



CEANS-WP/84
19/9/08

КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Монреаль, 15–20 сентября 2008 года

ПРОЕКТ ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 3.4 ПОВЕСТКИ ДНЯ

- 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)**

3.4.1 Документация

Секретариат (WP/16) рассмотрел экономические и организационные аспекты в контексте *Глобальной эксплуатационной концепции ОрВД ИКАО* (Doc 9854). В целях эффективной и рентабельной реализации данной концепции, в частности, в сфере финансирования инфраструктуры и в сфере создания "однородного" воздушного пространства, следует расширить международное сотрудничество и взаимодействие в рамках сообщества ОрВД. Чтобы подчеркнуть важность международного сотрудничества в документ Doc 9082 предложено внести изменения. Поскольку реализация данной концепции является постоянным процессом, ИКАО следует по-прежнему следить за развитием событий для определения необходимости в разработке дополнительных руководящих принципов и рекомендаций по данному вопросу в будущем.

Австралия (WP/45) признала роль государств и предоставляющих информацию третьих сторон в процессе перехода от служб аэронавигационной информации (САИ) к управлению аэронавигационной информацией (УАИ). В документе обсуждается ряд институциональных и экономических вопросов, связанных с данным переходом, включая степень ответственности государств, возмещение расходов и обязательства, авторские права и право собственности на информацию, которые должны быть рассмотрены на Исследовательской группе САИ–УАИ.

Панама (WP/72) изложила свой опыт либерализации воздушного транспорта, приватизации своего аэропорта и внедрения средств зональной навигации (RNAV). Сотрудничество с соседними государствами в определении общих целей может повысить эксплуатационную эффективность.

Франция от имени ЕС, ЕКГА и членов этих организаций (WP/54) представила информацию о подходе Европы по "тотальной системе", охватывающем все сборы в авиатранспортной инфраструктуре, которые соответствуют политике ИКАО и, по мере возможности, выходят за рамки этой политики в целях обеспечения транспарентности, справедливости, сопоставимости и предсказуемости. В документе предлагалось повысить значение региональных подходов к решению этих вопросов посредством разработки инструктивного материала.

Члены ЛАКГА (WP/51) обратились к ИКАО с просьбой изучить и объединить экономические и правовые аспекты региональных многонациональных организаций как средств реализации глобальной эксплуатационной концепции ОрВД. Региональные органы должны рекомендовать входящим в их состав государствам следовать инструктивным указаниям ИКАО, с тем чтобы

национальные положения согласовывались с глобальными инструктивными указаниями.

Члены Группы планирования систем в Северной Атлантике (NAT SPG) (WP/32) изложили проблемы, с которыми сталкивается Североатлантический регион в части обеспечения наличия и самодостаточности инфраструктуры аэронавигационного обслуживания, необходимой для обеспечения спутниковой связи. В документе содержится просьба к ИКАО изучить вопросы владения инфраструктурой аэронавигационного обслуживания и контроля над ней и разработать проект соглашения об уровне обслуживания для использования ANSP с целью обеспечения того, чтобы частные поставщики третьей стороны обеспечивали обслуживание в соответствии с признанными требованиями к безопасности полетов и эффективности.

КАНСО (WP/38) ознакомила Конференцию с вопросами, связанными с переходом от САИ к УАИ, и предложила предоставить Исследовательской группе САИ–УАИ инструктивные указания относительно принципов взимания сборов, содержащихся в документе Doc 9082, поскольку они имеют отношение к предоставлению аэронавигационной информации.

Мали (WP/43, информационный документ) представила некоторую информацию по данному вопросу (см. п. 3.1.1).

Европейская комиссия (WP/56, информационный документ) представила информацию о главных темах содержания второго сборника документов "Единое европейское небо" (SES II), который основан на четырех взаимосвязанных основных элементах: эффективность и самодостаточность, технология, безопасность полетов и аэропорты.

3.4.2 Обсуждение

3.4.2.1 С учетом глобализации авиатранспортной системы и необходимости эффективного и рентабельного внедрения глобальной эксплуатационной концепции ОрВД Конференция согласилась с проектами выводов, предложенными в документе WP/16, а также с предложенными в нем изменениями к соответствующим частям документа Doc 9082, касающимся международного сотрудничества. Конференция также согласилась с тем, что в документе Doc 9082 следует упомянуть о важности региональных подходов к реализации этой глобальной концепции с учетом таких выгод, как повышение прозрачности и справедливости и наличие информации о сопоставимых и предсказуемых расходах на авиатранспортную инфраструктуру.

3.4.2.2 Принятие конкретных выводов в отношении экономических и других институциональных вопросов, связанных с переходом от САИ к УАИ, считалось преждевременным. В этой связи было решено дать надлежащие указания Исследовательской группе САИ–УАИ и обеспечить согласование соответствующих технических и экономических аспектов.

3.4.2.3 Было также поддержано предложение о том, чтобы ИКАО разработала проект типового соглашения об уровне обслуживания для использования ANSP в отношениях с частными поставщиками от третьих сторон. В этой связи Конференция согласилась с тем, что в рамках своей

регулярной работы ИКАО следует провести конкретное целевое исследование о владении инфраструктурой аэронавигационного обслуживания и контроле над ней.

3.4.3 Рекомендация

3.4.3.1 На основе представленной документации и проведенного обсуждения по вопросам экономических и организационных аспектов, связанных с реализацией глобальной концепции ОрВД, в рамках пункта 3.4 повестки дня Конференция приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 15. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ, СВЯЗАННЫЕ С РЕАЛИЗАЦИЕЙ ГЛОБАЛЬНОЙ КОНЦЕПЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОрВД)

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) Государствам следует стремиться к эффективной и рентабельной реализации глобальной эксплуатационной концепции ОрВД с использованием ГАНП в качестве документа планирования реализации на основе международного сотрудничества и взаимодействия в рамках сообщества ОрВД.
- b) Государствам следует рассмотреть возможность содействия реализации глобальной эксплуатационной концепции ОрВД путем принятия в соответствующих случаях регионального подхода в целях повышения транспарентности, справедливости, сопоставимости и предсказуемости расходов на авиатранспортную инфраструктуру.
- c) ИКАО следует по-прежнему следить за развитием экономических и организационных аспектов, связанных с глобальной эксплуатационной концепцией ОрВД и ГАНП, с целью определения потребности в разработке в будущем дополнительных принципов и инструктивного материала по данному вопросу.
- d) ИКАО следует поддержать деятельность Исследовательской группы САИ–УАИ в отношении экономических и других институциональных аспектов, связанных с переходом от САИ к УАИ по мере необходимости.
- e) ИКАО следует провести конкретное исследование по вопросу о владении инфраструктурой аэронавигационного обслуживания и контроле над ней, включая разработку проекта соглашения об уровне обслуживания для использования ANSP с целью обеспечения функционирования частных поставщиков от третьих сторон в соответствии с признанными требованиями в отношении безопасности полетов и эффективности.
- f) ИКАО следует изменить текст пп. 12 и 20 документа Дос 9082, чтобы подчеркнуть необходимость международного сотрудничества при осуществлении глобальной эксплуатационной концепции ОрВД и ГАНП, а также сделать ссылки на региональные подходы.