

**ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
"ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ"**

Монреаль, 24–29 марта 2003 года

Пункт 2 повестки дня. Изучение ключевых проблем регулирования при либерализации
Пункт 2.2 повестки дня. Доступ к рынку

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ГРУЗОВЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

(Представлено Республикой Корея)

АННОТАЦИЯ

Республика Корея подчеркивает необходимость сбалансированной либерализации грузовых воздушных перевозок. Таковую либерализацию следует рассматривать как предпочтительную по отношению к пассажирскому сектору. Что касается масштаба и охвата либерализации, то, прежде всего, следует включить коммерческие права третьей и четвертой "свобод воздуха" для сохранения баланса между заинтересованными государствами. Если в грузовом секторе будет осуществляться либерализация коммерческих прав пятой и седьмой "свобод воздуха", то ради достижения баланса между заинтересованными государствами следует также включить и восьмую "свободу".

Действия Конференции указаны в п. 4.1.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Либерализация авиагрузового сектора представляется более осуществимой, чем либерализация пассажирского сектора, поскольку грузовые перевозки в отличие от пассажирских во многих странах регулируются в меньшей степени и меньше подвергаются ограничениям, обусловленным фактором времени. Кроме того, многие страны уже осуществили либерализацию грузовых воздушных перевозок на двустороннем или региональном уровнях. К тому же вопросы либерализации грузовых воздушных перевозок активно обсуждаются в таких международных организациях, как Всемирная торговая организация (ВТО), Организация экономического развития и сотрудничества (ОЭСР) и Азиатско-тихоокеанское экономическое сотрудничество (АПЕС).

1.2 Более того, тот факт, что объем грузовых воздушных перевозок растет гораздо быстрее, чем объем пассажирских, а также успешный опыт либерализации авиагрузового сектора служат

серьезным основанием необходимости и целесообразности либерализации грузовых воздушных перевозок.

1.3 Однако имеется ряд проблем, к которым относятся, например, противоречия между пассажирским и грузовым секторами, коммерческие права и эксплуатационная гибкость, решить которые надлежащим образом будет нелегко и которые поэтому следует рассмотреть в первую очередь.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Что касается вопроса противоречий между пассажирским и грузовым секторами, то проблемы могут возникать у воздушных перевозчиков, эксплуатирующих как чистогрузовые, так и комбинированные воздушные суда. В этом случае положения, касающиеся пассажирских перевозок, вероятнее всего будут применяться и к грузопассажирским перевозкам.

2.2 Положения о грузовых перевозках обычно включаются в положения о перевозках пассажиров, а иногда многие государства просто не включают положения о грузовых перевозках в свои соглашения о воздушном сообщении. Поэтому либерализация только грузовых перевозок может поднять проблемы двойственности с пассажирскими перевозками.

2.3 Сбалансированность коммерческих прав между заинтересованными государствами имеет исключительно важное значение. Обмен правами третьей и четвертой "свободы" обычно осуществляется на двусторонней основе по принципу взаимности, в то время как право пятой "свободы" предоставляется в каждом конкретном случае, а право седьмой "свободы" обычно не предоставляется, поскольку перевозка не производится из государства с начальным пунктом маршрута. Предоставление прав пятой и седьмой "свободы воздуха" без каких-либо ограничений серьезно нарушит как внутренний, так и двусторонний рынки и создаст большую несбалансированность в отношениях между заинтересованными государствами.

2.4 Либерализация прав пятой и седьмой "свободы воздуха" в авиагрузовом секторе поставит государство, обладающее меньшей переговорной силой, в более трудное положение, чем государство, выступающее с позиции силы на переговорах, поскольку первое государство будет иметь меньше возможностей, чем второе для осуществления этих коммерческих прав в отношениях с соседними государствами.

2.5 Если осуществлять либерализацию коммерческих прав пятой и седьмой "свободы" в авиагрузовом секторе, то для поддержания баланса между заинтересованными государствами следует также либерализовать и коммерческое право восьмой "свободы". Это позволит государствам, обладающим меньшей силой на переговорах, иметь определенную компенсацию за невыгоды, связанные с либерализацией коммерческих прав пятой и седьмой "свободы".

2.6 Право восьмой "свободы" не применяется к грузовому сектору. Оно может применяться к пассажирскому сектору таким же образом.

2.7 Следовательно, либерализация грузовых воздушных перевозок должна ограничиваться коммерческими правами третьей и четвертой "свободы" или распространяться на право восьмой "свободы" с целью обеспечения баланса между заинтересованными государствами.

3. **ВЫВОД**

3.1 Конференции предлагается сделать вывод о том, что:

- a) либерализацию грузовых воздушных перевозок следует рассматривать как предпочтительную по отношению к либерализации пассажирского сектора;
- b) либерализацию грузовых воздушных перевозок сначала следует ограничить коммерческими правами третьей и четвертой "свобод воздуха" для поддержания баланса между заинтересованными государствами;
- c) коммерческое право восьмой "свободы" следует также включить для сохранения баланса между заинтересованными государствами, если будет осуществляться либерализация коммерческих прав пятой и седьмой "свобод" в сфере грузовых воздушных перевозок; и
- d) следует принять отдельное приложение о грузовых воздушных перевозках или отдельные рамки грузовых воздушных перевозок для обеспечения стабильного осуществления таких перевозок, включая чистогрузовые и комбинированные перевозки.

4. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

4.1 Конференции предлагается принять к сведению данные точки зрения и выводы при рассмотрении данного пункта.

– КОНЕЦ –