Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/156[1]
25/9/26

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

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА: ИНИЦИАТИВА ALAS И СОГЛАШЕНИЕ О ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ЮЖНОЙ АМЕРИКИ – ПУТЬ К СОЗДАНИЮ ЕДИНОГО НЕБА ЮЖНОЙ АМЕРИКИ

(Представлено Парагваем при поддержке 18 государств – членов ЛАКГА[2])

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе рассматривается инициатива Соглашения о либерализации воздушного транспорта Южной Америки (ALAS), на данном этапе реализованная в виде Меморандума о взаимопонимании, подписанного в 2026 году Аргентиной, Бразилией, Чили и Парагваем, к которому впоследствии присоединились Многонациональное Государство Боливия и Уругвай. Она задумана как основа будущего многостороннего договора, направленного на продвижение концепции "Единого неба Южной Америки". В отличие от других региональных инициатив, ALAS не ограничивается либерализацией прав на перевозки; скорее, она направлена на содействие правовой гармонизации Договаривающихся государств, стимулирование добросовестной конкуренции и обеспечение того, чтобы авиационные власти оказывали необходимую поддержку для содействия участию авиакомпаний.

Прогрессивный подход к либерализации, кульминацией которого является девятая свобода воздуха, будет реализован в согласованные сроки и будет сочетать в себе гармонизацию авиационных стандартов, практик и процедур при координации действий с другими регулирующими органами в рамках соответствующих региональных площадок. Таким образом, цель ALAS – сократить различия в нормативно-правовом регулировании, защитить права пользователей и адаптироваться к новым межрегиональным подходам в сфере торговли, одновременно укрепляя воспроизводимую модель, которая при технической поддержке Международной организации гражданской авиации (ИКАО) сможет стать примером осуществимости и преимуществ интеграции и открытия регионального воздушного пространства.

[1] Версия документа на испанском языке предоставлена Парагваем.

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

Соглашение ALAS адекватно институциональным условиям региона и направлено на содействие гармонизации в соответствии с правовыми рамками и возможностями каждого государства посредством применения поэтапных и гибких подходов к определению приоритетов, организации стадий внедрения и установлению сроков. При поддержке ИКАО ALAS может стать практичным и устойчивым инструментом для консолидации более современного, конкурентоспособного и жизнестойкого рынка воздушных перевозок.

Действия: Конференции предлагается:

a) принять к сведению ALAS как свидетельство политической и правовой приверженности государств Южной Америки делу продвижения процесса постепенной либерализации и всестороннего упрощения формальностей, осуществляемого с учетом институциональных особенностей региона и правовых рамок каждого государства;

b) рекомендовать Совету поручить Группе экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) разработать типовой глобальный инструмент, который носил бы добровольный характер и дополнял существующие соглашения, в целях решения вопросов либерализации комбинированных услуг, а также институционального упрощения формальностей и постепенной гармонизации нормативно-правовой базы. Этот инструмент должен включать аналитические компоненты, позволяющие доказать осуществимость и ощутимые преимущества региональной интеграции и открытия неба в регионе посредством применения поэтапных и гибких подходов к определению приоритетов, организации стадий внедрения и определению сроков, адаптированных к возможностям каждого региона;

c) предложить ИКАО через ее Региональное бюро в Южной Америке, а также в координации с Авиатранспортным управлением и Управлением по вопросам наращивания потенциала и внедрения рассмотреть возможность реализации добровольной инициативы по наращиванию потенциала для государств, заинтересованных в либерализации воздушного транспорта региона;

d) поддержать идею о том, чтобы такая инициатива в соответствующих случаях предусматривала проведение добровольных оценок готовности, организацию учебных мероприятий, сотрудничество на основе обмена опытом, проведение экономического и нормативно-правового анализа, а также оказание технической помощи с учетом специфики каждого государства;

e) предложить государствам, обладающим соответствующим опытом в области региональных соглашений о либерализации, поделиться своими знаниями, накопленным опытом и передовой практикой.

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегической целью *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"*.
Финансовые последствия	Неприменимо.
Справочный материал	Неприменимо.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Инициатива "Соглашение о либерализации воздушного транспорта Южной Америки" (ALAS) стартовала в 2026 году как совместная инициатива Аргентины, Бразилии, Чили и Парагвая, к которым позднее присоединились Многонациональное Государство Боливия и Уругвай, и имеет вид Меморандума о взаимопонимании, в котором выражена политическая воля к созданию "Единого неба Южной Америки". Эта инициатива задумана как основа для будущего

многостороннего инструмента, интегрирующего либерализацию воздушного сообщения с упрощением формальностей на институциональном уровне и гармонизацией нормативно-правовой базы.

1.2 В отличие от других региональных механизмов, ALAS не ограничивается либерализацией прав на перевозки; скорее, она направлена на содействие правовой гармонизации Договаривающихся государств, стимулирование добросовестной конкуренции и поощрение участия авиакомпаний, в том числе посредством поддержки со стороны авиационных властей.

1.3 В настоящее время политика в сфере воздушного транспорта в Южной Америке характеризуется гетерогенностью: в то время как одни государства выбрали более открытый и либерализованный режим, другие по-прежнему придерживаются более рестриктивного подхода, основанного на традиционных двусторонних соглашениях. Это расхождение препятствует формированию по-настоящему интегрированного регионального рынка и приводит к возникновению пробелов в области связности сети воздушного транспорта, конкурентоспособности и защиты прав пользователей.

1.4 В этом контексте ALAS позиционируется как стратегический механизм для устранения этих пробелов за счет использования модели поэтапного перехода, адаптированной к институциональным условиям каждого государства, способной содействовать гармонизации нормативно-правового регулирования, стимулировать честную конкуренцию и вести регион к созданию более современного и устойчивого "Единого неба Южной Америки". Государства, присоединившиеся к ALAS, должны будут внедрить внутренние механизмы для согласования своей политики открытого неба, обеспечив при этом, чтобы интеграция осуществлялась упорядоченно и постепенно в соответствии с их национальным законодательством.

1.5 ALAS также ориентирована на укрепление региональной связности сети воздушного транспорта как важнейшего фактора социально-экономического развития, интеграцию Южной Америки и усиление позиции региона в рамках начинающихся межрегиональных торговых переговоров.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В основе ALAS лежит концепция поэтапного открытия рынка, конечной целью которой является девятая свобода воздушного сообщения; реализация этого процесса осуществляется в сроки, согласованные государствами-участниками. Это свидетельствует о политической и технической приверженности упорядоченной интеграции региональной коммерческой авиации.

2.2 В рамках своих соответствующих сфер ответственности ведомства гражданской авиации обязуются гармонизировать технические нормы, регуляторные требования и различные операционные процедуры. В то же время в рамках соответствующих региональных площадок ведется координация с органами миграционного, таможенного и других видов пограничного контроля в целях достижения комплексной гармонизации за пределами авиационного сектора. Данная модель направлена на сокращение различий в нормативно-правовом регулировании, защиту прав пользователей и адаптацию к новым межрегиональным подходам в сфере торговли, а также на укрепление системы, способствующей честной конкуренции и повышающей жизнестойкость сетей воздушного транспорта в условиях кризисов, влияющих на предоставление услуг и даже на тарифы.

2.3 Тем не менее политика в сфере воздушного транспорта в Южной Америке характеризуется гетерогенностью: в то время как одни государства выбрали более открытый и либерализованный режим, другие по-прежнему придерживаются более рестриктивного подхода,

основанного на традиционных двусторонних соглашениях. Эти расхождения препятствуют формированию по-настоящему интегрированного регионального рынка и приводят к возникновению пробелов в области авиационной связности, конкурентоспособности и защиты прав пользователей.

2.4 В этом контексте ALAS позиционируется как поэтапная модель, адаптируемая к институциональным особенностям каждого государства и направленная на гармонизацию норм и процедур, поощрение честной конкуренции и продвижение региона к более современному и устойчивому "Единому небу Южной Америки".

2.5 Для государств, которым еще предстоит скорректировать свою нормативно-правовую базу, ALAS предусматривает постепенный переход, позволяющий им изменить внутренние механизмы, обеспечив при этом осуществление интеграции в соответствии с собственными национальными нормативно-правовыми рамками.

2.6 Кроме того, важно использовать технический опыт Международной организации гражданской авиации (ИКАО) для помощи государствам-членам в адаптации этих механизмов. Для этого Организации следует рассмотреть возможность реализации инициативы, направленной на развитие нормативно-правовых, организационных и операционных возможностей государств-членов, для того чтобы позднее они смогли интегрировать свои рынки на региональном уровне.

2.7 В связи с этим добровольная инициатива по наращиванию потенциала могла бы включать, в зависимости от обстоятельств и с учетом потребностей и приоритетов каждого государства, оценку готовности к процессам региональной либерализации, учебные мероприятия, экономический и нормативно-правовой анализ, сотрудничество на основе обмена опытом и специализированную техническую помощь. С использованием такого подхода можно было бы выявить пробелы в институциональной и нормативно-правовой областях и разработать поэтапные планы действий с учетом национального потенциала.

2.8 Вследствие этого участие ИКАО имеет решающее значение для проведения технического и методологического анализа, необходимого для подтверждения осуществимости и преимуществ открытия неба в регионе. Эти аспекты анализа предоставили бы государствам объективные сведения о возможном влиянии на связность сети воздушного транспорта, конкурентоспособность и жизнестойкость, что упростило бы принятие решений и их постепенное внедрение.

2.9 Кроме того, обмен опытом между государствами и регионами, добившимися прогресса в процессах либерализации, может способствовать выявлению передовых практик, проблем в области регулирования и механизмов внедрения, применимых при различных условиях. Сотрудничество на основе обмена опытом может стать дополнением к технической помощи ИКАО и способствовать более обоснованному и устойчивому осуществлению процессов перехода.

3. **ВЫВОД**

3.1 Инициатива ALAS представляет собой стратегическую возможность для Южной Америки продвинуться к созданию в регионе единого неба благодаря сочетанию либерализации воздушного сообщения с институциональным упрощением формальностей и гармонизацией нормативно-правового регулирования. Ее прогрессивный характер и способность адаптироваться к условиям каждого государства делают ее эффективным и устойчивым механизмом для консолидации более современного и конкурентоспособного рынка воздушных перевозок.

3.2 Гетерогенность политики в области воздушного транспорта в регионе подчеркивает необходимость внедрения модели постепенного перехода, которая позволила бы государствам, которым еще предстоит адаптировать свою нормативно-правовую базу, определить приоритеты, организовать этапы внедрения и разработать внутренние механизмы для обеспечения унифицированности своей политики открытого неба.

3.3 Благодаря технической и методологической поддержке ИКАО инициатива ALAS может доказать осуществимость и преимущества открытия неба в регионе, став источником объективных сведений о том, какое влияние она может иметь на связность сети воздушного транспорта, конкурентоспособность и жизнестойкость.

3.4 Таким образом, ALAS выступает в качестве модели для воспроизведения, которая направлена на интеграцию Южной Америки, гармонизацию защиты прав пользователей и укрепление позиций региона в рамках начинающихся межрегиональных торговых переговоров, способствуя формированию более устойчивого и жизнеспособного рынка воздушных перевозок в условиях глобальных вызовов.

— КОНЕЦ —