



A42-WP/660
EC/50
28/9/25

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ПРОЕКТ ДОКЛАДА
ПО
ПУНКТУ 26 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пункту 26 повестки дня представляется
на рассмотрение Экономической комиссии.

Пункт 26 повестки дня. Экономическое развитие воздушного транспорта***Либерализация и регулирование международного воздушного транспорта (часть 1)***

26.1 В рабочем документе WP/409 Revision No. 1, представленном Аргентиной при поддержке Белиза, Боливии (Многонациональное Государство), Бразилии, Гватемалы, Гондураса, Коста-Рики, Никарагуа, Панама, Парагвая, Сальвадора, Уругвая, Чили, Эквадора и Ямайки, предлагается разработка многосторонних соглашений о едином небе для государств – членов региона Южной Америки (SAM), начиная с государств – членов Южноамериканского общего рынка (МЕРКОСУР) и его ассоциированных государств-членов. Опираясь на успешные реформы Аргентины в области открытого неба, в документе подчеркиваются преимущества либерализации воздушного транспорта. Ассамблее предлагается принять к сведению эту инициативу, поручить Совету содействовать заключению региональных соглашений о едином небе и рассмотреть возможность создания рабочих групп для разработки проектов типовых соглашений для регионов ИКАО.

26.2 В рабочем документе WP/421 Бангладеш выражает озабоченность в связи с ограниченным регулирующим контролем за установлением цен на авиабилеты, особенно в развивающихся государствах, где доступность авиаперелетов остается одним из основных приоритетов для населения. В документе подчеркивается необходимость пропорционального экономического надзора для предотвращения скачков тарифов в пиковые периоды поездок, в чрезвычайных ситуациях и на монопольных маршрутах без ущерба для коммерческой гибкости авиакомпаний. Опираясь на руководящие указания ИКАО, в нем предлагается, чтобы государства приняли современный, сбалансированный механизм экономического надзора, способствующий прозрачности, этичному установлению цен и защите прав потребителей. Ассамблее предлагается призвать государства к модернизации своего авиационного законодательства и обратиться к ИКАО с просьбой обновить инструктивный материал по справедливой и прозрачной практике установления цен на авиаперевозки.

26.3 В рабочем документе WP/178, представленном Бразилией при поддержке 16 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛИАКГА)¹, рассматривается мандат ИКАО, предусмотренный резолюцией A41-27 Ассамблеи, направленный на содействие либерализации владения авиакомпаниями и контроля над их деятельностью. Хотя Группа экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) пришла к выводу, что завершить работу над Конвенцией об иностранных инвестициях в авиакомпании в ее нынешнем виде не представляется возможным, результаты опроса выявили признание ее потенциальных преимуществ. С учетом разной степени готовности государств в документе предлагается разработать типовой документ в рамках типового соглашения ИКАО о воздушном сообщении (ТСВС). Кроме того, в документе рекомендуется внести поправку в раздел II *Сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта*, обратившись к Совету с просьбой разработать шаблон многостороннего документа о либерализации владения авиакомпаниями и контроля над ними в рамках ТСВС.

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

26.4 В рабочем документе WP/305 Доминиканская Республика при поддержке 16 государств – членов ЛАКГА² делится опытом реализации прогрессивной авиационной политики в соответствии с принципами ИКАО в области либерализации. Были обозначены семь ключевых инициатив по реформированию, которые приведут к ощутимым улучшениям в сфере связности, росту перевозок и повышению конкурентоспособности. В рабочем документе подчеркивается, что либерализация в сочетании с надежной нормативной базой, инклюзивной государственной политикой и стратегическим видением развития может стать эффективным двигателем экономического развития, региональной интеграции и развития туризма. Ассамблее предлагается призвать государства рассмотреть возможность принятия прогрессивных подходов к либерализации и поручить Совету продолжить разработку руководящих принципов, исследований и механизмов технического сотрудничества для оказания государствам-членам поддержки в разработке и осуществлении авиационной политики, соответствующей стратегическим целям Организации.

26.5 В рабочем документе WP/255 Катар подтвердил свою поддержку Стратегического плана ИКАО на 2026–2050 годы и свою деятельность по продвижению либерализации международного воздушного транспорта. В документе подчеркивается важность таких инструментов, как ТСВС, правовая модернизация и наращивание потенциала, для обеспечения инклюзивного, осмысленного и устойчивого прогресса в области либерализации для всех государств-членов. Ассамблее предлагается подтвердить ведущую роль ИКАО в продвижении либерализации международного воздушного транспорта, призвать государства-члены к активному участию в инициативах ИКАО и просить Совет и Секретариат продолжить работу по линии ATRP и других органов в целях дальнейшей либерализации и укрепления механизмов поддержки.

26.6 В рабочем документе WP/463 Венесуэла (Боливарианская Республика) при поддержке 9 государств – членов ЛАКГА³ призвала ИКАО к разработке инструментов и методик для обеспечения того, чтобы либерализация воздушного транспорта стимулировала справедливый рост и не усиливала существующие экономические и технологические различия между государствами. В документе подчеркивается, что, хотя либерализация направлена на обеспечение равных возможностей, структурные дисбалансы в развитии авиационного сектора снижают ее преимущества для менее развитых государств. Венесуэла (Боливарианская Республика) предложила ИКАО провести комплексный анализ и предоставить рекомендации в поддержку добросовестной конкуренции и инклюзивного развития. Ассамблее предлагается просить Совет принять меры и инструменты для отслеживания, способствующие недискриминационной либерализации в соответствии с принципами *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагской конвенции).

26.7 В рабочем документе WP/125 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) от имени ее 54 государств-членов⁴ сообщила о прогрессе и препятствиях при внедрении Единого

² Аргентина, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

³ Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Гватемала, Гондурас, Куба, Никарагуа, Сальвадор, Эквадор и Ямайка.

⁴ Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральнаяафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

африканского рынка воздушных перевозок (SAATM). АКГА предложила Ассамблее призвать ИКАО ускорить текущий пересмотр ТСВС и поддержать международное сотрудничество, направленное на устранение пробелов в потенциале государств-членов, для продвижения устойчивой либерализации воздушного транспорта по всей Африке.

26.8 Комиссия приняла к сведению предложения, содержащиеся в документах WP/409 и WP/125, направленные на дальнейшую региональную либерализацию воздушного транспорта, и выразила признательность за продолжающиеся усилия по либерализации на национальном и региональном уровнях, учитывая значительные преимущества, которые она может принести с точки зрения связности воздушного сообщения и экономического развития. Комиссия поддержала предложение о том, чтобы ИКАО продолжала участвовать в расширении рамок региональной либерализации путем повышения осведомленности, новых инициатив по наращиванию потенциала, обмена передовой практикой и пересмотра TASA. Комиссия подчеркнула, что достаточное количество инструментов доступно государствам в рамках существующих структур и что нет необходимости создавать новые рабочие группы по этому вопросу. В связи с этим Комиссия рекомендовала продолжить рассмотрение инициатив, связанных с развитием региональной либерализации и устранением пробелов в потенциале, для включения их в будущую программу работы ИКАО и настоятельно призвала государства-члены активно содействовать текущим усилиям, связанным с текущим пересмотром типовых положений TASA.

26.9 Комиссия приняла к сведению озабоченность, выраженную в документе WP/421, в частности растущую озабоченность по поводу доступности авиабилетов в пиковые периоды путешествий и в чрезвычайных ситуациях. Однако большинство государств подчеркнули, что регулирующий контроль за установлением цен на авиабилеты противоречил бы принципам либерализации воздушного транспорта, и рекомендовали вместо этого сосредоточить работу ИКАО на пересмотре TASA в целях укрепления нормативно-правовых рамок, устанавливающих справедливую, прозрачную и конкурентоспособную практику в области авиатарифов. Некоторые государства выразили необходимость в получении дополнительной информации по вопросу доступности авиабилетов и прозрачности практики ценообразования. Комиссия поручила Совету продолжить свои усилия по пересмотру TASA в целях укрепления политических инструктивных указаний, способствующих справедливой, прозрачной и конкурентоспособной практике установления тарифов на авиаперевозки.

26.10 Комиссия рассмотрела документ WP/178, в котором рассматривалась роль ИКАО в продолжении процесса либерализации владения авиакомпаниями и контроля над их деятельностью. Хотя некоторые государства-члены поддержали предложение возобновить работу по разработке многосторонней конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании, большинство государств подчеркнули, что опрос о препятствиях для доступа к рынку, проведенный ATRP, не дал однозначного ответа о предпочтениях государств в этом вопросе. Кроме того, ATRP на своем семнадцатом совещании вынесла рекомендацию о нецелесообразности разработки проекта конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании в ее нынешнем виде. В результате Комиссия согласилась с тем, что соответствующим рабочим группам необходимо продолжить работу по всестороннему анализу и рассмотрению разнообразия национальных подходов и специфических факторов, связанных с этой проблемой. Кроме того, Комиссия согласилась с тем, что государствам-членам следует рекомендовать изучить возможность использования типовых инструментов в рамках TASA, чтобы учесть различные степени готовности.

26.11 Комиссия приняла к сведению национальный опыт, представленный в документах WP/305 и WP/255, в которых подчеркиваются преимущества постепенной либерализации международных воздушных перевозок. Она признала, что оба рабочих документа демонстрируют, как либерализация при поддержке надежных нормативно-правовых рамок и инклюзивной политики может способствовать экономическому росту, региональной интеграции и улучшению связности воздушного сообщения. С учетом представленной информации Комиссия рекомендовала Совету и Секретариату продолжать деятельность по либерализации и поощрять государства-члены активно способствовать инициативам под руководством ИКАО и участвовать в них. В частности, была поддержана деятельность ATRP по содействию постепенной либерализации воздушного транспорта, включая авиагрузовые перевозки. Кроме того, Комиссия рекомендовала ИКАО активизировать процесс оказания технической помощи, наращивания потенциала и расширить круг совместных инициатив в целях оказания поддержки государствам-членам в разработке и осуществлении политики в области воздушного транспорта, согласованной со стратегическими целями Организации.

26.12 При рассмотрении документа WP/463 некоторые государства выразили озабоченность тем, что либерализация в некоторых случаях не обеспечивает равных возможностей для конкуренции на рынке. В целом Комиссия согласилась с необходимостью обеспечения справедливой конкуренции между государствами, поскольку либерализация воздушного транспорта может иметь много положительных последствий. Однако большинство государств не поддержали предложение о разработке мер и инструментов для мониторинга и обеспечения справедливой и недискриминационной либерализации воздушного транспорта.

Либерализация и регулирование международного воздушного транспорта (часть 2)

26.13 В рабочем документе WP/141 Бразилия предложила Ассамблее обратиться к Совету и Секретариату с просьбой систематически следовать стратегической цели "*Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех*" при рассмотрении всех пунктов повестки дня ИКАО. В этом документе содержится призыв к интеграции соображений экономического развития в деятельность, программы, политику и рамочные механизмы ИКАО, в том числе при установлении стандартов, реализации программы работы и планировании мероприятий. Бразилия также рекомендовала принять последовательную, сквозную повестку дня с конкретными результатами на трехлетний период 2026–2028 годов и рассмотреть долгосрочные цели на седьмой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/7) в 2026 году, обеспечив комплексный подход к усилиям ИКАО в области экономического развития.

26.14 В рабочем документе WP/144 Revision No. 1 Индия выразила обеспокоенность по поводу дискриминации при распределении "окон" в аэропортах с ограниченной пропускной способностью в развитых странах, что подрывает принцип "равных возможностей", закрепленный в Чикагской конвенции. Несмотря на либеральные двусторонние соглашения о воздушных перевозках (ASA), перевозчики из развивающихся стран часто сталкиваются с ограниченным или неприемлемым доступом к премиальным "окнам", что фактически сводит на нет их права на перевозку. В документе отмечены системные барьеры, такие как высокие цены на вторичном рынке, "исконные" права, перевод новых участников в неприемлемые пулы, монопольные соглашения о наземном обслуживании и ограничительная политика агентов по общим продажам, что ставит в невыгодное положение некоторых авиаперевозчиков. Индия призвала ИКАО разработать инструктивные материалы по налаживанию эффективной системы распределения "окон"

и рекомендации по содействию созданию недискриминационных условий ведения бизнеса в международных аэропортах для обеспечения полноценного доступа к рынку для всех государств-членов.

26.15 В представленном Республикой Корея рабочем документе WP/180 предлагается разработать стандартизированные показатели мониторинга для оценки справедливости конкуренции и защиты прав потребителей на международном рынке воздушного транспорта. Опираясь на последние события на рынке и на такие аналитические инструменты, как индекс Херфиндаля-Хиршмана (ННН), документ подчеркивает необходимость усилий ИКАО по созданию стандартизированных показателей, которые повышают объективность и последовательность разработки политики на основе фактических данных при мониторинге концентрации рынка, конкуренции и благосостояния потребителей, не ограничиваясь академическими моделями. Ассамблее предлагается рассмотреть возможность инициирования разработки таких показателей, рекомендовать обмениваться передовым опытом и изучить возможность их интеграции в соответствующие инструктивные материалы ИКАО.

26.16 В рабочем документе WP/89 Соединенное Королевство предложило преобразовать ТСВС в "набор инструментов" в рамках "пособия для переговорщиков", с тем чтобы ТСВС продолжало соответствовать своему назначению и позволяло оказывать поддержку государствам в совершенствовании и либерализации их двусторонних и многосторонних соглашений о воздушных перевозках (ASA). В документе предлагается поручить уже имеющейся в ATRP Рабочей группе 4 (РГ4) контролировать эту инициативу с помощью специальных подгрупп, чтобы проектный план и структура подгрупп были подготовлены к середине 2026 года. Ассамблее предлагается одобрить такой подход, поручить РГ4 продолжить работу и призвать государства-члены к активному участию, чтобы гарантировать, что ТСВС останется инклюзивным, гибким и будет соответствовать долгосрочному видению ИКАО в отношении либерализации международного воздушного транспорта.

26.17 В рабочем документе WP/99 Соединенное Королевство предложило сквозные темы и формат для проведения ATConf/7. В документе подчеркивается важность обеспечения широкого и инклюзивного участия, охватывающего как традиционных участников авиационной отрасли, так и новых нетрадиционных игроков. Для содействия эффективному планированию и успешному проведению ATConf/7 Соединенное Королевство рекомендовало создать специальную рабочую группу ATRP.

26.18 Рабочий документ WP/129, представленный Соединенными Штатами Америки при поддержке Европейского союза и его государств-членов⁵ и других государств-членов Европейской конференции гражданской авиации⁶, а также Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международного совета деловой авиации (IBAC), касался инициатив по повышению уровня соблюдения статьи 15 Чикагской конвенции, которая устанавливает принципы прозрачности и недискриминации при взимании сборов с пользователей за услуги международной гражданской авиации. В документе описывались совместные усилия ATRP и Группы экспертов по экономике аэропортов и Группы экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного

⁵ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

⁶ Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Молдова, Монако, Норвегия, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария

обслуживания (AEP-ANSEP) по разработке инструктивного материала, проекта письма государствам и предлагаемой процедуры рассмотрения Советом вопросов, поднятых государствами в отношении применения статьи 15. Соединенные Штаты Америки призвали Ассамблею поддержать завершение разработки и своевременное распространение инструктивного материала и письма государствам.

26.19 В рабочем документе WP/242, представленном Международным советом аэропортов (МСА), рассмотрена необходимость модернизации рамок политики предоставления "окон" в аэропортах с целью отражения меняющейся динамики авиации и приоритетов государственной политики. В документе определены ключевые направления, обеспечивающие гибкость, справедливость и соответствие политики распределения "окон" поставленным задачам. МСА подчеркнул важность четко определенной роли эксплуатантов аэропортов в процессе регулирования и управления и необходимость сохранения независимости функции координации "окон". В документе Ассамблее предлагается рекомендовать государствам-членам участвовать в модернизации передовой практики предоставления "окон" в аэропортах по всему миру и обеспечивать, чтобы политика аэропортов в области распределения "окон" отражала реалии местной инфраструктуры и более широкие авиационные и экономические цели.

26.20 В рабочем документе WP/245 МСА и Эфиопия при поддержке Казахстана и Ассоциации поставщиков авиационных услуг (ASA World) рассмотрели сохраняющиеся политические и финансовые барьеры, которые продолжают сдерживать развитие воздушного сообщения и ограничивают вклад авиации в социально-экономическое развитие. К этим барьерам относятся недостаточная либерализация воздушного транспорта, дискриминационные налоги, высокие концессионные платежи и ограничительные визовые режимы. В документе Ассамблее предлагается подтвердить обязательства, принятые согласно резолюциям A41-24 и A41-27 Ассамблеи ИКАО, а также призвать государства-члены внедрять политику ИКАО по вопросам налогообложения.

26.21 В рабочем документе WP/492, представленном HERMES, Организацией арабских воздушных перевозчиков (AACO), ASA World, Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией грузовых авиаперевозчиков (ТИАКА), Обществом исследований в области воздушного транспорта (ATRS) и Международной федерацией ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ИФАТСЕА), подчеркивается необходимость скоординированного подхода к регулированию для поддержки устойчивого и инклюзивного развития мирового воздушного транспорта. В соответствии с декларацией "Авиация для всех", подписанной 43 отраслевыми заинтересованными сторонами, в документе определены стратегические приоритеты, направленные на повышение экономической устойчивости систем воздушного транспорта. В документе ИКАО и государствам-членам предлагается одобрить и внедрить эти принципы в целях укрепления нормативно-правовой базы, способствующей равноправному доступу, эксплуатационной эффективности и долгосрочному экономическому процветанию.

26.22 В информационном документе WP/574, представленном Камеруном, изложена инициатива по созданию структурированной системы экономического надзора за воздушным транспортом. На основе диагностического исследования в документе выявлены основные пробелы в нормативной и институциональной сфере, а также предложены приоритетные действия, соответствующие принципам ИКАО и АКГА. Инициатива направлена на повышение прозрачности, эффективности рынка и качества обслуживания. Камерун предложил Ассамблее принять к

сведению эти изменения и поддержать его усилия по укреплению экономического надзора в соответствии с передовой международной практикой.

26.23 В информационном документе WP/572 Китай представил информацию о разработке комплексной аналитической системы оценки вклада гражданской авиации в рост национальной экономики. Благодаря исследованиям и сотрудничеству с академическими учреждениями, Китай разработал стандарты классификации, цифровой профиль отрасли и модель "вход-выход", охватывающую более 27 000 предприятий. Предварительные результаты свидетельствуют о растущем экономическом влиянии, при этом гражданская авиация, как ожидается, станет одной из базовых стратегических отраслей. Китай предлагает ИКАО и государствам-членам рассмотреть эти методики в качестве ориентира для совершенствования глобального управления авиацией и устойчивого развития.

26.24 В информационном документе WP/577 Китай представил модель "Ствол с ветвями" (LTV) и двойные цифровые платформы для повышения справедливости и эффективности в рамках внутренних воздушных перевозок. Эти инновации улучшают связность между крупными городами и удаленными регионами благодаря оптимизированным процессам регистрации, обработки багажа и трансфера. В результате широкого внедрения в авиакомпаниях и аэропортах эта инициатива значительно сократила время пересадки, расширила зону обслуживания и повысила удовлетворенность пассажиров. Китай предлагает ИКАО и государствам-членам принять к сведению эти достижения и рассмотреть их значение для развития мирового воздушного транспорта.

26.25 В информационном документе WP/552, представленном ASA World, подчеркивается важнейшая роль наземного обслуживания в авиации и экономике в целом, в условиях, когда отрасль сталкивается с такими экономическими и эксплуатационными проблемами, как низкая рентабельность, нехватка рабочей силы и неравенство в коммерческой практике. В документе содержится призыв к реформированию систем лицензирования, заключения контрактов, возмещения затрат и стимулирования инвестиций для повышения жизнестойкости отрасли и обеспечения долгосрочной устойчивости авиационной экосистемы.

26.26 Комиссия рассмотрела документы WP/141 и WP/492 и выразила поддержку усилению роли ИКАО в содействии экономическому развитию воздушного транспорта посредством более интегрированного и стратегического подхода. Она рекомендовала Совету включить факторы экономического развития во все рабочие программы и мероприятия ИКАО по регулированию и стремиться к созданию согласованных рамок, которые повышают устойчивость, инклюзивность и долгосрочное процветание сектора.

26.27 Комиссия обсудила документ WP/144, касающийся предложения ИКАО разработать инструктивные материалы по справедливой и прозрачной системе распределения слотов и содействовать созданию недискриминационных условий ведения бизнеса в международных аэропортах. Государства-члены высказали разные мнения: некоторые поддержали эту инициативу, признав необходимость устранения системных барьеров к доступу к рынку, в то время как другие подчеркнули, что распределение слотов регулируется различными национальными и региональными механизмами, и предостерегли от преждевременной глобальной стандартизации. В частности, несколько государств-членов подчеркнули, что существующие глобальные системы координации и распределения слотов функционируют эффективно и уже обеспечивают основу для справедливой и прозрачной деятельности. Было также предложено оставить вспомогательной роль ИКАО в этой

области, а государства-члены должны обеспечить, чтобы механизмы распределения слотов не нарушали обмен правами на перевозки, установленными в рамках двусторонних или многосторонних соглашений о воздушных перевозках (ASA). Комиссия согласилась оставить этот вопрос на рассмотрении и призвала заинтересованные стороны продолжить диалог с целью изучить возможные подходы в рамках существующей политики ИКАО. Государствам-членам также было предложено поделиться своим национальным опытом и передовой практикой в целях поддержки текущих усилий по содействию справедливому доступу и прозрачности в деле распределения слотов.

26.28 Комиссия рассмотрела документ WP/180 и отметила важность укрепления роли ИКАО в обеспечении справедливой конкуренции в секторе международных воздушных перевозок. Она поддержала предложение о дальнейшем изучении Советом вопроса о разработке нормативных руководящих принципов, практических инструментов и показателей для поддержки разработки политики на основе фактических данных и борьбы с антиконкурентной практикой. Признавая это, несколько государств-членов и заинтересованных отраслевых сторон подчеркнули, что стандартизация нормативно-правовых рамок в области конкуренции может не в полной мере отражать разнообразные экономические и правовые условия государств. В этой связи было сделано заявление о необходимости гибкого подхода и учета национальных условий при разработке таких глобальных руководящих принципов. Комиссия также призвала государства-члены обмениваться передовой практикой в целях повышения прозрачности, последовательности и согласованности в применении политики в области конкуренции.

26.29 При рассмотрении документа WP/89 Комиссия признала важность обеспечения того, чтобы инструментарий ИКАО для переговоров о воздушном сообщении, в частности TASA, соответствовали своему целевому назначению и меняющейся динамике отрасли, включая потребности либерализации. Она согласилась с тем, что текущая работа Совета должна следовать структурированному подходу к совершенствованию существующих инструментов. Государствам-членам было предложено активно участвовать в этой инициативе, чтобы обеспечить, что итоговая структура останется инклюзивной, практичной и согласованной с *Долгосрочной концепцией ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта*. Несмотря на общую поддержку этой инициативы, Комиссия также приняла к сведению оговорки, высказанные некоторыми государствами-членами в отношении общего подхода к процессу пересмотра TASA, и предложила на данный момент сосредоточить текущую работу над TASA только на пересмотре документа, а последующие шаги, такие как разработка TASA в качестве набора инструментов, рассмотреть позднее.

26.30 Комиссия рассмотрела документ WP/99, в котором излагались предлагаемые тематические рамки и формат седьмой Авиатранспортной конференции (ATConf/7). Государства-члены активно поддержали эту инициативу, подчеркнув важность инклюзивного участия, отражающего изменение ситуации в области воздушного транспорта. Несколько государств-членов подчеркнули целесообразность заблаговременного и структурированного планирования и подчеркнули необходимость широких консультаций со всеми заинтересованными сторонами для обеспечения практических, ценных и полезных результатов. Комиссия рекомендовала Совету продолжить подготовку, включая консультации с различными заинтересованными сторонами, в том числе с ATRP, для обеспечения успешного получения Конференцией ценных результатов, которые будут способствовать росту международного воздушного транспорта в следующие десять лет.

26.31 Комиссия рассмотрела документ WP/129 и приняла к сведению совместные усилия ATRP и AEP-ANSEP по разработке инструктивных материалов, проекта письма государствам и предлагаемого процесса рассмотрения Советом вопросов, поднятых государствами в отношении сборов с пользователей, как предусмотрено статьей 15 Чикагской конвенции. Комиссия признала ценность предлагаемых документов в поддержку выполнения положений статьи 15. На основании предложения одного из государств-членов Комиссия согласилась с тем, что этот вопрос, включая пересмотр проекта инструктивного материала, проект письма государствам и предлагаемый процесс устранения Советом обеспокоенности, высказанной государствами, следует передать на скорейшее рассмотрение Юридическому комитету. Комиссия также приняла к сведению информацию, предоставленную директором Управления по правовым вопросам и внешним сношениям (LEB), который указал, что Юридическая комиссия в рамках пункта 28 повестки дня рассмотрит вопрос о целесообразности включения этого вопроса в программу работы Юридического комитета. В заключение Комиссия согласилась с тем, что государствам-членам должен быть предоставлен бесплатный доступ к платформе Aero Tariffs, включая приложение, позволяющее провести сравнительный анализ.

26.32 Комиссия рассмотрела документ WP/242 и приняла к сведению поднятые вопросы о необходимости модернизации политики в отношении слотов в аэропортах в целях отражения динамики развития авиации и приоритетов государственной политики. Несколько государств-членов и заинтересованных отраслевых сторон поддержали документ и подчеркнули важность обеспечения того, чтобы аэропортовая политика в отношении слотов оставалась справедливой, реагирующей и отражающей национальные условия. Однако некоторые государства-члены не поддержали документ, выразив озабоченность по поводу его применимости и соответствия существующим национальным рамкам. После обсуждения Комиссия призвала государства-члены продолжать участие в текущих обсуждениях вопросов модернизации практики распределения слотов в аэропортах с учетом местных особенностей инфраструктуры.

26.33 Комиссия рассмотрела документ WP/245, в котором подчеркивались сохраняющиеся политические и экономические барьеры для связанности воздушных сообщений и социально-экономических выгод авиации. Государства-члены признали важность решения этих проблем и подтвердили соответствующие резолюции Ассамблеи о реализации политики ИКАО в области налогообложения в целях улучшения воздушного сообщения и поддержки устойчивого развития. Комиссия поручила Совету продолжать содействовать использованию политики ИКАО государствами в их практике нормативного регулирования, особенно в вопросах налогообложения и сборов, и содействовать государствам-членам в осуществлении политических реформ, способствующих созданию более либеральных и сбалансированных с финансовой точки зрения рамок воздушного транспорта.

26.34 Комиссия одобрила информацию, представленную в документах WP/574, WP/572, WP/577 и WP/552.

Налогообложение в области международного воздушного транспорта

26.35 В рабочем документе WP/374 Revision No. 2 Оман от имени Арабской организации гражданской авиации (АКАО)⁷ выразил обеспокоенность по поводу недавней поправки к статье 8

⁷ Алжир, Бахрейн, Коморские Острова, Джибути, Египет, Ирак, Иордания, Кувейт, Ливан, Ливия, Мавритания, Марокко, Катар, Саудовская Аравия, Сомали, Судан, Сирийская Арабская Республика, Тунис, Объединенные Арабские Эмираты и Йемен.

Типовой конвенции Организации Объединенных Наций об избежании двойного налогообложения между развитыми и развивающимися странами (Типовая конвенция ООН), которая позволяет государствам взимать налоги с доходов авиакомпаний при выполнении авиaperевозок. В документе представлены пять ключевых аргументов в поддержку возражений АКАО. Ассамблее предлагается подтвердить роль ИКАО как основной платформы для решения вопросов налогообложения авиации, поддержать пересмотр поправки и просить Совет оценить ее последствия и призвать соответствующие учреждения Организации Объединенных Наций придерживаться принципов налогообложения, сформулированных ИКАО.

26.36 В рабочем документе WP/181 Соединенные Штаты Америки, поддержанные ИАТА, обратили внимание на участвовавшие случаи введения налогов в отношении международной авиации в целях увеличения доходов. В документе подчеркивается, что такие налоги, не связанные с предоставлением услуг в сфере авиации, не соответствуют политике ИКАО в области налогообложения, препятствуют рыночной конкуренции и создают несоразмерно большое бремя для развивающихся стран и стран, зависящих от туризма. Соединенные Штаты Америки предложили Ассамблее подтвердить принципы ИКАО, препятствующие общему налогообложению международного воздушного транспорта, и просить Совет взаимодействовать с соответствующими учреждениями ООН и другими международными организациями для предотвращения дальнейшего распространения подобной практики.

26.37 В рабочем документе WP/267 ИАТА, поддержанном IBAC и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), была выражена обеспокоенность недавними изменениями в сфере налогообложения, которые подрывают устоявшуюся политику ИКАО и целостность глобальных усилий в рамках Чикагской конвенции. К ним относятся поправки к Типовой конвенции ООН о налогообложении, вводящие налогообложение доходов авиакомпаний на основе источника дохода, а также все более частое введение налогов на использование услуг международного воздушного транспорта, особенно в экологических целях. ИАТА отметила растущую фрагментацию политики и настоятельно призвала Ассамблею поощрять государства к внедрению политики ИКАО в области налогообложения, чтобы избежать двойного или дискриминационного налогообложения воздушного транспорта и предотвратить распространение непоследовательных и дублирующих мер, угрожающих глобальной связности и устойчивости авиационной отрасли.

26.38 Комиссия рассмотрела документы WP/374 и WP/267, в которых рассматривались последние изменения в области международного налогообложения, имеющие последствия для международных воздушных перевозок, включая поправку к статье 8 Типового соглашения ООН. Большинство государств-членов сочли этот вопрос критически важным, выразив озабоченность по поводу совместимости поправки с установленной политикой ИКАО в области налогообложения и ее потенциального воздействия на жизнеспособность международных воздушных перевозок, включая существенные нарушения рыночных механизмов и пагубные последствия для торговли и туризма. Несмотря на общую поддержку сохранения роли ИКАО в качестве основного форума по вопросам налогообложения международной авиации, некоторые государства подчеркнули, что вопросы налогообложения находятся в ведении других органов Организации Объединенных Наций и международных организаций, с которыми ИКАО следует тесно координировать свою деятельность. Комиссия настоятельно призвала государства-члены продолжать применять положения документа Дос 8632 *"Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта"* во избежание двойного или дискриминационного

налогообложения и для сохранения принципа налогообложения международных воздушных перевозок по месту резидентства.

26.39 Комиссия рассмотрела документ WP/181, в котором рассматривались вопросы, связанные с растущим использованием механизмов налогообложения, связанных с изменением климата. Комиссия признала важный характер этого вопроса, отметив возможность нарушения рыночных механизмов и непропорционального воздействия на развивающиеся и зависимые от туризма экономические системы. Хотя одно государство выразило мнение, что налогообложение может быть законным инструментом, способствующим глобальному устойчивому развитию и достижению климатических целей, большинство государств подчеркнули, что необходимо соблюдать зарекомендовавшие себя принципы ИКАО в сфере налогообложения, приведенные в документе Дос 8632, чтобы предотвратить непропорциональное внимание к международной авиации. Кроме того, было также отмечено, что система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) должна использоваться в качестве единственного рыночного механизма сокращения эмиссии CO₂ в этом секторе в интересах достижения целей ИКАО в области охраны окружающей среды. Комиссия также поручила Совету взаимодействовать с соответствующими органами ООН и международными организациями для предотвращения дальнейшего распространения такой практики.

Защита интересов потребителей

26.40 В рабочем документе WP/483 Доминиканская Республика при поддержке 17 государств – членов ЛАКГА⁸ подчеркнула необходимость того, чтобы ИКАО активизировала усилия по согласованию прав пассажиров при международных воздушных перевозках. В документе подчеркивается, что отсутствие обязательной международной нормативно-правовой базы приводит к непоследовательным мерам защиты, подрывая справедливость и доверие потребителей. Поскольку принципы, продвигаемые ИКАО, носят необязательный характер, многим государствам не хватает ресурсов для их эффективной реализации. В документе содержится призыв к возобновлению диалога, техническому сотрудничеству и разработке согласованных стандартов для обеспечения справедливой и эффективной защиты пассажиров.

26.41 В рабочем документе WP/257 ИАТА отметила 10-летие установления Основных принципов ИКАО по защите интересов потребителей. В документе высоко оценивается ведущая роль ИКАО в содействии согласованности регулирования и подчеркивается растущая сложность режимов защиты прав потребителей в различных юрисдикциях. В документе содержится призыв к подтверждению Основных принципов и предлагается разработать дополнительные рекомендации для решения возникающих проблем, включая дублирование юрисдикций, массовые сбои, совместную ответственность и роль посредников. Ассамблее предлагается поддержать обновление Основных принципов для обеспечения их актуальности и эффективности, а также рассмотреть целесообразность разработки рекомендаций с учетом изменений, произошедших после 2015 года.

26.42 Комиссия приняла к сведению озабоченность, выраженную в документе WP/483 в связи с неравным применением мер по защите прав пассажиров, несмотря на наличие Основных принципов ИКАО по защите интересов потребителей. Относительно рекомендации о том, чтобы ИКАО играла более активную роль в разработке согласованных правовых стандартов и инструктивных материалов по защите прав потребителей, некоторые государства-члены

⁸ Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

рекомендовали ИКАО сначала обобщить существующую передовую национальную практику в качестве основы для любых будущих директивных указаний. В то время как несколько государств-членов высказались в поддержку обеспечения единообразия инструктивных указаний по защите интересов потребителей, одно государство-член отметило, что действующие Основные принципы остаются адекватными и что в настоящее время, возможно, отсутствует необходимость в дальнейшем согласовании правовых стандартов и директивных указаний. В связи с этим Комиссия призвала ИКАО продолжать развивать диалог, укреплять техническое сотрудничество и привлекать заинтересованные стороны к поддержке справедливой и эффективной защиты пассажиров.

26.43 Комиссия рассмотрела документ WP/257 и приняла к сведению широкую поддержку необходимости проведения обзора Основных принципов для сохранения их актуальности. Комиссия также отметила поддержку со стороны нескольких государств-членов предложения о разработке инструктивных материалов для содействия последовательному применению нормативных актов по защите прав потребителей в различных юрисдикциях. Было рекомендовано учитывать в таких инструктивных материалах извлеченные уроки, мнения пассажиров и поддерживать их практическое осуществление. Вместе с тем была выражена обеспокоенность в связи со сложностью решения вопросов юрисдикционных факторов риска, таких как экстерриториальное применение и дублирование нормативных актов, учитывая трансграничный характер международной авиации и трудности с определением "чрезвычайных обстоятельств". Кроме того, была выражена обеспокоенность относительно потенциальной правовой неопределенности, особенно в связи с тем, что поставщики обслуживания, не являющиеся авиакомпаниями, не поддерживают прямых договорных отношений с пассажирами. Было указано на то, что, в частности, государствам следует с осторожностью подходить к вопросу совместной ответственности. В свете высказанных мнений Комиссия согласилась с тем, что любая будущая работа должна основываться на участии заинтересованных сторон и развиваться таким образом, чтобы обеспечивать последовательность при уважении национальных и региональных подходов.

Социальная устойчивость и вопросы трудовых ресурсов

26.44 В рабочем документе WP/176 Индия выразила обеспокоенность по поводу нескоординированного найма подготовленного авиационного персонала авиакомпаниями из других государств-членов без консультаций или уведомлений. Такая практика нарушает непрерывность деятельности и упорядоченное развитие гражданской авиации, особенно на быстрорастущих рынках. В документе настоятельно рекомендуется разработать типовой кодекс поведения при смене места работы авиационного персонала таким образом, чтобы учитывались законные интересы государств по поддержанию непрерывности деятельности и соблюдению стандартов безопасности. Ассамблее предлагается просить ATRP разработать инструктивный материал в поддержку этой инициативы.

26.45 В рабочем документе WP/205, представленном Австрией, Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), Международной федерацией работников транспорта (МФТ) и Международной федерацией ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА), подчеркнута важнейшая роль социальной устойчивости в гражданской авиации как основы безопасности полетов и экономического развития. В документе установлена связь между достойными условиями труда, надлежащей культурой безопасности и устойчивостью отрасли. Соглашение между ИКАО и Международной организацией труда (МОТ) было отмечено как важный шаг в деле содействия устойчивой занятости и достижения Цели ООН в области устойчивого развития 8 (ЦУР 8). Ассамблее предлагается подтвердить приверженность ИКАО делу обеспечения социальной устойчивости и укрепить сотрудничество с МОТ.

26.46 В документе WP/164, представленном Данией от имени Европейского союза⁹ и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)¹⁰ и ЕВРОКОНТРОЛЯ при поддержке Канады и государств – членов Арабской организации гражданской авиации (АСАО), была рассмотрена двойная проблема: сбои в цепочках поставок и нехватка человеческого капитала в гражданской авиации. Рабочая группа представила целевые рекомендации по этим вопросам. Ассамблее было предложено поручить ИКАО изучить альтернативные варианты работы и координировать усилия соответствующих органов, призвать государства-члены к действиям по улучшению найма и удержания авиационного персонала, а также воспользоваться проведением ATConf/7 для поиска решений этих насущных проблем.

26.47 В информационном документе WP/308, представленном Группой действий по вопросам воздушного транспорта (АТАГ), МСА, ASA World, КАНСО, МСДА, Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и ИФАЛПА, был подчеркнут значительный вклад авиации в глобальное устойчивое развитие. Опираясь на доклад 2024 года *"Авиация: преимущества вне границ"*, в данном документе обозначена роль авиации в обеспечении глобального социально-экономического роста и содействии достижению практически всех ЦУР ООН. В нем подчеркивается необходимость постоянного сотрудничества между отраслью, правительствами и международными институтами для максимального влияния авиации на развитие и обеспечения устойчивого роста.

26.48 Выразив признательность за вопросы, поднятые в документе WP/176, Комиссия отметила, что большинство государств не поддержали предложенные в документе действия, поскольку, по их мнению, они подрывают основные принципы конкуренции на рынке труда. Комиссия согласилась с мнением, выраженным рядом государств, о том, что эти вопросы должны решаться на национальном уровне и не входят в компетенцию ИКАО. Комиссия также рекомендовала государствам сосредоточить внимание на диалоге, удержании персонала и сотрудничестве между заинтересованными сторонами.

26.49 Комиссия рассмотрела документы WP/205 и WP/164, в которых подчеркивается глобальное значение человеческого капитала и социальной устойчивости для поддержания безопасности полетов, жизнестойкости и устойчивого роста гражданской авиации. Во всех выступлениях государств-членов были поддержаны предложенные в документе WP/205 действия, в то время как в большинстве выступлений были также поддержаны действия и в документе WP/164. Комиссия приветствовала сотрудничество ИКАО с МОТ, его соответствие ЦУР 8 ООН и создание Малой группы Совета по социальной устойчивости. Она призвала государства-члены рассмотреть вопрос о включении вопросов социальной устойчивости в национальную политику в области авиации и предложила Совету укреплять взаимодействие с МОТ и активизировать соответствующие обсуждения в рамках ATConf/7.

26.50 Комиссия приняла к сведению информацию, представленную в документе WP/308.

⁹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

¹⁰ Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

Аэропорты и аэронавигационное обслуживание

26.51 В рабочем документе WP/541 сообщается о работе Совета ИКАО по выполнению резолюции A41-27 Ассамблеи, касающейся возмещения расходов на деятельность служб информации о космической погоде. После предыдущей сессии Ассамблеи Совет провел обширные дискуссии по вопросу разработки механизма возмещения расходов, кратко изложенные в добавлении, и разработал два варианта – сбор с эксплуатантов и сбор с государств, – которые впоследствии были направлены государствам-членам для консультаций. В ответах были выявлены различные предпочтения и подняты вопросы правового и административного характера, а также вопросы справедливости, что привело к отсутствию консенсуса по глобальному подходу. В связи с этим Совет рекомендует не проводить дальнейшей работы по разработке глобального механизма возмещения расходов, продолжая при этом, при поддержке Аэронавигационной комиссии, рассматривать дальнейшие шаги для обеспечения бесперебойного предоставления услуг.

26.52 В рабочем документе WP/77 Оман подчеркнул ограниченность существующей системы взимания сборов, изложенной в документе *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Дос 9082), которая была разработана применительно к государственным аэропортовым структурам и больше не отражает реалии приватизации, роста числа низкобюджетных перевозчиков, конкуренции между различными аэропортами и опоры на доходы от неавиационной деятельности. Оман подчеркнул необходимость более гибких, рыночных и ориентированных на эффективность механизмов ценообразования, способствующих конкуренции, финансовой устойчивости и достижению экологических целей. В документе Ассамблее предлагается признать эти ограничения, одобрить модернизацию политики ИКАО, создать целевую группу и поддержать пилотные программы и консультации с заинтересованными сторонами для разработки обновленного инструктивного материала по ценообразованию в аэропортах.

26.53 В информационном документе WP/377 Бразилия сообщила об отсутствии согласованного инструктивного материала ИКАО по системе взимания сборов с новых участников воздушного пространства, включая электрические воздушные суда вертикального взлета и посадки (eVTOL) и беспилотные авиационные системы (БАС). В документе отмечается, что отсутствие такого инструктивного материала может создать риски неэффективности, асимметрии затрат и снижения интероперабельности, поскольку уже появляются расхождения в национальной практике. Бразилия призвала ИКАО ускорить разработку механизмов возмещения расходов в соответствии с ключевыми принципами взимания сборов, изложенными в документе Дос 9082, уделяя при этом должное внимание специфике некоторых видов деятельности, таких как полеты БАС открытой категории, которые должны оставаться освобожденными от сборов.

26.54 В информационном документе WP/532 Индия изложила подход к регулированию и методику установления тарифов, принятые в стране с 1997 года в результате либерализации управления аэропортами. В документе объяснены цели и процедуры Управления экономического регулирования аэропортов Индии (AERA), задачей которого является обеспечение справедливого, прозрачного и основанного на консультациях установления тарифов для крупных аэропортов, с учетом баланса между инвестиционными потребностями, интересами пассажиров и эффективностью эксплуатации, в рамках гибридной системы, основанной на принципе "издержки-плюс", соответствующей принципам взимания сборов ИКАО.

26.55 В информационном документе WP/556 МСА сообщил, что в 2024 году полностью восстановился глобальный показатель пассажирских перевозок в аэропортах, превысивший допандемийный уровень. Однако доходы аэропортов остались ниже показателей 2019 года из-за более медленного восстановления доходов от неавиационной деятельности. В документе рассматриваются тенденции в сфере перевозок, показатели грузоперевозок и долгосрочные прогнозы, а также отмечается, что, несмотря на ожидаемое продолжение роста, на будущий спрос может повлиять макроэкономическая и геополитическая неопределенность.

26.56 В информационном документе WP/571 МСА осветил финансовые проблемы, с которыми сталкиваются небольшие, развивающиеся и региональные аэропорты (SERA), которые часто работают с убытками, несмотря на свою важнейшую роль в обеспечении связности, регионального развития и устойчивости системы. В документе подчеркивается необходимость диверсифицированных подходов к финансированию, включая адресную поддержку, пропорциональное регулирование и целевые государственно-частные партнерства, в соответствии с резолюцией A41-27 Ассамблеи ИКАО и резолюцией 5 Всемирной ежегодной генеральной ассамблеи МСА (WAGA). В документе содержится призыв к государствам создавать благоприятный инвестиционный климат и интегрировать SERA в национальные стратегии развития инфраструктуры для обеспечения их долгосрочной жизнеспособности и устойчивости.

26.57 В информационном документе WP/282 АКГА представила обновленную информацию об анализе пробелов в авиационной инфраструктуре за 2023 год, проведенном совместно Комиссией Африканского союза, АКГА и ИКАО по линии SAATM. На основе данных, полученных от 41 государства и 70 авиакомпаний, по результатам исследования было выявлено 60 ключевых пробелов в инфраструктуре аэропортов, аэронавигации, связи, метеорологии и авиакомпаний, с учетом прогнозов, предполагающих утроение пассажиропотока и удвоение воздушных перевозок к 2050 году. Результаты проведенного анализа предполагается использовать при разработке региональных проектов в сотрудничестве со Всемирным банком и Африканским банком развития. В документе сообщается, что результаты анализа пробелов и последующие проектные предложения будут представлены министрам стран Африканского союза (АС) в октябре 2025 года.

26.58 Комиссия рассмотрела документ WP/541 и одобрила содержащиеся в нем рекомендации. В ходе обсуждения Комиссия приняла к сведению отсутствие консенсуса в отношении глобального механизма возмещения расходов и подчеркнула приверженность принципам ИКАО по взиманию сборов. Государства призвали к проявлению гибкости и предостерегли от вариантов, которые могут поставить развивающиеся государства в невыгодное положение. Одно государство, отметив инвестиции со стороны назначенных центров, выразило разочарование и настоятельно призвало обобщить имеющийся опыт и активизировать информационно-разъяснительную работу, сославшись на низкий процент ответов на письмо государствам. Комиссия согласилась с выводом в документе о том, что в отсутствие консенсуса между государствами-членами относительно дальнейших действий по созданию глобального механизма возмещения расходов не следует проводить никакой дальнейшей работы по разработке глобального механизма возмещения расходов на службы информации о космической погоде и что Совет при поддержке Аэронавигационной комиссии вновь соберется для определения следующих действий по данному вопросу.

26.59 Комиссия рассмотрела документ WP/77, представленный Оманом, в котором были подчеркнуты ограничения существующей системы взимания сборов, изложенной в *Политике ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Doc 9082).

Хотя государства-члены признали ключевые изменения в авиационной отрасли, большинство государств выступило против действий, представленных в рабочем документе, подчеркнув, что действующая структура сборов с пользователей, подкрепленная ключевыми принципами взимания сборов, изложенными в Дос 9082, хорошо служит сектору и обеспечивает достаточную гибкость для обслуживания различных парков воздушных судов и операций. Одно государство высказалось в поддержку модернизации политики ценообразования, хотя и не согласилось с тем, что существующая система ИКАО будет ограничивать развитие отрасли. В связи с этим Комиссия считает, чтобы положения документа Дос 9082 о ключевых принципах взимания сборов, недавно рассмотренного АЕР-АНСЕР и опубликованного Советом в декабре 2024 года, являются адекватными на данный момент, и что совместные группы экспертов могут изучить вопросы, поднятые в WP/77, в рамках своей будущей работы.

26.60 Комиссия приняла к сведению информацию, изложенную в документах WP/377, WP/532, WP/556, WP/571 и WP/282.

Авиационные данные. Мониторинг и анализ

26.61 В рабочем документе WP/113 Revision No.1 Бразилия при поддержке 17 государств – членов ЛАКГА¹¹ предложила пересмотреть мандат Рабочей группы по индексу конкурентоспособности авиации (ACWG) Группы экспертов по авиационным данным и анализу (ADAP) по разработке единого индекса глобальной конкурентоспособности авиации. В документе отмечены методологические риски и неспособность комплексного глобального рейтинга отражать разнообразные реалии и приоритеты государств-членов, особенно развивающихся. В этой связи Бразилия выступает за создание гибкой "информационной панели" с независимыми контрольными показателями, которая позволила бы государствам выбирать показатели, соответствующие их конкретным условиям, избегать произвольного сопоставления и согласовывать их со стратегическими планами ИКАО, такими как Глобальный аэронавигационный план (ГАНП), Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ).

26.62 В рабочем документе WP/462, представленном Чили, была подчеркнута срочная необходимость модернизировать методы сбора данных и статистического управления в ИКАО. В документе отмечается, что ИКАО по-прежнему активно использует формы отчетности по воздушному транспорту (ATR), которые представлены в формате Excel и отправляются в Секретариат ИКАО по электронной почте, что ограничивает сопоставимость и эффективность. Чили предлагает внедрить передовой опыт в сфере науки о данных, обновить инструменты отчетности с помощью программного обеспечения с открытым исходным кодом, обеспечить совместимость между системами данных, используемыми государствами, и предоставить государствам, представляющим отчетность, бесплатный доступ к базам данных ИКАО. В документе также рекомендуется автоматизировать процессы и установить общие стандарты для повышения своевременности, качества и полезности глобальной авиационной статистики.

26.63 Комиссия рассмотрела документ WP/113, в котором приводится обновленная информация о разработке индекса глобальной конкурентоспособности авиации. В то время как Бразилия, поддержанная государствами – членами ЛАКГА, предложила заменить единый обобщенный индекс на гибкое табло контрольных показателей, большинство государств, признавая

¹¹ Белиз, Боливия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

значительный прогресс, достигнутый в разработке Глобального индекса конкурентоспособности авиации в рамках ACWG, высказались за то, что работу над единым обобщенным индексом следует продолжить. В связи с этим Комиссия согласилась с тем, что экспертная рабочая группа в рамках ADAP должна продолжить текущую разработку индекса в соответствии с указаниями Совета, данными на его 235-й сессии.

26.64 Комиссия поддержала рекомендации в документе WP/462 о дальнейшей модернизации инструментов и стандартов ИКАО управления данными в целях удовлетворения современных требований в области информационных технологий, науки о данных и искусственного интеллекта. Комиссия также согласилась с тем, что координаторам государств следует предоставить бесплатный доступ к платформам данных ИКАО.

Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

26.65 В документе WP/42 Совет ИКАО представил доклад о ходе работы ИКАО, связанной с экономическим развитием воздушного транспорта, в соответствии с резолюцией A41-27 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта". В рабочем документе освещены ключевые изменения в следующих областях: а) экономическое регулирование; b) налогообложение; c) экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания; d) авиационные данные и статистика; e) прогнозирование, планирование и экономический анализ. С учетом достигнутого в этих областях прогресса и руководствуясь стратегическими целями и бизнес-планом на 2026–2028 гг., Совет предложил внести существенные и редакционные изменения в резолюцию A41-27 Ассамблеи. Целью изменений является отражение последних событий, решение возникающих проблем и обеспечение постоянного соответствия меняющимся потребностям отрасли.

26.66 Комиссия приняла к сведению доклад о ходе осуществления деятельности, связанной с экономическим развитием воздушного транспорта, и одобрила пересмотренную резолюцию A41-27 Ассамблеи, приведенную ниже.

~~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 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 экстерриториальных 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 авиановозов, учитывая критически важную роль грузовых авиановозов 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 расходуемые 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 Doc 8632;

4. *просит* Совет продолжить распространение политики ИКАО в области налогообложения, отслеживать события и по мере необходимости обновлять политику и дополнение к документу Doc 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" (Doc 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 Doc 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 Doc 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 вопросам 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 перспективной аэромобильности (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;

- b) 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;
- c) 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;
- d) 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 —