



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### ДЕСЯТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО СТАТИСТИКЕ

Монреаль, 23–27 ноября 2009 года

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

#### ОБЗОР КЛАССИФИКАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ОПРЕДЕЛЕНИЙ

(Представлено Секретариатом)

##### АННОТАЦИЯ

С годами ИКАО разработала систему определений для оказания помощи в процессе подготовки и обновления различных Приложений к Чикагской конвенции и связанных с ней документов, таких как руководства и циркуляры. Также в рамках статистической программы ИКАО были представлены определения. В ходе проведения различных анализов, касающихся использования классификации гражданской авиации (коммерческая, транспортная, авиация общего назначения и т. д.), было отмечено, что есть необходимость пересмотра, обновления и пополнения используемой в настоящее время классификации и определений.

В настоящем документе рассматриваются имеющиеся в настоящее время определения, приводится неофициально используемая классификация авиационной деятельности и предлагается более полная классификация с соответствующими определениями.

Действия Специализированного совещания приводятся в п. 6.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 За долгие годы ИКАО разработала систему определений для оказания помощи в процессе подготовки и обновления различных Приложений к Чикагской конвенции и связанных с ней документов, таких как руководства и циркуляры. Также в рамках статистической программы ИКАО были представлены определения. Однако ИКАО не разработала официальной классификации деятельности гражданской авиации.

1.2 Помимо ИКАО, в других организациях имеется несколько видов классификации экономической деятельности на глобальном, региональном и национальном уровнях. ООН разработала международную стандартную классификацию экономической деятельности (ISIC),

которая широко используется в качестве средств стандартизации сбора данных и обеспечивает их сравнимость на международном уровне. Первоначальный кодекс был принят в 1948 году, но его периодически пересматривали с целью сохранить его актуальность. Последний пересмотренный вариант ISIC Rev. 4 был официально выпущен 11 августа 2008 года. Также имеются в наличии системы региональной классификации, и, помимо прочего, к ним относится Северо-Американская система промышленной классификации (NAICS) и статистическая классификация экономической деятельности в Европейском сообществе (NACE). В томе 2 "Методология оценки" циркуляра 292 ИКАО "Вклад гражданской авиации в экономику" демонстрируется применение ISIC и связанной с ней классификации основных продуктов (КОП) при классификации деятельности коммерческой гражданской авиации в рамках конкретной экономики на местном, региональном или национальном уровне. Это делается для проведения анализа входных данных и результатов их обработки в целях оценки влияния. Однако эти типы классификации являются весьма сложными и не соответствуют потребностям ИКАО в области статистики.

1.3 Различное применение авиационных данных, например, для анализа безопасности полетов, авиационной безопасности и эффективности деятельности гражданской авиации, ее влияния на окружающую среду, а также прогнозирования и планирования требует подходящей классификации и четкого определения деятельности гражданской авиации. В частности, эта деятельность прямо или косвенно охватывается Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО (SARPS).

1.4 Кроме того, для любого сбора данных требуется четкое определение связанной с ним авиационной деятельности. Например, данные о пассажирах и грузе крайне необходимы для анализа роста коммерческой авиации, тогда как данные о числе операций воздушных судов важны для всей авиационной деятельности. В этом контексте для обеспечения надежного выполнения программы сбора данных совершенно необходима дифференцированная классификация с подробным перечнем определений по каждому виду деятельности гражданской авиации.

1.5 Ввиду отсутствия приемлемой классификации для потребностей ИКАО в области статистики предлагается рассмотреть и одобрить представленную в добавлении А классификацию, в соответствии с которой деятельность гражданской авиации широко распределяется по категориям коммерческих авиатранспортных перевозок, общей авиации, обслуживания в аэропортах, аэронавигационного обслуживания, изготовления воздушных судов, обучению в области авиационных дисциплин, техническому обслуживанию и капитальному ремонту, а также в соответствии с нормативными функциями и прочими видами деятельности.

## **2. СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ИКАО**

2.1 Соответствующие определения представлены в добавлении В.

## **3. ОБЪЕМ ДАННЫХ**

3.1 Для принятия решения на основе имеющейся информации относительно безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды требуется сбор, анализ и рассылка статистических данных о различных связанных с гражданской авиацией видах деятельности. В соответствии с этим ИКАО необходимо обеспечить соответствующий охват этой деятельности своей статистической программой.

#### 4. **ОБСУЖДЕНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИЯ 14-ГО СОВЕЩАНИЯ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО СТАТИСТИКЕ**

4.1 Группа экспертов рассмотрела проект предлагаемой в добавлении А классификации, содержащиеся в добавлении В соответствующие определения ИКАО, а также определения деловой авиации, представленные в добавлении С Международным советом деловой авиации (МСДА) и, в частности, коммерческой составляющей этой деятельности.

4.2 Было отмечено, что надлежащее определение аэротакси будет зависеть от цели сбора данных. Например, в контексте эксплуатации аэротакси присутствие на борту пассажиров и наличие груза или почты могут быть недостаточны для того, чтобы определить перевозки по операциям воздушного судна. Группа экспертов считала, что в данном случае полеты с целью перебазирования могут считаться столь же важными, как и обычные полеты с целью получения прибыли.

4.3 Также было отмечено, что в настоящее время нет единой классификации этой деятельности, поскольку государства классифицируют ее либо в рамках коммерческих нерегулярных сообщений, либо относят к авиации общего назначения. Некоторая озабоченность была высказана по поводу возможности возникновения дополнительной работы, которую потребуется провести в области деятельности аэропортов и/или эксплуатантов воздушных судов.

4.4 Группа экспертов рассмотрела пересмотренный вариант определения доходов, получаемых в результате полетов аэротакси в соответствии с информацией, представленной секретарем в исправленном варианте № 2 документа WP/13. После краткого обсуждения ссылки на число мест и характер деятельности эксплуатанта Группа экспертов согласилась со следующим определением: *"Коммерческие полеты аэротакси. Полеты, выполняемые в соответствии с полученным незадолго до полета запросом относительно перевозки по воздуху пассажиров, груза или почты, либо любой их комбинации для получения доходов, обычно выполняются малыми воздушными судами, включая вертолеты (обычно не более 30 пассажирских мест)". В это определение включаются любые полеты с целью перебазирования, требующиеся для обеспечения этих перевозок.*

4.5 В соответствии с этим Группа экспертов приняла следующую рекомендацию:

#### 5. **РЕКОМЕНДАЦИЯ СТАР/14-9**

##### **ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:**

- a) принять предлагаемую классификацию деятельности гражданской авиации для целей статистики;
- b) относить коммерческую составляющую деловой авиации вместе с полетами аэротакси к нерегулярным коммерческим перевозкам воздушного транспорта по запросу;
- c) относить некоммерческий компонент деловой авиации, включая операции в рамках долевого владения, к полетам авиации общего назначения.

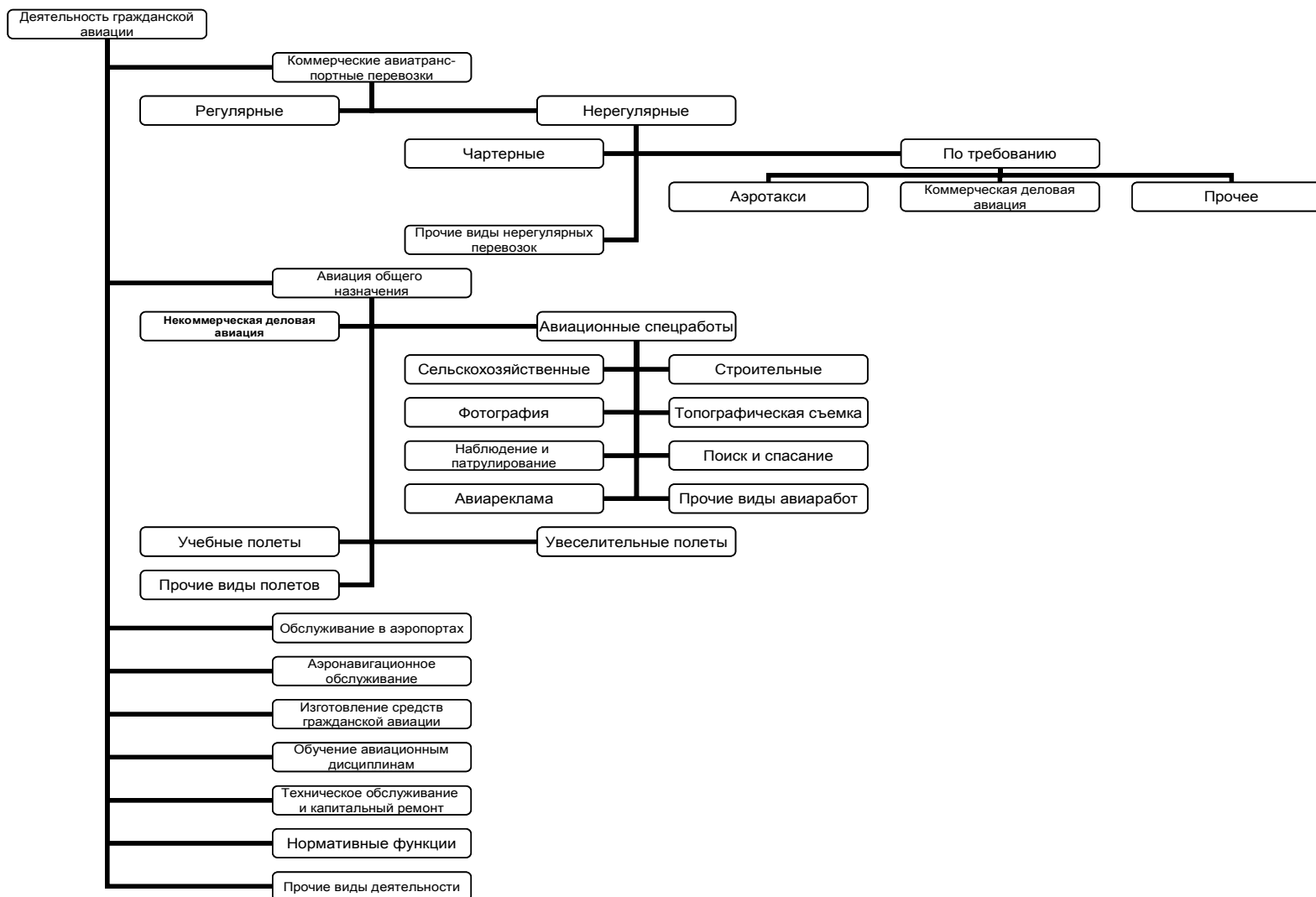
**6. ДЕЙСТВИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ**

6.1 Совещанию предлагается рассмотреть и принять предлагаемую классификацию деятельности гражданской авиации для целей статистики.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### ПРЕДЛАГАЕМАЯ ИКАО КЛАССИФИКАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



## ДОБАВЛЕНИЕ В

### ОПРЕДЕЛЕНИЯ ИКАО

В настоящем разделе представлены различные определения, используемые в настоящее время ИКАО. Следует отметить, что и в некоторых случаях имеются определенные различия.

#### ***Коммерческий воздушный транспорт***

***Коммерческая воздушная перевозка.*** Полет воздушного судна для перевозки пассажиров, грузов или почты за плату или по найму (с. 1-1, глава I, часть I Приложения б).

***Полет.*** Эксплуатация воздушного судна на одном или нескольких этапах полета с одним номером рейса (форма В).

***Полет, коммерческий авиатранспортный.*** Эксплуатация воздушного судна на одном или нескольких этапах полета на регулярной или нерегулярной основе, которая доступна за плату или по найму (технические остановки не включаются в статистические данные ИКАО). (Руководство по статистической программе ИКАО, 1994 год).

Коммерческие авиатранспортные перевозки могут быть классифицированы по принципу регулярных и нерегулярных рейсов.

*Регулярные (Определение Совета, 1952 г.) (с. 1-12, часть I, Doc 9587)*

Определение регулярного международного воздушного сообщения

Регулярное международное воздушное сообщение представляет собой серию полетов, которому в полном объеме присущи следующие характеристики:

- a) осуществляется через воздушное пространство над территорией более чем одного государства;
- b) осуществляется воздушными судами с целью перевозки пассажиров, почты или груза за воз-награждение, причем каждый полет доступен для любого лица;
- c) при его осуществлении выполняются перевозки между одними и теми же двумя или более пунктами, либо
  - i) в соответствии с опубликованным расписанием, либо
  - ii) рейсами, настолько регулярными или частыми, что они представляют собой явные систематические серии.

***Регулярные перевозки (коммерческие).*** Регулярными перевозками (коммерческими) являются полеты, запланированные и выполняемые за вознаграждение в соответствии с официально опубликованным расписанием, или такие регулярные или частые полеты, которые могут считаться систематически выполняемой серией полетов, места на которые могут быть забронированы непосредственно в любом агентстве; и, кроме того, к ним относятся дополнительные коммерческие полеты, которые выполняются в связи с перегрузкой регулярных рейсов (форма В).

*Нерегулярные (Руководство по регулированию международного воздушного транспорта, с. 4.6-1 и 4.6-2 главы 4.6 Doc 9626).*

Нерегулярной авиаперевозкой является коммерческая воздушная перевозка, осуществляемая как иная, чем регулярная авиаперевозка.

Чартерным рейсом является нерегулярная перевозка с использованием зафрахтованного воздушного судна. Хотя термины нерегулярные перевозки и чартерные перевозки (т. е. контрактное соглашение между авиаперевозчиком и организацией, нанимающей или фрактующей его воздушное судно) стали взаимозаменяемыми, следует иметь в виду, что не все коммерческие нерегулярные перевозки являются чартерными рейсами.

Используемые в настоящее время и исторические виды можно разбить на четыре категории: пассажирские чартерные рейсы, грузовые чартерные рейсы, смешанные пассажирские/грузовые рейсы, нерегулярные нечартерные рейсы для перевозки по индивидуально оформленным билетам или индивидуально оформленной авиагрузовой накладной (иногда упоминаются как перевозки аэротакси по запросу). Эти рейсы не выполняются в соответствии с опубликованным расписанием, но продаются отдельным представителям населения (обычно грузоотправителям). Полеты осуществляются по установленным маршрутам, но с остановками только в пунктах на маршруте, где необходимо сделать выгрузку (высадку) или загрузку (посадку).

***Коммерческие полеты аэротакси.*** Коммерческие полеты аэротакси. Полеты, выполняемые в соответствии с полученным незадолго до полета запросом относительно перевозки по воздуху пассажиров, груза или почты, либо любой их комбинации для получения доходов, обычно выполняются малыми воздушными судами, включая вертолеты (обычно не более 30 пассажирских мест)". В это определение включаются любые полеты с целью перебазирования, требующиеся для обеспечения этих перевозок.

***Авиация общего назначения (Ежегодный обзор деятельности гражданской авиации и наличие свидетельств гражданских пилотов, 1994 г.)***

Авиация общего назначения определяется в целях статистики как гражданская авиация, которая выполняет все виды операций, за исключением регулярных воздушных сообщений и нерегулярных авиатранспортных перевозок, осуществляемых за плату или по найму. Для статистических целей ИКАО деятельность авиации общего назначения классифицируется по категориям учебных полетов, деловых полетов, увеселительных полетов, авиационных спецработ и прочих полетов.

Несколько иное определение авиации общего назначения (в котором исключены авиационные спецработы) приводятся в Приложениях 6 и 17, где полеты авиации общего назначения определяются как производство полетов воздушных судов, отличающихся от производства полетов коммерческого воздушного транспорта или полетов с целью выполнения авиационных спецработ. Но для целей статистики предлагается сохранить приведенные выше определения.

Учебные полеты определяются как использование воздушного судна для официального обучения полетам с инструктором. Полеты могут осуществляться аэроклубами, летными школами или коммерческими эксплуатантами.

Увеселительные полеты определяются как использование воздушного судна для личных целей или для отдыха, не связанных с деловой активностью или профессией.

Деловые полеты определяются как использование воздушного судна для перевозки служащих и/или собственности с целью удовлетворения потребностей в транспорте служащих коммерческого предприятия, фирмы, компании или корпорации. Эти полеты могут осуществляться либо коммерческим пилотом, либо пилотом-любителем. Другое определение деловой авиации, принятой Международным советом деловой авиации (МСДА), содержится в добавлении С и подразделяет ее на коммерческую, корпоративную и личную авиацию.

**Корпоративная авиация.** Некоммерческая эксплуатация или использование воздушных судов компанией для перевозки пассажиров или товаров в порядке обеспечения деловой деятельности компании под управлением профессионального пилота, нанимаемого для выполнения полетов на таких воздушных судах. (с. 1-1, глава I, Приложение 17).

Долевая собственность означает общее владение крупной собственностью, такой как воздушное судно. В целом долевой владелец выплачивает регулярные взносы компании, которая управляет собственностью (занимается эксплуатацией воздушного судна) от имени всех собственников. Долевая собственность недавно стала весьма популярной в сфере деятельности деловой авиации, поскольку она сокращает расходы собственника, предоставляя большую свободу в процессе эксплуатации и более широкий доступ к аэропортам (назначения).

**Авиационные спецработы.** Полет воздушного судна, в ходе которого воздушное судно используется для обеспечения специализированных видов обслуживания в таких областях, как сельское хозяйство, строительство, фотографирование, топографическая съемка, наблюдение и патрулирование, поиск и спасание, воздушная реклама и т. д.

**Полеты с целью сельскохозяйственных работ.** Использование воздушного судна для выполнения такой деятельности, как опыление растений, обработка химикатами или удобрениями, распыление семян, предотвращение образования инея, борьба с насекомыми, сгон скота в стадо. Другие виды авиационных работ: использование воздушного судна для выполнения такой деятельности, как авиафотография, патрулирование и наблюдение, разведка, строительство (например, авиационные работы в ходе выполнения строительных проектов), реклама, медицина, отдых и спасательные работы.

**Прочие полеты.** Все полеты авиации общего назначения, кроме полетов планеров и неуправляемых воздушных шаров, которые не могут быть отнесены к четырем вышеуказанным категориям. К ним также необходимо отнести полеты пилотов для поддержания уровня летной подготовки.

#### ***Техническое обслуживание и капитальный ремонт (Приложение 8)***

**Ремонт.** Восстановление летной годности авиационного изделия, определяемой соответствующими нормами летной годности (с. 1-2, часть I, Приложение 8).

**Ремонт.** Восстановление летной годности авиационного изделия после его повреждения или износа для обеспечения дальнейшего соответствия воздушного судна требованиям к конструированию, предусмотренным соответствующими нормами летной годности, которые использовались для выдачи сертификата типа соответствующему типу воздушного судна (с. 1-5, глава I, часть I, Приложение 6).



**Техническое обслуживание.** Проведение работ, необходимых для обеспечения сохранения летной годности воздушного судна, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранение дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации или ремонта (с. 1-3, часть I, Приложение 8).

**Эксплуатация аэропортов (Руководство по экономике аэропортов, Doc 9562)**

**Аэродром.** Определенный участок земной или водной поверхности (включая любые здания, сооружения и оборудования), предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения по этой поверхности воздушных судов (с. 1-2, глава 1, том 1, Приложение 14).

**Международный аэропорт.** Любой аэропорт, выделенный Договаривающимся государством на своей территории для приема и отправки выполняющих международные перевозки воздушных судов, в котором осуществляются таможенные, иммиграционные, санитарные, карантинные (при перевозке животных и растений) и аналогичные процедуры (Руководство по статистической программе ИКАО, 1994 год).

**Деятельность ПАНО (Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания, Doc 9161, глоссарий терминов и сокращений, с. (xi))**

**Аэронавигационное обслуживание.** Данный термин включает организацию воздушного движения (ОрВД), 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, в районе аэродрома и на маршруте).

**Поставщик аэронавигационного обслуживания.** Независимая организация, созданная с целью эксплуатации и управления аэронавигационными службами и наделенная правами распоряжаться и использовать получаемые ею доходы для покрытия своих расходов. В настоящем Руководстве термины "поставщик", "структура" и "организация" являются взаимозаменяемыми.

**Авиационная подготовка (с. 1-4, глава I, Приложение 1)**

**Утвержденная учебная организация.** Организация, утвержденная Договаривающимся государством в соответствии с требованиями п.1.2.8.2 и добавления 2 Приложения 1 для проведения подготовки членов летного экипажа и функционирующая под контролем данного государства.

**Наземное обслуживание**

К наземному обслуживанию относятся службы наземного управления и надзора, обслуживания пассажиров, оформления и обработки багажа, груза и почты, обслуживания на перроне, обслуживания воздушных судов, ГСМ, технического обслуживания воздушных судов (мелкий ремонт), производства полетов и управления работой экипажа, наземных перевозок и бортипитания.

-----

## APPENDIX C

### IBAC DEFINITIONS RELATED TO BUSINESS AVIATION

#### ***Definition of Business Aviation:***

'That sector of aviation which concerns the operation or use of aircraft by companies for the carriage of passengers or goods as an aid to the conduct of their business, flown for purposes generally considered not for public hire and piloted by individuals having, at the minimum, a valid commercial pilot license with an instrument rating.'

#### ***Definition Sub-divisions***

##### *Sub-division 1 Business Aviation - Commercial*

The commercial operation or use of aircraft by companies for the carriage of passenger or goods as an aid to the conduct of their business and the availability of the aircraft for whole aircraft charter, flown by a professional pilot(s) employed to fly the aircraft.

##### *Sub-Division 2 Business Aviation - Corporate*

The non-commercial operation or use of aircraft by a company for the carriage of passengers or goods as an aid to the conduct of company business, flown by a professional pilot(s) employed to fly the aircraft.

##### *Sub-Division 3 Business Aviation - Owner Operated*

The non-commercial operation or use of aircraft by an individual for the carriage of passengers or goods as an aid to the conduct of his/her business.