



АЕР-АНСЕР/4

Международная организация гражданской авиации

**ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ
И
ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ПО ЭКОНОМИЧЕСКИМ АСПЕКТАМ
АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

ЧЕТВЕРТОЕ СОВМЕСТНОЕ СОВЕЩАНИЕ (АЕР-АНСЕР/4)

Монреаль, 7–11 февраля 2011 года

ДОКЛАД

ЧЕТВЕРТОЕ СОВМЕСТНОЕ СОВЕЩАНИЕ

ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ И ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО ЭКОНОМИЧЕСКИМ АСПЕКТАМ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ (AEP-ANSEP/4) (2011)

ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО

Кому: председателю Авиатранспортного комитета

От: председателя

Группы экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (AEP-ANSEP/4) (2011)

Имею честь представить доклад 4-го совместного совещания Группы экспертов по экономике аэропортов и Группы экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (AEP-ANSEP/4), которое проходило в Монреале с 7 по 11 февраля 2011 года.



Дэвид Ребл
Председатель

Монреаль, 11 февраля 2011 года

СОДЕРЖАНИЕ

Страница

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

1. Продолжительность совещания	ii-1
2. Состав участников	ii-1
3. Должностные лица и Секретариат	ii-4
4. Круг полномочий	ii-4
5. Повестка дня совещания	ii-5
6. Организация работы	ii-6
7. Рабочие группы	ii-7

ДОКЛАДЫ СОВЕЩАНИЯ

Пункт 1 повестки дня.	Рассмотрение последующей работы по выполнению рекомендаций Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS), касающихся пересмотра инструктивного материала ИКАО (<i>Руководство по экономике аэропортов</i> (Дос 9562) и <i>Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания</i> (Дос 9161))
Пункт 2 повестки дня.	Рассмотрение последующей работы по другим рекомендациям Конференции
Пункт 3 повестки дня.	Рассмотрение последующей работы по выполнению решения Совета, касающегося структуры или удобочитаемости документа <i>"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"</i> (Дос 9082)
Пункт 4 повестки дня.	Рассмотрение аспектов распределения расходов на глобальную навигационную спутниковую систему (GNSS)
Пункт 5 повестки дня.	Разработка инструктивного материала о возможных способах финансирования различных функций контроля
Пункт 6 повестки дня.	Прочие вопросы

ЧЕТВЕРТОЕ СОВМЕСТНОЕ СОВЕЩАНИЕ

ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ И ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО ЭКОНОМИЧЕСКИМ АСПЕКТАМ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ (AEP-ANSEP/4) (2011)

Монреаль, 7–11 февраля 2011 года

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

1. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ СОВЕЩАНИЯ

1.1 Четвертое совместное совещание Группы экспертов по экономике аэропортов и Группы экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (AEP-ANSEP/4) проводилось в Штаб-квартире ИКАО в Монреале с 7 по 11 февраля 2011 года.

1.2 Директор Авиатранспортного управления г-жа Фоласаде Одутола открыла совещание в 10:00 приветственной речью и поблагодарила участников за постоянную поддержку Секретариата в последующей работе по результатам Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS – 2008).

1.3 Начальник Секции экономического анализа и политики (EAP) Авиатранспортного управления г-жа Наржес Тесьер представила сотрудников Секретариата и сделала несколько замечаний относительно повестки дня совещания.

1.4 Посол Майкл Вашенхейм, постоянный представитель Франции в Совете ИКАО и председатель Авиатранспортного комитета, закрыл заседание. В своей заключительной речи посол Вашенхейм выразил удовлетворение Комитета помощью, которую группы экспертов оказывают Секретариату для выполнения различных задач, включенных в круг полномочий групп экспертов, и подчеркнул важное значение работы ИКАО в области воздушного транспорта, в частности в области политики и подготовки рекомендаций относительно сборов за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание с целью дальнейшей сбалансированности стоимостной основы в области воздушного транспорта.

2. СОСТАВ УЧАСТНИКОВ

2.1 На совещание прибыли члены, заместители и наблюдатели, которых назначили 25 государств-членов и 7 международных организаций, а также советники и прочие участники, указанные в приведенном ниже списке. В общей сложности на совещание прибыли 65 участников.

ЧЛЕНЫ, ЗАМЕСТИТЕЛИ, СОВЕТНИКИ И НАБЛЮДАТЕЛИ		ПРЕДСТАВЛЕН
Mr. Norberto E. Luongo	Член	Аргентиной
Mr. Andrew Clarke	Член	Австралией
Mr. Warren Mundy	Наблюдатель	Австралией
Mr. Rogério Coimbra	Член	Бразилией
Mrs. Viviane Gil Franco	Советник	Бразилией
Mrs. Marina Köster	Член	Германией
Mrs. Mirka Jelinek	Член	Германией
Mr. Thomas Möller	Советник	Германией
Mr. Bernhard Persch	Советник	Германией
Mr. Keld Ludvigsen	Член	Данией
Mrs. Mary Coveney	Член	Ирландией
Mr. Leandro Calvo Lucas	Член	Испанией
Mr. David Reble	Член	Канадой
Ms. Tess Sliwinski	Советник	Канадой
Mr. John Weerdenburg	Советник	Канадой
Mr. Dionisio Méndez Mayora	Член	Мексикой
Mrs. Dolores Jiménez Hernández	Заместитель	Мексикой
Mr. Rotimi Arogunjo	Член	Нигерией
Mr. J. T. Bala	Советник	Нигерией
Mr. R. Raheem	Советник	Нигерией
Mr. Bert Rolvink	Член	Нидерландами
Mr. Hans de Bruijn	Советник	Нидерландами
Mr. Edwin Kleiboer	Советник	Нидерландами
Mr. Bert Prvanov	Член	Новой Зеландией
Mrs. Vera Mironova	Член	Российской Федерацией
Mr. Dmitry Aleev	Советник	Российской Федерацией
Mrs. Tatiana Budarina	Советник	Российской Федерацией
Mr. Andrey Khvostunkov	Советник	Российской Федерацией
Mr. Vladlen Korovkin	Советник	Российской Федерацией
Mr. Evgeny Melnikov	Советник	Российской Федерацией
Mr. Roman Radkevich	Советник	Российской Федерацией

ЧЛЕНЫ, ЗАМЕСТИТЕЛИ, СОВЕТНИКИ И НАБЛЮДАТЕЛИ		ПРЕДСТАВЛЕН
Mr. Y. Romanenko	Советник	Российской Федерацией
Mr. Iain Osborne	Член	Соединенным Королевством
Mr. Jeffrey C. Wharff	Член	Соединенными Штатами Америки
Mr. Albert J. Muldoon	Советник	Соединенными Штатами Америки
Mr. Mike Nichols	Советник	Соединенными Штатами Америки
Mr. Michael Rudis	Советник	Соединенными Штатами Америки
Mr. Ameer Abdelghani	Член	Тунисом
Mr. Yves Tatibouet	Член	Францией
Mr. Christian Forgues	Наблюдатель	Францией
Mr. Georges Lachenaud	Наблюдатель	Францией
Mrs. Viviana Iturriaga	Член	Чили
Mr. Koichi Yamagishi	Член	Японией
Mr. Takayuki Watanabe	Советник	Японией
Mr. Takahiro Tsutsumi	Советник	Японией

Примечание. В совещании не смогли принять участие эксперты, назначенные от следующих государств:
 Марокко
 Пакистан
 Сенегал
 Тринидад и Тобаго.

НАБЛЮДАТЕЛИ	НАЗНАЧЕНЫ
Mr. Luis F. Carranza-Cifuentes	Гватемалой
Mr. Antonino Bardaro	Италией
Mr. E. Zoe Etundi	Камеруном
Mr. Kleman Ferjan	Словенией
Mr. Alojz Krapež	Словенией
Mr. Cuneyt Yavuzcan	Турцией
Mr. William Ndlovu	Южной Африкой

НАБЛЮДАТЕЛИ	ОРГАНИЗАЦИИ
Mr. Adriaan Heerbaart	ЕВРОКОНТРОЛЬ
Mr. Denis Huet	ЕВРОКОНТРОЛЬ
Mr. Georg Schneider	ЕВРОКОНТРОЛЬ
Mr. Simon Brain	Европейская Комиссия
Mr. Cyriel Kronenburg	Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)
Mr. Wolfgang Scheel	Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)
Mr. John Sheehan	Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА)
Mr. Frank Hofmann	Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА)
Mr. Gérard Borel	Международный совет аэропортов (МСА)
Mr. Christoph Köppchen	Международный совет аэропортов (МСА)
Mr. Andreas Schimm	Международный совет аэропортов (МСА)
Mr. Peter Ingleton	Международный совет деловой авиации (МСДА)
Mr. Eugene Hoeven	Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО)

Примечание. В совещании не смогли принять участие эксперты, назначенные от следующих организаций:

Всемирная метеорологическая организация (ВМО).

СЕКРЕТАРИАТ	
Mr. Julián de la Cámara	Международная организация гражданской авиации (ИКАО)
Mr. Toru Hasegawa	
Mr. Bernard Péguillan	
Mr. Frederic Malaud	

3. ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА И СЕКРЕТАРИАТ

3.1 Г-н Дэвид Рейбл (Канада) был избран председателем совещания.

3.2 Секретарем совещания являлся г-н Жулиан де ля Камара, руководитель инфраструктуры Секции экономического анализа и политики (ЕАР) Авиатранспортного управления. Ему помогал г-н Тору Хасегава, помощник директора Аэронавигационного управления. Г-н Бернанд Пегилан и г-н Фредерик Мало являлись советниками совещания.

4. КРУГ ПОЛНОМОЧИЙ

4.1 Авиатранспортный комитет ИКАО утвердил следующий пересмотренный круг полномочий для двух групп экспертов:

Группа экспертов по экономике аэропортов

Активно помогать Секретариату в выполнении необходимой работы по результатам *Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания* (CEANS) следующим образом:

- a) разработка и, при необходимости, внесение в *Руководство по экономике аэропортов* (Дос 9562) поправок к инструктивному материалу по экономическому надзору; экономическим показателям и минимальным требованиям к отчетности; консультациям с пользователями; управлению, собственности и контролю деятельности аэропортов (включая вопросы нерентабельных аэропортов и методов передачи аэропортов в концессию); объединению стоимостных основ для начисления сборов; методологии определения нормы прибыли; и дифференциальным сборам;
- b) пересмотр документа "*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*" (Дос 9082) с целью улучшения структуры и удобочитаемости этого документа.

Группа экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания

Активно помогать Секретариату в выполнении необходимой работы по результатам *Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания* (CEANS) следующим образом:

- a) разработка и, при необходимости, внесение в *Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Дос 9161) поправок к инструктивному материалу по экономическому надзору; экономическим показателям и минимальным требованиям к отчетности; консультациям с пользователями; управлению, собственности и контролю деятельности поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО); методологии определения нормы прибыли; категориям обслуживания для распределения расходов и взимания сборов; и роли веса воздушного судна в формуле начисления сборов;
- b) отслеживание развития экономических и организационных аспектов, связанных с реализацией глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения (ОрВД);
- c) представление информации относительно перехода от служб аэронавигационной информации (САИ) к управлению аэронавигационной информацией (УАИ);

- d) подготовка экономического обоснования предоставления некоторых видов обслуживания частными поставщиками третьих сторон и разработка проекта соглашения об уровне обслуживания между ПАНО и частными поставщиками третьих сторон;
- e) оказание помощи Секретариату в продолжении работы по аспектам распределения расходов в рамках глобальной аэронавигационной спутниковой системы (GNSS);
- f) пересмотр документа *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Дос 9082) с целью улучшения структуры и удобочитаемости этого документа;
- g) разработка инструктивного материала ИКАО о финансировании функций надзора на национальном и региональном уровнях.

5. ПОВЕСТКА ДНЯ СОВЕЩАНИЯ

5.1 Согласно кругу полномочий главная цель совещания AEP-ANSEP/4 заключалась в оказании группами экспертов помощи Секретариату в пересмотре вышеуказанных двух руководств по экономике и документа Дос 9082. В связи с этим Авиатранспортный комитет утвердил (AT-SD/189-1) 13 января 2010 следующую повестку дня совещания (см. AEP-ANSEP/4-WP/1):

- Пункт 1 повестки дня. Рассмотрение последующей работы по выполнению рекомендаций Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS), касающихся пересмотра инструктивного материала ИКАО (*Руководство по экономике аэропортов* (Дос 9562) и *Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Дос 9161)).
- Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение последующей работы по другим рекомендациям Конференции.
- Пункт 3 повестки дня. Рассмотрение последующей работы по выполнению решения Совета, касающегося структуры и удобочитаемости документа *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Дос 9082).
- Пункт 4 повестки дня. Рассмотрение аспектов распределения расходов на глобальную навигационную спутниковую систему (GNSS).
- Пункт 5 повестки дня. Разработка инструктивного материала о возможных способах финансирования различных функций контроля.
- Пункт 6 повестки дня. Прочие вопросы.

6. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ

6.1 Группы экспертов проводили совместное совещание в качестве единого органа. Обсуждения вопросов проводились на английском, арабском, испанском, русском и французском языках. Некоторые документы были представлены только на английском языке. Доклад был выпущен на английском, арабском, испанском, русском и французском языках.

6.2 Список документов, подготовленных к этому совещанию или распространенных на нем, приводится ниже:

WP №	Количество страниц	Представлен	Название	Пункт(ы) повестки дня
1	1	Секретариатом	Повестка дня	---
2	2	Секретариатом	Круг полномочий	---
3	6	Секретариатом	Программа и организация работы	---
4	18	Докладчиком	Экономический надзор	1
5	10	Докладчиком	Консультации с пользователями	1
6	24	Докладчиком	Собственность, контроль и управление	1
7	15	Докладчиком	Экономические показатели и минимальные требования к отчетности (аэропорты)	1
8	18	Докладчиком	Экономические показатели и минимальные требования к отчетности (аэронавигационное обслуживание)	1
9	14	Докладчиком	Затраты на привлечение капитала	1
10	18	Докладчиком	Стоимостная основа для установления сборов (аэропорты)	1
11	8	Секретариатом	Установление сборов (аэронавигационное обслуживание)	1
12	21	Докладчиком	Системы распределения расходов и взимания сборов (аэронавигационное обслуживание)	1
13	5	Секретариатом	Экономические и организационные аспекты, связанные с внедрением глобальной эксплуатационной концепции (аэронавигационное обслуживание) организации воздушного движения (ОрВД)	1
14	17	Секретариатом	Изменение структуры главы 1 документов Дос 9562 и Дос 9161	1
15	7	Секретариатом	Изменение структуры главы 1 документов Дос 9562 и Дос 9161	1
16	14	Секретариатом	Новая глава 5 документа Дос 9161, части В и С	1

WP №	Количество страниц	Представлен	Название	Пункт(ы) повестки дня
17	34	Докладчиком	Предлагаемый пересмотренный текст политики ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание (Doc 9082)	3
18	10	Секретариатом	Финансирование контрольных функций	5
19	11	Секретариатом	Предоставление некоторых видов аэронавигационного обслуживания операторами третьей стороны	2
20	9	Секретариатом	Выполнение государствами рекомендаций Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS- 2008)	2
21	7	Секретариатом	"Единое европейское небо"	6
22	8	Соединенными Штатами Америки	Варианты финансирования региональных организаций контроля безопасности полетов	5
23	4	Секретариатом	Соглашение об уровне обслуживания для поставщиков аэронавигационного обслуживания третьей стороны	2
Flimsy No. 1	3	Секретариатом	Распределение возрастающих расходов за предоставление усовершенствованных видов обслуживания GNSS	4
24	4	Секретариатом	Проект выводов	3
25	3	Секретариатом	Проект выводов	1
26	3	Секретариатом	Проект выводов	1
27	2	Секретариатом	Проект выводов	2
28	2	Секретариатом	Проект выводов	4
29	2	Секретариатом	Проект выводов	6
30	2	Секретариатом	Проект выводов	5
31	17	Секретариатом	Окончательные выводы	1, 2, 3, 4, 5, 6

7. РАБОЧИЕ ГРУППЫ

7.1 Список рабочих групп, созданных на совещании AEP-ANSEP/4, приводится в добавлении к настоящему докладу.

Пункт 1 повестки дня. Рассмотрение последующей работы по выполнению рекомендаций Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS), касающихся пересмотра инструктивного материала ИКАО (*Руководство по экономике аэропортов (Дос 9562)* и *Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (Дос 9161)*)

Экономический надзор (Аэропорты и Аэронавигационное обслуживание) – (WP/4)

1.1 ВВЕДЕНИЕ

1.1.1 В WP/4 предлагается новый пункт относительно "Обеспечения соблюдения закона о защите конкуренции", изменение формулировки пункта(ов) о "регулировании коэффициента возврата" и исключение всех ссылок относительно "экономического регулирования", а также подчеркивается, что для государств важно выполнять функции последовательного внутреннего экономического надзора, в частности в отношении экономической эффективности и проведения консультаций с пользователями.

1.2 ОБСУЖДЕНИЕ

1.2.1 Во введении к части С главы 1 были обнаружены некоторые несоответствия с текстом документа Дос 9082 в отношении определения экономического надзора, на которые Секретариату было предложено обратить внимание.

1.2.2 Совещание согласилось смягчить формулировку, касающуюся более мягких и жестких подходов к тексту раздела, касающегося организационных требований, которые содержатся в двух руководствах. Было предложено исключить слово "может".

1.2.3 Совещание также приняло предложение относительно разъяснения текста в п. 1.C16 добавления А (Аэропорты) и в п. 1.C15 добавления В (Аэронавигационное обслуживание) относительно потенциальных последствий регулирования коэффициента возврата, что может привести к чрезмерным капиталовложениям в новые производственные мощности, что выходит за рамки требований пользователей.

1.3 ВЫВОДЫ

1.3.1 На основе обсуждения указанного документа совещание пришло к следующим выводам:

- a) в окончательный вариант руководств будет включен ряд редакционных изменений, которые не влияют на содержание или смысл пересмотренного текста;
- b) в п. 1.C1 добавления А (Аэропорты) следует сохранить слова "и эксплуатационный";

- с) в п. 1.C1 в двух добавлениях (Аэропорты и Аэронавигационное обслуживание текст в последнем предложении следует привести в соответствие с документом Doc 9082 и читать его следующим образом: "при выполнении своих функций экономического надзора государству придется особо обеспечивать, чтобы поставщики разрабатывали и внедряли соответствующие системы оценки эффективности деятельности и эффективности проведения консультаций с пользователями";
- д) слово "может" следует исключить из 1-й и 12-й строк п. 1.C10 добавления А и из п. 1.C11 добавления В;
- е) последнюю фразу п. 1.C16 добавления А и п. 1.C15 добавления В следует читать следующим образом: "... экономическая эффективность также может привести к привлечению чрезмерных инвестиций, не соответствующих требованиям пользователей".

Консультации с пользователями (Аэропорты и Аэронавигационное обслуживание) – (WP/5)

1.4 ВВЕДЕНИЕ

1.4.1 В WP/5 предлагается внести ряд изменений в *Руководство по экономике аэропортов* (Doc 9562) и *Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Doc 9161) в отношении консультаций с пользователями. Эти изменения представляют собой перестановку текста в двух разделах руководств с целью сделать его более понятным и логически последовательным, а также внести поправки в текст, который касается, помимо прочего, эффективного процесса проведения консультаций, подготовки руководящих документов и сбора данных конфиденциального характера.

1.5 ОБСУЖДЕНИЕ

1.5.1 Совещание приняло к сведению ряд редакционных поправок, которые будут внесены в оба руководства и не повлияют на содержание текста в окончательных вариантах руководств.

1.5.2 Учитывая тот факт, что термин "конечные пользователи" впервые появился в главе 1 документа Doc 9562, было согласовано, что следует включить сноску на определение, содержащееся в добавлении 3 "Глоссарий терминов" документа Doc 9082.

1.5.3 Были согласованы некоторые поправки относительно названия раздела, касающегося процесса консультаций, а также п. 1.D6 обоих добавлений.

1.5.4 Было внесено два предложения об исключении слов "органы регулирования" в первом предложении п. 1.D1 обоих руководств и относительно исключения последней фразы п. 1D.11 документа Doc 9562, касающегося вероятности возникновения трудностей в результате сложного процесса консультаций в малых аэропортах. После обмена мнениями эти два предложения были отозваны.

1.6 ВЫВОДЫ

1.6.1 На основе обсуждения указанного документа совещание пришло к следующим выводам:

- a) ряд редакционных изменений, которые не влияют на содержание и смысл пересмотренного текста, будут включены в окончательный вариант руководств;
- b) определение "конечные пользователи" (см. Глоссарий терминов документа Дос 9082) следует включить в качестве сноски в пятую строку п. 1.D2 добавления А (аэропорты);
- c) в п. 1.D6 обоих добавлений последнюю фразу следует сократить и читать ее следующим образом: "процесс консультаций может быть продолжен, даже...".

Собственность, контроль и управление (Аэропорты и Аэронавигационное обслуживание) – (WP/6)

1.7 ВВЕДЕНИЕ

1.7.1 В WP/6 предлагается внести ряд поправок в *Руководство по экономике аэропортов* (Дос 9562) и *Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Дос 9161), касающихся собственности, контроля и управления. Было предложено уточнить и расширить текст разделов, касающихся частной собственности и долевого участия в финансовой деятельности аэропортов, в частности, на основе выдержек из резолюции Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), в которой рассматриваются вопросы аренды и концессии в регионе. Кроме того, было предложено расширить текст двух руководств с целью лучшего разграничения нормативных и эксплуатационных функций.

1.8 ОБСУЖДЕНИЕ

1.8.1 Совещание пришло к мнению, что в документе Дос 9562 не следует буквально воспроизводить текст резолюции ЛАКГА, а вместо этого следует изложить ее в более общей форме. Было предложено включить пояснительную сноску относительно указанной резолюции. Кроме того, совещание согласилось, что в пересмотренном тексте не следует делать каких-либо ссылок относительно "роялти", и использовать вместо этого выражение "комиссионные сборы".

1.9 ВЫВОДЫ

1.9.1 На основе обсуждения указанного документа совещание пришло к следующим выводам:

- a) в п. 2.7 добавления А (Аэропорты) и п. 2.8 добавления В (Аэронавигационное обслуживание) последнюю фразу следует читать следующим образом: "разграничение повышает уровень транспарентности в процессе принятия решений и позволяет более четко...";

- b) вместо включения резолюции ЛАКГА в п. 2.31 добавления А в него следует включить более общий текст и сделать ссылку на указанную резолюцию с целью получения дополнительных подробностей. Кроме того, слово "роялти" следует заменить на "комиссионные сборы".

Экономические показатели и минимальные требования к отчетности (Аэропорты и Аэронавигационное обслуживание) – (WP/7 и WP/8)

1.10 ВВЕДЕНИЕ

1.10.1 В WP/7 предлагается внести ряд изменений в существующий текст *Руководства по экономике аэропортов* (Дос 9562) относительно экономической деятельности, а именно разъяснить понятие "пользователи", добавить показатели качества обслуживания пассажиров, положение, в соответствии с которым данный инструктивный материал об управлении эффективностью работы аэропорта не следует считать чрезмерно директивным по своему характеру и уделить основное внимание внутреннему, а не внешнему сопоставительному анализу.

1.10.2 Поскольку пересмотренный текст *Руководства по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Дос 9161), представленный совещанию AEP-ANSEP/3 в отношении экономической деятельности и минимальных требований, предъявляемых к отчетности относительно аэронавигационного обслуживания, был в целом принят, единственное предложенное в WP/8 основное изменение относится к разъяснению понятия "пользователи".

1.11 ОБСУЖДЕНИЕ

1.11.1 Совещание сочло, что предлагаемый текст главы 3 части В документа Дос 9562 не может считаться окончательным по следующим причинам:

- a) с учетом множества различий по характеру аэропортов и аэронавигационного обслуживания описания аэропортов все еще в большой степени соответствуют тексту документа Дос 9161, и не в полной мере отражают такие различия;
- b) во многих аэропортах некоторые виды обслуживания предоставляются сторонами, которые не являются предприятиями самого аэропорта, например наземное обслуживание, обеспечение безопасности и пограничный контроль, и поэтому аэропорт не может в полной мере контролировать качество обслуживания, предоставляемого этими представителями третьей стороны;
- c) вопросы, касающиеся конечных пользователей, были недостаточно рассмотрены в предлагаемом тексте, и поэтому следует разработать более подробный материал, включая и показатели качества обслуживания;
- d) представленный текст касается всех типов и размеров аэропортов, хотя было признано, что это может привести трудности в работу малых аэропортов при выполнении столь подробных рекомендаций.

1.12 ВЫВОДЫ

1.12.1 На основе обсуждения указанных документов совещание пришло к следующим выводам:

- a) Весь текст, касающийся управления экономической деятельностью для включения в документ Doc 9562 должен быть переработан Рабочей группой, в состав которой входят представители Ирландии (докладчик), Аргентины, Германии, Канады, Нигерии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Чили, Южной Африки, Европейской комиссии, МСА и ИАТА. Цель Рабочей группы будет заключаться в подготовке ключевых принципов и рекомендаций, а также конкретных ссылок относительно экономического анализа в общей части главы 3 руководства и перенесении более подробной информации в новое добавление.
- b) В п. 3.33 следует добавить текст, касающийся внедрения систем управления деятельностью с целью принять во внимание размер и масштаб деятельности аэропорта, также учесть тот факт, что аэропорт не всегда может контролировать работу других поставщиков аэропортового обслуживания (например, служб наземного обслуживания, безопасности или пограничного контроля). В связи с этим в пересмотренном тексте следует подчеркнуть необходимость всеобъемлющего сотрудничества между аэропортами и другими заинтересованными сторонами в интересах конечных пользователей.
- c) Новый проект текста будет разослан членам Рабочей группы к середине марта 2011 года. Когда проект этого текста будет согласован Рабочей группой, он будет разослан всем членам Группы экспертов по экономике аэропортов для рассмотрения и утверждения до его включения в окончательной редакции в главу 3 руководства.

1.12.2 Проект текста главы 4 документа Doc 9161 был утвержден в представленной в WP/8 редакции с одной поправкой, а именно во второй строке п. 4.38 следовало исключить термин "конечные пользователи".

Затраты на привлечение капитала (Аэропорты и Аэронавигационное обслуживание) – (WP/9)

1.13 ВВЕДЕНИЕ

1.13.1 В WP/9 предлагается проект текста по вопросам разумного возмещения расходов, понесенных в результате предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания, для его включения в главу 4 *Руководства по экономике аэропортов* (Doc 9562) и главу 5 *Руководства по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Doc 9161).

1.14 ОБСУЖДЕНИЕ

1.14.1 Было представлено мнение по поводу неоднократно высказываемых замечаний относительно определения стоимости активов, рассчитанных на основе будущего поступления

наличности в тех случаях, когда такая наличность рассчитывается на основе самих поступлений. В результате совещание согласилось исключить из списка возможных способов определения стоимости доходов ссылку относительно чистой стоимости будущих поступлений наличности, накопленных по статьям доходов.

1.14.2 Совещание согласилось, что риски могут быть различными, в зависимости от размера и способов использования аэропортов, и что эту возможность следует принять во внимание при расчете коэффициента возмещения расходов. Это будет применяться, например, к аэропортам, имеющим одного или несколько пользователей.

1.14.3 Некоторые другие поправки как в отношении текста, так и цифровых значений формул, были согласованы в соответствии с изложенными ниже выводами. Что касается значений, например, расчетов средневзвешенной стоимости капитала (WACC), совещание согласилось с предложенными Секретариатом цифрами, которые лучше отражают существующие на рынке условия.

1.15 ВЫВОДЫ

1.15.1 На основе обсуждения представленного документа совещание пришло к следующим выводам:

- a) в п. 4.A2 добавления А (аэропорты) и п. 6.A2 добавления В (Аэронавигационное обслуживание) *исключить* "чистую стоимость будущих поступлений наличности, накопленных по статьям доходов";
- b) в конце п. 4.A8 обоих добавлений *добавить* "в соответствии с национальным законодательством система налогообложения также может влиять на расчет WACC";
- c) *добавить* следующее примечание к п. 4.A9 добавления А: "Аэропорты различных размеров и видов использования могут сталкиваться с различными профилями риска. Такие различия следует учитывать при расчете коэффициента возмещения расходов";
- d) *внести поправку* в оба дополнения к добавлениям следующего характера: "расчет средневзвешенной стоимости капитала (WACC)";
- e) в п. 1.3 обоих дополнений к добавлениям *исключить* из формулы слово "ожидаемые";
- f) *включить* примечания в п. 3.3 обоих дополнений к добавлениям, указывающих, что расчет стоимости капиталовложений следует выполнять в номинальном или реальном выражениях, но не в комбинации этих понятий;
- g) что касается примеров, представленных в обоих дополнениях к добавлениям для расчета WACC, *использовать* следующие значения: 2 % для государственных ценных облигаций и 7 % для среднего коэффициента рыночной прибыли.

Стоимостная основа для установления сборов (Аэропорты) – (WP/10)**1.16 ВВЕДЕНИЕ**

1.16.1 В WP/10 предлагаются изменения для пересмотра текста, представленного на совещании AEP-ANSEP/3 относительно стоимостной основы и установления сборов, включая и пересмотренный текст для *Руководства по экономике аэропортов* (Doc 9562) в отношении сборов за местное качество воздуха, объединения расходов, управления аспектами перегруженности, скидок и схем поощрения.

1.17 ОБСУЖДЕНИЕ

1.17.1 Был задан вопрос относительно текста, предложенного в п. 4.H25 добавления к WP/10 относительно приемлемости получения доходов за счет сборов за сохранение местного качества воздуха (LAQ). Секретариат пояснил, что, как и в случае ставок и сборов за авиационную безопасность и шумовое воздействие, при определении уровней сборов LAQ не следует привносить в них элемент извлечения чистых доходов, т. е. доходы от таких сборов следует использовать для покрытия соответствующих расходов.

1.17.2 На вопрос, что следует считать стоимостной основой для сборов LAQ, Секретариат ответил, что такая информация включена в добавление 1 к документу Doc 9082 "Инструкция в отношении средств и обслуживания, которые должны учитываться при определении расходов аэропортов".

1.17.3 При обсуждении п. 4.H18 добавления к WP/10 был задан один вопрос относительно различных терминов, используемых для определения пассажирских сборов. Секретариат пояснил, что предлагаемый текст касается только изменений досмотра пассажиров в зданиях аэровокзала и тем самым не касается вопросов предварительного финансирования, таких как сборы за развитие аэропортов.

1.17.4 Совещание обсудило обоснованность наличия четырех отдельных подзаголовков под разделом экономического ценообразования для перекрытия зон обслуживания. Было высказано несколько мнений относительно улучшения текста всего раздела. В связи с этим совещание согласилось, что соответствующий текст в подзаголовке относительно схем поощрения следует перенести в другой подзаголовок упомянутого раздела.

1.18 ВЫВОДЫ

1.18.1 На основе обсуждения данного документа совещание пришло к следующему выводу:

1.18.1.1 Соответствующий текст из подзаголовка "Схемы поощрения (пп. 4.G14–4.G19 добавления) следует перенести в предыдущие подразделы "Применение экономического ценообразования для возмещения расходов" и "Управление перегруженностью".

Установление сборов (Аэронавигационное обслуживание) – (WP/11)**1.19 ВВЕДЕНИЕ**

1.19.1 В WP/11 предлагаются некоторые поправки к *Руководству по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Дос 9161), представленных на совещании AEP-ANSEP/3 в отношении установления сборов, включая и приведение в соответствие текста относительно общих принципов экономического ценообразования с положениями *Руководства по экономике аэропортов* (Дос 9562), введение пунктов относительно позиций на рынке и перегруженности, а также пересмотренный текст о дифференциальных сборах.

1.20 ОБСУЖДЕНИЕ

1.20.1 Было представлено несколько мнений относительно того, что в тексте об экономическом ценообразовании в добавлении к WP/11 следует должным образом учитывать различия с текстом об аэропортах. Одна из упомянутых причин касалась того, что безопасность аэронавигационного обслуживания является первостепенной задачей, и поэтому в данном тексте больше внимания следует уделить вопросам аэронавигации. Например, можно временно сократить суммы сборов с целью побудить эксплуатантов воздушных судов к введению новых технологий.

1.20.2 Совещание решило, что название подраздела в разделе экономического ценообразования, касающееся дифференциальных компонентов установления сборов, следует сделать короче с целью обращения только к вопросам временного сокращения суммы сборов. При рассмотрении того же самого подраздела было согласовано, что п. 5.F12 не соответствует контексту аэронавигационных сборов и его следует исключить, кроме первого предложения, которое следует перенести в конец предыдущего пункта.

1.21 ВЫВОДЫ

1.21.1 На основе обсуждения данного документа совещание пришло к следующим выводам:

1.21.1.1 Были согласованы следующие поправки к проекту текста относительно установления сборов:

- a) *исключить* "скидки, специальные выплаты и прочее" из заголовка подраздела п. 5.F11–5.F13;
- b) в п. 5.F11 в шестой строке *заменить* фразу "исключить конкретные" на "исключить конкретные различия";
- c) *исключить* п. 5.F12, за исключением первого предложения, которое перенести в конец п. 5.F11;

- d) в п. 5.F13 d) во второй, четвертой и пятой строках *исключить* ссылки относительно недавно появившихся средств и аналогичных схем поощрения и *заменить* их на текст, касающийся ведения новых технологий (например, заблаговременного оснащения оборудованием).

Система распределения расходов и взимания сборов (Аэронавигационное обслуживание) – (WP/12)

1.22 ВВЕДЕНИЕ

1.22.1 В добавлении к WP/12 предлагается проект текста к новым частям D и G новой главы 5 *Руководства по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Doc 9161) относительно категоризации видов обслуживания для распределения расходов и в целях взимания сборов, а также роли веса воздушного судна при расчете сборов за аэронавигационное обслуживание. Основными поправками, предлагаемыми к предложенному на совещании AEP-ANSEP/3 пересмотренному тексту, являются: а) признание, что диспетчерское обслуживание и обслуживание при заходе на посадку могут быть предоставлены различными учреждениями, упоминание о которых может указываться в случае необходимости; б) уточнение текста относительно зонального начисления сборов; и с) разъяснение роли весовой категории в формуле начисления сборов.

1.23 ОБСУЖДЕНИЕ

1.23.1 Были высказаны мнения относительно того, что зональное начисление сборов, в особенности при высокой интенсивности полетов по предпочтительным маршрутам, следует рассматривать как возможность для взимания дополнительных сборов с пользователей. В связи с этим совещание согласилось, что в проект текста в конце п. 5.G29 следует включить упоминание о необходимости взимания зональных сборов в соответствии с расходами, так же как и предусматривается в других типах сборов.

1.23.2 Последующее обсуждение касалось сторон, которые должны быть включены в процесс консультаций с пользователями и/или представленными ими организациями. В связи с этим было подчеркнуто, что тексты, предлагаемые для включения в документ Doc 9082 и руководство по экономике, не соответствуют друг другу, поскольку иногда в них содержатся ссылки относительно "представителей пользователей", "организаций пользователей" или "групп пользователей". Совещание согласилось, что следует использовать термин "организации пользователей".

1.24 ВЫВОДЫ

1.24.1 На основе обсуждения данного документа совещание пришло к следующим выводам:

1.24.1.1 Были согласованы следующие поправки к проекту текста относительно распределения расходов и систем взимания сборов с целью:

- a) *добавить* в конце п. 5.G29 третьего подпункта следующий текст: "В связи с этим поставщику обслуживания не следует взимать сборы, которые предназначены только для повышения доходов без учета надлежащей стоимостной основы";
- b) в п. 5.G30 *заменить* фразу "представители пользователей" на "пользователи или представленные ими организации".

Экономические и организационные аспекты, связанные с внедрением глобальной эксплуатационной концепции (Аэронавигационное обслуживание) организации воздушного движения (ОрВД) – (WP/13)

1.25 ВВЕДЕНИЕ

1.25.1 В WP/13 предлагается изменить пересмотренный текст *Руководства по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Doc 9161), представленного совещанию AEP-ANSEP/3 в отношении экономических и организационных аспектов, касающихся внедрения глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения (ОрВД). В эти предлагаемые поправки включен пересмотренный текст, касающийся аспектов надзора и приведения в соответствие терминологии с другими документами ИКАО.

1.26 ОБСУЖДЕНИЕ

1.26.1 Общая поддержка была оказана пересмотренному тексту, предложенному в добавлении к WP/13 в отношении организационных аспектов глобальной эксплуатационной концепции ОрВД, за исключением включения слова "контроль" в п. 3.83. Некоторые члены Группы экспертов считали, что нет необходимости включать это слово в текст, хотя другие отметили, что оно может привести к заблуждению ввиду его связи с операциями по обеспечению воздушного движения. После длительного обсуждения различных мнений совещание согласилось с тем, что "контроль" следует заменить на "надзор".

1.27 ВЫВОДЫ

1.27.1 На основе обсуждения данного документа совещание пришло к следующему выводу:

1.27.1.1 В п. 3.83 во второй строке слово "контроль" следует заменить на "надзор".

Изменение структуры главы 1 документов Doc 9562 и Doc 9161 – (WP/14)

1.28 ВВЕДЕНИЕ

1.28.1 В WP/14 представлены основные изменения, предлагаемые для включения в пересмотренную главу 1 обоих руководств по экономике. В новой части I вкратце излагаются ключевые принципы налогообложения в соответствии с Чикагской конвенцией, резолюциями

Ассамблеи и политикой ИКАО в отношении сборов; а во второй части расписаны обязательства государств.

1.29 ОБСУЖДЕНИЕ

1.29.1 Совещание согласилось, что предлагаемый в разделе "Резолюции Ассамблеи" текст, касающийся экологических сборов, следует ограничить только аспектами шума и местного качества воздуха.

1.29.2 Было отмечено, что толкование статьи 28 Чикагской конвенции в том виде, в котором она приводится в п. 1.13 добавления к WP/14, было слишком широким и его следует привести в соответствие с текстом указанной статьи.

1.30 ВЫВОДЫ

1.30.1 На основе рассмотрения указанного документа совещание пришло к следующим выводам:

1.30.1.1 Были согласованы следующие поправки к проекту текста главы 1:

- a) в пп. 1.7 и 1.8 обоих добавлений *исключить* все ссылки относительно изменения климата, включая и примечания;
- b) *заменить* п. 1.13 в обоих добавлениях следующим текстом: "В соответствии со статьей 28 Чикагской конвенции основные обязательства возлагаются на Договаривающиеся государства. Например, именно Договаривающееся государство отвечает за предоставление служб и средств в соответствии со стандартами и практикой, рекомендуемыми или устанавливаемыми время от времени в соответствии с настоящей Конвенцией. Кроме того, имеются обязательства, которые государство принимает на себя в области соглашений о воздушных сообщениях и за выполнение которых несет ответственность лишь это государство при обеспечении соблюдения положений, касающихся, например, доступа к использованию аэропортов и маршрутов".

Изменение структуры к документам Doc 9562 и Doc 9161 – (WP/15)

1.31 ВВЕДЕНИЕ

1.31.1 В документе WP/15 представлены основные поправки, предлагаемые для изменения структуры *Руководства по экономике аэропортов* (Doc 9562) и *Руководства по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Doc 9161) в форме новых таблиц, которые были приведены в добавлениях.

1.32 ОБСУЖДЕНИЕ

1.32.1 Совещание согласилось с предложением Секретариата относительно изменения структуры двух указанных руководств по экономике и приняло к сведению, что в документе Doc 9562 будет включено новое добавление (касающееся организации аэропортовой деятельности) и новое добавление к документу Doc 9161 (образец соглашения об уровне обслуживания).

1.33 ВЫВОДЫ

1.33.1 На основе рассмотрения указанного документа совещание пришло к следующему выводу:

1.33.1.1 Была утверждена новая структура двух указанных руководств по экономике, хотя было отмечено, что в документе Doc 9562 будет включено новое добавление с подробной информацией относительно организации аэропортовой деятельности, а в документ Doc 9161 будет внесено новое добавление с типовым соглашением относительно уровня обслуживания между государствами/ПАНО и поставщиками третьей стороны (см. WP/19 и WP/23).

Новая глава 5 документа Doc 9161, части В и С – (WP/16)

1.34 ВВЕДЕНИЕ

1.34.1 WP/16 содержит в себе пересмотренный текст, касающийся: а) служб аэронавигационной информации/управления аэронавигационной информацией, б) освобождаемых рейсов для включения в части В и С новой главы 5 документа Doc 9161.

1.35 ОБСУЖДЕНИЕ

1.35.1 Совещание согласилось с предложением Секретариата пересмотреть текст, касающийся служб аэронавигационной информации/управления аэронавигационной информацией.

1.35.2 Участники совещания знали о деликатном характере ряда вопросов, и в этой связи отмечалось, тем не менее, отсутствие определения "государственное воздушное судно", что создает трудности для ПАНО в процессе применения имеющейся в настоящее время политики ИКАО в отношении сборов, взимаемых с освобождаемых рейсов. Поэтому совещание согласилось обратить внимание Авиатранспортного комитета на необходимость разработки в ИКАО определения "государственное воздушное судно" и/или "государственные рейсы".

1.35.3 Было проведено длительное обсуждение вопроса возмещения расходов ПАНО, которые они понесли в результате обслуживания освобожденных рейсов. Было подчеркнуто, что в соответствии с документом Doc 9082 на пользователей не следует возлагать расходы, которые должным образом не распределены между ними в соответствии с устоявшейся практикой бухгалтерского учета. Совещание согласилось, что предлагаемый в пп. 5.C19–5.C22 текст добавления к WP/16 следует изменить соответствующим образом.

1.36 **ВЫВОДЫ**

1.36.1 На основе обсуждения указанного документа совещание пришло к следующему выводу:

1.36.1.1 Проект текста добавления следует изменить, исключив из него пп. 5.C19–5.C22, и включить в него соответствующий текст из п. 51 документа Дос 9082, (т. е. начиная со слов: "распределение расходов..." до "рациональных принципов бухгалтерского учета") и добавить следующее новое предложение: "В целях установления сборов для гражданской авиации в них не следует включать расходы, распределяемые для освобождаемых рейсов".

Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение последующей работы по другим рекомендациям Конференции

Предоставление некоторых видов аэронавигационного обслуживания эксплуатантами третьей стороны – (WP/19)

Соглашение об уровне обслуживания для поставщиков аэронавигационного обслуживания третьей стороны – (WP/23)

2.1 ВВЕДЕНИЕ

2.1.1 В WP/19 излагаются вопросы, касающиеся доступности и устойчивости необходимой инфраструктуры, требующейся для обеспечения и усовершенствования аэронавигационного обслуживания в тех случаях, когда такое обслуживание предоставляется на основе внешнего подряда или субподрядов эксплуатантами третьей стороны. Типовое соглашение об уровне обслуживания (SLA) для возможного применения государствами и/или поставщиками аэронавигационного обслуживания указывается для того, чтобы эксплуатанты третьей стороны предоставляли согласованное обслуживание в соответствии с признанными требованиями безопасности полетов и качеством обслуживания, описание которых включено в добавление к документу WP/19.

2.1.2 WP/23 касается проблем, влияющих на предоставление услуг спутниковой связи, и в нем предлагаются некоторые дополнительные аспекты, которые могут быть включены в перспективное соглашение об уровне обслуживания между государствами и/или поставщиками аэронавигационного обслуживания и эксплуатантами третьей стороны (см. добавление к WP/19).

2.2 ОБСУЖДЕНИЕ

2.2.1 В процессе обсуждения было высказано три различные точки зрения. Первая – некоторые члены считали, что рассмотрение аспектов предлагаемого типового SLA выходит за рамки круга полномочий групп экспертов экономистов и что подобную инициативу следует оставить для рассмотрения отрасли. Второе мнение заключалось в том, что вместо экономических групп экспертов эти вопросы следует рассмотреть Группе экспертов по требованиям и характеристикам организации воздушного движения (ATMRPP), или Группе экспертов по авиационной связи (АСР), либо Группе планирования систем в Северной Атлантике. Третья точка зрения заключалась в том, что поскольку эта задача была рекомендована совещанием CEANS 2008, то Группа AEP-ANSEP обязана разработать рекомендации по данной теме. Вслед за длительным обсуждением доводов за и против различных подходов, совещание согласилось, что Группа AEP-ANSEP является надлежащим органом для предоставления рекомендаций по данному вопросу.

2.2.2 В соответствии с предложением WP/23 относительно включения соответствующего текста в типовое SLA (см. добавление к WP/19), совещание решило, что в него следует включить лишь пп. 2.1–2.5, поскольку было сочтено, что предлагаемый текст из пп. 2.6–2.9 относительно множественных соглашений SLA в цепи предоставления обслуживания с целью бесперебойной деловой деятельности будет сложным для реализации.

2.3 ВЫВОДЫ

2.3.1 На основе осужденных документов совещание пришло к следующему выводу:

2.3.1.1 Инструктивный материал документа Doc 9161 следует разработать с использованием соответствующего текста из пп. 2.1–2.5 WP/23. Ссылку относительно типового соглашения об уровне обслуживания (SLA), предлагаемую в добавлении к WP/19, следует разместить в конце инструктивного материала. Типовое SLA будет представлять собой новое добавление к документу Doc 9161.

Выполнение государствами рекомендаций Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS-2008) – (WP/20)

2.4 ВВЕДЕНИЕ

2.4.1 В WP/20 представлены результаты обзора, проведенного Секретариатом посредством письма государствам (SD 38/4-10/38 от 31 мая 2010 года) относительно выполнения государствами рекомендаций Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS-2008). Документ основан на ответах, полученных от 47 государств – членов ИКАО.

2.5 ВЫВОД

2.5.1 Совещание приняло к сведению содержание данного информационного документа.

Пункт 3 повестки дня. **Рассмотрение последующей работы по выполнению решения Совета, касающегося структуры или удобочитаемости документа "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" (Дос 9082)**

Предлагаемый пересмотренный текст документа "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" (Дос 9082) – (WP/17)

3.1 **ВВЕДЕНИЕ**

3.1.1 В ноябре 2008 года Совет ИКАО принял решение завершить обзор документа "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" (Дос 9082) с целью улучшения его структуры и повышения надежности этого документа (см. С-DEC 185/11). В WP/17 предлагается ряд поправок к документу Дос 9082, включая редакционные уточнения с целью согласования, сокращения и, в некоторых случаях, разъяснения существующего текста.

3.2 **ОБСУЖДЕНИЕ**

3.2.1 В самом начале совещания делегация Российской Федерации заявила, что предлагаемый пересмотренный текст документа Дос 9082 подготовлен для совещания AEP-ANSEP/4 только на английском языке и что она не сможет сделать каких-либо замечаний по предлагаемым поправкам до тех пор, пока не получит пересмотренный текст документа Дос 9082 на русском языке.

3.2.2 Председатель сообщил, что при подготовке предлагаемого пересмотренного текста документа Дос 9082 были предложены все усилия для того, чтобы не изменять содержание политики в отношении сборов.

3.2.3 Совещание рассмотрело по разделам предлагаемые поправки к документу Дос 9082. Было сделано несколько общих замечаний: а) термин "авиакомпания" следует заменить на "эксплуатанты воздушных судов" по всему документу; б) где необходимо включить термин "конечные пользователи".

3.2.4 Длительное обсуждение проводилось в отношении приемлемости текста п. 37 i) в отношении стоимостной основы для аэропортовых сборов, в которой в настоящее время объединены расходы и доходы, хотя пункт касается только расходов. Было заявлено, что ссылка относительно доходов за аэронавигационное обслуживание, содержащаяся в данном пункте, не соответствует ситуации, поскольку в зависимости от формы экономического контроля подобные доходы могут быть рассчитаны только после учета отчислений средств, полученных в результате неавиационных доходов. Кроме того, было отмечено, что настоящий текст представляется чрезмерно сложным и поэтому труден для понимания. Для разъяснения целей, совещание согласилось с тем, что этот пункт следует разделить на два предложения: а) первое предложение закончить словами "управление и администрация"; б) исключить ссылку относительно доходов за аэронавигационное обслуживание, а вторую фразу читать в следующей редакции: "В соответствии

с формой принятого экономического контроля эти расходы могут возмещаться за счет доходов за неавиационное обслуживание".

3.2.5 Совещание согласилось с конкретными поправками к документу Doc 9082, приводящимися в выводах ниже.

3.3 ВЫВОДЫ

3.3.1 На основе рассмотренного документа совещание пришло к следующим выводам:

3.3.1.1 В отношении документа Doc 9082 были согласованы следующие поправки.
Предисловие:

- a) в п. 1 *добавить* следующий текст в конце пункта: "В соответствии с принятой совещанием CEANS и утвержденной Советом ИКАО рекомендацией государствам предлагается включить в действие четыре ключевых принципа начисления сборов на недискриминационной основе, соответствия расходам, транспарентности и проведения консультаций с пользователями в рамках своего национального законодательства, правил или политики, а также с учетом их будущих соглашений в области воздушных сообщений для обеспечения их выполнения эксплуатантами аэропорта и поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО)";
- b) в четвертой строке п. 4 *заменить* слова "деловые отношения" на "осуществлять деловые отношения", в пятой строке слово "авиакомпаний" заменить на слова "эксплуатанты воздушных судов";
- c) в первой строке п. 5 *исключить* слово "вероятно", а в пятой строке *исключить* слова "перегруженность аэропорта и воздушного пространства";
- d) в п. 6 в последней строке *исключить* слова "и прочие усовершенствования инфраструктуры";
- e) в п. 7 в предпоследней строчке *заменить* слово "авиаперевозчики" на слова "эксплуатанты воздушных судов и конечные пользователи" и исключить конец фразы, начинающийся со слова "который...";
- f) во второй строке п. 8 *заменить* слово "авиаперевозчики" на слова "эксплуатанты воздушных судов и конечные пользователи";
- g) в первой строке п. 10 *заменить* сокращение "CEANS" на слова "Конференцию 2008 года";
- h) в первом предложении п. 11 *заменить* текст: "Информация относительно фактически взимаемых в государствах аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание ежегодно обновляется и публикуется в документе ИКАО "Аэронавигационные сборы" (Doc 7100)" на фразу "ИКАО собирает и публикует информацию относительно аэронавигационных сборов

для аэропортов и служб аэронавигационного обслуживания во всем мире (см. Дос 7100).".

3.3.1.2 В части I документа Дос 9082 были согласованы следующие поправки. Общая часть:

- a) в п. 17 добавить в конце предложения слова "этих учреждений";
- b) в первой и второй строках п. 23 *перефразировать* текст следующим образом: "Осуществление государствами своих обязательств в области экономического контроля следует четко разграничить...";
- c) в четвертой строке п. 24 *исключить* слово "коммерческий"; i) *заменить* слова "их главенствующее положение" на "любое главенствующее положение, в котором они могут оказаться"; iii) после слов "будущие потребности" *добавить* слова "выгодных с экономической точки зрения";
- d) во второй строке п. 30 *исключить* фразу "которые оказывают непосредственное влияние на сборы";
- e) в п. 34 *включить* после слов "конкретные условия" следующий текст: "..., после предоставления разрешения на отчисления за счет неавиационных доходов,...".

3.3.1.3 В части II документа Дос 9082 были согласованы следующие поправки. Аэропорты:

- a) в п. 36 *перефразировать* следующее предложение: "Кроме того, государствам рекомендуется рассмотреть аспекты применения аэропортами в случае необходимости принятых на международном уровне стандартов бухгалтерского учета.";
- b) в п. 37 i) *закончить* предложение после слов "управление и администрация" и заменить текст следующим новым предложением: "В соответствии с принятой формой экономического надзора эти расходы могут быть покрыты за счет неавиационных доходов";
- c) в п. 39 i) *закончить* предложение после слов "формула расчета весовой категории" и *заменить* следующее предложение такой фразой: "Максимальный сертифицированный взлетный вес, указанный в сертификате летной годности (или в другом предписанном документе), следует использовать в процессе учета местных ограничений, которые могут повлиять на максимальный взлетный вес воздушного судна"; ii) в последней строке *заменить* ссылку на "53".

3.3.1.4 В части III документа Дос 9082 были согласованы следующие поправки. "Аэронавигационное обслуживание":

-
- a) *заменить* в последней строке п. 47 слова "основанный на расходах" на слово "рассчитанный";
 - b) *сохранить* в п. 49 ii) первоначальный текст и *исключить* подпункт vii).

3.3.1.5 Был согласован предлагаемый новый текст в отношении САИ-УАИ для включения в добавление 2 документа Doc 9082. Секретарь групп экспертов сообщит Авиатранспортному комитету о том, что этот дополнительный текст подготовлен в соответствии с требованиями п. с) круга полномочий Группы экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания.

3.3.1.6 Определение сопоставительного анализа в Глоссарии терминов, содержащегося в добавлении 3 к документу Doc 9082, изменить следующим образом: "Процесс сравнения с целью улучшения показателей работы одной организации, полученных в различное время (внутренний сопоставительный анализ), или сравнения качества работы двух или более организаций (внешний сопоставительный анализ)".

Пункт 4 повестки дня. Рассмотрение аспектов распределения расходов на глобальную навигационную спутниковую систему (GNSS)

Распределение возрастающих расходов за предоставление усовершенствованных видов обслуживания GNSS – (Flimsy No. 1)

4.1 ВВЕДЕНИЕ

4.1.1 В феврале 2007 года Совет ИКАО принял "временную" политику в отношении распределения возрастающих расходов за предоставление более совершенного обслуживания в области GNSS. Совет поручил Генеральному секретарю скоординировать технические, юридические и экономические аспекты, связанные с распределением расходов по GNSS, и разработать соответствующие принципы с целью переработки рекомендаций с применением надлежащего текста для включения его в документ *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Дос 9082). К этому вопросу подключились три управления ИКАО, а именно: Авиатранспортное, Аэронавигационное и Юридическое, которые обсудили различные вопросы, порученные им Советом. В WP/22 приводятся результаты этих обсуждений.

4.2 ОБСУЖДЕНИЕ

4.2.1 С самого начала совещания несколько членов Группы экспертов заявили о том, что распределение расходов по предоставлению обслуживания GNSS является очень сложным вопросом, к рассмотрению которого следует подходить с осторожностью. В частности, было отмечено, что технологии для применения GNSS все еще находятся на стадии разработки и все еще имеется необходимость лучше понять структуру расходов и преимуществ для всех возможных пользователей. Совещание также согласилось с тем, что необходимо обсудить более подробно определение базовых видов обслуживания, указанных в п. 3.1 указанного документа.

4.2.2 На основе вышеизложенного совещание сочло, что еще слишком рано включать в документ Дос 9082 рекомендации относительно "временной" политики. Совещание рекомендовало ИКАО продолжить мониторинг ситуации и рассмотреть вопросы включения положений указанной политики в документ Дос 9082 только после того, когда будут получены ответы на оставшиеся вопросы. Председатель еще раз отметил, что все возможные аспекты распределения возрастающих расходов за предоставление гражданской авиации более совершенных видов обслуживания в области GNSS следует выравнять в соответствии с политикой ИКАО в отношении сборов, как об этом говорится в п. 51 пересмотренного документа Дос 9082.

4.3 ВЫВОДЫ

4.3.1 На основе обсуждения данного документа совещание пришло к следующим выводам:

4.3.1.1 Настоящую рекомендацию относительно политики следует сохранить в виде "временного" положения, и поэтому не следует включать ее в настоящее время в документ Дос 9082 по следующим причинам:

-
- a) технологии GNSS все еще находятся в процессе разработки;
 - b) требуется лучше понять вопросы возможного использования GNSS в транспортной отрасли и других отраслях;
 - c) определение базовых видов обслуживания все еще не достаточно понятно и оно требует дополнительных уточнений, в частности в отношении толкования базовых и бесплатных видов обслуживания.
-

Пункт 5 повестки дня. Разработка инструктивного материала о возможных способах финансирования различных функций контроля

Финансирование контрольных функций – (WP/18)

Варианты финансирования региональных организаций контроля безопасности полетов – (WP/22)

5.1 ВВЕДЕНИЕ

5.1.1 В WP/18 представлены результаты обзора, проведенного Секретариатом по выяснению функции надзора (безопасность полетов, авиационная безопасность и экономический контроль за деятельностью поставщиков аэропортового и аэронавигационного обслуживания) как на национальном, так и на региональном уровнях. В данном документе также кратко излагаются некоторые элементы рекомендаций, представленных в проекте текста главы 5 документа ИКАО "Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов" (Doc 9734), в которую включены возможные варианты обеспечения устойчивого финансирования региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO).

5.1.2 В WP/22 приводятся ссылки на WP/18 и говорится о том, что, хотя контроль за обеспечением безопасности полетов может быть частично профинансирован с помощью различных средств, тем не менее в большинстве случаев взносы правительства играют значительную роль и вопрос финансирования становится особенно важным при рассмотрении создания организации RSOO. В документе предлагается рассмотреть в полном объеме варианты финансирования, помимо ставок и сборов, включая и взносы государств, коммерческие источники и международные организации.

5.2 ОБСУЖДЕНИЕ

5.2.1 Представляя WP/18, Секретариат сообщил, что в соответствии с проведенным исследованием большинство средств для финансирования надзорных функций как на национальном, так и на региональном уровнях, поступают из казны государств, хотя некоторые государства указали, что они рассматривают вопросы введения сборов с целью финансирования некоторых или части своих функций надзора. WP/22 был представлен Соединенными Штатами Америки, и его поддержали несколько государств и ряд международных организаций.

5.2.2 Аэронавигационное управление ИКАО провело презентацию относительно создания организаций RSOO и необходимости обеспечения их финансовой автономности. Совещание получило благодарность за рассмотрение вопросов, касающихся сборов с пассажиров за обеспечение безопасности полетов и/или сборов на маршруте, в качестве возможных вариантов финансирования организаций RSOO.

5.2.3 Совещание признало важное значение создания и функционирования RSOO, в частности, при выполнении ими ряда надзорных функций от имени некоторых государств, иногда с ограниченными объемами воздушного движения и ресурсами, находящимися в развивающихся регионах или субрегионах. Однако в процессе обсуждения некоторые члены пришли к мнению, что существующая политика ИКАО в отношении сборов продвинула вперед предоставление

аэропортового и аэронавигационного обслуживания, и поэтому ее применение для финансирования функций RSOO было поставлено под вопрос. Было разъяснено, что расходы на функции надзора, непосредственно связанные с предоставлением аэропортового и аэронавигационного обслуживания, могут включаться в стоимостную основу сборов до тех пор, пока такие расходы возлагаются на поставщиков обслуживания. Были высказаны и другие мнения относительно того, что не следует забывать о рассмотрении всех возможных вариантов финансирования надзорных функций.

5.2.4 В отношении того, что ИКАО следует обратиться к этому вопросу, было достигнуто общее согласие. В соответствии с этим была создана рабочая Группа для разработки инструктивного материала по вопросам широкомасштабного финансирования надзорных функций с охватом всех типов функций контроля на национальном и региональном уровнях. Совещание согласилось с тем, что работа будет проводиться с помощью обмена корреспонденцией, а результаты работы следует подготовить к июлю 2011 года, с тем чтобы их можно было включить в повестку дня предстоящего Симпозиума по вопросам создания RSOO, который планируется провести 26–28 октября 2011 года. Делегация Соединенных Штатов Америки вызвалась выступить в роли докладчика этой Рабочей группы.

5.3 ВЫВОДЫ

5.3.1 На основе обсуждения данного документа совещание пришло к следующим выводам:

5.3.1.1 Существующая политика ИКАО и инструктивный материал относительно сборов касаются государств и соответствуют только аспектам аэропортового и аэронавигационного обслуживания, и поэтому пассажирские сборы или сборы на маршруте в целях финансирования деятельности RSOO не входят в сферу действий существующей политики ИКАО в отношении сборов.

5.3.1.2 Рабочей группе, состоящей из представителей Соединенных Штатов Америки (докладчик), Германии, Канады, Мексики, Нигерии, Южной Африки, Европейской комиссии, МСА, ИАТА и КАНСО, следует разработать инструктивный материал по вопросу финансирования функций надзора с учетом более широкой перспективы, т. е. охватить все типы надзорных функций на национальном и региональном уровнях. С учетом предстоящего Симпозиума по RSOO, который планируется провести в октябре 2011 года, Рабочей группе следует завершить подготовку инструктивного материала к июлю 2011 года с помощью обмена корреспонденцией.

Пункт 6 повестки дня. Прочие вопросы**"Единое европейское небо" – (WP/21)****6.1 ВВЕДЕНИЕ**

6.1.1 В WP/21 и добавлении к нему предлагается пересмотренный текст относительно концепции "Единого европейского неба" (SES) для включения в часть F (Политическое сотрудничество) главы 3 (Международное сотрудничество) *Руководства по экономическим аспектам авиационного обслуживания* (Дос 9161).

6.2 ОБСУЖДЕНИЕ

6.2.1 Совещание согласилось с содержанием нового текста, который обновляет и заменяет текст инициативы в отношении "Единого европейского неба" и предназначен для включения в часть F главы 3 документа Дос 9161. Совещание приняло к сведению, что необходимо внести небольшие редакционные изменения.

6.3 ВЫВОД

6.3.1 На основе обсуждения указанного документа совещание пришло к следующему выводу:

6.3.1.1 Проект текста к главе 3 (Международное сотрудничество) документа Дос 9161 был утвержден с некоторыми редакционными поправками, которые будут переданы Секретариату.

СПИСОК РАБОЧИХ ГРУПП

Рабочая группа №	Темы	Участники (эксперты из) (R – докладчик)
РГ/1	Экономическая деятельность (Аэропорты)	Ирландия (R) Аргентина Германия Канада Нигерия Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Чили Южная Африка Европейская комиссия ИАТА МСА
РГ/2	Рекомендации относительно финансирования надзорных функций	Соединенные Штаты Америки (R) Германия Канада Мексика Нигерия Южная Африка Европейская комиссия ИАТА КАНСО МСА