



CEANS-WP/81  
18/9/08

## **КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

**Монреаль, 15–20 сентября 2008 года**

### **ПРОЕКТ ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 3.1 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

- Пункт 3 повестки дня. Конкретные проблемы экономики аэронавигационного обслуживания и управления им**
- Пункт 3.1 повестки дня. Владение, управление и контроль**

### 3.1.1 Документация

**Секретариат** (WP/12) рассмотрел недавний опыт коммерциализации ANSP и возникающие в связи с этим проблемы, касающиеся их управления, владения и контроля. Этот опыт свидетельствует о наличии возможной связи между достигаемыми показателями и корпоративным управлением. В документе рассматривались виды передовой практики надлежащего управления коммерциализованными ANSP. В документе подчеркивалась необходимость обеспечения того, чтобы нормативные и эксплуатационные функции не осуществлялись одним и тем же полномочным органом в тех случаях, когда государство непосредственно управляет аэронавигационными службами. С учетом этих выводов была предложена поправка к тексту документа Doc 9082.

**КАНСО** (WP/36) считала, что высокая эффективность аэронавигационного обслуживания является результатом качественного управления, которое в свою очередь является следствием рациональной политики правительства. В документе государствам рекомендовалось не опираться на механизмы регулирования, а принимать во внимание различные элементы качественного управления, влияющие на эффективность аэронавигационного обслуживания, в частности миссию и цели ANSP; принятие законов и подзаконных актов; структуру управления ANSP; независимый и обладающий достаточными правами менеджмент; взаимоотношения с заказчиками; взаимоотношения с другими заинтересованными сторонами и социальный диалог; измерение эффективности и экономической надзор.

**КАНСО** (WP/37) признала, что отделение функции предоставления аэронавигационного обслуживания от функции регулятивного надзора согласуется с принципами качественного управления и повышает эффективность управления воздушным движением. В документе государствам предлагалось принять соответствующие меры для соблюдения положений нынешнего инструктивного материала ИКАО, поддерживающего автономность и отделение аэронавигационного обслуживания от функции регулятивного надзора.

**Секретариат** (WP/18, информационный документ) представил некоторую информацию по этому пункту (см. п. 1.1.1).

**Секретариат** (WP/19, информационный документ) представил некоторую информацию по этому пункту (см. п. 2.1.1).

**Мали** (WP/43, информационный документ) представила информацию о своей нынешней практике и накопленном опыте в отношении управления, владения и контроля над аэронавигационными службами; о роли веса воздушного судна в формуле исчисления сборов, о стимулах и экономических и организационных

аспектах внедрения глобальной концепции организации воздушного движения (ОрВД). В документе также поддерживались изменения к документу Дос 9082, предложенные Секретариатом ИКАО (WP/12, 15 и 16), а также исследование о применении значений веса воздушного судна (WP/14).

### 3.1.2 Обсуждение

3.1.2.1 В ходе дискуссии были затронуты в основном два аспекта документа WP/12 – разделение функций регулирования и эксплуатационных функций в отношении эксплуатируемых государствами ANSP и использование поставщиками обслуживания передовой практики надлежащего корпоративного управления. Был выражен общий консенсус относительно важности четкого разделения функций регулирующего органа и поставщика обслуживания с ясным определением их соответствующих ролей и полномочий. Конференция выразила необходимость сделать формулировку более гибкой, чтобы учитывать ситуацию в каждом государстве и регионе. В этой связи она согласилась внести поправку в проект вывода в документе WP/12 для лучшего отражения этой идеи.

3.1.2.2 Была выражена поддержка применению передовой практики надлежащего корпоративного управления как средства повышения эффективности ANSP. В отношении пользы применения передовой коммерческой практики в целом Конференция считала, что она может быть разной, поскольку аэронавигационное обслуживание в большинстве случаев предоставляется как общественное обслуживание со стороны государств. В этой связи Секретариату было предложено изменить формулировку предложенного текста п. 17 документа Дос 9082 с целью лучшего отражения реалий коммерческой деятельности при применении передовой практики. Секретариату было также предложено обеспечить увязку данной формулировки с выводами в документе WP/7.

### 3.1.3 Рекомендация

3.1.3.1 На основе представленной документации и проведенного обсуждения по вопросам управления, владения и контроля в рамках пункта 3.1 повестки дня Конференция приняла следующую рекомендацию:

#### **РЕКОМЕНДАЦИЯ 10. УПРАВЛЕНИЕ, ВЛАДЕНИЕ И КОНТРОЛЬ НАД ПОСТАВЩИКАМИ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

##### **КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:**

- a) В тех случаях, когда государства решают не создавать автономных поставщиков аэронавигационного обслуживания, желательно по крайней мере четко разделять функции регулирующего органа и поставщика обслуживания и ясно определять роли и полномочия каждого.
- b) Государствам следует пересмотреть структуру управления в отношении их ANSP и воспользоваться передовой практикой надлежащего корпоративного управления применительно к целям и обязанностям, правам акционеров и

---

отношению к ним, обязанностям наблюдательного совета, полномочиям и отчетности управляющего звена, отношениям с заинтересованными сторонами и раскрытию информации.

- с) ИКАО следует внести изменения в документ Дос 9082, чтобы подчеркнуть важность разделения нормативных и эксплуатационных функций и включить компоненты, необходимые для обеспечения надлежащего управления путем применения передовой коммерческой практики.

— КОНЕЦ —