



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 26 повестки дня. Экономическое развитие воздушного транспорта

ПРОДОЛЖЕНИЕ РАБОТЫ ПО ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ РЫНКОВ

(Представлено Бразилией и поддержано 16 государствами – членами
Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА))¹

КРАТКАЯ СПРАВКА

Настоящий рабочий документ представляет собой вклад в **Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта** в свете результатов опроса о препятствиях для доступа к рынку и иностранных инвестиций в авиакомпаниях, проведенного Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) и разосланного в письме государствам № 2025/10. В разделе 2 Рабочего документа описаны результаты опроса в отношении последствий либерализации владения авиакомпаниями и контроля над их деятельностью, а также заинтересованности государств-членов в разработке Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпаниях. В разделе 3 представлены выводы, свидетельствующие о том, что многие государства все еще нуждаются в дополнительной информации для выявления преимуществ Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпаниях, но есть значительное число государств, которые понимают, что конвенция такого типа была бы полезна для развития международной гражданской авиации, поэтому ИКАО должна продолжить работу над этой инициативой.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению результаты, представленные в справочном документе доклада в желтой обложке "Восемнадцатое совещание Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP/18)";
- б) признать заинтересованность ряда стран в разработке Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпаниях и ее позитивный вклад в развитие международной гражданской авиации;
- с) просить Совет продолжать оказывать поддержку либерализации владения авиакомпаниями и контроля за их деятельностью путем разработки типового документа в рамках Типового соглашения о воздушном сообщении (ТСВС), который может быть использован теми, кто готов его подписать, а также внести поправки в **Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта**, как это предлагается в п. 3.3.

¹ Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Дос 10184 "Действующие резолюции Ассамблей" (по состоянию на 7 октября 2022 года) Письмо государствам № 2025/10 A42-WP/42 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта" Доклад ATRP/18 в желтой обложке

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В резолюции A41-27 Международной организации гражданской авиации (ИКАО) Совету было поручено рассмотреть остающиеся вопросы для достижения прогресса в деле разработки Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпаниях, направленной на либерализацию владения авиакомпаниями и контроля над их деятельностью на многосторонней основе в соответствии с *Долгосрочным концептуальным планом ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта* (см. резолюцию A41-27 Ассамблеи ИКАО).

1.2 В ходе обсуждений, состоявшихся в течение последнего трехлетнего периода, Группа экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) пришла к выводу о том, что завершить работу над Конвенцией в ее нынешнем виде не представляется возможным и что для рассмотрения остающихся вопросов требуется дальнейшая работа.

1.3 Группа экспертов также решила провести опрос государств-членов, чтобы лучше понять, насколько государства-члены заинтересованы в разработке Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпаниях и какие положения потребуются для подписания ими такой Конвенции.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В марте 2025 года ИКАО распространила письмо государствам № 2025/10, в котором государствам-членам было предложено до 4 апреля 2025 года ответить на опрос о препятствиях для доступа к рынку и иностранных инвестиций в авиакомпании. На опрос было получено 100 ответов, в том числе от 51 % государств – членов ИКАО, на долю которых приходится 60 % международного коммерческого тонно-километража (КТК).

2.2 Отвечая на вопрос о преимуществах либерализации положений о назначении авиакомпаний в своих соглашениях о воздушном сообщении, большинство респондентов указали, что эта мера оказывает положительное воздействие на связность транспортной сети, учет нужд потребителей, возможности для новых участников и инвестиции в авиакомпании, а также положительное или нейтральное воздействие на искажения рынка (см. доклад ATRP/18 в желтой обложке).

2.3 Государства подчеркнули, что либерализация назначения авиакомпаний может способствовать усилению конкуренции, появлению большего числа вариантов маршрутов и повышению качества услуг. Назначение нескольких авиакомпаний часто расширяет доступ к рынку, стимулирует инвестиции и способствует связности транспортной сети (см. доклад ATRP/18 в желтой обложке).

2.4 Опрос также включал раздел, посвященный выявлению препятствий, которые, по мнению стран, мешают либерализации иностранных инвестиций, и содержал прямой вопрос о том, подпишут ли государства-члены соответствующую Конвенцию, если ИКАО создаст такой механизм.

2.5 Результаты показали, что респонденты затрудняются предположить, подпишут ли их государства такую Конвенцию (41 %), но многие респонденты указали, что были бы готовы присоединиться к такому документу (32 %). Важно отметить, что небольшое количество респондентов указали, что не подписали бы Конвенцию об иностранных инвестициях в авиакомпании (7 %).

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Данные результаты показывают, что многие государства все еще нуждаются в дополнительной информации для выявления преимуществ Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании, но есть значительное число государств, которые понимают, что конвенция такого типа была бы полезна для развития международной гражданской авиации, поэтому ИКАО должна продолжить работу над этой инициативой.

3.2 Вместе с тем, учитывая расхождения во мнениях и значительное число государств, которые по-прежнему не уверены, разработка типового документа в рамках Типового соглашения ИКАО о воздушном сообщении (ТСВС) может стать прагматичным способом поощрения либерализации, который позволит государствам постепенно изучать и принимать международные обязательства в этой области.

3.3 В связи с этим, чтобы должным образом отразить поддержку ИКАО инициатив государств по либерализации воздушного транспорта, предлагается добавить в раздел II **Сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта** следующие пункты:

3.3.1 *"Принимая во внимание, что результаты, представленные в докладе ATRP/18 в желтой обложке, показывают, что государства-члены заинтересованы в разработке Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании,"* (в качестве последнего пункта преамбулы раздела II);

3.3.2 *"6. Просит Совет разработать в рамках типового соглашения ИКАО о воздушном сообщении (ТСВС) шаблон многостороннего документа о либерализации владения авиакомпаниями и контроля за их деятельностью, с тем чтобы государства-члены, готовые принять такой документ, могли использовать его в качестве справочного документа в своих переговорах"* (в качестве пункта постановляющей части).