

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

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

БУДУЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИКАО ПО ЭКОНОМИЧЕСКИМ ВОПРОСАМ

(Представлено Чехией от имени Европейского союза и его государств-членов¹, других государств – участников Европейской конференции гражданской авиации²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящее время сектор международной авиации как никогда прежде сталкивается с многочисленными проблемами, связанными с восстановлением, жизнеспособностью и устойчивостью. В этой связи настало время проверить, в достаточной ли степени координируются действия различных комитетов, групп экспертов и рабочих органов ИКАО, чтобы обеспечить эффективность общеорганизационной политики и всесторонний учет долгосрочных экономических перспектив авиатранспортной системы.

В настоящем документе приводятся примеры стратегических областей, относящихся к сфере компетенции различных групп экспертов ИКАО, которые должны быть учтены в работе Экономической комиссии и Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP), таких как упрощение формальностей, охрана окружающей среды, безопасность полетов, авиационная безопасность и другие соответствующие области. ИКАО предлагается обеспечить, чтобы ее работа во всех этих областях осуществлялась на основе сотрудничества.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) поручить ИКАО наладить надлежащее взаимодействие между различными комитетами, группами экспертов и рабочими органами Организации для обеспечения того, чтобы их стратегические области были должным образом учтены в работе ИКАО по экономической тематике и наоборот;

б) рекомендовать государствам обеспечить, чтобы национальные правила воздушных перевозок отражали и дополняли ключевые приоритеты ИКАО. ИКАО следует обновить свой инструктивный материал в таких областях, включая типовые соглашения о воздушных сообщениях.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	

¹ 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.

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Республика Молдова, Монако, Норвегия, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

1. ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, С КОТОРЫМИ СТАЛКИВАЕТСЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИЯ

1.1 В настоящее время сектор международной авиации как никогда прежде сталкивается с многочисленными проблемами, связанными с восстановлением, жизнеспособностью и устойчивостью. Эти вопросы имеют принципиальное значение для дальнейшего экономического развития авиации и ее способности служить движущей силой для процесса налаживания связей между государствами посредством осуществления пассажирских и коммерческих перевозок по всему миру в поддержку экономического процветания. Существует также проблема общественного восприятия авиации, в частности с точки зрения устойчивости. По мнению общественности, авиация должна играть более активную роль в отстаивании своего "права на развитие" с учетом необходимости обеспечения ее устойчивости. Кроме того, авиационная система сталкивается с рядом угроз для ее жизнеспособности. Жизнеспособность в этом смысле включает не только сохранение авиацией способности обеспечивать воздушное сообщение, возможность выбора и выгоду для пассажиров, но и стрессоустойчивость самой авиационной отрасли. Военная агрессия России против Украины является напоминанием о том, что конфликты оказывают крайне неблагоприятное воздействие на глобальную авиационную систему. Кроме того, пандемия COVID-19 еще не закончилась, что обуславливает необходимость введения серьезных ограничений на авиаперевозки в некоторых регионах.

2. АДАПТАЦИЯ РАБОТЫ ИКАО К НОВЫМ РЕАЛИЯМ

2.1 В этой связи настало время рассмотреть вопрос о том, в достаточной ли степени координируются действия различных комитетов, групп экспертов и рабочих органов ИКАО, чтобы обеспечить эффективность общеорганизационной политики и всесторонний учет долгосрочных экономических перспектив авиатранспортной системы.

2.2 Во-первых, темпы восстановления сектора после пандемии COVID-19 будут зависеть как от действий по оказанию сектору помощи в адаптации к возможности повторного возникновения проблем в области общественного здравоохранения, так и от общей экономической конъюнктуры. ИКАО уже ведет активную деятельность в ряде из этих областей, однако по-прежнему существует необходимость обеспечения надлежащей координации работы, проводимой различными техническими органами ИКАО, связанной с экономическими аспектами введенных ограничений.

2.3 Заглядывая в будущее, следует отметить, что существует множество стратегических областей, относящихся к сфере компетенции различных групп экспертов, которые должны быть также учтены в работе Экономической комиссии и АТРР, таких как упрощение формальностей, охрана окружающей среды, безопасность полетов, авиационная безопасность и другие соответствующие области. В этой связи органам ИКАО следует содействовать рассмотрению и обсуждению областей, в которых политика и инструктивные указания ИКАО по экономическим вопросам могут внести существенный вклад в достижение других стратегических целей. Например, экономические аспекты внедрения устойчиво производимых видов авиационного топлива являются важной темой для обсуждения в ИКАО с учетом объема инвестиций, привлеченных на различных этапах цепочки создания добавленной стоимости. Кроме того, еще одним примером потенциальных областей сотрудничества между различными подразделениями ИКАО являются экономические аспекты упрощения формальностей в области пассажирских и грузовых перевозок.

3. ДЕЙСТВИЯ

Ассамблее предлагается:

- a) поручить ИКАО наладить надлежащее взаимодействие между различными комитетами, группами экспертов и рабочими органами Организации для обеспечения того, чтобы их стратегические области были должным образом учтены в работе ИКАО по экономической тематике и наоборот;
- b) рекомендовать государствам обеспечить, чтобы национальные правила воздушных перевозок отражали и дополняли ключевые приоритеты ИКАО. ИКАО следует обновить свой инструктивный материал в таких областях, включая типовые соглашения о воздушных сообщениях.

— КОНЕЦ —