

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 41 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта

ПОЛИТИКА ДОМИНИКАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ КОММЕРЧЕСКОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Доминиканской Республикой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Настоящий документ содержит краткую информацию о достигнутых Доминиканской Республикой результатах в области регулирования воздушного транспорта. Особое внимание в документе обращено на важные шаги, предпринятые страной на основе рекомендаций Пятой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/5) "*Проблемы и возможности либерализации*", проведенной в Монреале, Канада, с 24 по 29 марта 2003 года, а также на те шаги, которые были предприняты начиная с 2004 года с целью продвижения в направлении большей либерализации ее отношений с другими государствами в области коммерческой авиации. Следствием этих шагов стало официальное принятие в 2010 году политики Доминиканской Республики в области воздушного транспорта. Результатом этой политики стали положительные перемены в отрасли воздушного транспорта и устранение ограничений, препятствующих доступу на доминиканский рынок. Она также привела к быстрому росту и расширению диапазона предложений в сфере авиаперевозок.

Настоящий документ также содержит таблицу, в которой указаны соглашения, заключенные страной в рамках конференций Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN).

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) рассмотреть информацию, содержащуюся в настоящем информационном документе, и
- b) признать важное значение сохранения основной роли ИКАО в оказании государствам инструктивной помощи в области разработки их внутренних регламентирующих норм и, таким образом, в содействии созданию благоприятных условий для процесса либерализации и в поддержке этого процесса.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С " <i>Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта</i> ".
<i>Финансовые последствия</i>	Финансовые последствия отсутствуют.
<i>Справочный материал</i>	Рекомендации Пятой Всемирной авиатранспортной конференции ATConf/5 (Doc 9819) Резолюция A37-20 " <i>Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта</i> ".

¹ Текст документа на испанском языке представлен Доминиканской Республикой.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Когда на 37-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2010 году была принята резолюция А37-20, озаглавленная "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта", задача состояла в том, чтобы государства получили надлежащий инструктивный документ для разработки политики, касающейся экономического регулирования в таких областях, как воздушный транспорт, подготовка статистических данных, экономический анализ, установление налогов и сборов, и в других соответствующих областях, с тем чтобы выполнить задачи ИКАО в плане обеспечения постоянного и устойчивого участия государств в международной авиатранспортной системе, реализовать цели и принципы Конвенции о международной гражданской авиации и обеспечить, чтобы международные воздушные сообщения могли развиваться упорядоченным, регулярным, эффективным и экономичным, согласованным и устойчивым образом и осуществлялись на основе равных возможностей.

2. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

2.1 Примерно в 2004 году Доминиканская Республика начала процесс пересмотра своей политики в области коммерческой авиации, которая проводилась с конца 1940-х годов. Эта политика основывалась на соглашениях о воздушном сообщении "бермудского типа" и включала протекционистские меры со стороны правительства, предоставление прав выполнения пассажирских, грузовых и комбинированных перевозок в соответствии с третьей и четвертой свободами полетов гражданских воздушных судов, ограничения маршрутов, использование одного назначенного авиапредприятия, обоюдное утверждение или не утверждение тарифов и ограничения пропускной способности. Такой подход стал причиной неразвитости и несоответствия сети маршрутов внутри страны, а также ограниченного доступа на международный рынок авиаперевозок.

3. ПРИНЯТИЕ ПОЛИТИКИ ДОМИНИКАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ КОММЕРЧЕСКОЙ АВИАЦИИ

3.1 В качестве первого шага в направлении либерализации и в соответствии с рекомендациями Пятой Всемирной авиатранспортной конференцией (АТConf/5) "*Проблемы и возможности либерализации*", проведенной в Монреале, Канада, в период с 24 по 29 марта 2003 года, в новые соглашения о воздушном сообщении, заключенные Доминиканской Республикой, были включены положения, которые все чаще были основаны на гибком подходе, в том числе положения о существенном долевым участии во владении компаниями, допускающие назначение авиапредприятий, основное местонахождение и нормативное регулирование которых контролируются правительством назначающей стороны.

3.2 Эта новая политика, проводимая Доминиканской Республикой, была официально принята в соответствии с резолюцией *No. 180-(2010)* Совета по гражданской авиации от 23 августа 2010 года.

4. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕДЕНИЯ ЛИБЕРАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ, ПРАВА В ОБЛАСТИ КОММЕРЧЕСКОЙ АВИАЦИИ, ПРЕДУСМОТРЕННЫЕ В СОГЛАШЕНИЯХ С ДРУГИМИ ГОСУДАРСТВАМИ

4.1 На протяжении последних шести лет Доминиканская Республика, руководствуясь либеральным подходом, осуществляет обмен с двадцатью шестью государствами двусторонними

правами на перевозки в соответствии с шестой свободой полетов при выполнении пассажирских и грузовых рейсов и в соответствии с седьмой свободой – только при выполнении грузовых рейсов. Таким образом, общее количество соглашений о воздушном сообщении (СВС), подписанных за всю историю коммерческой авиации страны, достигло сорока четырех. В 2010 году Доминиканская Республика подписала Многостороннее соглашение об открытом небе для государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКАК).

4.2 Проведение Доминиканской Республикой либеральной политики в области воздушного транспорта означает, что в настоящее время пятьдесят три иностранные авиакомпании имеют разрешение выполнять регулярные рейсы. Эти авиакомпании представляют различные рынки и их парки включают воздушные суда большой вместимости. Около 100 иностранных авиакомпаний выполняют чартерные рейсы. В стране действуют пятнадцать национальных авиакомпаний, которые располагают судами средней вместимости и делят региональный рынок с иностранными перевозчиками. Внутренний рынок обслуживается исключительно национальными авиакомпаниями, однако не исключена возможность, что эти авиакомпании могут заключить соглашения с иностранными авиакомпаниями о совместном использовании кодов.

4.3 Если говорить о сети маршрутов, то в настоящее время в Доминиканской Республике предлагается 220 регулярных и приблизительно 430 чартерных маршрутов. Таким образом, пассажиры, совершающие поездки, располагают более широким выбором вариантов.

5. РОСТ ЧИСЛА ПАССАЖИРОВ, СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

5.1 Одним из наиболее важных результатов принятия этой новой политики стал наблюдаемый в Доминиканской Республике в течение последних десяти лет рост въездных и выездных пассажиропотоков несмотря на то, что этот период совпал с серьезным экономическим спадом, охватившим основные экономики мира и затронувшим как авиационную промышленность, так и туристическую отрасль в других регионах, включая Карибский регион. В целом, рост пассажиропотоков за этот период в среднем превысил 5 %.



6. РЕЗУЛЬТАТЫ КОНФЕРЕНЦИЙ ИКАО ПО ПРОВЕДЕНИЮ ПЕРЕГОВОРОВ О ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЯХ (ICAN)

6.1 В рамках конференций ИКАО по вопросам переговоров о воздушном сообщении (ICAN) Доминиканская Республика провела консультативные встречи с рядом государств. По итогам этих консультаций, руководствуясь своим либеральным подходом, она подписала соглашения о воздушном сообщении с различными государствами, предоставив шестую свободу выполнения комбинированных рейсов и седьмую свободу выполнения только грузовых рейсов. Ниже приводится сравнительная таблица достигнутых результатов.

СТРАНЫ	ICAN 2009	ICAN 2010	ICAN 2011
	Стамбул, Турция	Монтего-Бей, Ямайка	Мумбай, Индия
1. Объединенные Арабские Эмираты	Подписание МОВ, имеющего статус СВС, 01.10.2009 г.		
2. Франция			Подписание МОВ, 18.10.2011 г.
3. Соединенные Штаты Америки	Консультативная встреча	Консультативная встреча	Консультативная встреча
4. Индия		Консультативная встреча	Подписание МОВ, имеющего статус СВС, 19.10.2011 г.
5. Исландия	Подписание МОВ, имеющего статус СВС, 01.10.2009 г.		
6. Иордания	Подписание МОВ, имеющего статус СВС, 28.10.2009 г.		Подписание МОВ (поправка), 18.10.2009 г.
7. Кувейт		Подписание МОВ, имеющего статус СВС, 01.07.2010 г.	
8. Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии			Подписание МОВ, 18.10.2011 г.
9. Турция	Подписание МОВ, имеющего статус СВС, 01.10.2009 г.		

7. ВЫВОДЫ

7.1 Принятие либеральной политики в области воздушного транспорта привело к существенному увеличению объема пассажирских перевозок и позволило стране расширить сеть своих маршрутов.

7.2 Как и другие латиноамериканские страны, Доминиканская Республика предприняла шаги в направлении либерализации, отказавшись от прежней практики протекционизма в отношении внутреннего рынка. Статистические данные свидетельствуют о том, что основные потоки прибывающих пассажиров приходятся на страны с более развитой экономикой.

7.3 В заключение следует отметить, что воздушный транспорт, имеющий основополагающее значение для туризма, стал экономической опорой страны.