



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 26 повестки дня. Экономическое развитие воздушного транспорта

СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе содержится доклад о ходе работы ИКАО, связанной с экономическим развитием воздушного транспорта, в соответствии с резолюцией Ассамблеи A41-27 "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта*". В нем освещаются ключевые изменения в следующих областях: а) экономическое регулирование международного воздушного транспорта; b) налогообложение; с) экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания; d) авиационные данные и статистика; e) прогнозирование, планирование и экономический анализ.

С учетом достигнутого в этих областях прогресса предлагаемые изменения к сводному заявлению, как предметные, так и редакционные, подготовлены в целях учета новых элементов, разработанных после проведения предыдущей сессии Ассамблеи, и приводятся в добавлении к настоящему документу.

Действие: Ассамблее предлагается принять пересмотренную резолюцию Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта", представленную в добавлении, которая должна заменить резолюцию Ассамблеи A41-27.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью " <i>Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает достижение экономического процветания и общественного благополучия для всех</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	Упомянутая в настоящем документе деятельность ИКАО, как ожидается, будет осуществляться в рамках ресурсов, предусмотренных в бюджете Регулярной программы на 2026–2028 гг., и/или за счет внебюджетных взносов, в том числе из Добровольного фонда воздушного транспорта (TRAF), в соответствии с бизнес-планом ИКАО на 2026–2028 гг.
<i>Справочный материал</i>	Дос 10184 " <i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 7 октября 2022 года)</i> " Дос 10180 " <i>Доклад Экономической комиссии 41-й сессии Ассамблеи</i> " Резолюция A41-27 " <i>Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта</i> "

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В соответствии с резолюцией A41-27 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"* основное внимание в работе ИКАО уделялось следующим областям: а) экономическое регулирование международного воздушного транспорта; б) налогообложение; с) экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания; д) авиационные данные и статистика.

1.2 После 41-й сессии Ассамблеи была проделана работа по выполнению положений резолюции A41-27. Они, наряду с новыми отраслевыми вопросами и технологическим прогрессом отрасли, служат основой при разработке программ на следующий трехлетний период в этих пяти областях.

2. ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

2.1 После последней сессии Ассамблеи основное внимание в работе ИКАО в области политики и регулирования воздушного транспорта уделялось продвижению инструктивного материала ИКАО по экономическим аспектам развития международного воздушного транспорта и решению вопросов, касающихся в том числе конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпаниях, возможности разработки международного соглашения по дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок и улучшения понимания государствами преимуществ и сложностей процесса либерализации и препятствий на пути открытия доступа к рынку.

2.2 Признавая, что воздушный транспорт является одним из неотъемлемых компонентов системы гражданской авиации и одним из основных факторов экономического развития и глобальной торговли, Организация сосредоточит свою деятельность в этой области в ходе трехлетнего периода 2026–2028 гг. на разработке и обновлении политики и инструктивного материала в поддержку экономического регулирования и контроля со стороны государств, устранении регулятивных ограничений для производства полетов, повышении связности сети воздушного транспорта и создании конкурентной деловой среды при повышении прозрачности и расширении возможностей выбора для потребителей. Если конкретизировать, то сюда относятся:

- а) **обновление типового соглашения ИКАО о воздушном сообщении.** Организация будет и впредь поддерживать стремление государств к либерализации путем пересмотра и обновления типового соглашения о воздушном сообщении (TASA), при этом в будущем будет рассматриваться вопрос подготовки многосторонних соглашений о либерализации прав собственности и контроля, доступа на рынки и грузовых авиаперевозок. TASA превратится в комплексный инструментальный в поддержку двусторонних и многосторонних договоренностей государств-членов.
- б) **повышение эффективности реализации статьи 15 Конвенции.** Будут предприняты усилия по повышению уровня соблюдения государствами положений статьи 15 *Конвенции о международной гражданской авиации* и других мер экономической политики и инструктивных материалов. Для оказания поддержки государствам будет завершена разработка инструктивного материала по положениям статьи 15 Конвенции.

- с) **инструктивный материал, касающийся экономических аспектов международной эксплуатации беспилотных авиационных систем (БАС).** Будет усилен контроль за развитием отрасли БАС в целях обретения понимания того, когда потребуется разработать принципы экономического регулирования международных полетов БАС. Для обмена передовым опытом и дальнейшего обсуждения вопросов, касающихся практики экономического регулирования полетов БАС, была создана специальная платформа для членов и наблюдателей Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP).
- d) **созыв седьмой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/7).** В соответствии с замыслом организации созвать седьмую Всемирную авиатранспортную конференцию (ATConf/7) в ноябре 2026 года, Секретариат в рамках подготовки к ATConf/7 намерен провести ряд глобальных симпозиумов и региональных семинаров, а также взаимодействовать с основными заинтересованными сторонами.

3. НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ

3.1 ИКАО внимательно следит за процессом пересмотра статьи 8 "Морские перевозки, внутренний водный транспорт и воздушный транспорт" *Типовой конвенции Организации Объединенных Наций об избежании двойного налогообложения в отношениях между развитыми и развивающимися странами* (Модель ООН). Такие изменения направлены на обеспечение возможности предоставлять странам-источникам (где осуществляется обслуживание или образуется доход) право облагать эти доходы налогом, отказавшись от исключительного налогообложения на основе резидентства при международных воздушных перевозках, что рекомендуется в *Политике ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта* (Дос 8632), согласно которой государства-члены на взаимной основе освобождают от налогов доходы авиакомпаний от эксплуатации воздушных судов при международных воздушных сообщениях во избежание двойного или множественного налогообложения.

3.2 Признавая последствия предлагаемого пересмотра Модели ООН для глобальных воздушных перевозок, ИКАО сотрудничает с заинтересованными сторонами из отрасли, чтобы довести обеспокоенность авиационного сообщества до сведения Налогового комитета ООН. ИКАО подчеркивает необходимость учета уникальных проблем, с которыми сталкивается авиационный сектор, и важность согласования политики налогообложения международных воздушных перевозок во избежание двойного налогообложения в соответствии с давно принятой политикой ИКАО. Кроме того, 9 января 2025 года ИКАО направила письмо государствам (EC2/10-25/1), в котором государствам-членам предлагается: а) принять к сведению изменение Модели ООН, б) координировать с соответствующими налоговыми или финансовыми полномочными органами действия по выполнению положений добавления В "Налогообложение" резолюции Ассамблеи А41-27, с) следовать *Политике ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта во избежание двойного налогообложения в области воздушного транспорта* (Дос 8632) во избежание двойного налогообложения.

4. ЭКОНОМИКА АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

4.1 Основное внимание в работе Организации, связанной с экономическими аспектами деятельности аэропортов и аэронавигационного обслуживания, уделялось обновлению политики и инструктивного материала ИКАО, финансированию органов государственного надзора, стратегиям возмещения затрат для развивающейся авиационной инфраструктуры и реализации политики ИКАО в отношении сборов.

4.2 **Обновление политики и инструктивного материала ИКАО.** На совместном совещании Группы экспертов по экономике аэропортов и Группы экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (AEP-ANSEP) был проведен комплексный обзор *Политики ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Дос 9082), и в 2024 году было опубликовано десятое издание этого документа. К основным обновлениям относятся разъяснения четырех ключевых принципов взимания сборов, акцент на положениях статьи 15 Чикагской конвенции и отражение изменений, принятых в соответствующих инструктивных материалах, таких как поправки к дифференциальным и модулированным сборам. В 2023 году было опубликовано шестое издание *Руководства по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Дос 9161). Кроме того, была проделана дополнительная работа по подготовке инструктивного материала по различным аспектам экономики аэропортов и аэронавигационного обслуживания, включая, в частности, стандартную информацию для выставления счетов с аэронавигационными сборами, определение высокого уровня для коммерческих соглашений между аэропортами и пользователями, а также экономический надзор за деятельностью аэропортов, принадлежащих транснациональным компаниям.

4.3 **Устойчивое финансирование органов государственного контроля.** Для устранения трудностей, связанных с устойчивым финансированием функций контроля в рамках регулирующего полномочного органа, было подготовлено глобальное обследование в целях сбора информации о финансировании и организационной структуре органов государственного контроля за обеспечением безопасности полетов, авиационной безопасности и экономики. Полученные ответы станут основой для изучения подходов к финансированию надзорных органов, что позволит разработать необходимый инструктивный материал для государств по созданию механизмов финансирования в поддержку своих надзорных органов.

4.4 **Разработка инструктивного материала, касающегося финансирования развивающейся авиационной инфраструктуры.** Проведена работа по рассмотрению возникающих вопросов, связанных с техническим прогрессом отрасли и соответствующими потребностями в инвестициях в создание новой авиационной инфраструктуры и организацию обслуживания, включая механизм финансирования в поддержку предоставления услуг новым участникам воздушного движения, в том числе применительно к беспилотным авиационным системам (БАС) и аэромобильности в сложных условиях (ААМ), аспекты возмещения расходов на предоставление обслуживания по коммерческим космическим запускам и возмещение расходов на предоставление аэронавигационного метеорологического обслуживания.

4.5 **Дальнейшая работа в отношении экономики аэропортов и аэронавигационного обслуживания.** Экономическая ситуация в сфере авиации продолжает меняться, требуя надлежащего финансирования и ресурсов на модернизацию и расширение критически важной инфраструктуры с учетом будущих потребностей в увеличении пропускной способности и в поддержку достижения соответствующих целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития. В связи с этим основное внимание в дальнейшей работе в отношении

экономики аэропортов и аэронавигационного обслуживания будет направлено, в частности, на: а) обновление политики и инструктивного материала для обеспечения их актуальности в меняющейся ситуации и соответствия среднесрочным и долгосрочным потребностям развития; б) разработку инструктивного материала по финансированию развития авиационной инфраструктуры и эксплуатационной деятельности; с) дальнейшее повышение осведомленности о политике и инструктивном материале ИКАО и оказание помощи государствам в повышении эффективности их реализации в рамках стратегической цели *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB).

4.6 Разработка системы возмещения расходов на предоставление информационного обслуживания по космической погоде. В соответствии с поручением, изложенным в пункте 12 (после изменения нумерации) постановляющей части раздела I добавления С к резолюции A41-27 Ассамблеи, в течение трехлетнего периода предпринимались усилия по изучению целесообразности и возможности создания глобальной системы возмещения расходов на предоставление информационного обслуживания по космической погоде. Эти усилия включали ряд обсуждений и исследований, проведенных в органах ИКАО, и завершились недавней инициативой – направлением государствам – членам ИКАО письма с просьбой высказать свои предпочтения относительно вариантов создания глобального механизма возмещения расходов. Однако полученные ответы не представляли значительную часть членов ИКАО и выявили значительное расхождение во мнениях. В свете ограниченного числа ответов и отсутствия консенсуса был сделан вывод о том, что результаты опроса не способствуют выработке четкого плана дальнейших действий. Поскольку согласия относительно целесообразности или возможности создания глобального механизма возмещения расходов достичь не удалось, Совет постановил, что дальнейшая работа по этой инициативе проводиться не будет.

5. АВИАЦИОННЫЕ ДАННЫЕ И СТАТИСТИКА

Достижение прогресса в подготовке авиационной статистики, данных и аналитики для принятия подкрепленных фактическими данными решений

5.1 ИКАО добилась значительного прогресса в подготовке авиационной статистики, данных и аналитики в поддержку подкрепленного фактическими данными планирования и реализации политики государствами-членами. Благодаря постоянному сотрудничеству с государствами-членами в рамках Группы экспертов по авиационным данным и анализу (ADAP) и Статистического отдела ИКАО добилась практически всеобщего представления официальных статистических данных со стороны государств-членов. Эти официальные данные теперь легко интегрируются с информацией из источников больших данных, таких как ADS-B (для отслеживания воздушных судов) и MIDT (для отслеживания бронирований пассажиров), что создает высококачественную аналитическую основу и позволяет своевременно получать подробную информацию о глобальной авиационной деятельности.

5.2 Такое единое хранилище данных служит опорой для разработанных ИКАО передовых аналитических инструментов, включая индекс "связности" сети воздушного транспорта и индекс глобальной конкурентоспособности авиации. Эти инструменты позволяют государствам-членам оценивать и сравнивать свои показатели по таким ключевым параметрам, как либерализация авиаперевозок, инвестиции в инфраструктуру, владение авиакомпаниями и контроль за их деятельностью, а также рыночная концентрация.

5.3 Для повышения доступности и практической применимости этих знаний ИКАО начала подготовку ежемесячных отчетов с результатами мониторинга и разработала современные панели визуализации данных с помощью уникальных платформ бизнес-аналитики. Доступ к ним осуществляется с помощью защищенных лицензий "Tableau" и позволяет практически в режиме реального времени получать аналитическую информацию о перевозках, развертывании парка воздушных судов, финансовых показателях, аэронавигационных сборах и тенденциях на уровне маршрутов, что дает государствам-членам возможность принимать подкрепленные фактическими данными решения в условиях динамично меняющейся ситуации в сфере авиации.

6. ПРОГНОЗИРОВАНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ

Прогнозирование и экономический анализ в поддержку государственного планирования и достижения стратегических целей ИКАО

6.1 Работа ИКАО в области прогнозирования, планирования и экономического анализа играет жизненно важную роль в достижении всех стратегических целей Организации. ИКАО предоставляет полный набор прогнозов, охватывающих эксплуатационные параметры, включая пассажирские перевозки и грузоперевозки, а также информацию о вылетах рейсов, с различной степенью детализации, например в разбивке по аэропортам, маршрутам, государствам и регионам полетной информации (РПИ). Кроме того, ИКАО готовит подробные прогнозы относительно развития парка воздушных судов, потребности в сертифицированном авиационном персонале (пилоты, диспетчеры управления воздушным движением и специалисты по техническому обслуживанию) и пассажировместимости, – все эти данные являются основой при планировании работы национальной и региональной авиации.

6.2 С помощью Междисциплинарной рабочей группы по долгосрочным прогнозам перевозок (MDWG-LTF) ИКАО регулярно обновляет свои долгосрочные прогнозы перевозок с учетом последних глобальных экономических тенденций и показателей. Эти обновленные прогнозы доступны государствам-членам в рамках аналитических панелей ИКАО с большими данными и служат стратегическим инструментом для долгосрочного планирования, наращивания потенциала и определения приоритетности инвестиций.

6.3 ИКАО также учла растущий спрос со стороны государств-членов, заинтересованных сторон из отрасли и международных организаций на проведение тщательного экономического анализа вклада воздушного транспорта в национальную, региональную и глобальную экономику. Сюда относится разработка методик количественной оценки прямого и косвенного экономического воздействия авиации с использованием международно признанных стандартов.

6.4 Ежегодное исследование ИКАО по вопросу о региональных различиях в расходах и доходах от международных авиаперевозок по-прежнему содействует достижению экономической нейтральности и формированию более справедливой системы распределения доходов авиакомпаний. Примечательно, что полученные результаты также используются ИАТА для распределения доходов от пассажирских перевозок с участием нескольких авиакомпаний.

6.5 Результаты экономического анализа ИКАО берутся за основу при установлении базовых сборов за перевозку авиапочты (BACR), которые являются одним из ключевых механизмов Всемирного почтового союза (ВПС) для определения стоимости международных почтовых перевозок. В частности, эта система играет важную роль в обеспечении рентабельности

международной электронной торговли, особенно в отношении небольших и легких посылок. С помощью резервной ставки на авиаперевозки при отсутствии двусторонних соглашений ВАСР помогают поддерживать предсказуемость и доступность стоимости трансграничных перевозок.

6.6 ИКАО разработала методические принципы для расчета индекса глобальной конкурентоспособности авиации и предоставила государствам-членам соответствующие предварительные результаты и исходные данные. Эти методические принципы позволят государствам оценить свою способность получать и поддерживать экономическую отдачу от гражданской авиации путем объединения ключевых показателей, касающихся "связности" сети воздушного транспорта, качества инфраструктуры, нормативно-правовой базы и экономических условий. Этот индекс обеспечивает прозрачность процесса сопоставления между государствами, помогая оценить эффективность, провести индексацию и выявить политические и инвестиционные аспекты, которые следует усовершенствовать.

7. ОБНОВЛЕНИЕ РЕЗОЛЮЦИИ A41-27 АССАМБЛЕИ

7.1 С учетом рассмотрения Советом прогресса, достигнутого в областях экономического регулирования международного воздушного транспорта, налогообложения, экономических аспектов аэропортов и аэронавигационного обслуживания, а также авиационных данных и анализа, что описано в пп. 2–6 выше, и в отношении стратегических целей и бизнес-плана Организации на период 2026–2028 гг., был проведен предметный обзор резолюции A41-27 *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"*. Пересмотренная версия резолюции представлена в добавлении.

7.2 Пересмотренное сводное заявление имеет ту же структуру, что и резолюция A41-27, т. е. состоит из вводного раздела и пяти добавлений, как представлено ниже:

- Введение
- 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.

7.3 Изменения (предметные и редакционные) были предложены в целях: а) внесения новых пунктов, которые отражают изменения или решения, имевшие место после последней сессии Ассамблеи и включения будущих задач; б) удаления устаревших или повторяющихся пунктов или уже завершенных действий; в) улучшения формата представления информации.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ

ПОСТОЯННАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

~~A41-27~~**A42-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 устойчивого развития экономики государств благодаря поощрению и упрощению формальностей в сфере туризма и торговли,

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 политики в области воздушного транспорта и соответствующего инструктивного материала в соответствии с ~~инициативой~~ **целью** "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB), а не рассмотрению возможности разработки стандартов в рамках этой стратегической цели,*

*принимая во внимание, что разрабатываемый Организацией инструктивный материал и действия Организации по реализации своей стратегической цели "Экономическое развитие воздушного транспорта" **обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех*** 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, что Организация разработала *Руководство ИКАО по экономическим и финансовым мерам по уменьшению влияния вспышки коронавируса на авиацию* для государств-членов и отрасли, чтобы помочь им справиться с экономическими последствиями пандемии COVID-19, смягчить возникшие проблемы с ликвидностью и финансовые трудности, а также укрепить устойчивость отрасли к будущим кризисам,

принимая во внимание, что в министерской декларации Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC 2021) подтверждается важность оказываемой авиационному сектору поддержки, включая экономическую и финансовую помощь, для поддержания работы и обеспечения предоставления основных услуг при сохранении добросовестной конкуренции и равных возможностей,

принимая во внимание, что Организация приняла решение о созыве в 2026 году седьмой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/7) в качестве глобальной платформы для выработки политики и решений, определяющих меры по улучшению экономического регулирования в целях содействия развитию надежной, экономически жизнеспособной и доступной системы гражданской авиации,

принимая во внимание, что необходимо интегрировать экономическое развитие воздушного транспорта во все аспекты авиационной деятельности, особенно в сквозных областях, чтобы понять взаимное влияние различных действий на экономическое развитие 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 41-й и 42-й сессии Ассамблеи:

Добавление А. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта.

Добавление В. Налогообложение.

Добавление С. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания.

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, 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 проблемам финансирования авиационной инфраструктуры и наращивания потенциала в соответствии с уровнем прогнозируемого роста, в особенности в развивающихся странах;

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 авиационной безопасности"*;

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 продолжать распространять информацию и повышать осведомленность о министерской декларации Конференции высокого уровня по COVID-19, одновременно прилагая усилия по выполнению соответствующих положений Декларации;

10. *просит* Президента Совета и Генерального секретаря и впредь использовать свои добрые услуги для распространения информации и повышении осведомленности глав государств и правительств о социально-экономических преимуществах воздушного транспорта для их национальной экономики;

10-11. *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;

11-12. *просит* Совет регулярно пересматривать сводное заявление о политике ИКАО в области воздушного транспорта и информировать Ассамблею о необходимости внесения в него изменений;

12-13. *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;

14. *просит* Совет провести тщательную подготовку, которая обеспечит максимальную посещаемость, эффективное взаимодействие и оптимальные результаты на седьмой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/7);

15. *просит* Совет разработать политику, которая позволит усилить координацию по сквозным вопросам, связанным с экономическим развитием воздушного транспорта, что подчеркивает важность целостного подхода для понимания взаимного влияния различных действий на экономическое развитие воздушного транспорта;

~~13-16.~~ заявляет, что настоящая резолюция заменяет резолюцию ~~A40-9~~ A41-27.

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 коммерческими правами, включая права перевозок, по-прежнему остается одной из целей Организации,

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 огромное воздействие COVID-19 на авиационный сектор с точки зрения устойчивости, стабильности или восстановления требует взаимодействия между различными политическими и техническими областями для поиска адекватных решений для сектора;

принимая во внимание, что большинство международных воздушных перевозок регулируется двусторонними или многосторонними соглашениями о воздушном сообщении

(ASA), заключенными между государствами или региональными группами государств, которые совершенно необходимы для международных воздушных перевозок, поскольку они обеспечивают предсказуемые рамки, в которых авиаперевозчики могут осуществлять и поддерживать будущие воздушные перевозки, и поэтому любые ограничения, введенные в связи с кризисом, следует сводить к минимуму и приводить в соответствие с требованиями ASA;

принимая во внимание, что существует необходимость более глубокого понимания проблем и выгод, связанных с либерализацией доступа к рынку как пассажирских, так и грузовых перевозок,

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,

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

принимая во внимание, что обсуждения в Группе экспертов по регулированию воздушного транспорта свидетельствуют о широкой поддержке изучению экономических и нормативных аспектов международных полетов беспилотных воздушных судов, учитывая рост масштабов их использования,

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 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;

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 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. *призывает* государства обеспечить, чтобы национальные правила в области воздушного транспорта отражали и дополняли основные приоритеты ИКАО;

8. *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 грузовых авиаперевозок, в том числе способствующих электронной торговле;

9. *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;

10. *настоятельно призывает* государства-члены и заинтересованные стороны учитывать и применять высокоуровневые, не носящие обязательного характера и неперескриптивные основные принципы ИКАО в области защиты прав потребителя при разработке политики и в нормативной и эксплуатационной практике, в том числе в случаях серьезных нарушений, оказывающих воздействие на авиацию, а также информировать ИКАО о полученном опыте или о вопросах, возникших при их применении;

11. *просит* Совет решительно поддержать обмен мнениями и передовой практикой по вопросу применения основных принципов ИКАО в области защиты прав потребителей, поскольку эта деятельность может способствовать обеспечению совместимости национальных или региональных режимов, учитывая требующуюся государствам гибкость, исходя из их социальных, политических и экономических особенностей;
12. *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;
13. *просит* Совет продолжать обеспечивать более глубокое понимание преимуществ и проблем либерализации и препятствий на пути открытия доступа к рынку, с тем чтобы в свое время провести дальнейшее рассмотрение вопроса о разработке многостороннего подхода;
14. *просит* Совет рассмотреть такую возможность и разработать типовое соглашение ИКАО о воздушном сообщении (TASA) в качестве комплексного инструментария в поддержку двусторонних и многосторонних договоренностей государств-членов. TASA следует рассматривать как "живой документ", в котором учитываются динамичный характер и технологическое развитие отрасли, в целях создания более благоприятных условий для работы этой отрасли;
- ~~14. *просит* Совет изучить вопрос о необходимости разработки специального международного соглашения в целях содействия дальнейшей либерализации грузовых авиане перевозок, учитывая критически важную роль грузовых авиане перевозок во время пандемии COVID-19 и резкий рост мирового спроса на перевозки;~~
15. *просит* Совет ~~продолжать следить за развитием отрасли беспилотных авиационных систем (БАС), провести углубленную оценку необходимости разработки мер в инструктивном материале по вопросам экономического регулирования международных полетов беспилотных авиационных систем~~ **поддерживать** и координировать сбор и обмен информацией и передовым опытом по вопросам экономического регулирования беспилотных воздушных судов среди государств-членов;
16. *просит* Совет **продолжать** содействовать использованию и соблюдению ключевых принципов *Руководства ИКАО по экономическим и финансовым мерам*, которое должно обновляться по мере необходимости;
17. *просит* Совет установить надлежащее взаимодействие между различными комитетами, группами экспертов и рабочими органами в рамках Организации, чтобы обеспечить надлежащее рассмотрение их соответствующих областей политики в рамках их соответствующей работы;
18. *просит* Совет продолжить деятельность по активизации диалога и обмена информацией с государствами-членами и отраслью, принимая во внимание цели *долгосрочной концепции ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта* и прошлый опыт и достижения государств, включая существующие соглашения о либерализации, 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);

19. *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;

20. *просит* Совет включить в TASA для удобства доступа государств-членов ~~подготовить~~ инструктивные материалы в целях обеспечения сохранения предсказуемой рамочной основы, формируемой ASA, в условиях кризисов, воздействующих на международные воздушные перевозки, ~~чтобы предоставить государствам гибкость для временного реагирования на международные кризисы, обеспечивая при этом сохранность ASA, способствуя продолжению перевозок во время кризиса и обеспечивая возвращение к "нормальному" состоянию после него, принимая во внимание, в частности, уроки, извлеченные из пандемии COVID-19, которая стала потрясением беспрецедентного масштаба для международной авиационной системы;~~

21. *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.

22. *просит* Совет обеспечить сохранение актуальности и эффективности экономической нормативной базы, чтобы государства-члены могли реагировать на возникающие отраслевые тенденции и динамично решать проблемы глобального авиационного сектора.

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 авиакомпаниям 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,

~~принимая во внимание, что в ходе обсуждений в Группе экспертов по регулированию воздушного транспорта была высказана широкая поддержка ведущейся работе по разработке многостороннего соглашения по либерализации владения авиаперевозчиками и контролю над ними;~~

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 рассмотреть остающиеся вызывающие беспокойство вопросы для достижения прогресса в деле разработки Конвенции по иностранным инвестициям в авиакомпании, направленную на либерализацию владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью на многосторонней основе в соответствии с Долгосрочным концептуальным планом ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта;~~

6.7. *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 один из ключевых принципов, рекомендованных Целевой группой Совета ИКАО по восстановлению авиации (ЦГВА) для безопасного, надёжного и устойчивого возобновления и восстановления деятельности глобального авиационного сектора после катастрофических последствий пандемии COVID-19, заключается в том, что государства и финансовые учреждения учитывают необходимость оказания прямой и/или косвенной помощи различными соразмерными и транспарентными способами,

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;
 - 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;
 - 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, 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 по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта" (Дос 8632), 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 A41-20 A42-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,

принимая во внимание, что Организация публикует и поддерживает в актуальном состоянии дополнение к документу Дос 8632, которое представляет собой сборник ответов государств-членов о ходе выполнения ими сводных резолюций по налогообложению,

принимая во внимание, что в статью 8 "Морские перевозки, внутренний водный транспорт и воздушный транспорт" Типовой конвенции Организации Объединенных Наций об избежании двойного налогообложения в отношениях между развитыми и развивающимися странами была внесена поправка, которая меняет принцип налогообложения доходов международных авиатранспортных предприятий,

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. *настоятельно призывает* государства-члены, по мере необходимости, предоставлять ИКАО информацию о ходе выполнения ими сводных резолюций по налогообложению в целях поддержания в актуальном состоянии добавления к документу Дос 8632;
4. *просит* Совет продолжить распространение политики ИКАО в области налогообложения, отслеживать события и по мере необходимости обновлять политику и дополнение к документу Дос 8632.

ДОБАВЛЕНИЕ С

Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания

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 ~~A41-20~~ A42-XX Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха*" (добавление Н. *Влияние авиации на качество местного воздуха*)" и в резолюции ~~A41-21~~A42-XX Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*",

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,

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,

принимая во внимание растущую потребность государств в обеспечении достаточного и устойчивого финансирования в поддержку осуществления своих функций по регулятивному надзору, включая те, которые связаны с безопасностью полетов, авиационной безопасностью и экономическим надзором;

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;

принимая во внимание, что принципы предоставления международной гражданской авиации аэронавигационного метеорологического обслуживания продолжают меняться, связанное с этим возмещение расходов должно и впредь осуществляться в соответствии с политикой ИКАО по установлению сборов;

принимая во внимание, что в результате последствий пандемии COVID-19 произошло значительное сокращение объемов воздушных перевозок, что привело к сокращению доходов от сборов за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание и возникновению рисков для финансовой стабильности поставщиков обслуживания,

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 Doc 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 аэропортов и аэронавигационных средств;

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 политике ИКАО, которая представлена 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;
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;
8. *настоятельно призывает* государства-члены при осуществлении экономических и финансовых мер в период кризиса поддерживать надлежащий баланс в соблюдении интересов поставщиков обслуживания и пользователей, включая пересмотр размера сборов, путем проведения эффективных консультаций и обеспечения рационального распределения бремени между всеми сторонами;
9. *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, а также повышать эффективность политики в части реагирования на будущие кризисы;
10. *просит* Совет оценить механизмы для решения вопроса поддержания устойчивого финансирования функций государств по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности и экономическому надзору, а также при необходимости обновить и/или разработать инструктивный материал, касающийся финансирования органов государственного надзора;
- ~~11.~~ *просит* Совет продолжать обновлять по мере необходимости инструктивный материал по вопросу ~~выделения средств на соответствующие надзорные функции и~~ распределения связанных с GNSS расходов, а также рассмотреть вопрос о возмещении расходов на предоставление метеорологического обслуживания (MET) международной гражданской авиации;
- ~~10. — просит Совет рассмотреть вопрос о целесообразности глобальной системы возмещения расходов за предоставляемые услуги информации о космической погоде для международной гражданской авиации, включая разработку механизма возмещения расходов, соответствующего принципам ИКАО по взиманию сборов;~~
12. *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.

Раздел II. Управление авиационной инфраструктурой и ее финансирование

Ассамблея,

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

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,

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 и соответствующие цели в области устойчивого развития,

принимая во внимание, что подавляющая часть инфраструктурных расходов авиационной отрасли оплачивается ею самой, а не финансируется за счет налогообложения, государственных инвестиций или субсидий,

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,

принимая во внимание, что стремительное увеличение количества новых участников воздушного пространства, в том числе, в частности, применительно к беспилотным авиационным системам (БАС) и аэромобильности в сложных условиях (ААМ), требует инвестиций в существующую и новую авиационную инфраструктуру в целях поддержки их включения в нее и обеспечения их безопасной и эффективной работы;

принимая во внимание, что трудно переоценить необходимость решения финансовых проблем, создаваемых пандемией COVID-19 для аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания, а также среднесрочные и долгосрочные последствия для привлечения средств и финансирования в целях развития авиационной инфраструктуры;

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),

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 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;
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;
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;
6. *рекомендует* государствам-членам рассмотреть целесообразность оказания финансовой и нормативной поддержки аэропортам и поставщикам аэронавигационного обслуживания в целях преодоления любых беспрецедентных экономических трудностей, вызванных пандемией COVID-19. Такая поддержка должна соответствовать принципу обеспечения справедливых и равных возможностей для конкуренции;
7. *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;
8. *просит* Совет продолжать оценивать возникающие потребности в привлечении средств и финансировании, связанные с развитием технологий в отрасли, включая инвестиции в инфраструктуру для поддержки ~~эксплуатации беспилотных авиационных систем~~ функционирования новых участников воздушного движения, таких как БАС и ААМ;
9. *просит* Совет регулярно обновлять Руководство ИКАО по экономическим и финансовым мерам по уменьшению влияния вспышки коронавируса на авиацию и содействовать его

использованию в целях поддержки восстановления деятельности аэропортов и аэронавигационного обслуживания после пандемии COVID-19;

10. *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).

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 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 также 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 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 аналитика авиационных данных находится на этапе преобразования, когда происходит увеличение скорости обработки и объема данных и появляются инновационные решения в области данных и искусственный интеллект (ИИ), позволяющие осуществлять их расширенный анализ,

признавая регулярное сотрудничество с государствами-членами в области анализа больших данных в части предоставления постоянно обновляемой аналитической информации об операционных и экономических последствиях, собираемой посредством инструментов бизнес-аналитики,

~~*признавая* значительные операционные и финансовые трудности, возникшие в связи с пандемией COVID-19, и необходимость в своевременных, точных и полных данных, которыми могли бы руководствоваться государства при определении политики и принятии решений в период восстановления и в процессе обеспечения жизнеспособности,~~

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 информационные панели с постоянно обновляемыми большими данными и ~~ежемесячно проводить анализ~~ для принятия решений на основе данных, ~~определения стратегий восстановления после COVID-19~~ и удовлетворения потребностей в области ~~потенциала~~, планирования и внедрения;

3. *просит* Совет с привлечением, при необходимости, национальных экспертов в соответствующих областях на регулярной основе рассматривать ~~собираемые ИКАО данные и официальную статистику, включая в том числе путем обработки больших данных и использования ИИ~~, с целью более эффективного удовлетворения потребностей ~~государств-членов и Организации и ее государств-членов, ввести необходимые показатели для оценки деятельности Организации по достижению ее стратегических целей и повышать уровень единообразия данных и статистики и содержания аналитических работ;~~

4. *просит* Совет:

~~а) 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;~~

~~б) 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;~~

- е) а) продолжать собирать, обрабатывать и анализировать авиационные данные, включая большие данные, обеспечивая при этом единообразие авиационных и статистических данных, получаемых из различных источников, в целях упрощения процесса предоставления точных, надежных и последовательных данных, необходимых для принятия государствами информированного решения;
- б) осуществлять распространение представляющих общий интерес авиационных данных по воздушному транспорту и обмен ими с государствами-членами согласно принципам и положениям Конвенции и соответствующим решениям Организации;
- с) 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, при необходимости, большие данные;
- д) обеспечивать оказание ИКАО по просьбе государств-членов надлежащей помощи в деле совершенствования сбора авиационных и статистических данных и их анализа, включая внедрение новых технологий, таких как ИИ и аналитика больших данных;

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

~~*признавая необходимость в более частом обновлении прогнозов для содействия восстановлению после пандемии COVID-19, а также будущие потребности государств в планировании и внедрении,*~~

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

2. *просит* Совет 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;
3. *просит* Совет продолжать повышать точность и частоту обновления прогнозов посредством совершенствования методики прогнозирования и использования алгоритмов искусственного интеллекта, встроенных в большие данные.

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,

~~*признавая необходимость измерения экономического вклада авиации в национальную экономику с использованием методологической основы, разработанной в соответствии с согласованным на международном уровне стандартом системы национальных счетов 2008 года,*~~

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,

принимая во внимание, что среди государств-членов растет потребность в измерении их способности создавать и поддерживать ценность сектора гражданской авиации, для чего необходимо разработать методы определения индекса глобальной конкурентоспособности авиации;

1. *просит* Совет ~~продолжать свою деятельность по окончательной доработке документа по методологической основе для вспомогательного счета авиации (ASA), разработанного в соответствии с системой национальных счетов 2008 года~~ разработать методики и правила оценки прямого, косвенного и производного воздействия авиационной деятельности на национальную экономику в соответствии с международно признанными стандартами;
2. *просит* Совет 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;

~~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 воздействия авиационной деятельности на национальную экономику, а также инструктивный материал по подготовке экономического обоснования, анализа рентабельности, анализа экономических последствий и анализа эффективности затрат;~~

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

5.4. просит Совет разработать стандартную методику для расчета индекса глобальной конкурентоспособности авиации для государств в целях максимального увеличения объема рыночного производства, экономической эффективности и производительности.

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 авиапочты, 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;

3. *просит* Совет в сотрудничестве с ВПС провести мониторинг и анализ международных логистических ограничений для электронной торговли.

— КОНЕЦ —