



Doc 9908
CEANS 2008

Международная организация гражданской авиации

**ДОКЛАД
КОНФЕРЕНЦИИ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ
И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
(CEANS)**

Монреаль, 15–20 сентября 2008 года

*Утвержден Конференцией
и опубликован с санкции Генерального секретаря*





Doc 9908
CEANS 2008

Международная организация гражданской авиации

**ДОКЛАД
КОНФЕРЕНЦИИ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ
И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
(CEANS)**

Монреаль, 15–20 сентября 2008 года

*Утвержден Конференцией
и опубликован с санкции Генерального секретаря*

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

**Дос 9908 ИКАО, Доклад Конференции по экономике аэропортов
и авионавигационного обслуживания (CEANS)**

Номер заказа: 9908

ISBN 978-92-9231-190-2

© ICAO 2008

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в какой форме и никакими средствами без предварительного письменного разрешения Международной организации гражданской авиации.

ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО

Кому: Президенту Совета

От: Председателя Конференции по экономике аэропортов
и аэронавигационного обслуживания (CEANS)

Настоящим имею честь представить доклад о работе Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS), проходившей в Штаб-квартире ИКАО с 15 по 20 сентября 2008 года.



Даниель Коглиати
Председатель
Конференции по экономике
аэропортов и аэронавигационного
обслуживания

Монреаль, 20 сентября 2008 года

СОДЕРЖАНИЕ

Препроводительное письмо	(iii)
Содержание	(v)
Введение	1
Пункт 1 повестки дня. Проблемы, требующие взаимодействия между государствами, поставщиками и пользователями	
Пункт 1.1 повестки дня. Экономический надзор.....	7
Пункт 1.2 повестки дня. Экономические показатели и минимальные требования к отчетности	11
Пункт 1.3 повестки дня. Консультации с пользователями	15
Пункт 2 повестки дня. Конкретные проблемы экономики аэропортов и управления ими	
Пункт 2.1 повестки дня. Владение, управление и контроль	19
Пункт 2.2 повестки дня. Стоимостная основа сборов	23
Пункт 2.3 повестки дня. Системы распределения расходов и взимания сборов.....	27
Пункт 2.4 повестки дня. Аспекты недискриминации.....	29
Пункт 2.5 повестки дня. Финансирование мер безопасности и возмещение связанных с ними расходов.....	33
Пункт 3 повестки дня. Конкретные проблемы экономики аэронавигационного обслуживания и управления им	
Пункт 3.1 повестки дня. Владение, управление и контроль	35
Пункт 3.2 повестки дня. Стоимостная основа сборов	38
Пункт 3.3 повестки дня. Системы распределения расходов и взимания сборов.....	39
Пункт 3.4 повестки дня. Экономические и организационные аспекты, связанные с реализацией глобальной концепции организации воздушного движения (ОрВД).....	45
Пункт 4 повестки дня. Реализация политики ИКАО в отношении сборов	48
Добавление А. Выступления на открытии Конференции	51
Добавление В. Список участников	57
Добавление С. Перечень рабочих документов	69

ВВЕДЕНИЕ

Место проведения и продолжительность Конференции

1. Конференция по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS) была созвана в Монреале 15 сентября 2008 года и проходила в зале заседаний Ассамблеи Штаб-квартиры Международной организации гражданской авиации. Конференцию открыл Президент Совета г-н Р. Кобе Гонсалес; на открытии выступил также председатель Авиатранспортного комитета г-н С.А.Р. Хашем. Генеральный секретарь д-р Тайеб Шериф приветствовал участников и представил сотрудников секретариата Конференции. Выступления, сделанные на открытии, приводятся в добавлении А. Конференция завершила работу 20 сентября 2008 года.

Повестка дня

2. Конференция приняла следующую повестку дня, которая была утверждена Советом и представлена в документе CEANS-WP/1:

1. ПРОБЛЕМЫ, ТРЕБУЮЩИЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МЕЖДУ ГОСУДАРСТВАМИ, ПОСТАВЩИКАМИ И ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМИ

Рассмотрение трех ключевых проблем, общих для аэропортов и аэронавигационных служб:

1.1 Экономический надзор

Государства обязаны обеспечивать защиту пользователей от потенциального злоупотребления аэропортами и поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО) своим доминирующим положением. Это можно сделать с помощью экономического надзора, т. е. государственного контроля коммерческой и эксплуатационной практики поставщиков обслуживания. Конференция обсудит рамки и формы экономического надзора, а также соответствующие расходы и выгоды и рассмотрит вопрос о том, в какой форме может применяться экономический надзор с учетом конкретных условий, существующих в государстве.

1.2 Экономические показатели и минимальные требования к отчетности

Оценка показателей эффективности работы аэропорта и ПАНО, включая сопоставительный анализ, может способствовать повышению уровня безопасности полетов, качества обслуживания, производительности и экономической эффективности аэропортов и ПАНО, а также принятию обоснованных решений об инвестициях. Конференция обсудит этот вопрос и попытается добиться, чтобы все заинтересованные стороны пришли к общему пониманию о том, какие данные являются принципиально важными при представлении отчетности о показателях, а также какие должны быть минимальные требования к отчетности, чтобы обеспечить измерение показателей.

1.3 Консультации с пользователями

Хорошие взаимоотношения между регулирующими органами, поставщиками и пользователями обслуживания имеют важное значение для эффективного развития воздушного транспорта. Однако многие аэропорты и ПАНО в мире либо не проводят консультаций с пользователями, либо не обеспечивают процесс проведения надлежащих и регулярных консультаций. Конференция рассмотрит существующие механизмы проведения консультаций между аэропортами/ПАНО и пользователями, а также обсудит, какие новаторские решения могут быть приняты для создания основы установления прочного сотрудничества между поставщиками и пользователями.

2. КОНКРЕТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ АЭРОПОРТОВ И УПРАВЛЕНИЯ ИМИ

Рассмотрение конкретных проблем аэропортов:

2.1 Владение, управление и контроль

Изменения в управлении и владении аэропортами и контроле за их деятельностью, включая трансграничные инвестиции в приватизированные аэропорты, могут затрагивать обязательства государства в отношении предоставления услуг и эксплуатации аэропортовых служб. Опираясь на опыт коммерциализации и приватизации, Конференция рассмотрит вопрос о влиянии различных управленческих структур на эффективность работы аэропортов и о мерах, которые могут принимать государства, чтобы обеспечить выполнение всех соответствующих обязательств государств.

2.2 Стоимостная основа сборов

Стоимостная основа для взимания аэропортами сборов традиционно устанавливается с учетом расходов, связанных с эксплуатацией и техническим обслуживанием, стоимости капитала и износа основных средств (в большинстве случаев исходя из первоначальной прошлой стоимости) и "разумной" прибыли на активы. На Конференции будет сделана попытка достичь консенсуса в отношении возможных способов определения, что является "разумной" нормой прибыли, и изучить возможность консолидации нескольких аэропортовых стоимостных основ в одну стоимостную основу для взимания сборов.

2.3 Системы распределения расходов и взимания сборов

В действующих политике и инструктивном материале ИКАО в отношении аэропортовых сборов есть положения о том, каким образом расходы различных служб и органов аэропорта должны распределяться между различными категориями пользователей. Однако появились некоторые новые тенденции, например распределять расходы в расчете на одного пассажира, что включает все стоимостные основы авиационных видов деятельности или большинство из них. Конференция обсудит вопрос о том, соответствуют ли такие новые подходы политике ИКАО, и рассмотрит, какие поправки должны быть внесены в политику и инструктивный материал в отношении распределения расходов.

2.4 Аспекты недискриминации

В последние годы эксплуатанты аэропортов начали применять несколько дифференциальных сборов для привлечения и сохранения услуг новых авиакомпаний,

например скидки со сборов за обслуживание пассажиров и системы стимулирования для отдельных авиакомпаний, включая низкокотратных авиаперевозчиков. Некоторые из этих дифференциальных сборов могут быть нетраспарентными, носить дискриминационный характер и препятствовать конкуренции, особенно если они являются одной из форм государственной помощи. Конференция рассмотрит вопрос о том, как действовать в отношении предпринимаемых эксплуатантами аэропортов мер, которые могут приводить к дискриминации, а также вопрос о доступе в помещения и службы аэропорта.

2.5 Финансирование мер безопасности и возмещение связанных с ними расходов

В соответствии с политикой ИКАО в отношении сборов за обеспечение безопасности, расходы, связанные с выполнением государствами таких функций обеспечения безопасности, как полицейская охрана общественного порядка, сбор разведывательных данных и обеспечение национальной безопасности, не следует компенсировать за счет пользователей аэропортов. Однако в каждом регионе и государстве применяется своя практика, что имеет финансовые последствия для пользователей. Конференция должна рассмотреть применяемые формы политики и обсудить, каким образом добиться более согласованной реализации политики ИКАО в отношении сборов за обеспечение безопасности в аэропортах.

3. КОНКРЕТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И УПРАВЛЕНИЯ ИМ

Рассмотрение конкретных проблем аэронавигационного обслуживания:

3.1 Владение, управление и контроль

Хотя во многих государствах созданы автономные коммерческие ПАНО, тем не менее в ряде государств финансирование еще до сих пор остается проблемой. Конференция рассмотрит вопрос о том, как важно содействовать дальнейшему осуществлению политики ИКАО в отношении создания автономных ПАНО, включая разделение регулирующих и эксплуатационных функций. Кроме того, Конференция проанализирует накопленный опыт коммерциализации и обсудит, как он влияет на эффективность работы ПАНО, уделяя при этом особое внимание управленческим и организационным структурам.

3.2 Стоимостная основа сборов

Стоимостная основа взимаемых ПАНО сборов традиционно устанавливается с учетом расходов на эксплуатацию и техническое обслуживание плюс стоимость капитала и износ основных средств, а также "разумной" прибыли на активы. Конференция попытается достичь консенсуса в отношении возможных путей оценки того, что является "разумной" нормой прибыли для ПАНО. Другой вопрос, который рассмотрит Конференция, касается практики создания фондов на случай непредвиденных резких снижений объемов перевозок/прибыли.

3.3 Системы распределения расходов и взимания сборов

Распределение расходов между службами управления воздушным движением традиционно осуществлялось согласно делению видов обслуживания на следующие категории: аэродромное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание

подхода и районное диспетчерское обслуживание. Конференция рассмотрит последние события в этой области и решит, есть ли необходимость в альтернативной категоризации видов обслуживания по блокам воздушного пространства и этапам полета, которая может привести к установлению практики взимания зональных (дифференциальных) сборов. Конференция также обсудит вопрос о рациональности использования элемента веса воздушного судна в формулах начисления взносов и стимулов, которые можно применять как в отношении поставщиков, так и пользователей.

3.4 Экономические и организационные аспекты, связанные с реализацией глобальной концепции организации воздушного движения (ОрВД)

Реализация глобальной концепции организации воздушного движения (ОрВД) должна принести эксплуатационные, экономические, а также экологические выгоды для всех членов сообщества ОрВД. Эффективному и рентабельному внедрению однородной системы ОрВД будут способствовать развитие многостороннего сотрудничества и создание институциональных механизмов финансирования и взимания сборов. Конференция рассмотрит результаты работы, проделанной ИКАО в отношении экономических, организационных и управленческих аспектов реализации глобальной концепции ОрВД, и решит, какие практические рекомендации и помощь, включая инструктивный материал по взиманию сборов, ИКАО может предоставить государствам, а также региональным и субрегиональным организациям.

4. РЕАЛИЗАЦИЯ ПОЛИТИКИ ИКАО В ОТНОШЕНИИ СБОРОВ

Хотя ИКАО разработала всеобъемлющие политику и инструктивный материал в отношении сборов для аэропортов и аэронавигационных служб, тем не менее в государствах они не всегда соблюдаются. Часто это происходит по причине неосведомленности о них или отсутствия у государств твердых обязательств соблюдать эти руководящие принципы. Такое положение дел, возможно, не улучшится в идущем процессе коммерциализации и приватизации, в результате которых происходят изменения в управлении, владении и контроле над аэропортами и ПАНО. Конференция обсудит различные способы повышения осведомленности о политике ИКАО в этой области и активизации ее реализации государствами, их аэропортами и ПАНО.

Структура и правила процедуры

3. Конференция работала в качестве одного органа и провела десять заседаний. Официальному рассмотрению повестки дня Конференцией предшествовал состоявшийся в воскресенье, 14 сентября, Симпозиум "Проблемы аэропортов и аэронавигационного обслуживания", на котором в неофициальной обстановке были затронуты основные вопросы, выносимые на Конференцию, а сама Конференция начала свою работу в понедельник, 15 сентября.

4. В качестве правил процедуры были использованы *Постоянные правила процедуры для совещаний в области воздушного транспорта* (Doc 8683). Действие правила 26, которое предусматривает подготовку кратких протоколов, было приостановлено Советом.

Состав участников

5. На Конференции были представлены следующие 103 Договаривающихся государства ИКАО:

Австралия	Казахстан	Перу
Австрия	Камерун	Польша
Албания	Канада	Португалия
Аргентина	Кения	Республика Корея
Армения	Китай	Российская Федерация
Барбадос	Колумбия	Румыния
Бельгия	Коста-Рика	Сальвадор
Бенин	Кот-д'Ивуар	Саудовская Аравия
Боливия	Куба	Сенегал
Ботсвана	Лесото	Сербия
Бразилия	Либерия	Сингапур
Буркина-Фасо	Ливан	Соединенное Королевство
Бурунди	Ливийская Арабская	Соединенные Штаты
Бывшая югославская	Джамахирия	Америки
Республика Македония	Литва	Судан
Венесуэла	Маврикий	Таиланд
Вьетнам	Мавритания	Того
Габон	Мадагаскар	Тринидад и Тобаго
Гаити	Малайзия	Тунис
Гана	Мали	Турция
Гватемала	Мальта	Уганда
Гвинея	Мексика	Украина
Германия	Мозамбик	Уругвай
Греция	Намибия	Филиппины
Дания	Нигер	Финляндия
Доминиканская Республика	Нигерия	Франция
Египет	Нидерланды	Чад
Замбия	Новая Зеландия	Чешская Республика
Индия	Норвегия	Чили
Индонезия	Объединенная Республика	Швейцария
Ирландия	Танзания	Швеция
Исландия	Объединенные Арабские	Эквадор
Испания	Эмираты	Экваториальная Гвинея
Италия	Пакистан	Эфиопия
Йемен	Панама	Ямайка
Кабо-Верде	Парагвай	Япония

6. На Конференции в качестве наблюдателей присутствовали следующие 17 делегаций*:

Агентство по обеспечению безопасности авионавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА)
 Арабская комиссия гражданской авиации (АРКГА)
 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА)
 Всемирный банк (ВБ)

* Просьба иметь в виду, что Всемирная туристская организация (ЮНВТО) представила рабочий документ, но на Конференции не присутствовала.

Европейская комиссия (ЕК)
Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА)
Европейская организация по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ)
Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА)
Межгосударственный авиационный комитет (МАК)
Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)
Международная федерация транспортников (МФТ)
Международное общество авиационной электросвязи (СИТА)
Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА)
Международный совет аэропортов (МСА)
Международный совет деловой авиации (МСДА)
Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО)
Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА)

7. Список участников Конференции приводится в добавлении В.

Должностные лица Конференции

8. Были избраны следующие должностные лица:

Председатель Конференции	г-н Даниель Коглиати (Канада)
Первый заместитель председателя	г-жа Сью Хей Тан (Сингапур)
Второй заместитель председателя	г-н Рамеш Лючмедиял (Тринидад и Тобаго)

Секретариат

9. Обязанности секретаря Конференции исполняла директор Авиатранспортного управления г-жа Ф. Одутола, а обязанности заместителя секретаря – г-н О. Магнуссон, начальник Секции экономической политики и управления инфраструктурой. Обязанности помощников секретаря исполняли: г-жа М. Булос, г-н Дж. де ла Камара, г-жа К. Фишер, г-н Т. Хасегава, г-н Б. Пегийян, г-н Ю.-В. Ванг, г-жа Х. Бьернаки, г-н Л. Фонсека и г-н Э. Гнанг. Взаимодействие с Авиатранспортным управлением обеспечивал д-р Р.И.Р. Абератне, координацию документации и работы на веб-сайте осуществляла г-жа С. Жозеф, координацию представления полномочий – г-н З. Анвар и г-жа А.-М. Стейман, а секретарский надзор осуществляли г-жа С. Брейн и г-жа Н. Соуто. Заместитель директора Авиатранспортного управления г-н Дж. Бегин выполнял роль советника Конференции.

10. Административное и переводческое обслуживание Конференции осуществлялось под руководством директора Административного управления д-ра Ф. Лиу, начальником Секции обслуживания конференций и помещений г-ном М. Бланшем, сотрудником Сектора контроля за документацией г-жой Д. Рахмани и и.о. начальника Секции синхронного перевода г-жой Э.М. Маккарти.

Документация

11. Перечень документов, относящихся к работе Конференции, приводится в добавлении С.

Пункт 1 повестки дня. Проблемы, требующие взаимодействия между государствами, поставщиками и пользователями

Пункт 1.1 повестки дня. Экономический надзор

1.1.1 Документация

Секретариат (WP/4) рассмотрел цель экономического надзора за деятельностью аэропортов и аэронавигационных служб, а также вопрос о том, как выбрать соответствующую форму экономического надзора. Он вновь подтвердил, что экономический надзор является обязанностью государства, выполняемой в рамках различных целей государственной политики, включая предотвращение риска злоупотребления поставщиком обслуживания своим доминирующим положением. Если считать, что экономический надзор вне рамок законодательства о конкуренции необходим, то следует учитывать степень конкуренции, затраты и выгоды, связанные с надзором, а также правовые, институциональные и управленческие рамки. В документе предлагалось внести изменения в текст документа Дос 9082 для уточнения цели, масштабов и выбора соответствующей формы экономического надзора.

Уганда (WP/69) считала, что региональные организации могут предоставить необходимые ресурсы государствам, неспособным адекватно осуществлять функции экономического надзора. Посредством разработки инструктивного материала должны быть созданы механизмы взаимодействия между ИКАО и такими региональными организациями.

Соединенные Штаты Америки (WP/71) представили поправку к тексту документа Дос 9082, предложенному в документе WP/4, с целью подчеркнуть, что вмешательство со стороны органов регулирования должно определяться и применяться способом, соответствующим конкретным обстоятельствам.

53 африканских государства (WP/58) изложили роль АКГА как Африканского исполнительного агентства по воздушному транспорту согласно Ямусукрскому решению, ответственного за осуществление экономического надзора за либерализованной авиатранспортной отраслью Африки. В документе государствам настоятельно рекомендуется выполнить резолюцию Ассамблеи ИКАО, касающуюся экономического регулирования международного воздушного транспорта.

ЮНВТО (WP/22) согласилась с тем, что экономический надзор за деятельностью аэропортов и аэронавигационных служб является необходимой обязанностью государств наряду с обеспечением соответствующего баланса между безопасностью полетов, авиационной безопасностью, упрощением формальностей, охраной окружающей среды и решением экономических вопросов. Общий пакет экономических инструментов должен давать чистые экономические выгоды всем развивающимся странам и, в частности, предоставлять дифференциальные меры наименее развитым странам.

МАК (WP/53) поддержал документ WP/4, подтвердив роль государств в осуществлении экономического надзора в форме законодательства или путем

создания соответствующего механизма регулирования в целях решения проблем, связанных с ростом цен на авиационное топливо.

МСА (WP/27) подчеркнул, что применение сходных норм и стандартов к аэропортам и ПАНО приводит к игнорированию различий между этими двумя видами поставщиков обслуживания, в частности различий в степени конкуренции. Поэтому предлагаемая поправка к документу Дос 9082 должна согласовываться с основным допущением о том, что аэропорты, как таковые, не занимают доминирующего положения на рынке. В документе делается вывод о том, что любое регулятивное вмешательство должно сводиться к минимуму, зависеть от анализа затрат и выгод и обеспечивать достаточные инвестиции с целью удовлетворения будущего спроса.

ИАТА (WP/46) отметила необходимость применения экономического надзора ко всем аэропортам и ПАНО независимо от степени конкуренции и их размеров, поскольку это является обязанностью государства. В документе подчеркивалось, что экономическое регулирование следует осуществлять там, где отсутствует конкуренция в целях защиты пользователей от потенциального злоупотребления монопольным положением. Для отражения ее мнения была представлена дополнительная поправка к тексту документа Дос 9082, предложенному в документе WP/4.

МФТ (WP/24) заявила, что экономический надзор может оказывать непосредственное влияние на условия труда рабочих. Поэтому при определении рамок регулирования ИКАО следует учитывать необходимость сбалансирования потребностей пользователей, служащих и других заинтересованных сторон.

Секретариат (WP/18, информационный документ) кратко изложил результаты недавно проведенного исследования о владении, организации и практике регулирования аэропортов и ПАНО в 2007 году и о планируемых изменениях в этих сферах.

Мали (WP/41, информационный документ) представила информацию о своей нынешней практике и накопленном опыте в части экономического надзора, управления экономическими показателями и консультаций с пользователями. В документе также поддерживались изменения к документу Дос 9082, предложенные Секретариатом ИКАО (WP/4, 5 и 6).

Республика Корея (WP/63, информационный документ) описала роль своего правительства в области экономического надзора и управления эффективностью эксплуатантов аэропортов страны, которые являются независимыми организациями.

МСА (WP/66, информационный документ) представил резюме своего последнего доклада о прогнозах перевозок в мире, в котором, в частности, указывается, что общий объем пассажирских перевозок к 2009 году превысит отметку в 5 млрд и к 2027 году достигнет 11 млрд.

1.1.2 Обсуждение

1.1.2.1 Для облегчения дискуссии об экономическом надзоре Председатель Конференции уточнил значение термина "экономический надзор" с точки зрения его отличия от "экономического регулирования", сделав ссылку на определения, содержащиеся в добавлении 3 к документу Doc 9082.

1.1.2.2 Конференция решительно поддержала основную идею проекта выводов, представленных Секретариатом в документе WP/4, отражающую широкое признание необходимости экономического надзора в условиях растущей коммерциализации и приватизации аэропортов и аэронавигационных служб. Был внесен ряд предложений, направленных на улучшение нового текста, предложенного для включения в документ Doc 9082. Конференция решила сосредоточиться не на деталях формулировки соответствующей поправки к Doc 9082, а на проекте выводов. Была достигнута договоренность о том, что Секретариат учтет замечания и предложения, высказанные в ходе обсуждения, при подготовке окончательного текста поправок к документу Doc 9082 для рассмотрения Советом.

1.1.2.3 При рассмотрении форм экономического надзора была выражена определенная поддержка предложению о предоставлении государствам большей гибкости при выборе соответствующей формы и о применении экономического надзора соразмерно с конкретными обстоятельствами. Конференция не увидела необходимости во введении такого положения.

1.1.2.4 Что касается предложений о расширенном или более ограниченном применении принципов недискриминации и транспарентности и конкретного предложения о применении экономического надзора ко "всем" поставщикам обслуживания, то Конференция сочла эти поправки излишними и ненужными, поскольку нынешний текст документа Doc 9082 уже включает такие принципы.

1.1.2.5 Конференция поддержала предложение о пересмотре текста об одной из целей государственной политики. Решено заменить фразу "предоставления стимулов для проведения консультаций с пользователями" фразой "обеспечения проведения консультаций с пользователями".

1.1.2.6 Было выражено мнение о необходимости должного рассмотрения потребностей и проблем развивающихся стран, некоторые из которых не имеют ни необходимых финансовых средств для инвестирования в авиационную инфраструктуру, чтобы удовлетворить даже нынешний спрос, ни ресурсов для выполнения своей обязанности экономического надзора, учитывая конкурирующие приоритеты, касающиеся безопасности полетов, авиационной безопасности, окружающей среды и либерализации воздушного транспорта. В этой связи было выражено согласие с тем, что региональный подход, подобный тому, который предлагается в документах WP/58 и 69, может быть для государств полезным вариантом объединения своих ресурсов при выполнении ими функций экономического надзора.

1.1.3 Рекомендация

1.1.3.1 На основе представленной документации и проведенного обсуждения по вопросам экономического надзора в рамках пункта 1.1 повестки дня Конференция приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 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.
 - d) ИКАО следует внести изменения в документ Дос 9082 для уточнения целей и рамок экономического надзора за деятельностью аэропортов и аэронавигационных служб со ссылкой на различные формы надзора и выбор наиболее подходящей формы.
-

Пункт 1 повестки дня. Проблемы, требующие взаимодействия между государствами, поставщиками и пользователями

Пункт 1.2 повестки дня. Экономические показатели и минимальные требования к отчетности

1.2.1 Документация

Секретариат (WP/5) подчеркнул важность управления эффективностью работы и необходимость того, чтобы государства предлагали своим аэропортам и ПАНО разрабатывать системы управления эффективностью. В документе сделан вывод о том, что поставщики обслуживания должны устанавливать задачи в сфере эффективности в отношении по крайней мере четырех основных областей измерения эффективности работы (ООИЭ), которыми являются безопасность полетов, качество обслуживания, производительность и рентабельность, и докладывать о соответствующих показателях эффективности в каждой ООИЭ. Для лучшего отражения элементов процесса управления эффективностью, включая четыре ООИЭ и консультации с пользователями и другими заинтересованными сторонами, предложено внести изменение в текст документа Doc 9082.

Франция от имени ЕС, ЕКГА и членов этих организаций (WP/55) рассмотрела ряд способов, посредством которых показатели работы аэропортов и ПАНО могли бы учитывать воздействие на окружающую среду. Экологические показатели должны быть частью общих целевых показателей на региональном и (или) национальном уровне. В указанном документе ИКАО предлагается провести дальнейшую работу по данному вопросу, в частности с целью разработки возможных критериев экологических показателей для ПАНО, а также определения взаимосвязи между достижением задач в сфере эффективности и системами исчисления сборов ПАНО.

Европейская комиссия и ЕВРОКОНТРОЛЬ (WP/52) изложили предпринимаемые в Европе действия с целью внедрения ориентированной на эффективность системы, включающей все виды аэронавигационного обслуживания в соответствии с политикой ИКАО и, по возможности, расширяющей рамки этой политики. В документе поддерживаются выводы Секретариата ИКАО, содержащиеся в документе WP/5, и содержится просьба к ИКАО рассмотреть возможность проведения на регулярной основе диалога с региональными организациями с целью повышения эффективности аэронавигационного обслуживания и оказания помощи пользователям воздушного пространства, которые сталкиваются с экономическими трудностями.

ЮНВТО (WP/22) выразила мнение о том, что крайне необходимо установить параметры эффективности, которые необходимо контролировать и сделать достоянием общественности в контексте эффективности системы, безопасности полетов, авиационной безопасности и упрощения формальностей, а также экологических показателей. В документе также обращается особое внимание на потенциальные преимущества регистрации, контроля и обнародования времени обработки пассажиров в соответствии с нормативами, содержащимися в Рекомендуемой практике Приложения 9 ИКАО *"Упрощение формальностей"*.

МСА (WP/28) заявил, что требования к эффективности в отношении аэропортов должны отличаться от аналогичных требований в отношении ПАНО из-за различных условий конкуренции и коммерческой деятельности. В документе сделан вывод о том, что необходимо разработать обоснованные и соответствующие показатели эффективности (в отличие от задач), которые включают всех поставщиков обслуживания в аэропорту. Для того чтобы отразить свою точку зрения, было представлено дополнительное изменение к тексту документа Doc 9082, предложенному в документе WP/5.

КАНСО (WP/34) представила обзор работы, проводимой КАНСО и входящими в ее членский состав ПАНО в области измерения и сравнения эффективности. Разрабатываемая с участием клиентов и других заинтересованных сторон глобальная структура измерения эффективности ОрВД поможет индивидуальным ПАНО в деле оптимизации их эффективности и будет отвечать потребностям органов, контролирующих деятельность поставщиков аэронавигационного обслуживания.

МФТ (WP/24) подчеркнула необходимость участия работников транспорта в разработке системы управления эффективностью. В документе предложено включить ссылку на работников транспорта в текст документа Doc 9082, предложенный в WP/5.

Секретариат (WP/18, информационный документ) представил некоторую информацию по этому пункту (см. п. 1.1.1).

Мали (WP/41, информационный документ) представила некоторую информацию по этому пункту (см. п. 1.1.1).

Республика Корея (WP/63, информационный документ) представила некоторую информацию по этому пункту (см. п. 1.1.1).

Европейская комиссия (WP/56, информационный документ) представила некоторую информацию по этому пункту (см. п. 3.4.1).

1.2.2 Обсуждение

1.2.2.1 Конференция рассмотрела данный пункт на основе представленного Секретариатом документа WP/5 и нескольких других документов, в которых содержались конкретные предложения относительно вопроса об экономических показателях. Было выражено общее признание важности и преимущества управления эффективностью, а также необходимости обеспечивать со стороны государств введение таких систем их аэропортами и ПАНО. Была выражена широкая поддержка обновлению политики ИКАО, с тем чтобы принять во внимание имевшие место последние события, а также проекту выводов, представленных в документе WP/5.

1.2.2.2 При рассмотрении документа WP/55, в котором предлагалось включить экологические показатели как часть общих задач в сфере эффективности, а ИКАО начать работу по разработке руководящих принципов, касающихся возможных критериев экологических показателей для ПАНО, были высказаны различные точки зрения. Хотя некоторые выступавшие поддержали данное предложение, многие другие высказали мнение о том, что со стороны ИКАО было бы преждевременным проводить такую работу, поскольку связанные с экологией вопросы

рассматриваются другими форумами ИКАО, отвечающими за вопросы авиации и окружающей среды. После продолжительной дискуссии Конференция согласилась с тем, что данный вопрос следует передать на рассмотрение соответствующего форума в ИКАО. Конференция также приняла к сведению, что ЕКГА планирует провести исследования по этому вопросу и намеревается представить результаты в ИКАО на 4-м совещании Группы по международной авиации и изменению климата (ГМАИК) в июне 2009 года.

1.2.2.3 Конференция также рассмотрела содержащееся в документе WP/28 предложение о целесообразности разработки соответствующих показателей эффективности для ООИЭ, но без необходимости определения задач, и пришла к выводу о том, что показатели эффективности без задач в сфере эффективности применяться не могут, и, следовательно, текст проекта выводов в документе WP/5 изменять не требуется.

1.2.2.4 В отношении содержащегося в документе WP/24 предложения включить "условия найма сотрудников" в качестве ООИЭ, а также включить в процесс проведения консультаций "профессиональные союзы и профессиональные ассоциации" было выражено мнение относительно того, что при включении таких положений может возникнуть опасность создания противоречия или расхождения с существующими положениями в Приложениях 6, 11 и 14 к *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагской конвенции). Также, по мнению многих выступавших, CEANS не является подходящим форумом для обсуждения таких вопросов. Вследствие этого, Конференция согласилась оставить текст проекта выводов в документе WP/5 без изменений.

1.2.2.5 Было также внесено предложение о том, что ИКАО следует рассмотреть проведение регулярного диалога с региональными организациями по вопросу экономических показателей. Учитывая, что такой диалог был бы полезен для обеих сторон, Конференция согласилась рекомендовать ИКАО реализовать это предложение при необходимости.

1.2.2.6 Наконец, в отношении содержащегося в документе WP/22 предложения включить упрощение формальностей в качестве дополнительной ООИЭ, Конференция пришла к выводу, что это может быть учтено в существующих положениях Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" к Чикагской конвенции, а также в рекомендованных ООИЭ в документе WP/5, например, под рубрикой "качество обслуживания" или "производительность".

1.2.3 Рекомендация

1.2.3.1 На основе представленной документации и проведенной дискуссии по вопросу об экономических показателях и минимальных требований к отчетности в рамках пункта 1.2 повестки дня, Конференция приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 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.
 - c) ИКАО следует внести изменения в документ Дос 9082, чтобы дать рекомендацию о создании поставщиками обслуживания систем управления эффективностью и включить основные элементы системы управления эффективностью, сделав акцент на выбор ООИЭ и соответствующих показателей.
 - d) ИКАО следует в соответствующих случаях проводить диалог с региональными организациями по вопросам экономических показателей в целях повышения эффективности систем аэронавигационного обслуживания.
-

- Пункт 1 повестки дня. Проблемы, требующие взаимодействия между государствами, поставщиками и пользователями**
- Пункт 1.3 повестки дня. Консультации с пользователями**

1.3.1 Документация

Секретариат (WP/6) преследовал цель определить основные принципы, которыми должны руководствоваться аэропорты и ПАНУ для обеспечения проведения надлежащих консультаций с пользователями по вопросам, которые могут иметь для них материальные последствия, т. е. уровни и структура сборов, повышение пропускной способности и инвестиции. Это имеет целью улучшить сотрудничество между поставщиками услуг и пользователями. В документе сделан вывод о целесообразности установления постоянного процесса проведения консультаций, если механизмы сотрудничества между поставщиками и пользователями еще не созданы. Соответственно, предложено внести изменение в текст документа Дос 9082 для включения в новые пункты концепции механизма постоянных, регулярных консультаций, а также для объединения существующих двух отдельных разделов в один раздел, относящийся как к аэропортам, так и к аэронавигационному обслуживанию.

Уганда (WP/70) рассмотрела вопрос консультаций с пользователями в контексте мер, которые не допускают, чтобы процесс консультаций парализовал деятельность аэропортов и предоставление и развитие аэронавигационного обслуживания. В документе также рассматривается необходимость разработки механизма, который учитывал бы потребности пассажиров с особым акцентом на туризм.

ЮНВТО (WP/22) подчеркнула необходимость расширить концепцию пользователей аэропортов для включения пассажиров, которые должны участвовать в процессе консультаций на определенных этапах, когда это практически осуществимо.

МАК (WP/53) поддержал WP/6, который устанавливает сбалансированные и взаимоприемлемые условия для сотрудничества между поставщиками обслуживания и пользователями.

МСА (WP/29) высказал мнение о том, что предложенный в WP/6 постоянный процесс проведения консультаций может создать опасность для автономии поставщика. Вместо этого, любой процесс проведения консультаций должен быть гибким и основываться на конкретных предложениях, которые поставщики обслуживания представляют эксплуатантам воздушных судов, главным образом принимая во внимание настоящие и будущие интересы пассажиров и других пользователей обслуживания. Он утверждает, что консультации отличаются от переговоров и не требуют соглашения между сторонами. Если соглашение не будет достигнуто, поставщик обслуживания должен, тем не менее, иметь возможность реализовать свое решение. Весьма важно, чтобы любой апелляционный процесс соответствовал форме экономического надзора, принятого в данном государстве. В документе предложено изменить документ Дос 9082 для определения характеристик и целей процесса проведения консультаций.

КАНСО (WP/35) предоставила информацию о своей модели взаимодействия с клиентами, основанной на ряде основополагающих принципов. Эта модель приводится в Справочнике по организации и поддержанию связей с клиентурой КАНСО и служит источником основанных на передовой практике рекомендаций по налаживанию процесса постоянных регулярных и взаимовыгодных консультаций.

ИАОПА (WP/26) отметила, что проведение регулярных и предметных консультаций между пользователями и поставщиками обслуживания весьма целесообразно, но не всегда практически используется для обеспечения надлежащей информации и обмена мнениями. В документе предложено дополнительно изменить текст в документе Дос 9082, предложенный в WP/6, для повышения роли апелляционного механизма в тех случаях, когда после проведения консультаций соглашение не достигнуто, а также для увеличения периода времени, предшествующего началу реализации запланированных изменений в системах, уровнях обслуживания или сборов.

ИАТА (WP/47) информировала о необходимости в дальнейшем усилении руководящих принципов ИКАО в отношении консультаций с пользователями, отметив, что результаты обзора ИАТА свидетельствуют о том, что пользователи еще сталкиваются с полным отсутствием консультаций и транспарентности во многих государствах. Государствам следует принять меры к тому, чтобы проведение консультаций с пользователями было обусловлено экономическими нормативными положениями, независимым регламентирующим механизмом или национальным законодательством. В документе предложено изменить текст в документе Дос 9082, предложенный в WP/6.

Мали (WP/41, информационный документ) представила определенную информацию по этому пункту (см. п. 1.1.1).

Республика Корея (WP/64, информационный документ) представила информацию о своем опыте в деле успешного изменения сборов в международном аэропорту Инчхон путем консультаций с пользователями.

1.3.2 Обсуждение

1.3.2.1 Было выражено широкое признание важности проведения консультаций для создания хороших взаимоотношений между поставщиками обслуживания и пользователями, основанных на доверии и взаимопонимании потребностей друг друга. Конференция решительно поддержала общую идею представленного Секретариатом документа WP/6, направленную на усиление руководящих принципов ИКАО в отношении проведения консультаций с пользователями. При рассмотрении проекта выводов и предлагаемых поправок к соответствующим частям документа Дос 9082 Конференция также обсудила некоторые конкретные предложения, касающиеся доработки или улучшения текста поправок.

1.3.2.2 Предложение Секретариата установить "постоянный процесс регулярных консультаций" вызвало озабоченность, особенно в связи с использованием слова "постоянный" и его последствиями при реализации на практике. Секретариат пояснил, что целью этого являлось укрепление процесса консультаций путем создания для этой цели механизма или процесса определенного типа. По мнению многих выступавших, эта цель была бы лучше достигнута путем

использования фразы "четко определенного процесса регулярных консультаций"; предложение об этом и было принято Конференцией. Были также внесены предложения относительно определения периодичности "регулярных" консультаций (например, раз в год). Учитывая то, что на консультации могут повлиять самые разные факторы, Конференция выразила мнение, что конкретную рекомендацию относительно временных рамок для консультаций ИКАО могла бы подготовить при разработке инструктивного материала в соответствующих руководствах, а не на уровне определения политики.

1.3.2.3 В отношении того, с какими "пользователями" следует проводить консультации, были высказаны предложения расширить консультации с целью включения пассажиров, а также предложения ограничиться при этом только эксплуатантами воздушных судов. Признавая тот факт, что интересы пассажиров и других пользователей обслуживания должны быть должным образом учтены, Конференция выразила мнение, что этот вопрос целесообразнее решить в контексте целей государственной политики в области экономического надзора, и решила оставить слово "пользователи" в контексте консультаций.

1.3.2.4 Имела место довольно продолжительная дискуссия по вопросу о том, какое слово – "обеспечить" или "поощрить" – лучше отразило бы степень заинтересованности государства в проведении консультаций в контексте экономического надзора. Для того чтобы способствовать реализации целей согласованной политики и обеспечить последовательность с другими рекомендациями в рамках данного пункта повестки дня, Конференция согласилась использовать слово "обеспечить" в отношении соответствующих консультаций и внести предложенные изменения в документ Дос 9082.

1.3.2.5 Конференция поддержала предложение защитить конфиденциальность деликатной для рынка информации и сделать предлагаемый текст документа Дос 9082, касающийся "документов с решениями", менее директивным. Конференция приняла к сведению, что Секретариат при подготовке текста для новой редакции документа Дос 9082 учтет и другие высказанные предложения.

1.3.3 Рекомендация

1.3.3.1 На основе представленной документации и проведенной дискуссии по вопросам консультаций с пользователями в рамках пункта 1.3 повестки дня Конференция приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 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;

- с) ИКАО следует внести изменения в документ Doc 9082 для отражения концепции четко определенного процесса регулярных консультаций в новых пунктах о консультациях с пользователями, охватывающих как аэропорты, так и аэронавигационные службы.
-

Пункт 2 повестки дня. Конкретные проблемы экономики аэропортов и управления ими
Пункт 2.1 повестки дня. Владение, управление и контроль

2.1.1 Документация

Секретариат (WP/7) изучил структуры владения и контроля, применяемые в отношении аэропортов, выбор соответствующей формы владения и контроля, соответствующие аспекты безопасности полетов в аэропортах и важное значение надлежащего корпоративного управления. Хотя различные формы владения и контроля могут быть приемлемы для конкретных ситуаций в различных аэропортах, в документе подтверждается, что в тех случаях, когда это отвечает интересам поставщиков и пользователей, следует создавать автономные структуры. Когда аэропорт контролируется непосредственно полномочным государственным органом, необходимо обеспечивать четкое разделение регламентирующих и эксплуатационных функций. В документе рекомендовано применять в некоторых областях передовую практику в контексте надлежащего корпоративного руководства, которое может привести к повышению эффективности. Соответственно, предложено внести изменения в текст документа Doc 9082.

Италия (WP/57) изложила процесс сертификации поставщиков наземного обслуживания и предложила ИКАО провести исследование, касающееся разработки общепризнанной системы сертификации на международной основе с целью гарантирования качества и безопасности наземного обслуживания в условиях конкуренции и либерализации.

Саудовская Аравия (WP/68) рассмотрела необходимость принимать со стороны государств регламентирующие меры для защиты интересов потребителей в аэропортах и попросило ИКАО рассмотреть разработку глобальной регламентирующей структуры для защиты интересов потребителей.

53 африканских государства (WP/59) обратились к ИКАО за инструктивными указаниями в отношении управления аэропортами и их эксплуатации, когда такие аэропорты не являются экономически жизнеспособными, но необходимы как часть комплексной авиатранспортной сети, в основном по соображениям безопасности полетов, авиационной безопасности и по причинам социально-экономического характера. В документе также содержится просьба к государствам разработать объективные и прозрачные способы выбора некоторых таких аэропортов для финансирования и поощрения более эффективного использования существующей пропускной способности.

Члена ЛАКГА (WP/39) отметили необходимость во взаимодействии между всеми заинтересованными сторонами и изложили проводимую ими работу по проблемам концессий на аэропорты и авиационную инфраструктуру. В документе государствам рекомендуется учитывать факторы, перечисленные в резолюции A17-03 ЛАКГА в своих процессах аэропортовых концессий.

ЮНВТО (WP/22) подчеркнула необходимость обеспечить четкое разграничение между регламентирующими и эксплуатационными функциями и в интересах

эффективности и качества высказалась в поддержку автономии аэропортов, а также, насколько это возможно, конкуренции среди аэропортов независимо от юрисдикции.

МФТ (WP/23) призвала государства включить *Глобальный договор* Организации Объединенных Наций (ООН) и его принципы в свою структуру управления в связи с применением передовой практики в своих аэропортах для улучшения коммерческого обслуживания. Документ также призывает использовать передовую практику в области надлежащего корпоративного управления. Было предложено изменение в текст документа Дос 9082 с целью включения *Глобального договора ООН* и прав работников транспорта, а также отношения к ним как одной из областей применения передовой практики.

Секретариат (WP/18, информационный документ) представил определенную информацию по этому пункту (см. п. 1.1.1).

Секретариат (WP/19, информационный документ) кратко изложил результаты обзора финансовой ситуации аэропортов и ПАНО, проведенного в 2005 году, включая влияние сборов на деятельность авиакомпаний.

Мали (WP/42, информационный документ) содержит информацию о существующей практике и опыте Мали, касающихся управления, владения и контроля над аэропортами, нормы прибыли, распределения расходов и систем взимания сборов, дифференциальных сборов, а также возмещения расходов на реализацию мер безопасности. В документе также выражается поддержка выводов, включая поправки к документу Дос 9082, предложенные Секретариатом ИКАО (WP/7, 8, 9, 10 и 11).

2.1.2 Обсуждение

2.1.2.1 Конференция в целом поддержала проект выводов, представленных в документе WP/7, включая положение о том, что эксплуатантам аэропортов следует применять передовую практику. Однако было высказано мнение, что для полной ясности концепцию создания автономных структур не следует смешивать с концепцией разграничения эксплуатационных и регламентирующих функций. Было признано, что при создании автономных структур государствам следует учитывать экономическую жизнеспособность соответствующих аэропортов, а также интересы поставщиков обслуживания и пользователей. В отношении ответственности за обеспечение безопасности полетов Конференция подтвердила, что государства обязаны соблюдать положения Чикагской конвенции и всех Приложений к ней, и нет необходимости включать конкретную ссылку в какое-либо Приложение. Тем не менее было достигнуто согласие относительно того, чтобы Секретариат включил соответствующую ссылку в Приложение 14 "*Аэродромы*" о правилах сертификации аэропортов при пересмотре инструктивного материала по экономике.

2.1.2.2 Конференция поддержала предложение в документе WP/59 относительно разработки руководящих принципов, которые помогут государствам в вопросах управления и эксплуатации аэропортов, которые нерентабельны в финансовом плане, однако являются частью комплексной авиатранспортной сети. Было выражено согласие с тем, чтобы ИКАО разработала руководящие принципы для обслуживания и эксплуатации таких аэропортов.

2.1.2.3 В отношении предложения в документе WP/68 относительно интересов потребителей Секретариат проинформировал Конференцию о том, что ИКАО следит за развитием событий в этой области в рамках своей программы работы. Было отмечено, что на данном этапе было бы преждевременным со стороны ИКАО рассматривать разработку глобальной регламентирующей структуры для защиты интересов потребителей. После данного разъяснения со стороны Секретариата дальнейшие действия поддержки не получили.

2.1.2.4 Предложение в документе WP/57 относительно того, чтобы ИКАО провела исследование по вопросу установления международного процесса сертификации поставщиков наземного обслуживания, не было поддержано Конференцией. Более того, не получило поддержки предложение в документе WP/23 включить в документ Дос 9082 *Глобальный договор* ООН и его принципы в качестве передовой практики.

2.1.2.5 Конференция приняла к сведению проводимую ЛАКГА работу (WP/39), касающуюся факторов, которые должны быть приняты во внимание при предоставлении концессий на аэропорты и авиационную инфраструктуру. Было выражено согласие с тем, что ИКАО при пересмотре существующего инструктивного материала по экономике аэропортов следует учесть материал о процессах аэропортовых концессий, разработанный ЛАКГА.

2.1.3 Рекомендация

2.1.3.1 На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросам владения, управления и контроля в рамках пункта 2.1 повестки дня Конференция приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 4. ВЛАДЕНИЕ УПРАВЛЕНИЕ И КОНТРОЛЬ НАД АЭРОПОРТАМИ

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) хотя для различных аэропортов могут подходить разные структуры владения и контроля, государствам следует рассматривать вопрос о создании автономных организаций для эксплуатации аэропортов, принимая во внимание экономическую жизнеспособность аэропортов, а также интересы поставщиков и пользователей обслуживания;
- b) в тех случаях, когда эксплуатация одного или нескольких аэропортов является только одной из нескольких функций, осуществляемых государственной организацией, государствам следует рассматривать вопрос о четком разделении регулятивных и эксплуатационных функций с ясным определением ролей и полномочий в отношении каждой;
- c) государствам следует рассмотреть структуру управления своими аэропортами и обеспечить применение передовой практики надлежащего корпоративного руководства в отношении целей и обязанностей, защиты прав акционеров и обращения с ними, ответственности совета управляющих, полномочий и подотчетности руководства, взаимодействия с заинтересованными сторонами и раскрытия информации;

- d) при создании автономной организации государствам следует обеспечивать выполнение всех соответствующих обязательств государства по Чикагской конвенции, Приложениям к ней и соглашениям о воздушном сообщении, а также соблюдение политики и практики ИКАО;
 - e) ИКАО следует внести поправки в документ Дос 9082, чтобы подчеркнуть важное значение разделения регулятивных и эксплуатационных функций и включить в него компоненты, необходимые для обеспечения надлежащего руководства посредством применения передовой коммерческой практики;
 - f) ИКАО следует рассмотреть вопрос о разработке политики и инструктивного материала в отношении управления и эксплуатации аэропортов, которые не являются экономически жизнеспособными, но необходимы как часть единой транспортной системы для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности международного воздушного транспорта, а также в социально-экономических целях;
 - g) ИКАО следует при рассмотрении своего инструктивного материала по коммерциализации аэропортов принять во внимание работу, проведенную ЛАКГА по процессам аэропортовых концессий.
-

Пункт 2 повестки дня. Конкретные проблемы экономики аэропортов и управления ими
Пункт 2.2 повестки дня. Стоимостная основа сборов

Примечание. Рассмотрение этого пункта было разделено на две части: 1) агрегирование стоимостных основ и 2) норма прибыли.

ЧАСТЬ I. АГРЕГИРОВАНИЕ СТОИМОСТНЫХ ОСНОВ

2.2.1 Документация

Секретариат (WP/8) рассмотрел вопрос об использовании единой стоимостной основы, охватывающей корзину сборов. Такая дополнительная гибкость позволит эксплуатантам аэропортов изменять сборы, выводимые из одной стоимостной основы или нескольких стоимостных основ. Однако, с учетом обеспокоенности относительно их совместимости с принципами, изложенными в документе Дос 9082, в документе делался вывод о том, что при наличии соответствующих гарантий принцип связи аэропортовых сборов с расходами мог бы применяться на другом уровне по сравнению с сегодняшней практикой. В этом контексте предлагались некоторые изменения к документу Дос 9082.

Соединенные Штаты Америки (WP/33) подчеркнули потенциальные недостатки, связанные с подходом к распределению расходов и установлению сборов, который представлялся в документе Секретариата ИКАО (WP/8). В их документе предлагался альтернативный подход (и связанная с ним поправка к документу Дос 9082), который будет способствовать агрегированию соответствующих расходов в меньшее количество категорий затрат и будет более совместимым с существующим инструктивным материалом. Такой подход обеспечивает гибкость при установлении сборов, которая упоминается в документе WP/8, и одновременно снижает степень потенциальной неэффективности, связанной с наличием большого числа отдельных элементов взимания сборов.

53 африканских государства (WP/60) признали, что системы взимания сборов должны быть достаточно гибкими, чтобы позволять эксплуатантам аэропортов удовлетворять потребности всех категорий пользователей с предоставлением соответствующих гарантий, необходимых для недопущения дискриминации и обеспечения транспарентности.

ЮНВТО (WP/22) высказалась за транспарентность и недискриминацию со справедливым распределением расходов среди различных типов пассажиров и между пассажирскими и грузовыми перевозками.

МСА (WP/30) считал, что аэропорты нуждаются в гибких системах взимания сборов, учитывающих динамику развития авиационной отрасли и потребности пользователей. Повышение уровня связи сборов с расходами упрощает систему взимания сборов и привносит коммерческий элемент в установление сборов. Необходимость защиты транспарентности и предотвращения дискриминации может требовать осуществления определенных мер, однако их применение не

должно заходить слишком далеко и приводить к необходимости заключения соглашений о сборах между поставщиками услуг и пользователями.

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

2.2.2 Обсуждение

2.2.2.1 Был выражен общий консенсус относительно намерения предоставить эксплуатантам аэропортов бóльшую гибкость при установлении аэропортовых сборов путем, например, агрегирования стоимостных основ при определенных обстоятельствах. Однако ввиду выраженной озабоченности в отношении связи с расходами, транспарентности и возможной дискриминации, обусловленной такой практикой, Конференция согласилась с тем, что такая гибкость должна сопровождаться соответствующими гарантиями относительно проведения консультаций и, по возможности, заключением соглашений с пользователями.

2.2.2.2 Конференция решила оставить п. 23 документа Doc 9082 без изменений и включить новый подпункт iv) в п. 22, предложенный в документе WP/33 и измененный в ходе обсуждения.

2.2.3 Рекомендация

2.2.3.1 На основе представленной документации и проведенной дискуссии об агрегировании стоимостных основ в рамках пункта 2.2 повестки дня Конференция приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 5. АГРЕГИРОВАНИЕ СТОИМОСТНЫХ ОСНОВ

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) Государствам следует рассмотреть вопрос о необходимости предоставления эксплуатантам аэропортов бóльшей гибкости в отношении установления сборов путем, например, агрегирования стоимостных основ при определенных обстоятельствах;
- b) ИКАО следует внести изменение в п. 22 нынешнего издания документа Doc 9082 (издание седьмое) включив в него нижеуказанный новый подпункт iv) с целью обеспечения дополнительной гибкости при установлении аэропортовых сборов:
 - iv) *Хотя аэропортам следует вести достаточно подробные данные о расходах, чтобы способствовать консультациям, транспарентности и экономическому надзору, при некоторых условиях в целях установления сборов может быть полезно разрабатывать более агрегированные стоимостные основы. Однако агрегирование должно осуществляться логичным и транспарентным способом и в соответствующих случаях сопровождаться гарантиями в отношении консультаций и, по возможности, соглашений с пользователями во избежание дискриминации среди пользователей при установлении сборов.*

ЧАСТЬ II. НОРМА ПРИБЫЛИ

2.2.4 Документация

Секретариат (WP/9) представил возможный метод определения "разумной" нормы прибыли на активы как для аэропортов, так и для ПАНО. Хотя в документе Doc 9082 этот вопрос в деталях не рассматривается, государствам следует иметь ясное определение разумной нормы прибыли своих поставщиков обслуживания, наряду с методикой ее оценки. Расчет средневзвешенной стоимости капитала (weighted average cost of capital – WACC) является широко используемым методом определения разумной нормы прибыли таких капиталоемких компаний, как аэропорты и ПАНО. Ввиду сложности и технического характера данного вопроса в документе делался вывод о том, что ИКАО следует разработать дополнительный инструктивный материал на эту тему.

МСА (WP/31) считал, что любые инструктивные материалы ИКАО по определению разумной нормы прибыли не должны носить обязательного характера или содержать конкретные указания относительно методики или технических деталей. Признанной методикой определения нормы прибыли является расчет средневзвешенной стоимости капитала (WACC), но это всего лишь один из нескольких способов расчета нормы прибыли. Государства должны решать, определять ли им и как определять разумную норму прибыли в каждом конкретном случае, руководствуясь принципами экономического надзора. При расчете разумной нормы прибыли следует принимать во внимание различные риски, с которыми сталкиваются аэропорты, а также степень их серьезности.

ИАТА (WP/49) считала, что в рыночных условиях отдельных поставщиков обслуживания имеются существенные различия. Независимо от методики расчета нормы прибыли следует уделять большее внимание взаимосвязи между риском и допустимой нормой прибыли.

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

2.2.5 Обсуждение

2.2.5.1 Конференция согласилась с тем, что обсуждение вопроса о норме прибыли охватывает как аэропортовый аспект, так и аспект аэронавигационного обслуживания, несмотря на то, что последний включен в пункт 3.2 повестки дня.

2.2.5.2 Выражена общая поддержка в отношении цели и смысла предложений, представленных в документе WP/9, где данный вопрос рассматривался с точки зрения как аэропортов, так и ПАНО. Основное внимание в ходе дискуссии было уделено двум конкретным предложениям: определить, следует ли вносить изменения в документ Doc 9082 для рассмотрения вопроса о взаимосвязи между риском, с которым сталкиваются поставщики обслуживания, и разумной нормой прибыли, как предлагалось в документе WP/49, и решить, есть ли необходимость в проведении ИКАО дополнительной работы для подготовки дополнительного инструктивного материала.

2.2.5.3 В связи с отсутствием поддержки в отношении первого предложения (WP/49) Конференция решила, что поправки к соответствующей части документа Doc 9082 по этому вопросу не требуются. В связи со вторым предложением, несмотря на выраженное предостережение о том, что инструктивный материал ИКАО для государств не должен носить слишком обязательный характер, была выражена общая поддержка в отношении того, что дополнительный инструктивный материал ИКАО мог бы быть полезным для государств в решении этого сложного вопроса. Конференция также согласилась с тем, что основное внимание в нем следует уделить оказанию помощи государствам в рассмотрении вопроса о том, как провести оценку элемента риска и стоимости активов в контексте определения разумной нормы прибыли. Она признала, что по данному вопросу имеется обширная литература, которую следует использовать в качестве справочного материала в работе, которая будет проведена ИКАО.

2.2.6 Рекомендация

2.2.6.1 На основе представленной документации и проведенной дискуссии о норме прибыли, охватывающей пункты 2.2 и 3.2 повестки дня, Конференция приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 6. НОРМА ПРИБЫЛИ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ СЛУЖБ

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) в рамках своих обязанностей в отношении экономического надзора государствам следует установить, при необходимости и с учетом национальных условий, ясную методику определения того, что является разумной нормой прибыли на активы их поставщиков обслуживания;
- b) ИКАО следует разработать дополнительный инструктивный материал, касающийся возможных методик оценки элемента риска и стоимости активов в контексте определения разумной нормы прибыли.

— — — — —

Пункт 2 повестки дня. Конкретные проблемы экономики аэропортов и управления ими
Пункт 2.3 повестки дня. Системы распределения расходов и взимания сборов

2.3.1 Документация

Секретариат (WP/8) рассмотрел вопрос о взимании сборов с пользователей на основе расходов в расчете на каждого пассажира. Выразив обеспокоенность относительно совместимости таких сборов с принципами, изложенными в документе Дос 9082, Секретариат в этом документе сделал заключение о том, что вариант возмещения расходов, связанных с обслуживанием воздушных судов, посредством взимания сборов на основе количества пассажиров, следует рассматривать с большой осторожностью ввиду его влияния на связь с расходами, транспарентность и защиту интересов потребителей. В этом контексте предлагались некоторые изменения к документу Дос 9082.

53 африканских государства (WP/60) считали, что эксплуатантам аэропортов следует предоставить больше гибкости в определении и применении сборов за обслуживание пассажиров с целью обеспечения развития высококачественных пассажирских служб, которые могут требоваться местными условиями. В документе указывалось на необходимость предоставления соответствующих гарантий в целях защиты пользователей от дискриминации и в интересах повышения транспарентности. В документе предлагалось внести изменения в документ Дос 9082 с учетом этого мнения.

ЮНВТО (WP/22) поддержала предложение Секретариата ИКАО (WP/8) о внесении изменений в документ Дос 9082, касающихся сборов за обслуживание пассажиров.

МСА (WP/30) заявил, что ставки сборов за обслуживание пассажиров рассчитываются в соответствии со стоимостью проведения процедур их оформления в аэропортах и что определение и применение этих затрат для расчета сборов должно обеспечивать максимальную гибкость для поддержания коммерческих подходов в отношениях между поставщиками услуг и пользователями. В документе предлагалось внести поправку в Дос 9082 для расширения рамок сборов за обслуживание пассажиров на основе перехода от метода взимания сборов строго за обслуживание в контролируемой/неконтролируемой зоне к более функциональному методу, основанному на процессе обслуживания.

Мали (WP/42, информационный документ) представила некоторую информацию, касающуюся этого пункта (см. п. 2.1.1).

2.3.2 Обсуждение

2.3.2.1 Конференция рассмотрела этот пункт на основе документа WP/8, представленного Секретариатом, а также ряда других документов, в которых были внесены конкретные предложения, касающиеся сборов за обслуживание пассажиров.

2.3.2.2 С учетом выводов, сделанных в ходе обсуждения пункта 2.2 повестки дня (см. п. 2.2.3.1), Конференция не поддержала выводы, представленные в документе Секретариата WP/8 относительно взимания сборов на основе количества пассажиров, и описание аэропортовых расходов, подлежащих включению в сборы за обслуживание пассажиров. По этой же причине Конференция не поддержала предложенный в документе WP/8 текст поправки к документу Doc 9082.

— — — — —

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 ограничения 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. Из этих принципов, указанных в документе WP/10 (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. С учетом того, 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) в рамках своих обязанностей в отношении экономического надзора государствам при необходимости следует оценивать на индивидуальной основе и с учетом местных условий положительные и негативные эффекты, связанные с конкретными формами дифференциальных сборов, применяемых аэропортами;
- b) государствам следует обеспечивать, чтобы дифференциальные сборы предлагались на недискриминационной основе; чтобы они были транспарентными с точки зрения их построения, цели и критериев, на основе которых они предлагаются; 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 случае стремления к привлечению и/или сохранению новых воздушных перевозок они предлагались только на временной основе;

- с) ИКАО следует внести изменения в документ Doc 9082, с тем чтобы отразить принципы прозрачности 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 АТConf/5 в 2003 году, предложение о вынесении этого вопроса на рассмотрение Совета пользуется решительной поддержкой.

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:

- a) государствам по своему усмотрению следует гибко и 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;
 - b) ИКАО следует внести изменения в документ Doc 9082, чтобы подчеркнуть важность международной авиации общего назначения, включив специальную ссылку на деловую авиацию;
 - c) ИКАО следует предпринять соответствующие действия по вопросам, касающимся распределения "окон" и запретов на полеты в ночное время.
-

Пункт 2 повестки дня. Конкретные проблемы экономики аэропортов и управления ими
Пункт 2.5 повестки дня. Финансирование мер безопасности и возмещение связанных с ними расходов

2.5.1 Документация

Секретариат (WP/11) рассмотрел существующий соответствующий текст документа Дос 9082, касающийся возмещения расходов на реализацию мер безопасности в аэропортах, который был обновлен на основе результатов *Конференции министров по авиационной безопасности*, проходившей в 2002 году, и обсудил необходимость в согласовании реализации политики среди государств и регионов. Поскольку никаких новых событий не произошло, за исключением досмотра крупногабаритных грузов, которые явились бы основанием для пересмотра или обновления действующей политики относительно сборов за обеспечение авиационной безопасности, в документе рекомендуется, чтобы ИКАО следила за событиями в этой области с целью определения того, когда существующую политику в области распределения и возмещения расходов будет необходимо обновить.

ЮНВТО (WP/22) согласилась с тем, что любые сборы или перечисления расходов за обеспечение безопасности должны быть непосредственно связаны с предоставлением соответствующих услуг в области безопасности и предназначены для возмещения только соответствующих понесенных расходов. За счет гражданской авиации или туризма не следует возмещать никакие расходы, понесенные при выполнении государствами более общих функций обеспечения безопасности.

ИАТА (WP/48) согласилась с выводами Секретариата ИКАО (WP/11), указав на вопросы, касающиеся безусловной ответственности государств за финансирование мер, направленных на защиту общества в целом, совместного несения расходов государственными и частными организациями, транспарентности и связи сборов за обеспечение безопасности с понесенными расходами. В документе предложено изменить п. 29 документа Дос 9082, включив несколько принципов, которые могут способствовать более эффективному возмещению расходов на реализацию мер безопасности в аэропортах, а также создать рабочую группу в составе представителей государственных и отраслевых учреждений с целью разработки принципов и основ деятельности национальных органов, контролирующих расходы в области авиационной безопасности.

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

2.5.2 Обсуждение

2.5.2.1 Конференция пришла к выводу, что отслеживать события в области досмотра крупногабаритных грузов со стороны ИКАО на данном этапе нет необходимости. Предложение в документе WP/48 относительно создания независимого контролирующего органа для контроля за

распределением расходов на меры безопасности в аэропортах между государственными и частными организациями поддержки не получило.

2.5.3 Рекомендация

2.5.3.1 На основе представленной документации в рамках пункта 2.5 повестки дня Конференция приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9. ВОЗМЕЩЕНИЕ РАСХОДОВ, СВЯЗАННЫХ С МЕРАМИ БЕЗОПАСНОСТИ В АЭРОПОРТАХ

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:

признавая, что действующая политика ИКАО в области возмещения расходов, связанных с мерами безопасности в аэропортах, по-прежнему является адекватной, государствам следует обеспечивать ее реализацию в целях содействия процессу гармонизации во всем мире.

- Пункт 3 повестки дня. Конкретные проблемы экономики аэронавигационного обслуживания и управления им**
- Пункт 3.1 повестки дня. Владение, управление и контроль**

3.1.1 Документация

Секретариат (WP/12) рассмотрел недавний опыт коммерциализации ПАНО и возникающие в связи с этим проблемы, касающиеся их управления, владения и контроля. Этот опыт свидетельствует о наличии возможной связи между достигаемыми показателями и корпоративным управлением. В документе рассматривались виды передовой практики надлежащего управления коммерциализованными ПАНО. В документе подчеркивалась необходимость обеспечения того, чтобы нормативные и эксплуатационные функции не осуществлялись одним и тем же полномочным органом в тех случаях, когда государство непосредственно управляет аэронавигационными службами. С учетом этих выводов была предложена поправка к тексту документа Doc 9082.

КАНСО (WP/36) считала, что высокая эффективность аэронавигационного обслуживания является результатом качественного управления, которое в свою очередь является следствием рациональной политики правительства. В документе государствам рекомендовалось не опираться на механизмы регулирования, а принимать во внимание различные элементы качественного управления, влияющие на эффективность аэронавигационного обслуживания, в частности миссию и цели ПАНО; принятие законов и подзаконных актов; структуру управления ПАНО; независимый и обладающий достаточными правами менеджмент; взаимоотношения с заказчиками; взаимоотношения с другими заинтересованными сторонами и социальный диалог; измерение эффективности и экономической надзор.

КАНСО (WP/37) признала, что отделение функции предоставления аэронавигационного обслуживания от функции регулятивного надзора согласуется с принципами качественного управления и повышает эффективность управления воздушным движением. В документе государствам предлагалось принять соответствующие меры для соблюдения положений нынешнего инструктивного материала ИКАО, поддерживающего автономность и отделение аэронавигационного обслуживания от функции регулятивного надзора.

Секретариат (WP/18, информационный документ) представил некоторую информацию по этому пункту (см. п. 1.1.1).

Секретариат (WP/19, информационный документ) представил некоторую информацию по этому пункту (см. п. 2.1.1).

Мали (WP/43, информационный документ) представила информацию о своей нынешней практике и накопленном опыте в отношении управления, владения и контроля над аэронавигационными службами; о роли веса воздушного судна в формуле исчисления сборов, о стимулах и экономических и организационных аспектах внедрения глобальной эксплуатационной концепции ОрВД. В документе также поддерживались изменения к документу Doc 9082, предложенные

Секретариатом ИКАО (WP/12, 15 и 16), а также исследование о применении значений веса воздушного судна (WP/14).

3.1.2 Обсуждение

3.1.2.1 В ходе дискуссии были затронуты в основном два аспекта документа WP/12: разделение функций регулирования и эксплуатационных функций в отношении эксплуатируемых государствами ПАНО и использование поставщиками обслуживания передовой практики надлежащего корпоративного управления. Был выражен общий консенсус относительно важности четкого разделения функций регулирующего органа и поставщика обслуживания с ясным определением их соответствующих ролей и полномочий. Конференция выразила необходимость сделать формулировку более гибкой, чтобы учитывать ситуацию в каждом государстве и регионе. В этой связи она согласилась внести поправку в проект вывода в документе WP/12 для лучшего отражения этой идеи.

3.1.2.2 Была выражена поддержка применению передовой практики надлежащего корпоративного управления как средства повышения эффективности ПАНО. В отношении пользы применения передовой коммерческой практики в целом Конференция считала, что она может быть разной, поскольку аэронавигационное обслуживание в большинстве случаев предоставляется как общественное обслуживание со стороны государств. В этой связи Секретариату было предложено изменить формулировку предложенного текста п. 17 документа Doc 9082 с целью лучшего отражения реалий коммерческой деятельности при применении передовой практики. Секретариату было также предложено обеспечить увязку данной формулировки с выводами в документе WP/7.

3.1.3 Рекомендация

3.1.3.1 На основе представленной документации и проведенного обсуждения по вопросам управления, владения и контроля в рамках пункта 3.1 повестки дня Конференция приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 10. УПРАВЛЕНИЕ, ВЛАДЕНИЕ И КОНТРОЛЬ НАД ПОСТАВЩИКАМИ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) в тех случаях, когда государства решают не создавать автономных поставщиков аэронавигационного обслуживания, им следует рассматривать вопрос о четком разделении регулятивных и эксплуатационных функций и ясно определять роли и полномочия в отношении каждой;
- b) государствам следует рассмотреть структуру управления в отношении их ПАНО и обеспечить применение передовой практики надлежащего корпоративного управления в отношении целей и обязанностей, прав акционеров и обращения с ними, обязанностей совета управляющих, полномочий и подотчетности руководства, взаимодействия с заинтересованными сторонами и раскрытия информации;

-
-
- с) ИКАО следует внести изменения в документ Doc 9082, чтобы подчеркнуть важность разделения регулятивных и эксплуатационных функций и включить компоненты, необходимые для обеспечения надлежащего управления путем применения передовой практики.

Пункт 3 повестки дня. Конкретные проблемы экономики аэронавигационного обслуживания и управления им

Пункт 3.2 повестки дня. Стоимостная основа сборов

3.2.1 Документация

Секретариат (WP/9), см. п. 2.2.4.

МСА (WP/31), см. п. 2.2.4.

ИАТА (WP/49), см. п. 2.2.4.

Мали (WP/42, информационный документ), см. п. 2.1.1.

3.2.2 Обсуждение

3.2.2.1 Конференция обсудила норму прибыли аэропортов и аэронавигационных служб в рамках пункта 2.2 повестки дня (см. п. 2.2.5).

3.2.3 Рекомендация

3.2.3.1 См. РЕКОМЕНДАЦИЮ 6. НОРМА ПРИБЫЛИ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ СЛУЖБ (п. 2.2.6.1).

- Пункт 3 повестки дня. Конкретные проблемы экономики аэронавигационного обслуживания и управления им**
- Пункт 3.3 повестки дня. Системы распределения расходов и взимания сборов**

Примечание. Рассмотрение этого пункта было разделено на три части: 1) категоризация видов обслуживания в целях распределения расходов и взимания сборов, 2) роль веса воздушного судна в формулах исчисления сборов и 3) меры стимулирования, которые могут применяться как к поставщикам обслуживания, так и к пользователям.

ЧАСТЬ I. КАТЕГОРИЗАЦИЯ ВИДОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ В ЦЕЛЯХ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ РАСХОДОВ И ВЗИМАНИЯ СБОРОВ

3.3.1 Документация

Секретариат (WP/13) рассмотрел вопрос о категоризации аэронавигационного обслуживания в целях распределения расходов и ее последствия для системы взимания сборов. ПАНО могут распределять расходы в соответствии с традиционными категориями обслуживания (например, аэродромное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание захода на посадку и районное диспетчерское обслуживание) или использовать альтернативную категоризацию видов обслуживания, основанную на участках воздушного пространства или этапах полета. Принятие альтернативной категоризации может привести к повышению уровня транспарентности и улучшению увязки расходов с обслуживанием при распределении расходов и даст ПАНО возможность диверсифицировать свои сборы в зависимости от категории обслуживания (например, зональные сборы). В документе сделан вывод о том, что использование альтернативной категоризации и соответствующих зональных сборов может привести к более эффективному использованию ресурсов, особенно в перегруженном или сложном воздушном пространстве. Было также предложено, чтобы ИКАО разработала дополнительный инструктивный материал по данному вопросу.

Члены ЛАКГА (WP/40) изложили разработанные методики оценки стоимости аэропортового и аэронавигационного обслуживания в регионе и заявили, что категоризация обслуживания на основе участков воздушного пространства и этапов полета будет зависеть от характеристик конкретного воздушного пространства с потребностью в соответствующем определении каждой категории обслуживания и в транспарентном и объективном учете сметных расходов.

Европейская комиссия (WP/56, информационный документ) представила некоторую информацию по этому пункту (см. п. 3.4.1).

3.3.2 Обсуждение

3.3.2.1 Была высказана озабоченность относительно возможного нарушения конкурентоспособности, что может явиться результатом применения новых категорий обслуживания для целей взимания сборов. Такая система также может создать дополнительную административную нагрузку как для поставщиков, так и для пользователей, вызвать

количественный рост сборов, повышение сборов и иметь непредусмотренные последствия из-за неэффективных маршрутов, в частности в отношении экологической эффективности.

3.3.2.2 По мнению нескольких государств, существующий инструктивный материал в пп. 6.47–6.52 документа ИКАО *"Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания"* (Doc 9161) является достаточным и на данном этапе его не требуется расширять. Другие выступавшие приводили доводы относительного того, что использование альтернативных категорий обслуживания не является обязательным, но откроет новые возможности. Цель заключается в том, чтобы расширить инструктивный материал для того, чтобы отразить новые условия взимания сборов, но в то же время признавая преимущества и недостатки, связанные с его реализацией в будущем.

3.3.2.3 Секретариат разъяснил, что альтернативная категоризация видов обслуживания в первую очередь была разработана для целей распределения расходов и взимания сборов, однако также и как средство повышения эффективности аэронавигационной системы.

3.3.2.4 Конференция одобрила выводы, предложенные в документе WP/13, имея при этом в виду, что потребуются разработка дополнительного инструктивного материала для изучения всех аспектов альтернативной категоризации видов обслуживания, включая возможные негативные и позитивные последствия для поставщиков и пользователей. Наличие достаточной информации по этому вопросу поможет государствам сделать соответствующий выбор.

3.3.3 Рекомендация

3.3.3.1 На основе представленной документации и проведенной дискуссии о категоризации видов обслуживания в целях распределения расходов и взимания сборов в рамках пункта 3.3 повестки дня Конференция приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11. КАТЕГОРИЗАЦИЯ ВИДОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ В ЦЕЛЯХ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ РАСХОДОВ И ВЗИМАНИЯ СБОРОВ

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) государства могут рассмотреть возможность использования альтернативной категоризации видов обслуживания и соответствующих зональных сборов в зависимости от их конкретных обстоятельств, например в перегруженном или сложном воздушном пространстве, в целях создания системы взимания сборов, в большей степени увязанной с расходами, и эффективного использования ресурсов;
- b) ИКАО следует расширить инструктивный материал по распределению расходов между участками воздушного пространства и/или этапами полета, а также разработать новый инструктивный материал по зональным сборам.

ЧАСТЬ II. РОЛЬ ВЕСА ВОЗДУШНОГО СУДНА В ФОРМУЛАХ ИСЧИСЛЕНИЯ СБОРОВ

3.3.4 Документация

Секретариат (WP/14) рассмотрел обоснования, лежащие в основе практики включения веса воздушного судна в формулы определения сборов за аэронавигационное обслуживание, и релевантность нынешнего текста в документе Дос 9082. Поскольку государства придерживаются различных мнений в отношении роли веса воздушного судна в формулах исчисления сборов, Конференции предлагалось рассмотреть возможность достижения единой позиции по этому спорному вопросу.

53 африканских государства (WP/62) обратились к ИКАО с просьбой провести исследование о целесообразности применения ПАНО во всем мире значений веса воздушного судна с целью установления и определения наилучшей практики, обеспечивающей стабильность предоставления адекватного аэронавигационного обслуживания независимо от различий в структуре воздушных перевозок.

Члены ЛАКГА (WP/40) заявили, что в тех случаях, когда данные о пролетаемом расстоянии или типах воздушных судов являются однородными, в формулы исчисления сборов за аэронавигационное обслуживание могут не включаться, в зависимости от обстоятельств, либо пролетаемое расстояние, либо вес воздушного судна, либо оба элемента.

МСДА (WP/25) считал, что никакие поправки к содержащимся в документе Дос 9082 указаниям относительно формулы взимания сборов за обслуживание на маршруте, направленные на исключение фактора веса воздушного судна, не должны вноситься без получения полных вспомогательных данных и представления финансовых анализов или моделей, которые определяют последствия вариантов для формул исчисления сборов.

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

3.3.5 Обсуждение

3.3.5.1 Конференция рассмотрела возможность достижения консенсуса относительно роли веса воздушного судна для целей установления сборов за аэронавигационное обслуживание, в частности с учетом существующей формулировки в пп. 44, 45 и 46 документа Дос 9082, касающейся веса воздушного судна.

3.3.5.2 По этому вопросу имела место продолжительная дискуссия. По мнению некоторых выступавших, существующий инструктивный материал, основанный не только на связи с расходами, но также и на полезной емкости воздушных судов и ценности обслуживания, отражает способность пользователей платить, а деловая авиация, использующая реактивные воздушные суда, обладает финансовой возможностью платить столько же, сколько перевозчики, которые используют крупногабаритные воздушные суда. В соответствии с данной точкой зрения политика ИКАО должна быть более гибкой в части использования веса воздушных судов при установлении сборов за аэронавигационное обслуживание. По мнению других выступавших, изменять

существующую политику нет необходимости, поскольку она предусматривает равноправие в системе установления сборов, а устранение весовой составляющей также устранил элемент равноправия. По их мнению, существующая формулировка в пп. 44, 45 и 46 документа Дос 9082 предусматривает достаточную гибкость относительно элемента веса для целей взимания сборов и поэтому в какой-либо поправке нет необходимости.

3.3.5.3 Была выражена широкая поддержка идеи согласования существующего текста в пп. 44, 45 и 46 документа Дос 9082, в частности путем замены в п. 45 слова "*следует*" словом "*можно*". Конференция приняла к сведению, что такое изменение обеспечит большую гибкость относительно роли веса воздушного судна в сборах за аэронавигационное обслуживание. Хотя Конференция не поддержала предложение о проведении ИКАО исследования по вопросу о роли веса воздушного судна в установлении сборов за аэронавигационное обслуживание, она отметила, что до какого-либо изменения формулы (формул) исчисления сборов за аэронавигационное обслуживание следует провести консультации с пользователями и государствам следует изучить влияние такого изменения на пользователей и поставщиков обслуживания.

3.3.6 Рекомендация

3.3.6.1 На основе представленной документации и проведенной дискуссии о роли веса воздушного судна в формулах исчисления сборов в рамках пункта 3.3 повестки дня Конференция приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 12. РОЛЬ ВЕСА ВОЗДУШНОГО СУДНА В ФОРМУЛАХ ИСЧИСЛЕНИЯ СБОРОВ

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) ИКАО следует изменить п. 45 нынешнего издания документа Дос 9082 (издание седьмое), заменив слово "*следует*" словом "*можно*", в целях обеспечения дополнительной гибкости в отношении роли веса воздушного судна в установлении сборов за аэронавигационное обслуживание;
- b) ИКАО следует рассмотреть свой инструктивный материал об использовании веса воздушного судна в формулах исчисления сборов и, при необходимости, скорректировать его.

ЧАСТЬ III. МЕРЫ СТИМУЛИРОВАНИЯ, КОТОРЫЕ МОГУТ ПРИМЕНЯТЬСЯ КАК К ПОСТАВЩИКАМ ОБСЛУЖИВАНИЯ, ТАК И К ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМ

3.3.7 Документация

Секретариат (WP/15) рассмотрел приемлемость применения мер стимулирования как к ПАНО, так и к пользователям. При условии правильной подготовки меры стимулирования могут явиться инструментом для оптимизации использования и предоставления аэронавигационного обслуживания, позволят сократить общие расходы на предоставление этого обслуживания и повысить его эффективность. В документе сделан вывод о том, что для достижения желаемых результатов от применения мер поощрения государствам следует обеспечить соответствие мер стимулирования принципам ИКАО, изложенным в документе Doc 9082, а также их заявленным целям, чтобы планируемые выгоды покрывали расходы на реализацию мер стимулирования в разумные сроки. Для подкрепления этого вывода было предложено внести поправку в текст документа Doc 9082 и разработать инструктивный материал, касающийся стимулирования.

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

3.3.8 Обсуждение

3.3.8.1 Выражено общее согласие с основной идеей документа WP/15 о пользе мер стимулирования для ПАНО и пользователей воздушного пространства, а также о необходимости обеспечения надлежащего введения таких мер в целях предотвращения потенциальных негативных последствий или злоупотребления. Обращено внимание на важность транспарентности и увязки с расходами при определении стимулов и на необходимость периодического пересмотра схем поощрения. В отношении поправки к п. 41 v) документа Doc 9082, предложенной в документе WP/15, несколько государств отметили, что меры стимулирования, охватывающие ПАНО, еще широко не используются, и поэтому существующий инструктивный материал ИКАО является достаточным для рассмотрения данного вопроса. Конференция согласилась с тем, что в настоящее время нет необходимости вносить поправку.

3.3.8.2 Проведена обширная дискуссия относительно формулировки проекта выводов, с тем чтобы правильно отразить цель документа WP/15 и связанные с ним рекомендуемые действия. Конференция согласовала компромиссный текст проекта рекомендации.

3.3.9 Рекомендация

3.3.9.1 На основе представленной документации и проведенной дискуссии о мерах стимулирования, которые могут применяться как к поставщикам обслуживания, так и к пользователям, в рамках пункта 3.3 повестки дня Конференция приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 13. МЕРЫ СТИМУЛИРОВАНИЯ, КОТОРЫЕ МОГУТ ПРИМЕНЯТЬСЯ КАК К ПОСТАВЩИКАМ ОБСЛУЖИВАНИЯ, ТАК И К ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМ

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) Государствам следует вводить в рамках своих обязанностей в части экономического надзора соответствующие формы стимулирования ПАНО в целях оптимизации использования и предоставления аэронавигационного обслуживания, сокращения общих расходов на такое обслуживание и повышения его эффективности.
 - b) Государствам следует обеспечивать, чтобы при введении поставщиками аэронавигационного обслуживания стимулов для пользователей системы стимулирования соответствовали принципам, изложенным в документе Дос 9082. Системы стимулирования должны быть транспарентными и подвергаться периодическим пересмотрам, а предполагаемые выгоды должны компенсировать издержки стимулирования в разумные сроки.
-

- 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 ПАНО 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: эффективности и самодостаточности, технологии, безопасности полетов и аэропортах.

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 ПАНО 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 14. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ, СВЯЗАННЫЕ С РЕАЛИЗАЦИЕЙ ГЛОБАЛЬНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ КОНЦЕПЦИИ ОрВД

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) государствам следует стремиться к эффективной и рентабельной реализации глобальной эксплуатационной концепции ОрВД, используя Глобальный аэронавигационный план (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 прозрачности, эффективности, справедливости, сопоставимости и предсказуемости расходов на авиатранспортную инфраструктуру;
- c) ИКАО следует внести изменения в документ Дос 9082, чтобы подчеркнуть необходимость международного сотрудничества, а также сделать ссылки на важность региональных подходов при осуществлении глобальной эксплуатационной концепции ОрВД и ГАНП;
- d) ИКАО следует по-прежнему следить за развитием экономических и организационных аспектов, связанных с глобальной эксплуатационной концепцией ОрВД и ГАНП, в целях определения потребности в разработке в будущем дополнительных принципов и инструктивного материала по данному вопросу;
- e) ИКАО следует расширить технические разработки, связанные с переходом от САИ к УАИ, для включения экономических и других институциональных аспектов;
- f) ИКАО следует провести конкретное исследование по вопросу о предоставлении некоторых видов аэронавигационного обслуживания частными поставщиками третьих сторон и разработать проект соглашения об уровне обслуживания для возможного использования поставщиками аэронавигационного обслуживания в целях обеспечения функционирования частных поставщиков третьих сторон в соответствии с признанными требованиями к безопасности полетов и эффективности.

Пункт 4 повестки дня. Реализация политики ИКАО в отношении сборов**4.1 Документация**

Секретариат (WP/17) рассмотрел меры содействия выполнению политики ИКАО в области сборов, содержащиеся в документе Дос 9082. Согласно последним обзорам некоторые государства и поставщики не обеспечивают полного выполнения политики ИКАО. В целях повышения осведомленности и информированности о политике ИКАО и обеспечения как можно более широкого ее соблюдения в документе предложено принять ряд мер, включая ясно выраженное подтверждение Советом ИКАО своей поддержки этой политики и проведения Секретариатом ИКАО мероприятий по содействию ее соблюдению. В документе также сделан вывод о том, что государствам следует удостовериться в том, что их поставщики обслуживания выполняют политику ИКАО.

Франция от имени ЕС, ЕКГА и государств – членов этих организаций, и Соединенных Штатов Америки (WP/87) выразила мнение о том, что соблюдению и выполнению политики ИКАО в отношении сборов в значительной степени могло бы способствовать принятие государствами правовых обязательств, которые отражают основополагающие принципы недискриминации, связи с расходами, транспарентности и консультаций с пользователями. Помимо включения принципов документа Дос 9082 в свои национальные законодательства государствам следует включить их в свои будущие соглашения о воздушных перевозках.

Европейская комиссия (WP/65) придерживалась мнения о том, что взимание аэропортовых сборов необходимо регламентировать, и поэтому предложила новое законодательство в этой области. В документе изложены основные положения ее предложения относительно аэропортовых сборов, которое в настоящее время обсуждается Европейским парламентом и Советом министров. Предложение направлено на обеспечение эффективного выполнения принципов ИКАО, однако это потребует дальнейшего уточнения некоторых концепций и определений ИКАО. В документе также выражена поддержка выводам, представленным Секретариатом ИКАО (WP/4, 6, 10 и 17).

МАК (WP/53) рассмотрел, помимо прочего, повышение роли государств в продвижении и выполнении политики ИКАО в отношении сборов и поддержал документ WP/17.

ИАТА (WP/50) высказала мнение о том, что возрастающее несоблюдение установленной политики ИКАО и инструктивного материала, с которым сталкиваются пользователи, отрицательно влияет на коммерческую практику авиакомпаний и вызывает потрясения на рынке перевозок в условиях либерализации. В документе выражена поддержка документа WP/17 и предложено повысить соблюдение политики ИКАО с тем, чтобы защитить пользователей от злоупотребления доминирующими рыночными позициями и обеспечить равноправные условия деятельности для всех пользователей.

Секретариат (WP/20, информационный документ) кратко изложил результаты недавнего вопросника ИКАО, направленного государствам, для того чтобы обновить дополнение к документу Дос 9082 с точки зрения соответствия национальных правил и практики политике ИКАО в отношении сборов.

Мали (WP/44, информационный документ) представила информацию о своей практике и отметила важность проведения учебных курсов для популяризации политики ИКАО в отношении сборов.

4.2 Обсуждение

4.2.1 Было признано, что степень выполнения политики ИКАО в отношении сборов, что является скорее моральной, чем юридической обязанностью государств, во многих случаях неадекватна. Конференция сконцентрировала дискуссию на изучении возможных путей улучшения данной ситуации, а именно на а) способах повышения осведомленности и информированности о политике в качестве средства более широкого соблюдения и на б) способах повышения степени выполнения политики.

4.2.2 По первому аспекту был достигнут общий консенсус относительно того, что ИКАО следует принять все возможные меры для обеспечения широкой осведомленности и информированности о ее политике в отношении сборов, реализуя, например, такие предложения в документе WP/17, как проведение региональных семинаров. Было также предложено расширить сотрудничество с отраслью, что будет способствовать лучшему пониманию принципов политики.

4.2.3 По второму аспекту была достигнута договоренность на основе предложений в документе WP/87 относительно того, что эффективной мерой повышения статуса политики ИКАО в отношении сборов и обеспечения более полного соблюдения является включение основных принципов документа Дос 9082 в национальное законодательство, правила или политику. Конференция также согласилась с целесообразностью включения этих же принципов в качестве конкретного положения в будущие соглашения о воздушном сообщении.

4.2.4 Конференция не поддержала вывод в документе WP/17 относительно того, что государствам следует сообщать об отклонениях от соблюдения политики ИКАО в отношении сборов, поскольку такое требование справедливо только по отношению применения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), но не в отношении экономической политики. Было также предложено исключить ссылку на "высокий приоритет" в проекте выводов в документе WP/17, поскольку установление таких приоритетов является ответственностью государств. Было также принято к сведению, что ИКАО при необходимости продолжит отслеживать степень выполнения государствами ее политики в отношении сборов посредством обзоров.

4.3 Рекомендация

4.3.1 На основе представленной документации и проведенного обсуждения по вопросам реализации политики ИКАО в отношении сборов в рамках пункта 4 повестки дня Конференция приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 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 Чикагской конвенции, способствует эффективному и рентабельному предоставлению и функционированию аэропортового и аэронавигационного обслуживания, а также хорошим взаимоотношениям с пользователями, в частности с точки зрения транспарентности и справедливого обращения с различными категориями пользователей;
 - b) государствам следует обеспечить соблюдение их аэропортами и ПАНО политики ИКАО в отношении сборов;
 - c) ИКАО в сотрудничестве с отраслью следует принять все необходимые меры по обеспечению широкой осведомленности и информированности о ее политике в отношении сборов;
 - d) ИКАО следует рекомендовать государствам принять принципы документа Дос 9082, касающиеся недискриминации, связи с расходами, транспарентности 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 Дос 9082, касающиеся недискриминации, связи с расходами, транспарентности и консультаций с пользователями, в свои будущие соглашения о воздушном сообщении в целях обеспечения их соблюдения аэропортами и ПАНО.
-

**Выступление Президента Совета
Международной организации гражданской авиации (ИКАО)
г-на Роберто Кобе Гонсалеса
на открытии Конференции по экономике аэропортов
и аэронавигационного обслуживания**

(Монреаль, 15 сентября 2008 года)

От имени Совета и Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации (ИКАО) с большим удовольствием приветствую вас на данной Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания.

Первая Конференция ИКАО по сборам была проведена в 1956 году, и с тех пор состоялось еще пять таких конференций. Сегодня начинает работу 7-я Конференция, и наша общая цель состоит в том, чтобы рассмотреть и подтвердить действующие основополагающие принципы политики в отношении сборов. Настоящая Конференция, несомненно, является своевременной, учитывая быстро меняющиеся условия, в которых в настоящее время находится и функционирует международная гражданская авиация. Мы столкнулись лицом к лицу с проблемами поставок нефти и цены на нее, охраны окружающей среды и ограничения пропускной способности – проблемами, глубина и масштаб которых остаются неизвестными. В такое время, как ныне, чрезвычайно важно, чтобы все стороны объединились и сотрудничали друг с другом, адаптируя авиатранспортную систему к новым суровым реалиям. Эффективность и рентабельность должны стать нашими руководящими принципами на пути к укреплению финансового благополучия и стабильности в отрасли.

Данная Конференция также является своевременной ввиду имевших место в последние десять лет значительных событий в области организации деятельности и финансирования поставщиков обслуживания. Предыдущая Конференция, которая проходила в 2000 году, уточнила руководящие принципы ИКАО в отношении коммерциализации и приватизации аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания. Используя недавний опыт в этой области, настоящая Конференция может дополнительно доработать определяющие политику принципы с тем, чтобы государства могли эффективно решать важные вопросы регулирования, касающиеся сборов и экономических аспектов деятельности аэропортов и аэронавигационных служб.

Коммерциализация и приватизация аэропортов и аэронавигационных служб являются частью непрерывного процесса глобализации и либерализации мировой экономики.

Вместе с тем, согласно проведенным ИКАО исследованиям, значительное число поставщиков обслуживания в мире по-прежнему не обеспечивает полного возмещения своих расходов независимо от того, являются ли они приватизированными или нет. Это имеет серьезные последствия, осложняемые устойчивым расширением воздушных перевозок, что возлагало и будет возлагать на государства растущее бремя финансирования, расширения или обновления аэропортовых и аэронавигационных средств и служб с целью преодоления или предотвращения перегруженности аэропортов и воздушного пространства. Картина осложняется еще больше, если учесть те проблемы, о которых я сказал выше, и насколько отрицательно они могут повлиять на глобальный спрос на воздушные перевозки.

В соответствии с *Конвенцией о международной гражданской авиации* государства, в конечном счете, несут ответственность за безопасность полетов и авиационную безопасность в

своем воздушном пространстве. Они также отвечают за то, чтобы обслуживание предоставлялось в соответствии со Стандартами ИКАО, которые признаны в качестве важнейших для обеспечения безопасности международных воздушных сообщений.

Кроме того, рассматривая вопросы коммерциализации или приватизации аэропортов или поставщиков аэронавигационного обслуживания, государствам следует помнить о том, что они также несут ответственность за экономический надзор. Цель заключается в том, чтобы не допустить злоупотребления положением, которое известно под названием "естественная монополия" поставщика обслуживания. Существует несколько различных способов осуществления государством функции экономического надзора, от "либерального" подхода до более прямого регулятивного вмешательства в экономические решения поставщиков обслуживания, например, посредством введения механизма регулирования. Государствам необходимо выбрать наиболее подходящую форму экономического надзора с учетом своих специфических условий. При принятии решения относительно формы осуществления функции экономического надзора, государства должны принимать во внимание степень конкуренции между поставщиками обслуживания, затраты и выгоды, связанные с альтернативными формами надзора, а также существующие юридические и институциональные рамки и структуру управления.

Необходимость в более прямом регулятивном вмешательстве может быть уменьшена, если существуют соответствующие механизмы консультаций с пользователями и если действуют договоренности о сотрудничестве между поставщиками и пользователями обслуживания. Учитывая стоящие перед нами огромные проблемы, я убежден в абсолютной необходимости выведения сотрудничества в отрасли на качественно новый уровень.

В настоящее время политика ИКАО в отношении сборов предписывает проводить консультации только в конкретных случаях в контексте повышения сборов и планирования крупных инфраструктурных преобразований. Однако консультации должны проводиться регулярно, и для того чтобы наладить этот процесс, может потребоваться до двух лет, так как понадобится несколько совещаний, прежде чем будет достигнуто взаимное доверие и налажен конструктивный диалог. Поэтому нам потребуется укрепить политику ИКАО в отношении консультаций с пользователями и предусмотреть создание постоянных механизмов консультаций там, где добровольные договоренности между поставщиками и пользователями отсутствуют. В таких консультациях должны участвовать представители всех категорий пользователей, работающих в определенных аэропортах или воздушном пространстве.

С вопросами экономического надзора и консультаций с пользователями тесно связан вопрос экономических показателей деятельности поставщиков обслуживания. Поскольку управление показателями эффективности является важным средством для поставщиков обслуживания, регулирующих органов и пользователей, государствам следует в рамках своих функций экономического надзора и посредством процесса консультаций обеспечить, чтобы их поставщики обслуживания разрабатывали и внедряли надлежащие системы управления показателями эффективности.

Эти три ключевые темы Конференции – экономический надзор, управление показателями эффективности и консультации – взаимосвязаны и вместе взятые образуют комплексный подход к укреплению сотрудничества в отрасли, в частности, между регулируемыми органами, поставщиками обслуживания и пользователями. Если мы сможем прийти к общему пониманию по этим трем проблемам, а я полагаю, что сможем, то это послужит основой для принятия конструктивных выводов и рекомендаций, которые помогут нам достичь целей данной Конференции в том, что касается сотрудничества и эффективности.

Я понимаю, что с точки зрения статуса существует разница между политикой ИКАО в отношении сборов и положениями Чикагской конвенции, состоящая в том, что Договаривающиеся государства юридически не связаны обязательством соблюдать эту политику. В условиях коммерциализации и приватизации аэропортов и аэронавигационных служб существует риск уменьшения осведомленности о политике ИКАО в экономической области, что может привести к расхождению в подходах в таких вопросах, как применение сборов с пользователей и налогообложение. Например, экономические характеристики и ограниченная пропускная способность аэропортов и аэронавигационных служб наряду с либерализацией авиатранспортных перевозок в некоторых случаях вызывали вопросы, касающиеся применения принципа недискриминации, закрепленного в статье 15 Чикагской конвенции, и использования справедливых методов возмещения расходов. Поэтому важно подчеркнуть, что, поскольку политика основана на рекомендациях таких крупных международных конференций, как настоящая, государства несут моральное обязательство придерживаться этой политики. Государства должны признать, что несоблюдение политики ИКАО в отношении сборов подрывает эффективность и рентабельность предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания, а также отношения с пользователями, в частности, с точки зрения транспарентности и справедливого подхода к различным категориям пользователей. Поэтому государствам следует обеспечивать, чтобы их поставщики обслуживания соблюдали политику ИКАО, и сообщать в ИКАО о любом отклонении от этой политики.

Для меня является большой честью объявить открытой данную Конференцию по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания. В своем выступлении г-н Сауд А.Р. Хашем, председатель Авиатранспортного комитета и представитель Саудовской Аравии в Совете, представит дополнительную информацию относительно повестки дня Конференции.

Совет ИКАО с большим нетерпением ожидает ваших рекомендаций и очень серьезно рассмотрит ваши предложения о том, как лучше укрепить руководящие принципы, касающиеся аэропортовых и аэронавигационных сборов, а также по другим аспектам экономики аэропортов и аэронавигационных служб и управления ими.

Если учесть обмен мнениями на состоявшемся вчера предшествующем Конференции Симпозиуме, то я глубоко убежден, что данная Конференция будет весьма продуктивной.

**Выступление председателя Aviатранспортного комитета
г-на Сауда А.Р. Хашема
на открытии Конференции по экономике аэропортов
и аэронавигационного обслуживания**

(Монреаль, 15–20 сентября 2008 года)

Дамы и господа! От имени Aviатранспортного комитета Совета ИКАО приветствую вас на этой Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания.

Одна из основных характеристик сегодняшней глобальной aviатранспортной системы состоит в том, что она по-прежнему обслуживает все большее число людей во всех регионах мира. В 1947 году, когда Конвенция о международной гражданской авиации вступила в силу, aviаккомпаниями мира было перевезено около 21 млн пассажиров. Спустя примерно 60 лет на либерализованном рынке, которого, как кажется, отделяет вечность от обстановки регулирования 40-х годов, одними только регулярными рейсами перевозится более 2 млрд человек.

Демократизация и расширение воздушных перевозок естественным образом вытекает из статьи 44 Чикагской конвенции, которая призывает ИКАО разрабатывать принципы и методы международной аэронавигации и содействовать планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы "удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте". В конечном итоге, обеспечение доступности воздушного транспорта для как можно большего числа людей – это вопрос равенства между людьми и использования ресурсов планеты. Другого пути у нас нет, и, несмотря на стоящие перед нами сегодня проблемы, связанные с ростом цен на топливо, состоянием окружающей среды, ограниченной пропускной способностью аэропортов и воздушного пространства и т. д., мы будем по-прежнему стремиться к достижению оптимального уровня безопасности полетов, авиационной безопасности, устойчивости и эффективности. Будущий прогресс мирового сообщества в значительной степени зависит от эксплуатационного и финансового состояния aviатранспортной отрасли.

В своем вступительном выступлении Президент Совета обратил наше внимание на то, что он считает тремя ключевыми вопросами, имеющими важнейшее значение для успеха нашего совещания. Я полностью согласен с ним в том, что за счет характера и масштабов наших выводов и рекомендаций относительно экономического надзора, показателей эффективности и консультаций мы сможем помочь определить будущее направление развития отрасли. Помимо этого в повестке дня Конвенции стоит ряд других важных вопросов, и я хотел бы в течение нескольких минут сделать их краткий обзор в качестве вступления к их обсуждению, которое начинается на этом утреннем заседании. При этом я повторю некоторые из важных высказываний г-на Кобе, в частности, в отношении пункта 1 повестки дня.

Первое касается экономического надзора и ответственности государств за защиту своих граждан от опасности злоупотребления доминирующим положением, которое занимают аэропорты и аэронавигационные службы. Такая ответственность должна быть ясно отражена в национальном авиационном законодательстве. Выносимые на Конференцию предложения по вопросу управления эффективностью работы, например, направлены не на установление чрезмерно жестких правил, а на выдвижение идеи внедрения систем управления эффективностью поставщиками обслуживания, в которых выбор показателей эффективности работы

осуществляется на региональном и/или национальном уровне с тем, чтобы учитывать местные условия и обстоятельства. Без соответствующих критериев измерения эффективности поставщикам обслуживания будет трудно претендовать на какое-либо повышение эффективности.

Другой важной проблемой является то, что во многих государствах консультации с пользователями не проводятся. Всякое сотрудничество базируется на взаимном понимании проблем каждой стороны, и единственным способом достижения такого понимания является ведение постоянного диалога. Я полагаю, что Конференции пора предложить включить пассажиров в общий процесс консультаций. Это дополнение к тому, что предлагается в рабочих документах Секретариата по данному вопросу.

В рамках пункта 2 повестки дня Конференция рассмотрит вопросы, касающиеся экономики аэропортов и управления ими. В части управления аэропортами нам надо будет рассмотреть вопрос о разделении функций регулирования и эксплуатационных функций и о необходимости обеспечения правильного управления с применением передовой практики. Мы также обсудим вопрос о том, что следует считать разумной нормой прибыли для аэропортов в контексте их доминирующего положения.

На рассмотрение будет предложен ряд новых тенденций в практике взимания сборов, таких как распределение расходов в расчете на каждого пассажира и применение дифференциальных сборов в качестве вводных дисконтов в отношении новых воздушных сообщений и низкокзатратных перевозчиков. Возможность несправедливого обращения или дискриминации в предоставлении доступа к аэропортовым средствам – еще один вопрос, заслуживающий внимания. Здесь мы должны помнить, что не только воздушные перевозчики, но и другие пользователи имеют законное право на получение доступа к аэропортам. В положениях о политике ИКАО ясно указано, что сборы, взимаемые с международной авиации общего назначения, должны определяться разумным способом с целью содействия нормальному развитию международной гражданской авиации в целом. В части возмещения расходов, связанных с мерами авиационной безопасности, мы рассмотрим текущую политику и обсудим, каким образом мы можем достичь более согласованного применения политики в отношении сборов за обеспечение безопасности в аэропортах во всем мире.

В сфере предоставления аэронавигационного обслуживания важное значение имеют также вопросы управления и руководства, особенно в контексте разделения функций регулирования и эксплуатационных функций. Поскольку финансирование аэронавигационной инфраструктуры по-прежнему является проблемой во многих частях мира, необходимо сделать акцент на дальнейшей реализации политики ИКАО в отношении создания автономных органов для осуществления обслуживания. В рамках пункта 3 повестки дня мы обсудим такие вопросы, как эволюция предоставления обслуживания в сферах диспетчерского обслуживания подхода и районного диспетчерского обслуживания, включая требования пользователей относительно предпочитаемых траекторий полета, и каким образом она может влиять на сборы. В повестке дня стоит и вопрос об использовании элемента веса воздушного судна в формулах начисления маршрутных сборов, а также о деятельности ИКАО в экономической области и о том, каким образом обеспечить реализацию глобальной концепции организации воздушного движения (ОрВД).

Наконец, в рамках пункта 4 повестки дня, мы проведем оценку риска, связанного с неосведомленностью перешедших на коммерческую основу и приватизированных аэропортов и ANSP о политике и инструктивном материале ИКАО в экономической области. Мы попытаемся определить возможные варианты повышения информированности государств и их поставщиков обслуживания относительно политики и методов ее реализации.

С годами при вашем содействии ИКАО создала прочную основу в виде основных принципов и инструктивного материала, предназначенных для использования всеми сторонами авиационного сообщества. Это помогает им эффективно решать экономические и организационные вопросы, связанные с предоставлением и эксплуатацией аэропортов и аэронавигационных служб. Если говорить лишь о самых значительных материалах, то мы имеем документ *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"*, а также *Руководство по экономике аэропортов* и *Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания*, которые содержат дополнительный инструктивный материал. Все они опубликованы на веб-сайте ИКАО и безвозмездно предоставляются поставщикам обслуживания и всем заинтересованным сторонам. Наша общая цель будет состоять в том, чтобы в течение недели рассмотреть и подтвердить актуальность основного инструктивного материала с учетом меняющихся эксплуатационных условий и стоящих перед нами проблем.

У меня нет сомнений относительно итогов этой Конференции. Основа для конструктивного обсуждения создана, и рассмотрению всех важных вопросов повестки дня в огромной степени будут способствовать ваши незаурядные знания и опыт, с которыми вы прибыли в этот зал Ассамблеи. Ваше присутствие в таком большом количестве является ясным свидетельством важного значения, придаваемого вами рассматриваемым вопросам, и подтверждением вашей преданности авиационному сообществу. Хочу заранее поблагодарить вас за этот важный вклад и заверить вас в том, что ваши замечания и рекомендации будут предметом самого пристального внимания в работе Авиатранспортного комитета ИКАО, председателем которого мне выпала честь быть и которому поручено предложить меры по выполнению решений этой Конференции.

Желаю вам проведения полезной и продуктивной Конференции.

— — — — —

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА:**АВСТРАЛИЯ**

M. Arblaster	Делегат
P. Evans	Делегат

АВСТРИЯ

H. Zulinski	Глава делегации
Mr. Ehrengruber	Советник
S. Gehrler	Делегат
Mr. Klaushofer	Советник

АЛБАНИЯ

L. Shkreli	Делегат
F. Tabaku	Делегат

АРГЕНТИНА

R. Fasolis	Делегат
N.E. Maidana	Делегат
S.B. Montich	Делегат
A. Orchansky	Делегат
J.P. Picasso	Делегат
S. Prado	Делегат

АРМЕНИЯ

P. Arusyak	Делегат
------------	---------

БАРБАДОС

E.A. Archer	Глава делегации
H. Barrow	Делегат
J. Blackman	Делегат

БЕЛЬГИЯ

T. Nsengimana	Глава делегации
M. Lahaye	Делегат
T. Peeters	Делегат

БЕНИН

A. de Souza	Глава делегации
E. Koumagnon	Делегат
V. Metohoue	Делегат

БОЛИВИЯ

C. Antelo Lenz	Глава делегации
J. Fortun Landivar	Делегат
J. Oscar Arauco Frias	Делегат

БОТСВАНА

M. Leselwa	Глава делегации
M. Belayneh	Советник
S. Kolo	Советник
O. Maroba	Советник

БРАЗИЛИЯ

R.B. Cardoso	Делегат
L. Coehlo de Souza	Делегат
A.G. De Barros	Делегат
A. De Lima	Делегат
M. De Oliveira Jr.	Делегат
M. De Sales Pessoa	Делегат
M.P. Guarany	Делегат
F. Hoyer	Делегат
L.R.S. Nascimento	Делегат
J.A. Noman	Делегат
S. Paes	Делегат
J.C. Pontes	Делегат
A. Romera	Делегат
R. Santos Rocha Magno	Делегат
A. Smania	Делегат
P. Tafner	Делегат

БУРКИНА-ФАСО

N. Guissou-Zoure	Глава делегации
B. Somda-Some	Делегат

БУРУНДИ

J. Bangurambona Делегат

**БЫВШАЯ ЮГОСЛАВСКАЯ РЕСПУБЛИКА
МАКЕДОНИЯ**D. Mojsoski Глава делегации
Z. Angelovski Делегат
M. Krstevska Делегат
D. Zarapciev Делегат**ВЕНЕСУЭЛА**D. Blanco Глава делегации
C. Rodriguez Заместитель главы
делегации
M.G. Guillen Calderon Делегат
F. Ochoa Делегат**ВЬЕТНАМ**T.B. Luu Глава делегации
V.V. Bui Делегат
P.V. Dung Делегат
P.X The Делегат
V.T. Tran Делегат
V.P. Tung Делегат**ГАБОН**J.P. Obiangzue Глава делегации
J.-M. Sansovini Делегат**ГАИТИ**A. Franck Делегат
J.F. Jeanty Делегат
P.A. Laguerre Делегат
M. Paulemon Делегат
J.-C. Paulvin Делегат
J.L. Pierre Делегат**ГАНА**W. Orhin Глава делегации
C. Hoffman Заместитель главы
делегации
F. Nkansah Делегат**ГВАТЕМАЛА**

E. Novales Делегат

ГВИНЕЯC.A. Djibril Делегат
K. Mamady Делегат
D. Ousmane Делегат**ГЕРМАНИЯ**M. Koester Глава делегации
M. Jelinek Заместитель главы
делегации
T. Moeller Советник
B. Persch Советник
W. Scheel Советник
B. Schuh Советник**ГРЕЦИЯ**I. Andrianopoulos Делегат
E. Delouka Делегат
A. Kokkinos Делегат
M. Panagiotopoulos Делегат
M. Tetradi Делегат
P. Tsiniopizoglou Делегат**ДАНИЯ**K. Ludvigsen Глава делегации
A. Ekstrand Заместитель главы
делегации
F. Christensen Делегат**ДОМИНИКАНСКАЯ РЕСПУБЛИКА**F.E. Guerrero Soriano Делегат
F.B. Leon Делегат
M.P. Marte Rodriguez Делегат
E. Mendez Делегат
J. Peralta Делегат
S. Rosa Делегат
N. Teatin Делегат
C. Veras Делегат

ЕГИПЕТ

A.E.A. Khalifa	Глава делегации
A.F Abdellah	Делегат
M.Y. Al Hasab	Делегат
M.R. Ali Khaireldin	Делегат
S. Elazab	Делегат

ЗАМБИЯ

C. Kabalika	Глава делегации
-------------	-----------------

ИНДИЯ

S. Chhatwal	Делегат
N. Zaidi	Делегат

ИНДОНЕЗИЯ

N. Iswan	Делегат
R. Poedjastuti	Делегат
J. Puspachinta	Делегат
M. Sukarno	Делегат
B. Susapto	Делегат
N. Syahroni	Делегат

ИРЛАНДИЯ

L. Daly	Глава делегации
D. Daly	Делегат
M. Coveney	Делегат
J. Spicer	Советник

ИСЛАНДИЯ

A. Thorsteinsson	Глава делегации
I. Kristmannsdottir	Заместитель главы делегации
H. Hauksson	Делегат
G.U. Jökulsdottir	Делегат
H. Olafsson	Делегат
A. Pálsson	Делегат
H.S. Sigurdardottir	Делегат
H. Sigurdsson	Делегат
S. Thordersen	Делегат
S. Traustadottir	Делегат

ИСПАНИЯ

J. Iglesias Cuervo	Глава делегации
L. Calvo Lucas	Делегат
C. Ferreirós Conde	Делегат
C. Martinez Rodriguez	Советник
D. Ortega Mercader	Советник
C. Rios	Советник

ИТАЛИЯ

A. Quaranta	Глава делегации
N. Amendola	Заместитель главы делегации
S. Badolato	Делегат
L. Bellomia	Делегат
P. Ciancaglioni	Делегат
L. Colman	Делегат
M. De Laurentiis	Делегат
M. Farina	Делегат

ЙЕМЕН

M. Abdulkader	Делегат
---------------	---------

КАБО-ВЕРДЕ

C. Monteiro	Глава делегации
J. Fonseca	Делегат
E. Sousa	Делегат

КАЗАХСТАН

B. Seidakhmetov	Делегат
-----------------	---------

КАМЕРУН

C. Tsamo	Глава делегации
G. Awougfack	Делегат
G. Bella	Делегат
R. Njonou	Делегат
F. Ntongo Ekani	Делегат
E. Zoa Etundi	Делегат

КАНАДА

D. Cogliati	Глава делегации
D. Reble	Заместитель главы делегации
R. Bohn	Советник
S. Chambers	Советник
J. Facette	Советник
J. Perchard	Советник
J. Weerdenberg	Советник

КЕНИЯ

G. Muhoho	Глава делегации
R.J. Lubanga	Заместитель главы делегации
J.M. Bahemuka	Заместитель главы делегации
B. Enyenze	Делегат
J. Kimuyu	Советник
G. Kinyua	Делегат
H. Ogoye	Советник

КИТАЙ

W. Bai	Делегат
C. Ding	Делегат
L. Fong	Делегат
L. Fung	Делегат
H.C. Gomes da Silva	Делегат
S.C. Ng	Делегат
H. Ng. Man Ngo	Делегат
Y. Pang	Делегат
H. Sha	Делегат
H. Zhao	Делегат
M. Zhao Zhang	Делегат
Y. Zhu	Делегат

КОЛУМБИЯ

C. Bejarano	Советник
L.M. Garcia Lancheros	Советник
G. Rueda	Делегат

КОСТА-РИКА

R. Garbanzo Arguedas	Делегат
R. Solis Cruz	Делегат

КОТ-Д'ИВУАР

J.K. Abonouan	Глава делегации
M. Delesse	Делегат
K. Kouadio Lambert	Делегат
S.S. Nogbou	Делегат
F.F. Yao Blein	Делегат

КУБА

D. Calderin	Делегат
O. Fabelo Corzo	Делегат
J. Mulet Perez	Делегат
A. Roque Gomez	Делегат

ЛЕСОТО

T. Dlangamandla	Глава делегации
M. Sesinyi	Делегат

ЛИБЕРИЯ

R.A. Williams	Глава делегации
E.H. Boubacar Bah	Делегат

ЛИВАН

K. Chamieh	Глава делегации
A. Abdullatif	Заместитель главы делегации

ЛИВИЙСКАЯ АРАБСКАЯ ДЖАМАХИРИЯ

G. Jenbaz	Делегат
-----------	---------

ЛИТВА

L. Zumeriene	Глава делегации
A. Vainovskyte	Заместитель главы делегации
R. Vaigauskaite	Делегат

МАВРИТАНИЯ

M. Gueye Делегат
 B. Kane Делегат

МАВРИКИЙ

I. Pokhun Делегат

МАДАГАСКАР

V. Ranaivoarison Глава делегации
 E. Ratsimbazafy Заместитель главы
 делегации
 H. Aydrianoelison Делегат
 V. Ravoniharoson Делегат

МАЛАЙЗИЯ

F. Mansor Делегат
 V. Nair Делегат
 F.Q. Tarwir Делегат
 S.H. Tay Делегат

МАЛИ

D. Boubacar Делегат
 T. Sanogo Делегат
 A. Thiam Diallo Делегат
 K. Traore Cisse Делегат

МАЛЬТА

J. Cachia Глава делегации

МЕКСИКА

D. Mendez Глава делегации
 M. Botello Garcia Делегат
 J.L. Hernandez Ramos Делегат
 D. Jimenez Делегат
 F.R. Olivares Castro Делегат
 M.A. Omar Aquiles Делегат
 J.C. Ortiz Garcia Делегат
 P. Sanchez Mejorada Делегат

МОЗАМБИК

L. Ndeve Делегат
 A. Pinto Делегат

НАМИБИЯ

S. Haihambo Делегат
 B. Mujetenga Делегат

НИГЕР

M. Halidou Делегат

НИГЕРИЯ

O.G. Adetu Делегат
 R. Arogunjo Делегат
 J.T. Bala Делегат
 A.A. Famodimu Делегат
 T. Iyanda Делегат
 J. Machunga Делегат
 A. Olumuyiwa Делегат
 A. Sanusi Делегат
 A.A. Vincent Делегат

НИДЕРЛАНДЫ

M.A. de Jong Глава делегации
 M.A.H.-Raajimaker Заместитель главы
 делегации
 R. van Gerven Заместитель главы
 делегации
 M.H. Albertus-Verboom Советник
 H. De Bruijn Советник.
 H.J. Heuten Делегат
 E.B. Holiday Советник
 E. Kleiboer Советник
 R. Nieuwhof Советник
 C. Reinders Советник
 L.J.N. Rolvink Делегат
 A. Seferina-Mercelina Делегат
 J. Sondij Советник
 Mr. Vreeburg Советник

НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ

S. Van de Geer	Глава делегации
M.C. McNeight	Заместитель главы делегации
S. Ford	Советник
T. Gollin	Советник
B. Prvanov	Советник

НОРВЕГИЯ

R. Geirhovd	Глава делегации
L.H. Amundsen	Заместитель главы делегации
J. Hanekamhaug	Делегат
K. Koefoed	Делегат
K. Kristin Asgard	Делегат

ОБЪЕДИНЕННЫЕ АРАБСКИЕ ЭМИРАТЫ

S. M. Al Suweidi	Глава делегации
A.B. Al Amoudi	Делегат
R. Al Kaabi	Делегат
A. Al Zubaidi	Делегат
P. Hooper	Делегат
R. Johansen	Делегат
G. Jones	Делегат
H. Karam	Делегат
V. Poonoosamy	Делегат
J.C. Salazar	Делегат
M. Taher	Делегат

ОБЪЕДИНЕННАЯ РЕСПУБЛИКА ТАНЗАНИЯ

D.N. Malanga	Глава делегации
S.A. Onga	Заместитель главы делегации
T.P. Mlowosa	Делегат
O. Nundu	Делегат

ПАКИСТАН

M. Rauhullah	Глава делегации
--------------	-----------------

ПАНАМА

L. Langmaid	Делегат
G. Montecer	Делегат

ПАРАГВАЙ

J.A. Galeano Marten	Глава делегации
V.T. Velazquez Gadea	Заместитель главы делегации
J.C. Cortazar Gamell	Делегат

ПЕРУ

J.C. Aguilar	Делегат
M. Carrillo	Делегат

ПОЛЬША

S. Ciszewska	Глава делегации
K. Metrak	Заместитель главы делегации
R. Jankowiak	Советник
P. Nalej	Делегат
D. Werbowy	Делегат

ПОРТУГАЛИЯ

M.H.Faleiro de Almeida	Глава делегации
M. L. António	Заместитель главы делегации
M. Madeira	Советник
C. Oliveira	Делегат
L.H. Ribeiro	Советник
A.J. Santiago de Freitas	Советник

РЕСПУБЛИКА КОРЕЯ

S.Y. Hwang	Глава делегации
W.-S. Seo	Заместитель главы делегации
Y.W. Chung	Советник
S.-J. Hong	Делегат
S.H. Jeong	Делегат
Y.I. Kim	Делегат
S.Y. Lee	Делегат

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

I.A. Belavintsev	Делегат
O. Bondareva	Советник
T.P. Budarina	Делегат
E. Gerasimova	Делегат
A.N. Khvostunkov	Делегат
A. Kuznetsov	Делегат
G. Markosyan	Делегат

V.G. Mironova Делегат
 A.U. Savelyeva Делегат
 G.N. Savina Делегат

РУМЫНИЯ

D. Achim Глава делегации
 C. Donciu Заместитель главы делегации
 T. Comsa Делегат
 S. Ghincea Делегат
 R.-M. Kramer Советник
 D. Mincu Советник
 A.V. Petrescu Советник
 K. Radu-Mircea Советник

САУДОВСКАЯ АРАВИЯ

A. Alharthy Глава делегации
 N.F. Al-Sulaimani Делегат
 T. Kabli Делегат

САЛЬВАДОР

E. Altschul Делегат
 J.A. Aparicio Borjas Делегат
 A.M. Blanco Делегат
 M. Redaelli Делегат
 J. Rene Rodriguez Делегат
 R. Rodriguez Делегат
 M. Suarez Делегат

СЕНЕГАЛ

A.T. Diop Делегат
 P.A. Fall Делегат
 A.T. Hane Делегат

СЕРБИЯ

A. Radosavljević Глава делегации
 M. Ležaić Делегат
 A. Pavlović Делегат

СИНГАПУР

W.P. Lim Глава делегации
 K.P. Bong Заместитель главы делегации
 S.H. Tan Заместитель главы делегации
 M.G. Fernando Делегат
 L.T. Tan Делегат
 V. Wu Делегат

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

P. Griffiths Глава делегации
 H. Bush Делегат
 P. Fleming Делегат
 J. Ketley Делегат
 F. Morgan Делегат
 N. Motley Делегат
 M. Rossell Делегат

СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ

N. Shellabarger Глава делегации
 J. Wharff Заместитель главы делегации
 D. Bliss Делегат
 L. Faux-Gable Советник
 L. Hampton Советник
 J. Kiser Делегат
 L. MacDonald Советник
 A. Muldoon Советник
 M. Nichols Советник

СУДАН

E.I.A. Elkarim Советник
 A.A.R. Elyas Делегат
 E.R.A. Hassan Делегат
 S.M.A. Hiriz Делегат
 A.A.M. Mohamed Делегат
 A.M. Musa Делегат

ТАИЛАНД

A. Charoenpol	Глава делегации
S. Duangratana	Делегат
O. Komain	Делегат
S. Kongpool	Делегат
N. Ruangis	Делегат
P. Tanasuksathain	Делегат
B. Yardee	Делегат

ТОГО

L. Dokisime Gnama	Делегат
-------------------	---------

ТРИНИДАД И ТОБАГО

R. Brown	Глава делегации
N. Durity	Делегат
S. Francis-Yearwood	Делегат
R. Lutchmedial	Делегат

ТУНИС

M. Cherif	Делегат
M. Gaaliche	Делегат
E. Goral	Делегат

ТУРЦИЯ

C. Aygun	Делегат
----------	---------

УГАНДА

J.T. Kagoro	Глава делегации
S. Muneeza	Заместитель главы делегации
S. Kisekka	Делегат
J.C. Okalany	Делегат
K. Twijuke	Делегат

УКРАИНА

O.S. Davydov	Глава делегации
D. Babeichuk	Заместитель главы делегации
O. Avramenko	Делегат
I. Blinov	Делегат
Y. Chernyuk	Делегат
G. Dotsenko	Делегат
S. Korshuk	Делегат
O. Melnyk	Делегат

I. Ostash	Делегат
V. Petrovsky	Делегат
O. Rabotiagova	Делегат
V. Zelenkov	Делегат

УРУГВАЙ

H. Davila	Глава делегации
E. Batista	Делегат
F. Costa	Делегат
M. Rodriguez	Делегат

ФИНЛЯНДИЯ

J. Skjäl	Глава делегации
H. Hansson	Делегат
A. Ilola	Делегат
A. Naaranen	Делегат

ФРАНЦИЯ

P. Gandil	Глава делегации
J.-C. Chouvet	Заместитель главы делегации
J.-F. Vivier	Заместитель главы делегации
R. Benjamin	Советник
J.-P. Bes	Советник
B. Eberhard	Советник
W. Fenet	Делегат
G. Lachenaud	Советник
L. Lapene	Делегат
F. Marque	Делегат
B. Masselot	Делегат
P. Pape	Делегат
J. Pech	Советник
J. Sabourin	Советник
B. Thebault	Делегат

ФИЛИППИНЫ

C. Arcilla	Глава делегации
J. de Leon	Делегат
S. Molato	Делегат
A. Naparate	Делегат

ЧАД

M. Abakar	Делегат
A.M.Z. Worimi	Делегат

ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Z. Jelinek	Глава делегации
P. Rudolf	Заместитель главы делегации
F. Slaby	Делегат
V. Vanicek	Делегат

ЧИЛИ

J. Huepe	Глава делегации
I. Galan Martinez	Заместитель главы делегации
F. Garcia Sanchez	Делегат
V. Iturriaga Pina	Делегат
J. Rojas	Делегат
M. Veloso	Делегат

ШВЕЦИЯ

H. Stenström	Глава делегации
S. Posluk	Заместитель главы делегации
B. Eckerbert	Делегат
J. Justesen	Советник
D. Lundvall	Советник
E. Roos	Делегат
U. Trygg	Советник

ШВЕЙЦАРИЯ

M. Zuckschwerdt	Глава делегации
M. Keller	Заместитель главы делегации
P. Germain	Советник
R. Hofmann	Делегат
D. Ruhier	Делегат
D. Schmucki	Советник

ЭКВАДОР

I. Arellano	Глава делегации
-------------	-----------------

ЭКВАТОРИАЛЬНАЯ ГВИНЕЯ

A. Manana Abaga	Делегат
L. Miko Angue	Делегат

ЭФИОПИЯ

M. Fikru	Глава делегации
E. Estifanos	Заместитель главы делегации
B. Belachew	Делегат
M. Hirute	Делегат
G.Y. Hunde	Делегат
T. Mekonnen	Делегат
N. Wondimu	Делегат

ЯМАЙКА

J. Fairclough	Глава делегации
M. Gordon-Simmonds	Делегат
M. Hepburn	Делегат

ЯПОНИЯ

H. Yamamoto	Глава делегации
H. Eguchi	Советник
M. Oomura	Делегат
T. Tsutsumi	Советник
K. Yamagishi	Делегат

ДЕЛЕГАЦИИ-НАБЛЮДАТЕЛИ**АГЕНТСТВО ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ В АФРИКЕ И НА МАДАГАСКАРЕ (АСЕКНА)**

J. Courbin	Главный наблюдатель
M. Halidou	Наблюдатель
A.S. Ould Lab	Наблюдатель
S. Ould-Mahfoud	Наблюдатель
M. Sissoko	Наблюдатель
A. Veillard	Наблюдатель
M. Youssouf	Наблюдатель

АФРИКАНСКАЯ КОМИССИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (АКГА)

V. Djibo	Главный наблюдатель
----------	---------------------

АРАБСКАЯ КОМИССИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (АРКГА)

J. Metwalli	Делегат
-------------	---------

ВСЕМИРНЫЙ БАНК (ВБ)

C.E. Schlumberger	Главный наблюдатель
-------------------	---------------------

ЕВРОПЕЙСКАЯ КОМИССИЯ (ЕК)

R. Vila de Benavent	Главный наблюдатель
T. Fenoulhet	Наблюдатель
F. Huet	Наблюдатель
M. Johansson	Наблюдатель

ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ЕКГА)

G. Lumsden	Главный наблюдатель
P.N. Kirk	Наблюдатель

ЕВРОПЕЙСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ВОЗДУШНОЙ НАВИГАЦИИ (ЕВРОКОНТРОЛЬ)

A. Heerbaart	Главный наблюдатель
D. Huet	Наблюдатель
E. Letréguilly	Наблюдатель

ЛАТИНОАМЕРИКАНСКАЯ КОМИССИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ЛАКГА)

M.Y. Ospina	Наблюдатель
-------------	-------------

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ (МАК)

V. Dorofeyev Главный наблюдатель

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ИАТА)

T. Windmuller Главный наблюдатель
G. Brazeau Наблюдатель
A.-M. Cockerham Наблюдатель
M. Comber Наблюдатель
R. Fung Наблюдатель
J. Gallowitsch Наблюдатель
C. Kronenburg Наблюдатель
C. Lavallée Наблюдатель
R. Marcoux Наблюдатель
M. Molina Наблюдатель
K. O'Carroll Наблюдатель
J. Poole Наблюдатель
I. Ratieva Наблюдатель
P. Schmidt Наблюдатель
L. Sulmona Наблюдатель
J. Synnott Наблюдатель

МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ ТРАНСПОРТНИКОВ (МФТ)

P. Ingleton Главный наблюдатель
S. Brown Наблюдатель
R. Gage Наблюдатель
M. Nichols Наблюдатель

МЕЖДУНАРОДНОЕ ОБЩЕСТВО АВИАЦИОННОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ (СИТА)

A. Mattos Главный наблюдатель

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОВЕТ АССОЦИАЦИИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПИЛОТОВ (ИАОПА)

J. Sheehan Главный наблюдатель
F. Hofmann Наблюдатель

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОВЕТ АЭРОПОРТОВ (МСА)

A. Gittens Главный наблюдатель
G. Borel Наблюдатель
L. Fermin Наблюдатель
O. Jankovec Наблюдатель
C. Lidji Наблюдатель
A. McGinley Наблюдатель
A. Schimm Наблюдатель
W. Youssef Наблюдатель

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОВЕТ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ (МСДА)

S. Vodi	Главный наблюдатель
P. Gaumont	Наблюдатель
J. Magee	Наблюдатель

ОРГАНИЗАЦИЯ ПО АЭРОНАВИГАЦИОННОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (КАНСО)

A. ter Kuile	Главный наблюдатель
C. Goater	Наблюдатель
G. Held	Наблюдатель
D. Hoeven	Наблюдатель
M.-P. Pijper	Наблюдатель
A. Smout	Наблюдатель

ЦЕНТРАЛЬНОАМЕРИКАНСКАЯ КОРПОРАЦИЯ ПО АЭРОНАВИГАЦИОННОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ (КОЕСНА)

J.C. Trabanino	Главный наблюдатель
----------------	---------------------

СЕАНС WP	Пункт повест- тки дня	Название	Языки	Представлено
1	---	Повестка дня	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
2 (IP)	---	История созыва и организация работы Конференции	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
3 (IP)	---	Предварительный график работы	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
4	1.1	Экономический надзор	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
5	1.2	Экономические показатели и минимальные требования к отчетности для аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
6	1.3	Консультации с пользователями	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
7	2.1	Владение, управление и контроль над аэропортами	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
8	2.2, 2.3	Стоимостная основа, системы распределения расходов и взимания сборов	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
9	2.2, 3.2	Норма прибыли аэропортов и аэронавигационных служб	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
10	2.4	Дифференциальные сборы	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
11	2.5	Возмещение расходов на реализацию мер безопасности в аэропортах	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
12	3.1	Управление, владение и контроль применительно к поставщикам аэронавигационного обслуживания	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
13	3.3	Категоризация видов обслуживания в целях распределения расходов и взимания сборов	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
14	3.3	Роль веса воздушного судна в формулах исчисления сбора	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
15	3.3	Меры стимулирования, которые могут применяться как к поставщикам обслуживания, так и к пользователям	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
16	3.4	Экономические и организационные аспекты, связанные с реализацией глобальной концепции организации воздушного движения (ОрВД)	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
17	4	Осуществление политики ИКАО в области сборов	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом

СЕАНС WP	Пункт повест- ки дня	Название	Языки	Представлено
18 (IP)	1.1, 1.2 2.1, 3.1	Ownership, organization and regulatory practices of airports and air navigation services providers	A	Секретариатом
19 (IP)	2.1, 3.1	Financial situation of airports and air navigation services providers 2005	A	Секретариатом
20 App. Rev. (IP)	4	Implementation of ICAO's policies on charges	A	Секретариатом
21	2.4	Доступ к аэропортовой инфраструктуре	A,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
22	1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5	A tourism perspective	A	ЮНВТО
23	2.1	Governance, ownership and control of airports	A	МФТ
24	1.1, 1.2	Economic oversight and performance management: The need for balance	A	МФТ
25	3.3	The role of aircraft weight in charging formulae	A	МСДА
26	1.3	Strengthening practices for consultation with users	A	ИАОПА
27	1.1	Экономический надзор	A,Ф,И,Р,Ар,К	МСА
28	1.2	Определение экономических показателей и минимальные требования к отчетности для операторов аэропортов и поставщиков аэронавигационных услуг	A,Ф,И,Р,Ар,К	МСА
29	1.3	Консультации с пользователями	A,Ф,И,Р,Ар,К	МСА
30	2.2, 2.3	Стоимостная основа, отнесение затрат и системы расчета сборов	A,Ф,И,Р,Ар,К	МСА
31	2.2, 3.2	Норма доходности услуг, предоставляемых аэропортами и аэронавигационными службами	A,Ф,И,Р,Ар,К	МСА
32	3.4	Владение и контроль над инфраструктурой аэронавигационного обслуживания	A,Ф,И,Р,Ар,К	Членами NAT SPG
33	2.2, 2.3	Установление сборов и определение соответствующих расходов	A,Ф,И,Р,Ар,К	Соединенными Штатами Америки
34	1.2	Измерение и сравнение эффективности аэронавигационного обслуживания	A,Ф,И,Р,Ар,К	КАНСО
35	1.3	Разработка эффективных методов взаимодействия с клиентами	A,Ф,И,Р,Ар,К	КАНСО

СЕАNS WP	Пункт повест- ки дня	Название	Языки	Представлено
36	3.1	Управление и эффективность поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО)	А,Ф,И,Р,Ар,К	КАНСО
37	3.1	Отделение аэронавигационного обслуживания (ANS) от регулятивного надзора	А,Ф,И,Р,Ар,К	КАНСО
38	3.4	Управление аэронавигационной информацией и последствия, связанные с принципами взимания сборов	А,Ф,И,Р,Ар,К	КАНСО
39 App.	2.1	Factors to consider when giving airports in concession	А,И	Членами ЛАКГА
40 App.	3.3	Methodological guide for estimating airport and air navigation service costs	А,И	Членами ЛАКГА
41 (IP)	1.1, 1.2, 1.3	Issues involving interaction between States, providers and users	Ф	Мали
42 (IP)	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5	Specific issues related to airport economics and management	Ф	Мали
43 (IP)	3.1, 3.2, 3.3, 3.4	Specific issues related to air navigation services economics and management	Ф	Мали
44 (IP)	4	Implementation of ICAO's policies on charges	Ф	Мали
45	3.4	Institutional and economic issues associated with the transition from AIS to AIM	Ф	Австралией
46	1.1	Economic oversight	А	ИАТА
47	1.3	Consultation with users	А	ИАТА
48	2.5	Solutions for security financing and cost-recovery	А	ИАТА
49	2.2, 3.2	Relationship between risk and return	А	ИАТА
50	4	Global application of ICAO policies	А	ИАТА
51	3.4	ATM globalization and its economic impact on the global system	А,И	Членами ЛАКГА
52	1.2	European efforts to implement a performance driven system	А,Ф	Европейской комиссией и ЕВРОКОН- ТРОЛем

СЕАNS WP	Пункт повес- тки дня	Название	Языки	Представлено
53	1.1, 1.3, 4	Проблемы, требующие взаимодействия между государствами, поставщиками и пользователями	А,Р	МАК
54	3.4	Europe A "total system" approach to transparency and predictability of air transport infrastructure costs	А	Францией от имени ЕС, ЕКГА и их членов
55	1.2	Charging and environment	А	Францией от имени ЕС, ЕКГА и их членов
56 (IP)	1.2, 3.3, 3.4	The second package of the Single European Sky (SES II)	А	Европейской комиссией
57	2.1	Handling liberalization and regulation	А	Италией
58 Rev.	1.1	Regional approach for the civil aviation economic oversight	А,Ф	53 африканскими государствами
59	2.1	Developing policy guidelines for management of economically non-viable airports	А	53 африканскими государствами
60 Rev.	2.2, 2.3	Cost basis, cost allocation and charging systems	А,Ф	53 африканскими государствами
61	2.4	Airport constraints: slot allocation and night curfew	А	53 африканскими государствами
62	3.3	Role of aircraft weight in charging formulae	А	53 африканскими государствами
63	1.1, 1.2	The Government, as a facilitator for the cooperation between services providers and users	А	Республикой Корея
64	1.3	Successful changes of charges through consultation with users	А	Республикой Корея
65	4	Implementation of ICAO's policies on charges for airports in the European Community	А	Европейской комиссией
66 (IP)	1.1	ACI Global Traffic Forecast Report 2008-2027	А	МСА
67 (IP)	---	List of working papers as of 10 September 2008	А	Секретариатом
68	2.1	Consumer rights protection and its impact on increasing airport operation efficiency	А,Ар	Саудовской Аравией
69	1.1	Control and oversight of airports and air navigation services providers	А	Угандой

CEANS WP	Пункт повестки дня	Название	Языки	Представлено
70	1.3	Consultation with users	А	Угандой
71	1.1	Economic oversight and regulation	А	Соединенными Штатами Америки
72	3.4	ATM globalization and its economic impact on the world system	А,И	Панамой
73 Rev.	1.1	Проект доклада по пункту 1.1 повестки дня	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
74	1.2	Проект доклада по пункту 1.2 повестки дня	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
75	1.3	Проект доклада по пункту 1.3 повестки дня	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
76	2.1	Проект доклада по пункту 2.1 повестки дня	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
77	2.2	Проект доклада по пункту 2.2 повестки дня	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
78	2.3	Проект доклада по пункту 2.3 повестки дня	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
79	2.4	Проект доклада по пункту 2.4 повестки дня	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
80	2.5	Проект доклада по пункту 2.5 повестки дня	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
81	3.1	Проект доклада по пункту 3.1 повестки дня	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
82	3.2	Проект доклада по пункту 3.2 повестки дня	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
83 Rev.	3.3	Проект доклада по пункту 3.3 повестки дня	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
84	3.4	Проект доклада по пункту 3.4 повестки дня	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
85	4	Проект доклада по пункту 4 повестки дня	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
86	---	Проект введения к докладу	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
87	4	Implementation of ICAO's policies on charges	А	Францией от имени ЕС, ЕКГА и их членов и Соединенными Штатами Америки

ISBN 978-92-9231-190-2



9 7 8 9 2 9 2 3 1 1 9 0 2