

УДК 656.7(6)

Я. В. Ефремов, А. Н. Полевой

Белорусский государственный университет транспорта

РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК В СТРАНАХ АФРИКИ

Рассматриваются вопросы применения международных конвенций и региональных соглашений в странах Африки и их влияние на развитие данного сектора рынка транспортных услуг.

Ответственность за регулирование рынка воздушных перевозок в Африке возложена на Международную организацию по гражданской авиации (ИКАО), которая наделена общими полномочиями в области гражданской авиации. На региональном уровне во взаимодействии с ИКАО действует Комиссия по гражданской авиации в Африке (АФАСА) – региональное специализированное агентство Организации африканского единства (ОАЕ). Она ответственна за развитие гражданской авиации в Африке и содействует ее странам в стремлении к развитию гражданской авиации на их территории. На 15-й пленарной сессии, проведенной в Абудже (Абужа) в апреле 1998 года, АФАСА выступила с предложениями, которые могут повлиять на достижение успеха в становлении конкурентоспособной гражданской авиации африканских государств.

На этой встрече АФАСА сконцентрировала внимание на основополагающем документе для развития гражданской авиации в Африке – *Декларации Ямусукро* (Yamoussoukro Declaration), которая является фундаментальным постулатом, определяющим стратегии, присущие политике развития авиации в Африке. АФАСА стремится играть видную роль в осуществлении *Декларации Ямусукро* вместе с такими организациями, как Ассоциация африканских авиалиний (АФРА).

Одно из главных событий в истории Африканской гражданской авиации произошло в 1961 году, когда десять африканских государств подписали соглашение по воздушному транспорту Африки. Известное как *Соглашение Яунде* (Yaounde Treaty), оно основано на статьях 77 и 79 Чикагской конвенции 1944 года, которые определяют, как действуют два или более государств в качестве международной организации и участие государств в данной организации.

В статье 77 «Разрешение организации совместной эксплуатации» сказано, что ничто в настоящей Конвенции не препятствует двум или более Дого-

варивающимся государствам учреждать авиатранспортные организации совместной эксплуатации или международные эксплуатационные агентства и объединять в пул их воздушные сообщения на любых маршрутах и в любых районах. Однако на такие организации или агентства, а также пульные сообщения распространяются все положения настоящей Конвенции.

Статья 79 «Участие в организациях по эксплуатации» гласит: «Государство может участвовать в организациях совместной эксплуатации или в пульных соглашениях либо через свое правительство, либо через одну или несколько авиатранспортных компаний, назначенных правительством. Эти компании исключительно по усмотрению заинтересованного государства могут находиться либо в государственной собственности полностью или частично, либо в частной собственности».

Основываясь на данных принципах, по *Соглашению Яунде* была создана одна из старейших совместных авиакомпаний – Африканские авиалинии (Air Afrique). Эта компания осуществляет международные перелеты между странами-участницами, между странами-участницами и другими государствами, перелеты внутри стран-участниц. На данный момент страны-участницы включают в себя страны восточной и северной Африки.

Второе фундаментальное событие в истории Африканской гражданской авиации произошло в 1988 году, когда министры гражданской авиации стран Африки собрались в Ямусукро (Кот д'Ивуар) 6-7 октября и подписали *Декларацию Ямусукро* по новой Африканской политике транспортной авиации. Эта декларация определила тот консенсус между африканскими странами, исходя из которого они должны быть готовыми к эффекту дерегуляции в Соединенных Штатах на другие страны, к потенциальному отрицательному эффекту на африканских авиалиниях, к либерализации политики по авиалиниям Восточной Европы, особенно Римского соглашения по воздушному транспорту в ЕЭС, и к созданию единого внутреннего Европейского рынка к 1993 году. В декларации также отмечен тот факт, что многие африканские перевозчики эксплуатируют устаревшее оборудование, которое нуждается в замене. Это особенно актуально по отношению к ч. 2 и 3 Приложения 16 к Чикагской конвенции, определяющим допустимые уровни шума. Другим важным вопросом, затронутым в декларации, является свободный обмен правами на воздушные коридоры для африканских авиалиний для свободного распространения услуг через систему компьютерного резервирования.

Государства, подписавшие декларацию индивидуально и коллективно, должны достичь полной интеграции их авиалиний по данным вопросам в восьмилетний период. Этот период был разделен на 3 части: два года, три года и еще три года. Для анализа работы по осуществлению данной декларации была проведена встреча на Маврикии (Mauritius) в сентябре 1994 года, которая способствовала разработке рекомендаций по осуществлению декларации. Итоговая рекомендация экспертов: ввести декларацию в качестве

общей части национального транспортного законодательства в каждой из стран Африки. Реализация этого действия должна была осуществиться непосредственно после данной встречи.

Позднее, в апреле 1997 г., *Протокол согласования Баньюл (Banjul Accord)* по ускоренному введению Декларации Ямусукро, подписанный представителями Ганы, Сиерра-Леоне, Гамбии, Капо-Верде, Гвинеи-Биссау и Нигерии, определил регион, который они представляют как «единый географический и коммерческий регион операций воздушного транспорта для ускоренного выполнения Декларации». Секретариат согласования стран-участников установил цели кооперации: оказание специальных услуг в воздушном сообщении; надзор за безопасностью полетов; регулирование доступа к рынку; технологическое сотрудничество; содержание флота в исправном состоянии; развитие коммуникаций; услуги по авиационной информации и метеорологии.

Другое направление гражданской авиации Африки по скорейшему применению Декларации – это открытие внутриафриканского рынка для ЮАР. Теперь развитая инфраструктура воздушного транспорта ЮАР доступна для всех государств Африки, особенно в областях лизинга самолетов, инжиниринга, содержания самолетов и тренировки персонала.

В рамках осуществления программы по скорейшему введению Декларации был создан Координационный форум по Воздушным тарифам в Африке (ATCOF) – форум, который занимается оказанием помощи африканской индустрии воздушного транспорта в адаптации и деятельности в условиях нестабильности международной воздушной тарифной политики. В этой сфере воздушный транспорт Африки делает реальные шаги к осуществлению Декларации.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Международное воздушное право. Т.2. – М.: Наука, 1981. – 365 с.
- 2 Тихия В. Г. Международные перевозки грузов и пассажиров / Серия «Юридический справочник», приложение к журналу «Право и экономика». – Мн., 1998. – 149 с.
- 3 The Future of African Civil Aviation by Ruwanitissa I. R. Abeyratne Montreal Canada // Journal of Air Transport World Wide. Vol. 3. No 2. 1998.

Получено 11.01.2001