



Международная организация гражданской авиации

A40-WP/22

ЕС/7

21/06/19

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 35 повестки дня. Экономическое развитие воздушного транспорта

СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Резолюция A39-15 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта" просит Совет регулярно пересматривать это заявление и по мере необходимости информировать Ассамблею о целесообразности внесения в него изменений. Пересмотренное сводное заявление, приведенное в добавлении к данному рабочему документу, было подготовлено в целях удаления устаревшего содержания и внесения новых элементов, разработанных после проведения предыдущей сессии Ассамблеи. В дополнение к предлагаемым прениям к резолюции в данном рабочем документе также представлено решение Совета, касающееся разработки концепции возможного Глобального плана развития воздушного транспорта.

Действие: Ассамблее предлагается принять пересмотренную резолюцию Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта", представленную в добавлении к настоящему документу.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью " <i>Экономическое развитие воздушного транспорта</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	Упомянутая в прилагаемом рабочем документе Ассамблеи деятельность будет осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг. и/или за счет внебюджетных взносов, в том числе из Добровольного фонда воздушного транспорта (TRAF)

Справочный материал	<p>Doc 10075, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 6 октября 2016 года)</p> <p>Doc 10078, Доклад Экономической комиссии 39-й сессии Ассамблеи</p> <p>Резолюция А39-15 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"</p> <p>А40-WP/16-ЕС/1, Доклад о ходе разработки международных соглашений по либерализации доступа к рынку, грузовых авиаперевозок и владения авиаперевозчиками и контроля над ними</p> <p>А40-WP/17-ЕС/2, Финансирование развития качественной авиационной инфраструктуры</p> <p>А40-WP/18-ЕС/3, Доклад о событиях, связанных с экономическими аспектами деятельности аэропортов и аэронавигационного обслуживания</p> <p>А40-WP/19-ЕС/4, Статистическая программа ИКАО и анализ больших данных</p> <p>А40-WP/20-ЕС/5, Доклад об обновленных долгосрочных прогнозах воздушных перевозок</p> <p>А40-WP/21-ЕС/6, Вспомогательный счет авиации</p> <p>Бизнес-план ИКАО на 2020–2022 гг.</p>
---------------------	---

1. ПЕРЕСМОТРЕННОЕ СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ

1.1 Резолюция А39-15 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта" просит Совет регулярно пересматривать это заявление и по мере необходимости информировать Ассамблею о целесообразности внесения в него изменений. Соответственно, проведен предметный пересмотр резолюции А39-15, и пересмотренная версия резолюции представлена в добавлении к настоящему документу.

1.2 Пересмотренное сводное заявление имеет ту же структуру, что и в резолюции А39-15, т. е. состоит из вводного раздела и пяти добавлений. Изменения (предметные и редакционные) были предложены в целях: а) улучшения формата представления информации; б) удаления устаревших или повторяющихся пунктов или уже завершенных действий; с) внесения новых пунктов, которые отражают события или решения, принятые после предыдущей Ассамблеи.

1.3 Основные поправки в добавлении А отражают рассмотрение Советом результатов 15-го совещания Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (АТРР/15, апрель 2019 года), кратко изложенных в документе А40-WP/16-ЕС/1. В добавлении С наибольшая часть существующего содержания раздела II "Экономика и управление авиационной инфраструктурой" включена в раздел I "Политика установления сборов", а темой раздела II является "Управление авиационной инфраструктурой и ее финансирование", как изложено в документах А40-WP/17-ЕС/2 и А40-WP/18-ЕС/3. Поправки к добавлениям D и E предназначены для включения анализа больших данных для авиации, обновленных долгосрочных прогнозов воздушных перевозок и вспомогательного счета авиации на основе документов А40-WP/19-ЕС/4, А40-WP/20-ЕС/5 и А40-WP/21-ЕС/6.

2. ВОЗМОЖНЫЙ ГЛОБАЛЬНЫЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

2.1 39-я сессия Ассамблеи приняла к сведению намерение Совета рассмотреть вопрос о разработке Глобального плана развития воздушного транспорта (ГПВТ).

2.2 На 210-й сессии Совета Авиатранспортный комитет (АТС) поручил привлечь соответствующие группы экспертов АТС к процессу рассмотрения предлагаемой концепции ГПВТ. В ходе 212-й сессии АТС рассмотрел результаты консультаций с группами экспертов и пришел к заключению, что Секретариату следует подготовить более зрелый документ. Исходя из этого, Совет поручил Секретариату подготовить проект документа по стратегическому планированию для разработки предлагаемой концепции возможного ГПВТ, который должен содержать четкую цель и дополнять другие глобальные планы ИКАО.

2.3 В соответствии с этим решением Совета Секретариат подготовил проект документа по стратегическому планированию, призванного задать долгосрочные ориентиры для технических программ работы ИКАО в рамках стратегической цели "*Экономическое развитие воздушного транспорта*". В ходе 215-й сессии АТС рассмотрел проект документа и рекомендовал Совету, в числе прочего, повторно проанализировать необходимость в ГПВТ после завершения работы над возможными многосторонними документами по либерализации (см. документ A40-WP/16-EC/1). Совет согласился с рекомендацией АТС по данному вопросу.

ДОБАВЛЕНИЕ

ПОСТОЯННАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

A39-15 A40-xx. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

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 имеет основополагающее значение для развития экономики государств благодаря поощрению и упрощению формальностей в сфере туризма и торговли ~~является одним из важных факторов обеспечения устойчивого экономического развития как на национальном, так и на международном уровнях, [Обновлено]~~

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 на постоянной основе готовит 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 области воздушного транспорта и соответствующего инструктивного материала, в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB), **[Обновлено за счет уточнения формулировки]***

*принимая во внимание, что разрабатываемый Организацией инструктивный материал и действия Организации по реализации ~~своих стратегических целей~~ своей стратегической цели "Экономическое развитие воздушного транспорта" 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, **[Редакционное изменение]***

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~~ 40-й сессии Ассамблеи: **[Редакционное изменение]**

Добавление А. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта.

Добавление В. Налогообложение.

Добавление С. ~~Аэропорты и аэронавигационное обслуживание~~ Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания. **[Редакционное изменение]**

Добавление D. Авиационные данные и статистика.

Добавление E. 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, оперативно представлять полную статистическую и другую информацию, запрашиваемую Организацией для ее работы в области воздушного транспорта;

4. *настоятельно призывает* государства-члены при осуществлении функций регулирования учитывать разработанные ИКАО основные принципы и инструктивный материал по экономическому регулированию международного воздушного транспорта, в том числе содержащиеся в документе Дос 9587 "Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта";

5. *просит* Совет придавать особое значение ~~проблеме~~ проблемам финансирования авиационной инфраструктуры и наращивания потенциала в соответствии с уровнем прогнозируемого роста перевозок ~~развития людских и технических ресурсов, необходимых для обеспечения наибольшего возможного вклада воздушного транспорта в экономическое и социальное благополучие государств-членов, в особенности из числа~~ развивающихся странах; **[Обновлено с целью отразить изменения, внесенные в добавление С]**

6. *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, представляя затем доклад Авиатранспортному комитету в соответствии с документом Дос 9482 "Директивы группам экспертов Авиатранспортного комитета и Комитета по незаконному вмешательству"; **[Обновлено с целью уточнить ссылку на Директивы]**

7. *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 принятия конструктивных действий по ним;
8. *просит* Совет и Генерального секретаря знакомить государства-члены с политикой ИКАО в области воздушного транспорта и соответствующим инструктивным материалом и содействовать их использованию;
9. *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;
10. *просит* Совет регулярно пересматривать сводное заявление о политике ИКАО в области воздушного транспорта и информировать Ассамблею о необходимости внесения в него изменений;
11. *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;
12. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию ~~A38-14~~ A39-15.
[Редакционное изменение]

ДОБАВЛЕНИЕ А

Экономическое регулирование международного воздушного транспорта

Раздел I. Базовые принципы и долгосрочная концепция

Ассамблея,

принимая во внимание, что приведенные в Конвенции основополагающие принципы суверенитета, справедливых и равных возможностей, недискриминации, взаимозависимости, унификации 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 либерализации международного воздушного транспорта, особенно вопросам обмена правами на выполнение перевозок, ~~коммерческих прав~~ по-прежнему остается одной из целей Организации, *[Обновлено для уточнения намерения за счет более точной формулировки]*

принимая во внимание, что в рамках Конвенции государства-члены имеют множество различных целей и принципов и правил 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 существует необходимость придания импульса и оказания поддержки разработке в будущем современного и более амбициозного соглашения между государствами-членами посредством выработки понимания выгод и проблем либерализации, **[Новый текст, отражающий положения документа A40-WP/16-ЕС/1, соответствующий п. 11 на стр. А-6]**

принимая во внимание, что предоставление регулярного и надежного авиатранспортного обслуживания имеет основополагающее значение для развития экономики государств, особенно развивающихся государств, включая те из них, которые зависят от туризма,

принимая во внимание, что Организация 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,*

принимая во внимание, что выполнение государствами-членами положений Конвенции и всеобщее соблюдение *Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС), Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальской конвенции 1999 года), Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Кейптаунской конвенции) и ее Протокола по вопросам, касающимся авиационного оборудования, и других документов ИКАО по регулированию международных воздушных перевозок* позволит способствовать достижению целей Организации и упростит этот процесс, **[Обновлено для включения ссылки на Монреальскую и Кейптаунскую конвенции в целях приведения в соответствие с п. 4 на стр. А-5]**

принимая во внимание, что при разработке политики и правил международных воздушных перевозок следует надлежащим образом учитывать интересы потребителей, **[Редакционное изменение]**

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

2. *рекомендует* государствам-членам продолжать осуществлять либерализацию доступа к рынку таким образом и такими темпами, которые отвечают их потребностям и обстоятельствам, должным образом учитывая интересы всех заинтересованных сторон,

изменение экономических условий и требований инфраструктуры, а также принципы, касающиеся 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 избегать принятия односторонних и экстратерриториальных мер, которые могут иметь отрицательные последствия для упорядоченного, устойчивого и гармоничного развития международного воздушного транспорта и обеспечивать, чтобы внутренняя политика и национальное законодательство не применялись к международному воздушному транспорту без надлежащего 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, Кейптаунской конвенции и Протокола к ней и других документов ИКАО, регулирующих международные воздушные перевозки, в срочном порядке рассмотреть вопрос о присоединении к ним; **[Редакционное изменение, обусловленное внесением ссылки на Кейптаунскую конвенцию]**

5. *настоятельно призывает* все государства-члены для повышения прозрачности 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 в полном объеме информировать Совет о серьезных проблемах, возникающих при применении соглашений или договоренностей о воздушном сообщении, а также о любых значительных изменениях в процессе 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~~ грузовых авиаперевозок, в том числе способствующих электронной торговле; **[Обновлено с целью отразить рыночную тенденцию]**

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* государства-члены и заинтересованные стороны учитывать и применять высокоуровневые, не носящие обязательного характера и неперскриптивные основные принципы ИКАО в области защиты прав потребителя при разработке политики и в нормативной и эксплуатационной практике, в том числе в случаях серьезных нарушений работы аэропортов и авиакомпаний, а также информировать ИКАО

о полученном опыте или о вопросах, возникших при их применении; *[Обновлено с целью отразить недавнее решение Совета]*

10. *рекомендует* государствам-членам с выгодой для себя ~~продолжать~~ пользоваться преимуществами конференции ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN), которая способствует повышению эффективности переговоров и консультаций о воздушных сообщениях *[Редакционное изменение]*;

11. *просит* Совет провести дальнейшую работу по обеспечению более глубокого понимания преимуществ и проблем либерализации ~~доступа к рынку~~, препятствий на пути открытия доступа к рынку как с точки зрения пассажирских, так и грузовых перевозок и определить масштабы запрашиваемой государствами-членами помощи в проведении либерализации; ~~и применимости и актуальности Соглашения о международном воздушном транспорте, первоначально вступившего в силу в феврале 1945 года, в целях содействия разработке международного соглашения, посредством которого государства смогут либерализовать доступ к рынку;~~ *[Новый текст, отражающий положения документа A40-WP/16-EC/1]*

~~11-12.~~ *просит* Совет ~~продолжить деятельность по активизации диалога и обмена информацией с государствами-членами и отраслью завершить оценку международного соглашения, в соответствии с которым государства смогут осуществлять либерализацию доступа к рынку, и продолжить разработку международного соглашения для либерализации условий владения авианервозчиками и контроля за их деятельностью и специального международного соглашения, способствующего дальнейшей либерализации грузовых авианервозок, 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 грузовых авианервозок~~, заключенные на двустороннем, региональном и многостороннем уровнях, применимость и уместность существующих многосторонних договоров по воздушному праву, ~~а также различные предложения, представленные в ходе Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6);~~ *[Обновлено с целью отразить положения документа A40-WP/16-EC/1]*

~~12-13.~~ *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, следует ли со временем рекомендовать государствам-членам применять аналогичные или другие меры на более широкой основе;

~~13-14.~~ *просит* Совет продолжать 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 государствами авиакомпании другого государства или государств в рамках одной региональной экономической группы, если такая авиакомпания находится в преимущественном владении и под эффективным контролем такого другого государства или 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 авиаперевозчиками 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 на постоянной основе информацию о таком опыте, с тем чтобы Организация располагала данными, которые могли бы быть полезными для государств-членов;

6. *просит* Совет, ~~при поступлении запроса, завершить~~ продолжить разработку Конвенции по иностранным инвестициям в авиакомпании, направленную на либерализацию владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью на многосторонней основе оказывать ~~любое возможное содействие государствам-членам, желающим присоединиться к региональным или субрегиональным экономическим группам с целью осуществления международных воздушных перевозок;~~ **[Обновлено с целью отразить положения документа A40-WP/16-ЕС/1 и исключить устаревший текст]**

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 практики в этой области и могут быть несовместимы с основными принципами Конвенции и упорядоченного и гармоничного развития международного воздушного транспорта,

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

1. *настоятельно призывает* государства-члены учитывать принцип добросовестной конкуренции как общий важный принцип осуществления международных воздушных сообщений;

2. *настоятельно призывает* государства-члены разрабатывать законы и политику о конкуренции в области воздушного транспорта, принимая во внимание национальный суверенитет, и учитывать руководящие принципы 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 антимонопольными органами, включая вопросы, связанные с одобрением альянсов и слияний;

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

5. *просит* Совет разработать такие механизмы, как форумы обмена информацией для улучшения сотрудничества, проведения диалога и обмена информацией о справедливой конкуренции между государствами в целях использования сопоставимых подходов к регулированию международного воздушного транспорта;

6. *просит* Совет продолжать отслеживать события, касающиеся конкуренции в области международного воздушного транспорта, и по мере необходимости обновлять свою политику и инструктивный материал 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 и отстаивать в то же время интересы всех государств-членов, обеспечивая их эффективное и непрерывное участие в международной системе воздушного транспорта;

3. *подтверждает* ведущую роль ИКАО в разработке основных руководящих указаний 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*, 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; *[Редакционное изменение]*
 - e) способствовать полному пониманию роли и мандата ИКАО при разработке основных руководящих указаний 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* ВТО, ее государства-члены и наблюдателей должным образом учитывать:
- a) особенности регламентирующих структур и механизмов международного воздушного транспорта и либерализацию, происходящую на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях;
 - b) конституциональную ответственность ИКАО по вопросам международного воздушного транспорта и, в частности, за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности;
 - c) существующие политику и инструктивный материал и продолжающуюся деятельность ИКАО в области экономического регулирования международного воздушного транспорта;
6. *просит* Совет:
- a) и впредь играть роль мирового лидера в деле содействия 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;

- с) способствовать обеспечению постоянной и эффективной взаимосвязи, сотрудничества 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, то есть на воздушные суда, топливо и расходные технические запасы, доходы международных авиатранспортных предприятий, продажу или использование таких услуг может иметь неблагоприятные экономические и препятствующие конкуренции последствия для международной авиатранспортной деятельности,

принимая во внимание, что политика ИКАО, содержащаяся в документе "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" (Дос 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 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 сборов за 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 ~~A39-1~~ A40-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"), **[Редакционное изменение]**

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 Дос 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~~

Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания [Редакционное изменение]

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" (Дос 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 А39-1 А40-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)" и в резолюции А39-2 А40-xx Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата", [Редакционное изменение]

принимая во внимание, что Совету поручено вырабатывать для ознакомления 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, [Редакционное изменение]

~~*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, [Перенесено в раздел II на стр. А-15]~~

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

соответствующих финансовых интересов поставщиков аэропортового и аэронавигационного обслуживания, с одной стороны, и авиаперевозчиков и прочих пользователей, с другой стороны, **[Два пункта "принимая во внимание" раздела II со стр. А-15 перенесены сюда и объединены в один пункт с уточнением формулировки]**

принимая во внимание, что Совет принял основные руководящие принципы распределения связанных с глобальной навигационной спутниковой системой (GNSS) расходов в целях обеспечения справедливого режима для всех пользователей, которые фактически могут получить от обслуживания GNSS, **[Перенесено со стр. А-15 раздела II с уточнением формулировки]**

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 политике ИКАО, содержащейся в документе "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" (Дос 9082), независимо от организационной структуры обеспечения аэропортового и аэронавигационного обслуживания; [Редакционное изменение]**

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. *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. *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 (изложенная в документе Дос 9082) осуществлялась таким образом, чтобы сборы с пользователей за обеспечение безопасности были разумными, экономически обоснованными и способствовали единообразию во всем мире; **[Редакционное изменение]**

7. **настоятельно призывает** государства-члены сотрудничать в деле возмещения расходов на многонациональные аэронавигационные средства и службы и рассмотреть вопрос об использовании руководящих принципов ИКАО при распределении связанных с GNSS расходов; **[Перенесено из п. 4 раздела II на стр. А-16] 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). [Перенесено в п. 6 раздела II на стр. А-16 за исключением слов "соответствующие надзорные функции", перенесенные в п. 9 раздела I на стр. А-14]~~

8. просит Совет продолжать обновлять по мере необходимости политику ИКАО в отношении сборов с пользователей и соответствующий инструктивный материал в целях содействия повышению эффективности и рентабельности при предоставлении и эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб и эффективному сотрудничеству между поставщиками и пользователями; [Перенесено из п. 5 раздела II на стр. А-16 с небольшими редакционными изменениями]

9. просит Совет продолжать обновлять по мере необходимости инструктивный материал по вопросам выделения средств на соответствующие надзорные функции и распределения связанных с GNSS расходов, а также рассмотреть вопрос о возмещении расходов на предоставление метеорологического обслуживания (МЕТ) международной гражданской авиации; [Перенесено из п. 6 раздела II на стр. А-16 (с удалением устаревшего текста) и из п. 7 раздела I на стр. А-14; текст, касающийся возмещения расходов по МЕТ, добавлен в целях отражения деятельности АНК/АТС]

10. просит Совет продолжать 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. [Перенесено из п. 7 раздела II на стр. А-16]

Раздел II. Экономика и управление Управление авиационной инфраструктурой и ее финансирование [Обновлено с целью отразить содержание настоящего раздела]

Ассамблея,

~~принимая во внимание, что глобальные расходы на обеспечение аэропортового и аэронавигационного обслуживания могут продолжить рост для того, чтобы обеспечить обслуживание возрастающего объема перевозок, [Устаревший текст]~~

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 соответствующих финансовых интересов поставщиков аэропортового и аэронавигационного обслуживания, с одной стороны, и авиане перевозчиков и прочих пользователей, с другой стороны, причем такой учет должен основываться на расширении сотрудничества между поставщиками и пользователями, [Перенесено на стр. А-13 раздела I и объединено с пунктом "принимая во внимание" ниже]~~

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

~~аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, [Перенесено в раздел I на стр. A-13 и объединено с пунктом "принимая во внимание" выше]~~

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, **[Редакционное изменение]**

признавая необходимость в долгосрочной перспективе инвестирования значительных средств в развитие и модернизацию качественной авиационной инфраструктуры, соизмеримой с прогнозируемым ростом объема перевозок, включая будущие потребности новых участников, **[Новый текст, отражающий положения документа A40-WP/17-EC/2]**

принимая во внимание, что подавляющая часть инфраструктурных расходов авиационной отрасли оплачивается ею самой, а не финансируется за счет налогообложения, государственных инвестиций или субсидий **[Новый текст, отражающий положения документа A40-WP/17-EC/2]** Совет принял основные руководящие принципы распределения связанных с глобальной навигационной спутниковой системой (GNSS) расходов в целях обеспечения справедливого режима для всех пользователей, **[Перенесено в раздел I на стр. A-13]**

принимая во внимание, что развитие инфраструктуры воздушного транспорта и глобальный план блочной модернизации авиационной системы (ASBU) требуют проведения необходимого экономического обоснования для обеспечения финансирования и кредитования процесса внедрения, **[Перенесено из раздела I на стр. A-12]**

напоминая о том, что Декларация и структура плана действий по развитию авиационной инфраструктуры в Африке была принята в рамках Ломейского плана действий по туризму (2017–2019 гг.) Африканского союза на третьем Всемирном форуме ИКАО по вопросам авиации (IWAF/3), прошедшем в ноябре 2017 года в Абудже (Нигерия), **[Новый текст, отражающий положения документа A40-WP/17-EC/2]**

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~~ обеспечить эффективное управление, к примеру, путем создания благоприятной институциональной и нормативно-правовой базы, использования подхода, ориентированного на данные, и сотрудничества и согласованного принятия решений транспортными ведомствами и другими министерствами, ответственными за соответствующие направления деятельности, которое может дать сильный

импульс для роста инвестиций в авиационную инфраструктуру; *[Новый текст, отражающий положения документа A40-WP/17-EC/2]*

4. *настоятельно призывает* государства-члены разрабатывать национальные и/или региональные программы и планы развития авиационной инфраструктуры, которые должны быть согласованы и увязаны с надлежащим образом сбалансированным развитием различных видов транспорта, связаны с национальными и/или региональными концепциями и стратегиями развития и соответствовать международным экономическим и финансовым принципам *[Аналогично]* сотрудничать в деле возмещения расходов на многонациональные аэронавигационные средства и службы и рассмотреть вопрос об использовании руководящих принципов ИКАО при распределении связанных с GNSS расходов; *[Перенесено в п. 7 раздела I на стр. A-14]*

5. *рекомендует* государствам-членам формировать транспарентный, стабильный и предсказуемый инвестиционный климат в поддержку развития авиационной инфраструктуры, например, путем привлечения заинтересованных сторон, диверсификации источников финансирования и повышения роли частного сектора, в том числе за счет частных инвестиций, реформы в сфере бизнеса, частных финансовых инициатив, партнерств между государственным и частным секторами и различных систем стимулирования *[Новый текст, отражающий положения документа A40-WP/17-EC/2]* ~~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;~~ *[Перенесено в п. 8 раздела I на стр. A-14 с небольшими редакционными изменениями]*

6. *просит* Совет продолжать разрабатывать и обновлять по мере необходимости инструктивный материал и инструменты финансирования развития и модернизации качественной авиационной инфраструктуры, включая механизмы обеспечения поддержки эксплуатационных улучшений, как описано в модулях блочной модернизации авиационной системы ASBU; *[Перенесено из п. 7 раздела I на стр. A-14]* ~~просит Совет продолжить по мере необходимости доработку основных руководящих принципов распределения связанных с GNSS расходов и координации технических, правовых и экономических аспектов, включая экономически эффективную интероперабельность;~~ *[Перенесено в п. 9 раздела I на стр. A-14 с исключением устаревшего текста]*

7. *просит* Совет продолжать проводить и поддерживать соответствующую последующую работу по реализации положений *Декларации и структуры плана действий по развитию авиационной инфраструктуры в Африке* в рамках существующих механизмов, в частности в рамках Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI) *[Новый текст, отражающий положения документа A40-WP/17-EC/2]* ~~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.~~ *[Перенесено в п. 10 раздела I на стр. A-14]*

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 в соответствии со статьей 67 Конвенции каждое государство-член берет на себя обязательство обеспечивать, чтобы его авиакомпании, выполняющие международные перевозки, 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, **[Редакционное изменение]**

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 21 Конвенции Совет ~~также~~ ввел требования в отношении сбора данных и статистики о регистрации гражданских воздушных судов, **[Редакционное изменение]**

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

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, улучшению 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,

~~признавая, что авиация~~ ~~стоит~~ ~~аналитика авиационных данных находится на этапе преобразования, когда возрастает скорость обработки данных и их количество и темпы появления новых технологий для анализа таких данных,~~ **[Новый текст, отражающий положения документа A40-WP/19-EC/4]**

~~признавая, 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 и накоплению опыта работы с перспективными технологиями в целях использования возможностей больших данных для удовлетворения изменяющихся потребностей государств-членов, *[Аналогично]*

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, по возможности, в электронной форме;

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

3. *просит* Совет с привлечением, при необходимости, национальных экспертов в соответствующих областях на регулярной основе рассматривать собираемые ИКАО данные и статистику, включая большие данные, 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 и повышать уровень~~ единообразия данных и статистики, ~~полноты и своевременности представления их государствами-членами, и улучшения формы и содержания аналитических работ;~~ *[Обновлено с целью отразить положения документа A40-WP/19-ЕС/4]*

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, включая, по мере необходимости, большие данные; *[Аналогично]*
- 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) ~~продолжать собирать, обрабатывать и анализировать авиационные данные, включая большие данные, обеспечивая при этом разработать процесс для обеспечения~~ единообразия единообразия авиационных и статистических данных, получаемых из различных источников, в целях упрощения процесса предоставления точных, надежных и последовательных данных, необходимых для принятия государствами информированного решения; *[Аналогично]*
- d) осуществлять распространение представляющих общий интерес авиационных данных по воздушному транспорту и обмен ими с государствами-членами ~~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. *[Аналогично]*

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 области экономики 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, аэронавигационного потенциала и эффективности аэронавигационной системы, авиационной безопасности, упрощения формальностей, экономического развития воздушного транспорта и охраны окружающей среды. [Редакционное изменение, устраняющее дублирование]~~

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

1. *просит* Совет разрабатывать и обновлять прогнозы будущих тенденций и развития гражданской авиации и предоставлять их государствам-членам;

2. *просит* Совет ~~разрабатывать~~ и ~~продолжать~~ 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; **[Обновлено с целью отразить положения документа A40-WP/20-EC/5]**

3. *просит* Совет ~~пересматривать и улучшать методiku и процедуры составления~~ ~~продолжать~~ ~~повышать точность прогнозов посредством совершенствования методики~~ прогнозирования и использования больших данных. **[Аналогично]**

Раздел II. Экономический анализ

Ассамблея,

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

принимая во внимание острую нехватку достоверной экономической информации о все более важной роли авиации в национальных экономиках во всем мире, **[Редакционное изменение]**

принимая во внимание, что результаты проводимых ИКАО экономических исследований расходов и доходов международного воздушного транспорта 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 **повышать осведомленность о методической основе вспомогательного счета авиации (ASA) разработать методическую основу и стимулировать ее принятие государствами для измерения прямого воздействия авиации для экономических измерений авиационной деятельности на национальную экономику в соответствии с системой национальных счетов,** включая вклад авиации во внутренний валовой продукт (ВВП), количество рабочих мест, создаваемых в авиации, авиационное потребление и влияние авиации на платежный баланс; **[Обновлено с целью отразить положения документа A40-WP/21-ЕС/6]**

2. *просит* Совет дать указание Генеральному секретарю периодически выпускать 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 влияния, которое может оказывать на авиатарифы изменение расходов; **[Редакционное изменение]**

3. *просит* Совет в целях удовлетворения потребностей Организации, региональных групп аэронавигационного планирования и других видов деятельности Организации разработать методики и правила оценки косвенного и производного ~~экономического~~ **воздействия новых мер** авиационной деятельности на национальную экономику, а также инструктивный материал по проведению **экономического обоснования, анализа рентабельности, анализа экономических последствий и ~~или~~ анализа** эффективности затрат, ~~и разработки экономических моделей;~~ **[Обновлено с целью отразить положения документов A40-WP/18-ЕС/3 и A40-WP/21-ЕС/6]**

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 авиапочта является неотъемлемой частью международного воздушного транспорта, на которую все большее влияние оказывает электронная торговля,

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

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

— КОНЕЦ —