



A41-WP/637
EC/44
1/10/22

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА
ПО
ПУНКТУ 35 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пункту 35 повестки дня представляется для рассмотрения Экономической комиссией.

Пункт 35 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика***Меры по восстановлению после воздействия пандемии COVID-19***

35.1 В документе WP/11 Совет представил информацию об экономических и финансовых мерах по преодолению последствий пандемии COVID-19, основанных на инструктивном материале ИКАО и рекомендациях Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА) и Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC 2021). Ассамблее было предложено одобрить план работы Организации и учесть информацию, содержащуюся в данном документе, при обновлении резолюции А40-9 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта".

35.2 В документе WP/171 Чехия от имени Европейского союза и его государств-членов¹, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации² и Соединенных Штатов Америки подчеркнула важность двусторонних и многосторонних соглашений о воздушных сообщениях (СВС) для международного воздушного транспорта, поскольку они предоставляют авиоперевозчикам предсказуемую рамочную основу для производства полетов и поддержания воздушных сообщений в будущем. В документе рекомендуется обратиться к Группе экспертов по регулированию воздушного транспорта (АТРР) с просьбой подготовить инструктивные указания на основе предложенных принципов, чтобы предоставить государствам гибкие возможности для введения ограничений в кризисные периоды, сохраняя при этом целостность СВС.

35.3 В документе WP/402, представленном Доминиканской Республикой, сообщается о ее опыте в возобновлении быстрых, безопасных, надежных и устойчивых международных пассажирских перевозок и восстановлении туристической отрасли после воздействия пандемии COVID-19. В документе рекомендуется пропагандировать среди государств-членов инструктивный материал ИКАО по экономическим и финансовым мерам по мере того, как отрасль восстанавливается после воздействия пандемии COVID-19.

35.4 В документе WP/317 Оман предложил разработать практический стратегический инструктивный документ для ведомств гражданской авиации, органов управления аэропортами, органов по взиманию сборов и других соответствующих регулирующих органов государств-членов, который предполагается задействовать в периоды глобальных пандемий и кризисов для решения связанных с пандемиями экономических проблем в целях обеспечения устойчивости глобального авиатранспортного сектора. В представленном документе объясняется, что стратегический инструктивный документ позволит стандартизировать модели поддержки в отрасли.

35.5 В документе WP/411 Венесуэла (Боливарианская Республика) при поддержке Панамы и Доминиканской Республики осветила подробности мер, принятых ею для поддержки отрасли в восстановлении после воздействия пандемии COVID-19. В документе сообщается, что принятые меры были основаны на инструктивном документе ИКАО по экономическим и финансовым мерам по уменьшению влияния вспышки коронавируса на авиацию.

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.

35.6 В документе WP/511 Индонезия представила информацию о важной роли туризма в восстановлении ее инфраструктуры, связанной с авиацией, после воздействия пандемии COVID-19. В документе освещаются разработанная на местном уровне модель креативного туризма, зависимость авиации от туристической отрасли и ее вклад в эту отрасль (в виде использования гидросамолетов) и социально-экономическое обеспечение Индонезии.

35.7 Рассматривая экономические и финансовые меры, разработанные на основе доклада ЦГВА ИКАО для решения проблемы воздействия пандемии COVID-19, представленного в документе WP/11, Комиссия признала полезность этих мер, которые являются всеобъемлющими и сбалансированными. Призывая государства принимать установленные семь ключевых принципов всякий раз, когда их отрасли воздушного транспорта оказывается экономическая и финансовая поддержка, она просила обновить эти принципы, чтобы адекватно решать возникающие вопросы. Таким образом, Комиссия одобрила план работы Организации по поддержке безопасного и эффективного восстановления отрасли и повышению ее экономической устойчивости к будущим вызовам.

35.8 Комиссия признала, что предложение, выдвинутое в документе WP/171, будет полезным для обеспечения того, чтобы в будущих кризисах можно было избежать повторения опыта разрушительного воздействия пандемии COVID-19 на международные воздушные перевозки. Комиссия отметила, что, как указано в документе WP/13, пересмотр Типового соглашения о воздушном сообщении (TASA) с целью включения в него типового положения о мерах, связанных с охраной здоровья, для предоставления государствам гибкости при введении мер регулирования, является частью будущей программы работы Организации, и поэтому просила, чтобы принципы, предложенные в п. 5 документа WP/171, были рассмотрены ATRP при выполнении этой задачи. Однако два государства выразили мнение, что предложенные принципы являются непрактичными и могут создать дискриминацию.

35.9 Комиссия приняла к сведению предложение о разработке стратегического инструктивного документа для государств по решению экономических проблем и стандартизации моделей поддержки, содержащееся в документе WP/317, а также поддержку, выраженную этому документу. Однако Комиссия высказала мнение, что инструктивный материал ИКАО по экономическим и финансовым мерам, представленный в документе WP/11, служит той же цели, что и предложение, содержащееся в документе WP/317.

35.10 Комиссия приветствовала представленную в документах WP/402, WP/411 и WP/511 информацию об опыте возобновления пассажирских авиаперевозок на соответствующих рынках воздушного транспорта государств после пандемии COVID-19. Комиссия также выразила поддержку предложению о содействии использованию инструктивного материала ИКАО по экономическим и финансовым мерам, как это было рекомендовано в документе ATRP/16.

Либерализация и международные соглашения ИКАО

35.11 В документе WP/13 Совет представил доклад о ходе разработки Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании; возникающих вопросах, касающихся грузовых авиаперевозок; расширении международных полетов беспилотных воздушных судов; а также углублении понимания преимуществ либерализации и проблеме препятствий на пути открытия

доступа к рынкам. Ассамблее было предложено одобрить программу работы Организации, направленную на содействие либерализации международного воздушного транспорта.

35.12 В документе WP/322, представленном Чили при поддержке 18 государств – членов³ Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), описываются подходы к оценке влияния заключения новых СВС в рамках политики либерализации и открытого неба, что выражается в повышении спроса на перевозки и экономических выгодах для воздушного транспорта и связанных с ним рынков. В документе к Совету обращается просьба подготовить стандартизированный методический инструктивный материал, который позволит государствам оценить преимущества и выгоды от заключения либерализованных соглашений.

35.13 В документе WP/372, представленном Чили при поддержке 16 государств – членов⁴ ЛАКГА совместно с Международной ассоциацией грузовых перевозчиков (ТИАКА), сообщается об опыте государств – членов ЛАКГА во время пандемии COVID-19 в деле создания простого и эффективного инструмента, выходящего за рамки существующей нормативной базы государств-членов, путем подписания меморандума о взаимопонимании для упрощения процедур при совершении грузовых перевозок вплоть до предоставления седьмой свободы воздуха. В документе к Ассамблее обращается настоятельный призыв содействовать разработке специализированного международного соглашения, позволяющего более гибко подходить к вопросу предоставления прав на грузовые авиаперевозки с учетом уникальных характеристик этого рынка.

35.14 В документе WP/100, представленном Чехией от имени Европейского союза и его государств-членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации совместно с ТИАКА, объясняется необходимость координации действий различных комитетов, групп экспертов и рабочих органов ИКАО, чтобы обеспечить эффективность общеорганизационной политики и всесторонний учет долгосрочных экономических перспектив авиатранспортной системы. В документе государствам рекомендуется обеспечить, чтобы национальные правила воздушных перевозок отражали и дополняли ключевые приоритеты ИКАО, и обращается призыв к ИКАО обновить свои инструктивные материалы.

35.15 В документе WP/164 Катар изложил свои взгляды и сообщил о своей поддержке в том, что касается важности принятия Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпаниях, особенно ввиду того, что авиакомпании во всем мире продолжают испытывать финансовые трудности из-за коммерческих и эксплуатационных проблем, вызванных пандемией COVID-19. В документе обращается настоятельный призыв к АТРП решить остающиеся вызывающие озабоченность вопросы для достижения прогресса в выполнении этой задачи.

35.16 В документе WP/166, представленном Катаром совместно с ТИАКА и Всемирным почтовым союзом (ВПС), подчеркивается, как пандемия сделала еще более очевидным тот факт, что грузовые перевозки выполняются в иных условиях по сравнению с пассажирскими, и обращается внимание на важнейшую роль грузовых перевозок в обеспечении экономических преимуществ и транспортировке критически важных грузов медицинского назначения. В документе сообщается о поддержке текущей работы АТРП по вопросу о том, имеются ли достаточные основания для

³ Аруба, Белиз, Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

⁴ Аруба, Белиз, Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

разработки специального международного соглашения в целях содействия дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок.

35.17 В документе WP/409 Венесуэла (Боливарианская Республика) при поддержке государств – членов ЛАКГА – Доминиканской Республики и Панама – совместно с ТИАКА сообщила о преимуществах подписания регионального многостороннего документа, который во время пандемии COVID-19 позволил грузовым авиакомпаниям оптимально использовать права на перевозки вплоть до седьмой свободы воздуха. В документе обращается настоятельный призыв к ИКАО содействовать либерализации грузовых авиаперевозок на основе многостороннего соглашения между ее государствами – членами ввиду многочисленных преимуществ такого соглашения.

35.18 В информационном документе WP/223 19 государств – членов⁵ Общего рынка Восточной и Южной Африки (КОМЕСА) сообщили о подробностях текущих инициатив, которые позволят улучшить воздушный транспорт в регионе, таких как формирование Единого африканского рынка воздушного транспорта (СААТМ), укрепление потенциала в сфере регулирования и институционального потенциала учреждений гражданской авиации и повышение эффективности аэронавигации.

35.19 Рассматривая доклад Совета, содержащийся в документе WP/13, Комиссия отметила прогресс, достигнутый в работе ИКАО в области экономического регулирования международных воздушных перевозок после 40-й сессии Ассамблеи ИКАО, и одобрила в принципе предложенную программу работы Организации по продвижению либерализации международных воздушных перевозок. Были высказаны мнения относительно текущих задач АТТРП, включая, в частности: 1) рассмотрение нерешенных проблемных областей (таких как трудовые и социальные аспекты, честная конкуренция и связанные с ней вопросы, а также регулятивный надзор) при разработке Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании; 2) изучение необходимости разработки отдельного международного соглашения по либерализации грузовых авиаперевозок; 3) проведение углубленной оценки необходимости разработки мер экономического регулирования международных полетов беспилотных авиационных систем. Была выражена широкая поддержка тому, чтобы АТТРП продолжила свою работу над этими задачами, в то время как Организация прилагает усилия для продолжения формирования более глубокого понимания государствами преимуществ и проблем либерализации, а также барьеров на пути открытия доступа к рынкам.

35.20 Комиссия согласилась с предложением, содержащемся в документе WP/100, о надлежащем взаимодействии между различными комитетами, группами и рабочими органами в рамках Организации для обеспечения должного учета экономических аспектов в любой будущей работе Организации. Комиссия также приветствовала предложение о том, чтобы государства-члены обеспечили, чтобы их национальные правила воздушного транспорта отражали и дополняли основные приоритеты и инструктивные материалы ИКАО, которые должны время от времени обновляться.

35.21 Комиссия поддержала предложение, содержащееся в документе WP/164, о том, чтобы АТТРП продолжила текущую работу по решению остающихся проблемных вопросов для содействия прогрессу в разработке проекта Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании, поскольку

⁵ Бурунди, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кения, Коморские Острова, Ливия, Маврикий, Мадагаскар, Малави, Руанда, Сейшельские Острова, Судан, Уганда, Эритрея, Эсватини и Эфиопия.

это будет способствовать восстановлению отрасли после воздействия пандемии COVID-19. Однако было выражено мнение, что либерализация владения авиаперевозчиками и контроля за ними должна рассматриваться не изолированно, а как часть либерализации доступа к рынкам.

35.22 Рассматривая документы WP/166, WP/372 и WP/409, Комиссия приняла к сведению информацию и опыт, которыми поделились государства, и поддержку, выраженную в пользу повышения регулятивной и эксплуатационной гибкости грузовых авиаперевозок путем разработки специального международного соглашения по либерализации грузовых авиаперевозок. Однако Комиссия выразила мнение, что АТРП следует продолжить текущую работу по изучению вопроса о том, имеются ли достаточные основания для разработки специального международного соглашения с целью содействия дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок, как это представлено в документе WP/13.

35.23 В отношении предложения, содержащегося в документе WP/322, мнения разделились по поводу разработки инструктивных материалов и конкретных инструментов для определения преимуществ либерализации соглашений в соответствии с долгосрочной концепцией ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта. Некоторые государства поддержали это предложение, однако большинство высказалось за обмен опытом между государствами вместо разработки инструктивных материалов и инструментов. Поэтому Комиссия просила ИКАО разработать сборник информации об усилиях государств в области либерализации для обмена опытом и продвижения долгосрочной концепции ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта.

35.24 Комиссия приветствовала представленную в документе WP/223 информацию о текущих инициативах по совершенствованию воздушного транспорта в регионе КОМЕСА.

Защита прав потребителей

35.25 В документе WP/447 Венесуэла (Боливарианская Республика) при поддержке Панамы и Доминиканской Республики сообщила о том, что в связи с пандемией COVID-19 она включила в свои правила о правах пассажиров специальные меры на случай чрезвычайных ситуаций в целях укрепления доверия потребителей к системе общественного воздушного транспорта для обеспечения быстрых, безопасных, надежных и устойчивых международных воздушных перевозок в случае чрезвычайных ситуаций. В документе к ИКАО обращается настоятельный призыв продолжить разработку правил по защите прав потребителей в сфере воздушных перевозок, в которых государствам-членам будут даны указания относительно мер по защите прав пассажиров и предоставлению им помощи в чрезвычайных ситуациях.

35.26 При рассмотрении документа WP/447 Комиссия согласилась с тем, что ИКАО следует продолжать совершенствовать меры по усилению защиты прав потребителей, в том числе в чрезвычайных ситуациях. Комиссия отметила, что Основные принципы ИКАО по защите прав потребителей являются "живым документом", который может время от времени уточняться и совершенствоваться с учетом динамичного характера отрасли, и поэтому решила, что предложение, содержащееся в документе WP/447, будет рассмотрено АТРП в контексте Основных принципов ИКАО.