



A39-WP/467
EC/41
28/9/16

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА
ПО
ПУНКТУ 39 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пункту 39 повестки дня представляется для рассмотрения Экономической комиссией.

Пункт 39 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика

39.1 В документе WP/4 Совет представил доклад о разработке и принятии долгосрочной концепции ИКАО по либерализации воздушного транспорта и основных принципов защиты интересов потребителей в рамках выполнения рекомендаций Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) и соответствующей резолюции Ассамблеи. Ассамблее предлагается одобрить план работы Организации по популяризации и внедрению долгосрочной концепции, а также инструктивный материал по защите интересов потребителей.

39.2 В документе WP/5 Совет представил доклад о ходе работы по состоянию на апрель 2016 года по подготовке международных соглашений в сфере либерализации доступа к рынку, грузовых авиаперевозок и владения авиаперевозчиками, и контроля, включая информацию о будущей работе по завершению подготовки соглашений.

39.3 В документе WP/66 Совет представил доклад о проведенной Организацией работе по выполнению рекомендаций Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) после последней сессии Ассамблеи. Он также представил будущую программу работы, касающуюся политики и регулирования в области воздушного транспорта, для утверждения ее Ассамблеей. Выполнение программы работы также будет способствовать реализации инициативы ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB) и повышению экономической устойчивости воздушного транспорта.

39.4 Документ WP/149 был представлен 54 Договаривающимися государствами – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА). В документе описаны предпринимаемые меры по либерализации воздушного транспорта Африки в соответствии с Решением Ямусукро, которое направлено на создание к 2017 году единого африканского рынка воздушных перевозок. Документ призывает государства обеспечить в духе инициативы ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"* поддержку и взаимодействие для реализации в полном объеме Решения Ямусукро, а также призывает ИКАО организовать проведение региональных практикумов и семинаров по вопросу о либерализации воздушного транспорта.

39.5 В документе WP/130 Бахрейн рассматривает ряд вопросов, связанных с наличием многообразия нормативных систем, регулирующих права пассажиров, и призывает ИКАО разработать нормативный инструктивный материал в целях унификации систем защиты прав пассажиров.

39.6 В документе WP/204, представленном Бразилией, Новой Зеландией, Сингапуром и Чили, рассматриваются преимущества либерализации доступа к рынку и необходимость иметь масштабное многостороннее соглашение по этому вопросу. По мнению государств, предлагаемое многостороннее соглашение ИКАО по либерализации доступа к рынку должно охватывать обмен не только правами третьей и четвертой свободы перевозок, но и, по меньшей мере, правами пятой свободы перевозок.

39.7 Документ WP/313 был представлен Колумбией при поддержке государств – членов Latinoамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА). В документе содержится информация об опыте Колумбии по включению в ее правила защиты прав потребителей

концепции "отмены покупки", а ИКАО предлагается принять во внимание этот опыт при обновлении ее основных принципов защиты прав потребителей.

39.8 В документе WP/173 Катар представил свою позицию и предложения по предлагаемым положениям, касающимся доступа к рынку, мер гарантии и вопросов владения авиаперевозчиками, и контроля в международных соглашениях по вопросам либерализации доступа к рынку и владения авиаперевозчиками, и контроля, которые в настоящее время готовит Группа экспертов по регулированию воздушного транспорта (АТРР). В нем также обсуждается ряд вопросов, касающихся политики ИКАО в области воздушного транспорта, включая защиту прав потребителей.

39.9 В документе WP/242 Республика Корея напоминает о преимуществах либерализации рынка воздушного транспорта и представляет предложения, касающиеся стратегий развития добросовестной конкуренции, а также призывает ИКАО подготовить предложения в помощь государствам по созданию более конкурентной среды для международного воздушного транспорта.

39.10 В документе WP/246 Республика Корея представила информацию о деятельности и увеличении числа низкобюджетных перевозчиков (НБП) на рынке страны, что способствовало повышению спроса на рынке, обеспечению развития отрасли и расширению преимуществ для потребителей. Республика Корея призвала ИКАО способствовать обмену информацией между государствами-членами в вопросах политики и опыта, касающихся НБП.

39.11 В документе WP/252 Республика Корея поделилась информацией о преимуществах либерализации и дерегулирования отрасли воздушных сообщений страны, включая развитие отраслей воздушного транспорта и туризма и расширение преимуществ для потребителей. Она призвала к обмену информацией между государствами-членами по вопросу либерализации воздушных сообщений и поддержала постоянные усилия ИКАО в области либерализации.

39.12 В документе WP/259 Республика Корея подчеркнула принятие Советом ИКАО в июне 2015 года основных принципов защиты прав потребителей и отметила результаты, достигнутые государством в деле согласования его режима защиты прав потребителей и основных принципов ИКАО. Был предложен ряд стратегий по активному решению вопросов защиты прав потребителей, включая повышение осведомленности потребителей и использование технологий.

39.13 В документе WP/231 Международный совет аэропортов (МСА) представил свое мнение в отношении действующих отраслевых принципов распределения "окон", считая, что такие важные критерии эффективного использования ограниченной пропускной способности, как обслуживаемые пункты назначения, размер воздушного судна или лучшее предложение для пассажиров, игнорируются или, в лучшем случае, рассматриваются как произвольные вторичные критерии. МСА предложил передать вопрос на изучение группе экспертов и оценить потенциальные преимущества альтернативных методов распределения пропускной способности "окон" в аэропортах.

39.14 В документе WP/127 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) описала негативные экономические последствия количественного роста налогов. Она настоятельно призвала государства придерживаться политики ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта (Дос 8632) и обратилась к ИКАО с призывом

сотрудничать с отраслью и подготовить расширенное руководство по вопросу влияния налогов и прочих сборов.

39.15 В документе WP/134 ИАТА описала проблему, с которой сталкиваются авиакомпании в ряде стран при конвертации доходов в местной валюте и репатриации доходов в свои страны. Документ призывает государства-члены сотрудничать с авиакомпаниями в поиске инновационных решений проблемы "заблокированных средств", учитывая нехватку иностранной валюты.

39.16 В документе WP/140 ИАТА настаивала на необходимости для государств при подготовке или внедрении норм регулирования для воздушного транспорта занимать более рациональный подход к регулированию на основе правил, которые являются соразмерными, четкими и понятными. Она призвала ИКАО включить принципы рационального регулирования в свою инициативу NCLB с тем, чтобы устранить распространение политики и правил, не совместимых с SARPS ИКАО и основными руководящими указаниями.

39.17 В документе WP/340 ИАТА изложила роль своих "Инструктивных указаний по распределению слотов на глобальном уровне (WSG)" для управления и распределения "окон" в аэропортах и участия всех заинтересованных сторон в процессе пересмотра и обновления WSG. По мнению ИАТА, действующие отраслевые рабочие группы и форумы, предлагаемые в рамках WSG, в достаточной степени рассматривают и решают вопросы о распределении "окон".

39.18 Чили представила документ WP/440, в котором изложила информацию о своем позитивном опыте либерализации доступа к рынку путем одностороннего предоставления прав на каботаж другим странам, включая их в некоторые двусторонние и многосторонние соглашения о воздушном сообщении. В документе предлагается обеспечить большую гибкость в вопросах либерализации, включая положения о предоставлении каботажных прав при подготовке многосторонних соглашений об "открытом небе".

39.19 В информационном документе WP/189 Общество исследований в области воздушного транспорта (ATRS) осветило положительное влияние либерализации на экономику в целом. В документе подчеркнута необходимость стремиться к внедрению унифицированной либерализованной системы регулирования, которая будет способствовать устойчивому и безопасному развитию сектора воздушного транспорта, а также обеспечит экономический рост, занятость и социально-экономическое процветание всех стран и регионов.

39.20 В информационном документе WP/352 Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) изложила свое мнение относительно подготовки и включения положения об охране труда в многостороннее соглашение о либерализации доступа к рынку и владении авиаперевозчиками, и контроле, подготавливаемое Группой АТРР.

39.21 Международная федерация работников транспорта (ITF) представила информационный документ WP/438. В документе изложено мнение ITF по некоторым аспектам работы, проводимой АТРР по подготовке международных соглашений о либерализации доступа к рынку, грузовых авиаперевозках и владении авиаперевозчиками, и контроле, о результатах которой был представлен доклад в документе A39-WP/5.

39.22 При рассмотрении докладов Совета, представленных в документах WP/4, 5 и 66, Комиссия выразила признательность ИКАО за работу по выполнению рекомендаций ATConf/6 согласно плану действий, одобренному последней Ассамблеей. В частности, она приняла к сведению подготовку и принятие ИКАО долгосрочной концепции либерализации международного воздушного транспорта, которая послужит вдохновляющим примером для государств в деле достижения своих целей в области либерализации, а также основных принципов защиты прав потребителей в качестве руководящих принципов для использования государствами и заинтересованными отраслевыми сторонами в своей практике регулирования и эксплуатации.

39.23 Комиссия отметила достигнутые результаты и оставшиеся задачи, о которых сообщалось в документе WP/5, касающиеся работы Организации по подготовке международных соглашений по либерализации доступа к рынку, грузовым авиаперевозкам и владению авиаперевозчиками, и контролю. Была признана необходимость широкой поддержки со стороны государств процесса подготовки многостороннего соглашения. Также было признано наличие различия во взглядах по таким ключевым вопросам, как масштаб обмена правами перевозок и положения о гарантиях. Комиссия приняла к сведению, что эту задачу решает Группа ATRP и согласилась с тем, что ей следует продолжать свою работу с учетом мнений и предложений данной Комиссии, включая изложенные в рабочих документах WP/204, 173, 242, 440 и информационных документах 352 и 438.

39.24 В ответ на выраженную обеспокоенность в связи с планом-графиком завершения работы над проектом международных соглашений, была отмечена определенная гибкость, в зависимости от хода работы Группы ATRP. Комиссия согласилась с тем, что ИКАО следует продолжать эту работу в соответствии с долгосрочной концепцией либерализации и с учетом мандата и инструктивных указаний, полученных от последней Ассамблеи, а также принимая во внимание мнения и предложения, высказанные в ходе обсуждения.

39.25 Комиссия также приняла к сведению информацию о мероприятиях и опыте государств в сфере либерализации воздушного транспорта, описанные в документах WP/149, 246, 252 и информационном документе 189. Было отмечено широкое признание преимуществ либерализации, а также различия во мнениях, касающихся необходимости принятия мер, обеспечивающих эффективное участие и справедливую конкуренцию. Широкую поддержку получили гибкие подходы государств к вопросам либерализации с учетом различий в этапах развития и конкретных задач, стоящих перед ними. Комиссия одобрила региональные усилия по либерализации, приложенные, например, африканскими государствами. В этой связи Комиссия согласилась с тем, что государства следует поощрять неустанно стремиться к либерализации в свете долгосрочной концепции ИКАО, и ИКАО следует рассмотреть вопрос оказания содействия, включая наращивание потенциала и обмен опытом между государствами, в рамках имеющихся ресурсов, в частности в рамках Добровольного фонда воздушного транспорта и существующих платформ.

39.26 Широкую поддержку получил подход "рационального регулирования", выдвинутый ИАТА в документе WP/140, в котором государства призывались принять этот подход в своей практике регулирования. Было отмечено, что принципы такого подхода будут рассмотрены ИКАО в контексте ее инициативы NCLB.

39.27 По вопросу о защите прав потребителей Комиссия приняла к сведению информацию об опыте ряда государств и проблемах, изложенных в документах WP/130, 313 и 259. Было признано, что защита прав потребителей требует внимания со стороны регламентирующих полномочных органов и отрасли. Отметив, что ИКАО уже приняла основные принципы защиты прав потребителей, которые являются "живым" документом, было высказано предложение, что в ходе любого будущего пересмотра основные принципы должны сохранять свой высокий уровень, не обязывающий и не директивный характер, что было одобрено прошлой Ассамблеей. Комиссия согласилась с тем, что государствам и отрасли следует применять основные принципы ИКАО, а ИКАО следует продолжать внедрять принципы, контролировать ход событий и пересматривать их в зависимости от необходимости.

39.28 В отношении высказанной в документе WP/127 обеспокоенности увеличением числа налогов на международный воздушный транспорт было в целом признано, что такие вводимые налоги могут иметь негативные последствия для национальной экономики, что не способствует устойчивому развитию воздушного транспорта. Широкую поддержку получило мнение о необходимости для государств придерживаться политики ИКАО в области налогообложения воздушного транспорта, изложенной в документе Doc 8632. Было высказано мнение о том, что государства независимы в вопросах налогообложения. Комиссия согласилась с тем, что следует поощрять государства придерживаться политики ИКАО в области налогообложения.

39.29 По поднятому в документе WP/134 вопросу конвертации местной валюты и репатриации доходов авиакомпаний было признано, что такие проблемы также могут отрицательно сказываться на осуществлении международных воздушных сообщений. Комиссия согласилась с тем, что государствам следует предпринимать меры по решению проблем авиакомпаний в свете соответствующих инструктивных указаний ИКАО.

39.30 По вопросу о распределении "окон", поднятому в рабочих документах WP/231 и 340,(Примечание Секретариата: текст, касающийся обсуждения данного вопроса, будет добавлен после 2-го заседания Экономической комиссии)

39.31 Завершая обсуждение, Комиссия одобрила план будущей работы Организации в области политики и регулирования воздушного транспорта и согласилась с тем, что Совету следует надлежащим образом рассмотреть мнения и предложения, высказанные в ходе обсуждения по вопросу выполнения его программы работы в данной области в предстоящий трехлетний период.