

АССАМБЛЕЯ 35-я сессия

Монреаль, 28 сентября – 8 октября 2004 года

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Доклад



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

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках. Всю корреспонденцию, за исключением заказов и подписки, следует направлять в адрес Генерального секретаря ИКАО.

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Заказы с оплатой кредитными карточками ("Виза", "Мастеркард" или "Америкэн экспресс") направлять в адрес Штаб-квартиры ИКАО.

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit, 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: +1 514-954-8022; Facsimile: +1 514-954-6769; Sitatex: YULCAYA; E-mail: sales@icao.int; World Wide Web: <http://www.icao.int>

Cameroon. KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjou, B.P. 4676, Douala / Telephone: +237 343 98 42; Facsimile: +237 343 89 25; E-mail: knowhow_doc@yahoo.fr

China. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Telephone: +86 137 0177 4638, Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail: glorymaster@online.sh.cn

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 2 267 4840; Facsimile: +20 2 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: icaomid@cairo.icao.int

Germany. UNO-Verlag CmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn / Telephone: +49 0 228-94 90 2-0; Facsimile: +49 0 228-94 90 2-22; E-mail: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016
Telephone: +91 11 331-5896; Facsimile: +91 11 51514284

India. Sterling Book House — SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Bombay 400001
Telephone: +91 22 2261 2521, 2265 9599; Facsimile: +91 22 2262 3551; E-mail: sbh@vsnl.com

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 3 3503-2686; Facsimile: +81 3 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O.Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 20 7622 395; Facsimile: +254 20 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: icao@icao.unon.org

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.
Teléfono: +52 55 52 50 32 11; Facsimile: +52 55 52 03 27 57; Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 1 4979780; Facsimile: +234 1 4979788; Sitatex: LOSLORK; E-mail: aviation@landovercompany.com

Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Av. Víctor Andrés Belaúnde No. 147, San Isidro, Lima (Centro Empresarial Real, Via Principal No. 102, Edificio Real 4, Floor 4)
Teléfono: +51 1 611 8686; Facsimile: +51 1 611 8689; Correo-e: mail@lima.icao.int

Russian Federation. Aviaizdat, 48, Ivan Franco Street, Moscow 121351, Telephone: +7 095 417-0405; Facsimile: +7 095 417-0254

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: icaodkr@icao.sn

Slovakia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Levoté prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Interprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21, Telephone: +421 7 4857 1111; Facsimile: +421 7 4857 2105

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Telephone: +27 11 315-0003/4; Facsimile: +27 11 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3.11, 28027 Madrid; Teléfono: +34 91 321-3148; Facsimile: +34 91 321-3157; Correo e: ssec.ventasoci@aena.es

Switzerland. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Telephone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: mvandiermen@adeco.org

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 2 537 8189; Facsimile: +66 2 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: icao_apac@bangkok.icao.int

United Kingdom. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com;
World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

11/06

Каталог изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО

Ежегодное издание с перечнем всех имеющихся в настоящее время публикаций и аудиовизуальных учебных средств. В дополнениях к Каталогу сообщается о новых публикациях, аудиовизуальных учебных средствах, поправках, дополнениях, повторных изданиях и т. п.

Рассылаются бесплатно по запросу, который следует направлять в Сектор продажи документов ИКАО.

35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ
МОНРЕАЛЬ, 28 СЕНТЯБРЯ – 8 ОКТЯБРЯ 2004 ГОДА
ДОКЛАД ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

СОДЕРЖАНИЕ

	Страница
Общие положения	1
Повестка дня и организация работы	1
Доклад по пунктам повестки дня	
Пункт 7 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2001, 2002 и 2003 годы.....	2
Пункт 8 повестки дня. Бюджет по программам на 2005, 2006 и 2007 годы.....	2
Пункт 27 повестки дня. Регулирование международных воздушных перевозок и итоги Пятой Всемирной авиатранспортной конференции ...	3
Пункт 28 повестки дня. Регулирование и организация аэропортов и аэронавигационных служб	9
Пункт 29 повестки дня. Упрощение формальностей	12
Пункт 30 повестки дня. Другие проблемы воздушного транспорта.....	17
Пункт 31 повестки дня. Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта.....	19
Пункт 32 повестки дня. Резолюции Ассамблеи, подлежащие сведению воедино или аннулированию	39
Добавление Перечень документации, связанной с работой Экономической комиссии	A-1
Список резолюций	
29/1 (присвоен новый номер A35-19) Предотвращение внедрения инвазивных чужеродных видов	16
31/1 (присвоен новый номер A35-18) Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта.....	20

ДОКЛАД ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ АССАМБЛЕЕ

Общие положения

1. В период с 4 по 7 октября 2004 года Экономическая комиссия провела четыре заседания.
2. На 4-м пленарном заседании Ассамблеи председателем Комиссии был избран г-н А. Фалетау (Тонга). На своем 1-м заседании Комиссия избрала г-на Р. Лачмедиаля (Тринидад и Тобаго) и г-на Л. Левквиста (Финляндия) соответственно первым и вторым заместителями председателя.
3. На одном или более заседаниях Комиссии присутствовали представители 175 Договаривающихся государств и 36 делегаций со статусом наблюдателей.
4. Секретарем Комиссии был директор Авиатранспортного управления г-н М. Эламири. Заместителем секретаря являлся заместитель директора Авиатранспортного управления г-н Дж. Крэйстон. Обязанности помощника секретаря исполняли г-н Ж.-Ш. Бюне, г-н А. Костагута, г-н Дж. Гантер, г-н О. Магнуссон, г-жа М. Макман и г-жа Г. Резьяк, а г-н Р. Абейратне выполнял обязанности сотрудника по координации.

Повестка дня и организация работы

5. Были рассмотрены пункты 7, 8, 27, 28, 29, 30, 31 и 32 повестки дня, переданные Комиссии пленарным заседанием:
 - Пункт 7. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2001, 2002 и 2003 годы
 - Пункт 8. Бюджет по программам на 2005, 2006 и 2007 годы
 - Пункт 27. Регулирование международных воздушных перевозок и итоги Пятой Всемирной авиатранспортной конференции
 - Пункт 28. Регулирование и организация аэропортов и аэронавигационных служб
 - Пункт 29. Упрощение формальностей
 - Пункт 30. Другие проблемы воздушного транспорта
 - Пункт 31. Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта
 - Пункт 32. Резолюции Ассамблеи, подлежащие сведению воедино или аннулированию
6. Документация, рассмотренная Комиссией, перечислена в добавлении к настоящему докладу по пунктам повестки дня. Комиссия выполняла всю работу, заседая в полном составе. Информация о действиях, предпринятых Комиссией в отношении каждого пункта повестки дня, приводится отдельно в нижеследующих пунктах.

Пункт 7 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2001, 2002 и 2003 годы

7:1 На своем 1-м заседании Комиссия рассмотрела переданные пленарным заседанием главы I, III и IV годовых докладов Совета Ассамблее за 2001 (Doc 9786), 2002 (Doc 9814) и 2003 годы (Doc 9826), а также дополнение, охватывающее первые 6 мес 2004 года. В главе I каждого доклада кратко освещаются основные тенденции и итоги деятельности гражданской авиации и ИКАО, а в главах III и IV рассматриваются соответственно деятельность ИКАО и события в областях воздушного транспорта и совместного финансирования.

7:2 В течение истекшего трехлетнего периода, помимо текущей работы в сферах экономики воздушного транспорта, совместного финансирования, статистики, прогнозирования и упрощения формальностей, состоялось крупное совещание – Пятая Всемирная авиатранспортная конференция ИКАО (ATConf/5 – март 2003 года), итоги которой в контексте новых или пересмотренных принципиальных установок по вопросам, представляющим особый интерес для Комиссии, будут представлены при рассмотрении пункта 27 повестки дня "Регулирование международных воздушных перевозок и итоги Пятой Всемирной авиатранспортной конференции".

7:3 Комиссия отметила, что Авиатранспортное управление также активно занимается вопросами авиационной безопасности и охраны окружающей среды, а также оказывает поддержку реализации Международного механизма финансирования безопасности полетов (ММФБП), которые рассматриваются Исполнительным комитетом соответственно по пунктам 14, 15 и 18 повестки дня.

7:4 Комиссия отметила, что Организация в течение трехлетнего периода добилась значительного прогресса в области воздушного транспорта, адаптируясь к меняющимся требованиям. Особого внимания в этой связи заслуживают аспекты анализа, проектирования и внедрения новой комплексной статистической базы данных (ISDB) для гражданской авиации; эта инициатива позволила всем Договаривающимся государствам получить оперативный доступ к статистическим данным ИКАО.

Пункт 8 повестки дня. Бюджет по программам на 2005, 2006 и 2007 годы

8:1 Комиссия рассмотрела бюджет Организации по программам в области воздушного транспорта (включая совместное финансирование), в том виде, как он был изложен в документе WP/20, исправления № 1 и 2, а также добавление № 1 (основная программа III и программы по воздушному транспорту основной программы V "Региональные и прочие программы"), переданный ей на рассмотрение пленарным заседанием.

8:2 Комиссия отметила, что основная программа по воздушному транспорту на трехгодичный период 2005–2007 годов отражает значительные изменения и ее эволюционное развитие в соответствии со Стратегическим планом действий и в связи с усилением обеспокоенности в отношении безопасности и надежности авиации, расширением процессов глобализации и транснационализацией рынков, появлением региональных и субрегиональных торговых и нормативных блоков, либерализацией экономического регулирования, а также в связи с признанием существования экологических проблем и принимаемыми мерами по их решению.

8:3 Кроме того, Комиссия отметила, что в целях удовлетворения растущего спроса на перевозки и учета изменения актуальности некоторых целей в свете такого реального фактора, как

сокращение людских ресурсов, целый ряд считавшихся ранее очень целесообразными задач, выполняемых в предыдущие трехлетние периоды, теперь исключен из программы или же они претерпели сокращения в связи с расширением или постановкой новых задач, которые являются главными элементами Стратегического плана действий. Кроме того, в связи с появлением дополнительных ограничений ресурсов в предлагаемом бюджете не предусматривается каких-либо резервов для выполнения срочных новых задач, которые могут появиться в течение следующего трехлетнего периода, и поэтому любую такую задачу необходимо будет включать в программу работы путем корректировки запланированной программы работы или путем изменения приоритетов задач в области воздушного транспорта.

8:4 Комиссия отметила, что в бюджете по программам на трехгодичный период 2005–2007 годов предлагаются значительные сокращения людских ресурсов, занятых в реализации программы по воздушному транспорту в рамках бюджета Организации.

8:5 Комиссия одобрила представленную ей программу работы Организации в области воздушного транспорта на 2005–2007 годы.

Пункт 27 повестки дня. Регулирование международных воздушных перевозок и итоги Пятой Всемирной авиатранспортной конференции

27:1 Для удобства рассмотрения Комиссия разделила данный пункт повестки дня на следующие темы: доклад Совета об итогах Пятой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/5) и развитие событий в области торговли услугами; владение авиоперевозчиками и контроль за их деятельностью; другие вопросы регулирования и внешние факторы, влияющие на гражданскую авиацию.

Доклад Совета об итогах Пятой Всемирной авиатранспортной конференции и развитии событий в области торговли услугами

27:2 В первой части документа WP/9 Совет доложил Ассамблее о подготовке к Пятой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/5), проведенной в марте 2003 года, ее результатах и последующей работе, связанной с Конференцией. В добавлении № 1 к этому документу содержалась обновленная информация о некоторых действиях, предпринятых недавно Секретариатом. Ассамблее было предложено принять к сведению доклад и рассмотреть предложенные поправки к соответствующему разделу резолюции A33-19, касающемуся сотрудничества в рамках механизмов регулирования, с целью принятия текста по пункту 31 повестки дня. Во второй части документа WP/9 Совет сообщил о событиях в области торговли услугами, происшедших после 33-й сессии Ассамблеи, и предложил Ассамблее принять к сведению доклад и рассмотреть предложенные поправки к соответствующему разделу резолюции A33-19, касающемуся торговли услугами, с целью принятия текста по пункту 31 повестки дня.

27:3 В документе WP/214 Иордания от имени членов Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА) представила обзор эволюции регулирования воздушного транспорта в регионе и подчеркнула некоторые проблемы, стоящие перед государствами в процессе либерализации. Они призвали к продолжению сотрудничества между ИКАО и всеми организациями, имеющими отношение к воздушному транспорту, для оказания помощи и предоставления консультаций и рекомендаций развивающимся государствам в области установления правил экономического регулирования воздушного транспорта.

27:4 В документе WP/217 Оман от имени членов АРКГА представил информацию об их опыте в области либерализации и выразил просьбу об оказании помощи со стороны ИКАО в осуществлении либерализации воздушного транспорта в арабских государствах в соответствии с рекомендациями АТConf/5.

27:5 В документе WP/219 Международный совет аэропортов (МСА) выразил поддержку постепенной либерализации международного воздушного транспорта и одобрил глобальную ведущую роль ИКАО и ее рамки для процесса либерализации. Он считал, что при рассмотрении вопросов либерализации следует учитывать ограничения в пропускной способности аэропортов и долгосрочные потребности в развитии инфраструктуры, и призвал государства включать аэропорты в процессы либерализации и переговоров в области воздушных сообщений.

27:6 В документе WP/119 Латиноамериканская ассоциация воздушного и космического права (АЛАДА) изложила свои мнения и предложения по ряду проблем регулирования, которые в наибольшей степени влияют на авиатранспортные отношения между латиноамериканскими государствами. Она призвала решительно поддержать ИКАО как орган, рассматривающий все проблемы, влияющие на жизнеспособность отрасли, в интересах авиатранспортного сообщества.

27:7 В документе WP/136 Международная федерация транспортников (МФТ) отметила некоторые выводы АТConf/5, в частности о необходимости предоставления гарантий при экономической либерализации и участия всех заинтересованных сторон в данном процессе, включая рабочую силу. Она представила некоторые предложения, касающиеся последующих действий государств и ИКАО, включая проект поправки к резолюции А33-19 Ассамблеи.

27:8 В документе WP/201 Всемирная туристская организация (ВТО) изложила концепцию "основных маршрутов развития туризма" (ЕТDR), разработанную ею с целью содействия росту воздушных перевозок в бедные страны. Для развития концепции целевого использования воздушного транспорта и туризма как инструментов развития она призвала продолжить тесное сотрудничество между ВТО и ИКАО с целью скорейшего завершения разработки и последующего внедрения ЕТDR.

27:9 В своем информационном документе WP/47 Куба сообщила о накопленном ею опыте постепенного развития воздушных перевозок, отметив свою политику в области воздушного транспорта, процесс либерализации соглашений о воздушном сообщении, рост потребности в воздушных перевозках и совершенствование аэропортовой инфраструктуры. В информационном документе WP/196 члены Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) представили обзор достигнутого прогресса в процессе либерализации в Латиноамериканском и Карибском регионах, включая заключение различных субрегиональных соглашений. Кроме того, в информационном документе WP/253 Западноафриканский экономический и валютный союз (ЗЭВС) представил краткую информацию об осуществлении общей авиатранспортной программы своих государств-членов, в том числе о проектах, касающихся экономического регулирования воздушного транспорта, правовых рамок администраций гражданской авиации и укрепления безопасности полетов и авиационной безопасности.

27:10 В документе WP/45 (с исправлением № 1) члены ЛАКГА изложили свои мнения и опыт в отношении последствий и оценки включения авиатранспортных перевозок в ГАТС. Они подчеркнули ведущую роль и компетентность ИКАО в вопросах, касающихся авиатранспортных перевозок, и предложили Ассамблее признать и подтвердить роль ИКАО в регулировании и либерализации международного воздушного транспорта в рамках Организации.

27:11 При обсуждении итогов Пятой Всемирной авиатранспортной конференции и событий в области торговли услугами основное внимание было уделено некоторым результатам Конференции, роли ИКАО и предложенным поправкам к сводному заявлению о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта, содержащемуся в добавлении к документу WP/9.

27:12 Комиссия отметила, что к числу мероприятий по выполнению решений Конференции относятся начатые исследования о влиянии либерализации на безопасность полетов и авиационную безопасность и о концепции основных воздушных сообщений, которая в сотрудничестве с ВТО охватит концепцию развития основных туристических маршрутов, выдвинутую Всемирной туристской организацией.

27:13 Один из выводов Конференции, касающийся ускорения либерализации грузовых перевозок, был, в частности, отмечен и поддержан. Комиссия согласилась с тем, чтобы настоятельно рекомендовать государствам рассмотреть возможность отдельной и быстрой либерализации этого сектора в целях получения очевидных выгод торгово-экономического развития. Хотя типовое приложение по авиагрузовым перевозкам, принятое Конференцией, считалось полезным средством такой либерализации, была выражена также поддержка в отношении одностороннего подхода к либерализации грузовых и, в особенности, чисто грузовых перевозок.

27:14 Состоялась широкая дискуссия о роли ИКАО в разработке руководящих принципов политики либерализации, которые рассматриваются в разделе IV "Торговля услугами" сводного заявления, содержащегося в добавлении к документу WP/9. Многие делегаты выступили за сохранение ведущей роли ИКАО, считая ИКАО глобальной организацией, обладающей экспертными знаниями, опытом и оптимальными возможностями для развития, продвижения и содействия либерализации с учетом аспектов безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды. Другие делегации считали, что эту роль не следует рассматривать как исключительную роль ИКАО и что другие организации, включая Всемирную торговую организацию и Азиатско-тихоокеанское экономическое сотрудничество могут сыграть определенную роль. Было выражено мнение о том, что, несмотря на разные мнения относительно наиболее подходящих форумов для либерализации реальность такова, что ведущая роль ИКАО в обозримом будущем сохранится. Тем не менее, некоторые делегации заявили о намерении содействовать либерализации посредством других форумов и предложили заменить фразу "роль мирового лидера" в п. 6 а) постановляющей части раздела IV добавления к документу WP/9, касающегося торговли услугами, фразой "определенную роль мирового лидера". Комиссия согласилась с предложенным изменением.

27:15 В отношении п. 2 постановляющей части раздела II добавления к документу WP/9, касающегося сотрудничества в рамках механизмов регулирования, Комиссия также согласилась заменить фразу "другого развивающегося государства или развивающихся государств" фразой "любого государства или государств, в частности развивающихся государств". Это изменение позволит использовать данную формулировку государству, входящему в иную группу, чем группа развивающихся государств, в соответствии с руководящими принципами, разработанными Четвертой Всемирной авиатранспортной конференцией в 1994 году.

27:16 Содержащееся в документе WP/136 предложение о включении в сводное заявление поправки, указывающей на роль заинтересованных сторон, не было поддержано. Кроме того, Комиссия считала, что в отношении включения рабочей силы в процесс переговоров в области воздушных сообщений и в форумы ИКАО по вопросам воздушного транспорта следует применять

прагматический подход в каждом отдельном случае для принятия генеральной политики в отношении такого включения.

Владение авиаперевозчиками и контроль за их деятельностью

27:17 В документе WP/96 Нидерланды от имени Европейского сообщества и его государств-членов изложили недавние изменения в политике Европейского сообщества в вопросах владения и контроля, а также назначения авиаперевозчиков. Юридические изменения привели к новому подходу сообщества к международным соглашениям о воздушных сообщениях, который предусматривает, в частности, большую гибкость на международном уровне в вопросах владения авиаперевозчиками, контроля за их деятельностью и назначения авиакомпаний. ЕС и его государства-члены стремились обеспечить признание новой политики ЕС в своих двусторонних отношениях с другими государствами – членами ИКАО и просили партнеров проявлять гибкость при определении своих позиций в соответствии с заключительными выводами ATConf/5.

27:18 В документе WP/244 (с исправлением № 1) Аргентина, Бразилия, Вьетнам, Индия, Монголия, Пакистан, Республика Корея, Саудовская Аравия, Фиджи, Филиппины и Япония изложили свои мнения по вопросу либерализации владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью. Они полагали, что ИКАО следует проявлять осмотрительность при рассмотрении данного вопроса и что нормативный подход к этому делу должен определяться каждым государством по его собственному усмотрению.

27:19 В документе WP/156 Сингапур призвал государства к либерализации критериев владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью и подчеркнул важность применения государствами открытого и консультативного подхода к пониманию и определению решений своих специфических проблем. Такой подход проложит путь государствам для определения общей основы принятия существующих рамок либерализации без ущемления их интересов.

27:20 В документе WP/64 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) выразила мнение о том, что либерализация правил владения и контроля станет важным шагом вперед на пути создания глобальной авиационной отрасли. Она подчеркнула процесс, достигнутый в этой области после Конференции ATConf/5, и ряд важных событий в области регулирования, в частности в Европейском союзе (ЕС). ИАТА приветствовала появление новых катализаторов изменений и призвала государства осуществить либерализацию в этой области.

27:21 В документе WP/259 члены ЛАКГА признали роль ИКАО как всемирного форума, обладающего обширным опытом в предоставлении соответствующих рекомендаций своим членам по вопросам экономического регулирования воздушного транспорта в интересах всего международного авиационного сообщества. Они предложили государствам рассмотреть возможность использования разработанных ИКАО типовых положений о назначении авиакомпаний и предоставлении им разрешений в своих соглашениях о воздушном сообщении.

27:22 В ходе дискуссии, последовавшей за представлением рабочих документов, была выражена широкая поддержка результатов ATConf/5 в отношении владения авиаперевозчиками и контроля над ними. Обращено внимание на достигнутый прогресс после Конференции ATConf/5, включая принятие многими государствами прагматического подхода к владению и контролю. Комиссия также отметила проделанную ИКАО работу, включая созданную Секретариатом базу данных о политике, позициях и практике государств в области владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью, которая дает полезную информацию по данному вопросу.

27:23 Комиссия отметила, что некоторые делегации призвали осуществить либерализацию в этой области с учетом таких новых событий, какие имели место в ЕС, и приняла к сведению ее предложение об изменении своих соглашений о воздушном сообщении с третьими сторонами для отражения концепции сообщества в отношении владения и контроля. Другие делегации полагали, что с учетом деликатного характера данного вопроса и различных положений и потребностей государств нормативный подход в данном деле должен определяться каждым государством.

27:24 Комиссия считала, что достигнутый на Конференции ATConf/5 консенсус по данному вопросу, в частности в отношении суверенитета государств и необходимости применения гибкого подхода и сотрудничества, составляет практические и сбалансированные нормативные рамки. Она подчеркнула, что цель происходящей эволюции регулирования, в том числе в области владения авиоперевозчиками и контроля над ними, состоит в создании эксплуатационных условий, в которых международный воздушный транспорт мог бы развиваться и процветать стабильным, эффективным и экономичным способом, не ставя под угрозу безопасность полетов и авиационную безопасность. Каждое государство определит собственное направление и темпы нормативных изменений, действуя гибко и используя односторонние, двусторонние, региональные, плюрилатеральные или глобальные пути в зависимости от обстоятельств. Инструктивный материал, подготовленный ИКАО, призван помочь государствам в процессе либерализации и предназначен для факультативного использования государствами по их усмотрению и выбору.

27:25 В связи с событиями в ЕС, некоторые делегации выразили просьбу о получении дополнительных разъяснений со стороны ЕС относительно его новой политики. Кроме того, было внесено и поддержано предложение о том, чтобы ИКАО изучила вопрос о том, какими могут быть технические, экономические и правовые последствия таких изменений для авиационных отношений между государствами (например, в отношении переговоров в области воздушных сообщений с участием группы государств).

Прочие вопросы регулирования

27:26 В документе WP/212 Колумбия от имени членов ЛАКГА представила информацию о некоторых достижениях в отношении прав и обязательств потребителей авиационных услуг в мире и Латиноамериканском регионе. Она предложила, чтобы ИКАО продолжила следить за эволюцией в этой области и рассмотрела вопрос о целесообразности принятия какого-либо многостороннего решения, например о возможной разработке всемирного кодекса поведения.

27:27 В информационном документе WP/87 Европейская комиссия описала новое законодательство, принятое 21 апреля 2004 года Европейским парламентом и Советом министров ЕС, в котором определяются минимальные страховые требования в отношении воздушных перевозок в пункты, из пунктов, в пределах или над территорией государств – членов ЕС.

27:28 В другом информационном документе WP/90 Европейская комиссия описала постановление, принятое Европейским сообществом в начале 2004 года, устанавливающее новые общие правила о предоставлении компенсации и оказании помощи пассажирам в случае отказа в посадке на борт и аннулирования или длительной задержки рейсов.

27:29 В ходе обсуждения Комиссия отметила, что вопрос защиты интересов потребителей приобрел важное значение на глобальном уровне. Вместе с тем, в отношении многосторонних подходов она напомнила, что, несмотря на определенную поддержку стремления

к обеспечению единообразия существующих режимов во избежание потенциального риска экстерриториального применения и конфликта, Конференция АТConf/5 не предложила ИКАО взяться за разработку глобального кодекса поведения. Было выражено мнение о том, что каждому государству или региону целесообразно предоставить возможность самому определять соответствующие меры с учетом различных ситуаций и ожиданий потребителей. Было также отмечено отсутствие каких-либо реальных конфликтов между различными требованиями в области регулирования, поскольку существующие нормативные меры, как правило, на практике применяются на основе принципа страны начала перевозки. Комиссия приняла к сведению эти замечания и согласилась с тем, что ИКАО следует по-прежнему следить за событиями, связанными с добровольными обязательствами и государственным регулированием в отношении интересов потребителей и соответствующим образом предоставлять информацию об этом государствам.

Внешние факторы, влияющие на гражданскую авиацию

27:30 В документ WP/251 Куба обратила внимание на проведенный ею анализ финансовых последствий и последствий с точки зрения безопасности полетов для кубинской гражданской авиации в результате некоторых действий, связанных с экономической, торговой и финансовой блокадой Кубы. Куба предложила Ассамблее признать, что такие действия являются нарушением принципов Чикагской конвенции и просить ИКАО информировать Организацию Объединенных Наций об этих последствиях и ежегодно представлять Совету доклад по данному вопросу.

27:31 В документе WP/297 Исламская Республика Иран обратила внимание на торговое эмбарго, введенное Соединенными Штатами Америки по отношению к некоторым Договаривающимся государствам, включая Иран, затрагивающее воздушные суда, запасные части, послепродажное обслуживание и некоторое оборудование связи, навигации и наблюдения (CNS), что, по ее мнению, является дискриминацией, противоречащей целям и задачам, установленным в статье 44 Чикагской конвенции. Она обратилась с просьбой к Ассамблее рассмотреть поднятые вопросы и принять необходимые меры с целью подготовки почвы для снятия эмбарго, с тем чтобы заинтересованные государства имели равные возможности и могли повышать свои стандарты безопасности полетов и авиационной безопасности.

27:32 В ходе последовавшего обсуждения ряд делегаций заявили о своей поддержке позиций Кубы и Ирана, а также действий, предложенных в их документах. По их мнению, торговое эмбарго имеет негативные последствия с точки зрения безопасности полетов и авиационной безопасности для участия этих государств в деятельности международного воздушного транспорта. Оно также влияет на их способность исполнять свои обязательства в области безопасности полетов по Чикагской конвенции. Было также выражено мнение о невозможности создания равных возможностей для эксплуатации и соответствующего конкурентоспособного баланса при отказе в доступе к новым технологиям, обеспечивающим обновление самолетного парка, снабжение запасными частями и оснащение авиационным оборудованием, связанным с безопасностью полетов. Хотя данный вопрос имеет политические корни, авторы двух документов считали его в основном экономическим вопросом, вопросом безопасности полетов и техническим вопросом и, следовательно, входящим в компетенцию ИКАО как многостороннего технического учреждения. Они также считали, что он должен быть рассмотрен ИКАО, поскольку речь идет о принципах и положениях Чикагской конвенции.

27:33 Позиция Соединенных Штатов Америки состояла в том, что это является деликатным двусторонним вопросом отношений между соответствующими сторонами, который

имеет глубокие международно-политические корни и последствия. В этой связи Соединенные Штаты Америки считали, что ИКАО не следует проводить анализ или представлять доклад по данному вопросу, как это предлагается в обоих документах. Соединенные Штаты Америки также обратили внимание на истоки и цели обоих двусторонних споров и отметили в отношении аспекта данного вопроса, касающегося безопасности полетов, что Соединенные Штаты Америки в прошлом в отдельных случаях, когда речь шла о безопасности полетов, соглашались на экспорт определенного авиационного оборудования в Иран. Мнение Соединенных Штатов Америки о том, что этот вопрос является в основном вопросом двусторонних отношений нашло определенную поддержку.

27:34 Сославшись на регламент, как Куба, так и Иран выразили возражения против некоторых политических элементов, поднятых в ходе обсуждения Комиссией данного вопроса. Более того, Куба возразила против введения внешних факторов, что, по ее мнению, является посягательством на ее внутренние дела. Как Куба, так и Иран вновь заявили, что данные эмбарго затрагивают вопросы безопасности полетов, которые должны быть рассмотрены Ассамблеей.

27:35 Комиссия признала, что это является сложным, деликатным и чувствительным вопросом, по которому имеются твердые позиции с каждой стороны, но который Экономическая комиссия, в частности, не может разрешить. Поэтому было решено, что в ходе Ассамблеи председатель доведет данный вопрос, включая мнения, выраженные в Комиссии, до сведения Президента Совета, чьи добрые услуги в этом вопросе ранее использовались.

Пункт 28 повестки дня. Регулирование и организация аэропортов и аэронавигационных служб

28:1 На своем 2-м заседании Комиссия рассмотрела вопросы регулирования и организационные аспекты предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания на основе доклада Совета (WP/10). Кроме того, еще семь документов были представлены государствами и наблюдателями: WP/154, 155, 158, 200, 258, 270 и 294.

28:2 В документе WP/10 Совет доложил о событиях в области регулирования и организации деятельности аэропортов и аэронавигационных служб, имевших место после 33-й сессии Ассамблеи. В силу ряда неблагоприятных факторов поставщикам аэропортового и аэронавигационного обслуживания пришлось столкнуться с резким сокращением объемов деятельности в области воздушного транспорта в целом. Поставщики обслуживания отреагировали либо замораживанием, либо даже снижением сборов с пользователей, стремясь при этом компенсировать убытки путем привлечения дополнительных перевозчиков или повышения сборов в целях поддержания уровня доходов за счет применения увеличенных ставок сборов. В условиях нарастания коммерциализации и приватизации возникла необходимость введения экономического регулирования в целях недопущения злоупотреблений монопольным положением на рынке, особенно в части сборов за аэропортовое или аэронавигационное обслуживание. Недавно было опубликовано и размещено на web-сайте ИКАО пересмотренное издание *Политики ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Doc 9082/7) вместе с дополнением, содержащим информацию об осуществлении государствами этой политики. Пересмотренные издания *Руководства по экономике аэропортов* (Doc 9562) и *Руководства по экономике аэронавигационного обслуживания* (Doc 9161) также будут опубликованы и размещены на web-сайте. Учитывая, что процесс коммерциализации пока находится на начальной стадии, инструктивные материалы по ключевым аспектам, касающимся коммерциализации, будут и впредь пересматриваться, корректироваться и дополняться, по мере

необходимости, с учетом накопленного опыта в различных государствах. В соответствии с рекомендацией 33-й сессии Ассамблеи были разработаны новые и пересмотренные документы о политике и инструктивные материалы по проблемам взимания сборов. В связи с вопросом о распределении связанных с глобальной навигационной спутниковой системой (GNSS) расходов Группа экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (ANSEP) сформулировала ряд принципов и допущений, отметив, в частности, что распределение расходов между гражданской авиацией и другими пользователями должно осуществляться на региональном уровне. В будущей деятельности в этом направлении необходимо осуществлять координацию с другими международными организациями и неавиационными пользователями. В число приоритетных направлений на трехлетний период 2005–2007 гг. войдет дальнейшая разработка политики и инструктивного материала по экономическому надзору и регулированию, эталонному анализу и измерению эффективности и производительности, распределению расходов и возмещению затрат на меры обеспечения безопасности. Эти материалы будут также ценным подспорьем в дальнейшей работе по внедрению глобальной аэронавигационной системы.

28:3 В документе WP/294 Беларусь, Грузия, Республика Молдова, Украина и Узбекистан предложили Ассамблее рекомендовать, чтобы ИКАО разработала инструктивный материал по правилам, касающимся применения досудебных и судебных процедур, а также разрешения споров в связи с возмещением задолженности за аэронавигационное обслуживание, проанализировала возможность создания под эгидой ИКАО международного правового механизма по взысканию долгов и призвала Договаривающиеся государства дополнить действующий порядок лицензирования и выдачи сертификатов эксплуатанта, предусмотрев ответственность эксплуатантов воздушных судов за оплату услуг и соответствующие штрафные санкции.

28:4 В документе WP/158 41 государство – члены Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) рассказали о подходе к оценке характеристик аэронавигационного обслуживания в Европе и полученных результатах. Они подчеркнули важность усилий ИКАО по ускорению и расширению деятельности в области экономических характеристик поставщиков аэронавигационного обслуживания и предложили, чтобы ИКАО разработала стандарты в отношении требований к представлению данных о достигнутых характеристиках и порядка сообщения информации, а также соответствующий инструктивный материал.

28:5 В документе WP/155, представленном Нидерландами от имени Европейского сообщества и его государств-членов, описывается положение дел с осуществлением программы "Галилео" и выражается полное согласие с основными принципами и допущениями в вопросе распределения расходов, которые были сформулированы Группой ANSEP. В документе рекомендуется, чтобы текущая работа была продолжена на основе этих принципов и чтобы как можно скорее были выработаны рекомендации по предлагаемым системам распределения расходов; при этом отмечалось, что вопросы распределения расходов тесно связаны с правовыми и техническими вопросами.

28:6 В документе WP/200 ИАТА призвала государства поддерживать меры по повышению эффективности, снижению издержек и осуществлению соответствующего экономического надзора за деятельностью аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания. Отраслевым партнерам также настоятельно рекомендуется изыскивать новаторские и совместные механизмы, которые будут обеспечивать улучшение и укрепление рабочих отношений между авиаперевозчиками и поставщиками обслуживания.

28:7 В документе WP/154 Международная федерация транспортников (МФТ) высказала замечания по политике ИКАО в области сборов в документе Doc 9082 и предложила пересмотреть существующую формулу взимания сборов. В рамках такого пересмотра необходимо провести консультации со всеми заинтересованными сторонами, включая соответствующие профессиональные объединения.

28:8 В информационном документе (WP/258), представленном Пакистаном, приводится краткий обзор организационной структуры и аспектов регулирования деятельности аэродромов и процесса сертификации аэродромов в Пакистане.

28:9 В другом информационном документе (WP/270), представленном Соединенными Штатами Америки, высказывается мнение о том, что принятые Группой ANSEP базовые принципы и допущения по вопросу распределения расходов играют важную роль в обеспечении эффективного обслуживания GNSS и справедливого механизма возмещения расходов.

28:10 Программа будущей работы в области регулирования и организации деятельности аэропортов и аэронавигационных служб, предложенная в документе WP/10, получила широкую поддержку. Участники обратили внимание на необходимость учета специфики различных регионов. Было высказано мнение о том, что региональным бюро ИКАО следует оказывать государствам содействие в процессах коммерциализации и приватизации.

28:11 Комиссия приняла к сведению предложения, сформулированные Беларусью, Грузией, Республикой Молдова, Украиной и Узбекистаном в документе WP/294, и решила передать их Совету для дальнейшего рассмотрения. В отношении предложений, высказанных ИАТА в документе WP/200 и МФТ в документе WP/154, Комиссия отметила, что их можно рассмотреть в рамках программы будущей работы, изложенной в докладе Совета. В частности, следует призвать государства поддерживать меры по повышению эффективности, снижению затрат и обеспечению надлежащего экономического надзора. В отношении призыва МФТ к пересмотру существующей формулы взимания сборов за обслуживание на маршруте в части применения коэффициентов расстояния и веса предлагалось рассмотреть данный вопрос в контексте установления сборов за аэронавигационное обслуживание в рамках инициативы "Единое небо Европы". С точки зрения политики в области возмещения расходов было подвергнуто сомнению предложение МФТ в документ WP/154 о создании резервных фондов для управления бизнес-циклами.

28:12 Остановившись на документе WP/158, представленном 41 государством – членом ЕКГА, Комиссия отметила, что этот документ уже рассматривался Технической комиссией. Комиссию информировали о том, что в ИКАО уже ведется работа, о которой говорится в рабочем документе, и что Техническая комиссия согласилась с тем, что в соответствующее время ИКАО в сотрудничестве с другими организациями созывает всемирное совещание для согласования целевых показателей характеристик и требований к контролю.

28:13 Кроме того, Комиссия отметила поддержку, высказанную Европейским сообществом (WP/155) и в информационном документе Соединенных Штатов Америки (WP/270) в отношении основных принципов и допущений в области распределения расходов на GNSS между гражданской авиацией и другими пользователями, которые были сформулированы ANSEP. В отношении документа WP/155 Комиссия отметила, что нет необходимости предпринимать действия по предложению о разработке SARPS, поскольку этот вопрос уже включен в программу работы Аэронавигационной комиссии. Любые предложения относительно разработки SARPS следует вносить в рамках соответствующего технического форума. Была выражена

обеспокоенность по поводу возможного использования шифрования сигнала как одного из вариантов возмещения расходов.

28:14 Завершив дискуссии по данному пункту повестки дня, Комиссия:

- a) одобрила предложенные Советом планы будущей работы в области регулирования и организации деятельности аэропортов и аэронавигационных служб и
- b) рекомендовала Совету учитывать предложения, высказанные в различных рабочих документах, в своей будущей работе в этой области.

Пункт 29 повестки дня. Упрощение формальностей

29:1 На 2-м и 3-м заседаниях Комиссия рассмотрела ход осуществления программы по упрощению формальностей в период после последней сессии Ассамблеи на основе трех представленных Советом докладов: один об итогах Двенадцатого Специализированного совещания по упрощению формальностей (WP/43); второй о международном сотрудничестве в обеспечении защиты и целостности паспортов и других проездных документов (WP/11); и третий по вопросу о предотвращении внедрения инвазивных чужеродных видов (WP/12 и Согр. № 1). Кроме того, шесть документов по этому вопросу были представлены государствами и наблюдателями, а именно: WP/65, WP/107, WP/159, WP/160, WP/180 и WP/202.

29:2 Для удобства обсуждения рабочие документы были разнесены по следующим рубрикам: "Итоги Двенадцатого Специализированного совещания по упрощению формальностей и защита и целостность паспортов и других проездных документов", "Предотвращение внедрения инвазивных чужеродных видов", "Упрощение формальностей и качество обслуживания в аэропортах" и "Повышение безопасности и дальнейшее упрощение формальностей".

Итоги Двенадцатого Специализированного совещания по упрощению формальностей и защита и целостность паспортов и других проездных документов

29:3 По вопросу об итогах Двенадцатого Специализированного совещания по упрощению формальностей (FAL/12), проведенного в Каире, Египет, с 22 марта по 1 апреля 2004 года, Комиссия рассмотрела три рабочих документа по теме *"Решение проблем безопасности в целях упрощения деятельности воздушного транспорта"*.

29:4 В документе WP/43 Совет представил доклад об итогах FAL/12, на котором было принято 16 рекомендаций типа А и 16 рекомендаций типа В.

29:5 В рекомендациях типа А предложены поправки к Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) Приложения 9. Эти рекомендации направлены на обеспечение беспрепятственного прохождения пассажиров через пункты пограничного контроля и более высокого уровня авиационной безопасности, борьбу с мошенничеством при использовании проездных документов и незаконной миграцией и дополнительную защиту от неправомерного присвоения идентификационных данных. В мае 2004 года Авиатранспортный комитет завершил предварительное рассмотрение всех предложенных поправок к Приложению 9 и поручил разослать эти поправки вместе с его комментариями Договаривающимся государствам в целях представления ими своих замечаний (письмо государствам SD 6/4-04/57 от 30 июля 2004 года).

Комитет планирует еще раз рассмотреть в январе 2005 года рекомендации типа А в свете полученных от государств замечаний и затем передать их Совету со своими рекомендациями относительно принятия.

29:6 В рекомендациях типа В предлагаются другие действия, подлежащие принятию Договаривающимися государствами или Советом в рамках программы упрощения формальностей. После рассмотрения их Авиатранспортным комитетом, Совет, в июне 2004 года, утвердил и принял эти рекомендации.

29:7 В рабочем документе WP/202, представленном Нидерландами от имени Европейского сообщества (ЕС) и его государств-членов, изложена информация о позиции ЕС относительно разработки стандартов, касающихся передачи данных записей регистрации пассажиров (PNR) из систем авиакомпаний в государственные агентства в целях дальнейшего повышения авиационной безопасности и обеспечения беспрепятственного прохождения пассажиров через пункты пограничного контроля. В этом документе вновь заявлено о поддержке Европейским сообществом, о чем было впервые заявлено на FAL/12, быстрой разработки руководящих положений ИКАО и определения единообразной практики обработки данных PNR и предлагается, чтобы в ходе этой работы ИКАО были рассмотрены категории данных, требования к обработке данных и требования к передаче и структуре данных, то есть все те вопросы, которые изложены в документе ЕС, представленном на FAL/12.

29:8 В рабочем документе WP/65, представленном ИАТА, изложено мнение авиатранспортной отрасли в отношении итогов FAL/12 и заявлено о ее поддержке сделанных на нем выводов, в частности, в том, что касается решений, принятых в отношении автоматизированного обмена данными и решении вопроса о лицах без права въезда в страну и депортируемых лиц.

29:9 В рабочем документе WP/11 Совет представил доклад о результатах проведенной после 33-й сессии Ассамблеи работы по оказанию помощи государствам в деле обеспечения защиты и целостности их паспортов и других проездных документов.

29:10 Техническая консультативная группа по машиночитываемым проездным документам (TAG/MRTD) обновила технические требования документа Дос 9303 *"Машиночитываемые проездные документы"* в целях использования новых технологий хранения данных, например интегральных схем, обеспечивающих возможность использования закодированных биометрических изображений для подтверждения личности в соответствии с установленным ИКАО для глобального применения согласованного "биометрического плана", который в мае 2003 года одобрил Авиатранспортный комитет. Технические требования к машиночитываемым паспортам (МСП) включают, кроме всего прочего, приложение, в котором описываются минимальные стандарты обеспечения безопасности машиночитываемых проездных документов (МСПД). В новых технических требованиях к визе (которые вскоре будут опубликованы) предусматриваются изменения, направленные на предотвращение неправомерного использования визы лицом, не являющимся законным владельцем. Технические доклады с описанием плана можно найти на новом web-сайте www.icao.int/mrtd.

29:11 Важным компонентом биометрического плана является использование измененной инфраструктуры открытых ключей (PKI) для шифрования и расшифровки цифровых подписей с использованием пар электронных ключей, состоящих из частного ключа и открытого ключа. Эта процедура гарантирует, что содержащиеся в паспорте данные не изменены и что эти данные, внесены полномочным органом, выдавшим паспорт. Таким образом, PKI является эффективным

средством предотвращения подделки, фальсификации и использования украденных паспортов для получения доступа к воздушному судну. Отвечая на заданный вопрос, Секретариат подтвердил, что в настоящее время планируется разработка планирование центрального справочника открытых ключей (PKD) и пояснил, что в ходе предстоящей сессии Совету будет предложено рассмотреть предложение о том, чтобы ИКАО приняла управление PKD в качестве новой услуги, предоставляемой государствам-членам.

29:12 На Двенадцатом Специализированном совещании по упрощению формальностей были приняты рекомендации о применении новых и доработанных положений для включения в Приложение 9 *"Упрощение формальностей"* в целях улучшения защиты проездных документов. Если они будут приняты Советом, то в соответствии с ними все Договаривающиеся государства должны будут выдавать МСП и регулярно улучшать средства защиты новых вариантов своих проездных документов в целях предохранения от ненадлежащего использования и содействия обнаружению в случае их подделки, а также в целях контроля процесса за выдачей проездных документов в целях предотвращения хищения их запасов и неправомерного присвоения выпускаемых проездных документов.

29:13 В ходе обсуждения этих четырех документов некоторые делегации высказывали мнение о том, что все Договаривающиеся государства должны в кратчайший срок начать выдавать МСП, например с 2008 года, то есть раньше даты, рекомендованной FAL/12. Они также считали, что необходимо установить точную дату, после которой будут действительны только МСП. По мнению других делегаций, решение FAL/12 в отношении даты начала применения МСП было принято единодушно, и поэтому дата должна остаться без изменений. Делегации также выразили как согласие, так и несогласие с рекомендацией Специализированного совещания в отношении лиц без права на въезд о том, что перевозчики не должны нести ответственность в случае представления надлежащих проездных документов. В связи с предложением о стандартах, касающихся доступа к данным PNR, делегации приняли к сведению информацию о том, что будет создана исследовательская группа Секретариата для подготовки проекта руководящих указаний, о которых говорится в рекомендации Специализированного совещания. Одна делегация выразила мнение о том, что Совету надлежит решить, какую форму должны принять результаты работы Исследовательской группы.

29:14 Комиссия согласилась с тем, что ИКАО при разработке руководящих принципов в отношении доступа к данным PNR следует учитывать соответствующие предложения, внесенные Европейским сообществом на совещании FAL/12.

29:15 Комиссия при рассмотрении доклада, представленного в документе WP/43, приняла к сведению, что рекомендации типа А вместе с комментариями Авиатранспортного комитета направлены Договаривающимся государствам с просьбой представить замечания до 31 декабря 2004 года, а рекомендации типа В были приняты Советом в июне 2004 года.

29:16 Комиссия также согласилась с тем, что Совету и Договаривающимся государствам следует в качестве первоочередной задачи продолжать работу по поддержанию на уровне требований целостности и защищенности паспортов и других проездных документов.

Предотвращение внедрения инвазивных чужеродных видов

29:17 В рабочем документе WP/12 Совет представил доклад о ходе выполнении резолюции А33-18 *"Предотвращение внедрения инвазивных чужеродных видов"*.

29:18 Чтобы определить, представляет ли проблему для Договаривающихся государств непреднамеренное внедрение инвазивных чужеродных видов (ИЧВ) посредством гражданской авиации, Секретариат провел обзор по сбору более обширной информации для проведения повторной оценки возможности предпринятия многосторонних действий в целях решения этого вопроса. В результате проведенного обзора выяснилось, что международная гражданская авиация является заслуживающим рассмотрения средством непреднамеренного внедрения таких видов, которые могут непреднамеренно перевозиться в качестве "попутчиков" на других видах из одного государства в другое. С другой стороны, международная гражданская авиация не является заслуживающим рассмотрения средством перевозки видов, которые случайно попали на борт воздушного судна и таким образом могут непреднамеренно быть перевезены из одного государства в другое.

29:19 Тем не менее, судя по ответам на вопросник обзора, выяснилось, что внедрение ИЧВ вызывает у государств озабоченность, а вот вопрос о виде внедрения (преднамеренно или непреднамеренно) является для них второстепенным. Поэтому действия следует предпринимать на границах независимо от вида ввоза чужеродных видов.

29:20 В связи с этим Совет пришел к выводу о том, что, поскольку чужеродные виды внедряются посредством международной гражданской авиации в процессе осуществления импорта/экспорта, меры по предотвращению такого внедрения следует применять на границе, т. е. в точке схождения интересов всех заинтересованных государственных агентств. Поэтому было рекомендовано, чтобы ИКАО разработала стратегию предотвращения внедрения ИЧВ посредством международной гражданской авиации, а также было рекомендовано заменить резолюцию А33-18 обновленным вариантом.

29:21 Комиссия, одобрив план действий Совета, согласилась с тем, что:

- a) Договаривающиеся государства и заинтересованные международные организации следует известить о результатах обзора по вопросу о внедрении инвазивных чужеродных видов по воздуху, проведенного посредством письма государствам ЕС 6/21-02/78;
- b) Договаривающимся государствам следует предложить информировать ИКАО о "передовой практике" своих различных учреждений (сельскохозяйственных, садоводческих, таможенных, карантинных, здравоохранительных) по предотвращению интродукции инвазивных чужеродных видов по воздуху для опубликования Организацией в качестве инструктивного материала; и
- c) соответствующим органам ИКАО следует рассмотреть вопрос о разработке, при необходимости, стандартов и рекомендуемой практики, отражающих наиболее распространенные процедуры или практические меры государств, для принятия и включения в соответствующее Приложение (Приложения) к Чикагской конвенции.

29:22 Комиссия также согласилась представить пленарному заседанию для принятия резолюцию 29.1, заменяющую резолюцию А33-18.

РЕЗОЛЮЦИЯ, РАЗРАБОТАННАЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИЕЙ И РЕКОМЕНДОВАННАЯ ДЛЯ УТВЕРЖДЕНИЯ АССАМБЛЕЕЙ

Резолюция 29/1*

Предотвращение интродукции инвазивных чужеродных видов

Ассамблея,

принимая во внимание, что мировое сообщество все больше признает угрозу биологическому разнообразию, создаваемую инвазивными чужеродными видами,

принимая во внимание, что международные перевозки, включая гражданские воздушные перевозки, представляют собой один из возможных путей интродукции инвазивных чужеродных видов,

принимая во внимание, что Конвенция о биологическом разнообразии, Глобальная программа по инвазивным видам и другие межправительственные и неправительственные международные организации в настоящее время разрабатывают способы эффективной оценки и решения проблемы чужеродных видов, которые представляют собой угрозу экосистемам, средам обитания и видам,

1. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства содействовать усилиям друг друга по сокращению опасности интродукции, посредством гражданских воздушных перевозок, потенциально инвазивных чужеродных видов в районы за пределами их естественных ареалов;

2. *порукает* Совету ИКАО разработать инструктивный материал и, по мере необходимости, стандарты и рекомендуемую практику для оказания помощи Договаривающимся государствам в снижении опасности интродукции потенциально инвазивных чужеродных видов в районы за пределами их естественных ареалов и продолжать работать в этой области с соответствующими организациями;

3. *порукает* Совету ИКАО представить доклад о выполнении настоящей резолюции на следующей очередной сессии Ассамблеи;

4. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию А33-18.

Упрощение формальностей и качество обслуживания в аэропортах, повышение безопасности и дальнейшее упрощение формальностей

29:23 Комиссия рассмотрела рабочий документ WP/180, представленный МСА, в котором выражается мнение о том, что упрощение формальностей, как и пограничный контроль, также относится к деятельности, ведущей к повышению качества обслуживания, улучшению использования ресурсов и увеличению пропускной способности. Комиссия отметила, что ИКАО возможно придется обновить документ ИКАО/ИМО Doc 9636 "Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах" и документ

* Присвоен новый номер А35-19.

ИКАО Doc 9249 "Автоматическое табло для информации публики о рейсах" при условии наличия ресурсов.

29:24 Комиссия рассмотрела документ WP/107, представленный Всемирной туристской организацией (ВТО), в котором подчеркивается необходимость уделения большего внимания интеграции мер безопасности и упрощения формальностей в отношении лиц, пересекающих и совершающих поездки за пределы национальных границ, контролю расходов, связанных с обеспечением безопасности, и оказанию помощи развивающимся странам в облегчении бремени расходов по обеспечению безопасности; аспекты упрощения формальностей должны быть составной частью как проектирования, так и применения устройств и процедур безопасности. В этом отношении ВТО представила информацию о недавно принятой стратегии повышения безопасности и уровня упрощения формальностей (S.A.F.E.), четырьмя ключевыми компонентами которой являются установление эталонов, повышение пропускной способности, оценка производительности, определение корректирующих проектов и укрепление доверия. Ассамблее было предложено согласиться с тем, что ИКАО следует изучить возможности расширения сотрудничества с ВТО в области безопасности полетов и упрощения формальностей, и в этой связи были определены некоторые потенциальные сферы такого сотрудничества.

29:25 В ходе обсуждения обоих документов одна делегация высказала мнение о том, что предложения, касающиеся изменения Приложения 9, должны пройти прочно установившуюся процедуру ИКАО по внесению поправок, а также выразила оговорки в отношении распространения применения мер авиационной безопасности на другие виды транспорта и прочую деятельность в связи с различными условиями.

Информационные документы

29:26 В рабочем документе WP/159 Республика Корея представила информацию о рабочем состоянии международного аэропорта Инчхон, который был открыт 29 марта 2001 года, а также об усилиях, предпринятых правительством и эксплуатантам аэропорта по улучшению его функционирования и модернизации средств. В рабочем документе WP/160 Республика Корея представила информацию о своих планах внедрения в первой половине 2005 года на экспериментальной основе системы отслеживания и контроля багажа авиапассажиры на основе использования радиочастотной идентификации (RFID) в шести внутренних аэропортах страны.

29:27 Председатель полномочного органа национальной базы данных и регистрации Пакистана (NADRA) выступил с презентацией по вопросу о выдаваемых в Пакистане машиночитываемых паспортов (МСП). Новые паспорта, выдаваемые в соответствии с техническими требованиями документа ИКАО Doc 9303, содержат двумерный штриховый код и чип бесконтактной интегральной схемы, где хранятся образцы четырех отпечатков пальцев, изображение лица, а также данные, включаемые в машиночитываемую зону.

Пункт 30 повестки дня. Другие проблемы воздушного транспорта

30:1 На 3-м заседании Комиссия рассмотрела другие вопросы, вытекающие из работы ИКАО в период после 33-й сессии Ассамблеи, в рамках следующих тем: "Объединенная статистическая база данных (ОСБД)", "Прогнозирование и экономическое планирование" и "Экономический вклад гражданской авиации".

Объединенная статистическая база данных ИКАО (ОСБД)

30:2 По итогам содержащегося в рабочем документе WP/14 доклада Совета Комиссия приняла к сведению, что в конце 2002 года начала функционировать новая объединенная статистическая база данных (ОСБД). В этом докладе кратко изложены результаты достигнутого ИКАО прогресса в работе по упорядочению и повышению эффективности работы Организации, связанной со сбором, анализом и распространением статистических данных о деятельности гражданской авиации. При этом было отмечено, что благодаря тому, что после февраля 2004 года началось бесплатное распространение данных в режиме онлайн национальным администрациям и Договаривающимся государствам, то теперь государства имеют более своевременный доступ к статистическим данным, которые представляются ИКАО. Поэтому в качестве меры по экономии средств Секретариат принял решение о прекращении издания сборника статистических данных. Кроме того, Комиссия отметила, что в ходе Ассамблеи ИКАО в сотрудничестве с компанией Reed Business Information (известной как сведения о воздушном транспорте (АТИ)) создан коммерческий сайт, на котором при условии оплаты ежегодной подписки, другим пользователям предоставляется доступ в режиме онлайн ко всем или части статистических данных ИКАО о гражданской авиации.

30:3 Комиссия приняла к сведению эти события, и особо отметила, что возможность получения данных в режиме онлайн было долгосрочной целью государств. Комиссия отметила, что государства, если они хотят в полной мере воспользоваться потенциальными выгодами, обеспечиваемыми новой системой, должны гарантировать своевременное представление таких данных ИКАО. С этой целью Комиссия одобрила действия, предложенные Советом в отношении внесения изменений в текст добавления В к резолюции А33-19 Ассамблеи *"Объединенное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"* с той целью, чтобы обратить внимание государств на новую базу данных ИКАО и настоятельно предложить им представлять вовремя статистические данные о деятельности гражданской авиации.

Прогнозирование и экономическое планирование

30:4 В рабочем документе WP/13 Совет представил доклад об итогах работы ИКАО по прогнозированию и экономическое планированию, выполненной после 33-й сессии Ассамблеи в соответствии с добавлением С к резолюции А33-19 Ассамблеи и со стратегией действий Совета по развитию прогнозирования в целях оказания поддержки в процессе планирования и внедрения аэронавигационных систем и определения наиболее важных вопросов для предлагаемой будущей программы работы в этой области. Эта работа включала подготовку подборки долгосрочных прогнозов на период до 2015 года, опубликованных в циркуляре ИКАО 304 *"Прогноз развития воздушного транспорта до 2015 года"* и трех подборок среднесрочных прогнозов, первые два из которых были опубликованы соответственно в циркуляре 291 *"Мир гражданской авиации (2001–2004)"* и циркуляре 299 *"Мир гражданской авиации (2002–2005)"*, и третья подборка в циркуляре 307 *"Мир гражданской авиации (2003–2006)"* (третья подборка представлена Ассамблее в виде предварительного варианта). Региональные группы по прогнозированию занимались подготовкой прогнозов объемов воздушных перевозок и других параметров для планирования и удовлетворения требований соответствующих групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG). В целях поддержки работы ИКАО в области охраны окружающей среды Секретариат возглавил работу по подготовке прогнозов объемов перевозок авиапассажиров и состава самолетных парков до 2020 года и внес свой вклад в подготовку инструктивного материала по проведению анализа "затрат – выгод" для обеспечения сбалансированного подхода к управлению авиационным шумом. Кроме того, было обновлено *Руководство по прогнозированию воздушных перевозок* и разработан инструктивный материал по

проведению анализа экономического обоснования внедрения систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM).

30:5 Комиссия приняла к сведению осуществленную деятельность и одобрила предложение о будущей работе в области прогнозирования и экономического планирования.

Экономический вклад гражданской авиации

30:6 В рабочем документе WP/42 Совет представил Ассамблее доклад о деятельности ИКАО, касающийся оценки экономического вклада гражданской авиации и осветил в нем будущую работу в данной области. Эта работа вытекает из новых задач, поставленных Ассамблее применительно к двум областям, а именно оценки вклада гражданской авиации в мировую экономику и разработку инструктивного материала по методологии оценки. Результаты планируется опубликовать в циркуляре 292 "*Экономический вклад гражданской авиации*", предварительный вариант которого уже представлен Ассамблее. Циркуляр состоит из тома I "*Глобальная перспектива*" и тома II "*Методология оценки*". В томе I подчеркивается важная роль гражданской авиации в глобальной экономике и приводятся результаты оценки вклада гражданской авиации с точки зрения ее вклада в мировую экономику и формирование занятости, после чего приводится профиль основных видов вклада в секторы отрасли гражданской авиации. В томе II содержится методические руководящие принципы относительно того, как проводить оценку экономического влияния аэропорта на местную/региональную экономику, и приводится информация о влиянии деятельности гражданской авиации на национальную экономику. В качестве наглядных примеров приведены экономические обоснования в целях демонстрации методики оценки.

30:7 В рабочем документе WP/197 Международный совет аэропортов (МСА) выражает свое полное одобрение проводимой ИКАО работы, включая разработку методологического инструктивного материала по оценке экономического вклада гражданской авиации, представленного в документе WP/42. МСА подчеркивает важное значение аэропортов в экономической деятельности и рекомендует, чтобы государства учитывали разнообразные выгоды инвестиций в авиационную инфраструктуру при определении первоочередных задач в ходе распределения ресурсов национального бюджета. В рабочем документе WP/199 МСА приводит результаты недавно проведенного обзора экономического положения аэропортов, которые также свидетельствуют о том, что аэропорты играют жизненно важную стимулирующую роль для экономического развития.

30:8 Комиссия поддержала деятельность ИКАО по оценке экономического вклада гражданской авиации. Отметив с обеспокоенностью ограниченное финансирование будущей работы в этой области, она настоятельно рекомендовала Секретариату разработать учебные пособия, упомянутые в документе WP/42, и предоставить их государствам, которые могут нуждаться в них, в частности развивающимся странам.

Пункт 31 повестки дня. Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

31:1 На своем 3-м заседании Комиссия рассмотрела документ WP/44, содержащий доклад Совета о существенном пересмотре резолюций в области воздушного транспорта. Резолюция, содержащая Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта (A33-19), была принята 33-й сессией Ассамблеи. Во исполнение указания в

резолюции А33-19 о том, что Совету следует регулярно пересматривать сводное заявление и, по мере необходимости, информировать Ассамблею о целесообразности внесения изменений, было проведено детальное рассмотрение резолюции А33-19, и пересмотренный и измененный вариант был представлен для рассмотрения и принятия Ассамблеей.

31:2 Представленный Советом проект включает вводный материал и восемь добавлений, которые совместно составляют проект сводного заявления о постоянной политике в области воздушного транспорта, структура которого выглядит следующим образом:

Введение.

Добавление А. Экономическое регулирование.

Добавление В. Статистика.

Добавление С. Прогнозирование и экономическое планирование.

Добавление D. Упрощение формальностей.

Добавление E. Налогообложение.

Добавление F. Аэропорты и аэронавигационное обслуживание.

Добавление G. Экономика авиоперевозчиков.

Добавление H. Авиапочта.

31:3 Комиссия рассмотрела проект сводной резолюции и одобрила представленный текст с незначительными поправками к п. 2 постановляющей части раздела II и п. 6 а) раздела IV добавления А. Комиссия также отметила, что сводное заявление будет детально пересматриваться перед каждой очередной сессией Ассамблеи и информация о необходимом его обновлении или прочих изменениях будет представляться вниманию Ассамблеи.

31:4 В отношении поправок, предлагаемых Советом к разделу II добавления А, который касается назначения авиоперевозчиков и предоставления им разрешений, Япония внесла предложение о внесении дополнительных изменений в предложенный Советом текст, в частности в п. 4 постановляющей части раздела II. Предложение Японии основывалось на некоторых элементах, содержащихся в решениях Пятой Всемирной Авиатранспортной конференции (АТConf/5), а именно на п. b) рекомендации 1 и п. 4.6 Декларации Конференции. Это предложение, вызвавшее широкую дискуссию, получило поддержку ряда делегаций, которые считали, что оно правильно отражает решение Конференции. Однако другие делегации выступили против него, считая, что первоначальный текст оптимально соответствует цели сводного заявления и отражает результат АТConf/5 по этой теме.

31:5 Секретариат представил информацию в отношении истории и направленности предлагаемых поправок Совета. Затем Япония выступила еще с одним предложением опустить все предлагаемые Советом поправки в разделе II. Учитывая отсутствие консенсуса, Комиссия постановила сохранить без изменений поправки Совета.

31:6 В заключение Комиссия согласилась рекомендовать пленарному заседанию одобрить приведенный ниже проект резолюции, отметив, что после его принятия данная резолюция заменит собой резолюцию А33-19, которая в результате этого утратит свою силу.

**РЕЗОЛЮЦИЯ, РАЗРАБОТАННАЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИЕЙ
И РЕКОМЕНДОВАННАЯ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ АССАМБЛЕЕЙ**

Резолюция 31/1*

**СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ ИКАО
В ОБЛАСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

Введение

Ассамблея,

принимая во внимание, что Конвенция устанавливает основные принципы, которым должны следовать правительства для обеспечения того, чтобы международные воздушные сообщения могли развиваться упорядоченным и согласованным 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 развития воздушного транспорта,

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 уместными 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, такие исследования и такую статистическую информацию,

принимая во внимание, что разрабатываемый Организацией инструктивный материал должен оказывать содействие Договаривающимся государствам в разработке политики и практики, способствующих процессам глобализации, коммерциализации и либерализации международного воздушного транспорта,

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 35-й сессии Ассамблеи:

* Присвоен новый номер А35-18.

- Добавление А. Экономическое регулирование.
- Добавление В. Статистика.
- Добавление С. Прогнозирование и экономическое планирование.
- 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 обращаться за консультациями к квалифицированным представителям 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 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 А33-19.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Экономическое регулирование

Раздел I. Соглашения и договоренности

Ассамблея,

принимая во внимание, что, по ее мнению, в настоящее время отсутствует перспектива заключения всеобъемлющего и глобального многостороннего соглашения, хотя 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 (IATA) способствует выполнению международных регулярных перевозок и 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 обоснованных и умеренных международных пассажирских и грузовых авиатарифов, которые способствовали бы успешному развитию воздушных перевозок, является вопросом большой важности для экономики многих государств,

принимая во внимание, что правила и условия, связанные с международными авиатарифами, должны исключать неоправданные осложнения, быть по возможности единообразными и в достаточной мере обеспечивать защиту интересов пользователей,

принимая во внимание, что правительства несут ответственность за пассажирские и грузовые тарифы в соответствии со своим национальным законодательством и обязательствами, вытекающими из двусторонних и других соглашений о воздушных сообщениях,

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

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, которые еще не стали участниками Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (IASTA), 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 двусторонних соглашений, а также о любых достигнутых или предполагаемых результатах в деле создания многосторонних механизмов обмена коммерческими правами;

5. *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;

6. *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*;

7. *порукает Совету* постоянно рассматривать механизм установления международных тарифов, а также правила и условия, связанные с международными тарифами;

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

9. *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;

10. *просит* Президента Совета и Генерального секретаря содействовать универсальному присоединению и выполнению Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (IASTA) и обратиться к Договаривающимся государствам с просьбой 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 многих развивающихся государств, 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 развивающиеся 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,

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 государства или государств, особенно 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 авиоперевозчиками 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. Автоматизированные системы бронирования

Ассамблея,

принимая во внимание потребность в установлении повсеместно применяемых принципов транспарентности, доступности и недискриминации в отношении автоматизированных систем бронирования в интересах усиления конкуренции среди авиакомпаний и среди таких систем, предоставления пользователям международного транспорта максимальной возможности выбора вариантов для удовлетворения своих потребностей и во избежание злоупотребления этими системами, которое может привести к возникновению вредной практики при распределении услуг авиоперевозчиков,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам:

- a) соблюдать пересмотренный *Кодекс ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования*, принятый Советом 25 июня 1996 года;

- b) использовать в соответствующих случаях типовые положения, также утвержденные Советом 25 июня 1996 года, для усиления и дополнения Кодекса;
 - c) сотрудничать на двустороннем, региональном и межрегиональном уровнях в целях устранения трудностей, связанных с внедрением и эксплуатацией автоматизированных систем бронирования в различных районах мира;
2. *предлагает* Совету при необходимости пересматривать Кодекс ИКАО по АСБ.

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 (GATS) 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 быть основаны на общей цели постепенного, последовательного, упорядоченного и гарантированного перехода к доступу на рынки и учитывать интересы всех Договаривающихся государств при обеспечении их эффективного и непрерывного участия 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 Чикагской конвенции 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 Договаривающимся государствам ИКАО, которые не являются членами Всемирной торговой организации;

- d) тщательно изучить последствия любого предлагаемого включения в GATS 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 положений, касающихся политики в области экономического регулирования, включая либерализацию международного воздушного транспорта, и рассматривать возможность их использования;
- f) регистрировать в ИКАО в соответствии со статьей 83 Конвенции копии любых освобождений и специальных обязательств в отношении международного воздушного транспорта, взятых в рамках GATS;

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

- a) особенности регламентирующих структур и механизмов международного воздушного транспорта и постепенную 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 определенную 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.

V. Разработка рекомендаций по вопросам политики

Ассамблея,

принимая во внимание, что правительства несут ответственность за экономическое регулирование международного воздушного транспорта и выполнение международных обязательств,

принимая во внимание, что Организация рассмотрела многие из соответствующих вопросов регулирования и в итоге подготовила рекомендации и другой инструктивный материал,

1. *настоятельно рекомендует* государствам при выполнении своих функций, связанных с регулированием, учитывать рекомендации, содержащиеся в документе Дос 9587 "Политика и инструктивный материал по регулированию международного воздушного транспорта";

2. *предлагает* Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств рекомендации, содержащиеся в документе Дос 9587.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Статистика

Ассамблея,

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 ИКАО разработала объединенную статистическую базу данных, с тем чтобы предоставить Договаривающимся государствам и другим пользователям эффективную онлайн-систему валидации, хранения и поиска статистических данных,

принимая во внимание, что некоторые Договаривающиеся государства 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 прилагать все усилия, с тем чтобы представлять требуемые статистические данные своевременно и, где это возможно, в электронной форме;

2. *предлагает* Совету с помощью экспертов по статистике и бухгалтерскому учету рассматривать проблемы Договаривающихся государств и ИКАО с целью более эффективного удовлетворения потребностей Организации и повышения уровня единообразия статистических данных, полноты и своевременности представления их государствами, улучшения формы и содержания анализов и публикаций, а также ускорения распространения их Организацией;

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 и экономическое планирование

Ассамблея,

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 Организации требуются специальные прогнозы и экономическая поддержка для целей планирования аэропортовых и аэронавигационных систем и экологического 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, региональные и глобальные данные, и представлять такие прогнозы Договаривающимся государствам;

2. *предлагает* Совету разработать методику и процедуры составления прогнозов, проведения анализа затрат и выгод или эффективности расходов и разработки коммерческих обоснований с учетом потребностей 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 пп. 1 и 2, так и для распространения в

от времени среди Договаривающихся государств в качестве руководства для составления ими собственных прогнозов и экономического планирования.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Упрощение формальностей

Раздел I. Разработка 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 важность того, чтобы Договаривающиеся государства продолжали свои усилия по обеспечению максимальной эффективности воздушного транспорта, обеспечивая при этом защиту деятельности международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства,

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 безопасности и 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. *просит* Совет обеспечить актуальность Приложения 9 "Упрощение формальностей" и его соответствие современным требованиям Договаривающихся государств в отношении осуществления мер пограничного контроля;

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

3. *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;

4. *предлагает* Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств документ Дос 9636 "Международные пиктограммы, способствующие ориентации посетителей аэропортов и морских вокзалов".

Раздел II. Выполнение положений Приложения 9

Ассамблея,

принимая во внимание, что соблюдение содержащихся в Приложении 9 Стандартов и Рекомендуемой практики, направленных на совершенствование процедур в пунктах пограничного контроля для упрощения оформления воздушных судов, пассажиров, их багажа, груза и почты, является очень важным для обеспечения эффективности воздушного транспорта,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам уделять особое внимание своим обязательствам, вытекающим из положений статей 22, 23 и 24 Конвенции, и активизировать усилия по выполнению Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам критически рассматривать по крайней мере раз в год любые расхождения, которые существуют на их территории между национальными правилами и практикой и положениями действующего издания Приложения 9, а также уделять особое внимание действиям по изменению своей политики с целью скорейшего устранения таких расхождений;

3. *настоятельно рекомендует* каждому Договаривающемуся государству уведомлять Организацию о ходе выполнения положений Приложения 9 на его территории в соответствии с положениями статьи 38 Конвенции;

4. *предлагает* Совету рассматривать по мере необходимости или по крайней мере раз в три года ход выполнения положений Приложения 9, а также указывать конкретные аспекты, которые требуют интенсивной работы по их выполнению со стороны Договаривающихся государств.

Раздел III. Международное сотрудничество в обеспечении сохранности и целостности паспортов

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что международная уверенность в целостности паспорта лежит в основе функционирования системы международных сообщений,

принимая во внимание, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций предложила ИКАО рассмотреть пути и средства укрепления международного сотрудничества в борьбе с контрабандным провозом иностранцев, подчеркивая при этом, что такие усилия не должны ослаблять защиту, предоставляемую беженцам международным правом,

принимая во внимание, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций и Экономический и Социальный совет предложили государствам-членам устанавливать или совершенствовать процедуры, позволяющие оперативно выявлять подложные проездные документы, сотрудничать на двусторонней и многосторонней основе для предотвращения

использования подложных документов и принимать меры, предусматривающие соответствующие наказания за изготовление или распространение фальшивых дорожных документов и противоправное использование международной коммерческой авиации,

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, ненадлежащее использование подлинных паспортов законными владельцами, способствующее совершению преступления, использование просроченных или аннулированных паспортов и использование паспортов, полученных обманным путем,

1. *призывает* все 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;

2. *просит* Совет продолжать проводимую работу по повышению эффективности контроля за мошенническим использованием паспортов, включая возможную подготовку необходимых SARPS и инструктивного материала, для применения Договаривающимися государствами в интересах обеспечения целостности и сохранности паспортов и других проездных документов.

Раздел IV. 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,

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 и
 - 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* государствам и эксплуатантам в сотрудничестве с заинтересованными международными организациями прилагать все возможные усилия для ускорения обработки и очистки авиационного груза.

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 расходные 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 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 А35-5 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды*",

принимая во внимание, что резолюция, содержащаяся в документе Дос 8632 "*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*", 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 Дос 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 Дос 8632.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Аэропорты и аэронавигационное обслуживание

Раздел I. Политика установления сборов

Ассамблея,

принимая во внимание, что политика ИКАО 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, рассматривается отдельно в резолюции А35-5 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды",

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 выработать 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 принимает и при необходимости пересматривает опубликованную в Дос 9082 "Политика ИКАО относительно аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание",

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 Дос 9082 "Политика ИКАО относительно аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание", 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. *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 финансовой эффективности 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,

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 автономным организациям и используют многонациональные аэронавигационные средства и службы, выполняя обязательства, взятые ими по статье 28 Конвенции,

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 активно сотрудничать в деле возмещения расходов на многонациональные аэронавигационные средства и службы;

3. *предлагает* Совету предоставлять Договаривающимся государствам рекомендации по экономическим, организационным и управленческим вопросам, связанным с предоставлением аэропортового и аэронавигационного обслуживания;

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

5. *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, который проявляют пользователи, туристические, авиационные и торговые организации и их международные объединения к уровню международных пассажирских и грузовых тарифов, 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 и расходах авиаперевозчиков для экологического планирования, проведения исследований по вопросам инвестирования и для 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;

2. *порукает* Генеральному секретарю по запросу представлять ВПС информацию фактического характера, которой может располагать Организация.

Пункт 32 повестки дня. Резолюции Ассамблеи, подлежащие сведению воедино или аннулированию

32:1 Пленарное заседание передало Экономической комиссии на рассмотрение добавление С документа WP/33, касающегося резолюций Ассамблеи, подлежащих сведению воедино или аннулированию, и Комиссия согласилась с рекомендацией Совета о том, что, исходя из предпринятых в рамках пункта 31 повестки дня действий, ни одну из резолюций, содержащихся в части III документа "Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 5 октября 2001 года)" (Дос 9790), не следует аннулировать.

ДОБАВЛЕНИЕ

ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТАЦИИ, СВЯЗАННОЙ С РАБОТОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

Документы и циркуляры

Документ	Название
Doc 9786	<i>Годовой доклад Совета, 2001</i>
Doc 9814	<i>Годовой доклад Совета, 2002</i>
Doc 9826 и Дополнение	<i>Годовой доклад Совета, 2003</i>
Циркуляр 291	<i>Мир гражданской авиации, 2001-2004</i>
Циркуляр 299	<i>Мир гражданской авиации, 2002-2005</i>
Циркуляр 307 (предварительное издание)	<i>Мир гражданской авиации, 2003-2006</i>
Циркуляр 304	<i>Прогноз развития воздушного транспорта до 2015 года</i>
Циркуляр 292 (предварительное издание)	<i>Экономический вклад гражданской авиации</i>

Рабочие документы

Пункт №	Содержание	Рабочий документ		Проект текста доклада	Доклад
		№	Представлен		
7	Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2001, 2002 и 2003 годы			A35-WP/298, EC/47	A35-WP/331, P/66
8	Бюджет по программам на 2005, 2006 и 2007 годы	A35-WP/20, AD/2, Corr. № 1 и 2 и Add. № 1		A35-WP/298, EC/47	A35-WP/331, P/66
27	Регулирование международных воздушных перевозок и итоги Пятой Всемирной авиатранспортной конференции	A35-WP/9, EC/1 и Add. № 1		A35-WP/311, EC/48	A35-WP/331, P/66
		A35-WP/45, EC/10 и Corr. № 1	ЛАКТА		
		A35-WP/47, EC/12	Кубой		
		A35-WP/64, EC/13	ИАТА		
		A35-WP/87, EC/15, LE/7 Revised	ЕК		
	A35-WP/90, EC/16	ЕК			

Пункт №	Содержание	Рабочий документ		Проект текста доклада	Доклад
		№	Представлен		
		A35-WP/96, EC/17	Нидерландами от имени ЕС и его государств-членов		
		A35-WP/119, EC/19	АЛАДА		
		A35-WP/136, EC/20	МФТ		
		A35-WP/156, EC/23	Сингапуром		
		A35-WP/196, EC/28	ЛАКГА		
		A35-WP/201, EC/32	ВТО		
		A35-WP/212, EC/34	Колумбией от имени ЛАКГА		
		A35-WP/214, EC/35	Иорданием от имени АРКГА		
		A35-WP/217, EC/36	Оманом от имени АРКГА		
		A35-WP/219, EC/38	МСА		
		A35-WP/244, EC/41 и Согг. № 1 (только Е и А)	Аргентиной, Бразилией, Вьетнамом, Индией, Монголией, Пакистаном, Республикой Кореей, Саудовской Аравией, Фиджи, Филиппинами и Японией		
		A35-WP/251, EC/42	Кубой		
		A35-WP/253, EX/104, EC/43	ЗЭВС		
		A35-WP/259, EC/40	ЛАКГА		
		A35-WP/297, EC/46	Ираном		
28	Регулирование и организация аэропортов и аэронавигационных служб	A35-WP/10, EC/2		A35-WP/319, EC/49	A35-WP/347, P/79
		A35-WP/154, EC/21	НФТ		
		A35-WP/155, EC/22	Нидерландами от имени ЕС и его государств-членов		
		A35-WP/158, EC/24 TE/22	41 государством – членом ЕКГА		
		A35-WP/200, EC/31	ИАТА		
		A35-WP/258, EC/39	Пакистаном		
		A35-WP/270, EC/44	Соединенными Штатами Америки		

Пункт №	Содержание	Рабочий документ		Проект текста доклада	Доклад
		№	Представлен		
		A35-WP/294, EC/45	Беларусью, Грузией, Республикой Молдова, Украиной и Узбекистаном		
29	Упрощение формальностей	A35-WP/11, EC/3 A35-WP/12, EC/4 и Согг. № 1 A35-WP/43, EC/8 A35-WP/65, EC/14 A35-WP/107, EX/39, EC/18 Revised A35-WP/159, EC/25 A35-WP/160, EC/26 A35-WP/180, EC/27 A35-WP/202, EC/33	ИАТА ВТО Республикой Корея Республикой Корея МСА Нидерландами от имени ЕС и его государств-членов	A35-WP/325, EC/50	A35-WP/347, P/79
30	Другие проблемы воздушного транспорта	A35-WP/13, EC/5 A35-WP/14, EC/6 A35-WP/42, EC/7 A35-WP/197, EC/29 A35-WP/199, EC/30	МСА МСА	A35-WP/325, EC/50	A35-WP/347, P/79
31	Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта	A35-WP/44, EC/9		A35-WP/326, EC/51	A35-WP/347, P/79
32	Резолюции Ассамблеи, подлежащие сведению воедино или аннулированию Введение к докладу Экономической комиссии	A35-WP/33, P/5		A35-WP/326, EC/51 A35-WP/298, EC/47	A35-WP/347, P/79 A35-WP/331, P/66

ISBN 92-9194-552-8

© ИКАО 2005
6/05, R/P1/75

Заказ № 9847
Отпечатано в ИКАО 9

