

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ****ШЕСТОЕ СОВЕЩАНИЕ**

Монреаль, 18–22 марта 2013 года

**Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение основных вопросов и соответствующих рамок регулирования**

**Пункт 2.1 повестки дня. Доступ к рынку**

**ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ГРУЗОВЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

(Представлено Секретариатом)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе рассматриваются вопросы доступа к рынку, связанные с грузовыми воздушными перевозками и предлагаются меры по содействию дальнейшей либерализации, в частности, чистогрузовых воздушных перевозок, в целях учета характерных особенностей этих перевозок и глобализованной рыночной среды.

**Действия:** Конференции предлагается:

- a) рассмотреть информацию и оценки, представленные в настоящем документе;
- b) одобрить выводы, представленные в п.3;
- c) принять рекомендации, представленные в п.4.

*Справочный материал*

Справочные материалы Конференции ATConf/6 доступны на сайте [www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6).

**1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Авиагрузовые перевозки приобретают все большую важность в экономическом развитии и мировой торговле. Согласно данным, полученным из подтвержденных источников, на долю всех грузов, перевезенных в 2011 году воздушным транспортом, приходилось примерно 2 % от глобального объема мировой торговли, тогда как в стоимостном выражении эта доля составляет около 40 %. Основная часть ценных грузов перевозится по воздуху. Согласно прогнозам, в ближайшие 20 лет ежегодные темпы роста глобального рынка авиаперевозок будут равняться 5,2 %, что станет следствием роста торговли на либерализованных рынках.

1.2 За последние два десятилетия на международных грузовых воздушных перевозках благоприятно сказывалось возросшее количество либерализованных соглашений. Например, по состоянию на конец октября 2012 года, более 100 из 400 с лишним соглашений об "открытом небе", заключенных государствами, предоставляли грузовым воздушным перевозкам или чистогрузовым перевозкам седьмую свободу, тем самым открывая для них большие возможности дальнейшего роста.

1.3 При всем этом чистогрузовые эксплуатанты по-прежнему сталкиваются со многими трудностями, в том числе с ограничением их свободы в рамках значительного количества традиционных соглашений, которые предназначены в основном для пассажирских и смешанных перевозок. Им приходится также иметь дело с ограничениями эксплуатационного характера – такими, как ограничения на ночные полеты, ограничение права в части наземной обработки и обременительные таможенные требования. Учитывая направленный характер потока грузовых перевозок и появление ряда подлинных глобальных эксплуатантов в области срочной доставки, располагающих центрами во многих странах, стало очевидным, что сохранение подобных ограничений не отвечает потребностям отрасли грузовых авиаперевозок и ее клиентов на глобализованном рынке. Поэтому отрасль призывает признать важную роль и характерные особенности грузовых воздушных перевозок, предоставить ей больше коммерческой свободы и занять по отношению к ней деловой подход.

## 2. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Вопрос о расширении свободы грузовых воздушных перевозок рассматривался ИКАО, государствами и отраслью на двух последних авиатранспортных конференциях в контексте либерализации доступа к рынку. ИКАО также разработала соответствующий инструктивный материал и механизмы регулирования, такие, как двустороннее типовое положение (приложение по авиагрузу), одобренное Конференцией ATConf/5 и являющееся частью типового соглашения ИКАО о воздушном сообщении (ТСВС), которое предназначено для использования государствами.

2.2 Что касается возможных подходов к либерализации грузовых воздушных перевозок, то ATConf/5 рекомендовала государствам придерживаться, по собственному усмотрению, одностороннего, двустороннего или многостороннего подхода. Эта рекомендация по-прежнему сохраняет всю свою обоснованность.

2.3 На ATConf/5 было решено, что сектор грузовых перевозок и, в частности, чистогрузовые авиаперевозки, нуждаются в ускоренной либерализации. В этой связи как государства, так и ИКАО могут сыграть свою роль в продвижении либерализации. Государства, действуя в рамках существующих соглашений о воздушном сообщении, могут рассмотреть вопрос о предоставлении грузовым воздушным перевозкам большей свободы и эксплуатационной гибкости, учитывая при этом характерные особенности и потребности грузовых авиаперевозок и их клиентов.

2.4 ИКАО, в соответствии с рекомендацией ATConf/5, может играть ведущую роль в рассмотрении многосторонних подходов. Один из возможных вариантов такого подхода, который может рассмотреть ИКАО, заключается в разработке конкретного международного соглашения, призванного содействовать дальнейшей либерализации чистогрузовых воздушных перевозок. Подобное соглашение можно было бы разработать на основе существующих положений, таких как типовое положение ИКАО по грузовым воздушным перевозкам или положения, взятые из соглашений по "открытому небу" относительно предоставления коммерческих прав и эксплуатационной гибкости.

2.5 Такая работа требует тщательного изучения вопроса и подготовки, в том числе консультаций с экспертами, государствами и заинтересованными сторонами авиационной отрасли. Учитывая различия в потребностях и обстоятельствах государств, первоначально можно было бы предусмотреть подписание соглашения сторонами, которые хотят и могут сделать это, а затем открыть его для доступа всех остальных. В случае одобрения ее международным авиационным сообществом, такая мера стала бы значительным шагом вперед по пути создания устойчивого

международного воздушного транспорта. Следует также отметить, что, согласно обзору государств, проведенному в октябре 2012 года, 78 % государств-респондентов (48 из 61) высказались за то, чтобы ИКАО выступила с такой инициативой.

### 3. **ВЫВОДЫ**

3.1 В свете обсуждения вышеуказанного вопроса можно сделать следующие выводы:

- a) рост и расширение грузовых воздушных перевозок благоприятствуют устойчивому развитию воздушного транспорта, поощряют мировую торговлю и экономическое развитие;
- b) при разработке мер в области воздушного транспорта государствам следует учитывать характерные особенности грузовых воздушных перевозок, особенно чистогрузовых перевозок;
- c) инструктивный материал ИКАО по либерализации грузовых воздушных перевозок сохраняет всю свою обоснованность, и следует поощрять государства использовать его. В связи с этим ИКАО может играть важную роль, содействуя дальнейшей либерализации, в том числе разработке многостороннего подхода.

### 4. **РЕКОМЕНДАЦИИ**

4.1 На рассмотрении конференции предлагаются следующие рекомендации:

- a) при обмене правами по доступу к рынку в рамках соглашений о воздушном сообщении, особенно в контексте чистогрузовых воздушных перевозок, государствам следует должным образом учитывать характерные особенности грузовых воздушных перевозок, предоставляя им соответствующие права и эксплуатационную гибкость, позволяющие удовлетворять потребности этого сектора;
- b) ИКАО следует приступить к разработке конкретного международного соглашения, призванного содействовать дальнейшей либерализации чистогрузовых воздушных перевозок, как отмечено в пп. 2.4 и 2.5 выше.