



CEANS-WP/79  
17/9/08

## **КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

**Монреаль, 15–20 сентября 2008 года**

### **ПРОЕКТ ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 2.4 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

**Пункт 2 повестки дня. Конкретные проблемы экономики аэропортов и управления ими**  
**Пункт 2.4 повестки дня. Аспекты недискриминации**

*Примечание. Рассмотрение данного пункта было подразделено на две части:  
1) Дифференциальные сборы и 2) Доступ к аэропортовой инфраструктуре.*

## **ЧАСТЬ I. ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНЫЕ СБОРЫ**

### **2.4.1 Документация**

**Секретариат** (WP/10) рассмотрел положительное и негативное воздействие дифференциальных сборов и способы защиты пользователей от негативного воздействия. Хотя дифференциальные сборы могут давать такие экономические выгоды, как эффективное использование ресурсов, по своей природе они способны нарушать конкуренцию как между аэропортами, так и между пользователями, с различной степенью общего конечного воздействия в зависимости от ряда факторов. В документе сделан вывод о том, что государствам следует оценивать такое воздействие в каждом отдельном случае и следить за тем, чтобы дифференциальные сборы отвечали принципам недискриминации, отсутствия перекрестного субсидирования, транспарентности и ограничения по времени. Для того чтобы четко отразить эти принципы, в соответствующий текст документа Дос 9082 предложено внести изменение.

**ЮНВТО** (WP/22) выразила озабоченность в связи с предложением Секретариата ИКАО (WP/10), касающимся изменения документа Дос 9082 с целью включения требований к ограничению по времени в отношении начальной помощи. Следует обеспечить четкое разграничение между пользователями и маршрутами, в частности, в отношении преференциальных сборов, характерных для жизненно важных воздушных перевозок и в особенности для наименее развитых стран (так называемые маршруты для жизненно важных перевозок и развития туризма). Такое разграничение может быть соответствующим образом дополнительно включено в документ Дос 9082.

**Мали** (WP/42, информационный документ) представила некоторую информацию по данному пункту (см. п. 2.1.1).

### **2.4.2 Обсуждение**

2.4.2.1 При рассмотрении проектов выводов и поправок к соответствующим частям документа Дос 9082, предложенных в документе WP/10, было выражено общее согласие с тем, что политика ИКАО должна ограничиваться описанием основных принципов защиты пользователей от потенциального негативного влияния дифференциальных сборов. Среди таких принципов, указанных в документе WP/10, а именно: недискриминация, транспарентность, отсутствие перекрестного субсидирования и ограничение по времени, Конференция поддержала два первых принципа, а в отношении двух последних были выражены разные мнения.

2.4.2.2 В отношении принципа недопущения перекрестного субсидирования была выражена серьезная обеспокоенность по поводу совместимости такого принципа с "модулированными" системами взимания сборов, такими как системы взимания сборов в пиковые/внепиковые периоды и системы ценообразования в условиях перегруженности. Секретариат пояснил, что рамки дифференциальных сборов, рассматриваемых в документе WP/10, ограничиваются преференциальными сборами, льготными дисконтами, скидками за объем и т. д. и не охватывают модулированное взимание сборов. Учитывая, что документ Дос 9082 уже отражает принцип недопущения перекрестного субсидирования, было разработано и согласовано Конференцией компромиссное решение с целью подчеркнуть тот факт, что моделированные системы взимания сборов не должны затрагиваться. В результате этого фраза "без ущерба для модулированных систем взимания сборов" будет включена в соответствующий текст документа Дос 9082.

2.4.2.3 Было внесено предложение исключить принцип ограничения по времени из проекта вывода. Однако Конференция считала, что без введения ограничения по времени в отношении начальной помощи существует риск субсидирования и искажения рыночной конкуренции. Для уточнения цели были внесены некоторые предложения относительно фразы "привлечение и/или сохранение новых воздушных перевозок", а также в отношении конкретизации продолжительности начальной помощи. С учетом последствий различных предложенных изменений этой формулировки Конференция решила сохранить текст, касающийся ограничения по времени.

2.4.2.4 Конференция предложила Секретариату представить определения терминов "дифференциальные сборы" и "модулированные сборы".

### 2.4.3 Рекомендация

2.4.3.1 На основе представленной документации и проведенной дискуссии по вопросам дифференциальных сборов в рамках пункта 2.4 повестки дня Конференция приняла следующую рекомендацию:

#### **РЕКОМЕНДАЦИЯ 7. ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНЫЕ СБОРЫ**

##### **КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:**

- a) При выполнении своей функции экономического надзора государствам, при необходимости, следует оценивать на индивидуальной основе с учетом местных условий положительное и негативное воздействие конкретных форм дифференциальных сборов, применяемых аэропортами.
- b) Государствам следует обеспечивать, чтобы дифференциальные сборы предлагались на недискриминационной основе; чтобы они были транспарентны с точки зрения построения, целей и критериев взимания; чтобы без ущерба для модулированных систем взимания сборов расходы, связанные с дифференциальными сборами, не относились прямо или косвенно на счет других пользователей, не пользующихся ими; и чтобы в стремлении к привлечению и/или сохранению новых воздушных перевозок они предлагались только на временной основе.

- с) ИКАО следует изменить текст п. 23 документа Doc 9082, с тем чтобы отразить принципы транспарентности и ограничения продолжительности начальной помощи при применении дифференциальных сборов.

## ЧАСТЬ II. ДОСТУП К АЭРОПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ

### 2.4.4 Документация

**Секретариат** (WP/21) рассмотрел два вопроса, касающихся доступа к аэропортовой инфраструктуре, а именно: распределение "окон" и доступ международной авиации общего назначения и деловой авиации к аэропортам. В отношении распределения "окон" в документе упоминается, что в результате проведенного Секретариатом исследования и состоявшейся Пятой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/5, 2003) государствам уже предоставлена структура основных руководящих принципов и практические рекомендации. Что касается доступа к аэропортам авиации общего назначения и деловой авиации, то в материалах другого исследования Секретариата рекомендуется защищать интересы этой категории пользователей и обеспечивать их доступ к аэропортам. В целях выполнения рекомендаций последнего исследования на глобальном уровне в документе предложено изменение к документу Doc 9082.

**53 африканских государства** (WP/61) подчеркнули необходимость обеспечения справедливости и взаимности при осуществлении прав доступа к рынку, предоставляемым авиаперевозчикам, осуществляющим полеты в соответствии с соглашениями о воздушном сообщении. В документе указывалось на необходимость справедливого предоставления доступа к "окнам" авиаперевозчикам из развивающихся стран, выполняющим полеты в аэропорты развитых стран. В документе государствам настоятельно рекомендовалось соблюдать решения, принятые на Конференции ATConf/5, которая определила широкие рамки политики и практический инструктивный материал, а ИКАО предлагалось рассмотреть вопрос об актуальности запретов на полеты в ночное время в некоторых международных аэропортах.

### 2.4.5 Обсуждение

2.4.5.1 Признав особый характер международной авиации общего назначения и деловой авиации, Конференция поддержала предложение Секретариата подчеркнуть в документе Doc 9082 важное значение международной авиации общего назначения, в том числе деловой авиации, в том, что касается доступа к аэропортовой инфраструктуре. Согласившись подчеркнуть важность деловой авиации в соответствующем тексте документа Doc 9082, Конференция, тем не менее, не приняла предложение Секретариата включить фразу "должным образом выделенного ей" в части, касающейся стоимости необходимого оборудования, используемого авиацией общего назначения и деловой авиацией. Поскольку аэропортовые сборы взимаются за предоставляемое обслуживание, Конференция считала эту предлагаемую формулировку неясной и ограничительной. Конференция приняла выводы, сделанные в документе WP/21, внося в них некоторые изменения в целях уточнения.

2.4.5.1.1 В отношении документа WP/61 и выраженной озабоченности по поводу распределения "окон" и запретов на полеты в ночное время Конференция отметила, что, хотя эти проблемы ранее рассматривались на Конференции ATConf/5 в 2003 году, имеется решительная поддержка предложению о вынесении этого вопроса на рассмотрение Совета.

#### 2.4.6 Рекомендация

2.4.6.1 На основе представленной документации и проведенной дискуссии по вопросу доступа к аэропортовой инфраструктуре в рамках пункта 2.4 повестки дня Конференция приняла следующую рекомендацию:

### **РЕКОМЕНДАЦИЯ 8. ДОСТУП К АЭРОПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ**

#### **КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:**

Государствам следует должным образом учитывать результаты исследований ИКАО и ее инструктивный материал о распределении "окон", а также о доступе международной авиации общего назначения и деловой авиации к аэропортам.

ИКАО следует предпринять соответствующие действия по вопросам, касающимся распределения "окон" и запретов на полеты в ночное время.

ИКАО следует внести изменения в пп. 23 и 41 документа Doc 9082, чтобы сделать бóльший акцент на важности международной авиации общего назначения, в том числе деловой авиации.