



A39-WP/518  
P/48  
3/10/16

## АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

### ДОКЛАД ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ПО ПУНКТУ 39 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено председателем Экономической комиссии)

Прилагаемый доклад по пункту 39 повестки дня утвержден  
Экономической комиссией.

*Примечание. После изъятия настоящего титульного листа данный документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.*

**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 соответствующих резолюций 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 (ATRP). 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 этой области.

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 (Doc 8632) и обратилась к ИКАО с призывом

активизировать сотрудничество 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 со Стандартами и Рекомендуемой практикой 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 АТРП.

39.21 Международная федерация работников транспорта (ITF) представила информационный документ WP/438. В документе изложено мнение ITF по некоторым аспектам работы, проводимой АТРП 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, обусловленная ходом 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. По мнению одного государства, следует рассмотреть защитные меры, охватывающие социальные вопросы. Широкую поддержку также 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 рекомендовать 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 принимать меры, такие как указаны в WP/134, по решению проблем авиакомпаний в свете соответствующих инструктивных указаний ИКАО.

39.30 По вопросу распределения "окон", поднятому в документе WP/231, представленном МСА, и в документе WP/340, представленном ИАТА, Комиссия заслушала и тепло приняла совместное заявление обеих организаций, в котором признавалась необходимость оптимального использования дефицитной пропускной способности, в частности в аэропортах с ограниченной пропускной способностью. Поэтому обе организации согласились на совместную работу на постоянной основе для разработки более эффективного и рационального процесса распределения "окон". Они также согласились с тем, что такой процесс должен обеспечивать транспарентность, последовательность, объективность и отсутствие дискриминации, при этом оставаясь глобально единообразным. Комиссия отметила, что МСА и ИАТА будут работать с государствами, заинтересованными сторонами отрасли как с партнерами и представят доклад о ходе работы на следующей сессии Ассамблеи.

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.