

Doc 9082



Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание

Утверждено Советом
и опубликовано по его решению

Издание восьмое — 2009

Международная организация гражданской авиации

Doc 9082



Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание

Утверждено Советом
и опубликовано по его решению

Издание восьмое — 2009

Международная организация гражданской авиации

Опубликовано отдельными изданиями на русском,
английском, 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.

Издание шестое, 2001.

Издание седьмое, 2004.

Издание восьмое, 2009.

**Дос 9082 ИКАО, Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов
и сборов за аэронавигационное обслуживание**

Номер заказа: Дос 9082

ISBN 978-92-9231-254-1

© ИКАО 2009

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.

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	1
I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	3
Финансовое положение	3
Сфера применения сборов и их количественный рост	3
Организационно-управленческие вопросы	3
Автономия и приватизация.....	3
Международное сотрудничество	4
Передовая практика.....	4
Взимание сборов.....	4
Экономический надзор.....	4
Экономические показатели и минимальные требования к отчетности.....	5
Консультации с пользователями	6
Сборы.....	6
Планирование в сфере аэропортового и аэронавигационного обслуживания	6
Процесс консультаций	6
Механизм "первой инстанции"	7
Прочие факторы, влияющие на экономическое положение аэропортов и аэронавигационных служб.....	7
II. ПОЛИТИКА ИКАО В ОТНОШЕНИИ АЭРОПОРТОВЫХ СБОРОВ	9
Стоимостная основа аэропортовых сборов	9
Системы взимания аэропортовых сборов	10
Предварительное финансирование проектов.....	11
Валютные вопросы.....	12
Посадочные сборы.....	12
Сборы за стоянку и использование ангаров	13
Сборы за обслуживание пассажиров.....	13
Сборы за обеспечение безопасности	13
Сборы, связанные с шумом.....	14
Взимание сборов, связанных с авиационной эмиссией, в целях решения проблем местного качества воздуха в аэропортах или вблизи аэропортов	15
Увеличение доходов от концессий, аренды помещений и "открытых зон"	16
Концессионные платежи за поставку топлива	16
III. ПОЛИТИКА ИКАО В ОТНОШЕНИИ СБОРОВ ЗА АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	17
Стоимостная основа сборов за аэронавигационное обслуживание	17
Распределение расходов на аэронавигационное обслуживание среди авиационных пользователей.....	18
Системы взимания сборов за аэронавигационное обслуживание	18
Предварительное финансирование проектов.....	20
Валютные вопросы.....	20
Сборы за диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание	21
Сборы за маршрутное аэронавигационное обслуживание.....	21

(vi)

Сборы за аэронавигационное обслуживание, используемое воздушными судами, находящимися вне воздушного пространства государства, предоставляющего такое обслуживание.....	21
ДОБАВЛЕНИЕ 1	23
Инструкция в отношении средств и обслуживания, которые должны учитываться при определении расходов аэропортов	
ДОБАВЛЕНИЕ 2	27
Инструкция в отношении средств и обслуживания, которые должны учитываться при определении общих расходов на аэронавигационное обслуживание	
ДОБАВЛЕНИЕ 3	29
Глоссарий терминов	

ПРЕДИСЛОВИЕ

1. Нижеизлагаемая политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание включает рекомендации и выводы Совета, вытекающие из результатов постоянного изучения ИКАО вопроса о сборах в контексте экономического положения аэропортов и аэронавигационных служб, предоставляемых международной гражданской авиации. Данная политика, призванная служить руководством для Договаривающихся государств, основана главным образом на рекомендациях в этой области, сформулированных на различных конференциях по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания, которые регулярно проводятся ИКАО. Последняя такая конференция состоялась в Монреале в период с 15 по 20 сентября 2008 года (см. Дос 9908 *"Доклад Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания"* (CEANS)).
2. Обязательства ИКАО в области аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание вытекают из статьи 15 *"Аэропортовые и подобные им сборы"* Конвенции о международной гражданской авиации (Дос 7300). Эти обязательства нашли дальнейшее выражение в *Сводном заявлении Организации о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта*, которое обновляется на каждой очередной сессии Ассамблеи; в резолюции А36-15 (добавление F *"Аэропорты и аэронавигационное обслуживание"*) Ассамблея, в частности, предлагает Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств основные принципы и рекомендации, содержащиеся в документе Дос 9082.
3. Совет обращает внимание на необходимость проведения различия между его политикой и принципами в отношении сборов, содержащимися в настоящем документе, политикой в отношении таможенных пошлин, зафиксированной в статье 24 *Конвенции о международной гражданской авиации*, и политикой и принципами Совета в отношении налогообложения, сформулированными в документе *"Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта"* (Дос 8632), в котором рассматриваются вопросы взимания налогов на топливо, смазочные материалы и другие расходные технические запасы, вопросы налогообложения доходов международных авиатранспортных предприятий, воздушных судов и другой движимой собственности, а также вопросы взимания налогов на продажу и за использование международного воздушного транспорта. Как считает Совет, сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации в полном объеме или на основе понесенных затрат.
4. Разрабатывая данную политику, Совет с обеспокоенностью отметил, что наиболее серьезные проблемы, связанные с предоставлением и техническим обслуживанием аэропортовых и аэронавигационных средств и служб, требуемых региональными аэронавигационными планами, испытывают страны со слаборазвитой экономикой, причем основными среди этих проблем являются ограниченность финансовых ресурсов для экономического развития в целом, придание первостепенного значения другим секторам экономики, чьи нужды считаются более насущными, неполное использование аэропортов и аэронавигационных служб, высокая стоимость приобретения оборудования у других государств и трудности с набором и сохранением достаточной численности квалифицированного персонала. Совет будет и впредь предпринимать соответствующие действия по обеспечению оказания таким государствам дополнительной помощи в планировании и финансировании аэропортовой и аэронавигационной инфраструктуры, а также в предоставлении адекватных людских ресурсов.
5. Что касается экологических сборов, то дополнительно к существующему пункту о сборах, связанных с шумом, в настоящее издание документа Дос 9082 включен новый пункт, охватывающий сборы за эмиссию, влияющую на местное качество воздуха (см. п. 39).
6. В соответствии с предложением одной из предыдущих конференций (ANSCConf 2000, состоявшейся в июне 2000 года) Совет принял решение распространять полученную от государств информацию о реализации ими

основных принципов возмещения затрат посредством взимания аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, изложенных в пп. 30 (*Стоимостная основа аэропортовых сборов*), 31 (*Системы взимания аэропортовых сборов*), 44–45 (*Стоимостная основа сборов за аэронавигационное обслуживание*), 46 (*Распределение расходов на аэронавигационное обслуживание среди авиационных пользователей*) и 47 (*Системы взимания сборов за аэронавигационное обслуживание*) настоящего документа. Эта информация публикуется на веб-сайте ИКАО <http://www.icao.int> в виде дополнения к данному документу и время от времени обновляется.

7. Глоссарий терминов, используемых в данном документе, содержится в добавлении 3. Для оказания помощи государствам в осуществлении данной политики Секретариат ИКАО разработал два регулярно обновляемых руководства: *Руководство по экономике аэропортов* (Дос 9562) и *Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Дос 9161). Параллельная политика Ассамблеи и Совета по регулированию деятельности воздушных перевозчиков излагается в документе *"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"* (Дос 9587), который аналогичным образом дополняется *Руководством по регулированию международного воздушного транспорта* (Дос 9626). Информация об аэропортовых сборах и сборах за аэронавигационное обслуживание, фактически взимаемых в государствах, ежегодно обновляется и публикуется в документе *"Аэропортовые тарифы и тарифы на аэронавигационное обслуживание"* (Дос 7100), а данные о перевозках и финансовые данные по аэропортам и аэронавигационным службам собираются посредством статистических форм и периодических обзоров, которые публикуются на веб-сайтах ИКАО (<http://www.icao.int> и <http://www.icaodata.com> соответственно).

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Финансовое положение¹

8. Совет отмечает, что финансовое положение аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) находится в стадии эволюции, а финансовое положение их основных пользователей, каковыми являются авиакомпании, выполняющие регулярные перевозки, в целом колеблется в зависимости от функционирования национальной, региональной и мировой экономики.

Сфера применения сборов и их количественный рост

9. Совет рекомендует государствам:

- i) давать разрешение на обложение сборами лишь за те услуги и функции, которые предоставляются гражданской авиации, имеют к ней непосредственное отношение или, в конечном итоге, полезны для ее деятельности;
- ii) воздерживаться от обложения сборами, являющимися дискриминационными по отношению к международной гражданской авиации по сравнению с другими видами международного транспорта.

10. В этой связи Совет выражает обеспокоенность увеличением числа сборов с воздушного движения и отмечает, что обложение сборами в рамках одной юрисдикции может привести к введению сборов в рамках другой.

Организационно-управленческие вопросы

Автономия и приватизация

11. Совет отмечает, что накопленный во всем мире опыт свидетельствует о том, что там, где аэропорты и аэронавигационные службы эксплуатируются автономными организациями, их общее финансовое положение и эффективность управления в целом имеют тенденцию к улучшению. Хотя большое количество этих автономных организаций учреждается правительствами, управление многими из них, в частности теми, которые осуществляют эксплуатацию аэропортов, затем полностью или частично передается частным предприятиям.

12. В этой связи Совет рекомендует государствам рассматривать возможность учреждения автономных организаций для эксплуатации своих аэропортов или аэронавигационных служб, когда это экономически оправдано и отвечает интересам поставщиков (аэропорты и ПАНО) и пользователей, признавая, что в некоторых случаях одна и та же организация может осуществлять эксплуатацию как аэропортов, так и аэронавигационных служб и что такой организацией может быть автономный полномочный орган гражданской авиации.

13. В отношении участия частного сектора Совет подчеркивает, что государствам при рассмотрении вопроса о коммерциализации или приватизации аэропортов и ПАНО следует помнить, что государство несет конечную ответственность за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности, а ввиду возможного злоупотребления аэропортами и ПАНО своим доминирующим положением – за осуществление экономического надзора за их деятельностью.

1. Прошлые тенденции и свежая информация о финансовом положении различных сторон приводятся на веб-сайтах ИКАО (см. п. 7).

14. Совет также подчеркивает, что при создании автономной организации (независимо от того, осуществляется ли это правительством или частным сектором) для эксплуатации аэропорта(ов) и/или аэронавигационных служб государству следует обеспечить выполнение всех его соответствующих обязательств, зафиксированных в Конвенции о международной гражданской авиации, Приложениях к ней и в соглашениях о воздушном сообщении, а также соблюдение положений, касающихся политики и практики ИКАО, в частности тех, которые содержатся в настоящем документе о политике в отношении сборов.

Международное сотрудничество

15. Совет поощряет международное сотрудничество в сфере предоставления и эксплуатации аэронавигационных служб на основе регионального подхода, когда это выгодно заинтересованным поставщикам и пользователям, с целью содействия эффективной и рентабельной реализации глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения (ОрВД) ИКАО, исходя из указаний *Глобального аэронавигационного плана* (Дос 9750). (См. также пп. 17 и 27.)

Передовая практика

16. Совет считает, что государствам следует рассмотреть структуру управления своих аэропортов и ПАНО и обеспечить применение передовой практики надлежащего корпоративного управления, в зависимости от конкретного случая, в отношении целей и обязанностей организаций; прав акционеров и обращения с ними; обязанностей совета управляющих; полномочий и подотчетности руководства; взаимодействия с заинтересованными сторонами и раскрытия информации. В целях содействия повышению прозрачности, эффективности и рентабельности при обеспечении соответствующего качества обслуживания и средств аэропортам и ПАНО следует применять принципы передовой практики во всех сферах своей деятельности.

Взимание сборов

17. Для успешного взимания сборов для аэропортов и ПАНО весьма важно, чтобы аэропортом, или ПАНО, или, где это применимо, государством была установлена политика взимания сборов и чтобы на современном уровне реализовывались следующие функции: определение национального законодательства, правильное выставление счетов, использование всеобъемлющих и обновленных баз данных об авиакомпаниях, использование прозрачной системы возмещения расходов, предусматривающей справедливое и равное обращение со всеми пользователями, точное и правильное ведение бухгалтерского учета, осуществление кредитного контроля и усиление процедур возмещения расходов. В отношении аэронавигационного обслуживания Совет рекомендует, чтобы государства или уполномоченные ими поставщики обслуживания рассматривали возможность участия в деятельности совместных агентств по взиманию сборов, когда это выгодно.

Экономический надзор

18. Совет считает важным, чтобы государства выполняли свои функции экономического надзора совершенно отдельно от функций эксплуатации и предоставления аэропортов и аэронавигационных служб, ясно определив роли и полномочия в отношении каждой функции.

19. В связи с коммерциализацией и приватизацией в сфере предоставления и эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб Совет рекомендует, чтобы основной целью экономического надзора было достижение баланса между стремлением автономных или частных организаций к получению оптимального эффекта от коммерциализации или приватизации и целями государственной политики, которые включают, не ограничиваясь этим, следующее:

- i) сведение к минимуму опасности применения аэропортами и ПАНО антиконкурентной практики или злоупотребления ими своим доминирующим положением;
- ii) недопущение дискриминации и обеспечение транспарентности при применении сборов;
- iii) обеспечение капиталовложений на повышение пропускной способности с учетом нынешних и будущих потребностей;
- iv) защиту интересов пассажиров и других конечных пользователей.

Для содействия достижению этих целей в соответствии с принятой формой экономического надзора государствам следует обеспечивать проведение аэропортами и ПАНО консультаций с пользователями и создание соответствующих систем управления эффективностью работы.

20. Совет также рекомендует, чтобы государства выбирали 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 институциональные и управленческие рамки.

21. Совет рекомендует государствам рассматривать вопрос о принятии регионального подхода к экономическому надзору в тех случаях, когда отдельные государства не способны адекватно выполнять свои обязанности, связанные с экономическим надзором.

Экономические показатели и минимальные требования к отчетности

22. Совет признает, что управление эффективностью работы является важным управленческим инструментом для поставщиков, пользователей и регулирующих органов. В этой связи Совет рекомендует, чтобы государства в рамках своих обязанностей, связанных с экономическим надзором, принимали меры к тому, чтобы поставщики разрабатывали и внедряли соответствующие системы управления эффективностью, включающие:

- i) определение задач в сфере эффективности с целью постоянного повышения эффективности как минимум в четырех основных областях измерения эффективности работы (КРА), а именно: безопасность полетов, качество обслуживания, производительность и рентабельность, учитывая, что государства могут выбирать дополнительные КРА в соответствии со своими целями или конкретными условиями;
- ii) выбор и отражение в отчетности по крайней мере одного соответствующего показателя эффективности и его заданного параметра для каждой из выбранных КРА;
- iii) использование полученных результатов для оценки и повышения эффективности;
- iv) проведение консультаций с пользователями и другими заинтересованными сторонами для достижения взаимопонимания и консенсуса, в соответствующих случаях, относительно задач в сфере эффективности, уровня целевых параметров эффективности и планов достижения этих параметров.

Консультации с пользователями²

Сборы

23. Совет подчеркивает важность проведения консультаций с пользователями аэропортов и средств аэронавигационного обслуживания до изменения систем взимания или уровней сборов. Цель консультаций – обеспечить, чтобы поставщик предоставлял пользователям адекватную информацию о предлагаемом изменении и надлежащим образом учитывал мнение пользователей и оказываемое на них влияние сборов. Везде, где это возможно, следует стремиться к достижению соглашения между поставщиками и пользователями. В случае недостижения такого соглашения поставщик по-прежнему может вводить соответствующие сборы при условии наличия у пользователей права обжалования действий в независимый от поставщика орган там, где таковой имеется, однако применяемая процедура обжалования должна согласовываться с формой экономического надзора, принятой в соответствующем государстве. В случае отсутствия механизма обжалования достижение соглашения между поставщиками и пользователями в отношении любых изменений в системах взимания или уровнях сборов до их введения приобретает особо важное значение.

Планирование в сфере аэропортового и аэронавигационного обслуживания

24. Совет также считает важным проведение консультаций с пользователями или организациями, представляющими их интересы, по вопросам повышения пропускной способности и осуществления инвестиционных планов. Целью таких консультаций является обеспечение того, чтобы данное развитие отвечало потребностям пользователей и пользователи были осведомлены о финансовых последствиях взимания сборов, которые им предстоит платить. В равной степени, для того чтобы поставщики обслуживания могли лучше планировать свои будущие финансовые потребности, пользователи, в частности авиаперевозчики, должны со своей стороны предоставлять отдельным поставщикам предварительные плановые данные, основанные на 5–10-летних прогнозах в отношении будущих типов, характеристик и количества воздушных судов, которые предполагается ввести в эксплуатацию, ожидаемого увеличения числа операций воздушных судов и объема пассажирских и грузовых перевозок, а также по другим соответствующим вопросам.

Процесс консультаций

25. В случае отсутствия механизмов сотрудничества между поставщиками и пользователями, приемлемых для всех заинтересованных сторон, Совет призывает государства обеспечивать, чтобы поставщики устанавливали процесс регулярных консультаций с пользователями. Конкретные процедуры эффективных консультаций следует определять на индивидуальной основе с учетом формы экономического надзора, принятой государством. Процедуры в отдельных аэропортах также должны учитывать объемы и масштабы деятельности аэропорта и ПАНО. С учетом этих соображений Совет рекомендует следующее:

- i) В случае намерения поставщика или другой компетентной организации провести пересмотр сборов или ввести новые сборы пользователям или их представительным органам, по крайней мере за четыре месяца до этого, как правило, следует давать соответствующее уведомление согласно нормам и правилам, применяемым в каждом государстве.
- ii) При любом таком пересмотре сборов или введении новых сборов пользователям следует предоставлять возможность изложить свою точку зрения поставщику или другой компетентной организации и провести с ними консультации; с этой целью пользователей следует обеспечивать ясной и адекватной финансовой, эксплуатационной и прочей информацией, позволяющей им делать обоснованные замечания.

2. Консультации с пользователями должны охватывать все другие аспекты взимания сборов, затрагиваемые в этом документе о политике, в части, касающейся принципов, относящихся к консультациям.

- iii) Об окончательном решении относительно любого изменения сборов или введения новых сборов пользователей следует уведомлять достаточно заблаговременно (по крайней мере за один месяц). Этот месячный срок не обязательно следует добавлять к четырем месяцам, предусмотренным в подпункте i) выше.
- iv) В ходе консультаций, как правило, следует прояснить характер предложений, указать стороны, которые вероятнее всего будут затронуты, уточнить конкретные вопросы, по которым запрашиваются отзывы, и сроки получения ответов, обеспечив при этом надлежащую защиту конфиденциальных данных в отношении рынка. Всем заинтересованным сторонам следует предоставить возможность изложить свое мнение. Итоговые документы должны содержать соответствующее обоснование принятого решения.

Механизм "первой инстанции"

26. Совет считает, в частности применительно к сборам, что в связи с быстрым ростом числа аэропортов и ПАНО, не находящихся под прямым государственным контролем, в интересах аэропортов, ПАНО и их пользователей, возможно, следует иметь на местном уровне нейтральную сторону для предотвращения и разрешения споров до их выхода на международную арену (механизм "первой инстанции"). Данный механизм должен быть гибким и направленным на примирение или посредничество, но с возможностью проведения полного арбитражного разбирательства, если того пожелает заинтересованное государство. Такая функция может включаться в круг полномочий независимого органа, выполняющего гораздо более широкие обязанности по надзору за деятельностью автономных аэропортов и ПАНО, или осуществляться отдельным органом.

Прочие факторы, влияющие на экономическое положение аэропортов и аэронавигационных служб

27. Совет отмечает, что на организацию и экономическое развитие аэропортов и аэронавигационных служб может оказывать существенное влияние ряд дополнительных факторов. К ним относятся: растущая либерализация воздушных перевозок, концентрация авиаперевозчиков, включая слияния и альянсы, и изменение подхода к финансированию с учетом предполагаемого принятия аэропортами (в особенности) и ПАНО основной ответственности за финансирование капиталовложений на требуемое развитие своей инфраструктуры, управление пропускной способностью, снижение перегруженности аэропортов и воздушного пространства и решение экологических проблем. Кроме того, ожидается рост числа автономных структур, осуществляющих эксплуатацию аэропортов или аэронавигационных служб. В результате будут чаще возникать ситуации, когда эксплуатацией аэропортов и предоставлением аэронавигационного обслуживания (как диспетчерского обслуживания подхода и аэродромного диспетчерского обслуживания, так и аэронавигационного обслуживания на маршруте) будут заниматься разные структуры. К тому же потребуются дополнительные ресурсы для решения проблемы перегруженности аэропортов и воздушного пространства, внедрения спутниковых систем связи, навигации и наблюдения (CNS) и организации воздушного движения (ОрВД) на основе глобальной эксплуатационной концепции ОрВД, внедрения других многонациональных средств и служб, а также прочего совершенствования инфраструктуры.

28. Совет отмечает, что при таких обстоятельствах многие аэропорты и ПАНО могут счесть необходимым повысить свои сборы и (применительно к аэропортам) сделать больший акцент на дальнейшее увеличение доходов из неавиационных источников. Признавая, однако, что пользователи сталкиваются с ограничениями в своем выборе конкретных аэропортов и нужных маршрутов, Совет рекомендует проявлять осторожность в стремлении к компенсации нехватки поступлений и учитывать влияние увеличения размера сборов на авиаперевозчиков, которые могут оказаться вынужденными корректировать свои тарифы с учетом роста расходов, обусловленного повышением сборов. Совет также считает необходимым достижение сбалансированности соответствующих интересов аэропортов и ПАНО, с одной стороны, и авиаперевозчиков, с другой, учитывая важное значение авиатранспортной системы для государств и ее влияние на развитие экономических, культурных и общественных связей между государствами.

Это имеет особое значение в периоды экономических трудностей. В этой связи Совет рекомендует государствам поощрять сотрудничество между аэропортами, ПАНО и авиаперевозчиками в целях обеспечения разумного разделения бремени экономических проблем, с которыми они все сталкиваются.

II. ПОЛИТИКА ИКАО В ОТНОШЕНИИ АЭРОПОРТОВЫХ СБОРОВ

Стоимостная основа аэропортовых сборов

29. Совет отмечает, что в качестве общего принципа целесообразно, чтобы в тех случаях, когда аэропорт предназначается для международного использования, пользователи в конечном итоге оплачивали полностью и справедливо свою долю расходов на обеспечение эксплуатации аэропорта. Поэтому представляется важным, чтобы аэропорты вели учет для предоставления соответствующей информации в целях удовлетворения потребностей как аэропортов, так и пользователей и чтобы, по возможности, были четко установлены виды оборудования и обслуживания, относящиеся к аэропортовым сборам. При определении и распределении общих расходов, компенсируемых за счет сборов за обслуживание международных воздушных перевозок, перечень, приводимый в добавлении 1, может служить в качестве справочника по оборудованию и обслуживанию, которые следует принимать во внимание. Аэропортам следует вести учет в целях обеспечения удовлетворительной основы для определения и распределения возмещаемых расходов, регулярно публиковать свои финансовые отчеты и предоставлять соответствующую финансовую информацию при консультациях с пользователями³. Кроме того, Совет рекомендует государствам рассматривать там, где это целесообразно, возможность применения к аэропортам стандартов бухгалтерского учета, принятых на международном уровне.

30. Совет также заявляет, что при определении стоимостной основы аэропортовых сборов необходимо руководствоваться следующими принципами:

- i) Распределяемые расходы являются полными расходами на обеспечение деятельности аэропорта и его необходимых вспомогательных служб, включая соответствующие суммы на оплату стоимости капитала и суммы амортизационных отчислений по основным фондам, а также расходы, связанные с техническим обслуживанием, эксплуатацией, управлением и административным обеспечением, но с учетом всех авиационных доходов, а также доходов от неавиационных источников, полученных в результате эксплуатации аэропорта его эксплуатантами.
- ii) В принципе с эксплуатантов воздушных судов и других пользователей аэропорта не должны взиматься сборы за оборудование и службы, которые они не используют, за исключением тех, которые предусмотрены и введены в эксплуатацию в соответствии с региональным аэронавигационным планом.
- iii) Следует включать только расходы на оборудование и обслуживание общего пользования в международных воздушных перевозках и исключать расходы на оборудование или помещения, которые арендованы или используются на особых условиях и за которые взимается отдельная плата.
- 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 агрегированную стоимостную основу. Однако агрегирование следует осуществлять логичным и транспарентным способом, сопровождая в соответствующих случаях гарантиями в отношении консультаций и соглашений с пользователями, во избежание дискриминации среди пользователей.

3. В данном контексте, несмотря на наличие и других подходов, полезным может быть инструктивный материал по ведению бухгалтерского учета, содержащийся в *Руководстве по экономике аэропортов* (Дос 9562).

- v) Следует рассмотреть вопрос о распределении расходов в отношении производственных площадей или оборудования, используемых государственными полномочными органами.
- vi) Соотношение расходов, распределяемых между различными категориями пользователей, включая государственные воздушные суда, должно определяться на справедливой основе таким образом, чтобы никакая категория пользователей не несла расходы, неправильно отнесенные на ее счет, исходя из рациональных принципов бухгалтерского учета.
- vii) Следует отдельно установить расходы, относящиеся к обеспечению диспетчерского обслуживания подхода и аэродромного диспетчерского обслуживания. (Принципы, относящиеся к возмещению таких расходов, рассматриваются в п. 50.)
- viii) Аэропорты могут получать достаточные доходы, превышающие все прямые и косвенные эксплуатационные расходы (включая общие административные и т. д.), и, таким образом, иметь разумную прибыль на активы на уровне, позволяющем обеспечить финансирование на рынках капитала на благоприятных условиях в целях инвестирования новой или развивающейся инфраструктуры аэропорта и, где это необходимо, адекватного вознаграждения держателей аэропортовых акций.
- ix) Платежеспособность пользователей не должна приниматься во внимание до тех пор, пока все расходы не будут полностью подсчитаны и распределены на объективной основе. На этом этапе необходимо принимать во внимание платежные возможности соответствующих государств и населения с учетом того, что любое государство или полномочный орган, взимающие сборы, могут не полностью возмещать понесенные расходы, исходя из признания выгоды, полученной в местном, региональном или национальном масштабе.

Системы взимания аэропортовых сборов

31. Совет рекомендует выбирать системы взимания сборов в международных аэропортах в соответствии со следующими принципами:

- i) Любая система взимания сборов должна быть, насколько это возможно, простой и подходящей для общего применения в международных аэропортах.
- ii) Сборы не должны вводиться таким образом, чтобы препятствовать использованию средств и служб, необходимых для обеспечения безопасности.
- iii) Сборы должны определяться на основе рациональных принципов бухгалтерского учета и могут отражать, по мере необходимости, другие экономические принципы при условии, что они не противоречат статье 15 *Конвенции о международной гражданской авиации* и другим принципам в настоящем документе.
- iv) Сборы не должны носить дискриминационный характер как в отношении иностранных пользователей, так и пользователей, имеющих гражданство государства, в котором находится аэропорт, и осуществляющих аналогичные международные перевозки, а также и в отношениях между двумя или более иностранными пользователями.
- v) В рамках своих обязанностей в отношении экономического надзора государствам следует при необходимости оценивать в каждом конкретном случае положительные и негативные эффекты, связанные с конкретными формами дифференциальных сборов, применяемых аэропортами, учитывая национальные условия. В тех случаях, когда на определенные категории пользователей распространяются дифференциальные сборы, государствам следует обеспечивать, чтобы они были

транспарентными с точки зрения их построения, цели и критериев, на основе которой они предлагаются; чтобы без ущерба для модулированных систем взимания сборов расходы, связанные с дифференциальными сборами, не относились прямо или косвенно на счет тех пользователей, которые не извлекают из них выгоды, и чтобы при наличии цели привлечь и/или сохранить новые воздушные перевозки они предлагались только на временной основе.

- vi) В целях недопущения неоправданного нанесения ущерба пользователям увеличение сборов следует осуществлять постепенно; однако признается тот факт, что при определенных обстоятельствах может возникнуть необходимость несоблюдения данного подхода.
- vii) В тех случаях, когда сборы взимаются различными структурами в аэропорту, они должны, по возможности, быть объединены в один сбор или очень небольшое количество различных сборов, общий доход от которых должен распределяться среди соответствующих структур в приемлемой форме.
- viii) При применении всех методов взимания сборов необходимо соблюдать максимальную гибкость, чтобы не препятствовать внедрению улучшенной методики по мере ее разработки.
- ix) Размеры аэропортовых сборов, взимаемых с международной авиации общего назначения, включая деловую авиацию, должны определяться на разумной основе с учетом стоимости необходимых и используемых средств и целей содействия рациональному развитию международной гражданской авиации в целом.

Предварительное финансирование проектов

32. Совет считает, что несмотря на принципы связи сборов с расходами и защиты потребителей от взимания сборов за средства, которые не существуют или не предоставляются (в настоящее время или в будущем), с учетом возможных доходов от неавиационной деятельности при определенных обстоятельствах может допускаться предварительное финансирование проектов, когда это является наиболее целесообразным средством финансирования долгосрочных крупномасштабных инвестиций, при условии наличия твердых гарантий, включая следующие:

- i) эффективный и транспарентный экономический надзор за взиманием сборов с пользователей и предоставлением соответствующего обслуживания, включая аудит показателей эффективности работы и "сопоставительный анализ" (сравнение критериев производительности с такими же критериями у других аналогичных предприятий);
- ii) всесторонний и транспарентный бухгалтерский учет с гарантией того, что все средства в виде сборов с авиационных пользователей ассигнуются и будут ассигноваться на расходы для служб или проектов гражданской авиации;
- iii) проведение аэропортами предварительных, транспарентных и обстоятельных консультаций с пользователями и, насколько это возможно, достижение соглашений с ними относительно крупных проектов;
- iv) применение в течение ограниченного периода времени, при этом пользователи извлекают выгоду от более низких сборов и от более плавного изменения уровней сборов, чем это было бы в ином случае после создания новых средств или инфраструктуры.

Валютные вопросы

33. Совет рекомендует:

- i) чтобы в обычных условиях сборы с пользователей выражались и оплачивались в местной валюте соответствующего государства;
- ii) чтобы в исключительных обстоятельствах, например при неустойчивых экономических условиях, когда государство предлагает или разрешает оплату сборов с пользователей в другой валюте, отличной от местной, авиаперевозчики применяли ту же самую валюту расчета с аналогичным обменным курсом для местной продажи своих авиабилетов;
- iii) делать все необходимое для устранения препятствий, мешающих авиаперевозчику, базирующемуся в одном государстве, переводить в конвертируемой валюте его чистые поступления от продажи в другое государство.⁴

Посадочные сборы

34. Совет рекомендует при установлении посадочных сборов учитывать следующие принципы:

- i) Посадочные сборы должны основываться на формуле веса с использованием в качестве основания для определения размера сборов максимального сертифицированного взлетного веса, указанного в удостоверении о годности к полетам (или другом соответствующем документе). Однако при определенных обстоятельствах, таких, как перегруженные аэропорты и "пиковые" периоды, допускается использование фиксированного сбора за воздушное судно или комбинации фиксированного сбора с элементом, связанным с весом.
- ii) Шкала посадочных сборов должна основываться на постоянной ставке за 1000 кг или фунтов веса, однако, при необходимости, эта ставка может изменяться на определенном уровне или уровнях веса.
- iii) В тех случаях, когда сборы за диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание взимаются как часть сбора за посадку или отдельно, при их взимании следует учитывать вес воздушного судна, однако меньше, чем в прямой пропорции. (Принципы, применяемые к таким сборам, более подробно рассматриваются в положениях о политике в отношении сборов за аэронавигационное обслуживание.)
- iv) Не должно применяться никакой дифференциации в ставках для международных рейсов в зависимости от расстояния, пройденного воздушным судном.
- v) Единый сбор должен взиматься для компенсации расходов на любое количество средств и служб, которое может предоставить аэропорт для нормальной посадки и взлета воздушных судов (обычно исключая ангары и некоторые помещения аэровокзалов, а также другое оборудование, которые обычно используются в соответствии с договорами об аренде или другой общепринятой коммерческой практикой).
- vi) В тех случаях, когда на коммерческую загрузку воздушного судна налагаются ограничения, вызванные ограниченными возможностями аэропорта, следует рассмотреть возможность корректировки посадочного сбора, взимаемого на основании шкалы веса, для тех случаев, когда такие ограничения носят значительный и длительный характер.

4. Дополнительные аспекты обмена валюты, перевода выручки и оплаты местных расходов излагаются в документе "Политика и инструктивный материал в области регулирования международного воздушного транспорта" (Doc 9587).

- vii) Обычный посадочный сбор должен учитывать использование, где это требуется, огней и специального радионавигационного оборудования для посадки, поскольку в интересах безопасности полетов необходимо, чтобы взимание отдельных сборов за их использование не препятствовало использованию таких средств эксплуатантами воздушных судов. Если за пользование таким оборудованием уплачиваются отдельные сборы, они не должны взиматься на основании выборочного использования оборудования, а должны взиматься за все посадки, имеющие место во время периодов, установленных эксплуатантом аэропорта.

Сборы за стоянку и использование ангаров

35. При установлении сборов за стоянку и использование ангаров Совет рекомендует придерживаться следующих принципов:

- i) При определении сборов, связанных с использованием мест стоянки, ангаров и длительным хранением воздушных судов, в качестве основания, насколько это возможно, следует использовать максимально допустимый взлетный вес и/или размеры воздушного судна (занимаемая площадь) и продолжительность стоянки.
- ii) Период бесплатной стоянки воздушных судов непосредственно после посадки должен определяться на месте с учетом расписания, наличия свободных мест стоянки и других соответствующих факторов.

Сборы за обслуживание пассажиров

36. Совет признает, что доходы, получаемые от сборов за обслуживание пассажиров, являются важным фактором в экономике значительного числа аэропортов. Однако взимание таких сборов непосредственно с пассажиров нередко создает, особенно в крупных аэропортах, серьезные проблемы с точки зрения упрощения формальностей, и по мере продолжающегося роста объема пассажирских перевозок и увеличения числа воздушных судов, обладающих высокой провозной способностью, эти проблемы будут по-прежнему обостряться, особенно в интенсивно используемых зданиях аэровокзалов в часы "пик". Поэтому Совет рекомендует государствам стараться принимать меры к тому, чтобы взимание сборов за обслуживание пассажиров не приводило к дополнительным очередям и задержкам в аэропортах и, по возможности, избегать взимания таких сборов непосредственно с каждого пассажира в аэропорту. В частности, Совет считает, что если в аэропорту взимание сборов за обслуживание пассажиров непосредственно с пассажиров создает проблемы в области упрощения формальностей, такие сборы, где это возможно, следует взимать с авиаперевозчиков. Совет также подчеркивает необходимость проведения консультаций между аэропортовыми структурами и авиаперевозчиками на местном уровне с целью решения проблем взимания сборов.

Сборы за обеспечение безопасности

37. Совет отмечает, что государства, неся ответственность за принятие соответствующих мер по обеспечению безопасности в аэропортах в соответствии с положениями Приложения 17 ИКАО *"Безопасность"* к *Конвенции о международной гражданской авиации*, могут поручить задачу по выполнению отдельных функций, связанных с обеспечением безопасности, таким организациям, как аэропорты, авиаперевозчики и местная полиция. Совет также отмечает, что государства могут определить, при каких обстоятельствах и в каком объеме расходы по предоставлению средств и служб безопасности должны покрываться за счет государства, аэропортов или других ответственных учреждений. Что касается возмещения расходов, связанных с обеспечением безопасности, за счет пользователей, то Совет рекомендует применять следующие общие принципы:

- i) До несения аэропортами, авиаперевозчиками или другими структурами расходов на обеспечение безопасности следует проводить консультации.

- ii) Соответствующие структуры могут возмещать расходы, связанные с мерами по обеспечению безопасности в аэропортах, за счет пользователей на справедливой и объективной основе с учетом консультаций.
- iii) Любые сборы или расходы на безопасность, при передаче последних на оплату другому лицу, должны непосредственно увязываться с расходами на обеспечение конкретных служб безопасности, а также рассчитываться с учетом возмещения суммы, не превышающей конкретно понесенные расходы.
- iv) На счет гражданской авиации не следует относить понесенные расходы, связанные с осуществлением государствами более общих функций обеспечения безопасности, таких, как полицейская охрана общественного порядка, сбор разведывательной информации и обеспечение национальной безопасности.
- v) При взимании сборов за обеспечение конкретного уровня безопасности в отношении различных категорий пользователей не должна допускаться дискриминация. Определенным категориям пользователей также можно предъявлять к оплате дополнительные расходы, понесенные на обеспечение дополнительных уровней безопасности, предоставляемых им регулярно по запросу.
- vi) При возмещении расходов на безопасность в аэропортах с помощью сборов следует применять дискреционный метод, но такие сборы должны устанавливаться либо по числу пассажиров, либо по весу воздушного судна, либо с учетом обоих факторов. Расходы на безопасность, распределяемые среди арендаторов аэропорта, можно возмещать в форме арендной платы либо других сборов.
- vii) Сборы могут взиматься либо в качестве дополнительных к другим уже действующим сборам, либо в форме отдельных сборов, но они должны подлежать отдельному определению расходов и соответствующему обоснованию.

Сборы, связанные с шумом

38. Совет признает, что, несмотря на снижение авиационного шума в источнике, во многих аэропортах по-прежнему необходимо принимать меры по снижению или предупреждению шума. Совет полагает, что расходы, связанные с принятием таких мер, могут, по усмотрению государств, быть отнесены к аэропортам и компенсироваться за счет пользователей и что государствам предоставляется гибкость при выборе метода покрытия расходов и взимания сборов, используемого с учетом местных условий. В случае взимания сборов, связанных с шумом, Совет рекомендует проводить консультации по любым статьям расходов, компенсируемых пользователями, и руководствоваться следующими принципами:

- i) Сборы, связанные с шумом, следует взимать только в аэропортах, в которых существуют проблемы шума, и их следует устанавливать в размерах, не превышающих затраты, производимые на снижение или предупреждение шума.
- ii) Любые сборы, относящиеся к шуму, необходимо связывать с посадочными сборами, возможно, посредством дополнительных сборов или скидок, и в отношении уровней авиационного шума следует принимать во внимание положения Приложения 16 ИКАО "Охрана окружающей среды" к Конвенции о международной гражданской авиации, касающиеся сертификации по шуму.
- iii) Сборы, связанные с шумом, не должны быть дискриминационными в отношении пользователей и не должны устанавливаться в таких размерах, которые являются чрезмерно высокими для эксплуатации некоторых воздушных судов.

Взимание сборов, связанных с авиационной эмиссией, в целях решения проблем местного качества воздуха в аэропортах или вблизи аэропортов

39. Совет признает, что, несмотря на ряд технических или эксплуатационных мер по сокращению количества некоторых выбрасываемых двигателями воздушных судов загрязнителей, влияющих на местное качество воздуха (МКВ), некоторые государства могут пожелать применять сборы за эмиссию в целях решения проблем МКВ в аэропортах или вблизи аэропортов. Совет полагает, что расходы, связанные с уменьшением или предотвращением данной проблемы, могут, по усмотрению государств, относиться к аэропортам и возмещаться за счет пользователей и что государства могут гибко определять используемый метод возмещения расходов и взимания сборов с учетом местных условий⁵. В случае взимания сборов за эмиссию, влияющую на МКВ, Совет рекомендует применять все нижеуказанные принципы:

- i) Сборы за эмиссию, влияющую на МКВ, следует взимать только в аэропортах с определенной проблемой местного качества воздуха (существующей или прогнозируемой), и они должны быть предназначены для возмещения сумм, не превышающих расходы на применяемые меры по уменьшению или предотвращению вреда, причиняемого воздушными судами.
- ii) Стоимостную основу сборов следует устанавливать ясным способом, а долю, непосредственно относимую к воздушным судам, следует правильно определять.
- iii) До взимания любых таких сборов с воздушных перевозчиков следует проводить консультации с заинтересованными сторонами.
- iv) Сборы за эмиссию, влияющую на МКВ, должны быть рассчитаны на эффективное с точки зрения затрат решение проблемы местного качества воздуха.
- v) Сборы за эмиссию, влияющую на МКВ, должны быть предназначены для справедливого и беспристрастного возмещения расходов, связанных с решением проблемы местного качества воздуха в аэропортах, за счет пользователей; они не должны быть дискриминационными по отношению к пользователям и не должны устанавливаться в таких размерах, которые являются чрезмерно высокими для эксплуатации некоторых воздушных судов.
- vi) При взимании сборов за эмиссию, влияющую на МКВ, рекомендуется особо учитывать необходимость уменьшения потенциального воздействия на развивающиеся страны.
- vii) Сборы за эмиссию, влияющую на МКВ, можно связывать с посадочными сборами, например посредством надбавок или скидок, или в виде отдельных сборов, но при условии правильного определения расходов.
- viii) Систему взимания сборов за авиационную эмиссию следует строить на основе данных, наиболее точно отражающих фактический уровень операций воздушных судов. В отсутствие таких данных следует использовать стандартизированное ИКАО время работы в эксплуатационном режиме на протяжении взлетно-посадочного цикла (ЛТО) (Приложение 16 ИКАО "Охрана окружающей среды" к Конвенции о международной гражданской авиации, том II "Эмиссия авиационных двигателей").
- ix) Любое государство, применяющее сборы за эмиссию, влияющую на МКВ, в отношении воздушных судов, осуществляющих международные полеты, должно ежегодно сообщать ИКАО о существовании таких систем взимания сборов. Полномочный орган, взимающий сборы, должен вести учет получаемых сборов и использования денежных средств и предоставлять такие данные всем пользователям.

5. Дополнительные инструкции по сборам за эмиссию, влияющую на МКВ, содержатся в документе "Инструктивный материал по сборам за авиационную эмиссию, связанным с местным качеством воздуха" (Дос 9884).

Увеличение доходов от концессий, аренды помещений и "открытых зон"

40. Совет признает продолжающее оставаться важным для аэропортов значение доходов, получаемых из таких источников, как концессии, аренда помещений и "открытые зоны". Совет рекомендует, чтобы, за исключением концессий, непосредственно связанных с деятельностью служб воздушного транспорта (например, снабжение топливом, обеспечение бортовым питанием и наземное обслуживание), поощрялось полное увеличение доходов такого рода с учетом необходимости в уменьшении до умеренного уровня сборов с пассажиров, потребностей пассажиров и необходимости в обеспечении эффективной работы аэропорта. Следует изучить все возможности дальнейшего увеличения концессионных доходов и постоянно информировать ИКАО о практике и выводах, сделанных в этой области, с тем чтобы имеющийся опыт был доведен до сведения всех заинтересованных сторон⁶.

Концессионные платежи за поставку топлива

41. Совет рекомендует, чтобы в тех случаях, когда взимаются сборы за поставку топлива, они рассматривались аэропортовыми структурами как концессионные сборы авиационного характера и чтобы топливные концессионеры не прибавляли их автоматически к цене топлива, оплачиваемого эксплуатантами воздушных судов, хотя они могут включать их в качестве компонента своих расходов при обсуждении с эксплуатантами воздушных судов цен за поставку топлива. Уровень сборов за поставку топлива может отражать размер концессий, предоставляемых поставщикам топлива, и его следует соотносить со стоимостью оборудования, если оно предоставляется. В качестве альтернативы там, где это приемлемо, может быть рассмотрена возможность замены сборов за право поставки топлива постоянными концессионными платежами, отражающими размер концессии и обусловленными стоимостью оборудования, если оно предоставляется. Совет также рекомендует, чтобы, при наличии таких сборов, они взимались эксплуатантами аэропортов таким образом, чтобы избежать дискриминации, прямой или косвенной, как в отношении поставщиков топлива, так и эксплуатантов воздушных судов и чтобы эти сборы не препятствовали развитию гражданской авиации.

6. При определении и установлении сборов за концессии, непосредственно связанные с авиатранспортными перевозками, можно ссылаться на соответствующий инструктивный материал, содержащийся в *Руководстве по экономике аэропортов* (Дос 9562), и типовое положение о наземном обслуживании, предназначенное для факультативного применения в соглашениях о воздушных сообщениях, содержащееся в документе *"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"* (Дос 9587).

III. ПОЛИТИКА ИКАО В ОТНОШЕНИИ СБОРОВ ЗА АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Стоимостная основа сборов за аэронавигационное обслуживание

42. Совет считает, что в тех случаях, когда аэронавигационное обслуживание предназначается для международного использования, в качестве общего подхода ПАНО могут требовать с пользователей возмещения их доли связанных с этим расходов; вместе с тем не следует требовать от международной гражданской авиации покрытия расходов, которые в сущности не относятся к ней. Поэтому Совет призывает государства вести учет предоставляемого ими аэронавигационного обслуживания таким образом, чтобы сборы за аэронавигационное обслуживание, взимаемые с международной гражданской авиации, основывались должным образом на расходах.

43. По мнению Совета, объективная система возмещения расходов могла бы исходить из учета общих затрат на аэронавигационное обслуживание, понесенных в интересах авиационных пользователей, распределения таких затрат между категориями пользователей и, наконец, разработки системы, связанной с политикой взимания сборов или ценообразования. При определении общих расходов, оплачиваемых путем сборов за международные воздушные перевозки, список, приводимый в добавлении 2, может служить в качестве общего инструктивного материала по учету средств и видов обслуживания⁷. Кроме того, Совет особо рекомендует государствам предусматривать, когда это целесообразно, применение к ПАНО стандартов бухгалтерского учета, признанных на международном уровне.

44. При определении стоимостной основы сборов за аэронавигационное обслуживание Совет рекомендует руководствоваться следующими принципами:

- i) Распределяемые расходы представляют собой полные расходы на предоставление аэронавигационного обслуживания, включая соответствующие суммы на оплату стоимости капитала и суммы амортизационных отчислений по основным фондам, а также расходы, связанные с техническим обслуживанием, эксплуатацией, управлением и административным обеспечением.
- ii) Расходы, которые следует принимать во внимание, должны быть расходами, оцениваемыми в отношении средств и служб, включая спутниковые службы, предоставляемых и внедряемых согласно региональному аэронавигационному плану (планам) ИКАО, дополненному, при необходимости, во исполнение рекомендаций соответствующего регионального аэронавигационного совещания ИКАО, утвержденных Советом. Любые другие виды средств и обслуживания, если они не предоставляются по заявке эксплуатанта, следует исключать, как следует исключать расходы на средства или обслуживание, предоставляемые по контракту или самими перевозчиками, а также любые расходы, связанные с дополнительным строительством, эксплуатацией или техническим обслуживанием.
- iii) Следует отдельно установить расходы на аэронавигационное обслуживание, предоставляемое воздушным судам при подходе и в районе аэродрома, и, по возможности, расходы, связанные с предоставлением авиационного метеорологического обслуживания.
- iv) Расходы на некоторые превентивные меры безопасности, связанные с предоставлением аэронавигационного обслуживания, которые имеют непосредственное отношение к гражданской авиации и осуществляются на регулярной основе, могут включаться в стоимостную основу сборов за

7. В данном общем контексте полезным может быть инструктивный материал по ведению бухгалтерского учета, содержащийся в *Руководстве по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Doc 9161), хотя существуют и другие методы.

аэронавигационное обслуживание в той мере, в которой они еще не учтены в контексте мер, связанных с обеспечением безопасности полетов. На счет гражданской авиации не следует относить понесенные затраты, связанные с осуществлением государствами более общих функций обеспечения безопасности, таких, как полицейская охрана общественного порядка, сбор разведывательной информации и обеспечение национальной безопасности. Кроме того, расходы на обеспечение безопасности аэропортов не следует объединять с понесенными расходами на обеспечение безопасности аэронавигационных средств или служб.

- v) От аэронавигационного обслуживания можно получать достаточные доходы, превышающие все прямые и косвенные эксплуатационные расходы и позволяющие, таким образом, иметь разумную прибыль на активы (до вычета налогов и суммы стоимости капитала), которая будет способствовать необходимому совершенствованию структуры капиталовложений.

45. Совет отмечает, что при определении расходов, которые будут возмещаться за счет пользователей:

- i) правительства могут решить покрывать расходы не полностью, признавая местные, региональные или национальные выгоды;
- ii) каждое государство само определяет целесообразность, время и размер взимаемых сборов; при этом признается, что государства в развивающихся регионах мира, где встречаются трудности в финансировании работ по развертыванию и техническому содержанию аэронавигационных служб, имеют все особые основания просить международных авиаперевозчиков покрывать путем оплаты за счет сборов с пользователей значительную долю расходов на это обслуживание;
- iii) достижение полного возмещения расходов должно носить постепенный характер.

Распределение расходов на аэронавигационное обслуживание среди авиационных пользователей

46. Распределение расходов на аэронавигационное обслуживание среди авиационных пользователей Совет рекомендует производить на справедливой для всех пользователей основе. Размеры расходов, относимых на счет международной гражданской авиации и других видов использования указанных средств и служб (включая внутренние полеты гражданской авиации, государственные или другие освобожденные от налогов воздушные суда, а также неавиационных пользователей), должны определяться таким образом, чтобы не обременять пользователей расходами, которые распределены между ними в нарушение справедливых принципов учета. Совет также рекомендует, чтобы государства собирали основные данные по использованию аэронавигационного обслуживания, в том числе данные о количестве рейсов в соответствии с категорией пользователя (т. е. воздушный транспорт, авиация общего назначения и т. д.) в рамках как внутренних, так и международных полетов, а также прочие данные, например данные о пролетаемом расстоянии, типе и весе воздушного судна в тех случаях, когда такая информация относится к распределению расходов и системе их возмещения⁸.

Системы взимания сборов за аэронавигационное обслуживание

47. Совет рекомендует государствам обеспечивать, чтобы системы, используемые для взимания сборов за аэронавигационное обслуживание, устанавливались в соответствии со следующими принципами:

- i) Любая система сборов должна быть, насколько это возможно, простой, справедливой и в отношении сборов за маршрутное аэронавигационное обслуживание подходящей для всеобщего применения,

8. Инструктивный материал о распределении расходов содержится в *Руководстве по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Дос 9161), однако государства могут использовать любой метод учета, который, по их мнению, отвечает конкретным требованиям.

- по меньшей мере на региональной основе. Административные расходы по взиманию сборов не должны превышать разумной доли полученных сборов.
- ii) Сборы не должны устанавливаться таким образом, чтобы препятствовать использованию средств и видов обслуживания, необходимых для обеспечения безопасности, или внедрению новых средств и методов. Однако средства и обслуживание, предусматриваемые в региональном аэронавигационном плане(ах) ИКАО или в любых рекомендациях соответствующего регионального аэронавигационного совещания ИКАО, утвержденных Советом, рассматриваются как необходимые для общей безопасности и эффективности.
 - iii) Сборы должны определяться на основе рациональных принципов бухгалтерского учета и могут отражать, по мере необходимости, другие экономические принципы при условии, что они не противоречат статье 15 *Конвенции о международной гражданской авиации* и другим принципам, изложенным в настоящем документе.
 - iv) Система сборов не должна носить дискриминационный характер как по отношению к иностранным пользователям, так и к пользователям, которые имеют гражданство государства или государств, ответственных за предоставление аэронавигационного обслуживания, и которые выполняют аналогичные международные перевозки, а также и в отношениях между двумя или более иностранными пользователями.
 - v) В рамках своих обязанностей в отношении экономического надзора государствам следует при необходимости оценивать в каждом конкретном случае положительные и негативные эффекты, связанные с конкретными формами дифференциальных сборов, применяемых ПАНО, учитывая национальные условия. В тех случаях, когда на определенные категории пользователей распространяются дифференциальные сборы, государствам следует обеспечивать, чтобы они были прозрачными с точки зрения их построения, цели и критериев, на основе которых они предлагаются, чтобы расходы, связанные с дифференциальными сборами, не относились прямо или косвенно на счет тех пользователей, которые не извлекают из них выгоды, и чтобы при наличии цели привлечь и/или сохранить новые воздушные перевозки, они предлагались только на временной основе.
 - vi) В любой системе сборов следует учитывать расходы на предоставление аэронавигационного обслуживания и эффективность обеспечиваемых услуг. Система сборов должна устанавливаться таким образом, чтобы учитывались прямые последствия в отношении экономического и финансового положения пользователей, с одной стороны, и предоставляющего обслуживание государства или государств, с другой стороны.
 - vii) Сборы должны устанавливаться таким образом, чтобы плата не взималась дважды за одно и то же пользование средством или обслуживанием. В тех случаях, когда отдельное средство или обслуживание имеет двойное применение (например, диспетчерское обслуживание подхода, аэродромное диспетчерское обслуживание, а также диспетчерское обслуживание на маршруте), связанные с ними расходы должны быть справедливо отражены в соответствующих сборах.
 - viii) Размеры сборов, взимаемых с международной авиации общего назначения, включая деловую авиацию, должны определяться на разумной основе с учетом стоимости необходимых и используемых средств и целей содействия рациональному развитию международной гражданской авиации в целом.
 - ix) Государствам следует воздерживаться от сегментации районов полетной информации (РПИ) исключительно с целью получения доходов, если это не связано со стоимостью предоставления обслуживания.

Предварительное финансирование проектов

48. Совет считает, что несмотря на принципы связи сборов с расходами и защиты потребителей от взимания сборов за средства, которые не существуют или не предоставляются (в настоящее время или в будущем), с учетом возможных доходов от неавиационной деятельности при определенных обстоятельствах может допускаться предварительное финансирование проектов, когда это является наиболее целесообразным средством финансирования долгосрочных крупномасштабных инвестиций, при условии наличия твердых гарантий, включая следующие:

- i) эффективный и транспарентный экономический надзор за взиманием сборов с пользователей и предоставлением соответствующего обслуживания, включая аудит показателей эффективности работы и "сопоставительный анализ" (сравнение критериев производительности с такими же критериями у других аналогичных предприятий);
- ii) всесторонний и транспарентный бухгалтерский учет с гарантией того, что все средства в виде сборов с авиационных пользователей ассигнуются и будут ассигноваться на расходы для служб или проектов гражданской авиации;
- iii) проведение ПАНО предварительных, транспарентных и обстоятельных консультаций с пользователями и, насколько это возможно, достижение соглашений с ними относительно крупных проектов;
- iv) применение в течение ограниченного периода времени, при этом пользователи извлекают выгоду от более низких сборов и от более плавного изменения уровней сборов, чем это было бы в ином случае после создания новых средств или инфраструктуры.

Валютные вопросы

49. Совет:

- i) рекомендует, чтобы в обычных условиях сборы с пользователей выражались и оплачивались в местной валюте соответствующего государства;
- ii) рекомендует, чтобы в исключительных обстоятельствах, например при неустойчивых экономических условиях, когда государство предлагает или разрешает оплату сборов с пользователей в другой валюте, отличной от местной, авиаперевозчики применяли ту же самую валюту расчета с аналогичным обменным курсом для местной продажи своих авиабилетов;
- iii) рекомендует делать все необходимое для устранения препятствий, мешающих авиаперевозчику, базирующемуся в одном государстве, переводить в конвертируемой валюте его чистые поступления от продажи в другое государство;
- iv) признает, что в тех случаях, когда счета за аэронавигационное обслуживание на маршруте выставляются на региональной основе (т.е. от имени нескольких государств или совместно эксплуатируемым учреждением), пользователям и ПАНО может быть выгодно выражать и осуществлять оплату сборов в единой конвертируемой валюте⁹.

9. Дополнительные аспекты обмена валют, перевода выручки и оплаты местных расходов излагаются в документе "Политика и инструктивный материал в области регулирования международного воздушного транспорта" (Doc 9587).

Сборы за диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание

50. Совет рекомендует, чтобы при взимании сборов за диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание, независимо от того, являются ли они частью сбора за посадку или взимаются отдельно, указанные сборы были, по мере возможности, единым элементом посадочного сбора или единым сбором на каждый рейс и учитывали вес воздушного судна, однако меньше, чем в прямой пропорции.

Сборы за маршрутное аэронавигационное обслуживание

51. Совет рекомендует, чтобы сбор за маршрутное аэронавигационное обслуживание был, насколько это возможно, единым сбором на каждый рейс, т. е. он должен представлять собой единый сбор за все виды маршрутного аэронавигационного обслуживания, предоставляемого государством или группой государств в воздушном пространстве, к которому относится данный сбор. При исчислении сбора следует исходить в основном из:

- i) пролетаемого расстояния в границах определенного района;
- ii) веса воздушного судна.

Элемент пролетаемого расстояния, принимаемый в качестве одной из приемлемых мер предоставления обслуживания, следует применять посредством шкалы расстояний с использованием расстояний по большому кругу или других расстояний, о которых достигнуто общее соглашение. Элемент веса воздушного судна следует применять с помощью шкалы веса, используя большие интервалы, которые следует, насколько это возможно, стандартизировать. Такая шкала веса должна учитывать менее чем пропорционально относительно полезную емкость различных типов воздушных судов, о которых идет речь.

52. Без ущерба для вышеизложенных принципов, составляющих систему взимания сборов для широкого применения, Совет признает, однако, что:

- i) наиболее приемлемый метод взимания сборов в каком-либо воздушном пространстве должен определяться характеристиками этого воздушного пространства с учетом типа движения, пролетаемого расстояния и характеристик воздушного судна в этом воздушном пространстве;
- ii) если пролетаемое расстояние и/или типы воздушных судов в достаточной степени единообразны, элементы расстояния и веса (один из них или тот и другой) могут не учитываться в зависимости от обстоятельств;
- iii) в некоторых обстоятельствах, по-видимому, будет целесообразно использовать единообразный сбор с каждого рейса в сочетании со сбором, установленным на основе рекомендуемых выше параметров, принимая во внимание наличие элемента постоянных расходов, связанных с обслуживанием воздушного движения.

Сборы за аэронавигационное обслуживание, используемое воздушными судами, находящимися вне воздушного пространства государства, предоставляющего такое обслуживание

53. Совет отмечает, что стороны, предоставляющие аэронавигационное обслуживание для международного использования, могут потребовать, чтобы все пользователи выплачивали свою долю расходов на предоставление им обслуживания независимо от того, использовалось ли оно на территории государства, предоставляющего такое обслуживание, или нет. Поэтому в тех случаях, когда государство принимает на себя ответственность по обеспечению маршрутного аэронавигационного обслуживания над территорией другого государства, над открытым морем или в

воздушном пространстве государства, суверенитет которого не определен (в соответствии с положениями Приложения 11 ИКАО "Обслуживание воздушного движения" к Конвенции о международной гражданской авиации и региональными аэронавигационными соглашениями, утвержденными Советом), соответствующее государство может облагать сборами всех пользователей за предоставление такого обслуживания. Государство может передать другому государству или организации полномочия по взиманию таких сборов от его имени.

54. Совет также отмечает, что взимание сборов за аэронавигационное обслуживание в тех случаях, когда воздушное судно не пролетает над территорией государства, предоставляющего такое обслуживание, вызывает трудные и сложные проблемы. В этом случае государствам следует изыскать соответствующий механизм проведения на двусторонней или региональной основе совещаний между государствами, предоставляющими обслуживание, и государствами, авиакомпании которых пользуются таким обслуживанием, в целях достижения как можно более полного соглашения в отношении предоставляемых средств и служб, взимаемых сборов и методов взимания таких сборов.

Добавление 1

ИНСТРУКЦИЯ В ОТНОШЕНИИ СРЕДСТВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ УЧИТЫВАТЬСЯ ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ РАСХОДОВ АЭРОПОРТОВ¹

Средства и обслуживание при подходе, посадке и взлете

Посадочная площадь со свободными от препятствий подходами и рулежными дорожками с необходимым дренажем, ограждением и т. д. Также огни приближения, посадочные огни, огни РД и огни для взлета, а также связь и другие специальные средства для подхода, посадки и взлета (иногда предоставляемые стороной, не являющейся эксплуатантом аэропорта).

Диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание: управление воздушным движением при подходе, посадке, рулении и взлете с необходимыми вспомогательными службами связи, навигации и наблюдения. (Диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание иногда предоставляются полностью или частично другой стороной, не являющейся эксплуатантом аэропорта. См. также добавление 2.)

Метеорологическое обслуживание (часто предоставляемое стороной, не являющейся эксплуатантом аэропорта). (См. также добавление 2 о распределении расходов на данный вид обслуживания пропорционально его использованию для целей эксплуатации аэропорта.)

Действующие на постоянной основе пожарная служба и служба скорой медицинской помощи.

Здания аэропорта, места стоянки воздушных судов, ангары и другие средства и службы, предоставляемые эксплуатантам воздушных судов

Пассажирские и общественные залы ожидания и вестибюли с необходимым отоплением, освещением, хозяйственной службой, подъездными путями и т. д.

Помещения для авиаперевозчиков, регистрационных стоек, экипажей, обслуживания пассажиров и обработки груза.

Помощь в обслуживании пассажиров и обработке груза и необходимое оборудование.

Специальное обслуживание воздушных судов (кондиционирование воздуха, уборка и т. д.).

Буксировка и другие виды обслуживания воздушных судов.

Места стоянки и длительного хранения воздушных судов.

1. Дополнительный инструктивный материал по ведению бухгалтерского учета в аэропортах содержится в *Руководстве по экономике аэропортов* (Doc 9562).

Ангары, мастерские, склады, гаражи и другие технические помещения.

Земельные участки, сдаваемые в аренду эксплуатантам воздушных судов для различных целей.

Снабжение авиационным топливом (обычно путем концессий) и другими техническими материалами, а также техническое обслуживание и ремонт воздушных судов.

Средства связи (сообщения летно-эксплуатационных предприятий – класс В).

Обычные виды услуг, такие, как освещение, отопление, электроэнергия и топливо для обогрева.

**Меры по обеспечению безопасности, оборудование, средства и персонал
для выполнения нижеуказанных функций**

Контроль в целях безопасности, включая досмотр пассажиров и их ручной клади.

Контроль в целях безопасности, включая досмотр зарегистрированного багажа.

Контроль в целях безопасности в отношении груза, почты и других товаров.

Контроль в целях безопасности в отношении персонала аэропорта и авиакомпаний.

Наблюдение за воздушными судами и охраняемыми зонами ограниченного доступа.

Проверки анкетных данных о лицах, имеющих право входа в охраняемые зоны ограниченного доступа.

Системы идентификации для целей безопасности в аэропортах.

Подготовка персонала службы безопасности.

Примечание. Эти функции связаны со Стандартами и Рекомендуемой практикой Приложения 17 ИКАО (и используемыми в нем определениями), возлагающими на каждое Договаривающееся государство обязанность иметь своей основной целью обеспечение безопасности пассажиров, экипажей, персонала наземных служб и широкой публики при решении всех вопросов, касающихся защиты от актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

**Помещения для других учреждений и организаций, помимо эксплуатантов
воздушных судов**

Помещения для магазинов, гостиниц, ресторанов, наземной транспортной службы, банков/обменных пунктов, почты, телеграфа и т. д.

Средства, оплачиваемые непосредственно публикой (стоянки машин, смотровые площадки и т. д.).

Помещения для необходимых государственных служб: таможня, иммиграция, медицинский пункт, сельскохозяйственный карантин и т. д.

Земельные участки, сдаваемые в аренду другим сторонам, помимо эксплуатантов воздушных судов (включая права выпаса и т. д.).

Снижение и предупреждение шума

Системы контроля шума, оборудование для шумоглушения и шумовые барьеры.

Земельные участки или собственность, приобретаемые вокруг аэропортов.

Звукоизоляция зданий вблизи аэропортов и другие меры по снижению шума, вытекающие из юридических или государственных требований.

Уменьшение и предотвращение эмиссии, влияющей на местное качество воздуха

Мониторинг местного качества воздуха в аэропорту и его окрестностях.

Инвентаризация эмиссии в аэропорту и моделирование дисперсии.

Установка стационарных наземных источников питания и кондиционирования воздуха для воздушных судов на стоянках с целью уменьшения объема эмиссии.

Установка заправочных станций, использующих топливо с малым уровнем эмиссии (например, сжиженный природный газ или биотопливо) в оборудовании для наземного обслуживания воздушных судов и транспортных средств в контролируемой зоне, с целью уменьшения объема эмиссии.

Совершенствование систем наземного движения воздушных судов, в частности на рулежных дорожках, с целью уменьшения объема эмиссии.

Примечание. Два первых пункта применимы только в той мере, в какой воздушные суда предположительно могут способствовать или способствуют возникновению проблемы местного качества воздуха.

Добавление 2

ИНСТРУКЦИЯ В ОТНОШЕНИИ СРЕДСТВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ УЧИТЫВАТЬСЯ ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ ОБЩИХ РАСХОДОВ НА АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ¹

Организация воздушного движения

Организация воздушного движения (ОрВД). Осуществляемая безопасным, экономичным и эффективным образом динамичная и интегрированная организация воздушного движения и воздушного пространства, включая обслуживание воздушного движения (ОВД), организацию воздушного пространства и организацию потоков воздушного движения (ОПВД), путем предоставления средств и непрерывного обслуживания в сотрудничестве со всеми сторонами и с использованием бортовых и наземных функций.

ОВД включает управление воздушным движением (УВД), полетно-информационное обслуживание (FIS) и аварийное оповещение. В свою очередь, УВД включает:

Аэродромное диспетчерское обслуживание: диспетчерское обслуживание аэродромного движения, обеспечиваемое только аэродромным диспетчерским пунктом.

Диспетчерское обслуживание подхода: диспетчерское обслуживание контролируемых полетов прибывающих или вылетающих воздушных судов. Сюда включается обслуживание, предоставляемое в узлом диспетчерском районе, обычно создаваемом на слиянии маршрутов ОВД вблизи одного или нескольких крупных аэродромов. Диспетчерское обслуживание подхода обеспечивается либо аэродромным диспетчерским пунктом, либо районным диспетчерским центром. В других случаях диспетчерское обслуживание подхода может обеспечиваться диспетчерским органом подхода, когда считается необходимым или желательным создать такой отдельный орган.

Районное диспетчерское обслуживание: диспетчерское обслуживание контролируемых полетов в диспетчерских районах (на маршруте), обеспечиваемое либо районным диспетчерским центром, либо, в редких случаях, органом, предоставляющим диспетчерское обслуживание подхода, если не создан районный диспетчерский центр.

FIS и услуги аварийного оповещения предоставляются всем воздушным судам, которые подлежат УВД или которые иным образом известны соответствующим органам ОВД. Кроме того, услуги аварийного оповещения предоставляются любым воздушным судам, в отношении которых известно или предполагается, что они являются объектом незаконного вмешательства.

ОПВД обычно обеспечивается органом централизованной организации потоков. Сектор организации потоков (или пост организации потоков) создается в каждом участвующем районном диспетчерском центре.

1. Дополнительный инструктивный материал по определению и распределению расходов, связанных с аэронавигационным обслуживанием, содержится в *Руководстве по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Doc 9161).

Системы связи, навигации и наблюдения

Наземные и/или спутниковые системы авиационной связи ("воздух – земля" и "земля – земля"), навигации и наблюдения, необходимые для обеспечения безопасности и регулярности полетов. Основными элементами этих систем являются:

Связь: наземные и/или спутниковые средства, обеспечивающие авиационную фиксированную службу (AFS), авиационную подвижную службу (AMS) и службу авиационного радиовещания.

Навигация: обычные наземные радио- и визуальные средства навигации, глобальная навигационная спутниковая система (GNSS) и связанные с ней дополнительные системы обеспечения всех этапов полета.

Наблюдение: первичные/вторичные обзорные радиолокаторы и другие наземные/спутниковые средства, обеспечивающие автоматическое зависимое наблюдение (ADS) и/или ADS в режиме радиовещания (ADS-B).

Метеорологическое обслуживание

Все те части метеорологического обслуживания, расходы на которые можно отнести на счет гражданской авиации, включая, в частности, расходы на средства и обслуживание, которые будут таким образом распределены, на такие виды средств и обслуживания, которые обеспечивают гражданскую авиацию метеорологическими прогнозами, предполетными инструкциями и наблюдениями, а также информацией SIGMET, широковещательными материалами типа VOLMET и любыми другими метеорологическими сведениями, предоставляемыми государствами для использования гражданской авиацией. Расходы по всем видам метеорологического обслуживания, предоставляемого для гражданской авиации, следует, по мере необходимости, распределять между службами воздушного движения, имеющимися в аэропортах, и службами воздушного движения, имеющимися на маршруте. В государствах, в которых используется более одного международного аэропорта, может, при возможности, рассматриваться вопрос о распределении расходов, относимых к использованию аэропортов, между соответствующими аэропортами.

Другое вспомогательное авиационное обслуживание

Все те части обслуживания, которые можно отнести на счет гражданской авиации, из состава любых постоянных гражданских служб с оборудованием и персоналом, используемых в целях обеспечения такого обслуживания, как поиск и спасание, расследование авиационных происшествий, обеспечение аэронавигационными картами и информацией.

Добавление 3

ГЛОССАРИЙ ТЕРМИНОВ

В контексте настоящего документа даются определения следующих используемых терминов.

Автономная структура. Независимая организация, созданная с целью эксплуатации и управления одним или несколькими аэропортами и/или аэронавигационными службами и наделенная правами распоряжаться и использовать получаемые ею доходы для покрытия своих расходов.

Амортизационные отчисления по основным фондам. Уменьшение ценности актива вследствие износа в ходе эксплуатации, воздействия стихийных сил, неудовлетворения требованиям или устаревания, как правило, в течение предопределенного периода времени (период износа/расчетный период амортизации актива).

Аренда помещений. Право занимать строго установленные помещения при оплате сбора.

Аэронавигационное обслуживание. Данный термин включает организацию воздушного движения (ОрВД, см. добавление 2), системы связи, навигации и наблюдения (CNS), метеорологическое обеспечение аэронавигации (MET), поиск и спасание (SAR) и службы аэронавигационной информации (CAI). Эти виды обслуживания предоставляются воздушному движению на всех этапах полета (подход, аэродромное диспетчерское обслуживание и диспетчерское обслуживание на маршруте).

Глобальная эксплуатационная концепция организации воздушного движения (ОрВД). Принятое на высоком уровне описание видения ИКАО в отношении единой, согласованной и основанной на глобальном взаимодействии системы ОрВД.

Глобальный аэронавигационный план. Стратегический документ, описывающий методику глобальной гармонизации аэронавигации. Он содержит указания по необходимому совершенствованию ОрВД в целях обеспечения единообразного перехода к системе ОрВД, предусмотренной глобальной эксплуатационной концепцией ОрВД ИКАО.

Дифференциальные сборы. Любые преференциальные сборы, скидки, дисконты за объемы перевозок и прочие способы снижения сборов, которые обычно платятся за использование аэропортовых и аэронавигационных средств и служб.

Доходы из неавиационных источников. Любые доходы, получаемые аэропортом, с учетом различных коммерческих мероприятий, которые он осуществляет в отношении предоставления концессий, аренды помещений и земли и функционирования свободной зоны, если даже такие условия могут фактически применяться к деятельности, которая сама может рассматриваться как авиационная деятельность (например, концессии, предоставляемые нефтяным компаниям на поставку авиационного топлива и масел, и сдача в аренду авиоперевозчикам помещений или площадей в здании аэровокзала). Сюда также должны включаться общие доходы, за вычетом налогов на торговлю или других налогов, получаемых магазинами или службами, эксплуатируемыми самим аэропортом.

Коммерциализация. Подход к управлению средствами и службами, при котором применяются коммерческие принципы или делается акцент на расширение коммерческой деятельности.

Концессия. Право осуществлять определенную коммерческую деятельность в аэропорту, обычно на исключительной основе и в определенном месте.

Корпоративное управление. Контроль за управлением компанией или организацией, осуществляемым ее руководством, и ее подотчетность акционерам и другим заинтересованным сторонам.

Многонациональное средство или служба. Средство/ служба, создаваемое(ая) для целей обслуживания международной аэронавигации в воздушном пространстве, выходящем за пределы воздушного пространства, обслуживаемого одним государством. Оно(а) может эксплуатироваться одним государством, группой государств или международным эксплуатационным агентством. Инструкции по созданию такого средства или службы содержатся во всех региональных аэронавигационных планах.

Модулированные сборы. Сборы, которые корректируются в зависимости от времени и/или условий использования соответствующего средства или службы (например, пиковые/внепиковые часы, высокая плотность воздушного движения, проблемы шума и местного качества воздуха).

Основные области измерения эффективности (КРА). Основные области измерения эффективности работы, соответствующие ожиданиям поставщиков, регулирующих органов, пользователей и других заинтересованных сторон.

Передовая практика. Практика, которая со временем зарекомендовала себя экономически эффективной, действенной и успешной в плане поставки на рынок качественных продуктов и услуг.

Пользователи. Под этим термином имеются в виду эксплуатанты воздушных судов, выступающие в качестве пользователей аэропортов и аэронавигационных средств и служб. Термин "конечные пользователи" означает конечных потребителей в целом (например, пассажиры и грузоотправители).

Поставщик аэронавигационного обслуживания (ПАНО). Любая организация, обеспечивающая ОрВД и/или другое вышеупомянутое аэронавигационное обслуживание.

Поставщики. В настоящем документе имеются в виду организации, предоставляющие и эксплуатирующие аэропорты или аэронавигационные службы.

Постоянные расходы. Расходы, которые в краткосрочном плане остаются неизменными независимо от того, увеличивается или уменьшается объем предоставляемого обслуживания.

Предварительное финансирование. Частичное или полное финансирование проекта в отношении аэропортового или аэронавигационного объекта посредством взимаемых с пользователей сборов до завершения работы над данным объектом.

Приватизация. Передача права собственности на средства и службы частному сектору в полном объеме или в объеме, дающем право контроля.

Приложение 11. Имеется в виду Приложение 11 ИКАО "Обслуживание воздушного движения" к Конвенции о международной гражданской авиации.

Приложение 16. Имеется в виду Приложение 16 ИКАО "Охрана окружающей среды" к Конвенции о международной гражданской авиации.

Приложение 17. Имеется в виду Приложение 17 ИКАО "Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства" к Конвенции о международной гражданской авиации.

Расстояние по ортодромии. Длина самой короткой дуги большого круга, соединяющей две точки. (*Большой круг.* Круг на поверхности Земли, плоскость которого проходит через центр Земли.).

Региональный план. Соответствующий региональный аэронавигационный план ИКАО.

Сборы за заправку топливом. Концессионный сбор, налагаемый аэропортом на каждый литр или галлон (или другую меру жидкости) авиационного топлива, проданного в данном аэропорту.

Сборы за эмиссию, влияющую на местное качество воздуха (МКВ). Сборы, взимаемые с воздушных судов в связи с производимой авиационными двигателями эмиссией, влияющей на местное качество воздуха.

Свободная зона. Определенная зона, находящаяся рядом с международным аэропортом государства или в пределах его границ, когда могут импортироваться, храниться, обрабатываться и экспортироваться товары без наложения на них каких-либо импортных, экспортных или транзитных пошлин и налогов, которые могут обычно применяться к товарам, ввозимым в данное государство или вывозимым из него.

Совет. Совет ИКАО.

Сопоставительный анализ. Процесс сравнения показателей эффективности работы двух или нескольких организаций в целях внесения усовершенствований.

Управление эффективностью. Интерактивный процесс, посредством которого со временем можно повысить эффективность работы поставщиков. Этот процесс состоит из нескольких этапов, а именно: определение задач в сфере эффективности, выбор показателей эффективности и установление их целевых параметров, мониторинг, отчетность и оценка эффективности.

Финансовые отчеты. Имеются в виду отчет о доходах и балансовый отчет. В отчете о доходах суммируются все доходы и расходы, и разница между итоговыми данными составляет либо прибыль, либо убыток. В балансовом отчете суммируется актив и пассив, и разница между ними свидетельствует об увеличении или уменьшении собственного капитала.

Экономический надзор. Функция, с помощью которой государство следит за коммерческой и эксплуатационной деятельностью аэропорта или ПАНО.

Экономическое регулирование. Меры, принимаемые государством в части законодательства или нормотворчества, создания регламентирующего механизма и т. д., в целях выполнения функций экономического надзора.

ISBN 978-92-9231-254-1



9 7 8 9 2 9 2 3 1 2 5 4 1