлагается обеспечить бóльшую коммерческую и эксплуатационную гибкость деятельности грузовых эксплуатантов за счет включения в ASA современных положений для чистогрузовых перевозок. В документе также отмечены потенциальные выгоды от распространения прав седьмой свободы воздуха на чистогрузовые перевозки, а также возможности, открывающиеся в связи с ведущейся модернизацией TASA. В документе содержится просьба в адрес Конференции признать стратегическую важность грузовых авиаперевозок, призвать государства рассмотреть возможность закрепления более либеральных подходов к оказанию услуг грузовых авиаперевозок в рамках ASA, в том числе предложенных положений, а также просить ИКАО и впредь оказывать поддержку в деле либерализации грузовых авиаперевозок посредством выработки инструктивных материалов по вопросам политики, а также распространения передового опыта.

3.2.9.5 В документе WP/134, представленном Объединенными Арабскими Эмиратами, рассматривается роль грузовых авиаперевозок в обеспечении работы глобальных цепочек поставок и содействии реагированию на кризисные ситуации в случае сбоев, таких как пандемии, стихийные бедствия и геополитические события. В документе отмечается, что ограничительные положения в договоренностях о воздушном сообщении могут лимитировать возможности эксплуатантов по оперативной корректировке провозной емкости, маршрутов и сетей в условиях реагирования на кризис, и подчеркивается, что более масштабная либерализация услуг чистогрузовых авиаперевозок должна стать частью стратегий государств по обеспечению готовности к кризисным ситуациям. Отмечаются позитивные решения, принимавшиеся во время пандемии COVID-19, а также предлагается обеспечить нормативную гибкость заранее, до будущих потрясений, путем более либеральных договоренностей в отношении доступа к рынкам. В документе содержится просьба в адрес Конференции признать роль грузовых авиаперевозок в укреплении жизнестойкости и готовности к кризисным ситуациям, призвать государства к дальнейшей либерализации доступа на рынок для чистогрузовых перевозок, а также просить ИКАО и впредь оказывать поддержку государствам-членам в разработке гибких подходов к регулированию международных чистогрузовых перевозок.

3.2.9.6 В документе WP/14, представленном Ассоциацией "Глобальный экспресс" (GEA) и Международной ассоциацией грузовых авиаперевозчиков (ТИАКА), проанализирован ход развития международной торговли и грузовых авиаперевозок за период после ATConf/6, а также последствия для регулирования грузовых авиаперевозок. В документе подчеркивается увеличивающаяся важность грузовых авиаперевозок, электронной коммерции и устойчивости цепочек поставок, а также отмечается, что экономическое регулирование грузовых авиаперевозок идет недостаточно динамично, чтобы в полной мере обеспечить рост и авиационную связность. Опираясь на опыт пандемии COVID-19, а также на инициативы по либерализации, реализованные Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Европейского союза (ЕС) и ЛАКГА, авторы подчеркивают операционную специфику грузовых авиаперевозок, а также необходимость расширения доступа к рынкам и повышения эксплуатационной гибкости. В документе содержится просьба в адрес Конференции признать экономическую значимость грузовых авиаперевозок, поручить ИКАО извлечь уроки из опыта государств в области либерализации грузовых авиаперевозок, предоставить инструктивный материал государствам, желающим изучить новые варианты политики грузовых авиаперевозок, включая снятие ограничений на провозные емкости и повышение эксплуатационной гибкости, а также внести соответствующие поправки в TASA.

3.2.10 **РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА**

3.2.10.1 Рассматривая вопросы грузовых авиаперевозок и экономического развития, Конференция отметила растущее стратегическое значение грузовых авиаперевозок для поддержки торговли, экономического развития, электронной коммерции, связности сети воздушного транспорта и устойчивости цепочек поставок. Было обращено внимание на роль грузовых авиаперевозок в обеспечении доступа к мировым рынкам, в том числе для географически изолированных и недостаточно обслуживаемых государств и регионов, а также в поддержании бесперебойных поставок товаров первой необходимости в периоды сбоев и кризисов. Делегаты подчеркнули важность интеграции задач в области грузовых авиаперевозок в национальные стратегии развития авиации, логистики и экономики, а также создания благоприятной политической и нормативно-правовой базы для поддержки дальнейшего роста и устойчивости грузовых авиасообщений. Делегаты также отметили важность упрощения формальностей при грузовых перевозках, включая упрощение и унификацию нормативных процедур и эффективную координацию между соответствующими заинтересованными сторонами. Была выражена поддержка продолжению оказания помощи государствам-членам со стороны ИКАО посредством разработки рекомендаций по вопросам политики, наращивания потенциала и обмена опытом и передовой практикой.

3.2.10.2 Участники Конференции также обменялись мнениями о подходах к либерализации грузовых авиаперевозок. Делегаты признали особые эксплуатационные и коммерческие характеристики грузовых авиаперевозок и важность обеспечения того, чтобы системы экономического регулирования обеспечивали надлежащую гибкость при сохранении добросовестной конкуренции. Была выражена поддержка сбалансированному подходу к либерализации, учитывающему суверенитет государств и различные уровни либерализации в государствах, национальные условия и рыночную конъюнктуру. Делегаты признали наличие потенциала в деле либерализации грузовых авиаперевозок для целей расширения транспортной связности, упрощения процесса торговли и повышения устойчивости цепочек поставок. Были также высказаны мнения относительно режима выполнения чисто грузовых перевозок и перевозки грузов в багажных отсеках пассажирских воздушных судов, при этом некоторые делегаты отметили необходимость избегать непреднамеренных искажений конкуренции в случаях, когда меры по либерализации применяются неравномерно. Делегаты согласились с тем, что решения относительно дальнейшей либерализации доступа к рынку для грузовых авиаперевозок, включая предоставление прав на перевозку на условиях пятой и седьмой "свобод воздуха", должны оставаться предметом ведения самих государств.

3.2.10.3 Было поддержано предложение о том, чтобы ИКАО продолжала оказывать помощь посредством регулярного пересмотра Типовых соглашений о воздушном сообщении (TASA), включая рассмотрение соответствующего опыта региональных инициатив, таких как инициативы ЛАКГА, в качестве возможных примеров подходов к региональной и плюрилатеральной либерализации грузовых авиаперевозок. Делегаты также подчеркнули, что в рамках текущего пересмотра TASA следует учитывать национальные условия и различные уровни развития государств. Конференция приняла к сведению следующие информационные документы: документ WP/128, представленный Колумбией и 16 государствами – членами ЛАКГА; документ WP/147, представленный Казахстаном; документ WP/118, представленный Уругваем и 18 государствами – членами ЛАКГА; и документ WP/123, представленный секретариатом Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли.

3.2.11 **ВЫВОД**

3.2.11.1 По итогам рассмотрения документации и состоявшейся дискуссии в рамках части C пункта 3.2 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

a) грузовые авиаперевозки являются ключевым фактором обеспечения торговли, связности сети воздушного транспорта, экономического развития и устойчивости цепочек поставок, особенно для географически изолированных и недостаточно обслуживаемых государств и регионов;

b) нормативно-правовая база экономического регулирования должна отражать специфические эксплуатационные и коммерческие особенности грузовых авиаперевозок, обеспечивать надлежащую гибкость и сохранять справедливую конкуренцию;

c) либерализация грузовых авиаперевозок может способствовать повышению связности сети воздушного транспорта, развитию торговли и повышению устойчивости цепочек поставок. Подходы к либерализации, включая договоренности о доступе к рынку, должны определяться государствами в соответствии с их конкретными обстоятельствами и степенью готовности;

d) упрощение формальностей и цифровизация в сфере грузовых авиаперевозок способствуют развитию эффективных, устойчивых и глобально взаимосвязанных сетей грузовых авиаперевозок и должны осуществляться в рамках соответствующих действующих программ и органов ИКАО, при этом необходимо обеспечивать согласованность и избегать дублирования требований и процедур;

e) важность постоянной поддержки со стороны ИКАО за счет обновления политики в области грузовых авиаперевозок и Типовых соглашений о воздушном сообщении (TASA) за счет включения в них положений о доступе к рынку грузовых авиаперевозок в качестве пути к более широкой региональной, плюрилатеральной и глобальной либерализации грузовых авиаперевозок.

3.2.12 **РЕКОМЕНДАЦИЯ**

Рекомендация 3.2/3. Укрепление авиационной связности на основе прогрессивных экономических и нормативных авиационных механизмов для международного воздушного транспорта: либерализация услуг грузовых авиаперевозок

Конференция рекомендует:

a) государствам признавать грузовые авиаперевозки ключевым фактором развития торговли, транспортной связности, экономического роста и устойчивости цепочек поставок, в том числе для географически изолированных и недостаточно обслуживаемых рынков, а также надлежащим образом включать вопросы грузовых авиаперевозок в национальные стратегии развития авиации, логистики и экономики;

b) государствам обеспечивать, чтобы нормативно-правовая база экономического регулирования отражала особые эксплуатационные и коммерческие характеристики грузовых авиаперевозок, обеспечивала надлежащую гибкость, поддерживала добросовестную конкуренцию и способствовала постепенной либерализации доступа к рынку грузовых авиаперевозок в соответствии с их национальными условиями и степенью готовности;

c) государствам рассматривать в соответствии со своими национальными политическими целями и нормативно-правовой базой меры по расширению связности и эксплуатационной гибкости грузовых авиаперевозок, включая соответствующие договоренности о доступе к рынку, с учетом потребностей рынков с низким уровнем спроса и при сохранении добросовестной конкуренции;

d) государствам и ИКАО продолжать содействовать упрощению формальностей и цифровизации в сфере грузовых авиаперевозок в рамках существующих программ и структур, в том числе путем упрощения и унификации нормативных процедур, безопасного обмена информацией и внедрения других цифровых процессов, обеспечивая при этом согласованность и избегая дублирования требований;

e) ИКАО продолжать обновлять свою политику в области грузовых авиаперевозок и Типовое соглашение о воздушном сообщении (TASA) с учетом национальных условий, различных уровней развития и соответствующего регионального опыта в качестве добровольного пути к более широкой региональной, плюрилатеральной и глобальной либерализации грузовых авиаперевозок, а также продолжать оказывать поддержку государствам-членам посредством предоставления рекомендаций по вопросам политики, наращивания потенциала и обмена опытом и передовой практикой.

— КОНЕЦ —