



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 41-Я СЕССИЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 35 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика

ДОКЛАД О ХОДЕ РАБОТЫ ПО ЭКОНОМИЧЕСКОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе сообщается о прогрессе, достигнутом в работе ИКАО в области экономического регулирования международного воздушного транспорта со времени проведения 40-й сессии Ассамблеи. В нем содержится обновленная информация о работе по решению остающихся проблемных вопросов, с тем чтобы можно было добиться прогресса в деле разработки Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании, а также по возникающим вопросам, касающимся грузовых авиаперевозок и расширения международных полетов беспилотных воздушных судов. Представлена также информация об усилиях организации по углублению понимания преимуществ либерализации и о проблеме препятствий на пути открытия доступа к рынкам. С учетом результатов текущей работы Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) план будущей работы Организации направлен, в частности, на завершение разработки Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании, изучение необходимости разработки отдельного международного соглашения о либерализации грузовых авиаперевозок; и проведение углубленной оценки необходимости развития экономического регулирования международных полетов беспилотных авиационных систем.

Действия: Ассамблее предлагается:

- одобрить план работы Организации, представленный в пункте 3;
- рассмотреть информацию, содержащуюся в настоящем документе, для обновления резолюции А40-9 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта".

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>Экономическое развитие воздушного транспорта</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность ИКАО, упомянутая в настоящем документе, как ожидается, будет осуществляться в рамках ресурсов, имеющихся в регулярном бюджете на 2023–2025 гг., и/или за счет внебюджетных взносов, включая Добровольный фонд воздушного транспорта (TRAF), в соответствии с бизнес-планом ИКАО на 2023–2025 гг.
<i>Справочный материал</i>	Дос 10140, <i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2019 года)</i> Дос 10139, <i>Ассамблея 40-я сессия. Монреаль, 24 сентября – 4 октября 2019 года. Доклад Экономической комиссии</i> A41-WP/17-EC/7, <i>Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта</i> Бизнес-план ИКАО на 2023–2025 гг.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В резолюции А40-9 Ассамблеи к Совету была обращена просьба, в частности, "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*¹"; и "провести дальнейшую работу по обеспечению более глубокого понимания 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".

1.2 Работа, вытекающая из резолюции о Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании, была поручена Группе экспертов по регулированию воздушного транспорта (АТРР) при Авиатранспортном комитете (АТС), а Секретариату ИКАО была поручена задача по улучшению понимания преимуществ и проблем либерализации и проблемы препятствий на пути открытия доступа к рынкам. В настоящем документе содержится информация о ходе работы АТРР и Секретариата ИКАО, а также план будущей работы Организации в области экономического регулирования международных воздушного транспорта.

2. ПРОГРЕСС В ВЫПОЛНЕНИИ ЗАДАЧ

2.1 **Проект Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании (проект Конвенции).** 29 июня и 7 октября 2021 года АТРР провела два неофициальных виртуальных совещания для обсуждения нерешенных вопросов, вызывающих озабоченность при разработке проекта Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании. В целях обеспечения эффективности и действенности обсуждений Группа экспертов создала пять небольших региональных дискуссионных групп, которые рассмотрели следующие вопросы: i) плюсы и минусы (целесообразность/стремление), связанные с принятием Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании; ii) "бесплатные ездоки" и "недобросовестные субъекты"; iii) трудовые и социальные вопросы; iv) добросовестная конкуренция и связанные с ней вопросы; и v) регулятивный надзор. Итоги неофициальных совещаний и заседаний небольших дискуссионных групп послужили хорошей основой для обсуждений в Группе экспертов на ее 16-м совещании.

2.2 На своем 16-м совещании, состоявшемся виртуально (11–14 апреля 2022 года), АТРР сосредоточила свое внимание на обсуждении проекта конвенции и рассмотрела этот документ. После этого Группы экспертов согласилась с необходимостью проведения дальнейших углубленных обсуждений по вопросам, вызывающим озабоченность, и пришла к выводу о том, что она намерена сохранить вовлеченность и энтузиазм, уже проявленные в ходе продолжающихся рабочих обсуждений в рамках рабочей группы, с тем чтобы решить остающиеся проблемы, вызывающие озабоченность, в целях дальнейшего прогресса в выполнении поставленных задач.

2.3 **Обеспечение более глубокого понимания преимуществ и проблем либерализации и проблемы препятствий на пути открытия доступа к рынкам.** В соответствии с резолюцией А40-9 ИКАО приступила к расширению диалога и обмена информацией между государствами и отраслью по вопросу о либерализации доступа к рынкам для пассажирских и грузовых воздушных перевозок с использованием различных форумов, включая Конференции ИКАО по проведению

¹ [Долгосрочный концептуальный план ИКАО](#)

переговоров о воздушных сообщениях (ICAN) и другие мероприятия в области воздушного транспорта. Эти усилия помогли лучше понять преимущества и проблемы либерализации доступа к рынкам, особенно в области грузовых авиаперевозок. Постоянно высказывались мнения о том, что с учетом отличительных особенностей грузовых воздушных перевозок и растущего числа глобальных эксплуатантов в секторе экспресс-доставки с центрами в различных странах для обслуживания воздушных грузов требуется более высокая степень коммерческой свободы и бизнес-ориентированный режим, с тем чтобы они могли удовлетворять потребности глобальной отрасли воздушных грузовых перевозок.

2.4 Опыт воздушных грузовых перевозок во время пандемии COVID-19, поддерживает мнение, выраженное в п. 2.3 выше. Поэтому ATRP на своем 16-м совещании рассмотрела этот вопрос и признала важную роль чисто грузовых авиаперевозок в период пандемии COVID-19 и тот факт, что спрос на услуги в области грузовых авиаперевозок будет продолжать расти ввиду расширения масштабов электронной торговли. Группа экспертов постановила учредить рабочую группу для изучения вопроса о том, достаточно ли оснований для того, чтобы рекомендовать АТС рассмотреть вопрос о разработке конкретного международного соглашения в целях содействия дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок.

2.5 **Экономическое регулирование международных полетов беспилотных воздушных судов.** Растущее трансграничное использование беспилотных воздушных судов стало новой проблемой, которая привлекла внимание Организации, особенно необходимость изучения вопроса о том, потребуются ли экономическое регулирование таких полетов в ближайшем будущем. Этот вопрос обсуждался на последнем совещании ATRP, и многие члены Группы экспертов высказались в поддержку продвижения этой задачи с учетом того, что полеты беспилотных воздушных судов в коммерческих международных воздушных перевозках все еще являются относительно новой практикой, а технические правила таких полетов еще не полностью разработаны.

3. БУДУЩАЯ РАБОТА

3.1 Организация намерена продолжать работу с государствами-членами по созданию и продвижению надлежащей практики регулирования и управления в области международных воздушных перевозок, включая модернизацию и гармонизацию подходов государств-членов к регулированию; одновременно содействуя реализации *Долгосрочного концептуального плана ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта*, по мере того как отрасль восстанавливается после беспрецедентных последствий пандемии COVID-19. С учетом текущей работы ATRP и бизнес-плана ИКАО на 2023–2025 годы, будущая работа Организации будет сосредоточена на выполнении перечисленных ниже задач.

3.2 **Либерализация владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью.** С учетом участия и энтузиазма, уже проявленного ATRP в разработке проекта Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпаниях, следует продолжить работу по решению остающихся вопросов, касающихся "трудовых и социальных аспектов, справедливой конкуренции и связанных с этим вопросов, а также регуляторного надзора", в целях завершения работы над этим проектом Конвенции. Как только Совет утвердит проект Конвенции, подготовка документа для подписания будет осуществляться согласно соответствующему процессу и процедурам, включая необходимость проведения рассмотрения Юридическим комитетом. Завершение работы над этим проектом Конвенции стало бы важным шагом вперед в процессе либерализации международного воздушного транспорта.

3.3 **Обеспечение более глубокого понимания преимуществ и проблем либерализации и проблемы препятствий на пути открытия доступа к рынкам.** Организация будет продолжать свои усилия по углублению понимания преимуществ и проблем либерализации доступа на рынки, с тем чтобы можно было продолжить рассмотрение вопроса о разработке многостороннего подхода в надлежащее время. Поддержка со стороны АТРР будет направлена на обеспечение того, чтобы эта задача выполнялась более систематическим образом в целях оптимизации и облегчения ее реализации. Многосторонний подход к либерализации международного воздушного транспорта, особенно обмен правами перевозок на многосторонней основе, остается одной из амбициозных целей Организации.

3.4 Учитывая, что один из выводов 16-го совещания АТРР заключался в *необходимости изучить вопрос о том, есть ли достаточные основания для того, чтобы рекомендовать Авиатранспортному комитету разработку конкретного международного соглашения для содействия дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок*, Организация изучит вопрос о том, имеются ли достаточные основания для продолжения работы по выполнению этой задачи.

3.5 **Экономическое регулирование международных полетов беспилотных воздушных судов.** Учитывая тот факт, что для международных полетов беспилотных воздушных судов в ближайшем будущем могут потребоваться экономические нормы, Организация возьмет на себя задачу проведения углубленных оценок и анализа необходимости разработки инструктивных материалов по вопросам экономического регулирования международных полетов беспилотных воздушных судов и обмена информацией, а также передовым опытом между государствами-членами по вопросам экономического регулирования использования беспилотных воздушных судов.

3.6 **Типовая статья о мерах, связанных со здравоохранением, для соглашений о воздушном сообщении.** В рекомендации 14, содержащейся в докладе Целевой группы по восстановлению авиации Совета ИКАО (ЦГВА), государствам рекомендовалось использовать "санитарные коридоры" (PHC) для решения проблемы закрытия государствами границ в связи с COVID-19. Чтобы заменить положения о PHC и создать более устойчивую двустороннюю и многостороннюю рамочную основу для согласования требований в сфере здравоохранения, Организация возьмет на себя задачу разработки типовой статьи о мерах/протоколах, связанных со здравоохранением, в двусторонних или многосторонних соглашениях о воздушном сообщении.

3.7 **Экономическая политика в отношении устойчивости авиации.** По мере того, как предпринимаются усилия по восстановлению авиационной отрасли после беспрецедентного воздействия пандемии COVID-19, все чаще обсуждается необходимость повышения устойчивости авиационной деятельности. Организация изучит возможность разработки экономической политики по повышению устойчивости авиации.