Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/103[1]
24/9/26

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 3 повестки дня. Укрепление нормативной и институциональной базы
3.2 Укрепление авиационной связности на основе прогрессивных экономических и нормативных авиационных механизмов для международного воздушного транспорта

ОПЫТ ЛАКГА: ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ КОМБИНИРОВАННЫХ ПАССАЖИРСКИХ, ГРУЗОВЫХ И ПОЧТОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ВПЛОТЬ ДО ШЕСТОЙ СВОБОДЫ ВОЗДУХА

(Представлено Уругваем при поддержке 19 государств – членов ЛАКГА[2])

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе описывается опыт Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) в области либерализации комбинированных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок вплоть до права шестой свободы на основе Меморандума о взаимопонимании (МоВ), подписанного в Пунта-Кане (Доминиканская Республика) в ноябре 2025 года, к которому в настоящее время присоединились девять государств. Данный опыт показывает, что региональный подход к либерализации, основанный на добровольном участии, дополняющий существующие соглашения и реализуемый поэтапно, способен расширять транспортную связность и повышать устойчивость сети воздушных сообщений к кризисам, влияющим на провозную способность и уровень цен. Исходя из этого опыта, Конференции предлагается поддержать разработку Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) глобального типового документа, посвященного добровольной либерализации комбинированных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок.

Действия: Конференции предлагается:

а) принять к сведению опыт ЛАКГА в области либерализации комбинированных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок вплоть до права шестой свободы, который свидетельствует о правовой и операционной жизнеспособности таких региональных, добровольных и поэтапно внедряемых механизмов;

[1] Версия на испанском языке предоставлена Уругваем.

[2] Аргентина, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Чили, Эквадор и Ямайка.

b) рекомендовать Совету поручить Группе экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) разработать типовой документ, носящий добровольный характер и дополняющий существующие соглашения о либерализации комбинированных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок, с учетом опыта ЛАКГА и других соответствующих региональных инициатив, для последующего применения государствами по их усмотрению.	
Стратегическая цель	Данный рабочий документ связан со стратегической целью *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"*
Финансовые последствия	Отсутствуют
Справочный материал	Меморандум о взаимопонимании по либерализации комбинированных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок между полномочными органами гражданской авиации государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), Пунта-Кана, Доминиканская Республика, 9 ноября 2025 года. Всемирный банк, *"Показатели мирового развития"*: общая численность населения (SP.POP.TOTL), валовой внутренний продукт в текущих ценах в долларах США (NY.GDP.MKTP.CD) и площадь территории (AG.LND.TOTL.K2), данные за 2023 год

1. **ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Либерализация международного воздушного транспорта является эффективным средством расширения транспортной связности, облегчения доступа к рынкам и стимулирования конкуренции в интересах пользователей. В Латинской Америке и Карибском регионе значительные расстояния, различия в размерах рынков и ограниченная доступность прямых перевозок между многими городами обусловливают необходимость постепенного, но неуклонного внедрения решений, способствующих более эффективному использованию существующих сетей и укреплению региональной интеграции при уважении суверенитета государств и их соответствующих правовых систем.

1.2 В связи с этим Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА), опираясь на региональный опыт, накопленный в рамках Меморандума о взаимопонимании (МоВ) по либерализации эксклюзивных грузовых авиаперевозок вплоть до права седьмой свободы, приняла решение распространить этот подход на комбинированные пассажирские, грузовые и почтовые авиаперевозки. С этой целью комиссия разработала и открыла для подписания государствами-членами новый МоВ, который позволяет подписавшим его государствам на добровольной основе осуществлять взаимные права на перевозки вплоть до права шестой свободы, дополняя тем самым существующие двусторонние и многосторонние соглашения.

1.3 Многие из принятых на глобальном уровне многосторонних механизмов либерализации предусматривают права на перевозки вплоть до пятой свободы воздуха. Шестая свобода воздуха, в свою очередь, не всегда считается отдельной свободой; в некоторых случаях она рассматривается как практический результат сочетания осуществления прав третьей свободы (перевозка из государства перевозчика в другое государство) и четвертой свободы (перевозка в обратном направлении) через территорию государства авиакомпании. Тем не менее данный термин широко используется в коммерческой практике и документах ЛАКГА, поэтому в настоящем документе он используется именно в таком значении.

1.4 На сегодняшний день Меморандум подписали Аргентина, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Доминиканская Республика, Коста-Рика, Парагвай, Уругвай, Чили и Эквадор. Согласно данным Всемирного банка за 2023 год, совокупная численность населения этих девяти государств составляет около 333,2 млн человек, совокупный валовой внутренний продукт – 3,68 трлн долл. США, а общая площадь территории – почти 13,84 млн кв. км. Эти показатели свидетельствуют о наличии значительного по демографическим, территориальным и экономическим параметрам рынка для осуществления прав на перевозки, закрепленных в Меморандуме.

1.5 В настоящем документе описываются особенности и возможные преимущества Меморандума. В нем предлагается, чтобы Конференция рассмотрела целесообразность разработки в рамках Международной организации гражданской авиации (ИКАО) аналогичного глобального документа, носящего добровольный характер и дополняющего существующие соглашения, с целью содействия постепенному расширению прав на перевозки для комбинированных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 МоВ носит прагматичный и понятный характер. Во-первых, он дополняет существующие двусторонние или многосторонние соглашения между государствами, добровольно подписавшими его, не заменяя при этом указанные соглашения и не ограничивая права, ранее признанные между сторонами, и обеспечивает взаимное осуществление прав на перевозки вплоть до шестой свободы для регулярных и нерегулярных комбинированных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок без каких-либо временных или географических ограничений или ограничений провозной способности. Во-вторых, в нем устанавливается упрощенная процедура присоединения, которая остается постоянно открытой для государств – членов ЛАКГА и предполагает лишь направление официального уведомления в Секретариат. Наконец, в нем предусмотрен столь же простой механизм выхода, позволяющий любому подписавшему МоВ государству прекратить свое участие путем направления письменного уведомления, вступающего в силу по истечении шести месяцев. Такое сочетание добровольного участия, упрощенной процедуры присоединения и ускоренной процедуры выхода позволяет снизить институциональные издержки и дипломатическую нагрузку, связанные с последовательными двусторонними переговорами.

2.2 Тот факт, что усилия по переходу к широкому многостороннему режиму либерализации прав на перевозки продолжаются уже несколько десятилетий, свидетельствует о том, что нелегко достичь консенсуса между большим числом государств, имеющих разные обстоятельства и интересы. В связи с этим региональные механизмы, носящие добровольный характер и внедряемые постепенно, представляют собой дополнительный прагматичный способ достижения прогресса в соответствии с опытом более интегрированных авиационных рынков. Данный подход особенно актуален для стран Латинской Америки и Карибского бассейна, где кризисы в области здравоохранения и экономические, геополитические и операционные кризисы могут привести к снижению провозной способности, росту эксплуатационных затрат и, как следствие, к повышению цен для потребителей; поддержание условий свободной конкуренции, по крайней мере на региональном уровне, может способствовать расширению возможностей транспортного сообщения и смягчению этих последствий.

2.3 Однако наличие множества региональных правовых актов с разными положениями может привести к фрагментации нормативно-правовой базы и усложнить ситуацию для государств и эксплуатантов. Более целесообразным представляется применение в разумной степени унифицированных принципов, определений и механизмов; для этого на начальном этапе

потребуется широкая поддержка государствами работы ИКАО по созданию единой рамочной основы, которая должна быть технически обоснованной и иметь возможность адаптироваться к различным национальным условиям. На втором этапе решение о подписании такой рамочной основы или присоединении к ней оставалось бы на усмотрение каждого государства.

2.4 В связи с этим Конференция могла бы рекомендовать Совету поручить Группе экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) разработать типовой документ, учитывающий опыт ЛАКГА и других соответствующих региональных инициатив, для последующего добровольного использования государствами.

3. ВЫВОД

3.1 Опыт ЛАКГА показывает, что добровольное расширение прав на перевозки вплоть до шестой свободы может способствовать укреплению региональной транспортной связности, расширению возможностей для поездок и перевозок, а также сохранению конкурентных условий в кризисных ситуациях, которые приводят к сокращению провозной способности или росту затрат на авиаперевозки. Разработка ИКАО типового документа обеспечила бы государствам единый ориентир для дальнейшей либерализации комбинированных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок, при этом государства имели бы полную свободу в принятии решения о его подписании или присоединении к нему.

— КОНЕЦ —