



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ**

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 35 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика**

**ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ПРАВ СЕДЬМОЙ СТЕПЕНИ СВОБОДЫ ПРИМЕНИТЕЛЬНО  
К ЧИСТО ГРУЗОВЫМ ПЕРЕВОЗКАМ**

(Представлено Чили и поддержано 16 государствами – членами  
Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА))<sup>2</sup>

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В данном документе обсуждается необходимость оказания содействия со стороны ИКАО разработке многостороннего соглашения, предоставляющего права седьмой степени свободы применительно к чисто грузовым перевозкам, в целях дальнейшей либерализации воздушного транспорта и обеспечения возможности реагирования на нынешние и будущие чрезвычайные ситуации путем увеличения скорости и объема доставки товаров и оптимизации цепочек поставок для удовлетворения потребностей населения.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) осмыслить влияние опыта, полученного в ходе пандемии COVID-19, на рынок грузовых авиаперевозок, включая существенное развитие электронной торговли;
- b) содействовать разработке специализированного международного соглашения, позволяющего более гибко подходить к вопросу предоставления прав на грузовые авиаперевозки с учетом уникальных характеристик этого рынка.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью " <i>Экономическое развитие воздушного транспорта</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочная информация</i>	Резолюция А40-9 " <i>Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта</i> " Доклад шестнадцатого совещания Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP/16) (2022)

<sup>1</sup> Текст документа на испанском языке представлен Чили.

<sup>2</sup> Аруба, Белиз, Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Проходившая в 2013 году шестая Всемирная конференция по воздушному транспорту (ATConf/6) заложила основу для того, что сейчас является *Долгосрчным концептуальным планом ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта*, принятым Советом ИКАО в 2015 году в целях стимулирования государств к дальнейшей либерализации. В то время общая позиция заключалась в том, что его осуществление является целью, которую разделяют все государства-члены, но которая будет реализовываться в темпах и со скоростью на усмотрение каждого государства, действующего в своем суверенном качестве.

1.2 В разгар этого процесса началась пандемия COVID-19, которая повлияла на бесперебойность воздушных перевозок и международное сообщение.

1.3 Между тем пандемия продемонстрировала также, что только скоординированные коллективные усилия государств позволят смягчить негативные последствия непредвиденных обстоятельств или чрезвычайной ситуации во всем мире для жизни людей и национальной экономики. Негативный опыт показал, что в случае кризиса в плане снабжения подобного тому, который возник в результате COVID-19, авиация может и должна найти решения, а государства должны поддержать эти усилия.

## 2. ОПЫТ ГОСУДАРСТВ РЕГИОНА ЛАКГА

2.1 С учетом различных последствий пандемии, таких как рост спроса на грузовые рейсы, координация действий государств для возобновления сообщения и необходимость оперативного принятия чрезвычайных мер в ответ на беспрецедентную ситуацию, в декабре 2020 года Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА) рассмотрела предложение Бразилии и Чили о создании простого и эффективного инструмента, выходящего за пределы существующей нормативной базы государств-членов, для упрощения процедур при совершении грузовых перевозок вплоть до предоставления седьмой степени свободы. Эта инициатива была реализована в форме Меморандума о взаимопонимании (MoV), подготовленного в духе взаимопонимания и сотрудничества на основе выходящей за рамки конкретной политики концепции, право реализовывать которую имеет каждое государство с оговоркой, что это не должно сказываться на честной и здоровой конкуренции между эксплуатантами. Текст MoV предусматривает взаимное предоставление прав на перевозки вплоть до седьмой степени свободы для регулярных и нерегулярных чисто грузовых перевозок на основе принципа равных возможностей без географических ограничений или ограничений пропускной способности. Это соглашение дополняет права на перевозки, уже предоставленные государствами ЛАКГА на двусторонней или многосторонней основе, и не затрагивает другие свободы или ранее согласованные и применяемые условия, например требования по выдаче и отзыву разрешений на авиaperезовки.

2.2 Изначально MoV подписали десять государств: Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Доминиканская Республика, Панама, Парагвай, Перу, Уругвай, Чили и Эквадор, но он остается открытым для ускоренного присоединения других членов ЛАКГА. Аналогичным образом каждое государство-участник имеет возможность в любое время объявить о своем решении выйти из MoV, которое вступает в силу через шесть месяцев после такого объявления.

2.3 Хорошо известно, что седьмая степень свободы является основополагающей для достижения максимальной эффективности грузовых перевозок. Тем не менее это право не часто предоставляется в ходе переговоров между государствами. По этой причине МоВ предусматривал предоставление седьмой степени свободы на временной основе в качестве исключения, действующего только до 31 декабря 2021 года с возможным продлением еще на один год с этой даты для государств, которые этого захотят. Между тем по истечении этого периода действие документа было возобновлено в соответствии с четко обозначенным желанием государств, подписавших его изначально.

### 3. ПРИНЯТЫЕ ИКАО ОТВЕТНЫЕ МЕРЫ

3.1 В статье 12 раздела I добавления А резолюции А40-9, принятой на 40-й сессии Ассамблеи, содержится просьба к Совету провести дальнейшую работу по обеспечению более глубокого понимания преимуществ и проблем либерализации и препятствий на пути открытия доступа к рынку, с тем чтобы в свое время провести дальнейшее рассмотрение вопроса о разработке многостороннего подхода. В статье 14 раздела I добавления А резолюции А38-14, принятой ранее, на 38-й сессии Ассамблеи, содержался призыв к разработке конкретного международного соглашения в целях содействия дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок.

3.2 На различных мероприятиях и заседаниях ИКАО, таких как Конференция ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN) и Авиатранспортный симпозиум ИКАО (IATS), неоднократно высказывалось мнение, что в связи с уникальными особенностями грузовых авиаперевозок и растущим числом глобальных эксплуатантов в секторе экспресс-доставки, открывающих распределительные центры в разных странах, необходимо предоставить больше коммерческой свободы грузовым авиаперевозкам для удовлетворения потребностей глобальной отрасли грузовых авиаперевозок. Это стало очевидным во время пандемии COVID-19.

3.3 Кроме того, не умаляя рекомендации Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА), представленные в ходе Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC 2021), некоторые государства и представители отрасли, такие как Ассоциация "Глобальный экспресс" (GEA), и Международная ассоциация грузовых перевозчиков (ТИАКА), отметили, что ИКАО следует продолжать усилия по разработке конкретного международного соглашения о либерализации чисто грузовых перевозок с учетом их значимости в рамках глобальных мер реагирования на пандемию и существенного различия в обеспечивающих функционирование потребностях между грузовыми и пассажирскими перевозками.

3.4 Этот вопрос обсуждался также на четырнадцатом совещании Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP/14) в 2017 году, в результате чего было достигнуто соглашение о разработке специального протокола для либерализации грузовых авиаперевозок и предоставлении прав вплоть до седьмой степени свободы. В 2019 году в рамках ATRP/15 была начата соответствующая работа на основе *проекта Дополнительного соглашения о либерализации грузовых авиаперевозок для международного воздушного транспорта*, представленного Секретариатом ИКАО. Впрочем, расхождение позиций не позволило прийти к консенсусу и заставило Авиатранспортный комитет (АТК) Совета ИКАО сделать паузу в этой работе.

3.5 Наконец, в апреле 2022 года этот вопрос снова обсуждался на ATRP/16, на этот раз с учетом собранной информации и опыта, полученного в ходе кризиса, вызванного пандемией COVID-19 и резким всплеском электронной торговли. Пока неясно, целесообразно ли настаивать на заключении соглашения.

#### 4. **ВЫВОД**

4.1 Недавний опыт продемонстрировал отличие грузовых перевозок от пассажирских в том, что касается бизнес-моделей, эксплуатационных требований, ограничений, зависимостей и нормативно-правовой базы. Все эти факторы свидетельствуют в пользу заключения специального международного соглашения в поддержку процесса либерализации грузовых авиаперевозок, что пойдет быстро восстанавливающемуся рынку на пользу и в результате позволит государствам и отрасли получить соответствующие преимущества.

4.2 Инициативы ИКАО по разработке многостороннего соглашения о предоставлении прав на грузовые авиаперевозки были начаты до пандемии COVID-19, в ходе которой были получены новые знания и опыт, и до увеличения количества онлайн-операций и глобальных эксплуатантов, занимающихся экспресс-доставкой, а также массового открытия распределительных центров в разных странах.

4.3 В будущем в мире, несомненно, будут возникать и другие кризисы, вызванные такими угрозами и явлениями, как нехватка продовольствия, перемещение населения, изменение климата, стихийные бедствия или чрезвычайные ситуации в сфере здравоохранения. Более того, впечатляющий рост объемов грузов в рамках электронной торговли и эволюция ее бизнес-моделей определяют необходимость достижения прогресса применительно к *долгосрочной концепции ИКАО по либерализации воздушного транспорта*. При возникновении таких сценариев необходимо быстро задействовать логистические цепочки поставок и эффективно управлять ими, а воздушный транспорт должен быть подготовлен не только технически, но и с точки зрения регулирования.

4.4 В связи с этим Ассамблее предлагается учесть изложенное выше обоснование и соответствующим образом поддержать продолжающиеся усилия по разработке конкретного международного соглашения для упрощения процесса либерализации чисто грузовых перевозок.

— КОНЕЦ —