



АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 26 повестки дня. Экономическое развитие воздушного транспорта

СОГЛАШЕНИЯ О ЕДИНОМ НЕБЕ

(Представлено Аргентиной при поддержке Белиза, Боливии (Многонационального Государства), Бразилии, Гватемалы, Гондураса, Коста-Рики, Никарагуа, Панамы, Парагвая, Сальвадора, Уругвая, Чили, Эквадора и Ямайки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В документе Дос 9626 *"Руководство по регулированию международного воздушного транспорта"*, содержатся рекомендации относительно условий, при которых следует проводить двусторонние и многосторонние переговоры о воздушном сообщении.

В настоящем рабочем документе поддерживается идея заключения государствами-членами Южноамериканского региона (SAM) многостороннего соглашения о едином небе в качестве первого шага на пути к расширению и укреплению связности сети авиалиний в регионе путем содействия свободной конкуренции между авиакомпаниями.

Если это предложение будет принято Ассамблеей, то следует провести технические исследования и разработать проект меморандума о взаимопонимании (МОВ), который послужит образцом для переговоров такого типа.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) принять к сведению инициативу Аргентины, Бразилии, Парагвая, Уругвая и Чили, направленную на достижение прогресса в создании структуры единого неба для государств – членов МЕРКОСУР и его ассоциированных государств-членов и ее дальнейшее распространение на весь регион Южной Америки (SAM);

б) поручить Совету рассмотреть по соответствующим каналам предложение о содействии заключению соглашений об открытом небе между государствами-членами в каждом регионе Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в целях укрепления воздушного сообщения между ними и продвижения к принятию соглашений о едином небе;

с) если Ассамблея согласится с предложением, содержащимся в предыдущем пункте, рассмотреть вопрос о создании рабочих групп для разработки проектов типовых соглашений, которые будут предоставлены государствам-членам в каждом регионе ИКАО для их возможного присоединения, на основе понятия *lex mercatoria* ("торговое право").

Стратегические цели	Данный документ связан со стратегической целью <i>"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"</i>
Финансовые последствия	Отсутствуют
Справочный материал	Дос 9626 <i>"Руководство по регулированию международного воздушного транспорта"</i>

¹ Текст на испанском языке представлен Аргентиной.

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 Как одно из первых в своем роде, основополагающее соглашение о воздушном сообщении 1946 года между Соединенным Королевством и Соединенными Штатами Америки (в настоящее время известное как Бермудское соглашение I) проложило путь к развитию регулирования международного воздушного транспорта, став преобладающим типовым соглашением на следующие четыре десятилетия. К середине 1977 года первоначальное Бермудское соглашение было заменено более сложным и подробным Бермудским соглашением II, и с тех пор оба документа известны как Бермуды I и Бермуды II, соответственно.

1.2 Либерализация, концепция которой была сформулирована Альфредом Каном, стала широко распространенной и получила поддержку отрасли в результате быстрых нормативных и эксплуатационных изменений.

1.3 Последующие соглашения о едином небе, такие как "Единое европейское небо", способствовали расширению сотрудничества и укреплению связей между странами, облегчив как передвижение людей, так и обмен передовым опытом в том, что касается идей и программ.

1.4 Соглашения о едином небе эффективно расширяют доступ к рынкам, поскольку страны с наиболее связанной сетью воздушного транспорта в регионе способствуют выходу своих авиакомпаний за пределы национальных границ.

1.5 По всем этим причинам для содействия развитию обменов между государствами в каждом регионе Международной организации гражданской авиации (ИКАО) необходимо иметь типовой МОВ по модели единого неба, основанной на либерализации.

1.6 Аргентина приняла политику открытого неба, осуществив реформы первого, второго и третьего поколений.

1.7 В Авиационный кодекс Аргентины внесены соответствующие изменения, включающие новые положения, которые отражают политику открытого неба.

1.8 Было издано более десятка указов второго поколения, в том числе Указ 599/2024 о доступе к рынку, который наряду с другими положениями положил конец монополии на предоставление перронного обслуживания. Аналогичным образом, проводятся реформы третьего поколения, такие как расширение полномочий Управления гражданской авиации в области регулирования.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1. Общеизвестно, что одним из основных преимуществ соглашений об открытом небе между государствами-членами ИКАО является последующее повышение конкуренции между авиакомпаниями разных государств, которое сопровождается устранением ограничений в отношении частоты перевозок, типов воздушных судов и тарифов, которые могут предлагаться ими.

2.2 Кроме того, полностью интегрированные рынки гражданской авиации будут стимулировать инвестиции в авиационную отрасль и ее развитие, как это произошло в Европейском союзе в результате создания Общей авиационной зоны Европейского союза (ЕС).

2.3 Все вышеуказанное приводит к улучшению и более эффективному обслуживанию пассажиров и получателей авиагрузов за счет предоставления им больше возможностей и доступа к более выгодным тарифам, что стимулирует позитивное экономическое воздействие авиации, как отмечается в справочных информационных документах и исследованиях, проведенных Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международным советом аэропортов (МСА).

2.4 Это можно считать тактическими мерами, которые объединяются в стратегию единого неба для государств – членов МЕРКОСУР (Южноамериканский общий рынок) и его ассоциированных членов с целью распространения ее на весь регион SAM.

2.5 Успех нашей национальной политики открытого неба выражается в повышении связности сети как внутренних, так и международных авиалиний и в укреплении прямых сообщений между городами, расположенными далеко от побережья, и региональными и международными пунктами назначения. Например, официальная статистика показывает, что в пределах года только 9 из 23 недавно созданных международных маршрутов включают Буэнос-Айрес, аргентинскую столицу, в свои пары городов. Следует также отметить увеличение на 45 % числа пассажиров, производящих посадку на международные рейсы в городах, расположенных в глубине страны.

2.6 В результате был достигнут новый рекорд по объему пассажирских перевозок, и в настоящее время создаются новые и более удобные стыковочные маршруты, что вызывает быстрый рост как внутренних, так и международных экономических обменов, культурно-познавательных поездок и туризма по более низким тарифам. Это особенно актуально для Аргентины, восьмого по величине государства в мире, поскольку в некоторых случаях это избавляет наших граждан, проживающих в глубине страны, от необходимости лететь внутренним стыковочным рейсом протяженностью 2000 миль в узловой аэропорт, прежде чем они смогут добраться до регионального или международного пункта назначения. Кроме того, через год после того, как в декабре 2024 года была введена в действие государственная политика открытого неба, согласно государственной и частной статистике, пассажирские перевозки достигли рекордных показателей, показав самые высокие темпы роста в нашей истории.

2.7 Что касается наземного обслуживания, то более десятка поставщиков такого обслуживания, включая несколько глобальных эксплуатантов, подали заявки и получили соответствующие сертификаты эксплуатанта.

2.8 На основе опыта Аргентины, который отражает политику дерегулирования Соединенных Штатов Америки в 1970-х годах и пакет европейских мер по дерегулированию, в регионе Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) совместно с Бразилией, Уругваем, Парагваем и Чили мы стремимся продвигать концепцию открытого неба для государств – членов МЕРКОСУР и ассоциированных государств-членов, однозначно желая распространить ее на весь регион SAM.

2.9 В принципе концепция единого неба по своему характеру связана с давно существующей согласованной и интегрированной нормативной основой, которая будет применяться к подписавшим соглашение странам, и зависит от нее.

2.10 Такая основа не будет мешать национальным авиационным властям и агентствам присоединяться к различным схемам, допускающим сосуществование единого подхода и различных многосторонних интеграционных схем, которые могут существовать в области международного публичного права.

2.11 Вполне понятно, что для того, чтобы достигнуть в итоге намеченного масштаба этого стратегического проекта, политика, охватывающая широкий спектр связанных с авиацией областей, включая таможенный и иммиграционный контроль, обеспечение авиационной безопасности, фитосанитарный контроль и упрощение формальностей, должна быть предварительно согласована с конечной целью – повышение безопасности полетов.

— КОНЕЦ —