



ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF)

ШЕСТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 18–22 марта 2013 года

ПУНКТ 1.1 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал представляет собой общую часть доклада, и его следует поместить в соответствующий раздел доклада в желтой обложке.

Пункт 1 повестки дня. Глобальный обзор тенденций и событий
Пункт 1.1 повестки дня. События в отрасли и в сфере регулирования

1.1.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

1.1.1.1 Конференция рассмотрела пункт 1.1 повестки дня на основе следующих рабочих документов: WP/17, WP/22 и WP/23 (Секретариат), WP/33 (Объединенные Арабские Эмираты), WP/39 (Египет), WP/70 Revised (Германия, Канада, Объединенные Арабские Эмираты, Сингапур, Соединенные Штаты Америки, Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Международная ассоциация грузовых авиаперевозчиков (ТИАКА)), WP/53 (представлен Ирландией от имени Европейского Союза (ЕС) и его государств-членов и другими государствами-членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)), WP/56 (Колумбия от имени Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)), WP/57 (Чили от имени ЛАКГА), WP/65 (Всемирная туристская организация (ЮНВТО)), WP/102 (Латиноамериканская ассоциация воздушного и космического права (ALADA)), WP/100 (Международный совет аэропортов (МСА)) и WP/80 (Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО)). Конференция также приняла к сведению следующий информационный документ: IP/10 (Индонезия).

1.1.2 РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

1.1.2.1 Конференция поддержала представленные Секретариатом рабочие документы о достижениях со времени проведения ATConf/5, устойчивом экономическом развитии воздушного транспорта и стоимостной цепочке воздушного транспорта. Конференция также признала ценность проделанной после ATConf/5 работы по оказанию государствам помощи в процессе либерализации. Была высказана просьба к ИКАО обеспечить поддержание актуальности инструктивного материала по либерализации, включая обновление показателей либерализации.

1.1.2.2 Была принята к сведению информация о произошедших в области воздушного транспорта событиях, которые связаны с возникновением альянсов и слиянием авиакомпаний. Конференция признала, что было бы полезным изучить положительные и отрицательные последствия этих процессов для авиатранспортного рынка, в частности в том, что касается соблюдения норм конкуренции и недопущения возникновения монополий.

1.1.2.3 Признавая близкую взаимосвязь между воздушным транспортом и туризмом, Конференция отметила необходимость тесного сотрудничества и принятия коллективных мер, выходящих за функциональные рамки воздушного транспорта и туризма, а также необходимость поощрения координации действий между всеми заинтересованными сторонами в целом и между Всемирной туристской организацией (ЮНВТО) и ИКАО в частности.

1.1.2.4 Были высказаны различные точки зрения по вопросу темпов либерализации. Некоторые государства отметили преимущества ускоренной либерализации, в то время как другие считали, что на темпах реализации могут сказаться разные реалии и конкретные ситуации в государствах. Ряд государств отметили, что необходимо поддерживать баланс между добросовестной конкуренцией и дальнейшей либерализацией, и заявили, что принимаемые государствами односторонние меры могут сдерживать развитие международного воздушного транспорта.

1.1.2.5 Была признана важная роль ИКАО в поощрении либерализации и выражена обеспокоенность размерами финансирования проводимой ИКАО работы в области воздушного транспорта. Было сочтено, что ИКАО является оптимальным форумом для продвижения такой работы, и была высказана поддержка созданию специального добровольного фонда для укрепления роли ИКАО в этой области в соответствии с управленческими правилами и политикой ИКАО.

1.1.2.6 Конференция отметила важность ратификации Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 года – МК99). Было решительно поддержано предложение о том, чтобы поощрять ратификацию МК99 государствами, которые еще не сделали этого, и о том, чтобы ИКАО предоставляла помощь.

1.1.2.7 Вопросы безопасности полетов и государственного суверенитета воздушного пространства были сочтены выходящими за рамки компетенции Конференции, и было высказано предложение о том, что эти вопросы следует обсуждать на Ассамблее.

1.1.2.8 В заключение Международная организация по труду информировала Конференцию о вопросах, по которым был достигнут консенсус на проходившем в феврале 2013 года Форуме МОТ по глобальному диалогу.

1.1.3 **ВЫВОДЫ**

1.1.3.1 В результате рассмотрения документации по пункту 1.1 повестки дня и последующего обсуждения событий в отрасли и в сфере регулирования Конференция сделала следующие выводы:

- a) последующая работа ИКАО по итогам ATConf/5 в области экономического регулирования помогла государствам адаптироваться к изменениям, вызванным процессом эволюции нормативного регулирования, и способствовала этому процессу. Продолжение этой работы было бы полезным для государств в деле развития воздушного транспорта;
- b) в целях содействия устойчивому развитию воздушного транспорта необходимо признать, что неодинаковые показатели рентабельности в рамках стоимостной цепочки воздушного транспорта, несходство нормативной базы, проблемы финансирования авиатранспортной системы, ограниченная пропускная способность инфраструктуры и односторонние действия государств, оказывающие влияние на международный воздушный транспорт, являются препятствиями на пути устойчивого развития воздушного транспорта и что они должны быть устранены для того, чтобы быть готовыми к ожидаемому росту объемов мировых авиаперевозок и способствовать устойчивому развитию системы воздушного транспорта;
- c) цены на топливо во многом зависят от действия рыночных сил, поэтому задействование возможностей регулирования представляется маловероятным. Однако настоятельно необходимо, чтобы нормативная база для развития

воздушного транспорта способствовала использованию стратегий, направленных на смягчение негативных последствий и резких колебаний цен на топливо;

- d) на протяжении прошлого десятилетия заинтересованные стороны – участники стоимостной цепочки воздушного транспорта работали в условиях всевозрастающей конкуренции. Эти заинтересованные стороны взаимозависимы; эксплуатационные расходы и условия коммерческой деятельности сказываются на доходности отрасли воздушного транспорта;
- e) альянсы, возникшие первоначально в ответ на введение нормативных рыночных ограничений и для поддержания конкурентоспособности и присутствия на рынке, становятся все более комплексными и взаимосвязанными с точки зрения рамок сотрудничества и наличия мощнейших рычагов в сфере маркетинга. Несмотря на все характеристики и преимущества альянсов и слияний в отрасли воздушного транспорта, эти явления имеют недостатки и отрицательные стороны, которые необходимо устранить, и ИКАО следует провести исследования по данному вопросу;
- f) государствам и соответствующим международным организациям следует осуществлять широкий, целостный и последовательный подход к политике в сфере воздушного транспорта и туризма;
- g) учитывая наличие разных условий в государствах, признается, что либерализация авиационных рынков в целом обеспечила значительный рост, развитие и социальные блага для государств, в которых она осуществлена;
- h) для того чтобы ИКАО играла важную роль в либерализации воздушного транспорта, можно создать целевой авиатранспортный фонд для привлечения добровольных взносов со стороны государств-членов, с тем чтобы подкрепить работу Организации в этой области, при условии, что управление таким фондом будет осуществляться в соответствии с управленческими правилами и политикой ИКАО;
- i) МК99 является эффективным средством для определения ответственности авиаперевозчиков, и ее реализацию следует улучшить, с тем чтобы все Стороны получили важные преимущества.

1.1.4 РЕКОМЕНДАЦИИ

Рекомендация 1.1/1. События в отрасли и в сфере регулирования

Конференция рекомендует:

- a) государствам следует признать важность наличия национальных и региональных нормативных рамок для обеспечения соблюдения альянсами норм конкуренции и предотвращения возникновения монополий; государствам следует также должным образом учитывать создаваемые альянсами выгоды;

- b) государствам следует рассмотреть возможность создания механизмов, способствующих более тесному сотрудничеству и координации действий между их полномочными органами, работающими в сфере туризма и воздушного транспорта; государствам также следует поддерживать более активное сотрудничество между ИКАО и ЮНВТО по ключевым вопросам, представляющим взаимный интерес; государствам следует поддерживать и поощрять всеобщее принятие МК99;
 - c) ИКАО следует продолжать отслеживать события, проводить исследования основных вопросов общемирового значения, подготовить для государств набор основных принципов и делиться результатами своих анализов по развитию отрасли воздушного транспорта с государствами, международными организациями и отраслью;
 - d) ИКАО следует обновить и доработать свой инструктивный материал по регулированию международного воздушного транспорта. В частности, ей следует продолжить обновление типового соглашения (ТСВС) с учетом эволюции, происходящей в сфере регулирования, и обновить показатели либерализации. ИКАО следует продолжить разработку соответствующих баз данных, таких как *База данных о международных соглашениях о воздушном сообщении* (Doc 9511), а также анализ конкретных ситуаций из практики либерализации;
 - e) ИКАО следует продолжать оказывать государствам помощь в работе по либерализации воздушного транспорта; это можно делать, в частности, путем разработки дополнительных учебных курсов, проведения региональных семинаров или аналогичных полезных для государств мероприятий с учетом имеющихся в наличии ресурсов;
 - f) Единственным форумом для выработки глобальных решений, направленных на создание устойчиво развивающейся системы воздушного транспорта для всех заинтересованных сторон, должна быть ИКАО; ИКАО следует продолжать осуществлять сотрудничество с международными и региональными организациями, а также с отраслью для того, чтобы отслеживать факторы, препятствующие устойчивому развитию системы воздушного транспорта, и выработать на коллективной основе ключевые стратегии устранения препятствий;
 - g) ИКАО следует создать фонд воздушного транспорта для привлечения добровольных вкладов от государств-членов с целью активизации работы Организации в этой области. Управление этим фондом следует осуществлять транспарентно согласно соответствующим управленческим правилам и политике ИКАО;
 - h) ИКАО следует предоставлять помощь в ратификации МК99, если на то поступит просьба от какого-либо государства.
-