



A40-WP/579  
EC/48  
26/9/19

**АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ**  
**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**ПРОЕКТ ТЕКСТА ОБЩЕГО РАЗДЕЛА  
ДОКЛАДА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ И  
ДОКЛАДА ПО ПУНКТАМ 31 И 32 ПОВЕСТКИ  
ДНЯ**

Прилагаемый материал для включения в Общий раздел и доклад по пунктам 31 и 32 повестки дня представляется на рассмотрение Экономической комиссией.

## **ДОКЛАД ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ АССАМБЛЕЕ**

### **Общая информация**

1. В период с 24 сентября по 4 октября 2019 года Экономическая комиссия провела три заседания.
2. На первом пленарном заседании Ассамблеи председателем Экономической комиссии был избран г-н Марк Риу (Канада). На своем 1-м заседании Комиссия избрала капитана Густаво Переза Моралеса (Панама) и г-жу Ирину Шевчук (Украина) первым и вторым заместителями председателя, соответственно.
3. Секретарем Комиссии был директор Авиатранспортного управления (АТВ) г-н Б. Джибо. Функции заместителя секретаря выполнял заместитель директора АТВ по вопросам экономического развития г-н Т. Хасегава. Обязанности помощника секретаря выполняли сотрудники АТВ, а именно г-н П. Алавани, г-жа Т. Бастаг, г-жа С. Чен, г-н А. Комбс, г-жа Дж. Диас де Леон, г-н М. Гергели, г-н К. Робинсон, г-н А. Сайнараян, г-жа С. Ван, а г-н К. Мустафа выполнял обязанности сотрудника по координации.

### **Повестка дня и организация работы**

4. Были рассмотрены пункты 31, 32, 33, 34, 35 и 36 повестки дня, переданные Комиссии пленарным заседанием:
  - Пункт 31. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2016, 2017 и 2018 годы
  - Пункт 32. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика
  - Пункт 33. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания. Политика
  - Пункт 34. Авиационные данные. Мониторинг и анализ
  - Пункт 35. Экономическое развитие воздушного транспорта
  - Пункт 36. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией
5. Документы, рассмотренные Комиссией, представлены на сайте ИКАО (<http://www.icao.int/Meetings/a40/Pages/default.aspx>). Комиссия выполняла свою работу, заседая в полном составе. Информация о действиях, предпринятых Комиссией по каждому пункту повестки дня, приводится отдельно в нижеследующих пунктах.

-----

**Пункт 31 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2016, 2017 и 2018 годы**

31.1 На своем 1-м заседании Экономическая комиссия рассмотрела соответствующие разделы годовых докладов Совета за 2016, 2017 и 2018 годы.

31.2 Разделы включали в себя "Мир воздушного транспорта", в котором освещались основные тенденции и события в авиационной отрасли и экономике в целом, а также разделы, касающиеся программ работы в области воздушного транспорта на 2016, 2017 и 2018 гг. и относящиеся к стратегической цели "*Экономическое развитие воздушного транспорта*". Раздел, касающийся экономических фактов и цифр был также рассмотрен как важный раздел.

31.3 Комиссия приняла к сведению деятельность ИКАО в области воздушного транспорта, включая постоянную работу по вопросам политики и регулирования в области воздушного транспорта, экономики аэропортов и аэронавигационного обслуживания, авиационных данных и экономического анализа и совместного финансирования.

-----

**Пункт 32 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика*****Либерализация и международные соглашения ИКАО***

32.1 В документе WP/16 Совет представил доклад о ходе работы по изучению международного соглашения, в соответствии с которым государства смогут осуществлять либерализацию доступа к рынку; по разработке международного соглашения для либерализации условий владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью; а также по разработке специального международного соглашения, способствующего дальнейшей либерализации грузовых перевозок. Ассамблее предлагается одобрить программу работы Организации в области содействия либерализации международного воздушного транспорта.

32.2 В документе WP/278, представленном Бразилией и Чили, содержится информация об опыте Бразилии в области дерегулирования ее авиатранспортной отрасли, а также о преимуществах либерализации грузовых авиаперевозок вплоть до прав седьмой свободы перевозок. Документ призывает ИКАО продолжать работу по подготовке гибкого и прагматичного международного соглашения в целях содействия дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок.

32.3 В документе WP/279 Бразилия и Чили при поддержке государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛИАКА)<sup>1</sup> отметили усилия Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (АТРР) в области оценки возможности разработки многостороннего соглашения о либерализации доступа к рынку. В документе выражается поддержка продолжению работы ИКАО по обеспечению максимально возможного уровня либерализации доступа к рынку в соответствии с ее долгосрочной концепцией по либерализации международного воздушного транспорта.

32.4 В документе WP/420, представленном Колумбией, упоминается о предпринятых ИКАО за последние три года усилиях в области разработки международных соглашений о либерализации доступа к рынку, грузовых авиаперевозок и условий владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью. В документе содержится призыв к проведению дальнейшей работы по разработке глобальных рамок экономического регулирования в области международного воздушного транспорта и предлагается включить эту работу в бизнес-план ИКАО в качестве приоритетного вида деятельности на трехлетний период 2020–2022 гг.

32.5 В документе WP/330 Доминиканская Республика сообщает о результатах, в том числе о преимуществах, реализации либеральной политики в области воздушного транспорта в странах Латинской Америки, в частности в Доминиканской Республике. В документе содержится настоятельная рекомендация ИКАО предусмотреть в рамках своей программы работы на следующий трехлетний период проведение мероприятий, которые будут продолжать стимулировать разработку мер политики в области общественного воздушного транспорта и содействовать либерализации воздушного транспорта.

---

<sup>1</sup> Белиз, Венесуэла, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Никарагуа, Парагвай, Перу, Сальвадор.

32.6 В документе WP/470, представленном Перу при поддержке государств – членов ЛАКГА, содержится информация о многостороннем соглашении об открытом небе для государств – членов ЛАКГА, которое вступило в силу в текущем году и обеспечило существенный прогресс в либерализации международного воздушного транспорта в регионе Латинской Америки. В документе государствам-членам предлагается способствовать принятию многосторонних соглашений о воздушном сообщении в целях оптимизации и развития авиамаршрутов и международной системы воздушного транспорта.

32.7 В документе WP/181 Катар представил свою позицию и соображения по вопросу о необходимости наращивания темпов работы и поддержки будущей разработки многостороннего соглашения о доступе к рынку между государствами-членами. В документе отмечаются текущие проблемы, связанные с проводимой в настоящее время АТРП работой по обеспечению подготовки соглашения, и ИКАО предлагается провести всеобъемлющий обзор усилий различных государств и региональных объединений в области либерализации воздушного транспорта.

32.8 В документе WP/182, представленном Катаром, рассматриваются вопросы и возможный вариант разработки международного договора для либерализации владения авиоперевозчиками и контроля над ними с учетом результатов деятельности АТРП, будущей программы работы ИКАО и продолжения разработки многосторонней конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании. В документе предлагаются пять уровней либерализации традиционных требований в отношении "владения и контроля" и представлен предлагаемый проект текста для рассмотрения АТРП.

32.9 В документе WP/249, представленном Сингапуром совместно с Бруней-Даруссаламом, Камбоджей, Науру, Палау и Тринидадом и Тобаго, отмечается ряд успешных многосторонних соглашений о воздушном транспорте, заключенных в странах Карибского бассейна, Европы, Латинской Америки и Азиатско-Тихоокеанского региона, которые также способствуют расширению сотрудничества в сфере наращивания потенциала, безопасности полетов и коммерческой деятельности. В документе содержится призыв к государствам использовать принципы многосторонней либерализации в меньшем масштабе в качестве переходного этапа к заключению глобального международного многостороннего соглашения о либерализации доступа к рынку.

32.10 В документе WP/192 Объединенные Арабские Эмираты отмечают усилия и прогресс, достигнутый АТРП в оценке и подготовке многосторонних соглашений о либерализации доступа к рынку и грузовых авиаперевозок, а также решение Авиатранспортного комитета относительно работы группы. В документе содержится рекомендация о продолжении работы АТРП по подготовке международного соглашения в целях содействия дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок и об использовании *Соглашения о международном воздушном транспорте* 1944 года в качестве временного решения касательно дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок.

32.11 Признавая, что еще предстоит провести большой объем работ, чтобы уменьшить обеспокоенность ряда государств относительно так называемых "бесплатных ездовых", Соединенное Королевство в документе WP/252 выражает полную поддержку проводимой в настоящее время Группой АТРП работы по подготовке конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании и заявляет о своем стремлении к достижению широкого международного

консенсуса в вопросе смягчения ограничительных мер в отношении владения национальными авиакомпаниями и контроля над ними. В документе подчеркивается, что аспекты безопасности полетов, авиационной безопасности, финансовой устойчивости, надлежащего регулирования и доверия к руководителям авиакомпании важнее, чем национальная принадлежность ее владельца и лица, осуществляющего контроль над ней.

32.12 В документе WP/186 Того от имени 54 государств-членов и членов Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)<sup>2</sup> сообщает о либерализации воздушного транспорта в Африке посредством инициативы единого африканского рынка воздушных перевозок (SAATM), которая является флагманским проектом Повестки дня Африканского союза на период до 2063 года и ставит целью создание единого рынка воздушного транспорта в Африке и стимулирование экономической интеграции. В документе содержится предложение расширить взаимодействие ИКАО с АКГА, являющейся органом, ответственным за SAATM, в области реализации плана совместных первоочередных действий в целях обеспечения устойчивого развития воздушного транспорта в Африке.

32.13 В своем информационном документе WP/486 Китай сообщает о развитии и положительных результатах либерализации региональных воздушных перевозок между Китаем и государствами, входящими в Ассоциацию государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), после подписания Соглашения о воздушном транспорте в 2010 году и дополняющих его Протоколов I и II, создавших возможность реализации прав третьей и четвертой свободы перевозок соответственно, а также некоторых прав пятой свободы. Подчеркивается, что Китай принял меры по повышению эффективности своей системы выдачи разрешений иностранным авиакомпаниям.

32.14 В своем информационном документе WP/388 Корея сообщила о необходимости обеспечить справедливую конкуренцию, гарантии и равные возможности для авиаперевозчиков в процессе либерализации международного воздушного транспорта в целях устойчивого и надежного развития отрасли. В документе объяснялось, что государственные субсидии для некоторых государственных авиакомпаний, а также сделки по слиянию и поглощению, осуществляемые с помощью государственных грантов, могут дезорганизовать рынок и воспрепятствовать надлежащему развитию воздушного транспорта.

32.15 В информационном документе WP/241 Арабская организация гражданской авиации (АрКГА) подчеркивает, что государствам-членам необходимо учитывать принцип суверенитета воздушного пространства государств, закрепленный в Чикагской конвенции, избегая принятия односторонних решений, которые могут сказаться на международном воздушном транспорте, таких как схема торговли квотами на эмиссию и регламент о добросовестной конкуренции, принятые ЕС. В документе содержится рекомендация государствам достигать консенсуса по вопросам, которые могут быть включены в их соглашение о воздушном сообщении, путем диалога и консультаций.

---

<sup>2</sup> 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, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Мавритания, Маврикий, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Республика Конго, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Танзания, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

32.16 В информационном документе WP/415, представленном Авиатранспортной организацией "Гермес", подчеркивается, что лицам, принимающим решения, необходимо создать, в том числе путем смягчения ограничительных мер в отношении владения и контроля, такую среду, в которой авиакомпании будут иметь доступ к капиталу, необходимому для обеспечения действенной конкурентоспособности. В документе утверждается, что авиакомпании, стремящиеся к лидерству в области снижения затрат и/или реализующие модели генерирования выручки, выходящие за пределы государственных границ, в будущем будут занимать доминирующее положение в отрасли.

32.17 При рассмотрении доклада Совета в документе WP/16 Комиссия, принимая к сведению ход выполнения задач Группой АТРР, одобрила в принципе предлагаемую программу работы Организации, направленную на дальнейшую либерализацию международного воздушного транспорта. Подавляющее большинство поддержало предложение обеспечить лучшее понимание преимуществ либерализации и препятствий для открытия доступа к рынку, расширение диалога и обмена информацией с государствами и отраслью в рамках существующих механизмов, а также пропаганду многосторонних соглашений в области воздушного права, уже разработанных Организацией. В этой связи была высказана обеспокоенность использованием *Соглашения о международном воздушном транспорте 1944 года* в целях либерализации доступа к рынку, в частности для авиагрузовых перевозок, и вложением ресурсов ИКАО в решение этой задачи. В отношении работы по завершению подготовки проекта Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании широкую поддержку получило предложение продолжать эту работу; в то же самое время была высказана обеспокоенность с точки зрения сроков завершения работы по этой задаче, которые должны отражать необходимость урегулирования ранее нерешенных вопросов, таких как справедливая конкуренция, регулятивный надзор, проблема "бесплатных ездовых", а также социальная защита, охраны труда и окружающей среды.

32.18 В отношении выдвинутых в документах WP/279 и 420 предложений было отмечено, что Совет принял решение продолжить работу, касающуюся изучения международных соглашений, посредством которых государства могут осуществить либерализацию доступа к рынку, и прекратить работу, связанную с разработкой международного соглашения по упрощению дальнейшей либерализации авиагрузовых перевозок (см. WP/16). По этой причине Комиссия не поддержала предложение продолжить работу по этим двум задачам; напротив, было подчеркнуто, что следует уделить основное внимание обеспечению лучшего понимания выгод и проблем, обусловленных либерализацией, и препятствий на пути к открытому доступу к рынку как с точки зрения пассажиров, так и грузовых перевозок и, в частности, определила что необходимо государствам для оказания им помощи в проведении либерализации.

32.19 Комиссия положительно оценила информацию, представленную в документах WP/181, 186, 249, 330 и 470, относительно результатов либерализации воздушного транспорта на двустороннем и региональном уровнях, что может способствовать наращиванию потенциала для государств, а также анализу преимуществ и подготовке обоснования процесса либерализации на глобальном уровне. Комиссия также согласилась с тем, что государства могут принять многосторонний подход меньшего масштаба в качестве отправной точки для достижения многосторонних договоренностей о либерализации доступа к рынку на самом высоком возможном уровне. Кроме того, была выражена поддержка ИКАО в деле сотрудничества с АКГА по вопросам воздушного транспорта, особенно при внедрении SAATM и плана приоритетных совместных действий по устойчивому развитию воздушного транспорта в Африке.

32.20 Комиссия не поддержала предложения представленные в документах WP/192 и 278, в частности касающиеся продолжения работы по подготовке международного соглашения в целях упрощения дальнейшего процесса либерализации авиагрузовых перевозок. В этой связи Комиссии напомнили о решении Совета, представленном в документе WP/16.

32.21 При рассмотрении документов WP/182 и 252 Комиссия пришла к консенсусу о том, что работу по подготовке Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании следует продолжать в рамках ATRP, принимая во внимание ранее отмеченные нерешенные вопросы. Было высказано мнение о том, что любая такая Конвенция должна быть предоставлена государствам-членам, которые желают отказаться от традиционных критериев владения и контроля, но она не должна быть обязательна для государств, не подписавших ее. Государства, не согласные отказаться от критериев владения и контроля в рамках этой Конвенции, имеют право полагаться на существующие критерии, которые включены в их соглашения о воздушном сообщении и могут принять решение отказаться от таких критериев в каждом конкретном случае.

### *Защита прав потребителей*

32.22 В документе WP/349 Доминиканская Республика сообщает об истории вопроса и цели основных принципов ИКАО по защите прав потребителей, представляющих собой обновляемый документ, и подчеркивает необходимость продолжения работы над Основными принципами. В документе предлагается рассмотреть вопрос о подготовке документа или международной конвенции, в которых для государств будут установлены размеры компенсации пассажирам за задержки рейсов, их отмену, отказ в посадке, а также за порчу или утерю зарегистрированного багажа.

32.23 В документе WP/92, представленном Финляндией от имени Европейского союза и его государств-членов<sup>3</sup> и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)<sup>4</sup>, рассматривается применение Основных принципов ИКАО по защите прав потребителя после их принятия в 2015 г., а также изменения в обслуживании пассажиров, пользующихся воздушным транспортом, и их ожиданиях. В документе подчеркивается важность того, чтобы ИКАО содействовала обмену соответствующими мнениями и опытом, а также создала базу знаний, обеспечивающую и поддерживающую разработку инструктивных материалов в области прав пассажиров.

32.24 В документе WP/234, представленном Гайаной, содержится информация о некоторых основных проблемах, затрагивающих как авиакомпании, так и потребителей в авиатранспортном секторе и связанных с отсутствием единообразия в применении принципов защиты прав потребителей. В документе предлагается создать одну унифицированную глобальную систему путем достижения государствами консенсуса и унификации при помощи глобальной нормативной рамочной концепции.

<sup>3</sup> Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

<sup>4</sup> Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Республика Молдова, Норвегия, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

32.25 В отношении рабочих документов WP/92, 234 и 349 Комиссия согласилась настоятельно призвать государства применять ключевые принципы ИКАО по защите прав потребителей в своей регламентирующей практике и призвала государства, которые еще не являются сторонами Монреальской конвенции 1999 года, подписать и ратифицировать Конвенцию. Также было решено, что ИКАО следует упростить обмен мнениями и передовой практикой, касающихся применения ключевых принципов ИКАО. Однако Комиссия считала преждевременным выходить за рамки обмена опытом государств. Например, предложение о единообразии и сближении регулирующих режимов на глобальном уровне не получило поддержки, учитывая потребности государств в гибкости с учетом их различий в социальных, политических и экономических особенностях.

### ***Налогообложение и распределение "окон"***

32.26 В документе WP/321, представленном Международным советом аэропортов (МСА), выражается обеспокоенность в связи с распространением и негативным воздействием различных налогов в области воздушного транспорта, выходящих за рамки политики ИКАО в сфере налогообложения, содержащейся в документе Дос 8632 "*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*". В документе содержится призыв к ИКАО при соответствующей поддержке авиационной отрасли активизировать диалог с налоговыми органами в целях повышения осведомленности государств о Политике ИКАО по вопросу налогообложения.

32.27 В информационном документе WP/275, представленном МСА, Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Всемирной группой координаторов деятельности аэропортов (WWACG), содержится информация о прогрессе, достигнутом в ходе их совместной стратегически важной работы по пересмотру инструктивных указаний по распределению "окон" на глобальном уровне (WSG), которую планируется завершить к концу 2019 г. В документе сообщается, что работа по пересмотру приведет к существенной эволюции WSG, что позволит идти в ногу с быстро развивающейся авиационной отраслью.

32.28 Признавая, что политика ИКАО в области налогообложения является не стандартом, а принципиальными рекомендациями, каждое государство оставляет за собой право определять свою политику налогообложения. Комиссия согласилась призвать государства давать четкое определение налогов и сборов в соответствии с политикой ИКАО и проводить соответствующий анализ затрат и выгод до введения налогов на воздушный транспорт, учитывая потенциальные факторы риска и негативное влияние на деятельность авиации.

---

**Экономическое регулирование в области беспилотных воздушных судов**

32.29 В информационном документе WP/468 Япония заявила о том, что необходимо рассмотреть возможность разработки экономической политики в отношении эксплуатации беспилотных воздушных судов, учитывая растущие объемы использования дронов для целей доставки и тот факт, что регулярные международные перевозки с использованием беспилотных воздушных судов могут начаться в ближайшем будущем. В документе утверждается, что, хотя ИКАО занимается техническими аспектами эксплуатации беспилотных воздушных судов, а также ее аспектами, связанными с безопасностью полетов, охраной окружающей среды и правовыми вопросами, экономическая сторона эксплуатации беспилотных воздушных судов не рассматривается.

-----