



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/6)

ШЕСТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 18–22 марта 2013 года

- Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение основных вопросов и соответствующих рамок регулирования**
2.1 Доступ к рынку

СОДЕЙСТВИЕ РАЗВИТИЮ МЕЖДУНАРОДНОЙ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе дается общий анализ большого значения отрасли международной деловой авиации и содержится информация о том, как в Соединенных Штатах Америки рассматривается деятельность международной деловой авиации с экономической точки зрения.

Важно, чтобы в государствах существовали совместимые рамки регулирования для содействия упорядоченному развитию отрасли деловой авиации во всем мире, и ИКАО могла бы оказать в этом существенную поддержку.

Действия: Конференции предлагается:

- a) одобрить вывод в п. 6;
- b) согласиться с рекомендациями, приведенными в п. 7.

Справочный материал

Справочный материал по ATConf/6 размещен на сайте:
www.icao.int/meetings/atconf6.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Деловая авиация является одним из важных элементов общей системы международного воздушного транспорта. Она содействует экономическому росту и международной торговле, особенно в менее развитых и сельских районах, где в связи с отсутствием инфраструктуры, недостаточным экономическим развитием и другими ограничивающими факторами использование коммерческой авиации может быть нецелесообразным.

1.2 Успешно функционирующий международный сектор деловой авиации дополняет коммерческую авиацию, обеспечивая более широкий доступ к воздушному транспорту, что способствует увеличению вклада авиатранспортного сектора в мировую экономику.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Для целей настоящего документа мы используем термин "деловая авиация" в значении *некоммерческого* использования авиации в порядке ведения деловой деятельности. Примерами такой деятельности могут служить:

- a) использование собственных воздушных судов отдельными лицами для осуществления деловой деятельности ("эксплуатант-частник");
- b) корпорация, использующая свои собственные воздушные суда для перевозки служащих и/или отдельных лиц, с которыми она имеет деловые отношения ("корпоративная авиация")¹;
- c) использование отдельными лицами или корпорациями воздушных судов, на которые они имеют долю в праве собственности в рамках программы долевого владения ("долевое владение").

2.2 Основной общей чертой этих различных видов использования деловой авиации с точки зрения их отличия от видов деятельности коммерческой авиации является то, что они не предполагают предоставления воздушных судов широкой публике за вознаграждение или внаем. На самом деле это является частным использованием воздушных судов владельцами и/или лицами, связанными с этими владельцами интересами ведения своего бизнеса.

2.3 При определении подхода к полетам международной деловой авиации необходимо учитывать уникальные эксплуатационные потребности данного сектора и в первую очередь его потребности в части своевременности и гибкости, включая ускоренную выдачу и обработку любых и всех разрешений на полеты, включая планы полета. Главное сравнительное преимущество деловой авиации перед другими видами воздушного транспорта заключается в ее способности обеспечивать деловым людям требующиеся им время в пути и маршруты, которые можно изменять при минимальном времени предварительного уведомления. Государства, эффективно удовлетворяющие потребности деловой авиации, действуют на благо потребителей, аэропортов и населения, а также своей экономики в целом.

3. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ В США

3.1 Соединенные Штаты Америки считают, что их экономический подход к деятельности международной деловой авиации учитывает уникальные эксплуатационные потребности данного сектора, и мы рекомендуем изложенные ниже общие принципы, лежащие в основе нашего подхода, всем Договаривающимся государствам.

3.2 Соединенные Штаты Америки рассматривают различные подвиды использования деловой авиации, указанные в п. 2.1, как некоммерческую авиацию. В связи с этим эта деятельность не подпадает под международные соглашения о воздушном сообщении, и для ее осуществления предоставляется свобода выполнять полеты в пределах Соединенных Штатов Америки, а также между Соединенными Штатами Америки и другими странами.

¹ См. определение в части 2 Приложения 6 ИКАО.

3.3 Для целей определения программ долевого владения, которые в Соединенных Штатах Америки рассматриваются как один из видов частной деловой авиации, Соединенные Штаты Америки используют следующие критерии. Программа долевого владения должна включать:

- a) два или более воздушных судов;
- b) владельцев, доля владения или долгосрочного лизинга в каждом воздушном судне которых отвечает минимальному порогу (1/16 для самолетов или 1/32 для вертолетов);
- c) соглашение об арендном обмене среди владельцев и долгосрочный договор с менеджером программы, который обеспечивает авиационную экспертную поддержку и управленческие услуги для участников программы.

4. СОВМЕСТИМОСТЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ РАМОК РЕГУЛИРОВАНИЯ

4.1 Совместимость экономического подхода в разных государствах позволит обеспечить безаварийное, безопасное и упорядоченное развитие отрасли деловой авиации во всем мире.

4.2 По этим причинам Соединенные Штаты Америки стремятся сотрудничать с другими государствами для достижения большей согласованности экономического подхода к деятельности международной деловой авиации как некоммерческой авиации.

4.3 Для достижения этой цели была заключена договоренность о взаимопонимании между Канадой, Мексикой и Соединенными Штатами Америки в отношении экономического подхода к деловой авиации и полетам воздушных судов, находящихся в долевом владении, а также введен в действие совместный механизм с участием основных европейских партнеров в отношении экономического подхода к конкретным видам полетов международной деловой авиации.

4.4 В настоящее время Соединенные Штаты Америки совместно со своими партнерами по Организации Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) разрабатывают набор согласованных основных принципов, которыми страны – члены АТЭС будут руководствоваться в своем подходе к деятельности деловой авиации. Эта программа работы была официально одобрена на 7-м совещании министров транспорта АТЭС в сентябре 2011 года и будет рассматриваться в Рабочей группе АТЭС по транспорту. В своем совместном заявлении министры транспорта АТЭС признали наличие у отрасли деловой авиации потенциала для значительного вклада в экономику региона АТЭС.

5. ДЕЛОВАЯ АВИАЦИЯ В КОНТЕКСТЕ ИКАО

5.1 Вопросы деловой авиации ранее рассматривать в ИКАО, в том числе вопрос классификации различных ее подвидов (коммерческая, корпоративная, эксплуатант-частник и т. д.) в статистических целях² и вопросы политики, связанные с доступом к аэропортам и

² См. рабочий документ STA/10-WP/7 ИКАО "Рассмотрение классификации и определений, используемых для деятельности гражданской авиации".

организацией воздушного движения³. Однако ИКАО пока еще не разработала инструктивный материал или рекомендации в отношении того, как Договаривающиеся государства должны подходить к деятельности международной деловой авиации с экономической точки зрения.

6. ВЫВОДЫ

6.1 Для обеспечения большей ясности и транспарентности в отношении экономического подхода к деятельности международной деловой авиации и для содействия ее развитию во всем мире важно, чтобы: (1) государства применяли в отношении деятельности международной деловой авиации экономический подход, учитывающий уникальные эксплуатационные потребности данного сектора, указанные в п. 2.3; (2) ИКАО оказала существенную поддержку путем разработки инструктивного материала, касающегося того, как подходить к деятельности деловой авиации с точки зрения экономического регулирования.

7. РЕКОМЕНДАЦИИ

7.1 Конференции предлагается рекомендовать, чтобы:

- a) для целей национального регулирования, касающегося экономического подхода к деятельности международной деловой авиации, Договаривающиеся государства рассматривали виды деятельности, указанные в п. 2.1, как деятельность некоммерческой авиации;
- b) ИКАО, учитывая некоммерческий характер деловой авиации и требующуюся ей эксплуатационную гибкость, разработала инструктивный материал по экономическому подходу к деятельности международной деловой авиации.

— КОНЕЦ —

³ См. *Исследование по вопросу доступа к аэропортам международной авиации общего назначения и деловой авиации*; ИКАО, август 2005 года.