



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

ШЕСТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 18–22 марта 2013 года

Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение основных вопросов и соответствующих рамок регулирования

2.7 Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания

ВЫПОЛНЕНИЕ ГОСУДАРСТВАМИ РЕКОМЕНДАЦИЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ (CEANS – 2008)

(Представлено Секретариатом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Данный рабочий документ представляет результаты двух исследований, проведенных Секретариатом в рамках двух писем государствам (SD 38/4-10/38 от 31 мая 2010 года и SD 38/4-12/29 от 13 апреля 2012 года соответственно), по вопросу о выполнении государствами основных рекомендаций Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS, 15–20 сентября 2008 года). В основе документа лежат ответы, полученные от 79 Договаривающихся государств ИКАО, на долю которых приходится 86 % мирового объема регулярных воздушных перевозок, выражаемого в количестве вылетов воздушных судов, и он свидетельствует о том, что основные рекомендации, принятые на Конференции CEANS, выполнены в большинстве государств, приславших ответы на вопросы исследования.

Действия: Конференции предлагается:

- рассмотреть информацию и оценку, представленную в данном документе;
- одобрить рекомендацию, представленную в п. 4;
- принять рекомендации, представленные в п. 5.

Справочный материал:

Справочный материал ATConf/6 представлен на сайте:
www.icao.int/meetings/atconf6.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Проводимая в Монреале с 15 по 20 сентября 2008 года Конференция по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS) приняла 15 рекомендаций, которые были направлены государствам в рамках письма государствам SD 38/1-09/2 от 30 января 2009 года на рассмотрение и для скорейшего внедрения.

1.2 Впоследствии Секретариат провел два исследования в рамках писем государствам SD 38/4-10/38 от 31 мая 2010 года и SD 38/4-12/29 от 13 апреля 2012 года (вопросник для государств представлен в добавлении А), предлагая государствам представить информацию о ходе выполнения рекомендаций Конференции.

2. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИКАО

2.1 Поскольку политика ИКАО в области сборов разрабатывается в соответствии с рекомендациями крупнейших международных конференций (последней была Конференция CEANS 2008), государства несут непреложное моральное обязательство обеспечить соответствие применяемых аэропортами и аэронавигационными службами процедур возмещения расходов политике и инструктивным указаниям ИКАО.

2.2 Многие региональные организации и отраслевые ассоциации, такие как Международный совет аэропортов (МСА), также разрабатывают политику и рекомендуемую практику, соответствующие положениям документа ИКАО *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Дос 9082). В этой связи с мая 2006 года проводится организованный ИКАО/МСА целевой курс на тему аэропортовых сборов, представляющий собой единственный отраслевой курс, на котором излагаются основы политики ИКАО в области аэропортовых сборов и проводится практическое обучение на тему установления сборов с пользователей. Данный курс разработан в целях удовлетворения растущей потребности отрасли в справедливых и обоснованных аэропортовых сборах, и 287 авиационных специалистов из 91 страны прошли обучение на 16 учебных курсах, проведенных до настоящего времени. В целях повышения информированности и знаний о политике ИКАО в области сборов и обеспечения широкого соблюдения ее положений ИКАО будет продолжать продвигать свою политику, в частности за счет проведения учебных курсов на тему сборов с пользователей.

3. ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ ДЕЛ

3.1 В соответствии с рекомендацией, принятой CEANS и одобренной Советом ИКАО, государствам предлагается включать в национальные законодательства, нормативные положения или правила, а также в соглашения о воздушном сообщении следующие четыре основных принципа взимания сборов: а) отсутствие дискриминации; б) стоимостная основа; в) прозрачность и г) консультации с пользователями, в целях обеспечения соблюдения эксплуатантами аэропорта и поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО) установленных требований. Кроме этого, Секретариату было также предложено собирать информацию от государств о выполнении политики в области аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, как определено в документе Дос 9082. Эта информация будет опубликована в виде дополнения к документу Дос 9082 в 2013 году.

3.2 В ходе двух исследований, проведенных Секретариатом, были получены данные от 79 Договаривающихся государств ИКАО, на долю которых в совокупности приходится 86 % воздушных перевозок, выражаемых в количестве вылетов воздушных судов авиакомпаний, выполняющих регулярные коммерческие рейсы.

3.3 Основные результаты исследований представлены ниже:

- а) приблизительно 60 % опрошенных государств ввели экономический надзор применительно к аэропортам (61 %) и ПАНО (59 %);

- b) политика ИКАО в области сборов, описанная в документе Doc 9082, выполняется в том же объеме, т. е. примерно 59 % государств придерживаются политики применительно к аэропортам и 63 % – применительно к ПАНО;
- c) 58 % государств проводят консультации с пользователями на уровне ПАНО, но только 48 % государств проводят такие консультации на уровне аэропортов;
- d) приблизительно 50 % государств включили четыре основных принципа сборов, предусматривающих отсутствие дискриминации, стоимостную основу, прозрачность и консультации с пользователями в национальное законодательство, нормативные положения или правила (49 % применительно к аэропортам и 50 % применительно к ПАНО), и меньшее количество государств включило основные принципы взимания сборов в соглашения о воздушном сообщении (45 % для аэропортов и 48 % для ПАНО);
- e) рекомендации в отношении экономических показателей характеризуются наименьшим уровнем выполнения среди основных рекомендаций CEANS: только 47 % опрошенных государств обеспечивают разработку и внедрение своими аэропортами систем управления эффективностью, и менее 45 % опрошенных государств осуществляют такую работу применительно к своим ПАНО.

3.4 Зоны охвата исследований по регионам и глобальные результаты выполнения государствами основных рекомендаций CEANS представлены в добавлении В.

4. ВЫВОДЫ

4.1 В свете вышеуказанного можно сделать следующие выводы:

Как подтверждается ответами на исследования ИКАО, рекомендации CEANS 2008 выполняются в большинстве государств, ответивших на вопросы исследования, но необходимо повысить уровень выполнения некоторых конкретных рекомендаций.

5. РЕКОМЕНДАЦИИ

5.1 Конференции предлагается рассмотреть следующие рекомендации:

- a) Государствам следует продолжать выполнять рекомендации, принятые CEANS, в зависимости от того, что применимо в условиях страны. В частности:
 - i) государствам следует повысить уровень выполнения рекомендации 2 в отношении экономической эффективности работы на уровне аэропортов и ПАНО; и рекомендации 3, касающейся консультаций с пользователями;
 - ii) государствам следует обеспечить, чтобы аэропорты и ПАНО соблюдали требования политики ИКАО в отношении сборов, изложенной в документе Doc 9082, признавая при этом, что данная политика способствует эффективной и рентабельной деятельности аэропортов и служб аэронавигационного обслуживания, а также обеспечивает надежные взаимоотношения с пользователями, в частности в отношении требований к

транспарентности и справедливому отношению к различным категориям пользователей;

- iii) государствам следует продолжать включать четыре основных принципа взимания сборов, предусматривающих отсутствие дискриминации, стоимостную основу, прозрачность и консультации с пользователями, в национальные законодательства, нормативные положения или правила, а также в будущие соглашения о воздушном сообщении, с тем чтобы обеспечить соблюдение эксплуатантами аэропортов и поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО) установленных требований;
 - b) ИКАО следует продолжать собирать информацию от государств о ходе выполнения политики в области аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, установленных в документе *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Дос 9082);
 - c) ИКАО следует публиковать и регулярно обновлять данную информацию в виде дополнения к документу Дос 9082;
 - d) ИКАО следует в сотрудничестве с отраслью принимать все необходимые меры для обеспечения высокого уровня информированности и знаний о своей политике в области сборов;
 - e) ИКАО следует разработать положения, основанные на рекомендациях CEANS, для включения в качестве возможного альтернативного нормативного требования в типовые соглашения о воздушном сообщении (TASA).
-

ДОБАВЛЕНИЕ А

ВОПРОСНИК О ВЫПОЛНЕНИИ ГОСУДАРСТВАМИ ОСНОВНЫХ РЕКОМЕНДАЦИЙ, ПРИНЯТЫХ КОНФЕРЕНЦИЕЙ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ (СЕАNS)

(Распространен в рамках письма государствам SD 38/4-12/29 от 13 апреля 2012 года)

(Просьба заполнить и отправить настоящий вопросник в Штаб-квартиру ИКАО
не позднее **25 мая 2012 года**)

Примечание. Вопросник следует заполнять в том случае, если он не был заполнен в ответ на письмо государствам SD 38/4-10/38 или если произошли какие-либо изменения. В ином случае просьба заполнить и представить этот вопросник до **25 мая 2012 года**, желательно по электронной почте (eap@icao.int), факсу (+1-514-954-6744) или по почте.

Государство: _____

РЕКОМЕНДАЦИЯ СЕАNS 1. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ НАДЗОР

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) Государствам следует помнить, что экономический надзор является обязанностью государств и что он осуществляется, в частности, в целях предотвращения риска злоупотребления доминирующим положением со стороны поставщика обслуживания, недопущения дискриминации и обеспечения транспарентности при применении сборов, обеспечения пропускной способности, позволяющей удовлетворять нынешние и будущие потребности, и защиты интересов пассажиров и других конечных пользователей с должным учетом стремления автономных/частных организаций к получению оптимального эффекта от коммерциализации или приватизации. Для содействия достижению этих целей в соответствии с принятой формой экономического надзора государствам следует обеспечивать, чтобы их поставщики обслуживания проводили консультации с пользователями и разрабатывали и внедряли соответствующие системы управления эффективностью.
- b) Государствам следует выбирать подходящую форму экономического надзора в соответствии со своими конкретными условиями, осуществляя минимальное регулятивное вмешательство по мере необходимости. При определении подходящей формы экономического надзора следует учитывать степень конкуренции, затраты и выгоды, связанные с альтернативными формами надзора, а также правовые, институциональные и управленческие рамки.
- c) Государствам следует рассматривать вопрос о принятии регионального подхода к экономическому надзору в тех случаях, когда отдельные государства не способны адекватно выполнять функции экономического надзора.

- 1.1 Экономический надзор уже осуществлялся до Конференции CEANS:
- 1.1.1 В отношении аэропорта(ов) Да Нет
- 1.1.2 В отношении поставщика аэронавигационного обслуживания (ПАНО) Да Нет
- 1.2 Экономический надзор внедрен в соответствии с рекомендациями CEANS:
- 1.2.1 В отношении аэропорта(ов) Да Нет
- 1.2.2 В отношении ПАНО Да Нет
- 1.3 Экономический надзор планируется ввести:
- 1.3.1 В отношении аэропорта(ов) Да Нет
- 1.3.2 В отношении ПАНО Да Нет
- 1.4 **Замечания:**

РЕКОМЕНДАЦИЯ CEANS 2. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ И МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОТЧЕТНОСТИ

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) Поскольку управление эффективностью работы является важным управленческим инструментом для поставщиков обслуживания, регулирующих органов и пользователей, государствам в рамках своих обязанностей в отношении экономического надзора следует принимать меры к тому, чтобы их поставщики обслуживания разрабатывали и внедряли соответствующие системы управления эффективностью.
- b) Государствам следует обеспечивать, чтобы их поставщики обслуживания устанавливали задачи в сфере эффективности в целях постоянного повышения эффективности как минимум в четырех ООИЭ, а именно в области безопасности полетов, качества обслуживания, производительности и рентабельности, и представляли отчеты по крайней мере в отношении одного соответствующего показателя эффективности по каждой ООИЭ. Государства могут выбрать дополнительные ООИЭ в соответствии с их целями и конкретными условиями.

- 2.1 Управление эффективностью работы уже осуществлялось до CEANS:
- 2.1.1 В отношении аэропорта(ов) Да Нет
- 2.1.2 В отношении ПАНО Да Нет
- 2.2 Управление эффективностью работы внедрено в соответствии с рекомендациями CEANS:
- 2.2.1 В отношении аэропорта(ов) Да Нет
- 2.2.2 В отношении ПАНО Да Нет
- 2.3 Управление эффективностью работы планируется внедрить:
- 2.3.1 В отношении аэропорта(ов) Да Нет
- 2.3.2 В отношении ПАНО Да Нет

2.4 **Замечания:**

РЕКОМЕНДАЦИЯ CEANS 3. КОНСУЛЬТАЦИИ С ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМИ

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) в тех случаях, когда механизмы сотрудничества между поставщиками и пользователями еще отсутствуют, государствам в рамках своих обязанностей в отношении экономического надзора следует обеспечивать налаживание их аэропортами и органами аэронавигационного обслуживания четко определенного процесса регулярных консультаций со всеми пользователями;
- b) государствам следует обеспечивать, чтобы в рамках процесса консультаций с пользователями проводились консультации относительно уровня и структуры сборов, а также относительно увеличения пропускной способности и инвестиций; чтобы отзывы пользователей, полученные в ходе консультаций, как можно больше учитывались при принятии решения относительно любого предложения; чтобы конфиденциальность деликатной для рынка информации была должным образом защищена и чтобы соответствующие итоговые документы содержали должное обоснование решения.

- 3.1 Процесс проведения консультаций был уже задействован до CEANS:
- 3.3.1 В отношении аэропорта(ов) Да Нет
- 3.3.2 В отношении ПАНО Да Нет

3.2 Процесс проведения консультаций внедрен в соответствии с рекомендациями CEANS:

3.2.1 В отношении аэропорта(ов)

Да Нет

3.2.2 В отношении ПАНО

Да Нет

3.3 Процесс проведения консультаций планируется внедрить:

3.3.1 В отношении аэропорта(ов)

Да Нет

3.3.2 В отношении ПАНО

Да Нет

3.4 **Замечания:**

РЕКОМЕНДАЦИЯ CEANS 15. РЕАЛИЗАЦИЯ ПОЛИТИКИ ИКАО В ОТНОШЕНИИ СБОРОВ

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) государствам следует признать, что соблюдение политики ИКАО в отношении сборов, принципы которой заложены в статье 15 *Конвенции о международной гражданской авиации*, способствует эффективному и рентабельному предоставлению и функционированию аэропортового и аэронавигационного обслуживания, а также хорошим взаимоотношениям с пользователями, в частности с точки зрения прозрачности и справедливого обращения с различными категориями пользователей;
- b) государствам следует обеспечить соблюдение их аэропортами и ПАНО политики ИКАО в отношении сборов;
- c) ИКАО следует принять все необходимые меры по обеспечению широкой осведомленности и информированности о ее политике в отношении сборов во взаимодействии с отраслью;
- d) ИКАО следует рекомендовать государствам принять принципы документа Doc 9082, касающиеся недискриминации, связи с расходами, прозрачности и консультаций с пользователями, в качестве национального законодательства, правил или политики в целях обеспечения их соблюдения аэропортами и ПАНО;
- e) ИКАО следует рекомендовать государствам включать принципы документа Doc 9082, касающиеся недискриминации, связи с расходами, прозрачности и консультаций с пользователями, в свои будущие соглашения о воздушном сообщении в целях обеспечения их соблюдения аэропортами и ПАНО.

- 15.1 Политика ИКАО в области сборов применялась до CEANS:
- 15.1.1 В отношении аэропорта(ов) Да Нет
- 15.1.2 В отношении ПАНО Да Нет
- 15.2 Политика ИКАО в области сборов внедрена в соответствии с рекомендациями CEANS:
- 15.2.1 В отношении аэропорта(ов) Да Нет
- 15.2.2 В отношении ПАНО Да Нет
- 15.3 Политику ИКАО в области сборов планируется внедрить:
- 15.3.1 В отношении аэропорта(ов) Да Нет
- 15.3.2 В отношении ПАНО Да Нет
- 15.4 Четыре основных принципа, изложенных в документе Doc 9082, уже были включены в национальное законодательство, правила или политику до CEANS:
- 15.4.1 В отношении аэропорта(ов) Да Нет
- 15.4.2 В отношении ПАНО Да Нет
- 15.5 Четыре основных принципа, изложенных в документе Doc 9082, включены в национальное законодательство, правила или политику в соответствии с рекомендациями CEANS:
- 15.5.1 В отношении аэропорта(ов) Да Нет
- 15.5.2 В отношении ПАНО Да Нет
- 15.6 Четыре основных принципа, изложенных в документе Doc 9082, планируется включить в национальное законодательство, правила или политику:
- 15.6.1 В отношении аэропорта(ов) Да Нет
- 15.6.2 В отношении ПАНО Да Нет
- 15.7 Четыре основных принципа, изложенных в документе Doc 9082, уже были включены в одно или несколько соглашений о воздушном сообщении до CEANS:
- 15.7.1 В отношении аэропорта(ов) Да Нет
- 15.7.2 В отношении ПАНО Да Нет

15.8 Четыре основных принципа, изложенных в документе Doc 9082, включены в одно или несколько соглашений о воздушном сообщении в соответствии с рекомендациями CEANS:

15.8.1 В отношении аэропорта(ов)

Да Нет

15.8.2 В отношении ПАНО

Да Нет

15.9 Четыре основных принципа, изложенных в документе Doc 9082, планируется включить в одно или несколько соглашений о воздушном сообщении:

15.9.1 В отношении аэропорта(ов)

Да Нет

15.9.2 В отношении ПАНО

Да Нет

15.10 **Замечания:**

ДОБАВЛЕНИЕ В

ВЫПОЛНЕНИЕ РЕКОМЕНДАЦИЙ, ПРИНЯТЫХ КОНФЕРЕНЦИЕЙ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ (CEANS)

1. ЗОНА ОХВАТА ИССЛЕДОВАНИЯ

1.1 Данное дополнение содержит результаты исследований о ходе выполнения государствами основных рекомендаций Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS – 2008). Он основан на ответах, полученных от 79 Договаривающихся государств ИКАО.

12 Охват регионов на очень высоком уровне. По четырем регионам: Азия–Тихий океан, Европа, Северная Америка, Центральная Америка и Карибский регион (НАСС) и Северная Америка (SAM) на долю государств-респондентов приходится более 80 % общего объема вылетов воздушных судов, выполняющих регулярные коммерческие рейсы из этих регионов. На долю респондентов из числа африканских государств приходится в общей сложности порядка двух третей вылетов воздушных судов в Африке. Тем не менее следует отметить, что проблематичным остается охват региона Ближнего Востока, где на долю двух государств-респондентов приходится всего лишь 9 % вылетов воздушных судов в этом регионе (см. таблицу 1).

Таблица 1. Зона охвата исследования CEANS по состоянию на 1 ноября 2012 года

Регион	Кол-во государств (всего)	Кол-во государств-респондентов	% от кол-ва государств-респондентов	% от кол-ва вылетов ВС ⁽¹⁾
Африка	54	16	30	63
Азия и Тихий океан	45	18	40	81
Европа	45	30	67	91
Ближний Восток	13	2	15	9
Северная Америка, Центральная Америка и Карибский регион (НАСС)	21	6	29	93
Южная Америка (SAM)	13	7	54	81
В мире	191	79	41	86

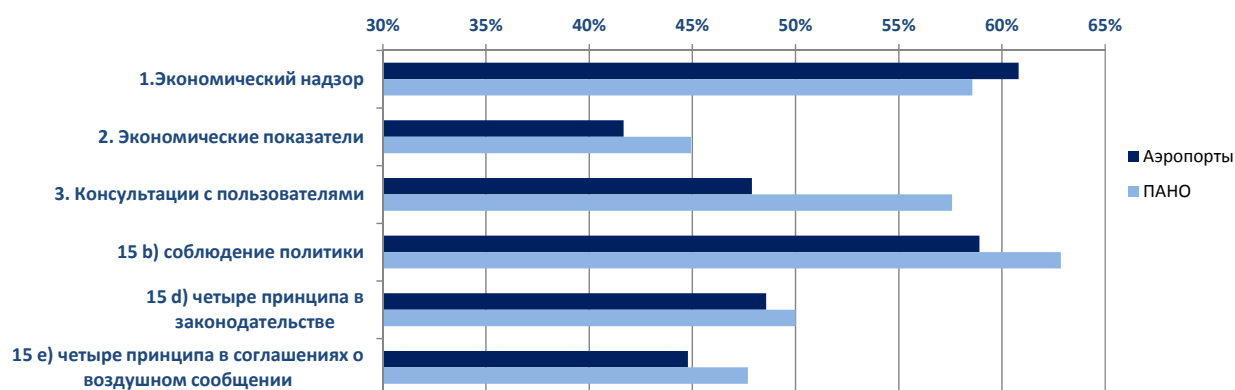
⁽¹⁾ Только регулярные перевозки.

2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПО МИРУ

2.1 Результаты выполнения рекомендаций CEANS опрошенными государствами на мировом уровне приведены в таблице 2.

Таблица 2. Выполнение рекомендаций CEANS

В мире



3. РЕЗУЛЬТАТЫ ПО РЕГИОНАМ

3.1 В таблицах 3–7 собраны результаты выполнения рекомендаций CEANS государствами-респондентами в каждом регионе, за исключением Ближнего Востока, где очень низкое число государств-респондентов не позволяет представить значимые данные.

Таблица 3. Выполнение рекомендаций CEANS

Африка

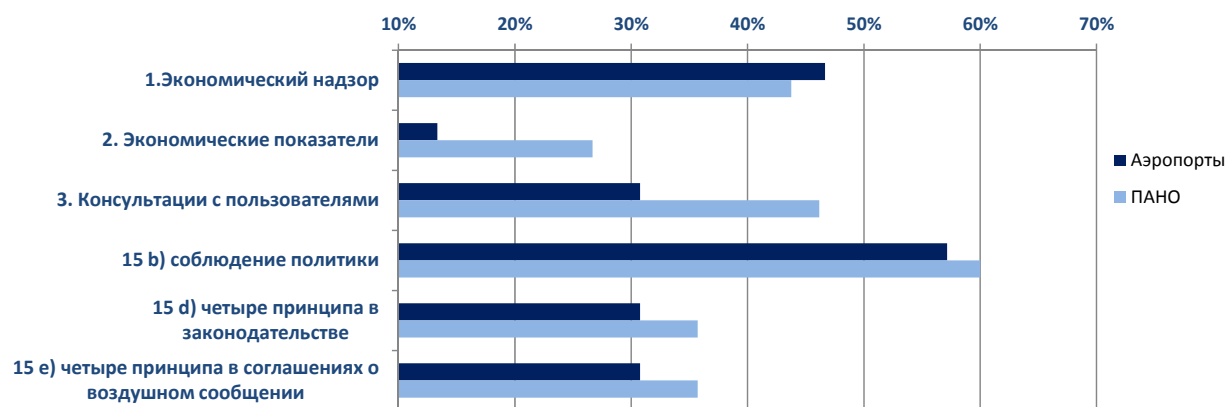


Таблица 4. Выполнение рекомендаций CEANS

Азия - Тихий океан

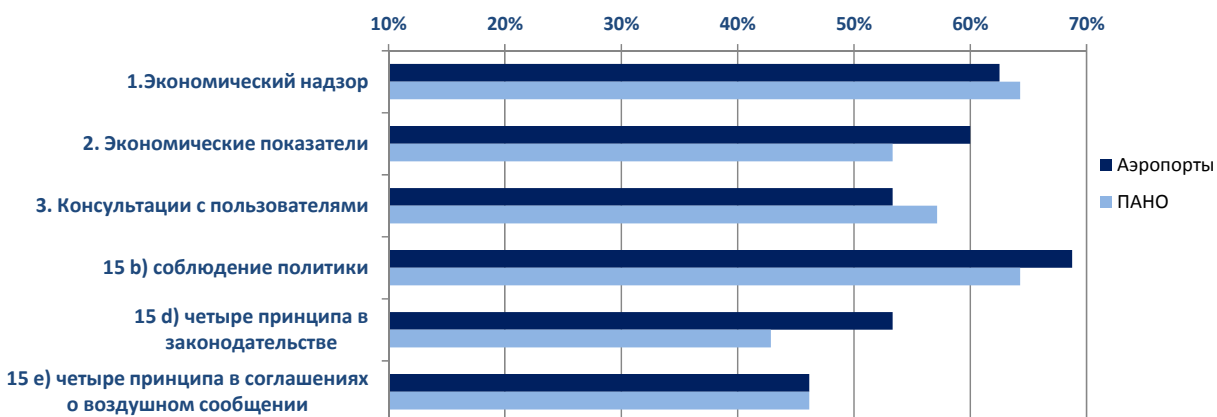


Таблица 5. Выполнение рекомендаций CEANS

Европа

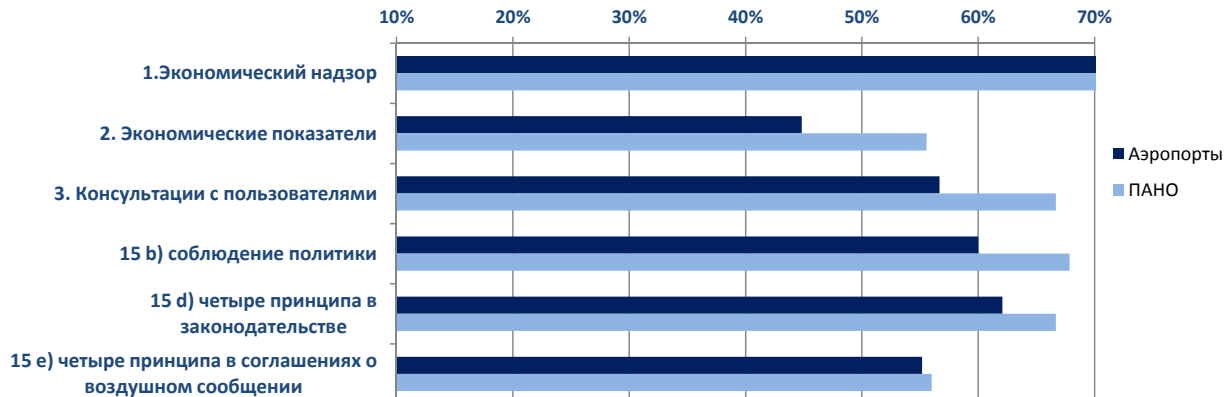


Таблица 6. Выполнение рекомендаций CEANS

NACC

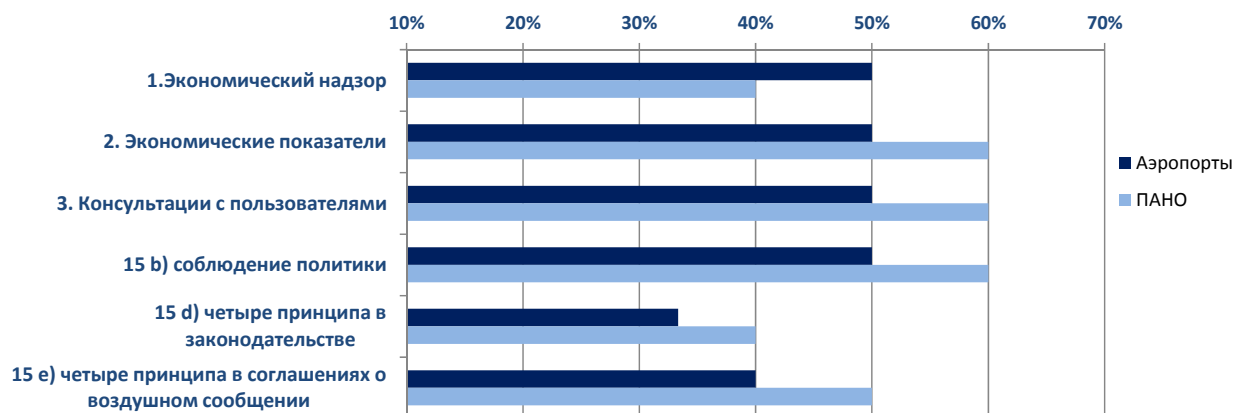
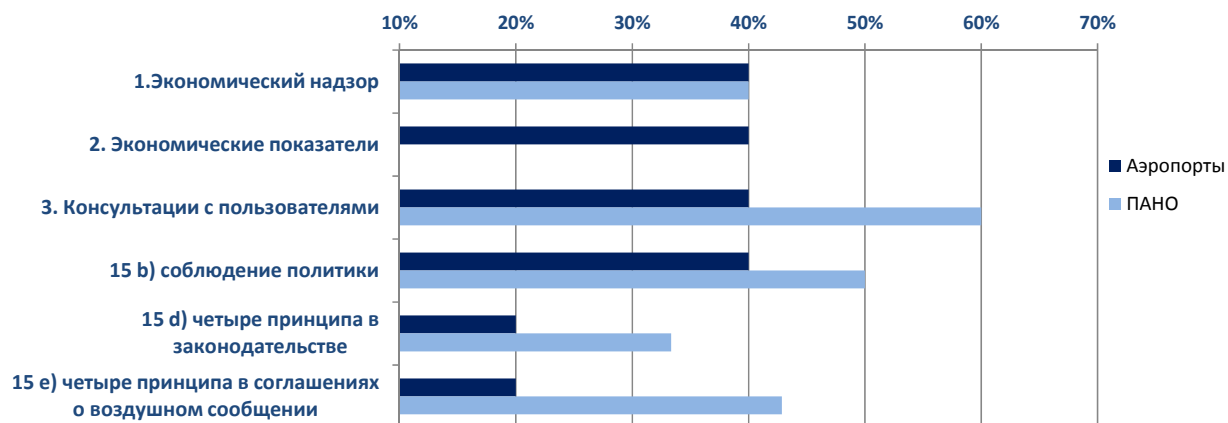


Таблица 7. Выполнение рекомендаций CEANS

SAM



— КОНЕЦ —