

# АССАМБЛЕЯ 37-я СЕССИЯ

Монреаль, 28 сентября – 8 октября 2010 года

## ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

### Доклад



*Утверждено Экономической комиссией Ассамблеи  
и опубликовано с санкции Генерального секретаря*

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**



# АССАМБЛЕЯ 37-я СЕССИЯ

Монреаль, 28 сентября – 8 октября 2010 года

## ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

### Доклад



*Утверждено Экономической комиссией Ассамблеи  
и опубликовано с санкции Генерального секретаря*

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках  
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.  
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по продаже и книготорговых фирм размещены на вебсайте ИКАО [www.icao.int](http://www.icao.int)

**Doc 10008. Доклад Экономической комиссии**

Номер заказа: 10008

ISBN 978-92-9249-248-9

© ИКАО 2013

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в какой форме и никакими средствами без предварительного письменного разрешения Международной организации гражданской авиации.

**37-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ**  
**МОНРЕАЛЬ, 28 СЕНТЯБРЯ – 8 ОКТЯБРЯ 2010 ГОДА**

**ДОКЛАД ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ**

**СОДЕРЖАНИЕ**

	<b>Страница</b>
<b>Общие положения .....</b>	<b>1</b>
<b>Повестка дня и организация работы.....</b>	<b>1</b>
<b>Доклад по пунктам повестки дня</b>	
Пункт 47 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2007, 2008 и 2009 годы .....	2
Пункт 48 повестки дня: Бюджеты на 2011, 2012 и 2013 годы .....	2
Пункт 49 повестки дня: Либерализация международных воздушных сообщений.....	3
Пункт 50 повестки дня: Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания .....	6
Пункт 51 повестки дня: Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта.....	8
Пункт 52 повестки дня: Упрощение формальностей.....	30
Пункт 53 повестки дня: Экономический анализ .....	32
Пункт 54 повестки дня: Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией.....	34
<b>Список резолюций</b>	
51/1. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта .....	9
(Присвоен новый номер А37-20)	



## **ДОКЛАД ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ АССАМБЛЕЕ**

### **Основной вопрос**

1. В период с 28 сентября по 8 октября 2010 года Экономическая комиссия провела четыре заседания.
2. На 2-м пленарном заседании Ассамблеи председателем Экономической комиссии была избрана г-жа Сильвия Герер (Австрия). На своем 1-м заседании Комиссия избрала г-на Сауда Али Реда Хашема (Саудовская Аравия) и г-жу Валери Браун (Барбадос) соответственно первым и вторым заместителями председателя.
3. На одном или более заседаниях Комиссии присутствовали представители от 171 Договаривающихся государства и 33 наблюдателей.
4. Секретарем Комиссии была директор Авиатранспортного управления г-жа Ф. Одутола. Функции заместителей секретаря выполняли г-жа Н. Тейсье и г-н Я. Ц. Ван, сотрудники Секции экономического анализа и политики Авиатранспортного управления (АТУ). Обязанности помощника секретаря выполняли сотрудники АТУ, а именно г-жа М. Булос, г-н Дж. де ля Камара, г-жа К. Фишер, г-н О. Назаров, г-жа Дж. Резяк, г-н М. Сичилиано и г-н Дж. Такер, а г-н Т. Хасегава выполнял обязанности сотрудника по координации.

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

5. Были рассмотрены пункты 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53 и 54 повестки дня, переданные Комиссии пленарным заседанием:

Пункт 47. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2007, 2008 и 2009 годы

Пункт 48. Бюджеты на 2011, 2012 и 2013 годы

Пункт 49. Либерализация международных воздушных сообщений

Пункт 50. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания

Пункт 51. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

Пункт 52. Упрощение формальностей

Пункт 53. Экономический анализ

Пункт 54. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией

Документы, рассмотренные Комиссией, размещены на веб-сайте ИКАО: <http://www.icao.int/Meetings/AMC/Assembly37/> по пунктам повестки дня. Комиссия выполняла свою работу, заседавая в полном составе. Информация о действиях, предпринятых Комиссией по каждому пункту повестки дня, приводится отдельно в нижеследующих пунктах.

**Пункт 47 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2007, 2008 и 2009 годы**

47.1 На своем 1-м заседании Экономическая комиссия рассмотрела соответствующие разделы годовых докладов Совета за 2007, 2008 и 2009 годы и дополнение за первые шесть месяцев 2010 года.

47.2 Комиссия приняла к сведению главы годовых докладов, относящиеся к ее работе. Упомянутые главы включают главу "Мир воздушного транспорта", которая касается основных тенденций и событий в мировой экономике, экономического регулирования, авиакомпаний, аэропортов и аэронавигационных служб; раздел в главе "Авиационная безопасность", который относится к упрощению формальностей; и раздел в главе "Эффективность", который относится к либерализации регулирования воздушного транспорта и эффективности инфраструктуры. В главах "Авиационная безопасность" и "Эффективность" кратко излагаются основная деятельность и достижения, которым уделялось особое внимание в каждом году.

47.3 Комиссия также отметила, что деятельность ИКАО в области воздушного транспорта включала постоянную работу по политике в области экономики, по управлению инфраструктурой, статистике, прогнозированию, экономическому анализу, совместному финансированию, упрощению формальностей и управлению Директорией открытых ключей (ДОК). Деятельность в области воздушного транспорта также включает вопросы, рассматриваемые Исполнительным комитетом, в частности, относящиеся к авиационной безопасности и охране окружающей среды, а также предоставление поддержки Международному механизму финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП).

**Пункт 48 повестки дня. Бюджеты на 2011, 2012 и 2013 годы**

48.1 На своем 1-м заседании Экономическая комиссия рассмотрела соответствующие разделы бюджета по программам на 2011–2013 гг.

48.2 Комиссия отметила, что настоящий бюджет ориентирован на конкретные результаты. Прямое отношение к работе Комиссии имеют программа 21 "Упрощение формальностей" и программа 23 "Машиночитываемые проездные документы (МСПД) и управление процессами идентификации", причем обе относятся к стратегической цели В "Авиационная безопасность"; программа 32 "Деятельность, связанная с генерированием доходов (самофинансирование)"; программа 33 "Повышение транспарентности в авиационной политике"; программа 34 "Статистика"; программа 35 "Устойчивое развитие воздушного транспорта" и программа 36 "Экономическая эффективность аэропорта (ANS)", причем все они относятся к стратегической цели С "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта". Комиссии напомнили, что в ходе дискуссии могут затрагиваться и другие программы, относящиеся к стратегическим целям В и С.

48.3 В отношении стратегической цели В Комиссия отметила, что в связи с ограничениями по бюджету Регулярной программы мероприятия и продукты Организации, связанные с МСПД, будут отнесены к сфере деятельности по генерированию доходов и осуществляться на основе возмещения затрат.



48.4 В отношении стратегической цели С Комиссия отметила наличие ограничений по ресурсам для программ 33–36 (т. е. по тематике устойчивого развития воздушного транспорта) как следствие изменения приоритетов Организации. Было решено, что уровень ресурсов, выделяемых на деятельность в области статистики, прогнозирования и экономического анализа, обуславливает необходимость принятия мер по возмещению затрат и генерированию доходов.

#### **Пункт 49 повестки дня. Либерализация международных воздушных сообщений**

49.1 Комиссия рассмотрела этот пункт повестки дня в рамках следующих двух вопросов: доклад Совета и будущая работа и прочие вопросы регулирования.

#### **Доклад Совета и будущая работа**

49.2 В документе WP/5 Совет представил Ассамблее доклад о значительной работе, проведенной ИКАО после последней сессии Ассамблеи в рамках ее программы экономической политики, и сделал краткий обзор значительных событий, имевших место в отрасли и сфере регулирования в экономической области и области либерализации международного воздушного транспорта. Кроме того, в документе определены проблемы, стоящие перед ИКАО в этой области, и представлен план действий Организации на следующее трехлетие. План включает, помимо прочего, сотрудничество с государствами, международными организациями и другими авиационными заинтересованными сторонами с целью решения проблем, представляющих общий интерес, рассмотрение вопроса о созыве всемирной авиатранспортной конференции, предоставление на постоянной основе механизма проведения совещаний в виде конференций ИКАО по проведению переговоров в области воздушных сообщений (ICAN), а также оказание помощи государствам в вопросах регулирования воздушного транспорта. Ассамблее предлагается одобрить указанный план.

49.3 В документе WP/242 53 африканских государства – члена Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) представили доклад о своих усилиях и достижениях в области либерализации услуг международного воздушного транспорта в Африке. В документе также содержится позиция стран Африки в отношении глобальной либерализации и рассматриваются определенные преграды, которые могут поставить развивающиеся страны в весьма невыгодное положение. В связи с этим африканские государства настоятельно рекомендовали государствам и региональным блокам воздерживаться от принятия односторонних мер, которые могли бы негативно повлиять на международный воздушный транспорт, и поддержали ИКАО в качестве единственного, принимающего окончательное решение органа по всем вопросам воздушного транспорта, включая либерализацию. Они призвали Совет оказать африканским государствам надлежащую помощь в выполнении Ямусукрского решения и предложили ИКАО разработать рекомендации по либерализации в целях достижения единообразия во всем мире, включая рекомендации, относящиеся к механизмам разрешения споров.

49.4 В документе WP/190 Соединенные Штаты Америки выразили мнение относительно того, что ИКАО следует по-прежнему способствовать рассмотрению вариантов упрощения доступа авиакомпаний к международным рынкам капитала в качестве увеличения вклада международного воздушного транспорта в развитие торговли, туризма, создание рабочих мест и в экономический рост. В нем содержится проект конвенции, касающейся многостороннего документа по данному вопросу, с помощью которого члены ИКАО, если они того пожелают, могут принять на себя взаимные обязательства устранять препятствия для трансграничных

инвестиций путем заверения не прибегать к оговорке о национальной принадлежности. Соединенные Штаты Америки предложили Совету включить в программу работы Организации пункт "Упрощение доступа авиакомпаний к международным рынкам капитала" и рассмотреть вопрос о разработке юридически обязательного многостороннего соглашения или документа, который будет открыт для присоединения государствами.

49.5 В документе WP/303 Венесуэла изложила цели Чикагской Конвенции, определяющие концептуальный и правовой фундамент, на котором ИКАО продолжает строить свою деятельность, чтобы сохранить лидирующую роль в области воздушного транспорта, и, в частности, предоставляет инструктивный материал по регулированию политики в области воздушного транспорта. В нем обращается внимание на то, что ИКАО необходимо предоставить государствам необходимые средства для последовательного проведения либерализации международных воздушных перевозок и постепенного перехода от системы двусторонних переговоров к системе многосторонних переговоров, отвечающей интересам государств. Венесуэла поддержала деятельность ИКАО в области воздушного транспорта и предложила созвать международную авиатранспортную конференцию ИКАО.

49.6 В документе WP/129 Всемирная туристская организация (ЮНВТО) обратила внимание на необходимость способствования либерализации регулирования международного воздушного транспорта, в особенности в отношении правил владения и контроля применительно к авиаперевозчику. По ее мнению, ИКАО может играть определенную роль для необходимого стимулирования либерализации, и она предложила ряд возможных подходов, включая использование механизма ICAN для содействия плюрилатеральной или многосторонней либерализации. ЮНВТО считает весьма полезным проведение всемирной авиатранспортной конференции ИКАО, посвященной реализации рекомендаций ИКАО в отношении политики в области либерализации, и в особенности назначения воздушных перевозчиков вне рамок национального или регионального владения и контроля.

49.7 В информационном документе WP/172 Индия изложила предпринятые в последние годы инициативы в отношении улучшения воздушных сообщений на различных международных направлениях за счет применения либеральной политики в двусторонних переговорах о воздушных сообщениях, ослабляющей требования, предъявляемые к перевозкам туристов на чартерных рейсах и дерегулированию правового режима представления и утверждения тарифов.

49.8 В информационном документе WP/211 Южная Африка представила информацию о достигнутом прогрессе в части либерализации воздушных сообщений, выразив поддержку общеафриканской позиции по либерализации и выполнению Ямусукрского решения. В нем африканским государствам рекомендуется укреплять региональные экономические комиссии, с тем чтобы создать единый африканский авиационный рынок. В нем также настоятельно рекомендуется либерализовать воздушные сообщения за счет регионального сотрудничества и играть ведущую роль в развитии авиационной отрасли.

49.9 В информационном документе WP/261 22 государства Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) представили информацию о достигнутом прогрессе в области либерализации воздушного транспорта в латиноамериканском регионе в рамках ЛАКГА, включая проделанную работу по подготовке регионального многостороннего соглашения об "открытом небе" в соответствии с многосторонним типовым соглашением ИКАО о воздушных сообщениях.

49.10 При рассмотрении доклада Совета в документе WP/5 Комиссия выразила удовлетворение работой, проделанной ИКАО после предыдущей сессии Ассамблеи. Рассматривая тенденции и события, Комиссия отметила, что в области либерализации государствами достигнут значительный прогресс и что многие государства использовали политику и инструктивные материалы, разработанные ИКАО, например типовые соглашения о воздушном сообщении. Однако, по мнению некоторых делегаций, многие проблемы еще предстоит решить и ИКАО необходимо продолжить и активизировать свою работу в соответствующих областях.

49.11 В отношении будущей работы Организации была высказана решительная поддержка ведущей роли ИКАО, которую она и впредь должна играть в области либерализации в соответствии с мандатом резолюции А36-15 Ассамблеи. Была также выражена поддержка мнению о том, что либерализацию воздушного транспорта следует сделать одной из стратегических целей Организации и что ИКАО должна по-прежнему оставаться единственным глобальным органом, занимающимся вопросами воздушного транспорта.

49.12 Широкую поддержку также получил план Совета рассмотреть вопрос о созыве в течение следующего трехлетия очередной авиатранспортной конференции. Было предложено, чтобы в отличие от конференции, проведенной в 2003 году, на которой рассматривался целый комплекс вопросов, данная конференция сконцентрировала внимание в большей степени на новых или ключевых проблемах, таких как либерализация доступа к рынку и владение и контроль применительно к авиаперевозчикам. По мнению некоторых делегаций, конференция должна рассмотреть существующую ситуацию и обратить внимание на проблемы глобального значения с учетом имевших место изменений, потребностей государств и основных принципов развития международного воздушного транспорта, заложенных в Чикагской Конвенции.

49.13 Была выражена значительная поддержка предложению в документе WP/190, касающемуся того, что Совету следует включить вопрос упрощения доступа авиакомпаний к международным рынкам капитала в программу работы Организации и рассмотреть возможность разработки юридически обязательного документа по данному вопросу. Однако было высказано мнение о том, что на данном этапе было бы преждевременным разрабатывать юридически обязательный документ. Комиссия согласилась с тем, что Совету следует дополнительно рассмотреть данное предложение, а также предложение, содержащееся в документе WP/129, в контексте его рассмотрения будущей работы и созыва авиатранспортной конференции.

49.14 Была выражена определенная озабоченность относительно последствий либерализации, в особенности для развивающихся стран, учитывая неравномерность развития и конкурентоспособность их авиакомпаний. Было предложено, чтобы ИКАО и впредь предоставляла рекомендации и оказывала помощь этим государствам в процессе либерализации. Было также предложено, чтобы ИКАО рассмотрела вопрос о проведении дальнейшей работы в целях разработки дополнительных показателей, которые могут определить уровень достигнутого прогресса в области либерализации во всем мире, например, показателя свобод воздушных перевозок по странам.

49.15 Завершая дискуссию, Комиссия одобрила будущую работу Организации в этой области и попросила Совет уделить должное внимание выдвинутым предложениям и высказанным мнениям относительно реализации его программы работы. Комиссия приняла к сведению информацию, содержащуюся в документах WP/172, 211 и 261.

### **Прочие вопросы регулирования**

49.16 В документе WP/151 Бразилия обратила внимание на проблему ценовой прозрачности, когда авиакомпании применяют различную практику в части указания своих авиатарифов, дополнительных сборов и налогов. По ее мнению, такая практика может создать диспропорции, которые отрицательно сказываются на благосостоянии потребителя и экономической эффективности. Для решения этой проблемы Бразилия приняла нормативное положение и предлагает другим государствам принять аналогичные нормативные положения.

49.17 В ходе имевшей место дискуссии по данному документу в целом было выражено согласие с важностью обеспечения прозрачности и с необходимостью в интересах пассажиров улучшения положения дел в этом вопросе, включая практику ценообразования авиакомпаний. В соответствии с этим было предложено, чтобы ИКАО оказывала помощь государствам в содействии обеспечению прозрачности. Комиссия согласилась с тем, что Совету следует рассмотреть этот вопрос в своей будущей работе, отметив, что в Европейском союзе и Соединенных Штатах Америки существуют нормы, аналогичные применяемым в Бразилии.

### **Пункт 50 повестки дня. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания**

50.1 На своем 1-м заседании Экономическая комиссия рассмотрела экономические и организационные аспекты аэропортов и аэронавигационного обслуживания на основе доклада Совета (WP/6). Кроме того, один рабочий документ был представлен Международной федерацией работников транспорта (МФТ) (WP/260) и один информационный документ Индией (WP/171).

50.2 В документе WP/6 был представлен доклад Совета о той серьезной работе, которая проделана ИКАО после предыдущей сессии Ассамблеи, по оказанию государствам помощи в обеспечении эффективной и рентабельной эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб. В нем также приведен краткий обзор имевших место событий, связанных с экономическими аспектами деятельности аэропортов и аэронавигационных служб, и представлен план действий Организации на следующий трехлетний период.

50.3 Наиболее важным событием в период после 36-й сессии Ассамблеи стала Конференция по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS), проведенная в сентябре 2008 года. На Конференции было принято 15 рекомендаций, 10 из которых направлены на усиление положений *Политики ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Дос 9082). Рекомендации Конференции были одобрены Советом 17 ноября 2008 года (С-DEC 185/11), а пересмотренный документ Дос 9082 был опубликован в январе 2009 года в виде 8-го издания. Государствам-членам 30 января 2009 года было направлено письмо государствам SD 38/1-09/02 с информацией о результатах этой Конференции.

50.4 На основе рекомендаций Конференции Секретариат в настоящее время занимается обновлением соответствующих инструктивных материалов ИКАО (а именно, *Руководство по экономике аэропортов* (Дос 9562), *Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Дос 9161)), и в этой работе ей оказывает помощь Группа экспертов по экономике аэропортов (АЕР) и Группа экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (ANSEP).

50.5 Совет также представил краткий обзор нормативных и отраслевых тенденций и изменений в области управления аэропортами и предприятиями, предоставляющими аэронавигационное обслуживание, в котором определены некоторые ключевые вопросы.

50.6 Основываясь на рекомендациях Конференции и результатах оценки ключевых вопросов, а также исходя из стратегических целей и бизнес-плана Организации, Совет представил план действий Организации на следующий трехлетний период в области экономических аспектов управления инфраструктурой. Этот план включает следующие элементы: взаимодействие ИКАО с государствами-членами, отраслью, заинтересованными международными организациями и другими партнерами по вопросам, представляющим общий интерес в области экономики аэропортов и аэронавигационного обслуживания; расширение применения и продвижение политики сборов; завершение пересмотра документа Doc 9082 и двух руководств по экономике; проведение региональных практикумов по вопросам об основах возмещения расходов, обучения персонала и практике аэропортовых сборов на коммерческой основе; разработка нового руководства по вновь возникающим вопросам; мониторинг финансового положения аэропортов и аэронавигационных служб и соответствующие последствия для сборов; и разработка онлайн-базы данных для документа ИКАО *"Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб"* (Doc 7100).

50.7 В своем документе WP/260 Международная федерация работников транспорта (МФТ) предлагает, чтобы в процесс консультаций включались представители рабочих и служащих и чтобы это было отражено в документе Doc 9082. МФТ также представила свои замечания по политике ИКАО в отношении аэропортовых сборов, содержащейся в документе Doc 9082 и предложила пересмотреть действующую формулу начисления сборов за аэронавигационное обслуживание (ANS). В ее документе выражено мнение о том, что хотя авиакомпании должны компенсировать часть расходов за предоставление ANS, тем не менее необходимо признать, что главную роль в этом должно играть государство (т. е. эта система должна финансироваться не только пользователями, но также и государством) и что из-за недостаточной поддержки со стороны общественности и необходимости сокращать персонал могут появиться неблагоприятные последствия для достижения таких целей деятельности, как обеспечение безопасности, эффективности и регулярности полетов. В нем также предлагается создавать резервные фонды для поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО), что потребует внести некоторые изменения в принципы политики ИКАО, изложенные в документе Doc 9082.

50.8 В своем информационном документе (WP/171) Индия представляет информацию о том, какие шаги были предприняты ее правительством по созданию нормативного органа экономического регулирования аэропортов (полномочный орган по экономическому регулированию аэропортов (AERA)) и определению его полномочий, функций и *modus operandi*.

50.9 В ходе рассмотрения доклада Совета Комиссия выразила свое удовлетворение работой, проделанной ИКАО в период после предыдущей сессии Ассамблеи. Комиссия также выразила свою решительную поддержку будущей работе по экономическим аспектам аэропортов и аэронавигационного обслуживания, которая предложена Совету. Работа, проводимая в настоящее время ИКАО в сотрудничестве с отраслью, в частности касающаяся расширения применения политики ИКАО в отношении сборов, была принята к сведению, и было согласовано, что любые изменения или обновление документа Doc 9082 должны соответствовать рекомендациям Конференции, и их вначале должны рассматриваться АЕР и ANSEP. Кроме того, Комиссия согласилась с тем, что следует провести изучение экономически нерентабельных аэропортов и разработать руководство по финансированию надзорных функций. Эта работа должна проводиться с помощью двух групп экспертов по экономике. Было отмечено, что для

мониторинга финансового положения аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания можно использовать существующие в ИКАО механизмы сбора данных.

50.10 Комиссия приняла к сведению мнение МФТ и предложила отразить в действующей политике ИКАО по взиманию сборов, с учетом веса воздушных судов и расстояния полета, рекомендаций Конференции и обеспечить достаточную гибкость ее применения. Что касается просьбы МФТ о том, чтобы включать представителей рабочих и служащих в процесс консультаций и отразить это в документе Doc 9082, то Комиссия подчеркнула, что любой пересмотр политики и инструктивного материала должен соответствовать рекомендациям Конференции, и поэтому не одобрила предложение МФТ.

50.11 Комиссия приняла к сведению информацию, содержащуюся в документе WP/171.

### **Пункт 51 повестки дня. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта**

51.1 На своем 2-м заседании Экономическая комиссия рассмотрела вопрос о Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта на основе документа WP/20, в котором содержится проект резолюции для принятия Ассамблеей (резолюция 51/1).

51.2 Комиссия отметила, что проект резолюции, содержащийся в добавлении к документу WP/20, был разработан в соответствии с резолюцией A36-15, которая поручает Совету ИКАО регулярно пересматривать Сводное заявление и по мере необходимости информировать Ассамблею о целесообразности внесения в него изменений. В соответствии с этим поручением было проведено существенное рассмотрение резолюции A36-15, а в добавлении к документу WP/20 представлен пересмотренный вариант резолюции.

51.3 Комиссия также отметила, что предлагаемые изменения обусловлены процессом регулирования и либерализации в сфере воздушного транспорта, деятельностью, осуществляемой в рамках реализации программ в области статистики, прогнозирования и экономического анализа, последними событиями и деятельностью ИКАО в области упрощения формальностей и проездных документов, а также результатами Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS, 2008).

51.4 Рассмотрев резолюцию с внесенными в нее очень незначительными изменениями, Комиссия согласилась рекомендовать пленарному заседанию принять следующую резолюцию, которая заменит резолюцию A36-15.

## РЕЗОЛЮЦИЯ, ПОДГОТОВЛЕННАЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИЕЙ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ АССАМБЛЕЕЙ

### Резолюция 51/1\*. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

#### Введение

*Ассамблея,*

*принимая во внимание, что Конвенция о международной гражданской авиации устанавливает основные принципы, которым должны следовать правительства для обеспечения того, чтобы международные воздушные сообщения могли развиваться упорядоченным, регулярным, эффективным и экономичным, согласованным и устойчивым образом, и поэтому одной из задач ИКАО является поддержка принципов и мер, содействующих осуществлению международных воздушных сообщений на основе равных возможностей, эффективности и экономичности, взаимного уважения прав государств, а также с учетом общих интересов,*

*принимая во внимание, что воздушный транспорт является одним из важных факторов обеспечения устойчивого экономического развития как на национальном, так и на международном уровнях,*

*принимая во внимание, что странам, особенно развивающимся, становится все труднее изыскивать необходимые ресурсы для оптимального использования возможностей и решения задач, связанных с развитием воздушного транспорта, и своевременно реагировать на вызовы, обусловленные спросом на воздушный транспорт,*

*принимая во внимание, что Организация готовит на постоянной основе для Договаривающихся государств инструктивный материал, исследования и статистическую информацию о развитии воздушного транспорта, которые должны быть актуальными, целенаправленными и злободневными и доводиться до сведения Договаривающихся государств с помощью наиболее эффективных средств,*

*принимая во внимание, что Договаривающиеся государства должны представлять точные и фактические статистические данные и другие сведения, с тем чтобы Организация могла готовить такой инструктивный материал,*

*принимая во внимание, что Организация переходит к целевому управлению, уделяя при этом все больше внимания внедрению Стандартов, чем их разработке,*

*принимая во внимание, что разрабатываемый Организацией инструктивный материал и действия Организации по реализации своих стратегических целей должны оказывать содействие Договаривающимся государствам в разработке политики и практики, способствующих процессам глобализации, коммерциализации и либерализации международного воздушного транспорта,*

---

\* Присвоен новый номер А37-20.

*принимая во внимание* важность участия Договаривающихся государств в работе Организации в области воздушного транспорта,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции добавления, которые перечислены ниже, представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта, обновленное по состоянию на день закрытия 37-й сессии Ассамблеи:

Добавление А. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта.

Добавление В. Статистика.

Добавление С. Прогнозирование, планирование и экономический анализ.

Добавление D. Упрощение формальностей.

Добавление Е. Налогообложение.

Добавление F. Аэропортовое и аэронавигационное обслуживание.

Добавление G. Экономика авиаперевозчиков.

Добавление H. Авиапочта;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам учитывать эту политику и то, что она постоянно уточняется Советом в документах, указанных в настоящем сводном заявлении, и Генеральным секретарем в руководствах и циркулярах;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам прилагать все усилия для выполнения своих обязательств, вытекающих из Конвенции и резолюций Ассамблеи, поддерживать работу Организации в области воздушного транспорта и, в частности, представлять самым оперативным образом наиболее полную статистическую и другую информацию, запрашиваемую Организацией для ее исследований в области воздушного транспорта;

4. *предлагает* Совету придавать особое значение проблеме финансирования развития людских и технических ресурсов, необходимых для обеспечения наибольшего возможного вклада воздушного транспорта в обеспечение экономического и социального благополучия развивающихся стран;

5. *предлагает* Совету консультироваться с квалифицированными представителями Договаривающихся государств, когда, по его мнению, это будет содействовать продвижению его работы над любым вопросом в области воздушного транспорта, используя для этого наиболее подходящие средства, включая создание групп таких квалифицированных экспертов, подотчетных Авиатранспортному комитету, или исследовательских групп Секретариата, а также работу по переписке или проведение совещаний;

6. *предлагает* Совету созывать конференции или специализированные совещания, в которых могли бы участвовать все Договаривающиеся государства, в качестве основного средства достижения прогресса в решении вопросов всемирного значения в области воздушного транспорта



в тех случаях, когда такие совещания оправданы с точки зрения количества и важности вопросов, подлежащих рассмотрению, и когда имеется возможность предпринятия конструктивных действий по ним;

7. *предлагает* Совету обеспечить проведение практикумов, семинаров и прочих подобных совещаний, которые могут потребоваться для ознакомления Договаривающихся государств с политикой ИКАО в области воздушного транспорта и соответствующим инструктивным материалом;

8. *предлагает* Совету регулярно пересматривать сводное заявление о политике ИКАО в области воздушного транспорта и по мере необходимости информировать Ассамблею о целесообразности внесения изменений в заявление;

9. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию 36-15.

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### Экономическое регулирование международного воздушного транспорта

#### Раздел I. Соглашения и договоренности

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что зафиксированные в Конвенции основополагающие принципы суверенитета, справедливых и равных возможностей, отказа от дискриминации, взаимозависимости, гармонизации и сотрудничества хорошо зарекомендовали себя и по-прежнему являются фундаментом дальнейшего развития международного воздушного транспорта,

*принимая во внимание*, что обеспечение в максимально возможной степени многосторонних подходов к вопросам коммерческих прав по-прежнему остается одной из целей Организации,

*принимая во внимание*, что в рамках Конвенции Договаривающиеся государства имеют различные цели и политику в области регулирования, но исходят из единой основной задачи обеспечения постоянного и устойчивого участия в деятельности международной авиатранспортной системы,

*принимая во внимание*, что одна из целей Конвенции заключается в том, чтобы международные воздушные сообщения осуществлялись надежно и экономично, и в этой связи Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС) содействует достижению этой цели Договаривающимися государствами, которые уже являются участниками этого соглашения,

*принимая во внимание*, что Ассамблея неоднократно подчеркивала обязательство каждого Договаривающегося государства соблюдать положения статьи 83 Конвенции, регистрируя в Совете в кратчайшие сроки все договоренности, касающиеся международной гражданской авиации, в соответствии с *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоренностей*,

*принимая во внимание*, что необоснованные задержки и невыполнение требований, касающихся регистрации авиационных соглашений и договоренностей, нежелательны для точности и полноты нормативной информации, а также для улучшения транспарентности,

*принимая во внимание*, что установление международных пассажирских и грузовых авиатарифов, которые способствовали бы успешному развитию воздушных перевозок, должно быть справедливым и транспарентным,

*принимая во внимание*, что при разработке политики и регулировании международного воздушного транспорта необходимо уделять должное внимание интересам потребителей,

*принимая во внимание*, что существует необходимость адаптации к меняющимся условиям регулирования и эксплуатации в области воздушного транспорта и что Организация соответственно разрабатывает руководящие принципы регулирования международного воздушного транспорта, включая типовые статьи и типовые соглашения о воздушном сообщении, которые государства могут использовать в двусторонних или региональных соглашениях,

*отмечая*, что Организация разработала и представила государствам инновационное средство проведения деловых встреч, такое как Конференция ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN), которое способствует проведению переговоров и консультаций о воздушных сообщениях и повышению их эффективности,

1. *вновь подтверждает* первоочередную роль ИКАО в разработке положений, касающихся политики в области регулирования международного воздушного транспорта, и, по необходимости, в поддержке и содействии либерализации;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, которые еще не стали участниками Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС), в срочном порядке рассмотреть вопрос о присоединении к нему;

3. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам регистрировать соглашения и договоренности о сотрудничестве в области международной гражданской авиации в ИКАО в соответствии с положениями статьи 83 Конвенции и *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоренностей*;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам полностью информировать Совет о серьезных проблемах, возникающих при применении соглашений или договоренностей о воздушном сообщении, а также о любых результатах в деле создания многосторонних механизмов обмена коммерческими правами;

5. *поощряет* Договаривающиеся государства воспользоваться с выгодой для себя таким средством, как Конференция ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях;

6. *предлагает* Совету продолжать сотрудничество с региональными и субрегиональными органами по изучению и разработке методов сотрудничества, в том числе либерализованных договоренностей, и анализировать результаты принятия таких мер для определения того, могут ли аналогичные или другие меры быть со временем рекомендованы государствам для применения на более широкой основе;

7. *предлагает* Совету продолжить сравнительный анализ политики и практики Договаривающихся государств и авиакомпаний в отношении коммерческих прав и рассмотрение положений соглашений о воздушных сообщениях и информировать все Договаривающиеся государства о любых новых событиях в международном сотрудничестве в отношении коммерческих прав, включая либерализованные договоренности;

8. *порукает* Совету постоянно рассматривать механизм выработки принципиальных установок Организации по регулированию международного воздушного транспорта и по мере необходимости пересматривать или обновлять его;

9. *предлагает* Совету периодически пересматривать правила регистрации авиационных соглашений и договоренностей с целью упрощения процесса их регистрации;

10. *просит* Генерального секретаря напоминать Договаривающимся государствам о важности незамедлительной регистрации авиационных соглашений и договоренностей и оказывать такое содействие Договаривающимся государствам, какое им может потребоваться при регистрации авиационных соглашений и договоренностей в Совете;

11. *просит* Президента Совета и Генерального секретаря содействовать универсальному присоединению и выполнению Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС) и настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам информировать Секретариат о своих намерениях относительно присоединения к этому соглашению.

## **Раздел II. Сотрудничество в рамках механизмов регулирования**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что определенные экономические, финансовые и эксплуатационные ограничения, вводимые в одностороннем порядке на национальном уровне, подрывают стабильность международного воздушного транспорта, приводят к возникновению недобросовестной и дискриминационной практики и могут быть несовместимыми с основными принципами Конвенции и упорядоченным и гармоничным развитием международного воздушного транспорта,

*принимая во внимание,* что обеспечение регулярных и надежных воздушных сообщений имеет огромное значение для становления экономики государств, особенно развивающихся, в том числе зависящих от туризма,

*принимая во внимание,* что жесткое применение требования о преимущественном владении и эффективном контроле в качестве критерия при решении вопроса об осуществлении авиакомпанией маршрутных прав и других прав на воздушные перевозки может лишить многие государства справедливой и равной возможности выполнять международные воздушные перевозки и в полной мере пользоваться получаемыми при этом выгодами,

*принимая во внимание,* что либерализацию условий назначения авиаперевозчиков и предоставления им разрешений для доступа к рынку следует осуществлять по усмотрению и собственными темпами каждого государства постепенно, гибко и под эффективным нормативным контролем, особенно в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности,

*принимая во внимание*, что расширение или гибкое применение критериев назначения авиакомпаний и выдачи им разрешений может помочь в создании эксплуатационных условий, в которых международный воздушный транспорт будет развиваться и расти стабильным, эффективным и экономичным образом, и способствовать достижению целей участия государств в процессе либерализации без ущерба для обязательств государств по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности,

*принимая во внимание*, что претворению в жизнь целей развития, стоящих перед такими государствами, все более активно способствуют различные механизмы сотрудничества, такие как региональные экономические группы и функциональные объединения, что свидетельствует о наличии близости и общности интересов, причем в первую очередь у развивающихся государств, участвующих в таком региональном движении экономической интеграции,

*принимая во внимание*, что осуществление маршрутных и других прав на воздушные перевозки развивающегося государства, обладающего такой общностью интересов, авиакомпанией, находящейся в преимущественном владении и под эффективным контролем другого развивающегося государства или государств либо его или их граждан, имеющих ту же общность интересов, будет служить указанным интересам развивающихся государств,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам избегать принятия односторонних мер, которые могут отрицательно сказаться на упорядоченном и согласованном развитии международного воздушного транспорта, и обеспечивать, чтобы при применении национальной политики и внутреннего законодательства в отношении международного воздушного транспорта в должной мере учитывались его характерные особенности;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам признавать такие назначения и разрешать таким авиакомпаниям осуществлять маршрутные права и другие права на воздушные перевозки другого государства или государств, в особенности развивающихся государств, в рамках одной группы, на основе взаимоприемлемых условий и договоренностей, включая соглашения по воздушному транспорту, которые заключены или подлежат заключению между заинтересованными сторонами;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам признавать концепцию общности интересов в рамках региональных или субрегиональных экономических групп в качестве убедительного довода при назначении одним развивающимся государством или развивающимися государствами авиакомпании другого развивающегося государства или развивающихся государств в рамках одной региональной экономической группы, если такая авиакомпания находится в преимущественном владении и под эффективным контролем такого другого развивающегося государства или развивающихся государств или его или их граждан;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам рассматривать возможность использования альтернативных критериев назначения авиакомпаний и выдачи им разрешений, включая критерии, разработанные ИКАО, и принимать гибкий и позитивный подход, учитывающий усилия других государств по либерализации условий владения авиaperевозчиками и контроля за их деятельностью без снижения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности;

5. *просит* Договаривающиеся государства, имеющие опыт совместной эксплуатации международных воздушных линий в различных формах, на постоянной основе предоставлять

Совету полную информацию о таком сотрудничестве, с тем чтобы Организация располагала необходимыми данными, которые могли бы быть полезными для Договаривающихся государств;

6. *предлагает* Совету, при наличии таких просьб, оказывать любое возможное содействие Договаривающимся государствам, желающим присоединиться к региональным или субрегиональным экономическим группам с целью осуществления международных воздушных перевозок;

7. *предлагает* Совету оказывать помощь (по запросу) Договаривающимся государствам, которые выступают с инициативой создания механизмов совместного владения и совместного выполнения международных воздушных перевозок, как на межгосударственном уровне, так и на уровне авиакомпаний, и незамедлительно доводить до сведения государств информацию о таких механизмах сотрудничества.

### **Раздел III. Распределение услуг авиакомпаний**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что прогресс в сферах информатики и электронных технологий оказывает значительное влияние на практику коммерческой деятельности в отрасли авиакомпаний, в особенности в сфере распределения услуг,

*принимая во внимание,* что ИКАО разработала для применения государствами Кодекс поведения по регулированию использования автоматизированных систем бронирования (АСБ) и два связанных с ним типовых положения для факультативного использования государствами в их соглашениях о воздушном сообщении,

1. *предлагает* Совету следить за изменениями в сфере распределения услуг авиакомпаний и связанной с ней нормативной практике и рассылать Договаривающимся государствам информацию о заслуживающих внимание событиях;

2. *предлагает* Совету рассматривать вопрос о дальнейшей необходимости Кодекса ИКАО по АСБ и типовых положений в свете изменений в отрасли и нормативной практике.

### **Раздел IV. Торговля услугами**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в связи с вопросом о включении аспектов международного воздушного транспорта в Генеральное соглашение о торговле услугами (ГСТУ) ИКАО активно содействует пониманию всеми заинтересованными сторонами положений *Конвенции о международной гражданской авиации* и особого мандата и роли ИКАО в области международного воздушного транспорта,

1. *подтверждает* необходимость для ИКАО продолжения изучения будущих механизмов регулирования и разработки рекомендаций и предложений по решению проблем,

стоящих перед международным воздушным транспортом, и учета при этом внутренних и внешних изменений, влияющих на этот процесс;

2. *признает*, что такие механизмы должны создавать условия, при которых международный воздушный транспорт может развиваться и добиваться дальнейшего роста упорядоченным, эффективным и экономичным образом без ущерба для безопасности полетов и авиационной безопасности, обеспечивая в то же время интересы всех Договаривающихся государств и их эффективное и непрерывное участие в международной системе воздушного транспорта;

3. *подтверждает* ведущую роль ИКАО в разработке руководящих принципов политики в области регулирования международного воздушного транспорта;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства, участвующие в торговых переговорах, соглашениях и договоренностях, касающихся международного воздушного транспорта:

- a) обеспечить координацию внутри своих национальных администраций и, в частности, прямое участие в переговорах авиационных полномочных органов и авиационной отрасли;
- b) обеспечить, чтобы их представители были полностью осведомлены о положениях *Конвенции о международной гражданской авиации* и характерных особенностях международного воздушного транспорта и его регламентирующих структур, соглашений и механизмов;
- c) принимать во внимание их права и обязательства по отношению к тем государствам – членам ИКАО, которые не являются членами Всемирной торговой организации;
- d) тщательно изучить последствия любого предлагаемого включения в ГСТУ дополнительных услуг или видов деятельности воздушного транспорта, учитывая, в частности, тесную связь между аспектами экономики, окружающей среды, безопасности полетов и авиационной безопасности международного воздушного транспорта;
- e) способствовать полному пониманию роли и мандата ИКАО в разработке и рассмотреть возможность применения принципиальных установок по экономическому регулированию, в том числе по либерализации международного воздушного транспорта;
- f) регистрировать в ИКАО в соответствии со статьей 83 Конвенции копии любых освобождений и специальных обязательств в отношении международного воздушного транспорта, взятых в рамках ГСТУ;

5. *предлагает* Всемирной торговой организации, ее государствам-членам и наблюдателям учитывать должным образом:

- a) особенности регламентирующих структур и механизмов международного воздушного транспорта и либерализацию, происходящую на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях;

- b) уставную ответственность ИКАО за вопросы международного воздушного транспорта и, в частности, за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности;
  - c) существующие политику и инструктивный материал ИКАО в области экономического регулирования международного воздушного транспорта и ее продолжающуюся деятельность в этой области;
6. *предлагает* Совету:
- a) и впредь играть роль мирового лидера в содействии процессу экономической либерализации и его координации, обеспечивая при этом безопасность полетов, авиационную безопасность и охрану окружающей среды в сфере международного воздушного транспорта;
  - b) продолжать активно следить за изменениями в области торговли услугами, которые могут противоречить интересам международного воздушного транспорта, и соответствующим образом информировать Договаривающиеся государства;
  - c) способствовать обеспечению постоянной и эффективной взаимосвязи, кооперации и координации действий между ИКАО, Всемирной торговой организацией и другими межправительственными и неправительственными организациями, занимающимися вопросами торговли услугами.

## **Раздел V. Разработка рекомендаций по вопросам политики**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что правительства имеют международные обязательства и несут ответственность за экономическое регулирование международного воздушного транспорта,

*принимая во внимание,* что процессы экономической либерализации и эволюции авиатранспортной отрасли будут и впредь создавать возможности, вызовы и проблемы в области регулирования международного воздушного транспорта,

*принимая во внимание,* что Организация рассмотрела многие из вопросов регулирования и в итоге подготовила соответствующую политику и другой инструктивный материал,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам при выполнении своих функций, связанных с регулированием, учитывать разработанные ИКАО политику и инструктивный материал по экономическому регулированию международного воздушного транспорта, в том числе содержащиеся в документе Doc 9587 "*Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта*";

2. *предлагает* Совету обеспечить обновление и переработку с учетом потребностей Договаривающихся государств этих политики и инструктивного материала и разрабатывать по мере необходимости рекомендации по возникающим проблемам регулирования, представляющим общий интерес.

## ДОБАВЛЕНИЕ В

### Статистика

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что статистическая программа ИКАО создает независимую и глобальную основу для достижения целей содействия планированию и устойчивому развитию международного воздушного транспорта,

*принимая во внимание,* что каждое Договаривающееся государство берет на себя обязательство обеспечивать, чтобы его авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении, в соответствии со статьей 67 Конвенции представляли Совету необходимые статистические данные,

*принимая во внимание,* что в соответствии со статьями 54 и 55 Конвенции Совет также ввел требования в отношении статистических данных о внутренних перевозках авиакомпаний, международных аэропортах и средствах на международных маршрутах,

*принимая во внимание,* что в соответствии со статьей 21 Конвенции Совет ввел требования в отношении сбора данных о регистрации гражданских воздушных судов,

*принимая во внимание,* что Организации необходимо осуществлять сбор данных о ежегодном потреблении авиационного топлива в государствах, которые должны использоваться для решения возникающих проблем в области устойчивого развития воздушного транспорта,

*принимая во внимание,* что назначение государствами координаторов по авиационной статистике будет способствовать своевременному представлению статистической информации и данных, запрашиваемых ИКАО,

*принимая во внимание,* что Совет принял политику управления на основе целей, которая предусматривает сбор соответствующих данных и проведение анализа деятельности Организации в целом и ее структурных подразделений по реализации стратегических целей Организации,

*принимая во внимание,* что разработка объединенной статистической базы данных ИКАО для целей валидации и хранения данных предоставляет в распоряжение Договаривающихся государств и других пользователей эффективную онлайн-систему поиска статистических данных,

*принимая во внимание,* что некоторые Договаривающиеся государства по-прежнему не представляют или представляют неполные статистические данные, запрашиваемые Советом,

*принимая во внимание,* что сотрудничество среди международных организаций, занимающихся сбором и распространением авиационных статистических данных, может способствовать облегчению задачи представления статистической информации,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам назначать координаторов по авиационной статистике и прилагать все усилия, с тем чтобы представлять требуемые ИКАО статистические данные своевременно и, где это возможно, в электронной форме;



2. *предлагает* Совету с привлечением, при необходимости, национальных экспертов в соответствующих областях на регулярной основе рассматривать собираемые ИКАО статистические данные с целью более эффективного удовлетворения потребностей Организации и ее государств-членов и ввести необходимые показатели для оценки деятельности Организации по достижению ее стратегических целей в интересах повышения уровня единообразия статистических данных, полноты и своевременности представления их государствами и улучшения формы и содержания анализов;

3. *предлагает* Совету:

- a) продолжать изучать способы расширения сотрудничества с другими международными организациями, занимающимися сбором и распространением авиационных статистических данных;
- b) обеспечивать оказание персоналом Секретариата по просьбе Договаривающихся государств надлежащей помощи в деле совершенствования сбора статистических данных о гражданской авиации и представления статистической отчетности в Организацию.

## ДОБАВЛЕНИЕ С

### Прогнозирование, планирование и экономический анализ

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что независимость ИКАО в проведении исследований с целью установления тенденций и применении методов экономического анализа являются необходимой основой для содействия планированию и устойчивому развитию международного воздушного транспорта,

*принимая во внимание,* что Договаривающимся государствам требуются глобальные и региональные прогнозы в отношении будущего развития гражданской авиации для различных целей,

*принимая во внимание,* что Совет, выполняя свои постоянные функции в экономической области, должен предвидеть будущие события, которые могут потребовать действий со стороны Организации, и своевременно предпринимать такие действия,

*принимая во внимание,* что Организация должна регулярно оценивать свою деятельность на фоне своих стратегических целей, уделяя особое внимание вопросам безопасности полетов, авиационной безопасности, охраны окружающей среды и устойчивого развития воздушного транспорта,

*принимая во внимание,* что Организации требуются специальные прогнозы и экономическая поддержка для целей планирования аэропортовых и аэронавигационных систем, а также экологического мониторинга и планирования,

1. *предлагает* Совету подготавливать и обновлять по мере необходимости долгосрочные и среднесрочные прогнозы в отношении будущих тенденций развития гражданской авиации как общего, так и конкретного характера, используя, если это возможно, местные и региональные, а также глобальные данные, и представлять такие прогнозы Договаривающимся государствам и обеспечивать потребности в данных по безопасности полетов, авиационной безопасности, окружающей среде и эффективности;

2. *предлагает* Совету разработать методику и процедуры составления прогнозов, проведения анализа затрат и выгод или эффективности расходов и разработки коммерческих обоснований с учетом потребностей Организации, региональных групп аэронавигационного планирования и, при необходимости, других органов планирования систем и экологического планирования Организации;

3. *предлагает* Совету организовать сбор и подготовку материалов о современных методах прогнозирования как для целей, изложенных в пунктах 1 и 2, так и для распространения время от времени среди Договаривающихся государств в качестве руководства для составления ими собственных прогнозов, планирования и экономического анализа.

## ДОБАВЛЕНИЕ D

### Упрощение формальностей

#### Раздел I. Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Приложение 9 "Упрощение формальностей" было разработано в качестве средства, способствующего ясному пониманию Договаривающимися государствами обязательств в соответствии со статьями 22, 23 и 24 Конвенции и стандартизации процедур с целью удовлетворения юридических требований, упомянутых в статьях 10, 13, 14, 29 и 35,

*принимая во внимание,* что соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9 является важнейшим условием упрощения оформления воздушных судов, пассажиров, их багажа, грузов и почты и реагирования на вызовы в рамках процессов пограничного контроля и аэропортового обслуживания в целях поддержания эффективности эксплуатации воздушного транспорта,

*принимая во внимание* важность того, чтобы Договаривающиеся государства продолжали свои усилия по обеспечению максимальной эффективности и безопасности при осуществлении такого оформления,

*принимая во внимание,* что Конвенция о правах инвалидов и ее Факультативный протокол, которые были приняты Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций в декабре 2006 года, вступили в силу 3 мая 2008 года,

*принимая во внимание,* что разработанные Организацией технические требования к машиночитываемым проездным документам способствуют созданию систем, которые ускоряют

время прохождения пассажирами и членами экипажа международных рейсов таможенной очистки в аэропортах при одновременном укреплении программ в области соблюдения иммиграционных правил,

*принимая во внимание*, что разработка свода стандартных пиктограмм в целях содействия эффективному использованию аэровокзалов пассажирами и другими потребителями оказалась полезной и выгодной,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам уделять особое внимание активизации их усилий по выполнению Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9;

2. *просит* Совет обеспечить актуальность Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" и его соответствие современным требованиям Договаривающихся государств в отношении осуществления мер пограничного контроля груза и пассажиров, а также охраны здоровья пассажиров и экипажей и доступности воздушного транспорта для инвалидов;

3. *предлагает* Совету обеспечить соответствие положений Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" и Приложения 17 "*Безопасность*" и их взаимодополняемость;

4. *предлагает* Совету принимать меры к тому, чтобы технические требования и инструктивный материал, содержащиеся в документе "*Машиночитываемые проездные документы*" (Дос 9303), постоянно обновлялись с учетом последних технических достижений, и продолжать изучение технических возможностей совершенствования процедур оформления;

5. *предлагает* Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств документ Дос 9636 "*Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах*".

## **Раздел II. Международное сотрудничество в обеспечении сохранности и целостности паспортов**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что паспорт является основным официальным документом, удостоверяющим личность и гражданство человека и информирующим государство транзита или назначения, что его владелец может возвратиться в государство, выдавшее паспорт,

*принимая во внимание*, что международная уверенность в целостности паспорта имеет важное значение для функционирования системы международных сообщений,

*принимая во внимание*, что достоверность и действительность машиночитываемых проездных документов (МСПД) зависят от документации, используемой для установления личности, подтверждения гражданства или национальной принадлежности и оценки правомочий подателя заявления о выдаче паспорта (т. е. исходной личной документации),

*принимая во внимание*, что государства – члены Организации Объединенных Наций в Глобальной контртеррористической стратегии, принятой 8 сентября 2006 года, постановили активизировать усилия и сотрудничество на всех уровнях, где это уместно, в целях повышения

степени защиты документов, удостоверяющих личность, и проездных документов при их изготовлении и выдаче, а также в целях предотвращения и выявления их подделки или противозаконного использования,

*принимая во внимание*, что резолюция 1373, принятая Советом Безопасности Организации Объединенных Наций 28 сентября 2001 года, решила, что все государства должны предотвращать передвижение террористов или террористических групп с помощью эффективного пограничного контроля и контроля за выдачей документов, удостоверяющих личность, и проездных документов, а также с помощью мер предотвращения фальсификации, подделки или незаконного использования документов, удостоверяющих личность, и проездных документов,

*принимая во внимание* необходимость тесного сотрудничества между государствами в целях усиления противодействия мошенничеству с применением паспортов, включая фабрикацию или подделку паспортов, использование фальшивых или поддельных паспортов, использование действительных паспортов людьми, выдающими себя за других лиц, использование просроченных или аннулированных паспортов и использование паспортов, полученных обманным путем,

*принимая во внимание*, что во всем мире ширится практика использования украденных бланков паспортов теми, кто пытается въехать в страну под чужим именем,

*принимая во внимание*, что ИКАО оказывает помощь государствам по всем вопросам, относящимся к МСПД, включая планирование проектов, реализацию, просветительские мероприятия, обучение и службы системной оценки, и создала Директорию открытых ключей (ДОК) для усиления защиты МСП с биометрическими характеристиками (электронные паспорта),

1. *призывает* Договаривающиеся государства активизировать свои усилия по обеспечению сохранности и целостности исходной документации;
2. *призывает* Договаривающиеся государства активизировать свои усилия по обеспечению сохранности и целостности своих паспортов, защите своих паспортов от мошеннического использования и оказанию помощи друг другу в решении этих вопросов;
3. *призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, приступить к выдаче машиносчитываемых паспортов в соответствии с техническими требованиями части 1 документа Doc 9303;
4. *призывает* Договаривающиеся государства обеспечить окончание срока действия не считываемых машиной паспортов до 24 ноября 2015 года;
5. *призывает* все Договаривающиеся государства, нуждающиеся в помощи во введении стандартов и технических требований по МСПД, незамедлительно вступить в контакт с ИКАО;
6. *просит* Совет принять соответствующие меры к разработке инструктивного материала по исходной личной документации;
7. *просит* Совет продолжать работу по повышению эффективности контроля за мошенническим использованием паспортов посредством выполнения соответствующих SARPS Приложения 9 и разработки инструктивного материала для применения Договаривающимися

государствами в интересах обеспечения целостности и сохранности паспортов и других проездных документов;

8. *призывает* все государства, выпускающие электронные паспорта, присоединиться к системе ДОК ИКАО, а все принимающие государства – проверять цифровые подписи, связанные с этими паспортами;

9. *призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще этого не сделали, своевременно представить в соответствии с установившейся практикой сведения об утерянных и украденных паспортах в службу автоматизированного поиска Интерпола/базу данных об украденных и утерянных проездных документах.

### **Раздел III. Деятельность и сотрудничество в области упрощения формальностей на национальном и международном уровнях**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* необходимость проведения Договаривающимися государствами постоянной работы, направленной на повышение эффективности и результативности процедур таможенного контроля,

*принимая во внимание,* что создание и активная деятельность национальных комитетов по упрощению формальностей является доказавшим свою эффективность средством обеспечения необходимых улучшений,

*принимая во внимание,* что сотрудничество в области упрощения формальностей между Договаривающимися государствами и различными национальными и международными организациями, занимающимися вопросами упрощения формальностей, приносит выгоду всем заинтересованным сторонам,

*принимая во внимание,* что такое сотрудничество стало крайне необходимым с учетом количественного роста нестандартизированных систем обмена данными о пассажирах, что может отрицательно сказаться на жизнеспособности отрасли воздушного транспорта;

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам создать и использовать национальные комитеты по упрощению формальностей и проводить политику сотрудничества на региональной основе между соседними государствами;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам участвовать в региональных и субрегиональных программах упрощения формальностей других межправительственных авиационных организаций;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам принимать все необходимые меры – через национальные комитеты по упрощению формальностей или по другим соответствующим каналам – для того, чтобы:

- a) регулярно обращать внимание всех заинтересованных правительственных ведомств на необходимость:

- 1) приведения национальных правил и практики в соответствие с положениями и направленностью Приложения 9;
  - 2) выработки удовлетворительных решений повседневных проблем в области упрощения формальностей;
- b) выступать с инициативой предпринятия любых необходимых последующих действий;
4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам поощрять изучение проблем упрощения формальностей своими национальными и другими комитетами по упрощению формальностей и согласовывать выводы своих комитетов по вопросам упрощения формальностей с выводами комитетов других Договаривающихся государств, с которыми у них установлено воздушное сообщение;
5. *настоятельно рекомендует* соседним и граничащим государствам консультироваться друг с другом по общим проблемам, которые могут возникать в области упрощения формальностей, в тех случаях, когда, как представляется, такие консультации могут привести к единообразному решению этих проблем;
6. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам призывать своих эксплуатантов воздушных судов продолжать интенсивное сотрудничество со своими правительствами в отношении:
- a) определения и решения проблем упрощения формальностей;
  - b) разработки взаимных договоренностей о предотвращении незаконной перевозки наркотиков, незаконной иммиграции и других явлений, ставящих под угрозу национальные интересы;
7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам призывать международных эксплуатантов и их ассоциации участвовать в силу возможностей в электронном обмене данными для достижения максимальных уровней эффективности в обработке потоков пассажиров и груза в международных аэровокзалах;
8. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам при использовании своих систем электронного обмена данными обеспечивать соответствие их требований к данным о пассажирах Международным стандартам, принятым для этой цели соответствующими учреждениями Организации Объединенных Наций;
9. *настоятельно рекомендует* государствам и эксплуатантам в сотрудничестве с заинтересованными международными организациями прилагать все возможные усилия для ускорения обработки и очистки авиационного груза, обеспечивая при этом безопасность в международной цепи поставок.

## ДОБАВЛЕНИЕ Е

### Налогообложение

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что международный воздушный транспорт играет важную роль в развитии и расширении международной торговли и туризма и что введение налогов на воздушные суда, топливо и расходуемые технические запасы, используемые международным воздушным транспортом, налогов на доходы международных авиатранспортных предприятий, воздушные суда и другую движимую собственность, связанную с эксплуатацией воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и налогов на продажу его услуг или его использование может иметь неблагоприятные экономические и препятствующие конкуренции последствия для международной авиатранспортной деятельности,

*принимая во внимание,* что политика ИКАО, содержащаяся в документе Doc 8632 "Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта", проводит концептуальное различие между сбором и налогом, заключающееся в том, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или на основе конкретных расходов",

*принимая во внимание* глубокую обеспокоенность в связи с тем, что некоторые Договаривающиеся государства все активнее вводят налоги на определенные аспекты деятельности международного воздушного транспорта и что практика установления сборов на воздушные перевозки, которые в отдельных случаях можно классифицировать как налоги на продажу и использование услуг международного воздушного транспорта, получает все более широкое распространение,

*принимая во внимание,* что вопрос о платежах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, рассматривается в резолюции A37-18 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха. (Добавление Н. "Влияние авиации на местное качество воздуха")",

*принимая во внимание,* что резолюция, содержащаяся в документе Doc 8632 дополняет статью 24 Конвенции и направлена на признание уникального характера международной гражданской авиации и необходимости освобождения некоторых аспектов деятельности международного воздушного транспорта от налогов,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам соблюдать резолюции Совета, содержащиеся в документе Doc 8632 "Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта";

2. *предлагает* Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств основные принципы и рекомендации, содержащиеся в документе Doc 8632.

**ДОБАВЛЕНИЕ F****Аэропорты и аэронавигационное обслуживание****Раздел I. Политика установления сборов**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание, что политика ИКАО, содержащаяся в документе "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" (Дос 9082), проводит концептуальное различие между сбором и налогом, заключающееся в том, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или на основе конкретных расходов",*

*принимая во внимание, что вопрос о платежах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, и рыночных вариантах рассматривается отдельно в резолюции А37-18 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха". (Добавление Н. "Влияние авиации на местное качество воздуха") и в резолюции А37-19 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата",*

*принимая во внимание, что статья 15 Конвенции устанавливает основу для применения и предоставления информации о сборах за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание,*

*принимая во внимание, что Совету поручено вырабатывать для сведения и руководства Договаривающихся государств рекомендации в отношении принципов, в соответствии с которыми организации, предоставляющие аэропортовое и аэронавигационное обслуживание для международной гражданской авиации, могут устанавливать сборы для возмещения расходов на такое обслуживание и извлекать другие связанные с ним доходы, а также в отношении методов, используемых для получения таких доходов,*

*принимая во внимание, что Совет принял, пересмотрел по мере необходимости и опубликовал "Политику ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" (Дос 9082),*

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам обеспечить полное соблюдение положений статьи 15 Конвенции;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам определять порядок возмещения расходов на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, которое они предоставляют международной гражданской авиации или в предоставлении которого они участвуют, на основе принципов, установленных в статье 15 Конвенции и в документе "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"



(Doc 9082), независимо от организационной структуры обеспечения аэропортового и аэронавигационного обслуживания;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам обеспечивать, чтобы аэропортовые сборы и сборы за аэронавигационное обслуживание взимались только для возмещения расходов на предоставление средств и обслуживания для гражданской авиации;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам делать все возможное для выполнения статьи 15 Конвенции и опубликовывать и сообщать в Организацию данные о любых сборах, которые могут взиматься или быть разрешены для взимания Договаривающимся государством за использование воздушными судами любого другого Договаривающегося государства аэронавигационных средств и аэропортов;

5. *поощряет* Договаривающиеся государства принимать в рамках своих национальных законодательств, нормативных положений или политики, а также своих соглашений о воздушном сообщении принципы недискриминации, связи с расходами, транспарентности и консультации с пользователями, закрепленные в документе Doc 9082, с целью обеспечить их соблюдение аэропортами и поставщиками аэронавигационного обслуживания;

6. *предлагает* Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств основные принципы и рекомендации, содержащиеся в документе Doc 9082.

## **Раздел II. Экономика и управление**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что при обслуживании все возрастающего объема перевозок глобальные расходы на обеспечение аэропортового и аэронавигационного обслуживания продолжают увеличиваться,

*принимая во внимание,* что Договаривающиеся государства уделяют все больше внимания вопросам повышения эффективности и рентабельности при предоставлении аэропортового и аэронавигационного обслуживания,

*принимая во внимание* необходимость сбалансированного учета финансовых интересов сторон, представляющих аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, с одной стороны, и авиаперевозчиков и прочих пользователей, с другой стороны, причем такой учет должен основываться на расширении сотрудничества между поставщиками и пользователями,

*принимая во внимание,* что Договаривающиеся государства обращаются к Организации за консультацией и рекомендациями по вопросам справедливого возмещения затрат на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание,

*принимая во внимание,* что Договаривающиеся государства все в большей степени передают эксплуатацию аэропортов и аэронавигационных служб коммерческим и приватизированным организациям, которые, возможно, не в полной мере информированы об обязательствах государств, оговоренных в Конвенции и Приложениях к ней, и о политике и

инструктивном материале ИКАО в области экономики, и используют многонациональные средства и службы для выполнения обязательств, взятых ими по статье 28 Конвенции,

*принимая во внимание*, что Совет принял предварительные принципиальные установки в отношении распределения связанных с глобальной навигационной спутниковой системой (GNSS) расходов с целью обеспечения справедливого режима для всех пользователей,

1. *напоминает* Договаривающимся государствам, что касательно предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания они несут исключительную ответственность за обязательства, взятые ими по статье 28 Конвенции, независимо от того, какая организация или организации предоставляют аэропортовое или аэронавигационное обслуживание;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам сотрудничать в деле возмещения расходов на многонациональные аэронавигационные средства и службы и рассмотреть вопрос об использовании предварительных принципиальных установок Совета в отношении распределения связанных с GNSS расходов;

3. *предлагает* Совету продолжать разработку политики и инструктивного материала ИКАО в целях содействия повышению эффективности и рентабельности при предоставлении и эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб, включая основополагающие принципы эффективного сотрудничества между поставщиками и пользователями;

4. *порукает* Совету продолжить доработку своих принципиальных установок в отношении распределения связанных с GNSS расходов и координации технических, правовых и экономических аспектов, включая экономически эффективную интероперабельность;

5. *порукает* Совету содействовать распространению политики ИКАО в отношении сборов с пользователей и соответствующего инструктивного материала, включая организационные и управленческие рекомендации, в целях повышения осведомленности и знаний о них среди государств и функционирующих на коммерческой основе и приватизированных аэропортов и органов аэронавигационного обслуживания;

6. *предлагает* Совету следить за экономическим положением аэропортов и аэронавигационных служб и с установленной периодичностью представлять Договаривающимся государствам соответствующие доклады;

7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам принимать все меры для сведения к минимуму задержек при представлении финансовых данных, касающихся их аэропортов и аэронавигационных служб, которые необходимы Совету для подготовки указанных выше рекомендаций и докладов.

## ДОБАВЛЕНИЕ G

### Экономика авиаперевозчиков

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* постоянный интерес пользователей, включая международные организации, деятельность которых связана с туризмом, авиацией и торговлей, к уровню международных эксплуатационных расходов авиаперевозчиков и их соответствующих доходов,

*принимая во внимание,* что результаты объективно проводимых в ИКАО исследований расходов и доходов международного воздушного транспорта, а также международных пассажирских и грузовых авиатарифов широко используются Договаривающимися государствами и другими международными организациями и содействуют внедрению нейтральных подходов и созданию более справедливой системы распределения доходов,

*принимая во внимание,* что ИКАО требуются данные о доходах, расходах и эксплуатационной деятельности авиаперевозчиков для оказания помощи Совету в оценке эффективности предлагаемых мер по осуществлению стратегических целей Организации, а также для экологического планирования, проведения исследований по вопросам инвестирования и других целей,

1. *предлагает* Совету дать указание Генеральному секретарю выпускать периодически исследование по вопросу о региональных различиях в уровне эксплуатационных расходов международного воздушного транспорта с анализом возможного влияния на этот уровень различий в видах перевозок и исходных ценах, а также последствий изменения цен для авиатарифов;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам принимать необходимые меры для сведения к минимуму задержек при представлении их международными авиаперевозчиками сведений о расходах, доходах и других данных, требуемых ИКАО.

## ДОБАВЛЕНИЕ H

### Авиапочта

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Ассамблея дала указания в отношении деятельности ИКАО в области международной авиапочты,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам учитывать последствия выработки политики в области международной авиапочты, в частности на совещаниях Всемирного почтового союза (ВПС), для международной гражданской авиации;

**Пункт 52 повестки дня. Упрощение формальностей**

52.1 На своем 2-м заседании Комиссия рассмотрела ход осуществления программ по упрощению формальностей (FAL) и машиночитываемым проездным документам (МСПД) после предыдущей сессии Ассамблеи на основе доклада Совета, представленного в документе WP/72. Дополнительно государствами и наблюдателями было представлено еще шесть документов: WP/136, 253, 254, 257, 286 и 287.

52.2 В документе WP/72 описывается работа, выполненная Группой экспертов по упрощению формальностей (FALP) и ее рабочими группами в течение трехлетнего периода 2008–2010 гг. В нем также описана деятельность, осуществляемая в соответствии с программой МСПД, и отмечается постоянная потребность в оказании государствам дополнительной помощи. Документ представляет план оказания государствам-членам помощи в выполнении положений Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" и предлагает дополнительные средства, с помощью которых эти государства могут еще более повысить уровень защиты проездных документов.

52.3 Комиссия высказалась в поддержку предложений, содержащихся в указанном рабочем документе, и согласилась с тем, что:

- a) программа FAL должна повысить уровень внедрения во всем мире Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 9, касающихся программ обмена данными о пассажирах (предварительная информация о пассажирах (API) и записи регистрации пассажиров (PNR), лиц без права на въезд и депортируемых лиц, а также улучшить работу национальных и аэропортовых программ FAL;
- b) программа по МСПД должна расширить сферу своей деятельности, чтобы охватить соответствующие вопросы управления идентификацией, включая разработку инструктивного материала по исходным личным документам, и продолжать оказывать помощь государствам в решении вопросов МСПД, особенно в отношении выдачи биометрических паспортов (электронных паспортов);
- c) Секретариату следует осуществлять деятельность, указанную выше в пп. a) и b), в зависимости от наличия ресурсов, главным образом посредством проведения региональных семинаров, симпозиумов и практикумов на основе возмещения затрат, а также расширения сотрудничества с соответствующими международными организациями и выпуска тематического инструктивного материала.

52.4 Кроме того, Комиссия согласилась с тем, что Совету и государствам-членам следует продолжать осуществлять в первоочередном порядке деятельность по защите целостности паспортов. Была высказана полная поддержка роли ИКАО как глобального лидера в деле разработки стандартов на проездные документы.

52.5 В документе WP/136 Всемирная туристская организация ООН (ЮНВТО) информировала Комиссию о том, что в рамках стратегии повышения безопасности и упрощения формальностей (S.A.F.E.) эта организация изучает вопрос об электронных визах (eVisas). Система eVisa демонстрирует значительные преимущества с точки зрения как безопасности, так и

упрощения формальностей. Эта концепция уже реализована в нескольких государствах, а еще больше стран рассматривают возможность ее принятия, однако из-за отсутствия глобальных стандартов и технических требований существует опасность ее фрагментации и возникновения пробелов в системах защиты.

52.6 Комиссия поддержала предложение ЮНВТО о том, что ИКАО вместе с международными партнерами необходимо в приоритетном порядке изучить вопрос о выработке глобальных стандартов и технических требований в отношении электронных виз. Также получило поддержку мнение о том, что эту работу следует проводить в рамках партнерства государственного и частного секторов.

52.7 Малайзия представила информационный документ об осуществлении пилотного проекта "Безопасность авиагрузов" (WP/257) в рамках совместной инициативы с Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Управлением аэропортов Малайзии (KLIA) и рядом других участников, занимающихся авиагрузовыми перевозками. В мае 2010 года была начата экспериментальная стадия, целью которой является внедрение национальной программы обеспечения безопасности авиагрузов.

52.8 В информационном документе WP/254, представленном Китаем, содержится информация о прогрессе, достигнутом этим государством после 36-й сессии Ассамблеи в деле внедрения соответствующих стандартам ИКАО электронных МСПД, включая его участие в Директории открытых ключей (ДОК) ИКАО, в соответствии с относящимися к этому вопросу SARPS Приложения 9 "*Упрощение формальностей*".

52.9 Республика Корея в информационном документе WP/287 рассказала о системе ликвидации перегруженности и автоматизированной иммиграционной службе ("i-Immigration System"), созданных с целью повышения уровня упрощения формальностей для пассажиров в аэропортах. Эти системы во многом способствовали сокращению времени, требуемого для прохождения формальностей и процедур при убытии/въезде, а также обеспечению бесперебойного и стабильного функционирования международного аэропорта Инчхон.

52.10 В представленном ИАТА информационном документе WP/253 рассказывается о деятельности Рабочей группы ИАТА по упрощению пассажирских формальностей (PFWG) над созданием международной программы обработки данных о пассажирах (ITS), целью которой является сведение в единую международную программу национальных, двусторонних и многосторонних программ предварительной обработки информации о пассажирах.

52.11 В информационном документе WP/286 ИАТА описывает принятый Группой PFWG подход в вопросе гармонизации данных о пассажирах, предусматривающий использование единого или универсального набора данных о пассажирах. Стандартизация сбора и передачи данных улучшит качество информации, которую правительства получают для целей обеспечения безопасности и других правоохранительных целей.

2. *порукает* Генеральному секретарю по запросу и согласно соответствующим соглашениям о сотрудничестве между ВПС и ИКАО представлять ВПС информацию фактического характера, которой может располагать Организация.

**Пункт 53 повестки дня. Экономический анализ**

53.1 На своем 1-м заседании Комиссия на основе доклада Совета (WP/7, исправления №1, 2 и 3) рассмотрела вопрос о событиях, связанных с реализацией программ в области статистики, прогнозирования и экономического анализа. Кроме того, три рабочих документа были представлены Венесуэлой – WP/300, WP/301 и WP/302 и один информационный документ – Индией (WP/170).

53.2 В документе WP/7 Совет доложил Ассамблее об основных итогах и корректировках программ работы Организации в области статистики, прогнозирования и экономического анализа. В документе также был представлен план действий на следующий трехлетний период в этих областях. В число будущих задач входит реализация рекомендаций Десятого Специализированного совещания по статистике (STA/10), проходившего в ноябре 2009 года, а также разработка различных видов прогнозов и проведение экономических исследований. Кроме того, будет оказываться помощь группам по прогнозированию перевозок (TFG) и пересмотрены руководства по прогнозированию и статистической программе. Программой будущей работы также предусматривается проведение на основе возмещения расходов практикумов и учебных мероприятий.

53.3 В документе WP/300 Венесуэла предложила Организации разработать единый план счетов бухгалтерского учета. Такой план будет служить упорядочению и стандартизации систем бухгалтерского учета во всех авиакомпаниях авиационной отрасли. Это приведет к уменьшению степени несоответствия информации, собираемой авиационными полномочными органами, и упорядочит процесс ее представления, а также послужит источником информации для разработки необходимых финансовых показателей, используемых в процессе принятия решений.

53.4 В документе WP/301 Венесуэла предложила разработать метод определения колебания цен в авиационной отрасли и предусмотреть проведение глобальной оценки, учитывающей факторы, оказывающие влияние на деятельность отрасли, что позволит соответствующим полномочным органам разработать стратегию и своевременно принять меры по смягчению негативных последствий экономических колебаний на деятельность отрасли.

53.5 В документе WP/302 Венесуэла, подчеркивая важность поддающихся проверке статистических данных и экономических авиационных показателей для планирования и принятия решений различными авиационными органами, обратила внимание на необходимость поддержки и реализации Организацией постоянной и систематической программы подготовки персонала для государств в целях повышения качества и актуальности авиационных статистических данных, представляемых в рамках статистической программы ИКАО.

53.6 В информационном документе (WP/170) Индия представила информацию об авиационных данных, собираемых крупными организациями гражданской авиации в Индии, распространении данных, а также о новых инициативах, включая использование информационных технологий для решения задач Генерального директората гражданской авиации. Индия также проинформировала о создании Комитета экспертов по прогнозированию/планированию воздушных перевозок в целях повышения качества и надежности прогнозов и выполнения функций аналитического центра отрасли гражданской авиации.

53.7 Комиссия приняла к сведению информацию о деятельности, осуществляемой Организацией в областях статистики, прогнозирования и экономического анализа. Было отмечено, что в области прогнозирования не было случаев дублирования работ, выполнявшихся Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), поскольку составление прогнозов в целях оказания поддержки проектированию аэропортов и аэронавигационных систем и экологическому планированию, а также осуществление постоянного контроля за реализацией стратегических целей является обязательной функцией Организации. Комиссия одобрила будущие задачи, которые Организация планирует выполнить в этих областях.

53.8 Ряд государств высказали обеспокоенность по поводу применения принципа возмещения расходов к будущей деятельности в области подготовки персонала и проведения практикумов, в то время как, по мнению ряда других государств, для проведения дополнительных учебных мероприятий, предложенных в документе WP/302, потребуются дополнительные ресурсы, которых в Организации нет. Учитывая тот факт, что в течение следующего трехлетнего периода ресурсы Организации будут ограничены, особенно на деятельность в области воздушного транспорта, Комиссия не поддержала предложения, предусматривающие отказ от принципа возмещения расходов или проведение дополнительных учебных мероприятий.

53.9 Комиссия признала, что реализация будущих задач, предложенных в документах WP/300 и 301, потребует выполнения значительного объема работ и ресурсов. Более того, Комиссия отметила трудности, с которыми сталкиваются некоторые государства и организации в попытке провести аналогичные исследования, включая сбор и организацию данных и управление информацией, а также последствия реализации этих задач для Организации с точки зрения ресурсов. Соответственно, Комиссия не одобрила предложенные задачи. Комиссия приняла к сведению информацию, содержащуюся в документе WP/170.

#### **Пункт 54 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией**

54.1 Комиссия рассмотрела этот вопрос на основе двух документов: WP/312, который был подготовлен Кубой, и информационного документа Малайзии WP/215.

54.2 В документе WP/312 Куба предоставила обновленную информацию и свидетельства относительно экономической, коммерческой и финансовой блокады, объявленной ей Соединенными Штатами Америки, и влияния такой блокады на все ее экономические секторы, включая и гражданскую авиацию. Куба предлагает Ассамблее признать тот факт, что такие односторонние меры негативно влияют на развитие гражданской авиации и являются нарушением принципов и целей Чикагской конвенции. Куба также обращается с просьбой к Генеральному секретарю проинформировать Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о последствиях этих мер для гражданской авиации Кубы, и до тех пор пока эти последствия не будут ликвидированы, включать информацию о них в доклад Президента Совета, который он ежегодно представляет Совету ИКАО.

54.3 В ходе последовавшего обсуждения ряд делегаций выступили с поддержкой позиции Кубы и предлагаемых в этом документе действий. С их точки зрения установленное США эмбарго в отношении некоторых государств оказывает отрицательное влияние на гражданскую авиацию этих стран, в особенности на экономическое развитие воздушного транспорта. Такие односторонние меры влияют на их участие в деятельности международного

воздушного транспорта и влекут за собой дополнительные расходы на выполнение указанных в Чикагской конвенции обязательств в области безопасности полетов, поскольку им отказывают в получении воздушных судов, запасных частей, авиационного оборудования, а также в оказании технической помощи. Признавая, что этот вопрос имеет политический характер, эти государства считали, что он оказывает также и экономическое влияние на гражданскую авиацию. По их мнению, этот вопрос не является лишь вопросом двустороннего характера, он также может иметь более серьезные последствия для третьих сторон. Они считали, что ИКАО представляет собой надлежащий форум для изучения этого вопроса, поскольку предметом спора являются положения Чикагской конвенции. Отметив, что в процессе решения этого вопроса в ИКАО не было достигнуто прогресса, они призвали Ассамблею и Совет к более эффективным действиям для решения этого вопроса.

54.4 Соединенные Штаты Америки выразили точку зрения относительно того, что данный вопрос является политическим вопросом двустороннего характера, который представляется неприемлемым для вынесения на обсуждение на этом занятом техническими вопросами форуме. США предложили передать этот вопрос Президенту Совета. Одна делегация выразила мнение, что этот вопрос не относится к компетенции Экономической комиссии, и с учетом политического характера этого вопроса его следует рассматривать Совету.

54.5 Комиссия приняла к сведению содержащуюся в документе WP/312 информацию и признала сложный, деликатный и щекотливый характер этого вопроса, по которому каждая сторона убедительно отстаивала свою точку зрения, но отметила, что Экономическая комиссия решит этот вопрос не может. Поэтому было принято решение о том, что председатель Комиссии передаст этот вопрос, включая мнение членов Комиссии, а также озабоченность Кубы и других делегаций относительно отсутствия прогресса в решении этой проблемы, Президенту Совета, который был посредником в рассмотрении данного вопроса в предыдущих случаях.

54.6 В информационном документе WP/215 Малайзия разъяснила, почему необходимо и выгодно ввести управляемую авиационными полномочными органами государственную систему авиационного планирования, которая, как считается, поможет устранить нерациональное использование ресурсов и достичь экономической эффективности в процессе деятельности авиационного сектора. Комиссия приняла к сведению содержащуюся в документе информацию.





ISBN 978-92-9249-248-9



9 7 8 9 2 9 2 4 9 2 4 8 9