



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### ДЕСЯТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО СТАТИСТИКЕ

Монреаль, 23–27 ноября 2009 года

Пункт 1 повестки дня. Статистика гражданской авиации. Классификация и определения ИКАО

#### РАЗВИТИЕ СОБЫТИЙ ПОСЛЕ ДЕВЯТОГО СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ ПО СТАТИСТИКЕ

(Представлено Секретариатом)

##### АННОТАЦИЯ

В настоящем документе содержится информация об уровне выполнения рекомендаций, принятых на 9-м Специализированном совещании по статистике, а также о событиях, имевших место в Организации и за ее пределами, которые явились основными факторами, определившими потребность в проведении 10-го Специализированного совещания по статистике для рассмотрения новых требований Организации к представлению данных.

Действия Специализированного совещания изложены в п. 4.

#### 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Девятое Специализированное совещание по статистике (STA/9), в основу которого были положены рекомендации 13-го совещания Группы экспертов по статистике (STAP/13), проходило в Монреале с 22 по 26 сентября 1997 года. Таким образом, прошло 11 лет с того момента, когда государства имели возможность официально пересмотреть статистическую программу ИКАО. Однако в промежуточный период Совет осуществлял управление этой программой от имени государств и контролировал ее валидность каждые три года в ходе регулярного проводимого Организацией раз в три года пересмотра программы работы ИКАО в ходе подготовки бюджета Организации.

1.2 Совещание STA/9 приняло 19 рекомендаций [см. *Доклад 9-го Специализированного совещания по статистике* (Doc 9703)]. Первые 5 касаются пересмотра требований к представлению отчетности, обусловленного изменением условий экономического регулирования, что, в свою очередь, затронуло ряд форм отчетности. Следующие 9 рекомендаций касаются изменения порядка сбора конкретных данных, а последние 5 затрагивают вопросы управления статистической программой.

1.3 В настоящем документе содержится исходная информация о выполнении рекомендаций STA/9, а также о событиях в Организации и за ее пределами, которые явились основными факторами, определившими потребность в проведении 10-го Специализированного совещания по статистике (STA/10). Основная цель этого совещания заключается в рассмотрении новых требований Организации к представлению данных в контексте ее проактивной роли в областях безопасности полетов, эффективности и авиационной безопасности, а также в области окружающей среды.

## 2. ПРИНЯТИЕ И ВЫПОЛНЕНИЕ РЕКОМЕНДАЦИЙ СОВЕЩАНИЯ STA/9

2.1 По рекомендации Авиатранспортного комитета (АТК), сделанной на его 6-м заседании 153-й сессии, Совет утвердил все рекомендации совещания STA/9, за исключением предложения об объединении данных о грузовых и почтовых перевозках через аэропорты (форма I отчетности по воздушному транспорту), которые были сохранены в их первоначальном виде. Однако Совет принял решение отложить выполнение ряда рекомендаций до завершения подготовки бюджета Организации на период 1999–2000–2001 годов. В конечном итоге, эти рекомендации были утверждены в марте 1999 года.

2.2 В пунктах ниже приводится краткая сводная информация о выполнении рекомендаций, принятых Советом. В добавлении к настоящему рабочему документу приводится описание 19 рекомендаций, а также информация об уровне выполнения каждой из них.

2.3 *Изменения к статистической программе.* В 2000 году Секретариат выпустил новое издание форм отчетности по воздушному транспорту, включая две новые формы (формы A-S и I-S), в котором отражены все принятые на STA/9 изменения определений, инструкций по представлению отчетности и, там где необходимо, структуры форм. Кроме того, в рамках рекомендованных изменений было прекращено<sup>1</sup> использование формы G отчетности (авиационные происшествия).

2.4 *Автоматизация статистической программы.* В марте 1999 года Совет согласился выделить средства на укрепление статистической программы ИКАО. Основной объем этих средств был использован для проведения анализа и разработки объединенной статистической базы данных ИКАО, основанной на использовании программных средств Oracle. Эта задача была завершена в конце октября 2000 года.

2.5 На основе этой деятельности в декабре 2000 года Совет утвердил предложение о выделении дополнительных средств на разработку, испытание и внедрение новой базы данных. Деятельность по этому этапу проекта началась в июне 2001 года, и в сентябре 2002 года новая объединенная статистическая база данных (ОСБД) ИКАО была полностью введена в эксплуатацию. Описание основных элементов ОСБД, а также информация о текущих и запланированных ее обновлениях содержатся в информационном документе (STA/10-IP/1).

2.6 В феврале 2004 года, в связи с предоставлением Договаривающимся государствам онлайн-доступа к статистическим данным ИКАО через защищенный веб-сайт ИКАО,

---

<sup>1</sup> По решению Совета заполнение ежегодного вопросника о деятельности гражданской авиации и свидетельствах гражданских пилотов было прекращено. На рассмотрение совещанию STA/10 вносится предложение о сборе новых данных в отношении авиационных происшествий и лицензированного персонала.

Организация прекратила публикацию статистических сборников в качестве одной из мер по снижению издержек (см. письмо государствам ЕС 7/1.4-04/4 от 27 февраля 2004 года).

2.7 *Коммерциализация.* После принятия рекомендации 19, касающейся коммерциализации статистических данных, ИКАО начала взимать плату с третьих сторон за предоставление специальных статистических отчетов, подготовленных на основе статистических данных, регулярно получаемых Организацией от государств. Однако доходы от этой деятельности были относительно незначительными, что частично обуславливалось тем, что плата с клиентов взималась лишь за время, затраченное на подготовку этих данных. В 2004 году была принята новая коммерческая политика в связи с началом работы совместных предприятий по продаже статистических данных третьим сторонам, образованных с коммерческими структурами.

2.8 В 2008 году в результате продажи статистических данных ИКАО в рамках этой коммерческой деятельности для Организации было получено 300 000 долл. США дополнительного дохода.

### 3. **ДРУГИЕ СОБЫТИЯ, ОКАЗЫВАЮЩИЕ ВЛИЯНИЕ НА ПОТРЕБНОСТИ ИКАО В ДАННЫХ**

3.1 В последние годы ИКАО играет все большую проактивную роль в осуществлении в рамках проверок контроля за внедрением государствами Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), принятых Организацией в ее Приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации, что, в частности, касается Приложений, затрагивающих аспекты безопасности полетов и авиационной безопасности.

3.2 Кроме того, в ходе подготовки трехлетнего бюджета на 2005–2007 годы Совет в попытке сместить акценты в деятельности Организации и сделать ИКАО более эффективной и действенной принял ряд стратегических целей Организации на период 2005–2010 годов. К числу этих целей относятся:

- А. Безопасность полетов. Повышать уровень безопасности полетов в гражданской авиации во всем мире.
- В. Авиационная безопасность. Повышать уровень авиационной безопасности в гражданской авиации во всем мире.
- С. Охрана окружающей среды. Сводить к минимуму неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду во всем мире.
- D. Эффективность. Повышать эффективность авиационной деятельности.
- E. Непрерывность. Поддерживать непрерывность авиационной деятельности.
- F. Правовые нормы. Укреплять правовые нормы регулирования деятельности международной гражданской авиации.

Совместно с этими целями Совет также принял ряд показателей высокого уровня (ПВУ) для определения прогресса, достигнутого Организацией в реализации этих целей. Эти показатели разработаны на основе имеющихся в настоящее время в ИКАО статистических данных, однако они необязательно являются наиболее эффективными показателями. В дополнение к ПВУ ИКАО

также требует представления другой статистической информации для более подробного определения эффективности ее деятельности в области аэронавигационного планирования и охраны окружающей среды.

3.3 *Рекомендация 14-го совещания Группы экспертов по статистике (STAP/14).* STAP/14 приняло к сведению рекомендации, принятые 9-м Специализированным совещанием по статистике (STA/9), и информацию об уровне их выполнения.

#### 4. **ДЕЙСТВИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ**

4.1 Специализированному совещанию предлагается принять к сведению информацию, содержащуюся в настоящем документе.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ

### УРОВЕНЬ ВЫПОЛНЕНИЯ РЕКОМЕНДАЦИЙ, ПРИНЯТЫХ ДЕВЯТЫМ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫМ СОВЕЩАНИЕМ ПО СТАТИСТИКЕ (STA/9)

(Монреаль, 22–26 сентября 1997 года)

#### РЕКОМЕНДАЦИЯ 1

##### СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ РЕКОМЕНДУЕТ:

для целей представления в ИКАО статистических данных использовать приведенное ниже определение "коммерческого пассажира".

"Коммерческий пассажир. Пассажир, за перевозку которого авиаперевозчик получает коммерческое вознаграждение".

Примечания:

- a) в данное определение **включены** такие категории, как: i) пассажиры, путешествующие по билетам, купленным в свободной продаже по поощрительным тарифам, (например, "два за один") или в рамках поощрительных программ (например, приобретение билетов с зачетом баллов, начисленных часто летающим пассажирам); ii) пассажиры, путешествующие в качестве компенсации за отказ в посадке на воздушное судно; iii) пассажиры, путешествующие по корпоративным скидкам; iv) пассажиры, путешествующие по преференциальным тарифам (правительственным, военным, молодежным, студенческим, для моряков и т. д.);
- b) из данного определения **исключены** такие категории, как: i) лица, путешествующие бесплатно; ii) лица, путешествующие по тарифу или скидке, предоставляемой только служащим авиакомпаний, или их агентам, или только для путешествия по делам перевозчика; iii) дети, которые не занимают кресло."

**Уровень выполнения.** Реализована в соответствующих формах отчетности по воздушному транспорту издания 2000 года.

#### РЕКОМЕНДАЦИЯ 2

##### СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) в целях представления ИКАО статистических данных о деятельности воздушных перевозчиков, все данные по статьям, касающимся эксплуатации и перевозок, представлять эксплуатантом, фактически выполняющим рейсы, включая сведения о рейсах, осуществляемых с совместным использованием кодов, на основе франчайзинга, в соответствии с пульными соглашениями, в виде чартеров с продажей блоков мест, в рамках соглашений о блокировании мест, на условиях совместно обслуживаемых перевозок и в виде перевозок на арендованных воздушных судах. В таком контексте термин *"перевозчик, фактически"*

*выполняющий рейс"* относится к тому перевозчику, чей номер рейса используется для целей управления воздушным движением; и

- b) определение всех терминов, перечисленных выше в п. а), соответственно включить в *Руководство по статистической программе ИКАО*.

#### **Уровень выполнения.**

- a) Реализована в соответствующих формах отчетности по воздушному транспорту издания 2000 года.
- b) Не реализована, поскольку в настоящее время руководство отсутствует. Цель заключается в создании после полномасштабного внедрения ОСБД онлайн-руководства, которое будет существенно отличаться от предыдущих изданий, однако средства для выполнения этой задачи не выделены.

### **РЕКОМЕНДАЦИЯ 3**

#### **СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ РЕКОМЕНДУЕТ:**

в целях классификации этапов полета при представлении в ИКАО статистических данных об авиаперевозчиках применять следующие определения:

*Международный.* Этап полета с одним или обоими конечными пунктами, расположенными на территории государства, в котором не находится основное место деятельности воздушного перевозчика, следует классифицировать в качестве международного.

*Внутренний.* Этап полета, который не классифицируется в качестве международного. Внутренние этапы полета включают все этапы полета между пунктами, расположенными в пределах национальных границ государства. При этом указанный полет осуществляется авиакомпанией, основное место деятельности которой находится в данном государстве. Этапы полета между государством и принадлежащими ему территориями, а также любые этапы полетов между двумя подобными территориями, должны классифицироваться как внутренние. Это положение остается в силе даже в том случае, если какой-либо этап полета осуществляется над международными водами или над территорией другого государства.

*Примечание.* В отношении многонациональных авиакомпаний, которыми государства владеют на партнерских началах, данные о перевозках на территории каждого государства-партнера должны представляться отдельно как внутренние перевозки, а все другие перевозки как международные.

**Уровень выполнения.** Реализована в соответствующих формах отчетности по воздушному транспорту издания 2000 года.

### **РЕКОМЕНДАЦИЯ 4**

#### **СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ РЕКОМЕНДУЕТ:**

для целей представления ИКАО статистических данных об авиаперевозках регулярные авиаперевозки определять следующим образом:

"Перевозки, обеспечиваемые полетами по расписанию и выполняемыми за вознаграждение, или такие регулярные или достаточно частые полеты, которые носят определенный системный характер и доступны для населения путем прямого бронирования; и дополнительные полеты на некоторых участках, осуществляемые в связи с перегрузкой регулярных рейсов".

**Уровень выполнения.** Реализована в соответствующих формах отчетности по воздушному транспорту издания 2000 года.

## **РЕКОМЕНДАЦИЯ 5**

### **СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ РЕКОМЕНДУЕТ:**

- a) свести в единую форму отчетности по воздушному транспорту А используемые в настоящее время формы отчетности по воздушному транспорту А-1 и А-2;
- b) данную новую форму заполнять ежемесячно (по усмотрению представляющей отчетность организации такие данные могут представляться ежемесячно или за три последовательных месяца каждого квартала):
  - i) по каждому из перевозчиков государства, суммарные перевозки (международные и внутренние, регулярные и нерегулярные) которых составляют по крайней мере 90% всех выполненных тонно-километров в государстве (регулярные и нерегулярные перевозки);
  - ii) по каждому перевозчику, общий объем перевозок которого оставляет по крайней мере 100 млн. выполненных тонно-километров в год (на основании данных за предыдущий год);
- c) ежегодно по каждому из остальных перевозчиков государства, имеющих парк воздушных судов, суммарная максимальная взлетная масса которого превышает 200 т;
- d) Секретариату разработать аналогичную форму для представления на ежегодной основе суммарных данных по всем авиаперевозчикам государства, включая, где это возможно, тех перевозчиков, которые имеют небольшой парк воздушных судов (к примеру, перевозчиков, имеющих парк, суммарная минимальная взлетная масса которого не превышает 200 т).

**Уровень выполнения.** Подпункты а) – с) реализованы в соответствующих формах отчетности по воздушному транспорту издания 2000 года; новая форма отчетности А-S введена в 2000 году.

## **РЕКОМЕНДАЦИЯ 6**

### **СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ РЕКОМЕНДУЕТ:**

упростить новую форму отчетности по воздушному транспорту А посредством исключения необходимости определять в разделе "нерегулярные полеты" отдельно позиции относительно инклюзив туров, в частности, подпункты 15 а) и 17 а) в существующей

форме А-1 и подпункты 4 а) и 6 а) в существующей форме А-2, касающиеся количества пассажиров и выполненных пассажиро-километров соответственно.

**Уровень выполнения.** Полностью реализована в форме А отчетности по воздушному транспорту издания 2000 года.

## **РЕКОМЕНДАЦИЯ 7**

### **СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ РЕКОМЕНДУЕТ:**

- а) включить "иностранные" каботажные перевозки (т. е. перевозки, осуществляемые между парами городов в государстве, в котором не находится основное место деятельности перевозчика, представляющего отчетность) в данные, представляемые в ИКАО по форме В; и
- б) публиковать эти данные в форме общих данных по государствам, указывая для каждого государства, какие иностранные перевозчики выполняют такие перевозки.

**Уровень выполнения.** Положения подпункта б) не выполнены. Представляемый объем данных недостаточен. Такой объем не соответствует правилам, регламентирующим ограничения на публикацию (см. рекомендацию 8).

## **РЕКОМЕНДАЦИЯ 8**

### **СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ РЕКОМЕНДУЕТ:**

в целях повышения полезности статистических данных по программе "Воздушные перевозки по начальным и конечным пунктам полета" (OFOD) и уменьшения задержек с публикацией данных ИКАО следует:

- а) разрешить публикацию собранных данных или (i) по достижении выраженного в процентах порога представления отчетности о международных регулярных перевозках в мире, или (ii) спустя один год после соответствующего квартального периода представления отчетности, в зависимости от того, что произойдет раньше;
- б) предпринять все возможные усилия в целях поощрения получения согласия государств на снижение существующего в настоящее время порога представления отчетности в 84 %;
- с) поощрять государства включать в колонку е) формы В тех перевозчиков, которые участвуют в перевозках с совместным использованием кодов на рейсах, осуществляемых перевозчиком, данные о перевозках которого включаются в отчетность;
- д) рассмотреть вопрос о публикации данных OFOD по парам государств или парам субрегионов дополнительно к публикации по парам городов и использованию при этом существующих в настоящее время критериев конфиденциальности применительно к государствам или субрегионам, а не к парам городов;



- e) изучить вопрос о целесообразности предоставления раннего доступа к данным OFOD для государств и/или организаций, представляющих отчетность, по которым данные за соответствующий отчетный период уже представлены; и
- f) постоянно держать в поле зрения вопросы о пороге представления отчетности и конфиденциальности в целях их дальнейшей либерализации.

**Уровень выполнения.** Положения подпунктов а) и б) по-прежнему регламентируют публикацию данных OFOD; с) новая колонка е) не введена. Маловероятно, что воздушные перевозчики смогут представлять эти данные, которые поступают непосредственно из собственных статистических систем воздушных перевозчиков; д) публикация в режиме онлайн не внедрена в связи с нехваткой ресурсов, однако они будут предоставляться по запросу; с системной точки зрения вариант е) не является целесообразным; и ф) этот вопрос будет обсуждаться на совещании STAP/14.

## РЕКОМЕНДАЦИЯ 9

### СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) ИКАО рассмотреть предлагаемую новую форму отчетности по воздушному транспорту EF-1, приводимую в добавлении F к настоящему докладу, с целью ее доработки и принятия;
- b) в новую форму EF-1 включить раздел, в который государства могут вносить соответствующие данные об эксплуатации и перевозках, необходимые для определения удельных доходов и расходов в том случае, когда:
  - i) финансовые и календарные годы не совпадают при представлении данных по форме ежегодной отчетности A; и/или
  - ii) данные, представленные по форме A, не совпадают с данными о доходах и расходах, представленными по форме EF-1. В этом случае следует четко указать причину различия между двумя наборами данных о провозной емкости и объеме перевозок;
- c) ИКАО разработать новую форму представления данных для небольших авиаперевозчиков (данные о перевозках которых представляются на ежегодной основе), которая была бы равноценна действующей форме EF-2 по содержанию, но соответствовала бы пересмотренной форме EF-1.

**Уровень выполнения.** Полностью реализована в издании 2000 года формы EF отчетности по воздушному транспорту.

## РЕКОМЕНДАЦИЯ 10

### СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) свести в единую форму D используемые в настоящее время формы отчетности по воздушному транспорту D-1 и D-2;

- b) включить в часть 1 новой формы D две дополнительные колонки: одну под названием "Размер воздушного судна" для указания средней коммерческой загрузки (в тоннах) и другую под названием "Использование" для указания общего количества выполненных тонно-километров; и
- c) в отношении небольших авиаперевозчиков (т. е. тех, в отношении которых по новой форме А сообщаются только ежегодные данные о перевозках, включая, по возможности, перевозчиков, чей парк воздушных судов не превышает 200 т суммарной максимальной взлетной массы): необходимо представлять данные о персонале по трем категориям: i) пилотам и вторым пилотам, ii) бортпроводникам и iii) прочему персоналу.

**Уровень выполнения.** Полностью реализована в форме D отчетности по воздушному транспорту издания 2000 года.

## РЕКОМЕНДАЦИЯ 11

### СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) прекратить сбор информации об авиационных происшествиях гражданских воздушных судов по форме G, поскольку потребности ИКАО в публикации статистических данных об авиационных происшествиях и коэффициентах безопасности могут быть удовлетворены благодаря данным, представляемым по программе ADREP;
- b) продолжать без каких-либо перерывов публикацию существующих временных серий данных о безопасности во всех соответствующих изданиях ИКАО; и
- c) ИКАО продолжать уделять статистическим данным о безопасности полетов приоритетное внимание, соответствующее основной роли, которая отводится безопасности полетов в мандате Организации.

**Уровень выполнения.** a) Использование формы G прекращено; b) данные по-прежнему публикуются в соответствующих изданиях ИКАО; c) статистическим данным о безопасности полетов уделяется приоритетное внимание.

## РЕКОМЕНДАЦИЯ 12

### СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ РЕКОМЕНДУЕТ:

применительно к форме I отчетности по воздушному транспорту:

- a) государствам ежемесячно (за три последовательных месяца каждого квартала) представлять данные о перевозках через отдельные аэропорты по тем своим основным аэропортам, на долю которых в совокупности приходится по крайней мере 90 % общего объема международных коммерческих перевозок (регулярных и нерегулярных) через все аэропорты данного государства, либо по всем тем аэропортам, на долю каждого из которых приходится не менее 1000 единиц объема международных перевозок (в зависимости от того, какое из этих

требований является менее жестким), при этом за единицу объема перевозок принимается эквивалент в 1000 пассажиров или 100 т груза или почты;

- b) государствам ежегодно представлять данные об общем объеме коммерческих воздушных перевозок через все аэропорты данного государства; и
- c) данные о количестве погруженных и выгруженных тонн грузов и почты, а также об общем объеме указывать в колонке под одним общим заголовком "Грузы и почта".

**Уровень выполнения.** Реализована в форме I отчетности по воздушному транспорту издания 2000 года; введена форма I-S. Совет отклонил изменение, предложенное в подпункте c).

### РЕКОМЕНДАЦИЯ 13

#### СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ РЕКОМЕНДУЕТ:

в форме отчетности по воздушному транспорту К:

- a) сохранить позиции в части I (доходы);
- b) из позиций в части II (расходы) оставить только позиции об общих расходах по статьям расходов, а также об общих данных о расходах с разбивкой по средствам или службам (например, ОВД, связь, МЕТ, поиск и спасание и САИ). Кроме того, по мере возможности следует представлять данные о распределении общих расходов с разбивкой по статьям на суммы, приходящиеся на маршрутный сегмент, аэропорты и навигационные виды деятельности; и
- c) сохранить позиции в части III (основные фонды).

**Уровень выполнения.** Полностью реализована в форме К отчетности по воздушному транспорту издания 2000 года.

### РЕКОМЕНДАЦИЯ 14

#### СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ РЕКОМЕНДУЕТ:

изъять из ежегодного вопросника о деятельности гражданской авиации и наличии свидетельств гражданских пилотов раздел 2, касающийся коммерческих воздушных перевозок, данные о которых не сообщаются по какой-либо форме отчетности ИКАО по воздушному транспорту.

**Уровень выполнения.** Раздел 2 исключен, поскольку в настоящее время эти данные представляются в новой форме AS отчетности. В ходе рассмотрения результатов 9-го Специализированного совещания по статистике Совет, ввиду бюджетных ограничений, принял решение изъять ежегодный вопросник (письмо государствам SD 13/1-99/48 от 9 апреля 1999 года).

**РЕКОМЕНДАЦИЯ 15****СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ РЕКОМЕНДУЕТ:**

ИКАО осуществлять в качестве первоочередной задачи:

- a) разработку совместно с ИАТА и другими заинтересованными организациями общих кодов для аэропортов, кодов для авиаперевозчиков и других кодов;
- b) в краткосрочном плане или в тех случаях, когда применение общих кодов невозможно, предоставление коррелируемых кодов государствам и другим представляющим отчетность организациям; и
- c) более своевременное выделение Организацией кодов организациям, запрашивающим их.

**Уровень выполнения.** Эти коды входят в компетенцию Аэронавигационного управления, которое было надлежащим образом информировано об этой рекомендации. С января 2008 года в документе *"Указатели (индексы) местоположения"* (Дос 7910), публикуемом ИКАО, указываются как коды ИКАО, так и соответствующие коды ИАТА.

**РЕКОМЕНДАЦИЯ 16****СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ РЕКОМЕНДУЕТ:**

- a) ИКАО продолжать осуществлять в качестве первоочередной задачи всеобъемлющую программу более широкого внедрения автоматизации в области сбора, анализа и рассылки авиационной статистики на уровне Организации, авиационных полномочных органов, аэропортов и других заинтересованных сторон, о чем говорилось в рекомендации 1 Восьмого Специализированного совещания по статистике; и
- b) в частности, Организации:
  - i) активно поощрять представление статистических данных в электронной форме;
  - ii) изучить практическую целесообразность предоставления электронного доступа к статистическим данным до их опубликования государствам и/или представляющим первичную отчетность организациям, которые уже представили статистические данные за соответствующий период;
  - iii) обратить особое внимание на потребности, связанные с обучением, как в рамках Организации, так и во многих государствах.

**Уровень выполнения.** Подпункты a), b) (i) и b) (ii) выполнены в связи с вводом в эксплуатацию в сентябре 2002 года новой объединенной статистической базы данных (ОСБД) для статистической программы ИКАО; пункт b) (iii) рассматривается в рамках регулярных неофициальных региональных практикумов по статистике.

## РЕКОМЕНДАЦИЯ 17

### СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) ИКАО напоминать государствам о требовании представления статистических отчетов в соответствии со статьями 54 i), 55 c) и 67 Конвенции о международной гражданской авиации и резолюцией А4-19 Ассамблеи;
- b) осуществляя эти меры, ИКАО обращать внимание на тот факт, что переход подчиненности авиаперевозчиков, аэропортов и аэронавигационных средств от правительства к автономным или частным организациям подчеркивает необходимость в открытых и доступных для общественности данных о перевозках и финансовых данных, особенно в целях обеспечения защиты пользователей и справедливого взимания сборов в соответствии со статьей 15 Конвенции; и
- c) ИКАО изучить способы и возможности предоставления более раннего доступа к статистическим данным для тех представляющих отчетность организаций, которые своевременно представили свои статистические данные.

**Уровень выполнения.** Генеральный секретарь обратил внимание Договаривающихся государств на подпункты a) и b) при доведении до их сведения результатов 9-го Специализированного совещания по статистике (письмо государствам SD 13/1-98/19 от 17 апреля 1998 года); c) поскольку в настоящее время данные ОСБД имеются в режиме онлайн, 80 % статистических данных, полученных ИКАО, загружаются в систему в течение 10 рабочих дней с момента их получения.

## РЕКОМЕНДАЦИЯ 18

### СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ РЕКОМЕНДУЕТ:

в целях распределения по статистическим регионам ИКАО:

- a) включить Азербайджан, Армению, Беларусь, Грузию, Латвию, Литву, Республику Молдова, Российскую Федерацию, Украину и Эстонию в регион Европы; и
- b) включить Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан в регион Азии.

**Уровень выполнения.** Выполняется с 2000 года.

## РЕКОМЕНДАЦИЯ 19

### СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ РЕКОМЕНДУЕТ:

ИКАО, сохраняя право Договаривающихся государств на бесплатное получение публикаций и соглашаясь на свободный обмен информацией с другими международными организациями, принять политику взимания платы при продаже статистических материалов и выполнении запросов о предоставлении статистической информации, а именно:

- a) предоставлять по запросу опубликованные статистические материалы организациям, являющимся источниками данных (например, авиаперевозчикам и аэропортам), по которым данные были представлены за соответствующий период (периоды), исключительно за плату, покрывающую административные издержки на пересылку;
- b) предоставлять опубликованные статистические материалы другим организациям и широкой публике по средней себестоимости их выпуска (включая накладные расходы), а не по минимальной стоимости типографских работ или автоматизированной обработки, как это делается в настоящее время;
- c) выполнять специальные запросы о предоставлении статистической информации по средней или рыночной цене обслуживания (включая накладные расходы), а не в форме бесплатного обслуживания публики или по минимальной стоимости типографских работ или автоматизированной обработки, как это делается в настоящее время; и
- d) направлять доходы, получаемые в рамках статистической программы, на покрытие расходов по этой программе.

**Уровень выполнения.** Коммерциализация статистических данных началась сразу же после утверждения этих рекомендаций Советом. В 2004 году ИКАО прекратила публиковать статистические сборники, заменив их онлайн-продукцией. В то же время была принята новая коммерческая политика в связи с созданием совместного предприятия с коммерческими структурами, в результате чего рекомендации в подпунктах a), b) и c) потеряли свою актуальность. Что касается подпункта d) выше, то с января 2008 года все средства, зарабатываемые ИКАО в результате ее коммерческой деятельности, депонируются на счет Фонда генерирования дополнительных доходов (ФГДД), поэтому данная рекомендация более не выполняется.