

# Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание

Издание седьмое – 2004



*Утверждено Советом и опубликовано по его решению*

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

*Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках. Всю корреспонденцию следует направлять в адрес Генерального секретаря ИКАО.*

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Заказы с оплатой кредитными карточками ("Виза", "Мастеркард" или "Америкэн экспресс") направлять в адрес Штаб-квартиры ИКАО.

*International Civil Aviation Organization.* Attention: Document Sales Unit, 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7  
Telephone: +1 (514) 954-8022; Facsimile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULCAYA; E-mail: sales@icao.int; World Wide Web: <http://www.icao.int>

*China.* Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120  
Telephone: +86 137 0177 4638, Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail [glorymaster@online.sh.cn](mailto:glorymaster@online.sh.cn)

*Egypt.* ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776  
Telephone: +20 (2) 267 4840; Facsimile: +20 (2) 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: [icao@idsc.net.eg](mailto:icao@idsc.net.eg)

*France.* Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat, 92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)  
Téléphone: +33 (1) 46 41 85 85; Fax: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA; Courriel: [icaeumat@paris.icao.int](mailto:icaeumat@paris.icao.int)

*Germany.* UNO-Verlag CmbH, Am Hofgarten 10, D-53113 Boon  
Telephone: +49 (0) 2 28-9 49 0 20; Facsimile: +49 (0) 2 28-9 49 02 22; E-mail: [info@uno-verlag.de](mailto:info@uno-verlag.de); World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

*India.* Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016  
Telephone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 332-2639

*Japan.* Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo  
Telephone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689

*Kenya.* ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O.Box 46294, Nairobi  
Telephone: +254 (20) 622 395; Facsimile: +254 (20) 623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: [icao@icao.unon.org](mailto:icao@icao.unon.org)

*Mexico.* Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.  
Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsimile: +52 (55) 52 03 27 57; Correo-e: [icao\\_nacc@mexico.icao.int](mailto:icao_nacc@mexico.icao.int)

*Nigeria.* Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos  
Telephone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK; E-mail: [aviation@landovercompany.com](mailto:aviation@landovercompany.com)

*Peru.* Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100  
Teléfono: +51 (1) 575 1646; Facsimile: +51 (1) 575 0974; Sitatex: LIMCAYA; Correo-e: [mail@lima.icao.int](mailto:mail@lima.icao.int)

*Russian Federation.* Aviaizdat, 48, Ivan Franco Street, Moscow 121351, Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254

*Senegal.* Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar  
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: [icaodkr@icao.sn](mailto:icaodkr@icao.sn)

*Slovakia.* Air Traffic Services of the Slovak Republic, Levoté prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Interprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21, Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

*South Africa.* Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg  
Telephone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: [avex@iafrica.com](mailto:avex@iafrica.com)

*Spain.* A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3.11, 28027 Madrid; Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo e: [sscc.ventasoci@aena.es](mailto:sscc.ventasoci@aena.es)

*Switzerland.* Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay  
Telephone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: [mvandiermen@adeco.org](mailto:mvandiermen@adeco.org)

*Thailand.* ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao, Bangkok 10901  
Telephone: +66 (2) 537 8189; Facsimile: +66 (2) 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: [icao\\_apac@bangkok.icao.int](mailto:icao_apac@bangkok.icao.int)

*United Kingdom.* Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH  
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: [enquiries@afeonline.com](mailto:enquiries@afeonline.com);  
World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

3/04

## Каталог изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО

Ежегодное издание с перечнем всех имеющихся в настоящее время публикаций и аудиовизуальных учебных средств.

В ежемесячных дополнениях сообщается о новых публикациях, аудиовизуальных учебных средствах, поправках, дополнениях, повторных изданиях и т. п.

Рассылаются бесплатно по запросу, который следует направлять в Сектор продажи документов ИКАО.

## СОДЕРЖАНИЕ

Страница

<b>Предисловие</b> .....	<b>1</b>
<b>I. Введение</b> .....	<b>3</b>
Финансовое положение .....	3
Сфера применения сборов и их количественный рост .....	3
Организационно-управленческие вопросы .....	3
Автономия и приватизация .....	3
Независимый механизм экономического регулирования деятельности аэропортов и аэронавигационных служб .....	4
Определение и применение параметров производственной деятельности .....	5
Передовая коммерческая практика для аэропортов и аэронавигационных служб .....	5
Взимание сборов .....	5
Прочие факторы, влияющие на экономическое положение аэропортов и аэронавигационных служб .....	6
<b>II. Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов</b> .....	<b>7</b>
Стоимостная основа аэропортовых сборов .....	7
Системы взимания аэропортовых сборов .....	8
Предварительное финансирование проектов .....	9
Валютные вопросы .....	10
Посадочные сборы .....	10
Сборы за стоянку и использование ангаров .....	11
Сборы за обслуживание пассажиров .....	11
Сборы за обеспечение безопасности .....	12
Сборы, связанные с шумом .....	12
Консультации с пользователями .....	13
Сборы .....	13
Аэропортовое планирование .....	14
Механизм "первой инстанции" .....	14
Увеличение доходов от концессий, аренды помещений и "открытых зон" .....	14
Концессионные платежи за поставку топлива .....	15
<b>III. Политика ИКАО в отношении сборов за аэронавигационное обслуживание</b> .....	<b>16</b>
Стоимостная основа сборов за аэронавигационное обслуживание .....	16
Распределение расходов на аэронавигационное обслуживание среди авиационных пользователей .....	17
Системы взимания сборов за аэронавигационное обслуживание .....	18
Предварительное финансирование проектов .....	19

---

Валютные вопросы.....	19
Сборы за диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание .....	20
Сборы за маршрутное аэронавигационное обслуживание .....	20
Сборы за аэронавигационное обслуживание, используемое воздушными судами, находящимися вне воздушного пространства государства, предоставляющего такое обслуживание.....	21
Консультации с пользователями .....	21
Сборы.....	21
Планирование аэронавигационного обслуживания .....	22
Механизм "первой инстанции" .....	22
<b>Добавление 1. Инструкция в отношении средств и обслуживания, которые должны учитываться при определении расходов аэропортов.....</b>	<b>25</b>
<b>Добавление 2. Инструкция в отношении средств и обслуживания, которые должны учитываться при определении общих расходов на аэронавигационное обслуживание .....</b>	<b>27</b>
<b>Добавление 3. Глоссарий терминов.....</b>	<b>29</b>

---

## 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, учитывает рекомендации, сформулированные в этой области Конференцией по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (ANSCConf 2000), проходившей в Монреале с 19 по 28 июня 2000 года (Дос 9764 - ANSCConf 2000), и заменяет положения, содержащиеся в *Заявлениях Совета Договаривающимся государствам относительно аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*.

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 А33-19 (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 расходуемые 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 аэронавигационного обслуживания, а также в предоставлении адекватных людских ресурсов.

5. В соответствии с предложением ANSConf2000 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. 22 (*Стоимостная основа аэропортовых сборов*), 23 (*Системы взимания аэропортовых сборов*), 38-39 (*Стоимостная основа сборов за аэронавигационное обслуживание*), 40 (*Распределение расходов на аэронавигационное обслуживание среди авиационных пользователей*) и 41 (*Системы взимания сборов за аэронавигационное обслуживание*) настоящего документа. Эта информация публикуется в виде дополнения к данному документу и будет обновляться по мере необходимости.

6. 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 помещаются на web-сайте ИКАО, содержащем статистическую информацию о гражданской авиации.

---

## **I. ВВЕДЕНИЕ**

### **Финансовое положение**

7. Совет отмечает, что финансовое положение аэропортов и аэронавигационных служб постепенно изменяется, а финансовое положение их основных пользователей, каковыми являются регулярные авиакомпании, в целом колеблется в зависимости от функционирования национальной, региональной и мировой экономики<sup>1</sup>.

### **Сфера применения сборов и их количественный рост**

8. 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.

9. 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***

10. Совет отмечает, что накопленный во всем мире опыт свидетельствует о том, что там, где аэропорты и аэронавигационные службы эксплуатируются автономными структурами, их общее финансовое положение и эффективность управления в целом имеют тенденцию к улучшению. Хотя почти все структуры учреждаются правительствами, управление многими из них, в частности теми, которые осуществляют эксплуатацию аэропортов, затем полностью или частично передается частным предприятиям.

11. В этой связи Совет рекомендует государствам рассматривать возможность учреждения автономных структур для эксплуатации своих аэропортов или аэронавигационных служб, когда это отвечает интересам поставщиков и пользователей, признавая, что в некоторых случаях одна и та же структура может осуществлять эксплуатацию как аэропортов, так и аэронавигационных служб и что такая структура может быть образована в виде автономного полномочного органа гражданской авиации.

---

<sup>1</sup> Прошлые тенденции и свежая информация о финансовом положении различных сторон приводятся на web-сайте ИКАО, содержащем статистические данные о гражданской авиации, и в соответствующих изданиях ИКАО.

12. Совет также поощряет международное сотрудничество в предоставлении и эксплуатации аэронавигационных служб, когда это выгодно заинтересованным поставщикам и пользователям. (См. также п. 18, касающийся взимания сборов.)

13. В отношении участия частного сектора Совет подчеркивает, что государствам при рассмотрении вопроса о коммерциализации или приватизации аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания следует помнить, что государство несет конечную ответственность за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности, а ввиду монополистического характера деятельности аэропортов и аэронавигационных служб – за осуществление экономического надзора за их операциями.

14. Совет также подчеркивает, что при создании автономного органа или автономной структуры (независимо от того, осуществляется ли это правительством или частным сектором) для эксплуатации аэропорта(ов) и/или аэронавигационных служб государству следует оговаривать в качестве условия утверждения нового органа или новой структуры необходимость выполнения ими всех соответствующих обязательств государства, зафиксированных в *Конвенции о международной гражданской авиации* и в Приложениях к ней. Государствам также следует рекомендовать или, при необходимости, требовать, чтобы автономные органы или структуры следовали прочим принципам и практическим рекомендациям ИКАО, в частности тем, которые содержатся в настоящем документе.<sup>2</sup>

#### ***Независимый механизм экономического регулирования деятельности аэропортов и аэронавигационных служб***

15. Совет отмечает, что в условиях стремительного расширения автономии в сфере предоставления и эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб многие государства могут пожелать создать независимый механизм экономического регулирования деятельности аэропортов и аэронавигационных служб. Данный механизм, создание которого в таких условиях рекомендуется Советом, будет следить за экономической, коммерческой и финансовой деятельностью, и его цели могут быть сформулированы или адаптированы с учетом следующих, но не обязательно только этих элементов:

- i) исключение дискриминации при взимании сборов;
- ii) недопущение завышения сборов или другой антиконкурентной практики или злоупотребления доминирующим положением;
- iii) обеспечение транспарентности, а также наличия и представления всех финансовых данных, требуемых для определения основы исчисления сборов;
- iv) оценка и повышение эффективности и действенности операций поставщиков;
- v) определение и рассмотрение стандартов, качества и уровня предоставляемого обслуживания;
- vi) осуществление контроля и поощрение инвестиций для удовлетворения будущих потребностей;
- vii) обеспечение адекватного учета мнения пользователей.

---

<sup>2</sup> Инструктивный материал об организационных структурах аэропортов и аэронавигационных служб содержится соответственно в *Руководстве по экономике аэропортов* (Doc 9562) и *Руководстве по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Doc 9161).

**Определение и применение параметров производственной деятельности**

16. Совет рекомендует, чтобы государства предлагали своим аэропортам и поставщикам аэронавигационного обслуживания:

- i) подготавливать и собирать данные о производственной деятельности по предоставлению обслуживания (охватывающие такие аспекты, как безопасность, задержки, предсказуемость, гибкость, эффективность, готовность, доступ, окружающая среда и стоимость обслуживания);
- ii) использовать эти параметры для оценки и повышения качества предоставляемого обслуживания;
- iii) учитывать эти параметры при принятии решений относительно инвестиций;
- iv) проводить консультации с пользователями с целью достижения взаимопонимания и консенсуса;
- v) разрабатывать и совершенствовать системы калькуляции издержек производства, позволяющие пользователям и поставщикам знать истинную стоимость предоставляемого обслуживания.

**Передовая коммерческая практика для аэропортов и аэронавигационных служб**

17. Совет одобряет применение принципов передовой коммерческой практики к аэропортам и аэронавигационным службам в целях содействия повышению прозрачности, эффективности и рентабельности при обеспечении надлежащего качества обслуживания и предоставляемых средств. В этой связи Совет рекомендует государствам применять передовую коммерческую практику в таких областях, как:

- i) качество и своевременность обслуживания;
- ii) оценка инвестиционных предложений;
- iii) процесс консультаций и отношения с пользователями;
- iv) практика и прозрачность бухгалтерского учета;
- v) субсидирование;
- vi) разработка планов.

**Взимание сборов**

18. Для успешного взимания сборов для аэропортов и органов аэронавигационного обслуживания весьма важно, чтобы аэропортом, или органом аэронавигационного обслуживания, 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 транспарентной 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.

### **Прочие факторы, влияющие на экономическое положение аэропортов и аэронавигационных служб**

19. 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 и слияние авиаперевозчиков и изменение подхода к финансированию с учетом предполагаемого принятия аэропортами (в особенности) и поставщиками аэронавигационного обслуживания 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 (ATM), внедрения других многонациональных средств и служб, а также прочего совершенствования инфраструктуры.

20. Совет отмечает, что при таких обстоятельствах многие аэропорты и поставщики аэронавигационного обслуживания 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 поставщиков аэронавигационного обслуживания, 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, поставщиками аэронавигационного обслуживания 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

21. 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 обеспечения 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 (включая спутниковые службы), 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 пользователями.<sup>1</sup> Кроме того, Совет рекомендует государствам рассматривать там, где это целесообразно, возможность применения к аэропортам стандартов бухгалтерского учета, принятых на международном уровне.

22. 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) Следует рассмотреть вопрос о распределении расходов в отношении производственных площадей или оборудования, используемых государственными полномочными органами.

---

<sup>1</sup> В данном общем 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) 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.
- vi) Следует отдельно установить расходы, относящиеся к обеспечению диспетчерского обслуживания подхода и аэродромного диспетчерского обслуживания. (Принципы, относящиеся к возмещению таких расходов, более полно рассматриваются в положениях о политике в отношении сборов за аэронавигационное обслуживание.)
- vii) 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.
- viii) 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

23. 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 тех случаях, когда на определенные категории пользователей распространяются льготные сборы, специальные скидки или другие виды снижения сборов, обычно уплачиваемых за пользование аэропортовыми средствами, правительствам следует, по возможности, принять меры для того, чтобы любые образующиеся недовозмещенные расходы, которые следует

отнести на счет конкретных пользователей, не компенсировались за счет других пользователей.

- 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) Размер аэропортовых сборов, взимаемых с международной авиации общего назначения, должен определяться на разумной основе с учетом стоимости необходимого и используемого оборудования и целей содействия рациональному развитию международной гражданской авиации в целом.

### **Предварительное финансирование проектов**

24. 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) эффективное и прозрачное экономическое регулирование взимания сборов с пользователей и соответствующее предоставление обслуживания, включая ревизию производственной деятельности и "эталонный анализ" (сравнение критериев производительности с такими же критериями у других аналогичных предприятий);
- ii) всесторонний и прозрачный 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 поставщиками предварительных, прозрачных 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

25. 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.<sup>2</sup>

### Посадочные сборы

26. 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).

<sup>2</sup> Дополнительные аспекты обмена валюты, перевода выручки и оплаты местных расходов излагаются в документе "Политика и инструктивный материал в области регулирования международного воздушного транспорта"(Дос 9587).

- 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.
- 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**

27. 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**

28. 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

29. 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

30. 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.

### Консультации с пользователями

#### Сборы

31. Совет подчеркивает важность проведения консультаций с пользователями аэропортов до изменения систем взимания или уровней сборов. Цель консультаций – обеспечить, чтобы поставщик предоставлял пользователям достаточную информацию о предлагаемом изменении и надлежащим образом учитывал мнение пользователей и оказываемое на них влияние сборов. Везде, где это возможно, следует стремиться к тому, чтобы изменения производились по соглашению между пользователями и поставщиками. В случае недостижения такого соглашения аэропорты по-прежнему могут вводить соответствующие сборы при условии наличия у пользователей права обжалования действий в независимый от аэропорта орган там, где таковой имеется, однако применяемая процедура обжалования не должна противоречить нормативному режиму соответствующего государства (см. также п. 33). В связи с различиями в административных, финансовых и правовых рамках, в которых функционируют аэропорты, установить конкретную процедуру консультаций такого характера невозможно. Процедуры, применяемые в отдельных аэропортах, должны также учитывать размеры и масштабы деятельности аэропорта. Однако с учетом этих соображений Совет рекомендует, чтобы:

- i) в случае намерения аэропортового эксплуатанта или другой компетентной организации провести пересмотр сборов или ввести новые сборы пользователям или их представительным органам по крайней мере за 4 мес до этого, как правило, давалось соответствующее уведомление согласно нормативным положениям, применяемым в каждом государстве;
- ii) при любом таком пересмотре сборов или введении новых сборов пользователям предоставлялась возможность изложить свою точку зрения эксплуатанту аэропорта или 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;

- iii) пользователи достаточно заблаговременно извещались об окончательном решении относительно любого изменения сборов или введения новых сборов.

### ***Аэропортовое планирование***

32. С учетом весьма высокой и постоянно растущей стоимости строительства новых аэропортов и крупного развития существующих Совет также считает важным проведение консультаций с пользователями или организациями, представляющими их интересы, до принятия окончательных планов в отношении проектов. Целью таких консультаций является обеспечение того, чтобы там, где это возможно, данное развитие отвечало потребностям пользователей и пользователи были осведомлены о финансовых последствиях с точки зрения сборов, которые будут выплачиваться ими. Равным образом, с тем, чтобы аэропортовые структуры могли лучше планировать свои будущие финансовые потребности, пользователи аэропортов, в частности авиаперевозчики, должны со своей стороны предоставлять отдельным аэропортовым структурам предварительные плановые данные, основанные на 5–10-летних прогнозах, касающиеся будущих типов, характеристик и количества воздушных судов, которые предполагается ввести в эксплуатацию, ожидаемого роста пассажирских и грузовых перевозок, специальных средств, в которых заинтересованы пользователи аэропортов, и других соответствующих вопросов. Такое планирование деятельности наилучшим образом может быть осуществлено путем двусторонних обсуждений непосредственно между аэропортами и авиаперевозчиками или через соответствующие организации, представляющие их интересы.<sup>3</sup>

### ***Механизм "первой инстанции"***

33. Совет считает (в особенности применительно к сборам), что с учетом быстрого роста числа аэропортов, не зависящих от прямого государственного управления, в интересах аэропортов и их пользователей на местном уровне, возможно, следует иметь нейтральную сторону для предупреждения 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 возможным охватом полного арбитражного разбирательства, если того пожелает заинтересованное государство. Такая функция может быть включена в круг полномочий независимого органа, выполняющего гораздо более широкие обязанности по надзору за деятельностью автономных поставщиков обслуживания, упомянутые в п. 15, либо может быть установлена отдельно.

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

34. Совет признает продолжающееся 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

---

<sup>3</sup> Подробный инструктивный материал по аэропортовому планированию содержится в Руководстве по проектированию аэропортов (Doc 9184).

постоянно информировать ИКАО о практике и выводах, сделанных в этой области, с тем чтобы имеющийся опыт был доведен до сведения всех заинтересованных сторон.<sup>4</sup>

### **Концессионные платежи за поставку топлива**

35. 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.

---

<sup>4</sup> 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**

36. Совет считает, что в тех случаях, когда аэронавигационное обслуживание предназначается для международного использования, в качестве общего подхода поставщики могут потребовать с пользователей возмещения их доли связанных с этим расходов; вместе с тем не следует требовать от международной гражданской авиации покрытия расходов, которые неправильно отнесены на ее счет. Поэтому Совет призывает государства вести учет по обеспечению аэронавигационного обслуживания, которое предоставляется ими таким образом, чтобы сборы за аэронавигационное обслуживание, взимаемые с международной гражданской авиации, были основаны соответствующим образом на расходах.

37. 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 сборов или цен. 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 обслуживания.<sup>1</sup> Кроме того, Совет особо рекомендует государствам предусматривать, когда это целесообразно, применение стандартов бухгалтерского учета, признанных на международном уровне, к поставщикам аэронавигационного обслуживания, ведущим отдельные счета.

38. 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.

---

<sup>1</sup> В данном общем контексте полезным может быть инструктивный материал по ведению бухгалтерского учета, содержащийся в *Руководстве по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Дос 9161).

- 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 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.

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

- i) правительства могут решить неполностью покрывать расходы, 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**

40. 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 возмещения.<sup>2</sup>

### Системы взимания сборов за аэронавигационное обслуживание

41. 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, 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 тех случаях, когда на определенные категории пользователей распространяются льготные сборы, специальные скидки или другие виды снижения сборов, обычно уплачиваемых за пользование аэронавигационным обслуживанием, правительствам следует, по возможности, принять меры для того, чтобы любые образующиеся недовозмещенные расходы, которые следует отнести на счет конкретных пользователей, не компенсировались за счет других пользователей.
- 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

<sup>2</sup> Инструктивный материал о распределении расходов содержится в *Руководстве по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Дос 9161) и *Руководстве по экономике аэропортов* (Дос 9562), однако государства могут использовать любой метод учета, который, по их мнению, отвечает конкретным требованиям.

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) Размер сборов, взимаемых с международной авиации общего назначения, должен определяться на разумной основе с учетом стоимости необходимого и используемого оборудования 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**

42. 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) эффективное и транспарентное экономическое регулирование взимания сборов с пользователей и соответствующее предоставление обслуживания, включая ревизию производственной деятельности и "эталонный 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 поставщиками 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**

43. 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 пользова-

телей 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 поставщикам обслуживания может быть выгодно выражать и осуществлять оплату сборов в единой конвертируемой валюте.<sup>3</sup>

#### **Сборы за диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание**

44. 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 за полет и учитывали вес воздушного судна, однако меньше, чем в прямой пропорции.

#### **Сборы за маршрутное аэронавигационное обслуживание**

45. Совет рекомендует, чтобы сбор за маршрутное аэронавигационное обслуживание был, насколько это возможно, единым сбором за 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.

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

---

<sup>3</sup> Дополнительные аспекты обмена валют, перевода выручки и оплаты местных расходов излагаются в документе "Политика и инструктивный материал в области регулирования международного воздушного транспорта" (Дос 9587).

- 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**

47. 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.

48. 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, авиакомпаниями которых пользуются таким обслуживанием, в целях достижения как можно более полного соглашения в отношении предоставляемых средств и услуг, взимаемых сборов и методов взимания таких сборов.

**Консультации с пользователями**

**Сборы**

49. Совет подчеркивает важность проведения консультаций с пользователями аэронавигационного обслуживания до изменения систем взимания или уровней сборов. Цель консультаций – обеспечить, чтобы поставщик предоставлял пользователям достаточную информацию о предлагаемом изменении и надлежащим образом учитывал мнение пользователей и оказываемое на них влияние сборов. Везде, где это возможно, следует стремиться к тому, чтобы изменения производились по соглашению между пользователями и поставщиками. В случае недостижения такого соглашения поставщики аэронави-

гационного обслуживания по-прежнему могут вводить соответствующие сборы при условии наличия у пользователей права обжалования действий в независимый от поставщика аэронавигационного обслуживания орган там, где таковой имеется, однако применяемая процедура обжалования не должна противоречить нормативному режиму соответствующего государства (см. также п. 51). В связи с различиями в административных, финансовых и правовых рамках, в которых функционируют поставщики аэронавигационного обслуживания, установить конкретную процедуру консультаций такого характера невозможно. Процедуры в отношении индивидуальных поставщиков аэронавигационного обслуживания должны также учитывать размеры и масштабы деятельности поставщика. Однако с учетом этих соображений Совет рекомендует, чтобы:

- i) в случае намерения поставщика аэронавигационного обслуживания или другой компетентной организации провести пересмотр сборов или ввести новые сборы пользователям или их представительным органам по крайней мере за 4 мес до этого, как правило, давалось соответствующее уведомление согласно нормативным положениям, применяемым в каждом государстве;
- ii) при любом таком пересмотре сборов или введении новых сборов пользователям предоставлялась возможность изложить свою точку зрения поставщику аэронавигационного обслуживания или 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;
- iii) пользователи достаточно заблаговременно извещались об окончательном решении относительно любого изменения сборов или введения новых сборов.

### ***Планирование аэронавигационного обслуживания***

50. С учетом высокой и постоянно растущей стоимости предоставления новых или расширенных средств аэронавигационного обслуживания Совет считает важным проведение консультаций с пользователями или организациями, представляющими их интересы, до принятия окончательных планов в отношении таких проектов. Целью таких консультаций является обеспечение того, чтобы там, где это возможно, данное развитие отвечало потребностям пользователей и пользователи были осведомлены о финансовых последствиях с точки зрения сборов, которые будут выплачиваться ими. Равным образом, с тем чтобы поставщики аэронавигационного обслуживания могли лучше планировать свои будущие финансовые потребности, Совет полагает, что пользователи, в частности авиаперевозчики, со своей стороны должны непосредственно или через свои представительные органы предоставлять предварительные плановые данные, основанные, по возможности, на 5–10-летних прогнозах, касающиеся будущих типов, характеристик и количества воздушных судов, которые предполагается ввести в эксплуатацию, специальных средств, в которых заинтересованы пользователи, и других соответствующих вопросов.

### ***Механизм "первой инстанции"***

51. Совет считает (в особенности применительно к сборам), что с учетом увеличения числа случаев, когда предоставление аэронавигационного обслуживания осуществляется независимо от прямого государственного управления, в интересах поставщиков аэронавигационного обслуживания и его пользователей, возможно, следует иметь на местном уровне нейтральную сторону для предупреждения 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 возможным

охватом полного арбитражного разбирательства, если того пожелает заинтересованное государство. Такая функция может быть включена в круг полномочий независимого органа, выполняющего гораздо более широкие обязанности по надзору за деятельностью автономных поставщиков обслуживания, упомянутые в п. 15, либо может быть установлена отдельно.

---

## ДОБАВЛЕНИЕ 1

### ИНСТРУКЦИЯ В ОТНОШЕНИИ СРЕДСТВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ УЧИТЫВАТЬСЯ ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ РАСХОДОВ АЭРОПОРТОВ<sup>1</sup>

#### *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.

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.

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

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 близ аэропортов и другие меры по снижению шума, вытекающие из требований юридических или правительственных органов.

---

## ДОБАВЛЕНИЕ 2

### ИНСТРУКЦИЯ В ОТНОШЕНИИ СРЕДСТВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ УЧИТЫВАТЬСЯ ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ ОБЩИХ РАСХОДОВ НА АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ<sup>1</sup>

#### *Организация воздушного движения*

Организация воздушного движения (ОрВД) представляет собой комплекс бортовых и наземных функций, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного движения воздушных судов на всех этапах полета. Она включает обслуживание воздушного движения (ОВД), организацию воздушного пространства (ASM) и организацию потоков воздушного движения (ОПВД).

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 узловом 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.

#### *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*

Вся та часть метеорологического обслуживания, расходы на которую можно отнести на счет гражданской

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

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, широко-вещательными 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*

Вся та часть обслуживания, которую 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 predetermined периода времени (период износа/расчетный период амортизации актива).

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

**Аэродромное диспетчерское обслуживание.** Диспетчерское обслуживание аэродромного движения.

**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).

**Диспетчерское обслуживание подхода.** Диспетчерское обслуживание контролируемых полетов прибывающих или вылетающих воздушных судов. Сюда включается обслуживание, предоставляемое в узловом диспетчерском районе, являющемся диспетчерским районом, обычно создаваемым на слиянии маршрутов ОВД вблизи одного или нескольких крупных аэродромов.

**Доходы из неавиационных источников.** Любые доходы, получаемые аэропортом, с учетом различных ком-

мерческих 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 авиаперевозчикам 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.

**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 может эксплуатироваться одним государством, группой государств или международным эксплуатационным агентством.

**Организации, представляющие пользователей.** Сюда включаются Международная ассоциация авиаперевозчиков (ИАКА), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международный совет деловой авиации (МСДА) и Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА).

**Передовая коммерческая практика.** Практика коммерческой деятельности, которая со временем зарекомендовала себя экономически эффективной, действенной и успешной в плане поставки качественной продукции на рынок.

**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.

**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.

**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.** Контроль государством коммерческой и хозяйственной деятельности поставщика обслуживания.

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

ISBN 92-9194-391-6

© ИКАО 2004  
9/04, R/P1/170

Заказ № 9082  
Отпечатано в ИКАО



9

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