



A39-WP/480
EC/45
30/9/16

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА
ПО
ПУНКТУ 42 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пункту 42 повестки дня представляется для рассмотрения Экономической комиссией.

Пункт 42 повестки дня. Экономическое развитие воздушного транспорта

42.1 В документе WP/8 Совет представил для рассмотрения и принятия Ассамблеей пересмотренное *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта*, которое заменит резолюцию A38-14. Предлагаемая пересмотренная резолюция была разработана в целях систематизации представления информации, удаления устаревшего содержания и внесения новых элементов, разработанных со временем проведения предыдущей сессии Ассамблеи. Кроме того, в этом документе представлен план будущей работы ИКАО по разработке глобального плана развития воздушного транспорта, который будет служить инструктивным материалом по планированию и внедрению в государствах, а также обозначит стратегические направления технических программ работы в рамках стратегической цели ИКАО *"Экономическое развитие воздушного транспорта"*.

42.2 В информационном документе WP/133 Индия описала свою схему региональной связности (RCS), разработанную для укрепления региональной связности воздушных перевозок Индии, а также соответствующие механизмы финансирования и управления.

42.3 В информационном документе WP/169 Объединенные Арабские Эмираты представили информацию о саммите по инвестициям в области авиации, состоявшемся в Дубае в ноябре 2015 года, включая его основные цели и достижения. Это государство предложило всем заинтересованным сторонам принять участие в следующем саммите по инвестициям в области авиации, который состоится в 2017 году.

42.4 Экономическая комиссия рассмотрела этот пункт повестки дня в рамках двух следующих тематических блоков: предлагаемая разработка глобального плана развития воздушного транспорта и пересмотренное *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта*.

Предлагаемая разработка глобального плана развития воздушного транспорта

42.5 Была выражена поддержка в отношении данной инициативы, предпринимаемой Советом. После того как были сделаны дополнительные уточнения относительно предлагаемого содержания плана, Комиссия приняла к сведению будущую деятельность ИКАО по разработке глобального плана развития воздушного транспорта.

Пересмотренное сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

42.6 При рассмотрении проекта резолюции о Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта, содержащегося в добавлении к документу WP/8, Комиссия отметила, что был проведен существенный пересмотр резолюции A38-14 и были предложены поправки, направленные на поддержание актуальности текущей политики ИКАО и обеспечение ее соответствия потребностям государств.

42.7 Комиссия рассмотрела текст проекта резолюции, представленный в добавлении к документу WP/8, и согласилась с рядом предложенных поправок. В ходе рассмотрения добавления E, касающегося прогнозирования, планирования и экономического анализа, было

уточнено значение термина "*авиационное потребление*". Этот термин был пояснен в соответствии с системой национальных счетов ООН как представляющий собой стоимость конечного приобретения товаров и услуг потребителями в авиации.

42.8 Завершая обсуждение пересмотренного сводного заявления, Комиссия согласилась рекомендовать пленарному заседанию принять нижеприведенную резолюцию, которая заменит резолюцию A38-14.

42.9 Комиссия приняла к сведению информацию, содержащуюся в документах WP/133 и WP/169.

ДОБАВЛЕНИЕ
ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ
ДЛЯ ПРИНЯТИЯ 39-Й СЕССИЕЙ АССАМБЛЕИ ИКАО

РЕЗОЛЮЦИЯ XX

Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

ПОСТОЯННАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

**A39-XX: Сводное заявление о постоянной политике
ИКАО в области воздушного транспорта**

Введение

Ассамблея,

принимая во внимание, что Конвенция о международной гражданской авиации устанавливает основные принципы, которым должны следовать правительства для обеспечения того, чтобы международные воздушные сообщения могли развиваться упорядоченным, регулярным, эффективным и экономичным, согласованным и устойчивым образом, и поэтому одной из задач ИКАО является поддержка принципов и мер, содействующих осуществлению международных воздушных сообщений на основе равных возможностей, эффективности и экономичности, взаимного уважения прав государств, а также с учетом общих интересов,

принимая во внимание, что воздушный транспорт является одним из важных факторов обеспечения устойчивого экономического развития как на национальном, так и на международном уровнях,

принимая во внимание, что странам, особенно развивающимся, все труднее изыскивать необходимые ресурсы для оптимального использования возможностей и решения задач, связанных с развитием воздушного транспорта, и своевременно реагировать на вызовы, обусловленные спросом на воздушный транспорт,

принимая во внимание, что Организация готовит на постоянной основе для государств-членов инструктивный материал, исследования и статистическую информацию о развитии воздушного транспорта, которые должны быть актуальными, целенаправленными и обоснованными и доводиться до сведения государств-членов с помощью наиболее эффективных средств,

принимая во внимание, что государства-члены должны представлять точные и фактические статистические данные и другие сведения, с тем чтобы Организация могла готовить соответствующий инструктивный материал и проводить исследования,

принимая во внимание, что Организация переходит к целевому управлению, уделяя при этом больше внимания внедрению Стандартов и политики, чем их разработке в соответствии с инициативой "Ни одна страна не останется без внимания" (NCLB),

принимая во внимание, что разрабатываемый Организацией инструктивный материал и действия Организации по реализации своих стратегических целей должны оказывать содействие государствам-членам в разработке политики и практики, способствующих процессам глобализации, коммерциализации и либерализации, а также созданию благоприятной среды для устойчивого развития международного воздушного транспорта,

принимая во внимание важность участия государств-членов в работе Организации в области воздушного транспорта,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции добавления, которые перечислены ниже, представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта по состоянию на день закрытия 39-й сессии Ассамблеи:

Добавление А. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта.

Добавление В. Налогообложение.

Добавление С. Аэропорты и аэронавигационное обслуживание.

Добавление D. Авиационные данные и статистика.

Добавление Е. Прогнозирование, планирование и экономический анализ.

2. *настоятельно призывает* государства-члены учитывать эту политику и то, что она постоянно уточняется Советом и Генеральным секретарем в соответствующих документах ИКАО;

3. *настоятельно призывает* государства-члены прилагать все усилия для выполнения своих обязательств, вытекающих из Конвенции и резолюций Ассамблеи, поддерживать работу Организации в области воздушного транспорта и, в частности, представлять оперативным образом полную статистическую и другую информацию, запрашиваемую Организацией для ее работы в области воздушного транспорта;

4. *просит* Совет придавать особое значение проблеме финансирования развития людских и технических ресурсов, необходимых для обеспечения наибольшего возможного вклада воздушного транспорта в обеспечение экономического и социального благополучия государств-членов, в особенности являющихся развивающимися странами;

5. *просит* Совет консультироваться с квалифицированными представителями государств-членов, когда, по его мнению, это будет содействовать работе над любым вопросом в области воздушного транспорта, используя для этого наиболее подходящие средства, включая

создание рабочих групп или исследовательских групп Секретариата, состоящих из таких квалифицированных экспертов, которые могут проводить совещания или вести работу по переписке, с дальнейшим докладом Авиатранспортному комитету;

6. *просит* Совет созывать конференции или специализированные совещания, в которых могли бы участвовать все государства-члены, в качестве основного средства достижения прогресса в решении вопросов всемирного значения в области воздушного транспорта в тех случаях, когда такие совещания оправданы с точки зрения количества и важности вопросов, подлежащих рассмотрению, и когда имеется возможность предпринятия конструктивных действий по ним;

7. *просит* Совет и Генерального Секретаря ознакомлять государства-члены с политикой ИКАО в области воздушного транспорта и соответствующим инструктивным материалом и содействовать их использованию;

8. *просит* Совет и Генерального секретаря предпринять необходимые действия по выполнению резолюций и решений Ассамблеи, касающихся деятельности Организации в области воздушного транспорта, а также осуществлять мониторинг и оказывать поддержку государствам при внедрении политики ИКАО в области воздушного транспорта;

9. *просит* Совет регулярно пересматривать сводное заявление о политике ИКАО в области воздушного транспорта и информировать Ассамблею, когда необходимо внести в него изменения;

10. *просит* Совет обеспечить актуальность политики и инструктивного материала ИКАО в области воздушного транспорта и их соответствие изменениям и потребностям государств-членов, сохраняя при этом основные принципы, на которых они основаны;

11. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию 38-14.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Экономическое регулирование международного воздушного транспорта

Раздел I. Базовые принципы и долгосрочная концепция

Ассамблея,

принимая во внимание, что зафиксированные в Конвенции основополагающие принципы суверенитета, справедливых и равных возможностей, отказа от дискриминации, взаимозависимости, гармонизации и сотрудничества хорошо зарекомендовали себя и по-прежнему являются фундаментом дальнейшего развития международного воздушного транспорта и способствуют этому развитию,

принимая во внимание, что обеспечение в максимально возможной степени многосторонних подходов к вопросам коммерческих прав по-прежнему остается одной из целей Организации,

принимая во внимание, что в рамках Конвенции государства-члены имеют различные цели и политику в области регулирования, но исходят из единой основной задачи обеспечения постоянного и устойчивого участия в деятельности международной авиатранспортной системы,

принимая во внимание, что существует необходимость адаптации к меняющимся условиям регулирования и эксплуатации в области воздушного транспорта и что Организация соответственно разработала руководящие принципы регулирования международного воздушного транспорта, включая типовые положения и соглашения о воздушном сообщении,

принимая во внимание, что Организация приняла долгосрочную концепцию либерализации международного воздушного транспорта, в которой говорится: *Мы, государства – члены Международной организации гражданской авиации, решили активно продолжать непрерывную либерализацию международного воздушного транспорта на благо всех заинтересованных сторон и экономики в целом. Мы будем ориентироваться на необходимость обеспечить соответствие высочайшим уровням безопасности и авиационной безопасности, а также принципам справедливости и равноправия для всех государств и их заинтересованных сторон*,

принимая во внимание, что выполнение государствами-членами положений Конвенции и всеобщее соблюдение *Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях* (СТМВС) и других документов ИКАО по регулированию международных воздушных перевозок позволит способствовать достижению целей Организации,

принимая во внимание, что при разработке политики и правил международных воздушных перевозок следует надлежащим образом учитывать интересы потребителей;

1. *настоятельно призывает* все государства-члены принимать во внимание и применять долгосрочную концепцию ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта при разработке политики и нормативной практики ~~в соответствии с национальными условиями;~~

2. *рекомендует* государствам-членам продолжать осуществлять либерализацию доступа к рынку таким образом и такими темпами, которые отвечают их потребностям и обстоятельствам, уделяя надлежащее внимание защите интересов всех заинтересованных сторон, изменению экономических условий и требованиям инфраструктуры, а также принципам, касающимся мер гарантий, предназначенных для обеспечения постоянного и эффективного участия всех государств, включая принцип особого учета интересов и потребностей развивающихся стран;

3. *настоятельно призывает* государства-члены ~~воздерживаться в практике регулирования от~~ избегать принятия односторонних мер, которые ~~будут~~ могут иметь отрицательные последствия для ~~общих интересов авиационного сообщества и для эффективного и устойчивого~~ упорядоченного и гармоничного развития международного воздушного транспорта и обеспечивать, чтобы внутренняя политика и национальное законодательство не применялись к международному воздушному транспорту без учета его особых характеристик;

4. *настоятельно призывает* государства-члены, которые еще не стали участниками *Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях* (СТМВС), Монреальской конвенции 1999 года и других документов ИКАО, регулирующих международные воздушные перевозки, в срочном порядке рассмотреть вопрос о присоединении к ним;

5. *настоятельно призывает* все государства-члены для повышения транспарентности регистрировать все соглашения и договоренности в области международной гражданской авиации в ИКАО в соответствии с положениями статьи 83 Конвенции и *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоренностей*;

6. *настоятельно призывает* государства-члены полностью информировать Совет о серьезных проблемах, возникающих при применении соглашений или договоренностей о воздушном сообщении, а также о любых значительных результатах в деле либерализации;

7. *настоятельно призывает* государства-члены при обмене правами на доступ к рынку в рамках соглашений о воздушном сообщении должным образом учитывать характерные особенности грузовых авиаперевозок, обеспечивая при этом предоставление соответствующих прав и эксплуатационную гибкость в целях содействия развитию этих перевозок;

8. *настоятельно призывает* государства-члены при рассмотрении вопросов, касающихся распределения "окон" и ограничений на полеты в ночное время, надлежащим образом учитывать потребности и обеспокоенность других государств и прилагать все усилия к тому, чтобы путем консультаций между заинтересованными сторонами на транспарентной и недискриминационной основе устранять любую обеспокоенность, а также уважать и применять принцип сбалансированного подхода ИКАО при введении нормативных положений в области управления авиационным шумом в аэропортах;

9. *настоятельно призывает* все государства-члены и заинтересованные стороны учитывать и применять высокоуровневые, не носящие обязательного характера и непрескриптивные основные принципы ИКАО в области защиты потребителя при разработке политики и нормативной и эксплуатационной практики, а также информировать ИКАО о полученном опыте или о вопросах, возникших при их применении;

10. *рекомендует* государствам-членам пользоваться с выгодой для себя преимуществами мероприятий ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN), которые способствуют повышению эффективности переговоров и консультаций о воздушных сообщениях;

11. *просит* Совет завершить оценку международного соглашения, в соответствии с которым государства смогут осуществлять либерализацию доступа к рынку, и продолжить разработку международного соглашения для либерализации условий владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью и специального международного соглашения, способствующего дальнейшей либерализации грузовых перевозок, принимая во внимание цели долгосрочной концепции ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта и прошлый опыт и достижения государств, включая существующие соглашения о либерализации доступа к рынку, заключенные на двустороннем, региональном и многостороннем уровнях, а также различные предложения, представленные в ходе Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6);

12. *просит* Совет продолжать сотрудничество с региональными и субрегиональными органами по изучению и разработке методов сотрудничества, в том числе либерализованных договоренностей, и анализировать результаты принятия таких мер для определения того, могут ли аналогичные или другие меры быть со временем рекомендованы государствам для применения на более широкой основе;

13. *просит* Совет продолжить сравнительное и аналитическое изучение политики и практики государств-членов в области регулирования воздушного транспорта, включая положения соглашений о воздушных сообщениях, и обмениваться такой информацией с государствами-членами;

Раздел II. Владение авиаперевозчиками и контроль за их деятельностью

Ассамблея,

принимая во внимание, что строгое применение требования о преимущественном владении и эффективном контроле в качестве критерия для выдачи разрешения авиакомпании на использование маршрутных прав и других прав на воздушные перевозки может лишить многие государства справедливой и равной возможности выполнять международные воздушные перевозки и в полной мере пользоваться получаемыми при этом выгодами,

принимая во внимание, что либерализацию условий назначения авиакомпаний и предоставления им разрешений для доступа к рынку следует осуществлять по усмотрению и собственными темпами каждого государства постепенно, гибко и под эффективным нормативным контролем, особенно в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности,

принимая во внимание, что расширение или гибкое применение критериев назначения авиакомпаний и выдачи им разрешений может помочь в создании эксплуатационных условий, в которых международный воздушный транспорт будет развиваться и расти стабильным, эффективным и экономичным образом, и способствовать достижению целей участия государств в процессе либерализации без ущерба для обязательств государств по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности,

принимая во внимание, что претворению в жизнь целей развития, стоящих перед государствами, все более активно способствуют различные механизмы сотрудничества, такие как региональные экономические группы и функциональные объединения, что свидетельствует о наличии близости и общности интересов,

1. *настоятельно призывает* государства-члены продолжать процесс либерализации в сфере владения авиаперевозчиками и контроля над ними (с учетом потребностей и ситуации), используя для этого различные существующие меры, такие как включение в двусторонние соглашения о воздушном сообщении освобождений от ограничений по владению и контролю или положений о назначении, признавая концепцию общности интересов в рамках региональных или субрегиональных экономических групп, а также мер, рекомендованных ИКАО;

2. *настоятельно призывает* государства-члены признавать такие назначения и разрешать таким авиакомпаниям осуществлять маршрутные права и другие права на воздушные перевозки другого государства или государств, в особенности развивающихся государств, в рамках одной группы, на основе взаимоприемлемых условий и договоренностей, включая соглашения по воздушному транспорту, которые заключены или подлежат заключению между заинтересованными сторонами;

3. *настоятельно призывает* государства-члены признавать концепцию общности интересов в рамках региональных или субрегиональных экономических групп в качестве убедительного довода при назначении одним государством или развивающимися государствами авиакомпании другого государства или развивающихся государств в рамках одной региональной экономической группы, если такая авиакомпания находится в преимущественном владении и под эффективным контролем такого другого государства или развивающихся государств, или его или их граждан;

4. *настоятельно призывает* государства-члены рассматривать возможность использования альтернативных критериев назначения авиакомпаний и выдачи им разрешений, включая критерии, разработанные ИКАО, и принимать гибкий и позитивный подход, учитывающий усилия других государств по либерализации условий владения авиоперевозчиками и контроля за их деятельностью без снижения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности;

5. *предлагает* государствам-членам, имеющим опыт совместной эксплуатации международных воздушных линий в различных формах, предоставлять Совету информацию о таком опыте, с тем чтобы Организация располагала данными, которые могли бы быть полезными для государств-членов;

6. *просит* Совет, при наличии просьб, оказывать любое возможное содействие государствам-членам, желающим присоединиться к региональным или субрегиональным экономическим группам с целью осуществления международных воздушных перевозок;

7. *просит* Совет оказывать помощь (по запросу) государствам-членам, которые выступают с инициативой создания механизмов совместного владения и совместного выполнения международных воздушных перевозок, как на межгосударственном уровне, так и на уровне авиакомпаний, и незамедлительно доводить до сведения государств информацию о таких механизмах сотрудничества.

Раздел III. Сотрудничество в рамках механизмов регулирования и конкуренция

Ассамблея,

принимая во внимание, что некоторые экономические, финансовые и эксплуатационные ограничения, введенные в одностороннем порядке на национальном уровне, негативно воздействуют на стабильность международных воздушных перевозок, имеют тенденцию к созданию несправедливой дискриминационной торговой практике в этой области и могут быть несовместимы с основными принципами Конвенции и упорядоченным и гармоничным развитием международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что для содействия гармонизации и согласованности нормативных подходов и практики в области международного воздушного транспорта, включая вопросы конкуренции, Организация разработала для применения государствами основные руководящие указания,

1. *настоятельно призывает* государства-члены должным образом учитывать принцип справедливых и равных возможностей при осуществлении международных воздушных сообщений и в вопросах, связанных с конкуренцией;

2. *настоятельно призывает* государства-члены разрабатывать законы и политику о конкуренции в области воздушного транспорта, принимая во внимание национальный суверенитет, и учитывать инструктивный материал ИКАО по вопросам конкуренции;

3. *настоятельно призывает* государства-члены при решении вопросов, связанных с международным воздушным транспортом, поощрять взаимодействие между региональными и/или национальными полномочными органами в области конкуренции, включая вопросы, связанные с одобрением альянсов и слияний;

4. *рекомендует* государствам-членам включать основные принципы справедливых и равных возможностей для конкуренции, недискриминации, транспарентности, гармонизации, совместимости и сотрудничества, изложенные в Конвенции и зафиксированные в политике и инструктивном материале ИКАО, в национальное законодательство, нормы, правила и соглашения о воздушном сообщении.

4.5. *просит* Совет ~~обеспечить наличие механизмов~~ таких разработать такие механизмы, как форумы обмена информацией для улучшения взаимодействия и обмена информацией о справедливой конкуренции между государствами в целях содействия согласованности подходов к регулированию международного воздушного транспорта;

5.6 *просит* Совет продолжать отслеживать события, касающиеся конкуренции в области международного воздушного транспорта, и по мере необходимости обновлять свою ответственную политику и инструктивный материал ~~ИКАО по справедливой конкуренции.~~

Раздел IV. Торговля услугами

Ассамблея,

принимая во внимание, что Генеральное соглашение о торговле услугами (ГСТУ), принятое Всемирной торговой организацией (ВТО), содержит определенные аспекты, имеющие отношение к международному воздушному транспорту,

принимая во внимание, что ИКАО активно содействует пониманию всеми заинтересованными сторонами положений Конвенции о международной гражданской авиации и особого мандата и роли ИКАО в области международного воздушного транспорта,

1. *подтверждает* необходимость продолжения изучения ИКАО будущих механизмов регулирования и разработки рекомендаций и предложений по решению проблем, стоящих перед международным воздушным транспортом, и учета при этом внутренних и внешних изменений, влияющих на этот процесс;

2. *признает,* что такие механизмы должны создавать условия, при которых международный воздушный транспорт может развиваться и добиваться дальнейшего роста упорядоченным, эффективным и экономичным образом без ущерба для безопасности полетов и авиационной безопасности, обеспечивая в то же время интересы всех государств-членов и их эффективное и непрерывное участие в международной системе воздушного транспорта;

3. *подтверждает* ведущую роль ИКАО в разработке руководящих принципов политики в области регулирования международного воздушного транспорта;

4. *настоятельно призывает* государства-члены, участвующие в торговых переговорах, соглашениях и договоренностях, касающихся международного воздушного транспорта:

- a) обеспечить координацию внутри национальных администраций и, в частности, прямое участие в переговорах авиационных полномочных органов и авиационной отрасли;
- b) обеспечить, чтобы представители были полностью осведомлены о положениях Конвенции о международной гражданской авиации и характерных особенностях международного воздушного транспорта и его регламентирующих структур, соглашений и механизмов;
- c) принимать во внимание права и обязательства по отношению к тем государствам – членам ИКАО, которые не являются членами ВТО;
- d) тщательно изучить последствия любого предлагаемого включения в ГСТУ дополнительных услуг или видов деятельности воздушного транспорта, учитывая, в частности, тесную связь между аспектами экономики, окружающей среды, безопасности полетов и авиационной безопасности международного воздушного транспорта;
- e) способствовать полному пониманию роли и мандата ИКАО в разработке принципиальных установок по экономическому регулированию, в том числе по либерализации международного воздушного транспорта, и рассмотреть возможность их применения;
- f) регистрировать в ИКАО в соответствии со статьей 83 Конвенции копии любых освобождений и специальных обязательств в отношении международного воздушного транспорта, взятых в рамках ГСТУ;

5. *просит* ~~Всемирную торговую организацию~~ ВТО, ее государства – члены и наблюдателей учитывать должным образом:

- a) особенности регламентирующих структур и механизмов международного воздушного транспорта и либерализацию, происходящую на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях;
- b) уставную ответственность ИКАО за вопросы международного воздушного транспорта и, в частности, за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности;
- c) существующие политику и инструктивный материал ИКАО в области экономического регулирования международного воздушного транспорта и ее продолжающуюся деятельность в этой области;

6. *просит* Совет:

- a) и впредь играть роль мирового лидера в содействии процессу экономической либерализации и его координации, обеспечивая при этом безопасность полетов,

авиационную безопасность и охрану окружающей среды в сфере международного воздушного транспорта;

- b) продолжать активно следить за изменениями в области торговли услугами, которые могут противоречить интересам международного воздушного транспорта, и соответствующим образом информировать государства-члены;
- c) способствовать обеспечению постоянной и эффективной взаимосвязи, кооперации и координации действий между ИКАО, ВТО и другими межправительственными и неправительственными организациями, занимающимися вопросами торговли услугами.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Налогообложение

Ассамблея,

принимая во внимание, что введение налогов на международный воздушный транспорт: воздушные суда, топливо и расходуемые технические запасы, доходы международных авиатранспортных предприятий, продажу его услуг или его использование может иметь неблагоприятные экономические и препятствующие конкуренции последствия для международной авиатранспортной деятельности,

принимая во внимание, что содержащаяся в документе Дос 8632 "Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта" проводит концептуальное различие между сбором и налогом, заключающееся в том, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или на основе конкретных расходов",

принимая во внимание глубокую обеспокоенность в связи с тем, что некоторые государства-члены все активнее вводят налоги на определенные аспекты деятельности международного воздушного транспорта и что практика установления налогов на воздушные перевозки, которые в отдельных случаях можно классифицировать как налоги на продажу и использование услуг международного воздушного транспорта, получает все более широкое распространение,

принимая во внимание, что вопрос о платежах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, рассматривается в резолюции A39-XX Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха" (добавление Н "Влияние авиации на качество местного воздуха"),

принимая во внимание, что политика ИКАО в области налогообложения, содержащаяся в документе Дос 8632, дополняет статью 24 Конвенции и направлена на признание характера

международной гражданской авиации и необходимости освобождения некоторых аспектов деятельности международного воздушного транспорта от налогов,

1. *настоятельно призывает* государства-члены соблюдать Политику ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта, содержащуюся в документе Doc 8632, и избегать введения дискриминационных налогов на международный воздушный транспорт;

2. *настоятельно призывает* государства-члены избегать двойного налогообложения в сфере воздушного транспорта;

3. *просит* Совет продолжить распространение политики ИКАО в области налогообложения, отслеживать события и по мере необходимости обновлять политику.

ДОБАВЛЕНИЕ С

Аэропорты и аэронавигационное обслуживание

Раздел I. Политика установления сборов

Ассамблея,

принимая во внимание, что статья 15 Конвенции создает основу для применения сборов за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание и предоставления информации о них,

принимая во внимание, что политика ИКАО, содержащаяся в документе "*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*" (Doc 9082), проводит концептуальное различие между сбором и налогом, заключающееся в том, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или на основе конкретных расходов",

принимая во внимание, что вопрос о платежах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, и рыночных мерах рассматривается отдельно в резолюции A38-17 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха*" (добавление Н. *Влияние авиации на качество местного воздуха*)" и в резолюции A38-18 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*",

принимая во внимание, что Совету поручено вырабатывать для сведения и руководства государств-членов рекомендации в отношении принципов, в соответствии с которыми организации, предоставляющие аэропортовое и аэронавигационное обслуживание для международной гражданской авиации, могут устанавливать сборы для возмещения расходов на такое обслуживание и извлекать другие связанные с ним доходы, а также в отношении методов, используемых для получения таких доходов,

принимая во внимание, что развитие инфраструктуры воздушного транспорта и глобальный план блочной модернизации авиационной системы (ASBU) требуют проведения необходимого экономического анализа для обеспечения выделения средств на финансирование внедрения,

1. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечить полное соблюдение положений статьи 15 Конвенции;

2. *настоятельно призывает* государства-члены определять порядок возмещения расходов на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, которое они предоставляют международной гражданской авиации или в предоставлении которого они участвуют, на основе принципов, установленных в статье 15 Конвенции и в документе "*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*" (Дос 9082), независимо от организационной структуры обеспечения аэропортового и аэронавигационного обслуживания;

3. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечивать, чтобы аэропортовые сборы и сборы за аэронавигационное обслуживание взимались только для возмещения расходов на предоставление средств и обслуживания для гражданской авиации;

4. *настоятельно призывает* государства-члены делать все возможное для выполнения статьи 15 Конвенции и опубликовывать и сообщать в Организацию данные о любых сборах, которые могут взиматься или быть разрешены для взимания государством-членом за использование воздушными судами любого другого государства-члена аэронавигационных средств и аэропортов;

5. ~~*рекомендует* государствам-членам~~ *настоятельно призывает* государства-члены принимать в рамках национальных законодательств, нормативных положений или политики, а также соглашений о воздушном сообщении принципы недискриминации, связи с расходами, транспарентности и проведения консультаций, изложенные в документе Дос 9082, с целью обеспечить их соблюдение аэропортами и поставщиками аэронавигационного обслуживания;

6. ~~*рекомендует* государствам-членам~~ *настоятельно призывает* государства-члены обеспечивать, чтобы нынешняя политика ИКАО в отношении возмещения расходов на меры и функции по обеспечению авиационной безопасности в аэропортах и расходов поставщиков аэронавигационного обслуживания (одобренная в документе Дос 9082) осуществлялась таким образом, чтобы сборы с пользователей были разумными, экономически обоснованными и способствовали гармонизации во всем мире;

7. *просит* Совет продолжить подготовку или, по мере необходимости, совершенствование инструктивного материала по вопросам выделения средств на инфраструктуру воздушного транспорта, соответствующие надзорные функции и на финансирование авиатранспортной системы, включая механизмы обеспечения поддержки эксплуатационных улучшений, как описано в модулях блочной модернизации авиационной системы (ASBU).

Раздел II. Экономика и управление авиационной инфраструктурой

Ассамблея,

принимая во внимание, что глобальные расходы на обеспечение аэропортового и аэронавигационного обслуживания продолжают увеличиваться для того, чтобы обеспечить обслуживание возрастающего объема перевозок,

принимая во внимание, что государства-члены уделяют все больше внимания вопросам повышения эффективности и рентабельности при предоставлении аэропортового и аэронавигационного обслуживания.

принимая во внимание необходимость сбалансированного учета финансовых интересов сторон, предоставляющих аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, с одной стороны, и авиаперевозчиков и прочих пользователей, с другой стороны, причем такой учет должен основываться на расширении сотрудничества между поставщиками и пользователями,

принимая во внимание, что государства-члены обращаются к Организации за консультацией и рекомендациями по вопросам справедливого возмещения затрат на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание.

принимая во внимание, что государства-члены все в большей степени передают эксплуатацию аэропортов и аэронавигационных служб коммерческим и приватизированным организациям, которые, возможно, не в полной мере информированы об обязательствах государств, оговоренных в Конвенции и Приложениях к ней, и о политике и инструктивном материале ИКАО в области экономики, и используют многонациональные средства и службы для выполнения обязательств, взятых ими по статье 28 Конвенции,

принимая во внимание, что Совет принял принципиальные установки в отношении распределения связанных с глобальной навигационной спутниковой системой (GNSS) расходов с целью обеспечения справедливого режима для всех пользователей,

1. *напоминает* государствам-членам, что касательно предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания они несут ответственность за обязательства, взятые ими по статье 28 Конвенции, независимо от того, какая организация или организации предоставляют аэропортовое или аэронавигационное обслуживание;

2. *рекомендует* государствам-членам рассматривать вопрос создания автономных структур для эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб, принимая во внимание соображения экономической жизнеспособности, а также интересы пользователей и других заинтересованных сторон;

3. *настоятельно призывает* государства-члены пропагандировать качественную работу аэронавигационных служб на базе эффективного управления;

4. *настоятельно призывает* государства-члены сотрудничать в деле возмещения расходов на многонациональные аэронавигационные средства и службы и рассмотреть вопрос об использовании принципиальных установок ИКАО в отношении распределения связанных с GNSS расходов;

5. просит Совет продолжать разработку политики и инструктивного материала ИКАО в целях содействия повышению эффективности и рентабельности при предоставлении и эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб, включая основополагающие принципы эффективного сотрудничества между поставщиками и пользователями;

56. просит Совет продолжить по мере необходимости доработку принципиальных установок в отношении распределения связанных с GNSS расходов и координации технических, правовых и экономических аспектов, включая экономически эффективную интероперабельность;

67. просит Совет содействовать распространению политики ИКАО в отношении сборов с пользователей и соответствующего инструктивного материала в целях повышения осведомленности о них и внедрения их государствами-членами и их аэропортами и органами аэронавигационного обслуживания.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Авиационные данные и статистика

Ассамблея,

принимая во внимание, что программа ИКАО по авиационным данным и статистике создает независимую и глобальную основу для достижения целей содействия планированию и устойчивому развитию международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что каждое государство-член берет на себя обязательство обеспечивать, чтобы его авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении, в соответствии со статьей 67 Конвенции представляли Совету необходимые данные и статистику,

принимая во внимание, что в соответствии со статьями 54 и 55 Конвенции Совет также ввел требования в отношении данных и статистики о внутренних перевозках авиакомпаний, международных аэропортах и средствах на международных маршрутах,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 21 Конвенции Совет ввел требования в отношении сбора данных и статистики о регистрации гражданских воздушных судов,

принимая во внимание, что Организации необходимо осуществлять сбор данных и статистики о ежегодном потреблении авиационного топлива в государствах для отслеживания потенциальных последствий экономических мер, связанных с эксплуатационными аспектами международных авиационных перевозок и соответствующей инфраструктурой, и подготавливать соответствующие доклады,

принимая во внимание, что Совет принял политику управления на основе целей, которая предусматривает сбор соответствующих данных, статистики и проведение анализа деятельности Организации в целом и ее структурных подразделений по реализации стратегических целей Организации,

принимая во внимание, что сотрудничество между международными организациями, занимающимися сбором и распространением авиационных и статистических данных, может

способствовать расширению масштаба, охвата и качества данных, исключению дублирования усилий и облегчению задачи государств по представлению статистической информации,

принимая во внимание, что роль ИКАО в деле обработки и распространения авиационных и статистических данных позволяет государствам использовать данные как важное средство обеспечения безопасного и упорядоченного развития перевозок, осуществляемых международной гражданской авиацией на надежной и рентабельной основе,

принимая во внимание, что ИКАО продолжает предпринимать усилия по обеспечению эффективности и действенности процессов, связанных с авиационными и статистическими данными, путем разработки набора электронных средств для удовлетворения изменяющихся потребностей государств-членов,

1. *настоятельно призывает* государства-члены назначать координаторов по авиационным и статистическим данным и прилагать все усилия к тому, чтобы представлять их в ИКАО своевременно и, где это возможно, в электронной форме;

2. *рекомендует* государствам-членам пользоваться при представлении и оценке авиационных и статистических данных имеющиеся электронные средства и принимать активное участие в разработке таких средств путем оказания поддержки, а также путем обмена соответствующими знаниями и опытом;

3. *просит* Совет с привлечением, при необходимости, национальных экспертов в соответствующих областях на регулярной основе рассматривать собираемые ИКАО данные и статистику с целью более эффективного удовлетворения потребностей Организации и ее государств-членов и ввести необходимые показатели для оценки деятельности Организации по достижению ее стратегических целей в интересах повышения уровня единообразия данных и статистики, полноты и своевременности представления их государствами и улучшения формы и содержания анализов;

4. *просит* Совет:

- a) продолжать изучать способы расширения сотрудничества с Организацией Объединенных Наций (ООН), ее учреждениями и другими международными организациями в сборе и распространении авиационных и статистических данных и их анализе;
- b) обеспечивать оказание ИКАО по просьбе государств-членов надлежащей помощи в деле совершенствования сбора авиационных и статистических данных и их анализа и представления статистической отчетности в Организацию;
- c) разработать процесс для обеспечения единообразия авиационных и статистических данных, получаемых из различных источников, в целях упрощения процесса предоставления точных, надежных и последовательных данных, необходимых для принятия информированного решения государствами;
- d) создать, организовать и поддерживать цифровую платформу, на которой авиационное сообщество может обмениваться своими данными, статистикой и

электронными средствами, и популяризовать их согласно принципам и положениям Конвенции и соответствующим решениям Организации.

ДОБАВЛЕНИЕ Е

Прогнозирование, планирование и экономический анализ

Раздел I. Прогнозирование и планирование

Ассамблея,

принимая во внимание, что государствам-членам для различных целей, связанных с планированием и внедрением, требуются глобальные и региональные прогнозы будущего развития гражданской авиации,

принимая во внимание, что Совет, выполняя свои постоянные функции в экономической области воздушного транспорта, должен предвидеть будущие события, которые могут потребовать действий со стороны Организации, и своевременно предпринимать такие действия,

принимая во внимание, что Организация должна регулярно сверять свою деятельность со своими стратегическими целями, уделяя особое внимание вопросам безопасности полетов, пропускной способности и эффективности аэронавигационной системы, авиационной безопасности, упрощения формальностей, экономического развития воздушного транспорта и охраны окружающей среды,

принимая во внимание, что Организации требуются специальные прогнозы для целей планирования аэропортовых и аэронавигационных систем, а также экологического мониторинга и планирования,

1. *просит* Совет разработать и обновлять прогнозы в отношении будущих тенденций развития гражданской авиации;
2. *просит* Совет разработать и обновлять единый комплект долгосрочных прогнозов перевозок, на основании которого можно подготавливать специальные или более детальные прогнозы для различных целей, таких как планирование аэронавигационных систем и экологический анализ;
3. *просит* Совет пересматривать и улучшать методiku и процедуры составления прогнозов.

Раздел II. Экономический анализ

Ассамблея,

принимая во внимание постоянный интерес государств-членов, международных организаций, финансовых институтов, а также авиационной, туристической и торговой отраслей к экономическому анализу воздушного транспорта, включая вклад авиации в глобальную, региональную и национальную экономики,

принимая во внимание острую нехватку информации о все более важной роли авиации в национальных экономиках во всем мире,

принимая во внимание, что результаты проводимых в ИКАО экономических исследований расходов и доходов международного воздушного транспорта, а также международных пассажирских и грузовых авиатарифов содействуют внедрению нейтральных подходов и созданию более справедливой системы распределения доходов авиакомпаний,

принимая во внимание, что ИКАО требуется экономический анализ для оказания помощи Совету в оценке эффективности предлагаемых мер по осуществлению стратегических целей Организации, а также для экологического планирования, проведения исследований по вопросам инвестирования и других целей,

1. *просит* Совет дать указание Генеральному секретарю разработать методическую основу для экономических измерений авиационной деятельности, включая вклад авиации во внутренний валовой продукт (ВВП), количество рабочих мест, создаваемых в области авиации, авиационное потребление и влияние авиации на платежный баланс;

2. *просит* Совет дать указание Генеральному секретарю выпускать периодически исследование по вопросу о региональных различиях в уровне эксплуатационных расходов международного воздушного транспорта с анализом возможного влияния на этот уровень различий в видах перевозок и исходных ценах, а также последствий изменения цен для авиатарифов;

3. *просит* Совет в целях удовлетворения потребностей Организации, региональных групп аэронавигационного планирования, органов экологического планирования и других видов деятельности Организации разработать методики и правила оценки экономического воздействия новых мер, анализа рентабельности и эффективности затрат и разработки экономических моделей;

4. *просит* Совет отслеживать события, проводить исследования по важным с глобальной точки зрения вопросам и обмениваться результатами своего анализа с государствами, международными организациями и отраслью.

Раздел III. Авиапочта

Ассамблея,

принимая во внимание, что международная авиапочта является неотъемлемой частью международного воздушного транспорта, на которую электронная торговля оказывает все большее влияние,

1. *настоятельно призывает* государства-члены учитывать последствия выработки политики в области международной авиапочты, в частности на совещаниях Всемирного почтового союза (ВПС), для международной гражданской авиации;

2. *поручает* Генеральному секретарю, по запросу и согласно соответствующим соглашениям о сотрудничестве между ВПС и ИКАО, представлять ВПС информацию фактического характера, которой может располагать Организация.

— КОНЕЦ —