Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/98[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

ПРАГМАТИЧНЫЙ ПОДХОД К ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ЭКСКЛЮЗИВНЫХ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК ВПЛОТЬ ДО СЕДЬМОЙ СВОБОДЫ В ГЕОГРАФИЧЕСКОМ РЕГИОНЕ ЛАКГА

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

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе описывается опыт Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) в области либерализации эксклюзивных грузовых авиаперевозок вплоть до седьмой свободы. Изначально в 2020 году был введен временный механизм, призванный облегчить распределение предметов первой необходимости во время пандемии COVID-19. Этот механизм был закреплен на постоянной основе в 2023 году в Меморандуме о взаимопонимании, который на сегодняшний день подписали 13 государств. Данный опыт показывает, что постепенный подход к либерализации, дополняющий существующие соглашения и основанный на добровольном участии, подтверждает институциональную и нормативную осуществимость таких механизмов для развития авиационной связности в соответствии с мандатом, вновь подтвержденным Ассамблеей Международной организации гражданской авиации (ИКАО), который предусматривает изучение возможности разработки специального международного соглашения о либерализации грузовых авиаперевозок.

Действия: Конференции предлагается:

a) принять во внимание опыт ЛАКГА, создавшей добровольный дополнительный региональный механизм, призванный содействовать осуществлению прав седьмой свободы перевозок в сфере эксклюзивных грузовых авиаперевозок;

b) признать, что этот опыт может способствовать лучшему пониманию преимуществ, проблем и препятствий, связанных с либерализацией доступа к рынку грузовых авиаперевозок, в соответствии с резолюцией A42-26 Ассамблеи;

c) рекомендовать Совету рассмотреть в рамках Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) и в контексте пересмотра типового соглашения ИКАО о

[1] Версия на испанском языке предоставлена Перу.

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

воздушном сообщении (TASA) свойства правовой взаимодополняемости, добровольного участия и упрощенных процедур, предусмотренные инструментом ЛАКГА, в качестве возможных средств содействия заключению региональных или многосторонних соглашений о постепенной либерализации эксклюзивных грузовых авиаперевозок.	
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	Резолюция A42-26 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"* (2025 г.), добавление A, раздел I, пп. 8, 14, 15, 19 и 20 Меморандум о взаимопонимании по либерализации эксклюзивных грузовых авиаперевозок между полномочными органами гражданской авиации государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), Лима, Перу, 15 декабря 2023 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 ALTA (Латиноамериканская ассоциация воздушного транспорта), доклады о международных грузовых авиаперевозках в странах Латинской Америки и Карибского бассейна, данные за 2025 год

1. **ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Грузовые авиаперевозки являются важнейшим компонентом глобальных цепочек поставок, особенно при транспортировке дорогостоящих, скоропортящихся или требующих оперативной доставки грузов, которые невозможно доставить иным способом из-за ограничений, присущих другим видам транспорта.

1.2 Пандемия COVID-19 подвергла эту функцию серьезному испытанию. Резкое сокращение пассажиропотока и, как следствие, провозной емкости, доступной для перевозки грузов, выявило необходимость создания нормативно-правовой базы, достаточно гибкой для оперативного реагирования в чрезвычайных ситуациях, в том числе для доставки медицинских товаров, а впоследствии – вакцин.

1.3 В этом контексте, а также в соответствии с долгосрочной концепцией по либерализации международного воздушного транспорта, принятой Советом Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в 2015 году, в рамках различных региональных и национальных инициатив были предприняты шаги по обеспечению большей гибкости в отношении прав на перевозки в условиях реагирования на кризисные ситуации.

1.4 В географической зоне Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) это привело к подписанию в конце 2020 года меморандума о взаимопонимании, временно предоставляющего права на перевозки седьмой свободы для эксклюзивных грузовых перевозок с целью содействия распределению предметов первой необходимости и вакцин против COVID-19. После того как критическая фаза пандемии осталась позади, государства – члены ЛАКГА приняли

решение закрепить этот механизм на постоянной основе посредством нового инструмента, подписанного в Лиме (Перу) в декабре 2023 года. В настоящем документе изложен опыт, связанный с данным инструментом.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Механизм, лежащий в основе меморандума о взаимопонимании, основан на прагматичной предпосылке: он предполагает наличие предварительных двусторонних или многосторонних правовых отношений между подписавшими его государствами, установленных посредством соглашений о воздушных перевозках, протоколов заседаний или других действующих меморандумов, и функционирует исключительно в качестве дополнения к этим отношениям. Открытый для подписания государствами – членами ЛАКГА с 15 декабря 2023 года, Меморандум предоставляет авиакомпаниям подписавших его государств взаимные права седьмой свободы перевозок в отношении регулярных и нерегулярных эксклюзивных грузовых перевозок, если такие права ранее не были признаны между сторонами, без каких-либо ограничений по срокам, географическому охвату или провозной способности.

2.2 Такой же прагматичный подход применяется и к выходу из Меморандума. Любое подписавшее Меморандум государство может выйти из него в любое время путем направления простого письменного уведомления в секретариат ЛАКГА; выход вступает в силу через шесть месяцев после направления такого уведомления. Никаких обоснований, переговоров или дополнительных процедур не требуется. Данная особенность – присоединение посредством простого уведомления и выход без необходимости ведения переговоров или дипломатических споров – обеспечивает государствам гибкость в участии в механизме и сохраняет возможность прекратить его действие путем предварительного уведомления.

2.3 Прагматичный характер Меморандума также проявляется в механизме присоединения к нему. Для присоединения не требуется очная церемония подписания; достаточно просто направить официальное письмо по электронной почте или иным аналогичным способом в секретариат ЛАКГА, который затем уведомляет другие подписавшие государства. Эта процедура, ставшая следствием оперативных ограничений, введенных в связи с пандемией COVID-19, когда возможности проведения переговоров и подписания документов в очном формате были ограничены, была сохранена в постоянной редакции Меморандума, что еще больше снизило административные барьеры для присоединения к нему большего числа государств.

2.4 Сочетание этих особенностей – правовая взаимодополняемость, упрощенное присоединение и беспрепятственный выход – нашло отражение в результатах присоединения к данному инструменту и его подписания. До настоящего момента Меморандум подписали Аргентина, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Доминиканская Республика, Коста-Рика, Куба, Панама, Парагвай, Перу, Уругвай, Чили и Эквадор. Совокупно в этих 13 государствах проживает около 412,4 млн человек, а их территория составляет почти 16,47 млн кв. км, согласно данным Всемирного банка за 2023 год. Кроме того, совокупный объем экономики 11 государств, по которым имеются сопоставимые данные о номинальном ВВП за этот год, составляет почти 4,0 трлн долл. США (Куба и Венесуэла (Боливарианская Республика)) на данный момент не были включены в расчет из-за отсутствия сопоставимых данных в использованном источнике). Эти показатели отражают демографическую, территориальную и экономическую значимость региона, на который распространяется действие данного инструмента.

2.5 Данный вид инструмента особенно уместен с учетом структурной специфики сектора: лишь 16,6 % международных грузовых авиаперевозок в регионе приходится на внутрирегиональные потоки, при этом почти половина грузов отправляется из Северной Америки или направляется туда, а примерно четверть отправляется в Европу или из Европы (Латиноамериканская ассоциация воздушного транспорта (ALTA), 2025 г.). Либерализация прав на перевозки для специализированных грузовых перевозок между государствами ЛАКГА напрямую содействует расширению товарооборота внутри самого региона без необходимости полагаться исключительно на длительные переговоры о пересмотре двусторонних соглашений между отдельными парами государств.

3. ВЫВОД

3.1 Опыт ЛАКГА демонстрирует возможность добиваться постепенного, добровольного и прагматичного прогресса в направлении либерализации эксклюзивных грузовых авиаперевозок с помощью региональных механизмов, дополняющих существующие соглашения. Успешное внедрение упрощенных механизмов предоставления прав на перевозки седьмой свободы, отличающихся оптимизированными процедурами присоединения и положениями о беспрепятственном выходе, позволило повысить уровень внутрирегиональной связности и обеспечило отрасли операционную гибкость, не подрывая при этом существующие двусторонние правовые механизмы. Следовательно, данная региональная схема предоставляет эмпирические данные и создает ценный нормативный прецедент, который может служить ориентиром для ИКАО и ее государств-членов.

3.2 Учет этой передовой практики в ходе пересмотра типового соглашения ИКАО о воздушном сообщении (TASA) и работы Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) позволит разработать концептуальные и нормативные инструменты, направленные на содействие заключению многосторонних или региональных соглашений о постепенной либерализации грузовых авиаперевозок в глобальном масштабе в полном соответствии с условиями, изложенными в резолюции A42-26 Ассамблеи.

— КОНЕЦ —