ИКАО

Doc 9082

Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание

Издание десятое, 2024

Утверждено Советом и опубликовано по его решению

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ИКАО

Doc 9082

Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание

Издание десятое, 2024

Утверждено Советом и опубликовано по его решению

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском,
арабском, испанском, китайском и французском языках
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов
по продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int

Издание шестое, 2001 г.
Издание седьмое, 2004 г.
Издание восьмое, 2009 г.
Издание девятое, 2012 г.
Издание десятое, 2024 г.

Doc 9082. ***Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание***
Номер заказа: Doc 9082
ISBN 978-92-9275-617-8

© ИКАО 2024

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может воспроизводиться,
храниться в системе поиска или передаваться ни в какой форме и никакими
средствами без предварительного письменного разрешения
Международной организации гражданской авиации.

ПОПРАВКИ

Об издании поправок регулярно сообщается в дополнениях к Каталогу ИКАО *"Продукция и услуги";* каталог и дополнения размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int . Ниже приведена таблица для регистрации поправок и исправлений.

РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВОК И ИСПРАВЛЕНИЙ

ПОПРАВКИ		
№	Дата	Кем внесено

ИСПРАВЛЕНИЯ		
№	Дата	Кем внесено

ПРЕДИСЛОВИЕ

Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание содержит рекомендации и выводы Совета, вытекающие из результатов постоянного изучения ИКАО вопроса о сборах в контексте экономического положения аэропортов и аэронавигационных служб, предоставляемых международной гражданской авиации. Данная политика, призванная служить руководством для государств-членов, основана главным образом на рекомендациях в этой области, сформулированных на различных конференциях по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания, которые регулярно проводятся ИКАО. Последняя такая конференция состоялась в Монреале в период с 15 по 20 сентября 2008 года (см. Doc 9908 *"Доклад Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания"* (CEANS)). В соответствии с рекомендацией, принятой на CEANS и одобренной Советом ИКАО, государствам рекомендуется включать четыре основных принципа взимания сборов, заключающихся в недискриминации, увязке с расходами, транспарентности и проведении консультаций с пользователями, в свои национальные законы, правила или политику, а также в свои будущие соглашения о воздушном сообщении для обеспечения соблюдения их эксплуатантами аэропортов и поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО).

Обязательства ИКАО в области аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание вытекают из статьи 15 *"Аэропортовые и подобные им сборы"* Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция). Эти обязательства нашли дальнейшее выражение в Сводном заявлении Организации о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта, которое обновляется на каждой очередной сессии Ассамблеи ИКАО; в резолюции A37-20 (добавление F *"Аэропорты и аэронавигационное обслуживание"*) Ассамблея, в частности, предлагает Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей государств-членов основные принципы и рекомендации, содержащиеся в документе Doc 9082.

Совет обращает внимание на необходимость проведения различия между политикой, содержащейся в настоящем документе, которая касается только аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, политикой в отношении таможенных пошлин, зафиксированной в статье 24 Чикагской конвенции, и политикой и принципами Совета в отношении налогообложения, сформулированными в документе "*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта"* (Doc 8632), в котором рассматриваются вопросы взимания налогов на топливо, смазочные материалы и другие расходуемые технические запасы, вопросы налогообложения доходов международных авиатранспортных предприятий, воздушных судов и другой движимой собственности, а также вопросы взимания налогов на продажу и за использование международного воздушного транспорта. Как считает Совет, сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации в полном объеме или на основе понесенных затрат.

Финансовое положение аэропортов и ПАНО, а также их основных пользователей, зависит от функционирования национальной, региональной и мировой экономики. В структуре расходов аэропортов и ПАНО значительную долю занимают фиксированные расходы, которые в основном финансируются за счет объемов перевозок, поэтому в периоды пониженного спроса они сталкиваются с трудностями при поддержании высоких стандартов безопасности полетов, авиационной безопасности и качества обслуживания.

Признается, что увязать процессы долгосрочного планирования, осуществляемого аэропортами и ПАНО, с краткосрочными потребностями эксплуатантов воздушных судов непросто. Эксплуатанты воздушных судов стремятся уменьшить размеры выплачиваемых ими сборов. Поэтому большое значение для решения этих проблем имеет взаимопонимание между поставщиками обслуживания и пользователями.

На организацию и экономическое развитие аэропортов и аэронавигационных служб существенное влияние оказывает ряд дополнительных факторов. В число этих факторов входят: растущая либерализация воздушных перевозок, объединение авиаперевозчиков, включая их влияние и образование альянсов, изменение подходов к финансированию, когда ожидается, что аэропорты (особенно аэропорты) и ПАНО будут нести основную ответственность за инвестирование в развитие своей инфраструктуры, управление пропускной способностью и решение экологических проблем.

Ожидается рост числа автономных структур, осуществляющих эксплуатацию аэропортов и аэронавигационных служб. В результате этого все чаще возникают ситуации, когда эксплуатацией аэропорта и предоставлением аэронавигационного обслуживания (диспетчерского обслуживания подхода, аэродромного диспетчерского обслуживания и аэронавигационного обслуживания на маршруте) занимаются разные структуры. Кроме того, потребуются изменения для решения проблемы перегруженности аэропортов и воздушного пространства и для внедрения новых, более эффективных технологий связи, навигации и наблюдения (CNS) и организации воздушного движения (ОрВД) на основе Глобальной эксплуатационной концепции ОрВД ИКАО, а также других многонациональных средств и служб.

В этих условиях многие аэропорты и ПАНО могут счесть необходимым повысить свои сборы, а в случае аэропортов – сделать больший акцент на дальнейшее увеличение доходов от неавиационных источников. Признавая, однако, что пользователи сталкиваются с ограничениями в своем выборе конкретных аэропортов и нужных маршрутов, рекомендуется проявлять осторожность при попытках компенсировать недобор поступлений и учитывать последствия увеличения сборов для эксплуатантов воздушных судов и конечных пользователей.

Необходимо обеспечивать баланс между соответствующими интересами аэропортов и ПАНО, с одной стороны, и эксплуатантов воздушных судов и конечных пользователей, с другой стороны, принимая во внимание значение системы воздушного транспорта для государств и ее влияние на развитие экономических, культурных и социальных связей между государствами. Это приобретает особое значение в периоды экономических трудностей. В связи с этим рекомендуется, чтобы государства поощряли расширение сотрудничества между аэропортами и ПАНО и эксплуатантами воздушных судов для обеспечения разумного распределения экономических трудностей, с которыми они сталкиваются.

Наиболее значительные трудности, связанные с предоставлением и техническим обслуживанием аэропортовых и аэронавигационных средств и служб, требуемых региональными аэронавигационными планами, испытывают страны со слаборазвитой экономикой, причем основными среди этих проблем являются ограниченность финансовых ресурсов для экономического развития в целом, придание первостепенного значения другим секторам экономики, чьи нужды считаются более насущными, неполное использование аэропортов и аэронавигационных служб, высокая стоимость приобретения оборудования у других государств и трудности с набором и сохранением достаточной численности квалифицированного персонала. Совет будет и впредь предпринимать соответствующие действия по обеспечению оказания таким государствам дополнительной помощи в планировании и финансировании аэропортовой и аэронавигационной инфраструктуры, а также в предоставлении адекватных людских ресурсов.

В соответствии с предложением Конференции 2008 года (CEANS) Секретариат собирает получаемую от государств информацию о реализации ими принципов, применимых к аэропортовым сборам и сборам за аэронавигационное обслуживание, которые изложены в настоящем документе. Эта информация публикуется на веб-сайте ИКАО (www.icao.int) в виде дополнения к данному документу и время от времени обновляется.

В настоящем документе содержится глоссарий терминов, относящихся к политике в отношении сборов. Для оказания помощи государствам в осуществлении данной политики Секретариат ИКАО разработал два регулярно обновляемых руководства: *Руководство по экономике аэропортов* (Doc 9562) и *Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Doc 9161). Параллельная политика Ассамблеи и Совета по регулированию деятельности воздушных перевозчиков излагается в документе *"Политика и*

инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта" (Doc 9587), который аналогичным образом дополняется *Руководством по регулированию международного воздушного транспорта* (Doc 9626). ИКАО собирает и публикует всемирные данные об авиационных сборах в документе *"Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб"* (см. Doc 7100), а данные о перевозках и финансовые данные по аэропортам и аэронавигационным службам собираются посредством статистических форм и периодических обзоров, которые публикуются на веб-сайте ИКАО.

СОДЕРЖАНИЕ

Страница

Глоссарий ..... **xi**

Глава 1. Общие положения **1-1**

1.1 Совет ИКАО 1-1
1.2 Сфера применения сборов и их количественный рост 1-1
1.3 Основные принципы взимания сборов 1-2
1.4 Организационно-управленческие вопросы 1-3
1.5 Экономический надзор 1-4
1.6 Экономические показатели и минимальные требования к отчетности 1-4
1.7 Консультации с пользователями 1-5
1.8 Предварительное финансирование проектов 1-6
1.9 Валютные вопросы 1-7

Глава 2. Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов **2-1**

2.1 Стоимостная основа аэропортовых сборов 2-1
2.2 Системы взимания аэропортовых сборов 2-2
2.3 Посадочные сборы 2-3
2.4 Сборы за стоянку и использование ангаров 2-4
2.5 Сборы за обслуживание пассажиров 2-4
2.6 Сборы за обеспечение безопасности 2-4
2.7 Сборы, связанные с шумом 2-5
2.8 Взимание сборов, связанных с авиационной эмиссией, в целях решения проблем местного качества воздуха (МКВ) в аэропортах или вблизи аэропортов 2-5
2.9 Увеличение доходов от концессий, аренды помещений и "открытых зон" 2-6
2.10 Концессионные платежи за поставку топлива 2-7

Глава 3. Политика ИКАО в отношении сборов за аэронавигационное обслуживание **3-1**

3.1 Стоимостная основа сборов за аэронавигационное обслуживание 3-1
3.2 Распределение расходов на аэронавигационное обслуживание среди авиационных пользователей 3-2
3.3 Системы взимания сборов за аэронавигационное обслуживание 3-3
3.4 Сборы за диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание 3-4
3.5 Сборы за маршрутное аэронавигационное обслуживание 3-4
3.6 Сборы за аэронавигационное обслуживание, используемое воздушными судами, находящимися вне воздушного пространства государства, предоставляющего такое обслуживание 3-5

Добавление 1. Инструкция в отношении средств и обслуживания, которые должны учитываться при определении расходов аэропортов **A1-1**

Добавление 2. Инструкция в отношении средств и обслуживания, которые должны учитываться при определении общих расходов на аэронавигационное обслуживание **A2-1**

ГЛОССАРИЙ

В контексте настоящего документа даются определения следующих используемых терминов.

Автономная структура. Независимая организация, созданная с целью эксплуатации и управления одним или несколькими аэропортами и/или аэронавигационными службами и наделенная правами распоряжаться и использовать получаемые ею доходы для покрытия своих расходов.

Амортизация активов. Уменьшение ценности актива вследствие износа в ходе эксплуатации, воздействия стихийных сил, неудовлетворения требованиям или устаревания, как правило, в течение предопределенного периода времени (период износа/расчетный период амортизации актива).

Аренда помещений. Право занимать строго установленные помещения при оплате сбора.

Аэронавигационное обслуживание. Данный термин включает организацию воздушного движения (ОрВД, см. добавление 2), системы связи, навигации и наблюдения (CNS), метеорологическое обеспечение аэронавигации (MET), поиск и спасание (SAR) и службы аэронавигационной информации (САИ). Эти виды обслуживания предоставляются воздушному движению на всех этапах полета (подход, аэродромное диспетчерское обслуживание и диспетчерское обслуживание на маршруте).

Глобальная эксплуатационная концепция организации воздушного движения (ОрВД). Принятое на высоком уровне описание видения ИКАО в отношении единой, согласованной и основанной на глобальном взаимодействии системы ОрВД.

Глобальный аэронавигационный план. Стратегический документ, описывающий методику глобальной гармонизации аэронавигации. Он содержит указания по необходимому совершенствованию ОрВД в целях обеспечения единообразного перехода к системе ОрВД, предусмотренной глобальной эксплуатационной концепцией ОрВД ИКАО.

Дифференциальные сборы. Любые преференциальные сборы, скидки, дисконты за объемы перевозок и прочие способы снижения сборов, которые обычно платятся за использование аэропортовых и аэронавигационных средств и служб.

Доходы из неавиационных источников. Любые доходы, получаемые аэропортом, с учетом различных коммерческих мероприятий, которые он осуществляет в отношении предоставления концессий, аренды помещений и земли и функционирования свободной зоны, если даже такие условия могут фактически применяться к деятельности, которая сама может рассматриваться как авиационная деятельность (например, концессии, предоставляемые нефтяным компаниям на поставку авиационного топлива и масел, и сдача в аренду авиаперевозчикам помещений или площадей в здании аэровокзала). Сюда также должны включаться общие доходы, за вычетом налогов на торговлю или других налогов, получаемых магазинами или службами, эксплуатируемыми самим аэропортом.

Коммерциализация. Подход к управлению средствами и службами, при котором применяются коммерческие принципы или делается акцент на расширение коммерческой деятельности.

Концессия. Право осуществлять определенную коммерческую деятельность в аэропорту, обычно на исключительной основе и в определенном месте.

Корпоративное управление. Контроль за управлением компанией или организацией, осуществляемым ее руководством, и ее подотчетность акционерам и другим заинтересованным сторонам.

Многонациональное средство или служба. Средство/служба, создаваемое(ая) для целей обслуживания международной аэронавигации в воздушном пространстве, выходящем за пределы воздушного пространства, обслуживаемого одним государством. Оно(а) может эксплуатироваться одним государством, группой государств или международным эксплуатационным агентством. Инструкции по созданию такого средства или службы содержатся во всех региональных аэронавигационных планах.

Модулированные сборы. Сборы, которые корректируются в зависимости от времени и/или условий использования соответствующего средства или службы (например, пиковые/внепиковые часы, высокая плотность воздушного движения, проблемы шума и местного качества воздуха).

Основные области измерения эффективности (КРА). Основные области измерения эффективности работы, соответствующие ожиданиям поставщиков, регулирующих органов, пользователей и других заинтересованных сторон.

Передовая практика. Практика, которая со временем зарекомендовала себя экономически эффективной, действенной и успешной в плане поставки на рынок качественных продуктов и услуг.

Пользователи. Под этим термином имеются в виду эксплуатанты воздушных судов, выступающие в качестве пользователей аэропортов и аэронавигационных средств и служб. Термин "конечные пользователи" означает конечных потребителей в целом (например, пассажиры и грузоотправители).

Поставщик аэронавигационного обслуживания (ПАНО). Любая организация, обеспечивающая ОрВД и/или другое вышеупомянутое аэронавигационное обслуживание.

Поставщики. В настоящем документе имеются в виду организации, предоставляющие и эксплуатирующие аэропорты или аэронавигационные службы.

Постоянные расходы. Расходы, которые в краткосрочном плане остаются неизменными независимо от того, увеличивается или уменьшается объем предоставляемого обслуживания.

Предварительное финансирование. Частичное или полное финансирование проекта в отношении аэропортового или аэронавигационного объекта посредством взимаемых с пользователей сборов до завершения работы над данным объектом.

Приватизация. Передача права собственности на средства и службы частному сектору в полном объеме или в объеме, дающем право контроля.

Приложение 11. Имеется в виду Приложение 11 ИКАО *"Обслуживание воздушного движения"* к Конвенции о международной гражданской авиации.

Приложение 16. Имеется в виду Приложение 16 ИКАО *"Охрана окружающей среды"* к Конвенции о международной гражданской авиации.

Приложение 17. Имеется в виду Приложение 17 ИКАО *"Авиационная безопасность"* к Конвенции о международной гражданской авиации.

Расстояние по ортодромии. Длина самой короткой дуги большого круга, соединяющей две точки. (***Большой круг.*** Круг на поверхности Земли, плоскость которого проходит через центр Земли.).

Региональный план. Соответствующий региональный аэронавигационный план ИКАО.

Сборы за заправку топливом. Концессионный сбор, налагаемый аэропортом на авиационное топливо, проданное в данном аэропорту.

Сборы за эмиссию, влияющую на местное качество воздуха (МКВ). Сборы, взимаемые с воздушных судов в связи с производимой авиационными двигателями эмиссией, влияющей на местное качество воздуха.

Свободная зона. Определенная зона, находящаяся рядом с международным аэропортом государства или в пределах его границ, когда могут импортироваться, храниться, обрабатываться и экспортироваться товары без наложения на них каких-либо импортных, экспортных или транзитных пошлин и налогов, которые могут обычно применяться к товарам, ввозимым в данное государство или вывозимым из него.

Совет. Совет ИКАО.

Сопоставительный анализ. Процесс проведения сравнений во времени в рамках одной организации (внутренний сопоставительный анализ) или сравнения показателей эффективности работы двух или нескольких организаций (внешний сопоставительный анализ) в целях внесения усовершенствований.

Управление эффективностью. Интерактивный процесс, посредством которого со временем можно повысить эффективность работы поставщиков. Этот процесс состоит из нескольких этапов, а именно: определение задач в сфере эффективности, выбор показателей эффективности и установление их целевых параметров, мониторинг, отчетность и оценка эффективности.

Финансовые отчеты. Имеются в виду отчет о доходах и балансовый отчет. В отчете о доходах суммируются все доходы и расходы, и разница между итоговыми данными составляет либо прибыль, либо убыток. В балансовом отчете суммируется актив и пассив, и разница между ними свидетельствует об увеличении или уменьшении собственного капитала.

Экономический надзор. Функция, с помощью которой государство следит за коммерческой и эксплуатационной деятельностью аэропорта или ПАНО.

ГЛАВА 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 СОВЕТ ИКАО

1.1.1 Совет ИКАО настоятельно рекомендует применение государствами следующей политики в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание.

1.2 СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ СБОРОВ И ИХ КОЛИЧЕСТВЕННЫЙ РОСТ

1.2.1 Государствам рекомендуется:

a) давать разрешение на обложение сборами лишь за те услуги и функции, которые предоставляются гражданской авиации, имеют к ней непосредственное отношение или, в конечном итоге, полезны для ее деятельности;

b) воздерживаться от обложения сборами, являющимися дискриминационными по отношению к международной гражданской авиации по сравнению с другими видами международного транспорта.

1.2.2 Государства учитывают правовые обязательства в соответствии со статьей 15 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция), а именно:

a) каждый аэропорт в Договаривающемся государстве, открытый для общественного пользования его национальными воздушными судами, открыт также, с учетом положений статьи 68, на единообразных условиях для воздушных судов всех других Договаривающихся государств. Такие же единообразные условия применяются при пользовании воздушными судами каждого Договаривающегося государства всеми аэронавигационными средствами, включая радио- и метеорологическое обеспечение, которые могут быть предоставлены для общественного пользования в целях обеспечения безопасности и оперативности аэронавигации;

b) любые сборы, которые могут взиматься или разрешены для взимания Договаривающимся государством за пользование такими аэропортами и аэронавигационными средствами воздушными судами любого другого Договаривающегося государства, не превышают:

i) в отношении воздушных судов, не занятых в регулярных международных воздушных сообщениях, сборов, которые взимались бы со своих национальных воздушных судов того же класса, занятых в аналогичных сообщениях;

ii) в отношении воздушных судов, занятых в регулярных международных воздушных сообщениях, сборов, которые взимались бы со своих национальных воздушных судов, занятых в аналогичных международных воздушных сообщениях;

c) информация о всех таких сборах публикуется и сообщается Международной организации гражданской авиации, при этом по заявлению заинтересованного Договаривающегося государства сборы, взимаемые за пользование аэропортами и другими средствами, подлежат рассмотрению Советом, который представляет по ним доклад и дает рекомендации для

рассмотрения заинтересованным государством или государствами. Никакое Договаривающееся государство не взимает каких-либо пошлин, налогов или других сборов только лишь за право транзита через его территорию или влета на его территорию, или вылета с его территории любого воздушного судна Договаривающегося государства или находящихся на нем лиц или имущества.

1.2.3 В этой связи Совет выражает обеспокоенность увеличением числа сборов с воздушного движения и отмечает, что обложение сборами в рамках одной юрисдикции может привести к введению сборов в рамках другой.

1.3 ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ВЗИМАНИЯ СБОРОВ

1.3.1 Государствам рекомендуется включать четыре основных принципа взимания сборов, заключающихся в недискриминации, увязке с расходами, транспарентности и проведении консультаций с пользователями, в свои национальные законы, правила или политику, а также в свои будущие соглашения о воздушном сообщении для обеспечения соблюдения их эксплуатантами аэропортов и поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО). Основные принципы взимания сборов, описанные ниже, охватывают все аспекты сборов, отраженные в настоящем инструктивном документе. Высокоуровневые определения этих принципов и их применение подробно описаны в настоящем документе, а также в *Руководстве по экономике аэропортов* (Doc 9562) и *Руководстве по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Doc 9161).

Недискриминация

1.3.2 Недискриминация требует применения единых условий для всех пользователей из любого Договаривающегося государства при использовании эквивалентных аэропортовых или аэронавигационных услуг. В частности, при взимании сборов не должно быть дискриминации между иностранными и внутренними пользователями или между двумя или более иностранными пользователями, осуществляющими аналогичные операции.

Увязка с расходами

1.3.3 Сборы должны отражать стоимость средств и услуг, предоставляемых пользователям. Распределение затрат должно определяться на справедливой основе, чтобы ни один пользователь не был обременен затратами, которые не могут быть должным образом отнесены на его счет в соответствии с принципами надлежащего бухгалтерского учета. Итоговые сборы также должны определяться на основе надлежащего бухгалтерского учета и могут отражать экономические принципы в той мере, в которой итоговые сборы соответствуют статье 15 Чикагской конвенции и принципам настоящей политики.

Транспарентность

1.3.4 Между поставщиками услуг и пользователями должен осуществляться своевременный и эффективный обмен достаточной, точной и актуальной информацией в целях выявления связи между предоставлением средств и услуг и взиманием сборов, с тем чтобы пользователи могли понимать, в частности, методики взимания сборов и то, как они администрируются.

Проведение консультаций с пользователями

1.3.5 До введения новых сборов или их изменения поставщики услуг и пользователи должны участвовать в конструктивном взаимодействии. Такое взаимодействие должно включать, в частности, обсуждение эффективности работы, развития потенциала и инвестиционных планов. В ходе этого процесса необходимо

предоставлять транспарентную и актуальную информацию о предлагаемых изменениях, а также должным образом учитывать мнения пользователей.

1.4 ОРГАНИЗАЦИОННО-УПРАВЛЕНЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ

Автономия и приватизация

1.4.1 Накопленный во всем мире опыт свидетельствует о том, что там, где аэропорты и аэронавигационные службы эксплуатируются автономными структурами, их общее финансовое положение и эффективность управления в целом улучшаются. Такие автономные структуры создавались правительствами, однако многие из них, особенно аэропорты, уже полностью или частично переданы частным предприятиям.

1.4.2 В этой связи рекомендуется, чтобы государства рассматривали возможность учреждения автономных структур для эксплуатации своих аэропортов или аэронавигационных служб, когда это экономически оправдано и отвечает интересам поставщиков (аэропорты и ПАНО) и пользователей, признавая, что в некоторых случаях одна и та же структура может осуществлять эксплуатацию как аэропортов, так и аэронавигационных служб и что такой структурой может быть автономный полномочный орган гражданской авиации.

1.4.3 При рассмотрении вопроса о коммерциализации или приватизации аэропортов и ПАНО государствам следует помнить, что они несут конечную ответственность за обеспечение безопасности полетов, авиационной безопасности и за осуществление экономического надзора за деятельностью этих структур.

1.4.4 При создании автономной структуры (независимо от того, осуществляется ли это правительством или частным сектором) для эксплуатации аэропорта или аэропортов и/или предоставления аэронавигационного обслуживания государству следует обеспечить выполнение всех своих соответствующих обязательств, зафиксированных в Чикагской конвенции, Приложениях к ней и в соглашениях о воздушном сообщении, а также соблюдение политики ИКАО.

Международное сотрудничество

1.4.5 Поощряется международное сотрудничество в сфере предоставления и эксплуатации аэронавигационных служб на основе регионального подхода, когда это выгодно заинтересованным поставщикам и пользователям, с целью содействия эффективной и рентабельной реализации глобальной эксплуатационной концепции организации ОрВД ИКАО, исходя из указаний *Глобального аэронавигационного плана* (Doc 9750) (см. также предисловие и п. 1.4.8 главы 1).

Передовая практика

1.4.6 Государствам следует обеспечить применение передовой практики надлежащего корпоративного управления соответственно аэропортами и ПАНО. Следует учитывать цели и обязанности организаций, права акционеров, обязанности совета управляющих, роль и подотчетность руководства, взаимодействие с заинтересованными сторонами и раскрытие информации.

1.4.7 В целях содействия повышению транспарентности, эффективности и рентабельности при обеспечении соответствующего качества обслуживания и средств аэропортам и ПАНО следует применять передовую практику управления во всех сферах своей деятельности.

Взимание сборов

1.4.8 Государствам следует обеспечить наличие нормативной базы для взимания сборов. Аэропорты и ПАНО или, где это применимо, государство должны иметь эффективную систему взимания сборов. Системы отчетности

и выставления счетов должны быть четкими и точными. Система должна также предусматривать процедуры кредитного контроля и принудительного взыскания. Рекомендуется, чтобы структура, ответственная за аэронавигационное обслуживание, рассматривала возможность участия в совместной системе взимания сборов, когда это выгодно.

1.5 ЭКОНОМИЧЕСКИЙ НАДЗОР

1.5.1 Функции экономического надзора со стороны государств должны быть четко отделены от функций эксплуатации и предоставления аэропортов и аэронавигационных служб при наличии ясного определения роли и полномочий в отношении каждой функции.

1.5.2 Основной целью экономического надзора должно быть достижение баланса между интересами аэропортов и ПАНО, включая государственных поставщиков, и целями государственной политики, которые включают, не ограничиваясь этим, следующее:

a) сведение к минимуму опасности применения аэропортами и ПАНО антиконкурентной практики или злоупотребления любым доминирующим положением, которое они могут занимать;

b) обеспечение увязки с расходами, недискриминации, транспарентности и проведения консультаций при взимании и установлении сборов;

c) обеспечение эффективности капиталовложений с учетом нынешних и будущих потребностей;

d) содействие эффективному предоставлению аэропортовых и аэронавигационных услуг;

e) защиту интересов пассажиров и других конечных пользователей.

Для содействия достижению этих целей в соответствии с принятой формой экономического надзора государствам следует обеспечивать проведение аэропортами и ПАНО консультаций с пользователями и создание соответствующих систем управления эффективностью работы.

1.5.3 Государствам следует принять такой подход к экономическому надзору, который отвечает их конкретным условиям. При выборе подходящей системы экономического надзора следует учитывать степень конкуренции между поставщиками услуг, затраты и выгоды, связанные с разными формами надзора, а также правовые, институциональные и управленческие рамки. Регулятивное вмешательство следует использовать только по мере необходимости и в минимальных объемах.

1.5.4 Государствам следует рассматривать вопрос о принятии регионального подхода к экономическому надзору в тех случаях, когда отдельные государства не обладают необходимыми возможностями выполнять свои обязанности, связанные с экономическим надзором.

1.6 ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ И МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОТЧЕТНОСТИ

Управление эффективностью работы является важным управленческим инструментом для поставщиков, пользователей и регулирующих органов. С учетом принятой формы экономического надзора государствам следует принимать меры к тому, чтобы поставщики разрабатывали и внедряли соответствующие системы управления эффективностью, включающие:

a) определение задач в сфере эффективности с целью постоянного повышения эффективности как минимум в четырех основных областях измерения эффективности работы (КРА), а именно:

безопасность полетов, качество обслуживания, производительность и рентабельность, учитывая, что государства могут выбирать дополнительные КРА в соответствии со своими целями или конкретными условиями;

b) выбор и отражение в отчетности соответствующих показателей эффективности и их целевых параметров для каждой из выбранных КРА;

c) использование полученных результатов для оценки и повышения эффективности;

d) проведение консультаций с пользователями и другими заинтересованными сторонами для достижения взаимопонимания и консенсуса, в соответствующих случаях, относительно задач в сфере эффективности, уровня целевых параметров эффективности и планов достижения этих параметров.

1.7 КОНСУЛЬТАЦИИ С ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМИ[1]

Сборы

1.7.1 Проведение консультаций с пользователями аэропортов и средств аэронавигационного обслуживания до изменения систем взимания или уровней сборов играет важную роль.

1.7.2 Цель консультаций – обеспечить, чтобы поставщик предоставлял пользователям адекватную информацию о предлагаемом изменении и надлежащим образом учитывал мнение пользователей и оказываемое на них влияние сборов. Достижение соглашения между поставщиками и пользователями желательно. Однако в случае недостижения соглашения поставщик может вводить предлагаемые сборы при условии наличия права обжалования в независимом от поставщика органе там, где таковой имеется, и, если этот орган не вынесет иного решения. В случае отсутствия механизма обжалования достижение соглашения между поставщиками и пользователями в отношении любых изменений в системах взимания или уровнях сборов до их введения приобретает особо важное значение.

Планирование в сфере аэропортового и аэронавигационного обслуживания

1.7.3 С пользователями или организациями, представляющими их интересы, следует проводить консультации также по вопросам повышения пропускной способности и осуществления инвестиционных планов. Целью таких консультаций является обеспечение того, чтобы предлагаемые проекты отвечали текущим и будущим потребностям и чтобы пользователи были осведомлены о возможных финансовых последствиях. В равной степени, для облегчения планирования, пользователи, в частности эксплуатанты воздушных судов, должны предоставлять отдельным поставщикам предварительные плановые данные, основанные на 5–10-летних прогнозах. Такие данные должны включать будущие типы, характеристики и количество воздушных судов, которые предполагается ввести в эксплуатацию, ожидаемое увеличение числа операций воздушных судов и объем пассажирских и грузовых перевозок. Это будет способствовать проведению сбалансированных консультаций в целях более эффективного согласования будущих проектов и развития потенциала.

1.7.4 Для стимулирования стремления к эффективным консультациям следует обеспечивать надлежащую защиту конфиденциальных коммерческих данных, раскрываемых любой стороной.

Процесс консультаций

1.7.5 В случае отсутствия механизмов сотрудничества между поставщиками и пользователями, приемлемых для всех заинтересованных сторон, государствам рекомендуется обеспечивать, чтобы поставщики устанавливали

1. Консультации с пользователями должны охватывать все другие аспекты взимания сборов, затрагиваемые в этом документе о политике, в части, касающейся принципов, относящихся к консультациям.

четко определенный процесс регулярных консультаций с пользователями. Конкретные процедуры эффективных консультаций следует определять на индивидуальной основе с учетом формы экономического надзора, принятой государством. Процедуры для отдельных аэропортов и секторов воздушного пространства также должны предусматривать учет объемов и масштабов деятельности аэропорта и ПАНО. С учетом этих соображений рекомендуется следующее:

a) в случае намерения поставщика или другой компетентной организации провести пересмотр сборов или ввести новые сборы пользователям или представляющим их организациям, по крайней мере за четыре месяца до этого, как правило, следует давать соответствующее уведомление согласно нормам и правилам, применяемым в каждом государстве;

b) при любом таком пересмотре сборов или введении новых сборов пользователям следует предоставлять возможность изложить свою точку зрения поставщику или другой компетентной организации и провести с ними консультации. Пользователей следует обеспечивать ясной и адекватной финансовой, эксплуатационной и прочей информацией, позволяющей им делать обоснованные замечания;

c) об окончательном решении относительно любого изменения сборов или введения новых сборов пользователей следует уведомлять достаточно заблаговременно (по крайней мере за один месяц). Этот месячный срок не обязательно следует добавлять к четырем месяцам, предусмотренным в подпункте a) выше;

d) в ходе консультаций, как правило, следует прояснить характер предложений, указать стороны, которые вероятнее всего будут затронуты, уточнить конкретные вопросы, по которым запрашиваются отзывы, и сроки получения ответов. Всем заинтересованным сторонам следует предоставить возможность изложить свое мнение. Итоговые документы должны содержать обоснование принятого решения.

Механизм "первой инстанции"

1.7.6 В интересах аэропортов, ПАНО и пользователей, возможно, следует иметь на национальном уровне нейтральную сторону для предотвращения и разрешения споров в отношении сборов до их выхода на международную арену. Такой механизм "первой инстанции" должен быть гибким и направленным на примирение или посредничество, но обеспечивать возможность проведения арбитражного разбирательства, если того пожелает заинтересованное государство. Этот механизм, если он требуется, следует создавать с учетом принятой формы экономического надзора.

1.8 ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОЕКТОВ

Предварительное финансирование проектов не следует использовать для полного возмещения затрат до введения в строй новых аэропортовых или аэронавигационных объектов или инфраструктуры, но при определенных обстоятельствах оно может допускаться после учета возможных поступлений от неавиационной деятельности, когда это может помочь обеспечить финансирование долгосрочных крупномасштабных инвестиций, при условии наличия твердых гарантий, включающих в том числе:

a) эффективный и транспарентный экономический надзор за взиманием сборов и предоставлением соответствующего обслуживания, включая управление эффективностью деятельности;

b) всесторонняя и транспарентная система бухгалтерского учета с гарантией того, что средства в виде сборов ассигнуются и будут ассигноваться на услуги и проекты гражданской авиации;

c) проведение поставщиками услуг предварительных, транспарентных и обстоятельных консультаций и достижение насколько это возможно соглашения с пользователями по подлежащим предварительному финансированию крупным проектам;

d) применение в течение ограниченного периода времени, с тем чтобы пользователи могли получить выгоду от более низких сборов и более плавного изменения уровней сборов, чем это было бы в ином случае после введения в строй новых объектов или элементов инфраструктуры;

e) применение ограничительных механизмов в случае, если задействуется предварительное финансирование, с тем чтобы собранные средства использовались только для реализации определенных проектов.

1.9 ВАЛЮТНЫЕ ВОПРОСЫ

Рекомендуется, чтобы:

a) в обычных условиях аэропортовые сборы и сборы за аэронавигационное обслуживание выражались и взимались в местной валюте соответствующего государства;

b) в особых случаях, например при неустойчивой экономической ситуации, когда государство предлагает или разрешает устанавливать сборы в валюте, отличной от национальной, эксплуатанты воздушных судов могли применять ту же валюту расчета с использованием аналогичного обменного курса при местной продаже ими авиабилетов;

c) делалось все возможное для устранения препятствий, мешающих эксплуатанту воздушных судов, базирующемуся в одном государстве, переводить в конвертируемой валюте свои чистые поступления от продаж в другое государство;

d) в случае сборов, которые представляются к оплате на региональной основе (т. е. от имени нескольких государств или совместно эксплуатируемым агентством) поставщикам и пользователям услуг может оказаться выгодным указывать и оплачивать сборы в единой конвертируемой валюте[2].

---

2. Дополнительные аспекты обмена валют, перевода выручки и оплаты местных расходов приводятся в документе *"Политика и инструктивный материал в области регулирования международного воздушного транспорта"* (Doc 9587).

ГЛАВА 2

ПОЛИТИКА ИКАО В ОТНОШЕНИИ АЭРОПОРТОВЫХ СБОРОВ

2.1 СТОИМОСТНАЯ ОСНОВА АЭРОПОРТОВЫХ СБОРОВ

2.1.1 В качестве общего принципа целесообразно, чтобы в тех случаях, когда аэропорт предназначается для международного использования, пользователи в конечном итоге оплачивали полностью и справедливо свою долю расходов на обеспечение эксплуатации аэропорта. Поэтому представляется важным, чтобы аэропорты вели учет для предоставления соответствующей информации в целях удовлетворения потребностей как аэропортов, так и пользователей и чтобы, по возможности, были четко установлены виды оборудования и обслуживания, относящиеся к аэропортовым сборам. При определении и распределении общих расходов, компенсируемых за счет сборов за обслуживание международных воздушных перевозок, перечень, приводимый в добавлении 1, может служить в качестве справочника по оборудованию и обслуживанию, который следует принимать во внимание. Кроме того, могут быть приняты во внимание индивидуальные характеристики аэропорта, а также соображения относительно изменения сборов в целях обеспечения эффективного использования инфраструктуры. Аэропортам следует вести учет в целях обеспечения удовлетворительной основы для определения и распределения возмещаемых расходов, регулярно публиковать свои финансовые отчеты и предоставлять соответствующую финансовую информацию при консультациях с пользователями[1]. Кроме того, государствам рекомендуется рассматривать там, где это целесообразно, возможность применения аэропортами стандартов бухгалтерского учета, принятых на международном уровне.

2.1.2 При определении стоимостной основы аэропортовых сборов необходимо руководствоваться следующими принципами:

a) Распределяемые расходы являются полными расходами на обеспечение деятельности аэропорта и его необходимых вспомогательных служб, включая соответствующие суммы на оплату стоимости капитала и суммы амортизационных отчислений по основным фондам, а также расходы, связанные с техническим обслуживанием, эксплуатацией, управлением и административным обеспечением. С учетом принятой формы экономического надзора эти расходы могут покрываться за счет неавиационных доходов.

b) В принципе, с эксплуатантов воздушных судов и других пользователей аэропорта не должны взиматься сборы за оборудование и службы, которые они не используют, за исключением тех, которые предусмотрены и введены в эксплуатацию в соответствии с региональным аэронавигационным планом.

c) Следует включать только расходы на оборудование и обслуживание общего пользования в международных воздушных перевозках и исключать расходы на оборудование или помещения, которые арендованы или используются на особых условиях и за которые взимается отдельная плата.

1. В данном контексте, несмотря на наличие и других подходов, полезным может быть инструктивный материал по ведению бухгалтерского учета, содержащийся в *Руководстве по экономике аэропортов* (Doc 9562).

d) Хотя аэропортам следует вести достаточно подробные данные о расходах, чтобы способствовать консультациям, транспарентности и экономическому надзору, при некоторых условиях в целях установления сборов может быть полезно разрабатывать более агрегированную стоимостную основу. Однако агрегирование следует осуществлять логичным и транспарентным способом, сопровождая в соответствующих случаях гарантиями в отношении консультаций и соглашений с пользователями, во избежание дискриминации среди пользователей.

e) Следует рассмотреть вопрос о распределении расходов в отношении производственных площадей или оборудования, используемых государственными полномочными органами.

f) Соотношение расходов, распределяемых между различными категориями пользователей, включая государственные воздушные суда, должно определяться на справедливой основе таким образом, чтобы никакая категория пользователей не несла расходы, неправильно отнесенные на ее счет, исходя из рациональных принципов бухгалтерского учета.

g) Следует отдельно установить расходы, относящиеся к обеспечению диспетчерского обслуживания подхода и аэродромного диспетчерского обслуживания (принципы, относящиеся к возмещению таких расходов, рассматриваются в разделе 3.4 главы 3).

h) Аэропорты могут получать достаточные доходы, превышающие все прямые и косвенные эксплуатационные расходы (включая общие административные и т. д.), и, таким образом, иметь разумную прибыль на активы на уровне, позволяющем обеспечить эффективное финансирование на рынках капитала в целях инвестирования новой или развивающейся инфраструктуры аэропорта и, где это необходимо, адекватного вознаграждения держателей аэропортовых акций.

i) Платежеспособность пользователей не должна приниматься во внимание до тех пор, пока все расходы не будут полностью подсчитаны и распределены на объективной основе. На этом этапе необходимо принимать во внимание платежные возможности соответствующих государств и населения с учетом того, что любое государство или полномочный орган, взимающие сборы, могут не полностью возмещать понесенные расходы, исходя из признания выгоды, полученной в местном, региональном или национальном масштабе.

j) Расходы, связанные непосредственно с надзорными функциями (надзор за обеспечением безопасности полетов, авиационной безопасности и экономический надзор) в отношении аэропортового обслуживания, могут по усмотрению государства включаться в структуру расходов аэропорта.

2.2 СИСТЕМЫ ВЗИМАНИЯ АЭРОПОРТОВЫХ СБОРОВ

Системы взимания сборов в международных аэропортах следует выбирать в соответствии со следующими принципами:

a) Любая система взимания сборов должна быть, насколько это возможно, простой и подходящей для общего применения в международных аэропортах.

b) Сборы не должны вводиться таким образом, чтобы препятствовать использованию средств и служб, необходимых для обеспечения безопасности, таких как светотехнические и навигационные средства.

c) Сборы должны определяться на основе рациональных принципов бухгалтерского учета и могут отражать, по мере необходимости, экономические принципы, при условии, что они не противоречат статье 15 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) и другим принципам в настоящем документе.

d) Сборы не должны носить дискриминационный характер как в отношении иностранных пользователей, так и пользователей, имеющих гражданство государства, в котором находится аэропорт, и осуществляющих аналогичные международные перевозки, а также и в отношениях между двумя или более иностранными пользователями.

e) С учетом принятой формы экономического надзора государствам следует в каждом конкретном случае и в соответствии с местными или национальными условиями оценивать положительные и отрицательные последствия изменения аэропортовых сборов для урегулирования конкретных ситуаций. К примеру, аэропорт может пожелать изменить свой действующий метод взимания сборов в целях повышения экономической эффективности предоставления обслуживания посредством использования ценообразования на основе периодов максимальной перегруженности. В других случаях аэропорт может пожелать поощрить использование определенных технологий или привлечь новые авиасообщения путем предложения скидок или дисконтов определенному эксплуатанту воздушных судов. Вне зависимости от намерения государствам следует обеспечивать, чтобы предназначение, установление и используемые критерии изменения аэропортовых сборов находились в соответствии с четырьмя основными принципами взимания сборов ИКАО, изложенными в настоящем документе.

f) В целях недопущения неоправданного нанесения ущерба пользователям увеличение сборов следует осуществлять постепенно; однако признается тот факт, что при определенных обстоятельствах может возникнуть необходимость несоблюдения данного подхода.

g) В тех случаях, когда сборы взимаются различными структурами в аэропорту, их следует, по возможности, консолидировать при выставлении счетов. Общий доход следует распределяться среди соответствующих структур соответствующим образом.

h) При применении всех методов взимания сборов необходимо соблюдать максимальную гибкость, чтобы не препятствовать внедрению улучшенной методики по мере ее разработки.

i) Размеры аэропортовых сборов, взимаемых с международной авиации общего назначения, включая деловую авиацию, должны определяться на разумной основе с учетом стоимости необходимых и используемых средств и целей содействия рациональному развитию международной гражданской авиации в целом.

2.3 ПОСАДОЧНЫЕ СБОРЫ

При установлении посадочных сборов следует учитывать следующие принципы:

a) Посадочные сборы должны основываться на формуле веса воздушного судна, при этом могут приниматься во внимание и другие соображения. Необходимо использовать максимальный сертифицированный взлетный вес, указанный в удостоверении о годности к полетам (или другом предписанном документе), учитывая при этом местные ограничения, которые могут влиять на максимальный взлетный вес воздушного судна. При определенных обстоятельствах, таких как перегруженные аэропорты и "пиковые" периоды, допускается использование фиксированного сбора за воздушное судно или комбинации фиксированного сбора с элементом, связанным с весом.

b) В тех случаях, когда сборы за диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание взимаются как часть сбора за посадку или отдельно, они должны соответствовать политике в отношении сборов за аэронавигационное обслуживание (см. раздел 3.4 главы 3).

c) Протяженность этапа полета не должна учитываться при определении размера посадочных сборов.

2.4 СБОРЫ ЗА СТОЯНКУ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ АНГАРОВ

При установлении сборов за стоянку и использование ангаров следует придерживаться следующих принципов:

a) При определении сборов, связанных с использованием мест стоянки, ангаров и длительным хранением воздушных судов, в качестве основания, насколько это возможно, следует использовать максимально допустимый взлетный вес и/или размеры воздушного судна (занимаемая площадь) и продолжительность стоянки.

b) Любой период бесплатной стоянки воздушных судов непосредственно после посадки должен определяться на месте с учетом расписания, наличия свободных мест стоянки и других соответствующих факторов.

2.5 СБОРЫ ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ ПАССАЖИРОВ

Во избежание образования очередей и задержек в аэропортах следует рассмотреть вопрос эффективности порядка взимания сборов за обслуживание пассажиров. В тех случаях, когда взимание сбора за обслуживание пассажиров непосредственно с каждого пассажира в аэропорту создает проблемы упрощения формальностей, эти сборы следует взимать с привлечением эксплуатантов воздушных судов, если это практически осуществимо. Следует подчеркивать необходимость проведения консультаций между аэропортовыми структурами и пользователями на местном уровне в целях решения проблем взимания сборов.

2.6 СБОРЫ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Государства несут ответственность за принятие соответствующих мер по обеспечению безопасности в аэропортах в соответствии с положениями Приложения 17 ИКАО *"Авиационная безопасность"* к Чикагской конвенции. Они могут поручить задачу по выполнению отдельных функций, связанных с обеспечением безопасности, таким организациям, как аэропорты, эксплуатанты воздушных судов и местная полиция. Государства сами определяют, при каких обстоятельствах и в каком объеме расходы по предоставлению средств и служб безопасности должны покрываться за счет государства, аэропортов или других ответственных учреждений. Что касается возмещения расходов, связанных с обеспечением безопасности, за счет пользователей, то Совет рекомендует применять следующие общие принципы:

a) До несения аэропортами, эксплуатантами воздушных судов или другими структурами расходов на обеспечение безопасности следует проводить консультации.

b) Соответствующие структуры могут возмещать расходы, связанные с мерами по обеспечению безопасности в аэропортах, за счет пользователей на справедливой и объективной основе с учетом консультаций.

c) Любые сборы на безопасность, или расходы на безопасность, передаваемые на оплату поставщикам услуг, эксплуатантам воздушных судов и/или конечным пользователям, должны непосредственно увязываться с расходами на обеспечение конкретных служб безопасности, а также рассчитываться с учетом возмещения суммы, не превышающей конкретно понесенные расходы.

d) На счет гражданской авиации не следует относить понесенные расходы, связанные с осуществлением государствами более общих функций обеспечения безопасности, таких, как полицейская охрана общественного порядка, сбор разведывательной информации и обеспечение национальной безопасности.

e) При взимании сборов за обеспечение конкретного уровня безопасности в отношении различных категорий пользователей не должна допускаться дискриминация. Определенным категориям пользователей также можно предъявлять к оплате дополнительные расходы, понесенные на обеспечение дополнительных уровней безопасности, предоставляемых им регулярно по запросу.

f) При возмещении расходов на безопасность в аэропортах с помощью сборов следует применять дискреционный метод, но такие сборы должны устанавливаться либо по числу пассажиров, либо по весу воздушного судна, либо с учетом обоих факторов. Расходы на безопасность, распределяемые среди арендаторов аэропорта, можно возмещать в форме арендной платы либо других сборов.

g) Сборы на безопасность могут взиматься либо в качестве дополнительных к другим уже действующим сборам, либо в форме отдельных сборов, но они должны подлежать отдельному определению расходов и соответствующему обоснованию.

2.7 СБОРЫ, СВЯЗАННЫЕ С ШУМОМ

Несмотря на снижение авиационного шума в источнике, во многих аэропортах по-прежнему необходимо принимать меры по снижению или предупреждению шума. Расходы, связанные с принятием таких мер, могут, по усмотрению государств, быть отнесены к аэропортам и компенсироваться за счет пользователей. Государствам предоставляется гибкость при выборе метода покрытия расходов и взимания сборов, используемого с учетом местных условий. В случае взимания сборов, связанных с шумом. Следует проводить консультации по любым статьям расходов, компенсируемых пользователями, и руководствоваться следующими принципами:

a) Сборы, связанные с шумом, следует взимать только в аэропортах, в которых существуют проблемы шума, и их следует устанавливать в размерах, не превышающих затраты, производимые на снижение или предупреждение шума.

b) Любые сборы, относящиеся к шуму, необходимо связывать с посадочными сборами, возможно, посредством дополнительных сборов или скидок, и в отношении уровней авиационного шума следует принимать во внимание положения Приложения 16 *"Охрана окружающей среды"* к Чикагской конвенции, касающиеся сертификации по шуму.

c) Сборы, связанные с шумом, не должны быть дискриминационными в отношении пользователей и не должны устанавливаться в таких размерах, которые являются чрезмерно высокими для эксплуатации некоторых воздушных судов.

2.8 ВЗИМАНИЕ СБОРОВ, СВЯЗАННЫХ С АВИАЦИОННОЙ ЭМИССИЕЙ, В ЦЕЛЯХ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ МЕСТНОГО КАЧЕСТВА ВОЗДУХА (МКВ) В АЭРОПОРТАХ ИЛИ ВБЛИЗИ АЭРОПОРТОВ

Несмотря на ряд технических или эксплуатационных мер по сокращению количества некоторых выбрасываемых двигателями воздушных судов загрязнителей, влияющих на МКВ, некоторые государства могут пожелать применять сборы за эмиссию в целях решения проблем МКВ в аэропортах или вблизи аэропортов. Расходы, связанные с уменьшением или предотвращением данной проблемы, могут, по усмотрению государств, относиться к аэропортам и возмещаться за счет пользователей. Государства могут гибко определять используемый метод возмещения расходов и взимания сборов с учетом местных условий[2]. В случае взимания сборов за эмиссию, влияющую на МКВ, следует применять все нижеуказанные принципы:

2. Дополнительные инструкции по сборам за эмиссию, влияющую на МКВ, содержатся в документе *"Инструктивный материал по сборам за авиационную эмиссию, связанным с местным качеством воздуха"* (Doc 9884).

a) Сборы за эмиссию, влияющую на МКВ, следует взимать только в аэропортах с определенной проблемой МКВ (существующей или прогнозируемой), и они должны быть предназначены для возмещения сумм, не превышающих расходы на применяемые меры по уменьшению или предотвращению вреда, причиняемого воздушными судами.

b) Стоимостную основу сборов следует устанавливать ясным способом, а долю, непосредственно относимую к воздушным судам, следует правильно определять.

c) До взимания любых таких сборов с пользователей следует проводить консультации с заинтересованными сторонами.

d) Сборы за эмиссию, влияющую на МКВ, должны быть рассчитаны на эффективное с точки зрения затрат решение проблемы МКВ.

e) Сборы за эмиссию, влияющую на МКВ, должны быть предназначены для справедливого и беспристрастного возмещения расходов, связанных с решением проблемы МКВ в аэропортах, за счет пользователей; они не должны быть дискриминационными по отношению к пользователям и не должны устанавливаться в таких размерах, которые являются чрезмерно высокими для эксплуатации некоторых воздушных судов.

f) При взимании сборов за эмиссию, влияющую на МКВ, рекомендуется особо учитывать необходимость уменьшения потенциального воздействия на развивающиеся страны.

g) Сборы за эмиссию, влияющую на МКВ, можно связывать с посадочными сборами, например посредством надбавок или скидок, или в виде отдельных сборов, но при условии правильного определения расходов.

h) Систему взимания сборов за авиационную эмиссию следует строить на основе данных, наиболее точно отражающих фактический уровень операций воздушных судов. В отсутствие таких данных следует использовать стандартизированное ИКАО время работы в эксплуатационном режиме на протяжении взлетно-посадочного цикла (LTO) (Приложение 16 *"Охрана окружающей среды"* к Чикагской конвенции, том II *"Эмиссия авиационных двигателей"*).

i) Любое государство, применяющее сборы за эмиссию, влияющую на МКВ, в отношении воздушных судов, осуществляющих международные полеты, должно ежегодно сообщать ИКАО о существовании таких систем взимания сборов. Полномочный орган, взимающий сборы, должен вести учет получаемых сборов и использования денежных средств и предоставлять такие данные всем пользователям.

2.9 УВЕЛИЧЕНИЕ ДОХОДОВ ОТ КОНЦЕССИЙ, АРЕНДЫ ПОМЕЩЕНИЙ И "ОТКРЫТЫХ ЗОН"

Доходы, получаемые из таких источников, как концессии, сдача в аренду помещений и "открытые зоны", важны для аэропортов. Рекомендуется в полной мере задействовать возможности увеличения неавиационных доходов, за исключением концессий, которые непосредственно связаны с деятельностью таких служб воздушного транспорта, как снабжение топливом, обеспечение бортовым питанием и наземное обслуживание, обеспечивая при этом интересы и потребности пассажиров, населения и эффективность работы терминала[3].

3. При определении и установлении сборов за концессии, непосредственно связанные с авиатранспортными перевозками, можно ссылаться на соответствующий инструктивный материал, содержащийся в *Руководстве по экономике аэропортов* (Doc 9562), и типовое положение о наземном обслуживании, предназначенное для факультативного применения в соглашениях о воздушных сообщениях, содержащееся в документе *"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"* (Doc 9587).

2.10 КОНЦЕССИОННЫЕ ПЛАТЕЖИ ЗА ПОСТАВКУ ТОПЛИВА

В тех случаях, когда взимаются сборы за поставку топлива, они рассматривались аэропортовыми структурами как концессионные сборы авиационного характера. Топливные концессионеры не должны прибавлять их автоматически к цене топлива, оплачиваемого эксплуатантами воздушных судов, хотя они могут включать их в качестве компонента своих расходов при обсуждении с эксплуатантами воздушных судов цен за поставку топлива. Уровень сборов за поставку топлива может отражать размер концессий, предоставляемых поставщикам топлива, и его следует соотносить со стоимостью оборудования, если оно предоставляется. В качестве альтернативы там, где это приемлемо, может быть рассмотрена возможность замены сборов за право поставки топлива постоянными концессионными платежами, отражающими размер концессии и обусловленными стоимостью оборудования, если оно предоставляется. При наличии таких сборов эксплуатанты аэропортов должны начислять их таким образом, чтобы избежать дискриминации, прямой или косвенной, как в отношении поставщиков топлива, так и эксплуатантов воздушных судов и чтобы эти сборы не препятствовали развитию гражданской авиации.

ГЛАВА 3

ПОЛИТИКА ИКАО В ОТНОШЕНИИ СБОРОВ ЗА АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

3.1 СТОИМОСТНАЯ ОСНОВА СБОРОВ ЗА АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

3.1.1 Общий подход заключается в том, чтобы в тех случаях, когда аэронавигационное обслуживание предназначается для международного использования, государство может требовать с пользователей оплаты той части расходов, которая действительно приходится на них. В то же время от международной гражданской авиации не следует требовать покрытия расходов, которые, в сущности, не относятся к ней. Государствам следует осуществлять надзор для обеспечения того, чтобы, когда это целесообразно, поставщики аэронавигационного обслуживания (ПАНО) вели свои счета в соответствии с признанными на международном уровне стандартами бухгалтерского учета таким образом, чтобы взимаемые с международной гражданской авиации сборы за аэронавигационное обслуживание рассчитывались должным образом.

3.1.2 Объективная система возмещения расходов может включать сборы, основанные на распределении общих затрат на аэронавигационное обслуживание, понесенных в интересах пользователей. В качестве общего справочника относительно средств и видов обслуживания, которые необходимо учитывать, можно использовать список, приводимый в добавлении 2.

3.1.3 При определении стоимостной основы сборов за аэронавигационное обслуживание следует руководствоваться следующими принципами:

a) Распределяемые расходы представляют собой полные расходы на предоставление аэронавигационного обслуживания, включая соответствующие суммы на оплату стоимости капитала и суммы амортизационных отчислений по основным фондам, а также расходы, связанные с техническим обслуживанием, эксплуатацией, управлением и административным обеспечением.

b) Расходы, которые следует принимать во внимание, должны быть расходами, оцениваемыми в отношении средств и служб, включая спутниковые службы, предоставляемых и внедряемых согласно региональному аэронавигационному плану (планам) ИКАО, дополненному, при необходимости, во исполнение рекомендаций соответствующего регионального аэронавигационного совещания ИКАО, утвержденных Советом ИКАО. Любые другие виды средств и обслуживания, если они не предоставляются по заявке эксплуатанта воздушных судов, следует исключать, как следует исключать расходы на средства или обслуживание, предоставляемые по контракту или самими перевозчиками, а также любые чрезмерные расходы, связанные со строительством, эксплуатацией или техническим обслуживанием.

c) Если это представляется возможным, следует отдельно устанавливать расходы на аэронавигационное обслуживание, предоставляемое воздушным судам на маршруте при подходе и в районе аэродрома.

d) Расходы на авиационное метеорологическое обеспечение (МЕТ), службы аэронавигационной информации (САИ) и прочие вспомогательные виды обслуживания следует также устанавливать отдельно и освещать в ходе консультаций.

e) Расходы на некоторые превентивные меры безопасности, связанные с предоставлением аэронавигационного обслуживания, которые имеют непосредственное отношение к гражданской авиации и осуществляются на регулярной основе, могут включаться в стоимостную основу сборов за аэронавигационное обслуживание в той мере, в которой они еще не учтены в контексте мер, связанных с обеспечением безопасности полетов. На счет гражданской авиации не следует относить понесенные затраты, связанные с осуществлением государствами более общих функций обеспечения безопасности, таких как полицейская охрана общественного порядка, сбор разведывательной информации и обеспечение национальной безопасности. Кроме того, расходы на обеспечение безопасности аэропортов не следует объединять с понесенными расходами на обеспечение безопасности аэронавигационных средств или служб.

f) От аэронавигационного обслуживания можно получать достаточные доходы, превышающие все прямые и косвенные эксплуатационные расходы и позволяющие иметь разумную прибыль на активы (до вычета налогов и суммы стоимости капитала) для обеспечения эффективного финансирования инвестиций в создание новой или совершенствование имеющейся инфраструктуры аэронавигационного обслуживания.

g) Расходы, связанные непосредственно с надзорными функциями (надзор за обеспечением безопасности полетов, авиационной безопасности и экономический надзор) в отношении аэронавигационного обслуживания, можно по усмотрению государства включать в стоимостную основу ПАНО.

3.1.4 При определении расходов, которые будут возмещаться за счет пользователей:

a) Государства могут решить покрывать расходы не полностью, признавая местные, региональные или национальные выгоды. Любую систему полного возмещения расходов следует внедрять постепенно.

b) Каждое государство само определяет целесообразность, время и размер взимаемых сборов; при этом признается, что государства в развивающихся регионах мира, где встречаются трудности в финансировании работ по развертыванию и техническому содержанию аэронавигационных служб, имеют все особые основания просить международных эксплуатантов воздушных судов покрывать путем оплаты сборов значительную долю расходов на это обслуживание.

3.2 РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РАСХОДОВ НА АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ СРЕДИ АВИАЦИОННЫХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

Распределение расходов на аэронавигационное обслуживание среди авиационных пользователей следует производить на справедливой основе. Долю расходов, относимых на счет международной гражданской авиации и других пользователей (в том числе воздушные суда внутренней гражданской авиации, государственные или другие освобожденные от уплаты воздушные суда и неавиационные пользователи) следует определять таким образом, чтобы не обременять пользователей расходами, которые не подлежат отнесению на их счет в соответствии с рациональными принципами учета. Рекомендуется также, чтобы государства обеспечивали ведение учета данных об использовании аэронавигационного обслуживания в том случае, если такая информация имеет отношение к распределению и возмещению расходов. Такие данные могут включать количество рейсов с разбивкой по категориям пользователей (внутренние или международные) и о пролетаемом расстоянии, а также информацию о типе или весе воздушных судов.[1]

1. Инструктивный материал о распределении расходов содержится в *Руководстве по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Doc 9161), однако государства могут использовать любой метод учета, который, по их мнению, отвечает конкретным требованиям.

3.3 СИСТЕМЫ ВЗИМАНИЯ СБОРОВ ЗА АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Государствам следует обеспечивать, чтобы системы, используемые для взимания сборов за аэронавигационное обслуживание, устанавливались в соответствии со следующими принципами:

a) Любая система сборов должна быть, насколько это возможно, простой, справедливой, а применительно к сборам за маршрутное аэронавигационное обслуживание – подходящей для всеобщего применения, по меньшей мере на региональной основе. Административные расходы по определению и взиманию сборов не должны превышать разумной доли полученных сборов.

b) Сборы не должны устанавливаться таким образом, чтобы препятствовать использованию средств и видов обслуживания, необходимых для обеспечения безопасности, или внедрению новых средств и методов. Средства и обслуживание, предусматриваемые в региональном аэронавигационном плане(ах) ИКАО или в любых рекомендациях соответствующего регионального аэронавигационного совещания ИКАО, утвержденных Советом, рассматриваются как необходимые для безопасности полетов и эффективности.

c) Сборы должны определяться на основе рациональных принципов бухгалтерского учета и могут отражать, по мере необходимости, другие экономические принципы при условии, что они не противоречат статье 15 Чикагской конвенции и другим принципам, изложенным в настоящем документе.

d) Система сборов не должна носить дискриминационный характер по отношению к иностранным пользователям и к пользователям, которые имеют гражданство государства или государств, ответственных за предоставление аэронавигационного обслуживания, и которые выполняют аналогичные международные перевозки, а также и по отношению к двум или более разным иностранным пользователям.

e) С учетом принятой формы экономического надзора государствам следует в каждом конкретном случае и в соответствии с местными или национальными условиями оценивать положительные и отрицательные последствия изменения сборов за аэронавигационное обслуживание для урегулирования конкретных ситуаций. К примеру, ПАНО может пожелать изменить свой действующий метод взимания сборов в целях повышения экономической эффективности предоставления обслуживания посредством использования ценообразования на основе периодов максимальной перегруженности. В других случаях ПАНО может пожелать поощрить использование определенных технологий или привлечь новые авиасообщения путем предложения скидок или дисконтов определенному эксплуатанту воздушных судов. Вне зависимости от намерения государствам следует обеспечивать, чтобы предназначение, установление и используемые критерии изменения сборов за аэронавигационное обслуживание находились в соответствии с четырьмя основными принципами взимания сборов ИКАО, изложенными в настоящем документе.

f) Системы сборов должны учитывать расходы на предоставление аэронавигационного обслуживания и эффективность обеспечиваемых услуг.

g) При введении или значительном пересмотре систем сборов следует учитывать экономические и финансовые последствия как для пользователей, так и для предоставляющего обслуживание государства или государств. Во избежание неблагоприятных последствий для пользователей соответствующее увеличение размера сборов следует осуществлять постепенно. Однако признается, что в некоторых условиях может потребоваться отход от этого принципа.

h) Сборы должны устанавливаться таким образом, чтобы плата не взималась дважды за одно и то же пользование средством или обслуживание. В тех случаях, когда отдельное средство или

обслуживание имеет двойное применение (например, диспетчерское обслуживание подхода, аэродромное диспетчерское обслуживание, а также диспетчерское обслуживание на маршруте), связанные с ними расходы справедливо распределять при взимании сборов.

i) Размеры сборов, взимаемых с международной авиации общего назначения, включая деловую авиацию, должны определяться на разумной основе с учетом стоимости необходимых и используемых средств и целей содействия рациональному развитию международной гражданской авиации в целом.

j) Государствам следует воздерживаться от сегментации районов полетной информации (РПИ) исключительно с целью получения доходов, если это не связано со стоимостью предоставления обслуживания.

3.4 СБОРЫ ЗА ДИСПЕТЧЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПОДХОДА И АЭРОДРОМНОЕ ДИСПЕТЧЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

При взимании сборов за диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание, независимо от того, являются ли они частью сбора за посадку или взимаются отдельно, указанные сборы должны быть, по мере возможности, единым элементом посадочного сбора или единым сбором на каждый рейс и учитывали вес воздушного судна, однако меньше, чем в прямой пропорции.

3.5 СБОРЫ ЗА МАРШРУТНОЕ АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

3.5.1 Сбор за маршрутное аэронавигационное обслуживание должен быть, насколько это возможно, единым сбором на каждый рейс за все виды маршрутного аэронавигационного обслуживания, предоставляемого на национальном или региональном уровне. При исчислении сбора следует исходить в основном из:

a) пролетаемого расстояния в границах определенного района; и/или

b) веса воздушного судна.

Если используется элемент пролетаемого расстояния, его следует применять с помощью шкалы расстояний, используя расстояния по большому кругу или другие расстояния, по которым достигнуто общее соглашение. Если используется элемент веса воздушного судна, его следует применять с помощью шкалы веса, используя широкие интервалы, которые следует, насколько это возможно, стандартизировать. Такая шкала веса должна учитывать, менее чем пропорционально, относительную полезную емкость различных типов воздушных судов, о которых идет речь.

3.5.2 Без ущерба для вышеизложенных принципов, составляющих систему взимания сборов для широкого применения, признается, что:

a) наиболее приемлемый метод взимания сборов в каком-либо воздушном пространстве должен определяться характеристиками этого воздушного пространства с учетом типа движения, пролетаемого расстояния и характеристик воздушного судна в этом воздушном пространстве;

b) если пролетаемое расстояние и/или типы воздушных судов в достаточной степени единообразны, элементы расстояния и веса (один из них или тот и другой) могут не учитываться в зависимости от обстоятельств;

c) в некоторых обстоятельствах, по-видимому, будет целесообразно использовать единообразный сбор с каждого рейса в сочетании со сбором, установленным на основе рекомендуемых выше параметров, принимая во внимание наличие элемента постоянных расходов, связанных с обслуживанием воздушного движения.

3.6 СБОРЫ ЗА АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ, ИСПОЛЬЗУЕМОЕ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ, НАХОДЯЩИМИСЯ ВНЕ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА ГОСУДАРСТВА, ПРЕДОСТАВЛЯЮЩЕГО ТАКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

3.6.1 Поставщики аэронавигационного обслуживания для международного использования, могут потребовать, чтобы все пользователи выплачивали свою долю расходов на предоставление им обслуживания независимо от того, использовалось ли оно на территории государства, предоставляющего такое обслуживание, или нет. Поэтому в тех случаях, когда государство принимает на себя ответственность по обеспечению маршрутного аэронавигационного обслуживания над территорией другого государства, над открытым морем или в воздушном пространстве государства, суверенитет которого не определен (в соответствии с положениями Приложения 11 *"Обслуживание воздушного движения"* к Чикагской конвенции и региональными аэронавигационными соглашениями, утвержденными Советом), соответствующее государство может облагать сборами всех пользователей за предоставление такого обслуживания. Государство может передать другому государству или организации полномочия по взиманию таких сборов от его имени.

3.6.2 Взимание сборов за аэронавигационное обслуживание в тех случаях, когда воздушное судно не пролетает над территорией государства, предоставляющего такое обслуживание, вызывает трудные и сложные проблемы. В этом случае государствам следует изыскать соответствующий механизм проведения на двусторонней или региональной основе совещаний между государствами, предоставляющими обслуживание, и государствами, авиакомпании которых пользуются таким обслуживанием, в целях достижения как можно более полного соглашения в отношении предоставляемых средств и служб, взимаемых сборов и методов взимания таких сборов.

Добавление 1

ИНСТРУКЦИЯ В ОТНОШЕНИИ СРЕДСТВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ УЧИТЫВАТЬСЯ ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ РАСХОДОВ АЭРОПОРТОВ[1]

Средства и обслуживание при подходе, посадке и взлете

– Посадочная площадь со свободными от препятствий подходами и рулежными дорожками с необходимым дренажем, ограждением и т. д. Также огни приближения, посадочные огни, огни РД и огни для взлета, а также связь и другие специальные средства для подхода, посадки и взлета (иногда предоставляемые стороной, не являющейся эксплуатантом аэропорта).

– Диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание: управление воздушным движением при подходе, посадке, рулении и взлете с необходимыми вспомогательными службами связи, навигации и наблюдения. Диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание иногда предоставляются полностью или частично другой стороной, не являющейся эксплуатантом аэропорта. См. также добавление 2.

– Метеорологическое обслуживание (МЕТ) (часто предоставляемое стороной, не являющейся эксплуатантом аэропорта). См. также добавление 2 о распределении расходов на данный вид обслуживания пропорционально его использованию для целей эксплуатации аэропорта.

– Действующие на постоянной основе пожарная служба и служба скорой медицинской помощи.

Здания аэропорта, места стоянки воздушных судов, ангары и другие средства и службы, предоставляемые эксплуатантам воздушных судов

– Пассажирские и общественные залы ожидания и вестибюли с необходимым отоплением, освещением, хозяйственной службой, подъездными путями и т. д.

– Помещения для эксплуатантов воздушных судов, регистрационных стоек, экипажей, обслуживания пассажиров и обработки груза.

– Помощь в обслуживании пассажиров и обработке груза и необходимое оборудование.

– Специальное обслуживание воздушных судов (кондиционирование воздуха, уборка и т. д.).

– Буксировка и другие виды обслуживания воздушных судов.

– Места стоянки и длительного хранения воздушных судов.

1. Дополнительный инструктивный материал по ведению бухгалтерского учета в аэропортах содержится в *Руководстве по экономике аэропортов* (Doc 9562).

– Ангары, мастерские, склады, гаражи и другие технические помещения.

– Земельные участки, сдаваемые в аренду эксплуатантам воздушных судов для различных целей.

– Снабжение авиационным топливом (обычно путем концессий) и другими техническими материалами, а также техническое обслуживание и ремонт воздушных судов.

– Энергообеспечение в рамках поддержки эксплуатантов воздушных судов.

– Информационные технологии, используемые в контролируемой зоне.

– Цифровизация пассажирских аэровокзалов (например, стоек регистрации, автоматизированных пунктов приема зарегистрированного багажа).

– Станции зарядки электромобилей.

– Инфраструктура, необходимая для зарядки воздушных судов с электрическим двигателем.

– Средства связи (сообщения летно-эксплуатационных предприятий – класс B).

– Обычные виды услуг, такие, как освещение, отопление, электроэнергия и топливо для обогрева.

Меры по обеспечению безопасности, оборудование, средства и персонал для выполнения нижеуказанных функций

– Контроль в целях безопасности, включая досмотр пассажиров и их ручной клади.

– Контроль в целях безопасности, включая досмотр зарегистрированного багажа.

– Контроль в целях безопасности в отношении груза, почты и других товаров.

– Контроль в целях безопасности в отношении персонала аэропорта и авиакомпаний.

– Наблюдение за воздушными судами и охраняемыми зонами ограниченного доступа.

– Проверки анкетных данных о лицах, имеющих право входа в охраняемые зоны ограниченного доступа.

– Системы идентификации для целей безопасности в аэропортах.

– Подготовка персонала службы безопасности.

Примечание. Эти функции связаны со Стандартами и Рекомендуемой практикой Приложения 17 к Конвенции о международной гражданской авиации (и используемыми в нем определениями), возлагающими на каждое Договаривающееся государство обязанность иметь своей основной целью обеспечение безопасности пассажиров, экипажей, персонала наземных служб и широкой публики при решении всех вопросов, касающихся защиты от актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Помещения для других учреждений и организаций, помимо эксплуатантов воздушных судов

– Помещения для неавиационных объектов, таких как магазины, гостиницы, рестораны, наземные транспортные службы, банки/обменные пункты, почта и средства телекоммуникации.

– Средства, оплачиваемые непосредственно населением (стоянки машин, смотровые площадки и т. д.).

– Помещения для необходимых государственных служб: таможни, иммиграции, медицинского пункта, сельскохозяйственного карантина и т. д.

– Земельные участки, сдаваемые в аренду другим сторонам, помимо эксплуатантов воздушных судов (включая права выпаса и т. д.).

Снижение и предупреждение шума

– Системы контроля шума, оборудование для шумоглушения и шумовые барьеры.

– Земельные участки или собственность, приобретаемые вокруг аэропортов.

– Звукоизоляция зданий вблизи аэропортов и другие меры по снижению шума, в том числе меры, вытекающие из юридических или государственных требований.

Уменьшение и предотвращение эмиссии, влияющей на местное качество воздуха (МКВ)

– Мониторинг МКВ в аэропорту и его окрестностях.

– Инвентаризация эмиссии в аэропорту и моделирование дисперсии.

– Установка стационарных наземных источников питания и кондиционирования воздуха для воздушных судов на стоянках с целью уменьшения объема эмиссии.

– Установка заправочных станций, использующих топливо с малым уровнем эмиссии (например, сжиженный природный газ или биотопливо) в оборудовании для наземного обслуживания воздушных судов и транспортных средств в контролируемой зоне, с целью уменьшения объема эмиссии.

– Совершенствование систем наземного движения воздушных судов, в частности на рулежных дорожках, с целью уменьшения объема эмиссии.

Примечание. Два первых пункта применимы только в той мере, в какой воздушные суда предположительно могут способствовать или способствуют возникновению проблемы МКВ.

Добавление 2

ИНСТРУКЦИЯ В ОТНОШЕНИИ СРЕДСТВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ УЧИТЫВАТЬСЯ ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ ОБЩИХ РАСХОДОВ НА АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ[1]

Организация воздушного движения

Организация воздушного движения (ОрВД). Осуществляемая безопасным, экономичным и эффективным образом динамичная и интегрированная организация воздушного движения и воздушного пространства, включая обслуживание воздушного движения (ОВД), организацию воздушного пространства и организацию потоков воздушного движения (ОПВД), путем предоставления средств и непрерывного обслуживания в сотрудничестве со всеми сторонами и с использованием бортовых и наземных функций.

ОВД включает управление воздушным движением (УВД), полетно-информационное обслуживание (FIS) и аварийное оповещение. В свою очередь, УВД включает:

Аэродромное диспетчерское обслуживание. Диспетчерское обслуживание аэродромного движения, обеспечиваемое только аэродромным диспетчерским пунктом.

Диспетчерское обслуживание подхода. Диспетчерское обслуживание контролируемых полетов прибывающих или вылетающих воздушных судов. Сюда включается обслуживание, предоставляемое в узловом диспетчерском районе, обычно создаваемом на слиянии маршрутов ОВД вблизи одного или нескольких крупных аэродромов. Диспетчерское обслуживание подхода обеспечивается либо аэродромным диспетчерским пунктом, либо районным диспетчерским центром. В других случаях диспетчерское обслуживание подхода может обеспечиваться диспетчерским органом подхода, когда считается необходимым или желательным создать такой отдельный орган.

*Районное диспетчерское обслуживание. Д*испетчерское обслуживание контролируемых полетов в диспетчерских районах (на маршруте), обеспечиваемое либо районным диспетчерским центром, либо, в редких случаях, органом, предоставляющим диспетчерское обслуживание подхода, если не создан районный диспетчерский центр.

FIS и услуги аварийного оповещения предоставляются всем воздушным судам, которые подлежат УВД или которые иным образом известны соответствующим органам ОВД. Кроме того, услуги аварийного оповещения предоставляются любым воздушным судам, в отношении которых известно или предполагается, что они являются объектом незаконного вмешательства.

ОПВД обычно обеспечивается органом централизованной организации потоков. Сектор организации потоков (или пост организации потоков) создается в каждом участвующем районном диспетчерском центре.

---

1. Дополнительный инструктивный материал по определению и распределению расходов, связанных с аэронавигационным обслуживанием, содержится в *Руководстве по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Doc 9161).

Системы связи, навигации и наблюдения (CNS)

Наземные и/или спутниковые системы авиационной связи ("воздух – земля" и "земля – земля"), навигации и наблюдения, необходимые для обеспечения безопасности и регулярности полетов. Основными элементами этих систем являются:

Связь. Наземные и/или спутниковые средства, обеспечивающие авиационную фиксированную службу (AFS), авиационную подвижную службу (AMS) и службу авиационного радиовещания.

Навигация. Обычные наземные радио- и визуальные средства навигации, глобальная навигационная спутниковая система (GNSS) и связанные с ней дополнительные системы обеспечения всех этапов полета.

Наблюдение. Первичные/вторичные обзорные радиолокаторы и другие наземные/спутниковые средства, обеспечивающие автоматическое зависимое наблюдение (ADS) и/или ADS в режиме радиовещания (ADS-B).

Метеорологическое обслуживание (MET)

Все те части MET, расходы на которые можно отнести на счет гражданской авиации, включая, в частности, расходы на средства и обслуживание, которые будут таким образом распределены и которые обеспечивают гражданскую авиацию метеорологическими прогнозами, предполетными инструкциями и наблюдениями, а также информацией об условиях погоды на маршруте и других явлениях в атмосфере, могущих повлиять на безопасность полета воздушных судов (SIGMET), широковещательными материалами с метеорологической информацией для воздушных судов, находящихся в полете (VOLMET), и любыми другими метеорологическими сведениями, предоставляемыми государствами для использования гражданской авиацией. Расходы по всем видам MET, предоставляемого для гражданской авиации, следует, по мере необходимости, распределять между службами воздушного движения, имеющимися в аэропортах, и службами воздушного движения, имеющимися на маршруте. В государствах, в которых используется более одного международного аэропорта, может, при возможности, рассматриваться вопрос о распределении расходов, относимых к использованию аэропортов, между соответствующими аэропортами.

Службы аэронавигационной информации (САИ)

Все те службы, связанные с обеспечением аэронавигационной информации/данных, необходимых для безопасности, регулярности и эффективности гражданской аэронавигации, включая расходы на переход от традиционной САИ, ориентированной на бумажный продукт, к ориентированной на данные цифровой системе управления аэронавигационной информацией (УАИ).

Другое вспомогательное авиационное обслуживание

Все те части обслуживания, которые можно отнести на счет гражданской авиации, из состава любых постоянных гражданских служб с оборудованием и персоналом, используемых в целях обеспечения такого обслуживания, как поиск и спасание и расследование авиационных происшествий.

— КОНЕЦ —

ISBN 978-92-9275-617-8