



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

ВЛИЯНИЕ ОДНОСТОРОННИХ ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫХ МЕР ДИСКРИМИНАЦИОННОГО ХАРАКТЕРА НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ СВЯЗНОСТИ, ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ И НАДЕЖНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА. ПОЛИТИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

(Представлено Российской Федерацией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе представляются на рассмотрение Конференции информация и предложения о необходимости следования принципам и политике Международной организации гражданской авиации (ИКАО), согласно которым воздушный транспорт имеет основополагающее значение для устойчивого развития экономики государств, благодаря содействию международным воздушным перевозкам, поощрению и упрощению формальностей в сфере туризма и торговли, либерализации воздушного транспорта, созданию условий для справедливой и добросовестной конкуренции, в то время как политизация процесса развития международной гражданской авиации за счет введения некоторыми государствами односторонних ограничительных мер дискриминационного характера, в том числе с использованием для этого институтов и механизмов ИКАО, оказывает негативное влияние на устойчивость и развитие международных воздушных перевозок, приводит к нарушению норм международного воздушного права, в том числе принципов и целей Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года (Чикагской конвенции), и создает серьезные прецеденты, которые оказывают отрицательное влияние на международный воздушный транспорт в целом и подрывают роль и авторитет ИКАО как технической площадки многостороннего взаимодействия в сфере гражданской авиации.

Действия, предлагаемые Конференции, приводятся в пункте 4.

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Каждый полет безопасен и надежен", "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех", "Ни одна страна не остается без внимания" и
---------------------	--

¹ Версия документа на русском языке предоставлена Российской Федерацией.

	<i>Конвенция о международной гражданской авиации и другие договоры, законы и правила регулируют все вопросы</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Ожидается, что деятельность ИКАО, упомянутая в настоящем документе, подлежит осуществлению в рамках ресурсов регулярного бюджета на 2026–2028 гг.
<i>Справочный материал</i>	Дос 7300/9, <i>Конвенция о международной гражданской авиации 1944 года</i> Резолюция А42-26 <i>"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"</i> Дос 9626 <i>"Руководство по регулированию международного воздушного транспорта"</i> Дос 9587 <i>"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"</i> Дос 9819 <i>"Доклад Пятой Всемирной авиатранспортной конференции. Проблемы и возможности либерализации"</i> (ATConf/5)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) устанавливает основные принципы, которым должны следовать Договаривающиеся государства для обеспечения того, чтобы международные воздушные сообщения могли развиваться безопасным, упорядоченным, регулярным, эффективным и экономичным, согласованным и устойчивым образом. В этой связи одной из задач Международной организации гражданской авиации (ИКАО) является поддержка принципов и мер, содействующих осуществлению международных воздушных сообщений на основе справедливых и равных возможностей, взаимного уважения прав государств, а также с учетом общих интересов безопасности и экономической эффективности.

1.2 Поступательное и всестороннее развитие мирового процесса либерализации воздушного транспорта, его конкурентоспособная составляющая, обеспечивающая транспарентный характер доступа на международный рынок воздушных перевозок всем без исключения пользователям воздушного пространства, отвечает росту удовлетворения потребности в мировой гражданской авиации. Указанная тенденция развития международной гражданской авиации несовместима с процессом политизации деятельности ИКАО посредством применения или поощрения применения некоторыми Договаривающимися государствами односторонних ограничительных мер, направленных на политически неугодные им государства.

1.3 Учитывая стремительное изменение условий регулирования и эксплуатации международного воздушного транспорта, обусловленное в первую очередь процессами глобализации и либерализации, а также исходя из основополагающих принципов суверенитета, справедливых и равных возможностей, недискриминации и сотрудничества, определенных в Чикагской конвенции и составляющих основу развития международной гражданской авиации, роль ИКАО будет заключаться в придании приоритетного значения новым вызовам и мировым тенденциям развития воздушных перевозок, в содействии и оказании помощи Договаривающимся государствам в получении выгод от либерализации и развития, отвечающих общим интересам.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Изменяющиеся условия функционирования воздушного транспорта, а также безопасная, разумная и упорядоченная процедура либерализации данного сектора требует

соответствующей эволюции роли самой ИКАО как стороны, которая должна содействовать развитию международных воздушных перевозок недискриминационным, справедливым и упорядоченным образом и удовлетворять существующие и появляющиеся потребности всех без исключения Договаривающихся государств в доступном и безопасном международном авиационном сообщении.

2.2 Политизация роли ИКАО, выражающаяся в допущении искажения добросовестных условий конкуренции на мировом рынке воздушного транспорта за счет введения односторонних ограничительных мер некоторыми государствами по отношению к другим, ухудшает авторитет ИКАО и снижает ее роль как международной организации, занимающейся регулированием этих процессов в международной гражданской авиации и приводит к следующим недопустимым последствиям:

- a) подрыв устойчивого регулирования международного воздушного транспорта в условиях гибкого роста либерализации и добросовестной конкуренции, ставя под сомнение саму идею либерализации международного воздушного транспорта, продвигаемую ИКАО в рамках работы по содействию экономическому развитию воздушного транспорта;
- b) нарушение принципов добросовестной конкуренции в рамках функционирования международной авиатранспортной системы за счет умышленного отклонения от справедливых гарантий доступа к рынку;
- c) препятствование защите прав потребителей рынка воздушных перевозок, когда в силу определенных ограничений пассажиру навязывается иная услуга, не соответствующая потребностям, целям и интересам такого потребителя;
- d) нарушение связности системы международных воздушных перевозок и, тем самым, нанесение ущерба международному туризму;
- e) рост экономических потерь в мировом авиатранспорте ввиду увеличения расходов на топливо, логистику и эксплуатацию;
- f) снижение мотивации к продолжению обсуждения долгосрочных целей, направленных на реальное снижение выбросов парниковых газов в секторе международной гражданской авиации.

2.3 Обеспечение гармоничного развития процесса либерализации международного воздушного транспорта предполагает распространение на все Договаривающиеся государства международных гарантий, включающих, *inter alia*, недопущение предвзятых политизированных действий как ИКАО, так и отдельных Договаривающихся государств, затрагивающих суверенные интересы других Договаривающихся государств в сфере удовлетворения потребностей в международной гражданской авиации.

3. ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

3.1 Согласно резолюции A42-26 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"*, добавление А *"Экономическое регулирование международного воздушного транспорта"*, ИКАО приняла долгосрочный концептуальный план по либерализации международного воздушного транспорта, в котором говорится: *"Мы, государства – члены Международной организации гражданской авиации, принимаем решение активно"*

поддерживать текущий процесс либерализации международного воздушного транспорта, с тем чтобы он приносил пользу всем заинтересованным сторонам и экономике в целом. Мы руководствуемся необходимостью обеспечить соблюдение самых высоких уровней безопасности полетов и авиационной безопасности, а также принципа справедливых и равных возможностей для всех государств и их заинтересованных сторон".

3.2 Таким образом, ИКАО продолжит выполнять свою лидирующую и беспристрастную роль координатора и глобального центра регулирования процессов либерализации и развития международной гражданской авиации с целью обеспечения доступа к рынку таким образом и такими темпами, которые отвечают потребностям и обстоятельствам всех государств, должным образом учитывая интересы всех заинтересованных сторон, а также принципы, касающиеся мер и гарантий, предназначенных для обеспечения постоянного и эффективного участия всех государств, во избежание принятия односторонних ограничительных мер, в том числе экстратерриториального характера, которые имеют отрицательные последствия для упорядоченного, устойчивого и гармоничного развития международного воздушного транспорта.

3.3 Принимая во внимание Общие принципы, о которых заявляли Договаривающиеся государства в Декларации глобальных принципов либерализации международного воздушного транспорта (Doc 9819 ИКАО), принятой в ходе Пятой Всемирной авиатранспортной Конференции (ATConf/5) в 2003 г., ИКАО и Договаривающимся государствам совместно с авиатранспортной отраслью и другими заинтересованными сторонами, участвующими в деятельности гражданской авиации, необходимо продолжать прилагать все усилия к тому, чтобы международная гражданская авиация развивалась таким способом, который:

- a) обеспечит высокий и возрастающий уровень безопасности полетов и авиационной безопасности;
- b) позволит развиваться международному воздушному транспорту на прочной и стабильной экономической основе;
- c) обеспечит предоставление услуг, желаемых потребителями;
- d) будет содействовать повышению эффективности и сведет к минимуму искажение рынка;
- e) предоставит достаточные и эффективные гарантии добросовестной конкуренции на мировом рынке авиаперевозок;
- f) будет содействовать вовлечению всех государств в основные процессы на основе уважения национального суверенитета и обеспечения равенства возможностей и взаимных выгод, базируясь на надежном и устойчивом функционировании системы международного воздушного транспорта;
- g) будет содействовать развитию сотрудничества и гармонизации на глобальном уровне, учитывая интересы всех участников и пользователей международного воздушного пространства и международной гражданской авиации;
- h) предотвратит применение или поощрение применения некоторыми государствами односторонних ограничительных мер дискриминационного характера по отношению к другим государствам.

3.4 Принимая во внимание, что односторонние ограничительные меры приводят к негативным эксплуатационным, техническим и экономическим последствиям, которые вне зависимости от того против какого конкретного государства введены, в итоге имеют глобальное влияние на авиационную отрасль в мировом масштабе, ИКАО в соответствии с возложенным на нее Чикагской конвенцией мандатом рекомендуется провести оценку негативных последствий для международного воздушного транспорта, вызванных принятием или поощрением принятия таких мер, с целью анализа и подготовки выводов и рекомендаций по созданию глобального механизма противодействия односторонним ограничительным мерам в сфере международной гражданской авиации.

3.5 Таким образом, существует актуальная потребность в создании Секретариатом ИКАО целевой группы для оценки влияния односторонних ограничительных мер в области гражданской авиации на устойчивое развитие международных воздушных сообщений, процесс либерализации международных авиаперевозок, добросовестную конкуренцию и защиту прав потребителей.

4. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

4.1 Конференции предлагается:

- а) рассмотреть и принять выводы и предложения, изложенные в пункте 3;
- б) принять к рассмотрению и одобрить инициативу о создании целевой группы, изложенную в пунктах 3.4 и 3.5.

– КОНЕЦ –