



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 26 повестки дня. Экономическое развитие воздушного транспорта

ИНСТРУМЕНТАРИЙ ДЛЯ СОДЕЙСТВИЯ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(Представлено Соединенным Королевством)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Авиатранспортный комитет (АТК) Совета поручил своей Группе экспертов по регулированию воздушного транспорта (АТРП) проконтролировать, пересмотреть и обновить типовое соглашение ИКАО о воздушном сообщении (ТАСА). В настоящем документе предлагается амбициозный подход к данной задаче, направленный на преобразование ТАСА в динамический пакет с множеством вариантов, подвергаемый регулярному пересмотру. Цель АТРП должна заключаться в обеспечении того, чтобы ТАСА соответствовало своему назначению, было современным, отражало новейшую передовую практику и способствовало наращиванию потенциала и взаимопониманию в глобальном масштабе.

Действия: Ассамблее предлагается:

- поручить АТРП и, в частности, Рабочей группе 4 (РГ4) приступить к работе по рассмотрению, обновлению и поддержанию ТАСА в соответствии с изложенным выше высокоамбициозным "инструментальным" подходом;
- согласиться с тем, что РГ4 должна предоставить АТК первоначальный проектный план по этой работе и детализировать структуру рабочих групп/подгрупп, которые обеспечат ее выполнение, к середине 2026 года;
- поощрять активное участие в работе РГ4 и любых последующих курсах, практикумах или конференциях, предназначенных для повышения осведомленности и углубления понимания в отношении ТАСА.

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"
Финансовые последствия	Нет
Справочный материал	Стратегический план на 2026 – 2050 годы

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В 2015 году ИКАО в соответствии с резолюцией А38-14 Ассамблеи приняла долгосрочную концепцию по либерализации международного воздушного транспорта:

"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".

1.2 Значительная часть прогресса в реализации этой концепции обеспечивается путем ведения переговоров и обновления соглашений о воздушном сообщении (ASA), а также путем обмена правами на перевозки. Для содействия информированию при проведении таких операций Международная организация гражданской авиации (ИКАО) публикует не имеющее обязательной силы типовое ASA (TASA). На протяжении многих лет оно служит полезной отправной точкой для некоторых стран при формировании их переговорных позиций, однако представляет собой относительно статичный документ, который, по сути, отражает лишь один вариант. В настоящем документе излагается более амбициозный подход к TASA.

1.3 Международный воздушный транспорт, конечно же, столкнулся с многочисленными вызовами за десятилетие, прошедшее с момента принятия ИКАО своей долгосрочной концепции. Это подчеркнуло необходимость того, чтобы TASA было "живым" документом, находящимся под постоянным и систематическим контролем в целях обеспечения его соответствия передовой практике и последним достижениям. Оно также должно включать множество вариантов для информирования переговорщиков, отражая тот факт, что единый подход неприменим ко всем, что у разных стран разные политика и приоритеты и они находятся на разных этапах пути к либерализации.

1.4 В этом контексте Авиатранспортный комитет (АТК) Совета ИКАО недавно одобрил предложение Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (АТРП) о создании постоянной рабочей группы АТРП (РГ4 – Докладчик Соединенное Королевство) для пересмотра, обновления и управления TASA. Соответственно, TASA будет извлечено из документа Doc 9587 для самостоятельного существования под контролем АТРП (конкретно РГ4), которая будет соответствующим образом консультировать АТК.

1.5 Данная инициатива предоставляет прекрасную возможность для активизации работы ИКАО в этой области, обеспечивая как соответствие TASA своему назначению, так и его дальнейшее развитие в качестве "живого", динамического пакета с множеством вариантов, который поможет всем странам наращивать потенциал, а также совершенствовать и либерализовывать их двусторонние и многосторонние ASA.

2. ИНСТРУМЕНТАРИЙ ДЛЯ ПЕРЕГОВОРЩИКОВ ПО ASA

2.1 РГ4 начала рассмотрение типовых положений TASA с целью их актуализации и включения нескольких вариантов по каждому положению (однако задача РГ4 значительна и

потребуется времени – группе уже приходится решать, какие положения приоритизировать). ASA, как правило, содержат широкий спектр положений, охватывающих такие аспекты, как добросовестная конкуренция, право собственности/контроль, безопасность полетов, авиационная безопасность, сборы с пользователей и коммерческая гибкость (при этом многие ASA идут еще дальше). Комплексный типовой документ должен включать несколько разделов и несколько иллюстративных вариантов по каждому разделу. Это, в свою очередь, указывает на необходимость включения в TASA пояснительного текста, помогающего переговорщикам ориентироваться в различных вариантах и альтернативах. Иными словами, итоговое TASA должно превратиться из типового текста в гораздо более широкое **"пособие для переговорщиков"**.

2.2 Такой подход по типу "пособия" станет существенной модернизацией существующего TASA, особенно если затем оно будет находиться под пристальным контролем и регулярно обновляться (см. ниже). Однако параллельно с этим можно сделать еще больше для повышения осведомленности, углубления понимания и развития потенциала в целях реализации долгосрочной концепции ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта. Например, параллельно с разработкой/поддержанием TASA PГ4 могла бы также:

- инициировать и контролировать программу **курсов, практикумов и конференций** для обучения переговорщиков по ASA и создания сетей взаимодействия. Они могут проводиться в различных местах по всему миру совместно с региональными бюро ИКАО и другими региональными и отраслевыми партнерами в целях содействия максимальному расширению возможностей для участия. Эти курсы и практикумы должны вовлекать переговорщиков по ASA, представителей отрасли и социальных партнеров, чтобы способствовать максимально широкому синтезу идей;
- содействовать индивидуальному наставничеству по принципу "равный – равному", например, предоставляя менее опытному переговорщику по ASA более опытного наставника из другой страны;
- инициировать сбор и систематизацию данных для информирования при подготовке содержания TASA;
- выпускать регулярный (например, полугодовой) бюллетень ATRP/PГ4, чтобы информировать широкое сообщество переговорщиков по ASA о новых разработках, мероприятиях, идеях и т. д.;
- ежегодные конференции ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN) должны предоставлять регулярные возможности для подкрепления всех этих направлений работы;
- поощрять и способствовать налаживанию связей между переговорщиками по ASA – не только через упомянутую выше программу курсов и т. д., но и путем активного содействия установлению контактов между переговорщиками и другими заинтересованными сторонами;
- Седьмая Всемирная авиатранспортная конференция ИКАО (ATConf/7 – запланирована на ноябрь 2026 года в Монреале) может стать ранней и представительной возможностью для рассмотрения первоначального прогресса в реализации данной инициативы.

2.3 Все это создаст комплексный, многогранный **"инструментарий"** для переговорщиков по воздушному сообщению и других участников, призванный способствовать повышению осведомленности и углублению понимания, облегчению обмена передовым опытом, а также развитию контактов и рабочих взаимоотношений для максимизации коммуникации и минимизации недопонимания. В некотором смысле переговорщики по ASA во всем мире уже

образуют неформальное сообщество людей, работающих в одной сфере. Данный подход укрепит эти связи. Он также поможет обеспечить, чтобы "инструментарий" TASA представлял собой гибкий пакет, полностью способный отражать изменения в очень динамичной и значимой отрасли, например инициативы по декарбонизации и международные полеты беспилотных летательных аппаратов (БПЛА).

3. ПРОДВИЖЕНИЕ ЭТОЙ РАБОТЫ

3.1 Как отмечалось, ATRP уже создала свою РГ4 для надзора за этой работой (РГ4 также консультирует АТС по вопросам подготовки к ATConf/7). В настоящем документе предлагается, чтобы РГ4 разработала и контролировала детальный проектный план подготовки и публикации обновленного TASA в стиле "пособия для переговорщиков", упомянутого в п. 2.1, а также реализации соответствующей программы мероприятий, изложенной в п. 2.2. Этот проектный план должен включать четкие плановые показатели для фиксированных результатов и постоянные механизмы для систематического пересмотра и, при необходимости, корректировки планов с учетом опыта. Реалистичным целевым сроком для представления первоначального варианта такого проектного плана на утверждение АТС является середина 2026 года.

3.2 Изложенный выше подход потребовал бы слишком много усилий для "традиционной" рабочей группы, чтобы выполнить его в разумные сроки. Следовательно, в настоящем документе предлагается, чтобы РГ4 функционировала как координирующий орган, осуществляющий надзор/контроль за рядом более мелких подгрупп, каждая из которых сосредоточена на определенном элементе "инструментария". Эти более мелкие группы должны продумать гибкий подход к своей работе, включая очные встречи, виртуальные совещания и подготовку проектов путем переписки. РГ4 будет "сортировать" результаты работы этих подгрупп перед представлением консолидированных материалов АТС для утверждения, официального принятия и последующей публикации/распространения. Опять же, реалистичным целевым сроком для представления предложенной структуры подгрупп на утверждение АТС является середина 2026 года.

3.3 Сам процесс проведения встреч для обсуждения таких вопросов предоставляет возможность обмена передовым опытом и проверки допущений с широким кругом заинтересованных сторон, обеспечивая добавленную стоимость конечного продукта. Такие обсуждения также помогают повышать осведомленность и налаживать контакты и сети, которые могут помочь в решении "проблем ведения дел", неизбежно возникающих на практике. Следовательно, РГ4 и ее подгруппы должны стремиться максимизировать возможности для участия стран в работе. Это должно включать организацию совещаний в разных местах по всему миру и предоставление возможности участия с помощью видеоконференцсвязи (ВКС).

3.4 Чтобы обеспечить максимальную информированность работы РГ4 и отражение в "инструментарии" TASA самых последних представлений об ASA и т. д., крайне важно активное участие широкого круга заинтересованных сторон в работе. Государствам – членам ИКАО рекомендуется направлять представителей в РГ4 и ее более мелкие подгруппы и принимать активное участие (как отмечалось выше, широкое географическое распределение мест проведения совещаний и возможности ВКС должны помочь обеспечить реализацию этого варианта для всех членов ИКАО). Тесное сотрудничество с региональными ассоциациями Генеральных директоратов гражданской авиации (ГДГА), многосторонними политическими организациями, отраслевыми ассоциациями, представителями отрасли и социальными партнерами также улучшит "продукт" и поможет создать более разнообразные и информированные сети.

3.5 Еще одним элементом координирующей роли РГ4 должно быть содействие установлению связей с другими группами экспертов ИКАО (и даже другими учреждениями Организации Объединенных Наций) для обеспечения получения специализированной политической информации при необходимости, например, по таким вопросам, как безопасность полетов, авиационная безопасность и окружающая среда. Аналогичным образом, РГ4 должна привлекать Управление по правовым вопросам и внешним сношениям ИКАО к согласованию любого проекта текста ASA, включаемого в TASA, перед публикацией.

— КОНЕЦ —