



A41-WP/670
P/65
5/10/22

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ДОКЛАД ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ПО ОБЩЕМУ РАЗДЕЛУ И ПУНКТАМ 34 И 35 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено председателем Экономической комиссии)

Прилагаемый доклад по общему разделу и пунктам 34 и 35 повестки дня утвержден Экономической комиссией.

Примечание. После удаления данного титульного листа этот документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.

ДОКЛАД ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ АССАМБЛЕЕ

Общая информация

1. В период с 27 сентября по 7 октября 2022 года Экономическая комиссия провела четыре заседания.
2. На первом пленарном заседании Ассамблеи председателем Экономической комиссии был избран г-н Жулиану Алкантара Номан (Бразилия). На своем 1-м заседании Комиссия избрала г-жу Элизабет Ландрихтер (Австрия) и г-жу Анджи Ахмед А. М. Эльяззи (Египет) первым и вторым заместителями председателя соответственно.
3. Секретарем Комиссии был директор Авиатранспортного управления (АТВ) г-н М. Халифа Рахма. Заместителями секретаря были руководитель Секции экономических нормативных рамок г-н П. Алауани и руководитель Секции авиационных данных и анализа г-н А. Сайнарайян из Отдела экономического развития АТВ. Помощниками секретаря были г-жа С. Чен, г-н А. Комбес, г-жа Х. Диас де Леон, г-жа Р. Исмаил и г-н К. Робинсон, а г-н М. Чауки выполнял функции сотрудника по координации.

Повестка дня и организация работы

4. Были рассмотрены пункты 34, 35, 36, 37, 38 и 39 повестки дня, переданные Комиссии пленарным заседанием:
 - Пункт 34. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2019, 2020 и 2021 годы
 - Пункт 35. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика
 - Пункт 36. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания. Политика
 - Пункт 37. Авиационные данные. Мониторинг и анализ
 - Пункт 38. Экономическое развитие воздушного транспорта
 - Пункт 39. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией
5. Документы, рассмотренные Комиссией, представлены на сайте ИКАО ([https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/WP_Num.aspx?Category=\(EC\)](https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/WP_Num.aspx?Category=(EC))). Комиссия выполняла свою работу, заседая в полном составе. Информация о действиях, предпринятых Комиссией по каждому пункту повестки дня, приводится отдельно в нижеследующих пунктах.

Пункт 34 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2019, 2020 и 2021 годы

34.1 На своем 1-м заседании Экономическая комиссия рассмотрела соответствующие разделы годовых докладов Совета за 2019, 2020 и 2021 годы.

34.2 Разделы включали поддержку со стороны ИКАО в восстановлении авиации после пандемии COVID-19, где была освещена информация, касающаяся Конференции высокого уровня по COVID-19, Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА) и поддержки со стороны ИКАО в осуществлении доклада ЦГВА. Раздел по прогрессу в реализации стратегических целей и глобальных планов ИКАО, в котором сообщалось об итогах выполнения программ работы на 2019, 2020 и 2021 годы, относился к стратегической цели *"Экономическое развитие воздушного транспорта"*.

34.3 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, совместного финансирования, а также совместной деятельности с другими международными организациями.

Пункт 35 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика***Меры по преодолению последствий 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 в документе 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, представленные 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 вопросы, возникающие из-за пандемии COVID-19. Таким образом, Комиссия одобрила план работы Организации по поддержке безопасного и эффективного восстановления отрасли. Однако было отмечено, что эти экономические и финансовые меры были разработаны для решения конкретных проблем, связанных с пандемией COVID-19, и что, как таковые, они не обязательно будут применимы к "будущим внешним потрясениям", о которых говорится в п. 4.2 документа. Было также подчеркнуто, что ИКАО следует внимательно следить за тем, чтобы этот инструктивный материал не был непреднамеренно использован государствами в целях обоснования целесообразности любого расширения масштабов помощи по причинам, не связанным с восстановлением после нынешней пандемии.

35.8 Комиссия признала, что предложения, представленные в документе WP/171 и отражающие опыт борьбы с пандемией COVID-19, будут полезны для преодоления потенциальных кризисных ситуаций в будущем. Комиссия с удовлетворением отметила прогресс, достигнутый ИКАО в области экономического регулирования международного воздушного транспорта, и приняла к сведению план будущей работы Организации, содержащийся в документе WP/13. В отношении п. 3.6 документа WP/13, касающегося включения типового положения о мерах в области общественного здравоохранения в соглашения о воздушном сообщении (ASA), некоторые государства выразили мнение, что более целесообразным было бы принятие инструктивных материалов, а не типового положения. Комиссия просила поручить АТРП провести дальнейшее изучение вопроса о кризисах в области общественного здравоохранения и в других областях и учесть принципы, предложенные в п. 5 документа WP/171, 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 – членом³ 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 – членом⁴ ЛАКГА совместно с Международной ассоциацией грузовых перевозчиков (ТИАКА), сообщается об опыте государств – членом ЛАКГА во время пандемии COVID-19 в деле создания простого и эффективного инструмента, выходящего за рамки существующей нормативной базы государств-членом, 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-членом и других государств – членом 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 авиакомпании, особенно ввиду того, что авиакомпании во всем мире продолжают испытывать финансовые

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.

трудности из-за коммерческих и эксплуатационных проблем, вызванных пандемией COVID-19. В документе обращается настоятельный призыв к АТРР решить остающиеся вызывающие озабоченность вопросы для достижения прогресса в выполнении этой задачи. Кроме того, как указано в пункте 35.8 выше, Комиссия признала, что АТРР необходимо будет разработать инструктивный материал по мерам, связанным с общественным здравоохранением, и другим мерам в отношении АСА.

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 АТРР по вопросу о том, имеются ли достаточные основания для 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 Панамы – 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 АТРР, 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 инструктивных материалов по экономическому регулированию международных полетов беспилотных авиационных систем. Была выражена широкая поддержка тому, чтобы АТРР продолжила свою работу над этими задачами, в то время как Организация прилагает усилия для продолжения формирования более глубокого понимания

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.

государствами преимуществ и проблем либерализации, а также барьеров на пути открытия доступа к рынкам. Кроме того, как указано в пункте 35.8 выше, Комиссия согласилась, что АТРР необходимо будет разработать инструктивный материал по мерам, связанным с общественным здравоохранением, и другим мерам в отношении АСА.

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 АТРР продолжила текущую работу по рассмотрению остающихся проблемных вопросов для содействия прогрессу в разработке проекта Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании. Однако было выражено мнение, что либерализация владения авиаперевозчиками и контроля за ними должна рассматриваться не изолированно, а как часть более широкого рассмотрения вопроса о 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 АТРР 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 АТРР в контексте Основных принципов ИКАО.

— КОНЕЦ —