



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ЭКОНОМИКЕ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Монреаль, 15–20 сентября 2008 года

Пункт 4 повестки дня. Реализация политики ИКАО в отношении сборов

#### ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПОЛИТИКИ ИКАО В ОБЛАСТИ СБОРОВ

(Представлено Секретариатом)

##### АННОТАЦИЯ

В настоящем документе рассматриваются меры содействия выполнению *"Политики ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Дос 9082). Согласно имеющимся сообщениям некоторые государства и поставщики обслуживания не обеспечивают надлежащее выполнение политики ИКАО. В целях повышения осведомленности и информированности о политике ИКАО и обеспечения как можно более широкого ее соблюдения, в настоящем документе предлагается принять ряд мер, включая ясно выраженное подтверждение Советом ИКАО своей поддержки этой политики и проведение Секретариатом ИКАО мероприятий по содействию ее соблюдению. В документе также делается вывод о том, что государствам следует удостовериться в том, что их поставщики обслуживания выполняют политику ИКАО.

Действия Конференции приведены в п. 5.

#### 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 За многие годы ИКАО разработала всеобъемлющий набор элементов политики, содержащихся в *Политике ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Дос 9082). Однако все еще отмечаются случаи ненадлежащего выполнения этой политики или ее полного несоблюдения. Часто это вызвано неосведомленностью государств и их поставщиков обслуживания об этой политике и отсутствием у них твердой приверженности ее выполнению. Эта ситуация может не улучшиться, учитывая тенденцию к коммерциализации и приватизации поставщиков обслуживания с сопутствующим риском еще меньшей осведомленности об этой политике среди таких поставщиков.

1.2 В настоящем документе рассматривается положение дел с выполнением государствами политики ИКАО в области сборов и обсуждаются подходящие средства содействия соблюдению этой политики.

## 2. СТАТУС ПОЛИТИКИ ИКАО И ЕЕ СОБЛЮДЕНИЕ

2.1 Политика ИКАО в отношении сборов отличается по статусу от *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция, Дос 7300) в том плане, что в отличие от статей Чикагской конвенции Договаривающиеся государства ИКАО юридически не обязаны эту политику соблюдать. Однако, поскольку содержащиеся в документе Дос 9082 принципы были разработаны на основе рекомендаций, подготовленных крупными международными конференциями, в работе которых государства участвовали в полном объеме, государства несут моральное обязательство соблюдать эти принципы и обеспечивать, чтобы практика их поставщиков обслуживания соответствовала этой политике. Соответственно, резолюция А36-15 Ассамблеи ИКАО настоятельно рекомендует государствам определять порядок возмещения расходов на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание не только на основе принципов, установленных в статье 15 Чикагской конвенции, но также на основе принципов, изложенных в документе Дос 9082, независимо от организационной структуры обеспечения аэропортового и аэронавигационного обслуживания.

2.2 Последняя имеющаяся информация о соблюдении государствами некоторых из основных принципов политики ИКАО приведена в дополнении № 2 к документу Дос 9082 (опубликовано на веб-сайте ИКАО под рубрикой "Бесплатные издания"). Из нее явствует, что большинство государств, приславших такую информацию, соблюдают политику, но некоторые государства сообщили о несоблюдении пп. 22 и 23 документа Дос 9082 относительно аэропортовых сборов и пп. 38, 39, 40 и 41 документа Дос 9082 относительно сборов за аэронавигационное обслуживание. Кроме того, небольшое число других государств не сообщило об уровне соблюдения политики ИКАО. Следует отметить, что более половины Договаривающихся государств не представили никакой информации. Для данной Конференции подготовлена обновленная информация о выполнении политики. Она приведена в документе WP/20.

2.3 В дополнение к вышеупомянутой информации и на основании имеющихся данных можно привести несколько примеров несоблюдения политики ИКАО, включая:

- a) повышение сборов за аэропортовое и/или аэронавигационное обслуживание без проведения надлежащих консультаций с пользователями или вообще без консультаций;
- b) необоснованное повышение сборов;
- c) отсутствие прозрачности в представлении финансовой информации пользователям;
- d) косвенное перекрестное субсидирование национальных пользователей и/или других категорий пользователей через повышение сборов за международное обслуживание (т. е. дискриминационный подход в отношении некоторых категорий пользователей, что в некоторых случаях может являться нарушением статьи 15 Чикагской конвенции);

- е) непредставление некоторыми поставщиками обслуживания информации об уровне сборов.

### 3. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

3.1 Несоблюдение поставщиками обслуживания политики ИКАО в отношении сборов может привести к неоднообразным подходам к установлению сборов и может создать дополнительные трудности для государств в том, что касается выполнения ими своих обязательств по Чикагской конвенции и обеспечения справедливого и эффективного предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания.

3.2 В целях повышения осведомленности относительно политики ИКАО и обеспечения ее повсеместного соблюдения представляется возможным рассмотреть ряд мер, которые могут быть осуществлены при участии различных сторон, таких как ИКАО, государства, поставщики обслуживания и авиатранспортная отрасль в целом, включая отраслевые организации.

3.3 Очевидно, что отправным пунктом любых таких усилий является ИКАО. Логичным первым шагом было бы ясно выраженное Советом ИКАО подтверждение своей поддержки изложенной в документе Дос 9082 политики в отношении сборов и своего ожидания, что государства будут соблюдать эту политику и, следовательно, обеспечивать ее соблюдение своими поставщиками обслуживания.

3.4 Однако одно лишь заявление Совета не повысит информированность государств относительно политики ИКАО. Для обеспечения оптимального уровня соблюдения этой политики важно добиться роста осведомленности и понимания государствами ее содержания. Это может быть достигнуто посредством осуществления различных мер содействия.

3.5 Прошлый опыт проведения Секретариатом ИКАО региональных семинаров по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания показывает, что они являются весьма полезным средством ознакомления государств с политикой ИКАО и содействия пониманию ими важности ее соблюдения. Региональные семинары также позволяют участникам ознакомиться с практикой других государств и ситуациями, которые могут вызывать трудности с точки зрения соблюдения политики ИКАО. При условии уделения должного внимания вопросам обеспечения адекватного и активного участия, распространение и обмен информацией на региональных практикумах дают хорошую возможность повысить уровень знания политики ИКАО и, следовательно, содействовать ее последующему выполнению. Кроме того, следует рассмотреть возможность предоставления учебных курсов в сотрудничестве с некоторыми ключевыми партнерами в отрасли.

3.6 Другим возможным способом продвижения и повышения понимания политики в отношении сборов может быть распространение на совещаниях ИКАО, а также на других совещаниях, проводимых с участием ИКАО, брошюр с описанием основных положений документа Дос 9082 и предоставление политики и инструктивного материала, а также относящейся к этому документации через сеть Интернет. Также может представлять интерес активное отслеживание соблюдения политики не только с позиций государств, но также с точки зрения пользователей.

3.7 Государства в индивидуальном порядке также могли бы предпринимать конкретные действия в отношении своих поставщиков обслуживания. Государства несут ответственность за обеспечение того, чтобы их поставщики обслуживания были в курсе

соответствующих обязательств государств в отношении предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания, и действия государств могли бы включать определенного рода образовательные мероприятия, в зависимости от того, что требуется поставщикам обслуживания, с тем чтобы обеспечить адекватное понимание ими политики ИКАО.

3.8 Отраслевые организации, будь то глобальные, региональные или национальные, могут также играть значительную роль в поощрении соблюдения поставщиками обслуживания политики ИКАО. Такие организации, как правило, лучше осведомлены об этой политике, и было бы полезно, если бы они внесли свой вклад в повышение осведомленности о политике ИКАО и о необходимости ее соблюдения. Хотя конкретный подход может быть наилучшим образом определен отдельными организациями, по крайней мере, предоставление информации о политике может быть частью образовательных или аналогичных инициатив.

## 4. ВЫВОДЫ

4.1 На основе вышеприведенных соображений могут быть сделаны следующие выводы:

- a) государствам следует признать, что несоблюдение политики ИКАО в области сборов имеет прямое отношение к их обязательствам по статье 15 Чикагской конвенции и подрывает эффективное и рентабельное предоставление и функционирование аэропортового и аэронавигационного обслуживания, а также отношения с пользователями, в частности, в том, что касается прозрачности и справедливого подхода к различным категориям пользователей;
- b) государствам следует обеспечить, чтобы их поставщики обслуживания соблюдали политику ИКАО в отношении сборов и сообщали о любых отклонениях от этой политики;
- c) ИКАО следует принять все необходимые меры по обеспечению широкой осведомленности и информированности о ее политике в отношении сборов во всех государствах и во всех секторах отрасли. Образовательные и просветительские усилия должны иметь такой же высокий приоритет, как и усилия по поощрению соблюдения.

## 5. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

5.1 Конференции предлагается:

- a) рассмотреть и принять выводы, приведенные в п. 4;
- b) обсудить другие возможные пути и средства поощрения более широкого соблюдения и выполнения политики ИКАО в отношении сборов.