

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ
И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

Монреаль, 15–20 сентября 2008 года

- Пункт 3 повестки дня.** Конкретные проблемы экономики аэронавигационного обслуживания и управления им
- Пункт 3.4 повестки дня.** Экономические и организационные аспекты, связанные с реализацией глобальной концепции организации воздушного движения (ОрВД)

**УПРАВЛЕНИЕ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ
И СЛЕДСТВИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ПРИНЦИПАМИ ВЗИМАНИЯ СБОРОВ**(Представлено CANSO²)**АННОТАЦИЯ**

Симпозиум ИКАО по запуску Информационного пространства центральной сети, прошедший 2–4 июня 2008 г., постановил приступить к решению институциональных и законодательных вопросов, выделенных во время Всемирного Конгресса по управлению аэронавигационной информацией 2007 г., которые сдерживают переход от продукто-центрированного аэронавигационного информационного обслуживания (АИО) к информационно-центрированному управлению аэронавигационной информацией (УАИ). Симпозиум определил вопросы окупаемости, ответственности, авторских прав и прав собственности как важнейшие и рассмотрел Конференцию по экономическим аспектам аэропортового и аэронавигационного обслуживания (CEANS) в качестве возможности для решения вопросов, связанных с окупаемостью. Вновь учрежденная исследовательская группа по вопросам аэронавигационного обслуживания и управления аэронавигационной информацией (АИО-УАИИГ), целью которой является развитие глобальной стратегии/маршрутной карты, стандартов и рекомендованных действий (СИРД), необходимых для поддержки внедрения управления аэронавигационной информацией (УАИ), также потребует руководства в отношении принципов, связанных с взиманием сборов. Целью данного документа является информирование CEANS о проблемах, связанных с переходом от аэронавигационного обслуживания к управлению аэронавигационной информацией; конференции предлагается поддержать нижеследующие выводы и рекомендовать ANSEP обеспечить руководство вновь организованной АИО-УАИИГ.

Решение Конференции — в параграфе 4.

¹ Перевод выполнен в CANSO.² ПОЛНОПРАВНЫМИ ЧЛЕНАМИ ЯВЛЯЮТСЯ: Аена, Испания | AEROTHAI, Таиланд | Управление аэропортов Индии | Airservices, Австралия | Airways, Новая Зеландия | ANS, Чешская Республика | ATNS, Южная Африка | ATSA, Болгария | Austro Control, Австрия | Avinor, Норвегия | AZANS, Азербайджан | Belgocontrol, Бельгия | CAAS, Сингапур | DFS, Германия | DHMI, Турция | DSN, Франция | EANS, Эстония | ENAV SpA, Италия | Федеральное авиационное управление, США | Finavia, Финляндия | GACA, Саудовская Аравия | Управление гражданской авиации Греции | HungaroControl | Ирландская авиационная служба | ISAVIA, Исландия | Kazaeronavigatsia, Казахстан | LFV, Швеция | LGS, Латвия | LPS, Словацкая Республика | LVNL, Нидерланды | MATS, Мальта | NAMA | NANSC, Египет | NATS, Великобритания | NAV CANADA | NAV, Португалия | Naviair, Дания | OACA, Тунис | Oro Navigacija, Литва | PANS, Польша | ROMATSA, Румыния | Sakaeronavigatsia Ltd, Грузия | Serco | skyguide, Швейцария | Slovenia Control | SMATSA, Сербия | Государственная корпорация по ОрВД, Россия | UkSATSE, Украина.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Глобальная система ATM становится все более и более зависима от информации, это создает необходимость доступа к всеобъемлющей аэронавигационной информации гораздо более высококачественной и своевременной, чем та, которая доступна сегодня. Задачей управления аэронавигационной информацией (УАИ) является применение общей рамочной программы по обмену и управлению аэронавигационной информацией/данными¹, отвечающей всем текущим и будущим потребностям ATS и управления полетами. Управление и совместное использование информации на общесистемном уровне позволит принимать совместные решения, направленные на достижение наилучших финансовых и практических результатов. Управление аэронавигационной информацией должно стать ключевым фактором разработки будущей глобальной системы ATM.

1.2 Переход к управлению аэронавигационной информацией повлечет за собой возникновение новых источников и разновидностей информации/данных, коммодитизация аэронавигационной информации/данных повлияет на принципы взимания сборов. Определенная информация/данные будут предоставляться на основе обязательств государства, в то время как другого рода информация/данные будут предоставляться на коммерчески оправданной основе в условиях конкуренции. Нормативные положения должны быть достаточно гибкими, чтобы допускать нововведения и развитие АИО, позволяющими создание новых бизнес моделей и продуктов с дополнительной стоимостью для вывода на рынок и одновременно обеспечивающими качество и своевременность предоставления информации/данных для конечного пользователя.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

Роли и обязанности

2.1 Задача аэронавигационного информационного обслуживания (АИО) состоит в обеспечении потока информации/данных, необходимой для безопасной, регулярной и эффективной международной воздушной навигации. В Приложении 15 в настоящее время установлено, что каждый штат обеспечивает АИО независимо от того, осуществляется оно штатом самостоятельно, как совместное обслуживание на основе соглашения с другими штатами, или же агентством на основе переданных полномочий. На штате лежит ответственность за обеспечение правильности, качества и своевременности предоставляемой аэронавигационной информации/данных. Поскольку АИО включает получение, разработку, упорядочивание или сбор, преобразование, форматирование, публикацию, хранение и распространение аэронавигационной информации/данных, штат должен обеспечивать систему качества на каждом этапе цепочки аэронавигационных данных и обеспечивать уверенность пользователей в том, что предоставленная аэронавигационная информация/данные отвечает государственным требованиям, предъявляемым к качеству информации, ее прослеживаемости и периоду пригодности. С переходом к УАИ эти основные обязанности штата не изменятся.

2.2 Приложение 15 в настоящее время предписывает то, что аэронавигационная информация должна публиковаться как единый пакет аэронавигационной информации (ЕПАИ), содержащий издание аэронавигационной информации (ИАИ), включая поправки и дополнения к ней, NOTAM, предполетный информационный бюллетень (ПИБ) и циркуляр аэронавигационной информации (ЦАИ). Продукт АИО определяется в Приложении 15 как любая аэронавигационная информация в виде элементов ЕПАИ (кроме NOTAM и ПИБ), включая аэронавигационные карты, или в виде соответствующих электронных носителей.

2.3 В соответствии с Приложением 15 по требованию АИО копия любого элемента ЕПАИ должна быть доступна в бумажном или электронном варианте либо в обоих и предоставлена состоящему в соглашении с ИКАО штату безвозмездно. Подобный взаимобмен должен оговариваться двусторонним соглашением. Получение аэронавигационной информации/данных, включая элементы ЕПАИ, штатами, не состоящими в соглашении с ИКАО, или третьими лицами должно регулироваться отдельным соглашением со штатом, выдающим такую информацию.

2.4 При переходе к УАИ аэронавигационная информация и все текущие компоненты ЕПАИ должны быть преобразованы в цифровой вид. Следовательно, возникнет необходимость заново определить, какая аэронавигационная информация должна в будущем входить в ЕПАИ; данная задача относится к компетенции вновь созданной АИО-УАИИГ. Любой продукт или услуга АИО, не входящая в состав будущего ЕПАИ, должна рассматриваться как продукт или услуга с добавленной стоимостью, которые могут быть предложены на коммерческой основе.

Авторские права и права на интеллектуальную собственность

2.5 Текущее руководство ИКАО устанавливает, что штаты могут заявлять авторские права на продукты АИО в соответствии со своими федеральными законами, для того чтобы защитить вложенные средства, а также обеспечить лучший контроль за их использованием. Авторское право дает владельцу исключительное право на производство, воспроизводство любым материальным способом и публикацию работы. В той части, где продукт АИО охраняется авторским правом, он может предоставляться третьим лицам только при условии, что третье лицо осведомлено о защите этого продукта авторским правом. Несанкционированное воспроизведение третьей стороной будет рассматриваться как нарушение авторского права. Открытым остается вопрос, должен ли распространяться закон об авторском праве на аэронавигационную информацию.

Принципы взимания сборов

2.6 Приложение 15 рекомендует возмещение издержек, возникших при предоставлении АИО. Накладные расходы при сборе и формировании аэронавигационной информации/данных должны быть включены в базовую стоимость аэропортовых и аэронавигационных сборов соответствующим образом, согласно принципам, изложенным в *Политике ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Дос 9082). Данное положение не изменяется при переходе к УАИ.

2.7 В Приложении 15 далее указывается, что в случае когда стоимость сбора и формирования аэронавигационной информации или данных возмещается посредством аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, сбор с индивидуального клиента за предоставление компонента ЕПАИ в бумажном или электронной форме может рассчитываться из стоимости распечатки или производства электронным носителем, а также из стоимости рассылки.

2.8 Продукты или услуги с добавленной стоимостью, созданные поставщиком АИО и предоставляемые на коммерческой основе, могут оцениваться как любой другой коммерческий продукт или услуга.

2.9 Поставщик аэронавигационных услуг (ANSP), предоставляющий АИО, должен иметь возможность вступить в коммерческое соглашение с третьими лицами, желающими использовать аэронавигационную информацию или данные в коммерческих целях. Полученные

доходы могут использоваться для снижения базовой стоимости сборов за аэронавигационное обслуживание.

Ответственность

2.10 Потенциальная ответственность, связанная с неточной или неполной аэронавигационной информацией, лежит на источнике, ответственном за предоставление АИО. Однако поставщики информации/данных, составители и распространители могут нести частичную ответственность, связанную с убытками, возникшими из-за неточной или неполной информации. Стороны, оперирующие информацией/данными, несут ответственность за действия, связанные с этой информацией.

2.11 Поставщик аэронавигационных услуг, предоставляющий АИО, должен быть уполномочен справедливо распределять потенциальную ответственность при предоставлении информации/данных АИО третьим лицам. Такая потенциальная ответственность может также оговариваться в лицензионном соглашении, заключенном на коммерческой основе и устанавливающим необходимые ограничения и гарантии защиты от убытков. Штаты посредством ИКАО устанавливают стандарты и рекомендованные действия (СИРД), призванные защищать интересы всех заинтересованных сторон и содействовать единообразию практики во всех штатах.

3. **ВЫВОДЫ**

3.1 Переход к управлению аэронавигационной информацией повлечет за собой возникновение новых источников и разновидностей аэронавигационной информации/данных (в особенности необработанных цифровых данных); коммодитизация аэронавигационной информации/данных повлияет на принципы взимания сборов. Основные роли и ответственные лица в вопросах обеспечения АИО, как установлено в Приложении 15, изменению не подлежат. Однако СИРД и инструктивная документация, связанные с предоставлением АИО, должны быть достаточно гибкими, чтобы сделать возможным создание новых бизнес-моделей и нововведений, а также предложение продуктов с добавленной стоимостью; наряду с этим документация должна гарантировать неизменность уровня качества и своевременность предоставляемой информации/данных.

- a) ИКАО должна рассматривать любой продукт АИО, входящий в состав текущего или будущего ЕПАИ, в качестве объекта, на который распространяются принципы взимания сборов, изложенные в *Политике ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Дос 9082). Любой другой продукт или услуга АИО рассматривается как продукт или услуга с добавленной стоимостью, которые могут предоставляться АИО на коммерческой основе. Штаты посредством ИКАО и при участии заинтересованных сторон, таких как пользователи воздушного пространства и поставщики аэронавигационных услуг, определяют будущий эквивалент ЕПАИ.
- b) Штаты должны иметь в виду, что в случае предоставления поставщиком аэронавигационных услуг АИО потенциальная ответственность при возникновении убытков, связанных с неточной или неполной информацией, может лежать на поставщике аэронавигационных услуг, а также что в этом случае он имеет право ограничивать свою ответственность и получать возмещение убытков, возникших в связи с действиями третьих лиц.

- с) Поставщик аэронавигационных услуг, предоставляющий АИО, должен иметь возможность взимать сборы с третьих лиц, которые намерены использовать аэронавигационную информацию в коммерческих целях; данное условие может быть оговорено в лицензионном соглашении, заключенном на коммерческой основе. Полученные доходы могут использоваться для уменьшения базовой стоимости сборов за аэронавигационное обслуживание.

4. РЕШЕНИЕ КОНФЕРЕНЦИИ

4.1 Конференции предлагается:

- а) одобрить заключения, приведенные в параграфе 3.1;
- б) рекомендовать ANSEP предоставить вновь созданному АИО-УАИИГ руководство по принципам взимания сборов, которые содержатся в *Политике ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Дос 9082), т.к. они имеют отношение к предоставлению аэронавигационной информации/данных.

— КОНЕЦ —

¹ Поскольку характер и разновидности информации/данных, требуемых для будущей системы АТМ, расширяются и выходят за рамки текущего аэронавигационного обслуживания, необходимо прояснение и соглашение по единому, универсальному определению терминов "данные", "информация" и "продукт". Приложение 15 — Аэронавигационное информационное обслуживание — в настоящее время не дает определения и не делает разграничения понятий «данные» и «информация» (терминология ИКАО использует понятие "информация/данные"), однако такое определение неизбежно повлияет на будущие бизнес-модели и договорные соглашения в процессе перехода к информационно-центрированному управлению аэронавигационной информацией. Государство Соединенных Штатов через ИКАО и с помощью заинтересованных лиц, таких как пользователи воздушного пространства и ANSPs, должно дать такое определение этим терминам, благодаря которому разграничение и различные последствия использования каждого термина будут понятны в контексте управления аэронавигационной информацией.