



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**

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРИОРИТЕТА СВЯЗНОСТИ,
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ И ЭКОНОМИЧЕСКОГО
РАЗВИТИЯ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО
РЕГУЛИРОВАНИЯ**

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе обсуждается как обеспечить, чтобы политические меры воздействия в авиационном секторе, такие как правила и регулирующие нормы или инвестиции, были эффективными и способствовали достижению стратегических целей Международной организации гражданской авиации (ИКАО), включая развитие воздушного сообщения, а также обеспечение экономического процветания и общественного благополучия для всех.

Обеспечение безопасного и доступного воздушного сообщения для всех требует устойчивости и конкурентоспособности авиационного сектора, включая динамичный рынок авиаперевозок, который поддерживает целый ряд бизнес-моделей, предлагающих выбор и выгоду для потребителей, а также связность для экономики.

Достижение этих стратегических целей высокого уровня требует соразмерного и гибкого регулирования, подкрепленного тщательным анализом и надежными доказательствами, гарантирующими, что выгоды оправдают затраты. В 2016 году ИКАО приняла ряд принципов Передовой практики регулирования, призванных помочь государствам в их усилиях в этом направлении. Принципы, на которых основан подход "Передовая практика регулирования", были включены в *Руководство по регулированию международного воздушного транспорта* (Doc 9626).

В настоящем документе предлагается дальнейший путь обеспечения того, чтобы все государства могли применять подход, основанный на передовой практике регулирования, при разработке и внедрении экономического регулирования, затрагивающего воздушный транспорт.

¹ Версии документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках предоставлены ИАТА.

Действия: Конференции предлагается: а) вновь заявить о поддержке <i>Передовой практики регулирования ИКАО</i>; б) обратиться к ИКАО с просьбой разработать практический инструментарий для оказания государствам помощи в применении <i>Передовой практики регулирования</i>; в) просить ИКАО создать многопрофильную группу с участием государств и отрасли для оказания содействия ИКАО в разработке <i>Инструментария для Передовой практики регулирования</i>; г) обратиться к ИКАО с просьбой изучить возможность разработки программ по наращиванию потенциала для государств, нуждающихся в поддержке в применении руководящих указаний и сопутствующего инструментария, с тем чтобы способствовать достижению цели инициативы "Ни одна страна не останется без внимания".	
<i>Стратегические цели:</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями: <i>"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает достижение экономического процветания и социального благополучия для всех"</i> и <i>"Ни одна страна не останется без внимания"</i>
<i>Финансовые последствия:</i>	Это будет иметь финансовые последствия при разработке инструментария и создании многопрофильной группы, а также при разработке программы наращивания потенциала
<i>Справочный материал:</i>	Конвенция о международной гражданской авиации (Doc 7300) 39-я сессия Ассамблеи, доклад Экономической комиссии (Doc 10078, A39-EC) A39-WP/140

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В преамбуле Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) признается важность нормативно-правовой базы, основанной на "определенных принципах и договоренностях", с тем чтобы "международные воздушные сообщения могли... осуществляться рационально и экономично".

1.2 Этот текст столь же актуален сегодня, как и в 1944 году. Коммерчески и финансово устойчивый и динамично развивающийся авиационный сектор, продолжающий привлекать инвестиции, необходимые для обеспечения непрерывного роста, требует динамичного рынка авиаперевозок, который поддерживает широкий спектр бизнес-моделей, предлагающих потребителям выбор и выгоду, а экономикам – связность.

1.3 Достижение этих стратегических целей высокого уровня требует соразмерного и гибкого регулирования, подкрепленного тщательным анализом и надежными доказательствами, гарантирующими, что выгоды от мер воздействия оправдают затраты на регулирование. Роль Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в создании согласованной глобальной основы для такого регулирования имеет решающее значение для обеспечения последовательных и гармонизированных равных условий для глобального сектора.

1.4 Обеспечение того, чтобы все государства имели доступ к необходимым ресурсам и инструментам для внедрения соразмерного и гибкого регулирования, имеет решающее значение. В той мере, в какой могут потребоваться усилия по наращиванию технического потенциала, они отражены в настоящем документе.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 При надлежащей разработке и внедрении экономическое регулирование может служить важным катализатором развития, создавая четкую и непротиворечивую нормативно-правовую среду, которая стимулирует и упрощает столь необходимые инновации и инвестиции, обеспечивая при этом защиту законных интересов различных групп заинтересованных сторон.

2.2 Однако при отсутствии эффективного экономического регулирования и надзора, а также в случаях, когда выработка политики не опирается на тщательный анализ и не учитывает мнения заинтересованных сторон, принимаемые политические решения могут не соответствовать заявленным целям экономического развития или повышения благосостояния общества.

Передовая практика регулирования

2.3 На 39-й сессии Ассамблеи ИКАО (27 сентября – 7 октября 2016 г., Монреаль) была выражена общая поддержка принятию ряда принципов Передовой практики регулирования, охватывающих разработку и создание политики. Эти принципы заключаются в следующем:

Принципы разработки политики

2.4 Последовательность и согласованность. Регулирование должно соответствовать существующим (и планируемым) правилам и практике, применимым к регулируемой деятельности, с тем чтобы не возникало дублирования и противоречий (на национальном или международном уровнях). Оно также должно быть предсказуемым и применяться с четкой ответственностью за надзор и без дискриминации в отношении регулируемых субъектов.

2.5 Соразмерность. Регулирование должно применяться только тогда, когда доказана его необходимость, и должно быть соразмерно выявленным проблемам, с тем чтобы затраты на соблюдение требований были минимальными за счет использования наиболее экономически эффективного решения.

2.6 Нацеленность на риск. Регулирование должно иметь конкретные и четко определенные цели, которые непосредственно соответствуют выявленным проблемам. В соответствующих случаях регулируемым субъектам должна предоставляться свобода действий в достижении установленных целей.

2.7 Справедливость и отсутствие искажений. Регулирование должно осуществляться справедливо и не создавать дискриминационного бремени для какой-либо конкретной группы (групп).

2.8 Ясность и определенность. Субъекты, в отношении которых осуществляется регулирование, должны четко знать, какие регулирующие нормы будут применяться, понимать, что от них требуется и иметь достаточно времени, чтобы обеспечить соответствие новым требованиям.

Процессуальные принципы

2.9 Цель регулирования должна быть определена на основе достоверных данных и имеющихся альтернатив; также она должна учитываться при выборе наиболее подходящего решения.

2.10 Перед внедрением регулирования должна быть проведена оценка его воздействия, и в отношении него должен проводиться регулярный мониторинг.

- К разработке регулирующих норм следует привлекать тех, кого они потенциально могут затронуть; процесс принятия решений должен быть прозрачным и объективным.
- Процесс разработки регулирующих норм должен предусматривать регулярный и систематический пересмотр (и последующее внесение изменений, если это необходимо) для обеспечения того, чтобы регулирующие нормы оставались актуальными.
- Должны существовать четкие процедуры реагирования на судебные решения и апелляции, а также процедуры изменения регулирования в случае необходимости.

2.11 Принципы, на которых основан подход "Передовая практика регулирования", были включены в *Руководство по регулированию международного воздушного транспорта* (Дос 9626). Понимая важность обеспечения того, чтобы все государства могли внедрять Передовую практику регулирования, в настоящем документе предлагается ряд следующих практических и действенных шагов.

На пути к инструментарию для Передовой практики регулирования

2.12 Признавая важность хорошо разработанной и реализуемой авиационной политики и обеспечения того, чтобы авиация действовала как двигатель экономического развития или повышения благосостояния общества во всех государствах, практический инструментарий стал бы важным ресурсом для оказания поддержки государствам во внедрении Передовой практики регулирования.

2.13 Такой инструментарий должен включать руководство по анализу рентабельности и оценке воздействия, адаптированное к конкретному контексту авиатранспортного сектора и включающее:

- Методологию оценки влияния политических мер воздействия на связность и конкурентоспособность.
- Стресс-тесты на устойчивость: к шоковым изменениям (как со стороны спроса, так и со стороны предложения); предвзятости к оптимизму; а также к появлению в будущем новых технологий, участников рынка или бизнес-моделей.
- Передовую практику проведения консультаций с заинтересованными сторонами и последующей оценки и пересмотра.

3. ВЫВОДЫ

3.1 С учетом вышесказанного можно сделать следующие выводы:

- а) для достижения цели обеспечения безопасного и доступного воздушного сообщения для всех требуется конкурентоспособная и динамично развивающаяся авиационная отрасль, в которой авиаперевозчики могут

конкурировать, внедрять инновации и дифференцировать предлагаемые ими услуги;

- b) соразмерная и гибкая нормативно-правовая база может стать важным фактором, способствующим развитию авиации. Передовая практика регулирования содержит ряд проверенных и испытанных принципов, которые помогают государствам в разработке политики;
- c) для обеспечения того, чтобы все государства могли эффективно внедрять Передовую практику регулирования, практический инструментарий, разработанный и одобренный ИКАО, стал бы ценным дополнением к существующим принципам.

— КОНЕЦ —