

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



## ДЕСЯТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО СТАТИСТИКЕ

Монреаль, 23–27 ноября 2009 года

### ДОКЛАД

Утверждено Специализированным совещанием  
и опубликовано с санкции Генерального секретаря



МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



## ДЕСЯТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО СТАТИСТИКЕ

Монреаль, 23–27 ноября 2009 года

### ДОКЛАД

Утверждено Специализированным совещанием  
и опубликовано с санкции Генерального секретаря

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

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО [www.icao.int](http://www.icao.int).

**Дос 9932, Доклад Десятого Специализированного совещания  
по статистике**

Номер заказа: 9932

ISBN 978-92-9231-620-4

© ИКАО, 2010

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.

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ****ДЕСЯТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ  
ПО СТАТИСТИКЕ (2009)****Монреаль, 23–27 ноября 2009 года****ДОПОЛНЕНИЕ К ДОКЛАДУ**

1. Совет на 3-м заседании своей 190-й сессии, состоявшемся 21 мая 2010 года, утвердил рекомендации и выводы Десятого Специализированного совещания по статистике (STA/10) и их выполнение на беззатратной основе. Совет также поручил представлять Финансовому комитету после выполнения рекомендаций ежегодный доклад о состоянии дел с получением доходов. Совет предпринял действия, указанные ниже, по рекомендациям и выводам совещания STA/10, касающимся статистической программы ИКАО.

2. **РЕКОМЕНДАЦИИ И ВЫВОДЫ ПО ПОПРАВКАМ  
К ФОРМАМ ОТЧЕТНОСТИ ИКАО ПО  
ВОЗДУШНОМУ ТРАНСПОРТУ И ДРУГИМ  
РЕКОМЕНДАЦИЯМ, ТРЕБУЮЩИМ ДЕЙСТВИЙ  
СО СТОРОНЫ СЕКРЕТАРИАТА**

2.1 Рекомендации 1/1, 2/1, 2/3, 3/1, 4/1, 8/1, 9/1, 10/1, 11/2, а также выводы по пунктам 5 и 6 повестки дня связаны с новыми изданиями форм отчетности ИКАО по воздушному транспорту.

2.2 В отношении рекомендации 10/1 Совет одобрил форму, разработанную для сбора данных по потреблению топлива коммерческими авиаперевозчиками, которая приведена в добавлении к документу C-WP/13499.

2.3 Совет одобрил направление письма государствам в целях распространения информации об итогах 10-го Специализированного совещания по статистике и выполнения его рекомендаций. Как только измененные формы вступят в силу (предполагаемая дата 1 января 2011 года), их следует направлять государствам-членам и заинтересованным международным организациям наряду с последующим планом действий, подготовленным Секретариатом в целях информирования государств о ходе выполнения рекомендаций и выводов совещания STA/10.

2.4 Описание каждой рекомендации и вывода и характер требуемых действий приводятся в таблице ниже.

## 2.5

Ссылка в докладе		Действия Совета (С)	Название рекомендации и предпринятые действия
Номер рекомендации/ номер вывода	Номер страницы		
R-1/1	1-3	С	<b>Располагаемая коммерческая загрузка и средняя масса пассажиров</b>  Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю предпринять соответствующие действия.
R-1/2	1-4	С	<b>Обзор определений внутренних и каботажных авиаперевозок</b>  Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю довести ее до сведения государств.
R-1/3	1-6		<b>Обзор классификации деятельности гражданской авиации и используемых определений</b>  Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю довести ее до сведения государств.
R-2/1	2-2	С	<b>Пересмотр правил публикаций данных о начальном и конечном пунктах полета (OFOD)</b>  Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю довести ее до сведения государств и предпринять соответствующие действия.
R-2/2	2-3	С	<b>Определение и идентификация низкобюджетных перевозчиков</b>  Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю довести ее до сведения государств и предпринять соответствующие действия.
R-2/3	2-4	С	<b>Система оперативного мониторинга (COM) ежемесячных данных о перевозках коммерческих авиаперевозчиков</b>  Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю предпринять соответствующие действия.

Ссылка в докладе		Действия Совета (С)	Название рекомендации и предпринятые действия
Номер рекомендации/ номер вывода	Номер страницы		
R-3/1	3-2	С	<p><b>Система оперативного мониторинга (СОМ) финансовых данных коммерческих авиаперевозчиков</b></p> <p>Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю довести ее до сведения государств и предпринять соответствующие действия.</p>
R-3/2	3-2	С	<p><b>Влияние отчетных данных о финансах коммерческих перевозчиков на прогнозы в области перевозок. Дополнительные сборы</b></p> <p>Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю предпринять соответствующие действия.</p>
R-4/1	4-2	С	<p><b>Рассмотрение данных об объемах перевозок через аэропорты</b></p> <p>Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю предпринять соответствующие действия.</p>
C-4/1	4-3	С	<p><b>Сбор данных о пропускной способности аэропортов и воздушного пространства, инвестициях и финансировании</b></p> <p>Утвердил вывод и поручил Генеральному секретарю предпринять соответствующие действия.</p>
C-5&6/1	5/6-1	С	<p><b>Стандартизация авиатранспортной статистики по аэропортам и поставщикам аэронавигационного обслуживания (ПАНО)</b></p> <p>Утвердил вывод и поручил Генеральному секретарю предпринять соответствующие действия.</p>
R-7/1	7-2	С	<p><b>Новая система сбора данных ИКАО об операциях воздушных судов</b></p> <p>Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю предпринять соответствующие действия.</p>

Ссылка в докладе		Действия Совета (С)	Название рекомендации и предпринятые действия
Номер рекомендации/ номер вывода	Номер страницы		
R-8/1	8-1	С	<b>Реестр гражданских воздушных судов</b>  Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю предпринять соответствующие действия.
R-8/2	8-3	С	<b>Инвентаризация бортового и наземного аэронавигационного оборудования</b>  Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю предпринять соответствующие действия.
R-9/1	9-2	С	<b>Новая система сбора данных о свидетельствах авиационного персонала и его подготовке</b>  Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю предпринять соответствующие действия.
R-10/1	10-2	С	<b>Предложение относительно сбора новых данных о потреблении топлива коммерческими авиаперевозчиками</b>  Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю предпринять соответствующие действия.
R-11/1	11-1	С	<b>Справочный материал и использование объединенной статистической базы данных (ОСБД) для анализа данных о безопасности полетов</b>  Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю предпринять соответствующие действия.
R-11/2	11-2	С	<b>Авиационные происшествия и серьезные инциденты</b>  Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю предпринять соответствующие действия.



Ссылка в докладе		Действия Совета (С)	Название рекомендации и предпринятые действия
Номер рекомендации/ номер вывода	Номер страницы		
R-12/1	12-2	С	<b>Обзор состояния дел в области текущей отчетности: коммерческие авиаперевозчики</b> Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю довести ее до сведения государств.
R-12-2	12-2	С	<b>Качество статистических данных</b> Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю предпринять соответствующие действия.
R-13/1	13-2	С	<b>Координация статистической программы ИКАО с аналогичными программами других организаций гражданской авиации</b> Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю предпринять соответствующие действия по улучшению координации с другими организациями (например ИАТА, МСА, КАНСО, ЕВРОКОНТРОЛЬ и ИАСА).
R-14/1	14-1	С	<b>Стратегические цели ИКАО и связанные с ними показатели</b> Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю предпринять соответствующие действия.
R-15/1	15-1	С	<b>Влияние предоставляемых авиаперевозчиками финансовых данных на прогнозы перевозок. Прочие аспекты</b> Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю предпринять соответствующие действия.
C-15/1	15-2	С	<b>Совокупные выгоды сбора данных для генерирования доходов</b> Утвердил вывод и поручил Генеральному секретарю предпринять соответствующие действия.

Ссылка в докладе		Действия Совета (С)	Название рекомендации и предпринятые действия
Номер рекомендации/ номер вывода	Номер страницы		
R-15-2	15-3	С	<b>Пересмотр Руководства по статистике</b>  Утвердил рекомендацию и поручил Генеральному секретарю предпринять соответствующие действия.
C-15/2	15-4	С	<b>Необходимость получения информации о фактическом пункте отправления и пункте назначения</b>  Поручил Генеральному секретарю принять к сведению данный вывод.

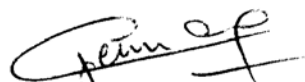
-----

**ДОКЛАД  
ДЕСЯТОГО СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ ПО СТАТИСТИКЕ**

**ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО**

**Кому:** председателю Авиатранспортного комитета  
**От:** председателя Десятого Специализированного  
совещания по статистике (STA/10) (2009)

Имею честь представить доклад Десятого  
Специализированного совещания по статистике (STA/10),  
проходившего в Монреале 23–27 ноября 2009 года.



С. Жермон  
Председатель

Монреаль, 27 ноября 2009 года



## СОДЕРЖАНИЕ

## Страница

## СПРАВКА О РАБОТЕ СОВЕЩАНИЯ

1. Продолжительность .....	ii-1
2. Состав участников.....	ii-1
3. Должностные лица и Секретариат.....	ii-1
4. Повестка дня совещания.....	ii-2
5. Организация работы.....	ii-5
6. Вступительное слово Президента Совета г-на Роберто Кобе Гонсалеса.....	ii-5
7. Выступление члена Авиатранспортного комитета (АТК) г-на Д. Руйе, представителя Швейцарии в Совете, в отсутствие председателя АТК.....	ii-6
8. Список делегатов.....	iii-1

## ДОКЛАДЫ СОВЕЩАНИЯ

Пункт 1 повестки дня.	Статистика гражданской авиации. Классификация и определения ИКАО
Пункт 2 повестки дня.	Статистические данные об объемах и потоках перевозок, осуществляемых авиаперевозчиками
Пункт 3 повестки дня.	Финансовые данные об авиаперевозчиках
Пункт 4 повестки дня.	Данные об объемах перевозок через аэропорты
Пункт 5 повестки дня.	Финансовые данные по аэропортам
Пункт 6 повестки дня.	Финансовые данные по маршрутным средствам поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО)
Пункт 7 повестки дня.	Данные о движении на трассах при использовании маршрутных средств поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО)
Пункт 8 повестки дня.	Реестровый парк гражданских воздушных судов и сбор данных об экипажах и наземном оборудовании
Пункт 9 повестки дня.	Данные об аттестованном гражданском персонале
Пункт 10 повестки дня.	Потребление топлива коммерческими авиаперевозчиками
Пункт 11 повестки дня.	Анализ авиационных происшествий и безопасности полетов
Пункт 12 повестки дня.	Сбор, анализ и распространение
Пункт 13 повестки дня.	Сотрудничество и координация действий с другими организациями
Пункт 14 повестки дня.	Стратегические цели ИКАО и связанные с ними показатели
Пункт 15 повестки дня.	Прочие вопросы и административные аспекты, касающиеся статистической программы ИКАО

## СПИСОК РЕКОМЕНДАЦИЙ

1/1	Рекомендация.....	1-3
1/2	Рекомендация.....	1-4
1/3	Рекомендация.....	1-6
2/1	Рекомендация.....	2-2
2/2	Рекомендация.....	2-3
2/3	Рекомендация.....	2-4
3/1	Рекомендация.....	3-2
3/2	Рекомендация.....	3-2

---

4/1	Рекомендация.....	4-2
7/1	Рекомендация.....	7-2
8/1	Рекомендация.....	8-1
8/2	Рекомендация.....	8-3
9/1	Рекомендация.....	9-2
10/1	Рекомендация.....	10-2
11/1	Рекомендация.....	11-1
11/2	Рекомендация.....	11-2
12/1	Рекомендация.....	12-2
12/2	Рекомендация.....	12-2
13/1	Рекомендация.....	13-2
14/1	Рекомендация.....	14-1
15/1	Рекомендация.....	15-1
15/2	Рекомендация.....	15-3

-----

## **ДЕСЯТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО СТАТИСТИКЕ (СТА/10)**

**Монреаль, 23–27 ноября 2009 года**

### **СПРАВКА О РАБОТЕ СОВЕЩАНИЯ**

#### **1. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ**

1.1 Десятое Специализированное совещание по статистике (СТА/10) было создано в Штаб-квартире Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в Монреале 23 ноября 2009 года в 10:30. Открыл Совещание Президент Совета г-н Роберто Кобе Гонсалес (см. п. 6), а затем также выступил член Авиатранспортного комитета (АТК) г-н Даниэль Руйе, представитель Швейцарии в Совете, в отсутствие председателя АТК. Совещание закончилось 27 ноября 2009 года.

#### **2. СОСТАВ УЧАСТНИКОВ**

2.1 В работе совещания приняли участие члены делегаций и наблюдатели, назначенные 50 государствами-членами и 6 международными организациями, а также советники и другие участники, список которых приводится в разделе III "Список делегатов".

#### **3. ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА И СЕКРЕТАРИАТ**

3.1 Председателем совещания был избран г-н С. Жермон (Франция), заместителем председателя – г-жа К. Бертони Ласерда Родригес (Бразилия), а вторым заместителем председателя совещания – г-жа Р. Савитри (Индия).

3.2 Общее руководство совещанием со стороны Секретариата осуществлялось директором Авиатранспортного управления г-жой О. Фоласаде. Секретарем совещания была начальник Секции экономического анализа и баз данных (ЕАД) г-жа Н. Тэссье, которой помогали сотрудники Секции экономического анализа и баз данных г-жа Г. Ресьяк, г-н Ш. Мустафа, г-н А. Сайнараян, сотрудники Секции экономической политики и управления инфраструктурой г-жа К. Фишер и г-н Т. Хасегава, а г-н А. Костагута являлся советником совещания.

#### **4. ПОВЕСТКА ДНЯ СОВЕЩАНИЯ**

4.1 Приводимая ниже повестка дня совещания была утверждена Авиатранспортным комитетом 20 мая 2009 года (АТ-SD/187-1).

**Пункт 1 повестки дня. Статистика гражданской авиации. Классификация и определения ИКАО**

Предложения 14-го совещания Группы экспертов по статистике (STAP/14), направленные на принятие ИКАО более всеобъемлющей классификации деятельности гражданской авиации, с соответствующими определениями, предложенными Группой экспертов.

**Пункт 2 повестки дня. Статистические данные об объемах и потоках перевозок, осуществляемых авиаперевозчиками**

Предложения совещания STAP/14, направленные на внедрение системы оперативного мониторинга (СОМ) на основе изменения инструкций по представлению информации, касающихся графика представления формы отчетности А по воздушному транспорту. Специализированное совещание также рассмотрит предложения о сокращении применяемых ограничений на опубликование статистических данных о начальном и конечном пунктах полета (OFOD) (форма В) и о распространении сбора данных OFOD на нерегулярные коммерческие перевозки. Кроме того, Специализированное совещание рассмотрит предложения STAP/14 о принятии определения термина "низкозатратные перевозчики" (LCC), разработанного ИКАО для *Руководства по регулированию международного воздушного транспорта* (Doc 9626), и о регулярном обновлении перечня таких перевозчиков, измененного для включения кодов ИКАО, вместо кодов ИАТА, на основе информации, поступающей от государств-членов.

**Пункт 3 повестки дня. Финансовые данные об авиаперевозчиках**

Предложения совещания STAP/14 об изменении инструкций по представлению информации, касающихся топливных и других аналогичных сборов, указываемых в форме EF. Специализированное совещание также рассмотрит рекомендацию Группы экспертов о внедрении процесса СОМ в отношении формы EF на основе запроса о представлении части I формы EF в течение трех месяцев от конца отчетного периода. Кроме того, через региональные бюро ИКАО будут представляться ежеквартальные формы, которые будут давать основные финансовые показатели для наблюдения за крупными авиаперевозчиками.

**Пункт 4 повестки дня. Данные об объемах перевозок через аэропорты**

Предложения совещания STAP/14 о распространении сбора данных об объемах перевозок через аэропорты на внутренние перевозки, об изменении определения *нерегулярных полетов* путем прямого упоминания аэротакси, о включении прогулочных полетов в определение *прочих операций воздушных судов*, а также о сборе данных с аэропортов о начальном/конечном пунктах полета (O/D) в отношении регулярных и нерегулярных перевозок, отражаемых в форме I. Это предложение будет иметь последствия для формы I-S.

Кроме того, будет рассмотрен вопрос о возможности введения сбора данных об ограничениях пропускной способности в аэропортах на основе информации, которая будет предоставляться по результатам общего анализа, который будет совместно проводиться МСА и ИКАО. Сбор таких данных может определенным образом прояснить, в какой степени эти ограничения могут влиять в будущем на рост воздушных перевозок.

**Пункт 5 повестки дня. Финансовые данные по аэропортам**

Предложения совещания STAP/14 об увеличении числа статей неавиационных доходов и об упрощении некоторой запрашиваемой вспомогательной финансовой информации. Одновременно в форму J будет добавлено указание числа аэропортовых служащих.



**Пункт 6 повестки дня. Финансовые данные по маршрутным средствам поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО)**

Предложения совещания STAP/14 о добавлении в форму К указания числа служащих ПАНО.

**Пункт 7 повестки дня. Данные о движении на трассах при использовании маршрутных средств поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО)**

Вопрос о возможности создания глобальной базы данных о движении воздушных судов через районы полетной информации (РПИ) и верхние районы полетной информации (ВРП) на основе сведений, которые будут представляться Специальной рабочей группой STAP/14 в составе представителей Бразилии, Египта, Индии, Соединенных Штатов Америки и Европейской организации по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ). Принимая во внимание, что нынешняя форма L используется весьма ограниченно, наличие у ИКАО и ее государств-членов такой базы данных имеет исключительно важное значение для проведения различных анализов, необходимых при планировании инфраструктуры гражданской авиации и разработке рекомендаций по вопросам политики, а также для достижения стратегических целей, касающихся безопасности полетов, охраны окружающей среды и эффективности.

**Пункт 8 повестки дня. Реестровый парк гражданских воздушных судов и сбор данных о бортовом и наземном оборудовании**

Вопрос о прекращении использования формы Н на основе доклада Секретариата, руководящего сравнение охвата данных (с точки зрения как элементов данных, так и географических регионов) между формой Н и новой базой данных, внедряемой в ИКАО для получения данных от Международного регистра гражданских воздушных судов (IRCA), разработанной в сотрудничестве с внешними структурами.

Возможность включения данных о бортовом и наземном аэронавигационном оборудовании в статистическую программу ИКАО. Совещание STAP/14 отметило, что, несмотря на очевидную необходимость сбора таких данных, возможность успешного и полного охвата представляется сомнительной, и в этой связи Группа экспертов создала Рабочую группу, в состав которой вошли представители Секретариата ИКАО, члены Группы экспертов и наблюдатели от Соединенных Штатов Америки, Соединенного Королевства, ЕВРОКОНТРОЛЯ и МСДА для дальнейшего рассмотрения данного вопроса.

**Пункт 9 повестки дня. Данные об аттестованном гражданском персонале**

Предложения совещания STAP/14, направленные на внедрение новой базы данных ИКАО об аттестованном персонале и учебном потенциале путем использования предлагаемого проекта формы для сбора данных.

**Пункт 10 повестки дня. Потребление топлива коммерческими авиаперевозчиками**

Предложения совещания STAP/14 о внедрении нового процесса сбора данных о потреблении топлива коммерческими авиаперевозчиками посредством новой формы отчетности, в которой будут запрашиваться данные о расходе топлива и соответствующие данные о перевозках по типам воздушных судов с разбивкой на регулярные и нерегулярные перевозки при выполнении международных и внутренних полетов.

**Пункт 11 повестки дня. Анализ авиационных происшествий и безопасности полетов**

Предложения совещания STAP/14, направленные на внедрение нового процесса сбора данных и анализа авиационных происшествий и серьезных инцидентов, проводимого на ежегодной основе, как описывается в предлагаемом проекте формы GS с незначительными изменениями, внесенными Группой экспертов.

Предложения совещания STAP/14 о согласовании справочных файлов объединенной статистической базы данных (ОСБД) ИКАО с данными о безопасности полетов, предоставляемыми Европейским координационным центром систем сообщения об авиационных инцидентах (ЕСCAIRS) и базами данных Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). В целях оценки прогресса ИКАО в достижении стратегической цели, касающейся безопасности полетов, данные о перевозках, взятые из ОСБД, должны увязываться с данными о безопасности полетов и предоставлять таким образом возможность для более глубокого анализа. Действия ИКАО по увязке этих баз данных являются неотъемлемой частью процесса анализа состояния безопасности полетов.

**Пункт 12 повестки дня. Сбор, анализ и распространение**

Предложения совещания STAP/14 о создании контактного пункта в национальном ведомстве гражданской авиации каждого государства-члена для каждой статистической программы. Перечень контактных пунктов будет предоставляться посредством защищенного веб-сайта ИКАО. Государства будут назначать одно контактное лицо по всем статистическим данным в области гражданской авиации или, в зависимости от их административной структуры, одно контактное лицо – по статистическим данным об авиаперевозчиках, а другое – по всем статистическим данным, не относящимся к авиаперевозчикам.

**Пункт 13 повестки дня. Сотрудничество и координация действий с другими организациями**

Предложения совещания STAP/14 о создании постоянной группы, посредством которой будет осуществляться координация деятельности между ИКАО и другими международными организациями, занимающимися статистикой в области гражданской авиации. Оно также рассмотрит вопрос о том, является ли ИКАО наиболее подходящей организацией для определения способа создания и определения структуры группы.

**Пункт 14 повестки дня. Стратегические цели ИКАО и связанные с ними показатели**

Вопрос об обзоре текущих показателей высокого уровня (ПВУ), используемых ИКАО для мониторинга прогресса в достижении стратегических целей, и рассмотрение предложения STAP/14 в отношении усовершенствования текущих ПВУ, а также внедрения новых показателей высокого уровня, которые могли бы быть полезны различным заинтересованным сторонам авиатранспортной отрасли.

**Пункт 15 повестки дня. Прочие вопросы и административные аспекты, касающиеся статистической программы ИКАО**

Вопрос о внесении рекомендаций и предложений в отношении программы работы, принятой совещанием STAP/14.

## 5. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ

5.1 Специализированное совещание работало в рамках одного органа и двух специальных рабочих групп (РГ 1 и РГ 2). Дискуссии на основном совещании велись на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках. Некоторые рабочие документы были представлены только на английском языке. Доклад выпущен на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках.

## 6. ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО ПРЕЗИДЕНТА СОВЕТА Г-НА РОБЕРТО КОБЕ ГОНСАЛЕСА

Для меня большое удовольствие выступить на открытии 10-го Специализированного совещания по статистике. От имени Совета и Генерального секретаря ИКАО г-на Раймона Бенжамена я горячо приветствую вас в Монреале и Штаб-квартире ИКАО.

Полагаю, что все мы согласны с тем, что статистическая программа ИКАО высоко оценивается во всем мире как авторитетный, независимый и надежный источник информации, необходимый для планирования и развития международного воздушного транспорта. Это, несомненно, было целью создания данной программы на основании статьи 67 Конвенции о международной гражданской авиации. Она требует, чтобы все государства – члены ИКАО обеспечивали представление в Организацию своими авиапредприятиями необходимых отчетов о перевозках, статистических данных по расходам и финансовым данным.

В условиях стремительного изменения эксплуатационной обстановки, в которых мы находимся в настоящее время, совершенно очевидно, что своевременное получение такой информации имеет как никогда важное значение для лиц, определяющих политику и принимающих решения в государственных органах, отраслевых предприятиях и заинтересованных организациях.

Мы в ИКАО быстро реагируем на эти требования. Наш бизнес-план и мероприятия, направленные на достижение наших стратегических целей, базируются на выполнении конкретных критериев эффективности. В поддержку этого нового направления последняя Ассамблея ИКАО поручила Совету на регулярной основе анализировать собираемые ИКАО статистические данные в целях лучшего удовлетворения потребностей Организации и, следовательно, ее государств-членов.

Мы собрались именно для того, чтобы адаптироваться к происходящим переменам и рекомендовать очередной Ассамблее ИКАО внести в статистическую программу такие изменения или усовершенствования, которые позволят принимать решения относительно будущего развития гражданской авиации на основе точных, надежных и оперативно представляемых данных. Нам нужны предложения, которые можно было бы реализовать быстро и эффективно.

Рекомендации 14-го совещания Группы экспертов по статистике, которое состоялось ранее в этом году, закладывают основу этого обширного обзора статистической программы. Один из вопросов, который вы будете обсуждать – это уровень участия государств в программе. Он вызывает у меня беспокойство. Чем шире участие в статистической программе, тем она полезнее. Надеюсь, что это совещание предложит эффективную стратегию расширения такого участия.

Некоторые из рекомендаций, которые вы будете рассматривать, могут предполагать только уточнение действующих определений и инструкций или изменение самих серий данных. Хотя мы должны сохранить целостность прошлых статистических серий, вам не

следует отказываться от внесения изменений, которые будут способствовать более глубокому и адекватному анализу.

Возможно, что наиболее важные изменения, которые вам предстоит рассмотреть, относятся к новым видам сбора данных, некоторые из которых вводятся с учетом просьб государств, например, в отношении предлагаемой формы отчетности, касающейся данных о потреблении топлива. Другие новые виды сбора данных предназначены для обеспечения применения соответствующих показателей контроля за эффективностью деятельности Организации в достижении ее стратегических целей.

Я знаю, что в некоторых случаях это представляет собой существенный отход от традиционных данных, собираемых ИКАО и государствами-членами. Тем не менее такие статистические данные, как, например, подробные сведения о движении воздушных судов во всем мире, помогут повысить эффективность процессов регионального аэронавигационного планирования, что приведет к получению дополнительных экономических преимуществ, а также значительных экологических выгод.

Что касается этого последнего аспекта, то в настоящее время Секретариат выполняет поручение Группы экспертов по международной авиации и изменению климата (ГМАИК): разработать и внедрить на основании статьи 67 Конвенции механизм ежегодного получения от государств данных о перевозках и потреблении топлива. В докладе Совещания высокого уровня по авиации и изменению климата, которое состоялось в прошлом месяце, подчеркивается важное значение этой деятельности для измерения и контроля объемов глобальной авиационной эмиссии парниковых газов (ПГ) в течение ближайших десятилетий.

Короче говоря, дамы и господа, задача, стоящая перед вами на этой неделе, состоит в том, чтобы адаптировать статистическую программу ИКАО к новым и сложным реалиям. По мере восстановления экономики мы снова будем сталкиваться с растущим спросом на воздушные перевозки. Обеспечение безопасности полетов, авиационной безопасности и устойчивости авиатранспортных операций во всем мире будет становиться все более безотлагательной задачей. Прочная и надежная статистическая программа будет основой своевременного принятия правильных решений. Желаю вам всяческих успехов в вашей работе и с нетерпением жду ваших рекомендаций.

**7. ВЫСТУПЛЕНИЕ ЧЛЕНА АВИАТРАНСПОРТНОГО КОМИТЕТА (АТК)  
Г-НА Д. РУЙЕ, ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ШВЕЙЦАРИИ В СОВЕТЕ,  
В ОТСУТСТВИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ АТК**

Доброе утро, дамы и господа! От имени Авиатранспортного комитета я приветствую всех вас в Монреале на Десятом Специализированном совещании по статистике.

Это Специализированное совещание будет проводиться в соответствии с Постоянными правилами процедуры для совещаний в области воздушного транспорта (Doc 8683-AT/721) и Директивами Совета о проведении совещаний ИКАО (Doc 7986-C/915).

В соответствии с Правилами процедуры Авиатранспортный комитет определил повестку дня на основе результатов работы 14-го совещания Группы экспертов по статистике (STAP/14), проходившего в марте этого года. Мы понимаем, что повестка дня является довольно обширной не только с точки зрения количества пунктов, но и широты рассматриваемого вопроса. Для того чтобы рассмотреть все пункты повестки дня, работа должна проводиться наиболее эффективным и действенным образом без вступительных заявлений государств или наблюдателей.

Для тех, кто участвует в работе Специализированного совещания по статистике, возможно в первый раз, мне хотелось бы подчеркнуть важность рекомендаций, которые будут сделаны этим совещанием. Это единственный международный форум, на котором рассматриваются вопросы авиационной статистики. Другие международные организации, такие как ИАТА или МСА, могут собирать статистические данные, однако ИКАО является единственной организацией, имеющей официальную процедуру введения, рассмотрения и изменения статистических определений. Поэтому изменения, принятые здесь, окажут влияние на статистические данные, собираемые в рамках отрасли. Само по себе это обеспечивает совместимость статистических данных, получаемых другими международными или региональными организациями, с данными, получаемыми ИКАО, что повышает степень их полезности.

Будучи бывшим членом Группы экспертов по статистике и частым участником предыдущих специализированных совещаний ИКАО по статистике, мне хотелось бы высказать ряд личных соображений по поводу повестки дня.

В целом пункты 1–6 повестки дня касаются пересмотра существующей статистической программы ИКАО, обусловленного необходимостью сохранения актуальности этой программы с точки зрения потребностей государств и других пользователей. Существующей программе уже более 60 лет, и, несмотря на прочную основу, вполне очевидно, что ее необходимо обновить, что позволит восстановить ее энергию и жизненные силы.

Группа экспертов по статистике рассмотрела программу с целью подготовки рекомендации относительно содержания для сохранения ее актуальности. В рамках этого процесса Группа рассмотрела ряд инструкций и определений с учетом изменений в практике авиатранспортной отрасли, которая начала более широко применяться после 9-го Специализированного совещания по статистике, проходившего в 1997 году. К числу этих изменений относится налог на топливо, который в прошлом имел характер временной практики, однако сейчас он стал постоянным элементом цены билета. Кроме того, признано, что за период после 1946 года вес пассажиров в определенной степени увеличился и в этой связи необходимо изменить рекомендованный средний вес пассажира.

Одним из вопросов, который вам будет предложено рассмотреть в рамках пункта 2 повестки дня, являются аспекты конфиденциальности программы сбора данных в отношении начальных и конечных пунктов полета (OFOD). Группа экспертов по статистике обсудила этот вопрос и достигла договоренности относительно более либерального подхода к представлению этих данных. В настоящее время данные могут публиковаться спустя один год после периода отчетности, а данные по парам городов могут публиковаться лишь в том случае, если в них включены как минимум два перевозчика из двух различных государств. Надеюсь, что Специализированное совещание рассмотрит вопрос о смягчении этих ограничений, с тем чтобы обеспечить возможность более своевременной публикации большей части этих данных. Эта программа может оказать большую помощь национальным администрациям развивающихся стран и их национальным авиаперевозчикам, которые не могут себе позволить покупать более подробную информацию, основанную на данных компьютерного бронирования.

Пункты 7–11 представляют для меня, как члена Совета, особый интерес. В прошлом статистическая программа почти полностью входила в компетенцию Авиатранспортного комитета, а собранные в ее рамках данные в основном использовались и по-прежнему используются для удовлетворения потребностей, обусловленных проведением исследований экономического и нормативного характера. Однако в этой связи, и возможно впервые, Специализированному совещанию по статистике предлагается рассмотреть вопрос о сборе серии новых данных, обусловленных принятыми Ассамблеей изменениями, направленными на то, чтобы превратить ИКАО в более эффективную и подконтрольную организацию. Такое желание

разорвать замкнутое мышление, которое иногда характерно для организаций и даже национальных администраций, является долгожданной инициативой, которую следует поприветствовать.

Предлагаемые серии новых данных отражают возросшую потребность Совета и государств-членов в оценке достигнутого Организацией прогресса и осуществлении контроля за ним в областях авиационной безопасности, безопасности полетов, планирования инфраструктуры, а также охраны окружающей среды и в обеспечении разработки любых новых предложений в этих областях на прочной технической и экономической основах.

Например, рассматриваемый в рамках пункта 7 повестки дня вопрос о создании глобальной базы данных о движении воздушных судов имеет критически важное значение для проведения различных анализов, необходимых для обеспечения безопасности полетов гражданской авиации и планирования инфраструктуры, а совместно с данными о потреблении топлива воздушными судами, вопрос о которых рассматривается в рамках пункта 10 повестки дня, они необходимы для определения, прогнозирования и контроля за дисперсией газообразной эмиссии авиационных двигателей в атмосфере.

В области безопасности полетов одна из целей ИКАО заключается в переходе от реактивного к проактивному режиму работы посредством прогнозирования и тем самым предотвращения потенциальных катастрофических отказов в работе системы. Этого можно достичь путем сбора и анализа того, что на национальном уровне может представляться случайными событиями, однако при рассмотрении в глобальном контексте эти события могут свидетельствовать о наличии потенциально серьезных проблем. Этот вопрос будет рассмотрен в рамках пункта 11 повестки дня.

В рамках пунктов 12 и 13 повестки дня совещанию предлагается рассмотреть вопрос о порядке улучшения координации деятельности между ИКАО и государствами-членами в области сбора данных, с тем чтобы последние выполняли свои обязательства, касающиеся предоставления статистических данных о деятельности гражданской авиации в Организацию, как это предусмотрено статьей 67 Чикагской конвенции. Кроме того, вносится предложение относительно проведения официальных и регулярных консультаций между ИКАО и другими международными организациями, связанными с деятельностью отрасли, в области сбора данных.

В рамках пункта 14 повестки дня совещанию предлагается рассмотреть предложение Группы экспертов в отношении совершенствования текущих показателей, используемых ИКАО для мониторинга прогресса в достижении стратегических целей, а также внедрения новых показателей, которые могли бы быть полезными различным заинтересованным сторонам авиатранспортной отрасли.

Повестка дня заканчивается пунктом 15, в рамках которого Секретариат представит информацию о том, какой вклад продажа информационной продукции вносит в деятельность Организации по генерированию доходов.

Наконец, как отметил Президент, в ходе следующей сессии Совет внимательно рассмотрит все программы Организации и в этой связи ваш вклад в статистическую программу ИКАО будет иметь очень большое значение.

В заключение мне лишь остается искренне пожелать вам плодотворного совещания и приятного пребывания в Монреале.

Благодарю за внимание.

\_\_\_\_\_

**СПИСОК ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ**

CD	—	глава делегации	ADV	—	советник
ACD	—	заместитель главы делегации	COBS	—	главный наблюдатель
D	—	делегат	OBS	—	наблюдатель
ALT	—	заместитель			

ГОСУДАРСТВО/ТЕРРИТОРИЯ	ФАМИЛИЯ	СТАТУС
<b>ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА</b>		
Бахрейн	Fakhroo, N.	CD
Болгария	Gigov V. T.	CD
Бразилия	Rodrigues Glanzmann R. Armborst T.	CD ACD ADV
Буркина-Фасо	Somda M.	CD
Венесуэла	Anzola Vera J. J. Ojedo Moroles J. J. Blanco D. Lanza C.	CD D D OBS
Гаити	Franck A. Sterling J. M Y.	CD ACD
Германия	Mendel J. Tenhaaf B.	CD ADV
Греция	Katsanevaki M.	COBS
Доминиканская Республика	Guerrero Soriano F. Santana Checo C. E. Veras ROSA M.	CD OBS OBS
Египет	Fayez Eissa Mohamed F. Ibrahim Zakaraya Ibrahim	ACD OBS
Индия	Ponneri Swamikannu S. Raman S. Singh D.	CD CD ACD
Индонезия	Sukarno M.P. Silooy E. Firdiansyah F.M. Lumbantoruan P.P. Nurul . Sirigoringo S. Sri .	ACD CD D D D D D

ГОСУДАРСТВО/ТЕРРИТОРИЯ	ФАМИЛИЯ	СТАТУС
Иордания	Abu el-Samid I.	CD
	AL Rousan K.	ACD
Испания	Garcia-Villarrubia Lorrio R.	CD
Италия	Sapia P.	CD
	De Laurentiis M.	ACD
Камерун	Kamhoua T.	D
	Zoa Etundi E.	D
Канада	Cripwell P.	ADV
	Davidson K.	AC
	Hillary N.	CD
	Kumar A.	OBS
Кения	Kinyungu A.	D
	Ireru I.W.	CD
	Kimuyu J.	ACD
Китай	Guo X.	CD
	Qing M.	ACD
	Shi Y.H.	ACD
	Hu X.	D
	Lin P.	D
	Long M.Q.	D
	Ding C.	OBS
Колумбия	Rueda G.	CD
	Bejarano C.	D
	Quintana J.	D
Куба	Calderon D.	D
Мадагаскар	Ratsimbazafy E.	CD
	Ravoniharoson V.	ACD
Мали	Sissoko M.	CD
Мексика	Mendez D.	CD
	Diaz de Leon Gomez JC.	D
	Valadez Valdez S.	D
	Vidal Vlazquez H.	D
	Ortiz Ducloux M.	OBS
Мозамбик	Pinto A.	CD



ГОСУДАРСТВО/ТЕРРИТОРИЯ	ФАМИЛИЯ	СТАТУС
Нигерия	Iyanda T.	CD
	Odusele S.	CD
	Fatona E.A.	ACD
	Adedoyin T A.	D
	Ojo A.	D
	Sadik A.A.	D
Объединенные Арабские Эмираты	Al Zubaidi Z.	D
	Moore C.J.	ADV
Панама	Serracin H.A.	CD
Польша	Lipka P.	CD
Португалия	Mata A.C.	ACD
	Brites S.M.	D
Республика Корея	Yoo H.	CD
	Seo W.S.	ACD
Российская Федерация	Korsakov A.	OBS
Румыния	Stan I.	D
	Tanase E.	D
Сальвадор	Garay Henriquez F A.	CD
	Pichinte Chacon V.P.	ACD
Саудовская Аравия	Alotaibi F.	D
	Mufti I.	CD
Сенегал	Diop A.T.	CD
	Kebe S.	CD
	Ndiaye M.	ACD
Соединенное Королевство	French GM.	CD
	Avery L.	D
Соединенные Штаты Америки	Suissa A.	CD
	Fleming G.	ACD
Судан	Abdelgadir N.	D
	Albadry F.	D
	Khalil M.	CD
	Mohamed E.	ACD
	Sidahmed H.	ACD
Таиланд	Vorapatropas P.	CD
	Srivatanakul T.	ADV
	Sathityanuruk C.	OBS

ГОСУДАРСТВО/ТЕРРИТОРИЯ	ФАМИЛИЯ	СТАТУС
Танзания	Manongi F.J. Mfaume M. Mushi A. Tesda V.G.	CD D D D
Тунис	Naffouti L.	CD
Украина	Zelenkov B. Reshetnyk T.	CD D
Филиппины	Borja W. Astrologo W. Eusebio R. Labado T.	CD D D D
Франция	Houget J. Lapene L. GERMON S.	D CD ACD
Чили	Alvarado Caceres E. Manuel IV.	CD D
Швейцария	Keller M. Ruhier D. Guerdat R.	CD ACD D
Эквадор	Calzadilla K. Arias Guamantica R. Villalba Hurtado FV.	OBS D D
Южная Африка	Mlotsa H. Mohlakwana D.	D D
Ямайка	Roper A.	CD
<b>МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ</b>		
АСЕКНА	Diouf A.	COBS
ЕАБП	Menzel M.	OBS
ЕВРОКОНТРОЛЬ	Marsh D.	COBS
ИАТА	Venema J. Ruiz J.	M OBS
КАНСО	Hoeven E.	COBS
МСА	Behnke P.	COBS

## **Пункт 1 повестки дня. Статистика гражданской авиации. Классификация и определения ИКАО**

### *Сфера действия статистической программы ИКАО и связанная с ней деятельность (WP/3)*

#### **1.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

1.1.1 В документе WP/3 содержится описание статистической программы ИКАО в ее нынешнем виде и ее использования для обеспечения выполнения задач Организации в области прогнозирования и экономического анализа. В нем участникам напоминает о том, что государствам необходимо представлять статистические отчеты в соответствии со статьями 54 i), 55 c) и 67 Конвенции о международной гражданской авиации и добавлением В к резолюции А36-15 Ассамблеи. В резолюции А36-15 Совету предлагается, в частности, рассматривать на регулярной основе собираемые ИКАО статистические данные (именуемые "статистическими данными о деятельности авиакомпаний") в целях более эффективного удовлетворения потребностей Организации и ее государств-членов и введения необходимых показателей для оценки деятельности Организации по достижению ею своих стратегических целей. Наряду с изложением причин, по которым статистическая программа ИКАО служит необходимым средством для осуществления ею деятельности в сфере экономического анализа и прогнозирования, в указанном документе говорится также о помощи, которую ИКАО предоставляет государствам-членам в целях ознакомления персонала национальных администраций со статистическими методами и повышения качества представляемой информации.

#### **1.2 ВЫВОД**

1.2.1 Специализированное совещание приняло к сведению представленную в указанном документе информацию.

### *Развитие событий после Девятого Специализированного совещания по статистике (WP/4)*

#### **1.3 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

1.3.1 В документе WP/4 содержится информация об уровне выполнения рекомендаций, принятых на Девятом Специализированном совещании по статистике (STA/9), а также о событиях в Организации и за ее пределами, которые явились основными факторами, определившими потребность в проведении данного Специализированного совещания по статистике для рассмотрения новых требований Организации к представлению данных при уделении особого внимания потребностям Организации, с тем чтобы она могла оценивать и контролировать свой прогресс в достижении стратегических целей.

#### **1.4 ОБСУЖДЕНИЕ**

1.4.1 Из ответа на вопрос одного из представителей государств Специализированное совещание приняло к сведению, что ИКАО подписала с организациями Air Transport Intelligence (ATI) и OAG Aviation соглашения о продаже статистических данных. Было также принято к сведению, что, за исключением ограничений на публикацию, действующих в отношении данных о

начальном и конечном пунктах полета (OFOD), все другие статистические данные, собираемые в рамках регулярной статистической программы, всегда были доступны для общего пользования и продавались третьим сторонам (например, ученым, авиакомпаниям и консультантам). Однако что касается данных, собираемых посредством рассылки письма государствам для проведения исследования о расходах и доходах международных авиаперевозчиков, то эти данные считаются в высшей степени конфиденциальными и публикуются только в агрегированном виде таким образом, чтобы из них нельзя было вычлнить данные о конкретных авиаперевозчиках.

## 1.5 ВЫВОД

1.5.1 Специализированное совещание приняло к сведению информацию, содержащуюся в указанном документе.

### *Результаты обзора по статистической программе ИКАО (IP/2)*

## 1.6 ДОКУМЕНТАЦИЯ

1.6.1 Цель документа IP/2 – представить результаты обзоров, проведенных в 2009 году среди внутренних и внешних пользователей статистической программы ИКАО с целью оценить ее актуальность и определить возможные направления ее улучшения в будущем. Было принято к сведению, что пользователи программы отмечают ее уникальность и надежность в качестве единого источника набора данных.

## 1.7 ОБСУЖДЕНИЕ

1.7.1 Из ответа на вопрос, заданный одним из участников совещания относительно изменения соотношения между валовым внутренним продуктом (ВВП) и ростом объема перевозок, Специализированное совещание приняло к сведению, что деятельность ИКАО в области прогнозирования в настоящее время перестраивается с учетом необходимости выработки конкретных моделей, привязанных к каждому рынку воздушных перевозок. Может возникнуть необходимость в пересмотре используемых при моделировании перевозок традиционных принципов эластичности ВВП в свете возросшего влияния на развитие перевозок более низких тарифов, связанного с активным выходом на рынок низкобюджетных перевозчиков (LCC). Кроме того, было принято к сведению, что, как и в прошлом, в условиях кризиса и замедления экономической активности, как это было также в 1991, 2002–2003 гг. и в 2008 году, эластичность соотношения между ВВП и ростом перевозок изменяется, что приводит к сокращению объемов перевозок, несмотря на небольшой прирост ВВП.

1.7.2 Как и в некоторых замечаниях, полученных в ходе проведения обзоров, несколько государств отметили, что на веб-сайте ИКАО необходимо размещать агрегированные статистические данные в разбивке по национальному, региональному и глобальному уровням в том виде, как они публикуются в издании "Статистика гражданской авиации мира".

## 1.8 ВЫВОД

1.8.1 В связи с завершением дискуссии Специализированное совещание приняло содержание документа IP/2 к сведению.

**Располагаемая коммерческая загрузка  
и средняя масса пассажира (WP/5)**

**1.9 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

1.9.1 Документ WP/5 посвящен важности наличия у авиаэксплуатантов возможности рассчитывать объем своей производственной деятельности в располагаемых тонно-километрах. Это не только важно для руководства авиаперевозчиков, но и полезно для всех других заинтересованных сторон, которые могут пожелать провести сравнительный анализ деятельности различных авиаперевозчиков. Одним из используемых при таком расчете элементов является средняя масса пассажира (включая багаж). Несмотря на то, что авиаперевозчикам рекомендуется использовать свои собственные показатели, в указанном документе отмечается, что на протяжении уже более 70 лет применяется согласованная на международном уровне средняя масса пассажира, составляющая 90 кг. На 14-м совещании Группы экспертов по статистике (STAP/14) предлагалось, чтобы Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) провела среди своих членов обзор с целью проверить, является ли существующее рекомендуемое значение по-прежнему актуальным в сегодняшних условиях. Результаты такого обзора, который также касался средней плотности груза, используемой при расчете располагаемой емкости (выражается в тонно-километрах), приводятся в указанном документе.

**1.10 ОБСУЖДЕНИЕ**

1.10.1 Специализированное совещание приняло к сведению, что значения, предлагаемые для массы пассажира (включая нормативный и сверхнормативный багаж) и для плотности авиагруза, применимы только в том случае, если у авиаперевозчика нет своих собственных значений. В связи с этим рекомендуемые значения не затрагивают тех авиаперевозчиков, которые применяют значения, используемые в их собственной эксплуатационной деятельности. Учитывая это, изменение рекомендуемых значений вряд ли существенно скажется в долгосрочном плане на тенденциях в сфере перевозок на глобальном уровне. Следовательно, необходимость в их пересмотре отсутствует.

1.10.2 В отсутствие каких-либо поднятых вопросов Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию.

**Рекомендация 1/1**

**Специализированное совещание рекомендует:**

**Для целей статистики:**

- a) в случае отсутствия у авиаперевозчика необходимого для расчета массы показателя, соответствующего средней массе пассажира, включая нормативный и сверхнормативный багаж, рекомендуется использовать значение 100 кг;
- b) в случае отсутствия у авиаперевозчика значения плотности груза для пересчета объема авиагруза или зарегистрированного багажа в массу, следует использовать значение плотности  $161 \text{ кг/м}^3$ . Такая плотность может использоваться для чисто грузовых и смешанных перевозок.

**Обзор определений внутренних и каботажных авиаперевозок (WP/6)****1.11 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

1.11.1 В документе WP/6 говорится о том, что в настоящее время ИКАО использует два разных определения для обозначения перевозок на внутренних участках международных полетов: одно из них, используемое в статистической программе, основано на характере этапа полета, а другое, которое используется для экономических исследований по воздушному транспорту, основывается на начальном и конечном пункте полета (при наличии одного или нескольких этапов полета). Было отмечено, что оба определения имеют свои недостатки, которые могут влиять на выпускаемые ИКАО прогнозы объемов перевозок для внутренних перевозок. Аналогичная ситуация возникает в связи с тем, что теперь каботажные рейсы включаются в международные перевозки. В документе отмечается, что после рассмотрения этих вопросов на совещании STAP/14 было решено рекомендовать не вносить никаких изменений в существующие определения и инструкции. Тем не менее представитель Секретариата отметил, что, если не идентифицировать эти перевозки в их правильном контексте, прогнозы для Европы будут искажены, и высказал просьбу о том, чтобы в формах В (*Начальный и конечный пункты полета*) (OFOD) и С (*Перевозка по этапам полета*) (TFS) государства отражали данные обо всех международных полетах, включая каботажные.

**1.12 ОБСУЖДЕНИЕ**

1.12.1 Некоторые участники совещания предложили, чтобы данные о каботажных рейсах запрашивались специально и приводились отдельно от других данных. Однако просьба такого рода уже отклонялась в прошлом на совещаниях STAP/13, STA/9 и совсем недавно на совещании STAP/14. Специализированное совещание отметило, что в результате принятия этой рекомендации каботажные перевозки будут по-прежнему рассматриваться перевозчиком, представляющим данные, как международные. Это значит, что данные о любых каботажных перевозках нужно будет представлять по формам В (OFOD) и С (TFS), что позволит Секретариату и другим пользователям определять объемы соответствующих перевозок и вносить необходимые исправления в данные о внутренних и международных перевозках, используемые для целей прогнозирования.

1.12.2 С учетом этого положения Специализированное совещание сделало вывод о том, что для представления статистических данных об авиаперевозчиках и проведения экономических исследований оба определения могут использоваться одновременно, поскольку они служат разным целям, и приняло следующую рекомендацию.

**Рекомендация 1/2****Специализированное совещание рекомендует:**

Напомнить государствам о том, что согласно существующим определениям данные о международных перевозках включают данные о каботажных перевозках и что эти данные следует представлять во всех случаях, когда запрашиваются данные о международных перевозках, по соответствующим формам отчетности о воздушном транспорте, в особенности по формам А (*Перевозки коммерческих авиаперевозчиков*), В (*Начальный и конечный пункт полета*) (OFOD) и С (*Перевозки по этапам полета*) (TFS).

**Обзор классификации деятельности гражданской авиации и используемых определений (WP/7)****1.13 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

1.13.1 Совещание было проинформировано о том, что с годами ИКАО разработала систему определений в поддержку процесса подготовки и обновления различных Приложений к Чикагской конвенции и смежных документов, таких как руководства и циркуляры. В рамках статистической программы ИКАО также представлены определения. Было также сообщено, что при проведении различных анализов с использованием классификации видов деятельности гражданской авиации (коммерческая, транспортная, общего назначения и т. д.) отмечалась необходимость пересмотра, обновления и пополнения существующей классификации и определений.

1.13.2 В документе WP/7 рассматриваются нынешние определения и неофициальная классификация и с учетом изменений, рекомендованных на совещании STAP/14, предлагается более полная классификация с соответствующими определениями.

**1.14 ОБСУЖДЕНИЕ**

1.14.1 Представитель ЕАБП отметил, что для целей анализа авиационных происшествий аэротакси всегда рассматривались как часть коммерческих воздушных перевозок, и рекомендовал оставить их таковыми.

1.14.2 Несколько государств также отметили, что у них возникнут проблемы с принятием предлагаемой классификации, и в качестве одного из решений предложили поделить авиацию общего назначения на коммерческую и некоммерческую, и тогда аэротакси и коммерческие бизнес-рейсы будут подпадать под первую категорию. Учитывая количество государств, поддержавших данное предложение, председатель решил создать специальную Рабочую группу (РГ 1) в составе представителей Бахрейна, Бразилии, Германии, Китая, Саудовской Аравии, Соединенных Штатов Америки, Франции и Швейцарии для рассмотрения данного вопроса и подготовки согласованного предложения для рассмотрения Специализированным совещанием.

1.14.3 Первая Рабочая группа (РГ 1) STA/10 провела заседание для обсуждения содержащейся в добавлении А документа WP/7 предлагаемой классификации ИКАО деятельности гражданской авиации.

1.14.4 Основным вопросом для обсуждения явился вопрос классификации деятельности аэротакси в рамках нерегулярных авиаперевозок и последствия такой деятельности на представлении данных. В частности, отмечалось, что, в то время как для такого вида деятельности сбор данных по полетам воздушных судов осуществляется, данные о перевозках пассажиров, грузов и почты не представляются.

1.14.5 Также отмечалось, что полеты аэротакси, определение которых содержится в добавлении В<sup>1</sup> документа WP/7, целесообразнее классифицировать, как было предложено, в рамках коммерческой авиатранспортной деятельности, а определение авиации общего назначения – "как гражданская авиация, которая выполняет все виды операций, за исключением регулярных воздушных сообщений и нерегулярных авиатранспортных перевозок, осуществляемых за плату или по найму", не позволяет классифицировать эту деятельность в рамках авиации общего назначения.

1.14.6 Отмечалось, что в Соединенных Штатах Америки используется другое определение<sup>2</sup> полетов аэротакси, которое может включать как регулярные, так и нерегулярные перевозки.

1.14.7 РГ 1 согласилась представить Специализированному совещанию следующие два предложения:

- a) утвердить добавление А к WP/7 без изменений;
- b) исключить нерегулярные коммерческие авиaperезвозки, выполняемые по запросу, из требований в отношении представления данных о перевозках пассажиров, груза и почты, а также финансовых данных.

1.14.8 С учетом этих выводов Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию.

### **Рекомендация 1/3**

#### **Специализированное совещание рекомендует:**

Принять в целях статистики предлагаемую классификацию деятельности гражданской авиации и соответствующие определения (приведенные в добавлении к докладу по пункту 1 повестки дня).

---

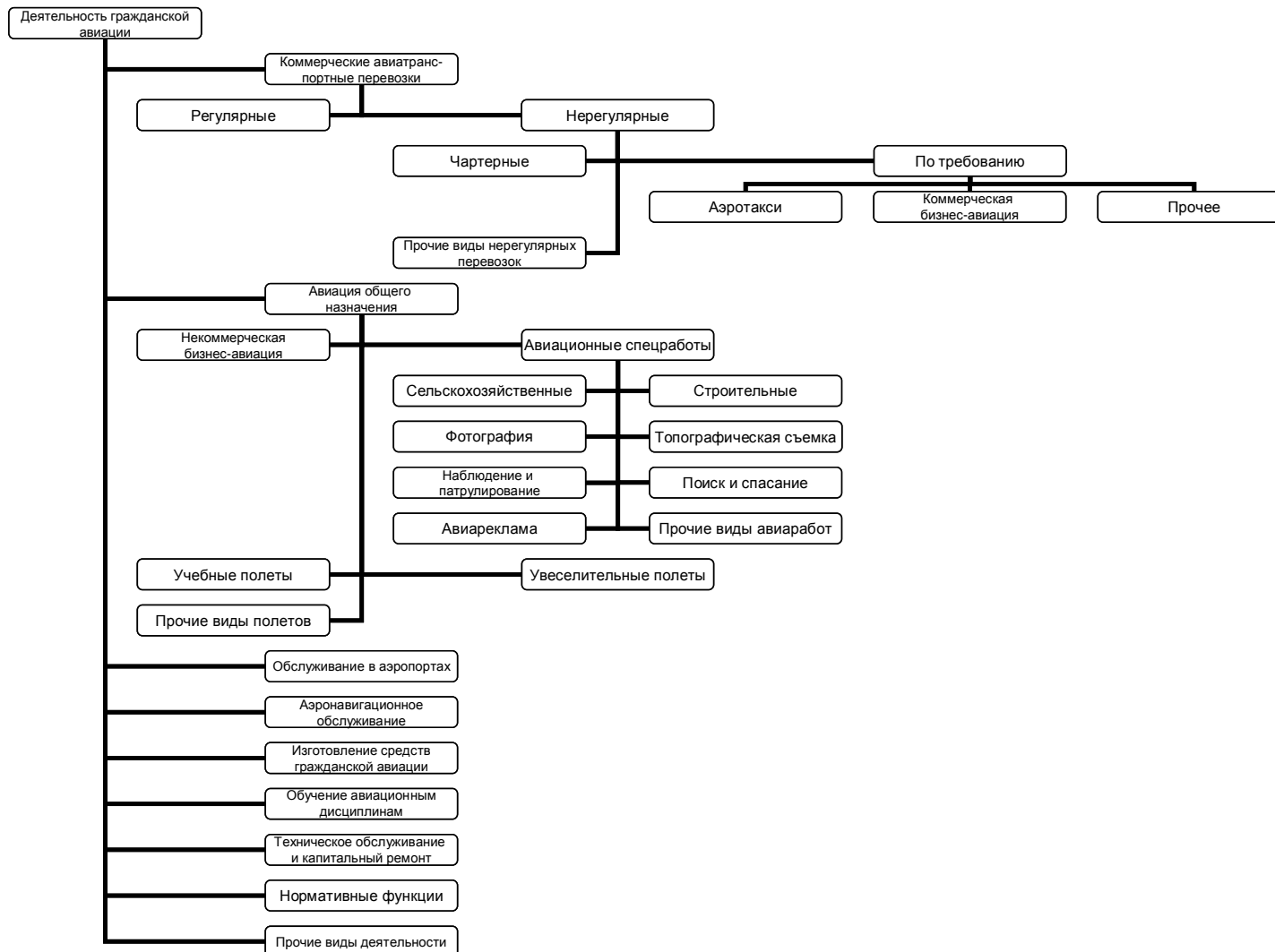
<sup>1</sup> Коммерческие полеты аэротакси. Полеты, выполняемые в соответствии с полученным незадолго до полета запросом относительно перевозки по воздуху пассажиров, груза или почты либо любой их комбинации для получения доходов, обычно выполняются малыми воздушными судами, включая вертолеты (обычно не более 30 пассажирских мест). В это определение включаются любые полеты с целью перебазирования, требующиеся для обеспечения этих перевозок.

<sup>2</sup> В Глоссарии авиатранспортных терминов США 1977 года содержится следующее определение эксплуатанта аэротакси: классификация деятельности воздушного перевозчика, который непосредственно занят в авиaperезвозках лиц, имущества или почты в любой комбинации таких перевозок и который (1) не использует крупные воздушные суда (более 60 мест), (2) не имеет свидетельства общественной полезности и необходимости или другого разрешения федеральных экономических органов, помимо документов, указанных в части 298 14 CFR и (3) имеет действующее страхование ответственности.



## ДОБАВЛЕНИЕ

### ПРЕДЛАГАЕМАЯ ИКАО КЛАССИФИКАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



-----



**Пункт 2 повестки дня. Статистические данные об объемах и потоках перевозок, осуществляемых авиаперевозчиками**

*Пересмотр правил публикации данных о начальном и конечном пунктах полета (OFOD) (WP/8)*

**2.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

2.1.1 В документе WP/8 объясняется, что данные о начальном и конечном пунктах полета (OFOD) являются в ИКАО единственной серией статистических данных, в отношении которых действуют ограничения на публикацию как по содержанию, так и по срокам выпуска этих данных. Ограничения на то, что может указываться, весьма негативно влияют на представление государствами-членами соответствующих данных. 14-е совещание Группы экспертов по статистике (STAP/14) отметило, что эти ограничения предполагалось применять лишь на временной основе и соответственно рекомендовало отменить ограничения на публикацию данных по парам городов и уменьшить срок действия ограничения на публикацию данных с одного года до шести месяцев с момента окончания соответствующего периода представления отчетности.

2.1.2 В документе также отмечается, что в настоящее время ИКАО публикует прогнозы лишь в отношении регулярных перевозок. С начала 2009 года Организация приступила к реструктуризации своей деятельности в области прогнозирования, чтобы обеспечить подготовку прогнозов, охватывающих все перевозки (регулярные и нерегулярные) по группам маршрутов. В этой связи STAP/14 подготовило рекомендацию о том, что в собираемые в настоящее время с помощью формы В данные OFOD следует также включать данные о международных нерегулярных перевозках.

**2.2 ОБСУЖДЕНИЕ**

2.2.1 В ходе обсуждения было сделано несколько заявлений как в поддержку предложения об отмене всех ограничений в отношении сроков публикации данных, так и в пользу сохранения установленной в настоящее время задержки публикации данных на один год. Однако в конце концов Специализированное совещание согласилось рекомендовать опубликовать данные через шесть месяцев после их получения.

2.2.2 В ходе обсуждения вопроса об авиации общего назначения также выражалась определенная озабоченность в отношении содержания данных о нерегулярных перевозках, которые должны представляться в рамках OFOD. Секретариат отметил, что, какими бы ни были результаты обсуждения вопроса об азротакси, никогда не предполагалось, что государства должны включать такие данные в представляемую пересмотренную форму В. Кроме того, было уточнено, что если государства могут четко проводить различие между регулярными и нерегулярными перевозками, то данные OFOD должны представляться отдельно. Те государства, которые не способны сделать это, могут представлять совокупные данные, четко указав это в форме отчетности.

2.2.3 Секретариат также отметил, что не будет каких-либо проблем с запрашиваемыми данными, а проект новых инструкций по заполнению пересмотренной формы В будет разослан всем государствам для представления ими своих замечаний. На основе этих заверений Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию:

### **Рекомендация 2/1**

Специализированное совещание рекомендует, что:

В отношении сбора данных о начальных и конечных пунктах полета (OFOD) по форме В отчетности по воздушному транспорту ИКАО следует:

- a) исключить все ограничения на публикацию собранных данных о парах городов для такого сбора данных;
- b) публиковать все данные, представленные через шесть месяцев после окончания соответствующего квартального периода представления отчетности;
- c) расширить охват собираемых данных за счет включения в них данных о международных регулярных и нерегулярных коммерческих воздушных перевозках, но исключая данные о таком коммерческом транспорте по вызову, как аэротакси и коммерческая деловая авиация.

### ***Определения и идентификация низкобюджетных перевозчиков (WP/9)***

#### **2.3 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

2.3.1 Специализированное совещание отметило, что необходимость идентификации низкобюджетных перевозчиков (НБП) в статистической программе ИКАО становится все более актуальной в результате увеличения объема их присутствия на международном рынке. Кроме того, была представлена информация, что ИКАО разработала определение термина НБП в контексте экономического регулирования международного воздушного транспорта, однако имеются другие определения и/или методы идентификации НБП, принятые государствами и международными организациями.

2.3.2 В документе WP/9 рассматриваются различные методы определения НБП, а также связанные с этим вопросы, такие как достижение компромисса между ограничением данных об этой категории перевозчиков и применением элемента субъективной оценки при присвоении категории. В целях интеграции этого нового рыночного сегмента в статистическую программу ИКАО в этом документе приводится рекомендация о том, что ИКАО следует разослать список перевозчиков, определенных как НБП, государствам-членам, чтобы получить их мнение в отношении правильности классификации этих перевозчиков в списке и других перевозчиков, которые не включены в список, и затем обновлять этот список на регулярной основе.

#### **2.4 ОБСУЖДЕНИЕ**

2.4.1 Сложилось общее мнение о важности и преимуществах идентификации низкобюджетных перевозчиков (НБП) в статистической программе ИКАО. Широкую поддержку получило определение НБП, разработанное ИКАО в Руководстве по регулированию международного воздушного транспорта (Doc 9626), а также предложение о ежегодном обновлении списка НБП, который составляется Секретариатом на основе информации, представляемой государствами-членами.

2.4.2 Было внесено предложение о том, что в список НБП следует включать указание начала и конца месяца/года деятельности НБП. Специализированное совещание согласилось с этим предложением, так как некоторые НБП изменяют свой тип операций и/или бизнес-модели в середине года. Что касается данных о НБП, которые прекратили свою деятельность, то Специализированное совещание рассмотрело вопрос о сохранении исторических данных, которые полезны для аналитических целей и прогнозирования.

2.4.3 На основе результатов обсуждения этого вопроса Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию:

#### **Рекомендация 2/2**

##### **Специализированное совещание рекомендует, чтобы:**

- a) ИКАО использовала определение низкобюджетных перевозчиков (НБП), приведенное в *Руководстве по регулированию международного воздушного транспорта* (Дос 9626);
- b) ИКАО ежегодно обновляла список НБП на основе информации, представляемой государствами-членами;
- c) ИКАО согласилась, что в отношении каждого НБП следует указывать как код ИАТА, так и код ИКАО.

#### ***Система оперативного мониторинга (СОМ) ежемесячных данных о перевозках коммерческих авиаперевозчиков (WP/10)***

### **2.5 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

2.5.1 В документе WP/10 указывается, что наличие информации о краткосрочных тенденциях в отношении перевозок имеет важное значение для государств-членов и правительств, а также для частных авиаперевозчиков в их деятельности по планированию, призванному обеспечить соответствие между провозной емкостью и спросом, что позволяет повысить эффективность и экономическую жизнеспособность полетов, а также обеспечить оптимальное использование капитальных средств в соответствующих государствах. В этой связи STAP/14 рекомендовало внести соответствующие поправки в действующие инструкции по представлению отчетности с целью получения важных данных о перевозках раньше, чем это предусматривается существующими графиками представления отчетности.

### **2.6 ОБСУЖДЕНИЕ**

2.6.1 Сложилось общее понимание важности и преимуществ определения краткосрочных тенденций в отношении перевозок, включая перевозки низкобюджетных перевозчиков (НБП) для государственных и частных авиаперевозчиков в их деятельности по планированию, призванной обеспечить соответствие между провозной емкостью и спросом, что позволяет повысить эффективность и экономическую жизнеспособность полетов в соответствующих государствах. Широкую поддержку получило мнение о необходимости устанавливать имеющие решающее значение тенденции в отношении перевозок в сроки более короткие, чем используемые в настоящее время. Наблюдатель от МСА отметил, что по его 150 аэропортам данные поступают в течение 25 дней после закрытия предыдущего месяца и нет

причин, почему бы такую же систему не применять также и в отношении данных о перевозках основных авиаперевозчиков.

2.6.2 Без дальнейших замечаний Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию об изменении формулировки инструкции по заполнению формы А.

### **Рекомендация 2/3**

#### **Специализированное совещание рекомендует, что:**

Инструкцию по заполнению *формы А отчетности по воздушному транспорту "Перевозки коммерческих авиаперевозчиков"* следует изменить следующим образом:

...

Форму А следует заполнять ежемесячно следующим образом\*:

*Ежемесячно.* Форму А следует заполнять ежемесячно или ежегодно по следующим перевозчикам:

- a) по каждому из перевозчиков государства, на долю совокупного объема перевозок которого (международные плюс внутренние, регулярные плюс нерегулярные) приходится по крайней мере 90 % от общего количества тонно-километров (регулярных и нерегулярных), выполненных авиаперевозчиками данного государства;
- b) по каждому из перевозчиков государства, на долю которого в совокупности приходится по крайней мере 100 млн выполненных тонно-километров в год (на основе данных за предыдущий год).

Договаривающееся государство будет стремиться представлять форму А на ежемесячной основе в течение одного месяца после окончания отчетного периода, к которому она относится. В случае неосуществимости этого, государству-члену следует представлять данные по форме А не позднее, чем через два месяца после окончания отчетного периода, к которому она относится.

*\*Ежегодно.* Форму А следует заполнять ежегодно (календарный год равен периоду январь – декабрь) по всем остальным авиаперевозчикам государства, совокупная максимальная взлетная масса парка которых превышает 200 т максимальной взлетной массы. Эту форму следует представлять в ИКАО в течение двух месяцев после окончания ежегодного отчетного периода.

...

— — — — —

**Пункт 3 повестки дня. Финансовые данные об авиаперевозчиках*****Система оперативного мониторинга (СОМ) финансовых данных коммерческих авиаперевозчиков (WP/11)*****3.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

3.1.1 В документе WP/11 отмечается, что наличие информации о краткосрочных тенденциях в области перевозок и финансов будет весьма полезным для государств-членов, государственных и частных авиаперевозчиков в их деятельности по планированию, направленной на обеспечение соответствия между провозной емкостью и спросом, что позволит повысить эффективность и экономическую жизнеспособность эксплуатационной деятельности, а также обеспечить оптимальное использование капитала в соответствующих государствах. В этой связи совещание STAP/14 рекомендовало государствам-членам представлять предварительную форму ЕФ "Финансовые данные коммерческих авиаперевозчиков" (часть I) в течение 3 мес после окончания каждого отчетного периода. Кроме того, Группа экспертов также рекомендовала внедрить ежеквартальную форму для проведения обзора финансового положения авиаперевозчиков только в части эксплуатационных доходов и расходов, а также эксплуатационной и чистой прибыли. Эти данные будут рассматриваться как конфиденциальные и будут использоваться только для оценки и публикации общих региональных и глобальных данных.

**3.2 ОБСУЖДЕНИЕ**

3.2.1 Специализированное совещание приняло к сведению, что в том случае, если авиаперевозчик входит в группу компаний, в Отчете о прибылях и убытках формы отчетности по воздушному транспорту ЕФ (часть I) необходимо давать данные о деятельности данного авиаперевозчика, с тем чтобы их можно было увязать с эксплуатационной статистикой этого авиаперевозчика, а именно с коммерческими тонно-километрами (КТК) и располагаемыми тонно-километрами (РТК). Данные по неэксплуатационным статьям (Балансовая ведомость (часть 2) и Отчет о нераспределенной прибыли (часть 3)) можно представлять для всей группы в целом.

3.2.2 Специализированное совещание также приняло к сведению, что вопросник о доходах и расходах не является частью регулярной статистической программы ИКАО. В связи с тем, что он используется для сбора данных об эксплуатационных расходах и доходах в привязке к группам маршрутов, задержки с представлением этих данных значительно превышают задержки с представлением данных по форме ЕФ. Эти данные являются конфиденциальными и используются только для проводимых ИКАО экономических исследований. С другой стороны, форма ЕФ используется для сбора общесистемных финансовых данных, и эта информация не считается конфиденциальной. Поэтому объединение этих источников данных, о чем просило одно из государств-членов, было бы нецелесообразным с практической точки зрения.

3.2.3 Некоторые государства отмечали, что, несмотря на то, что они готовы представлять предварительные данные согласно части I формы ЕФ, они не смогут уложиться в предлагаемый трехмесячный срок. В связи с этим Специализированное совещание согласилось удлинить срок до 4 мес, но не более чем до 6 мес. Специализированное совещание также приняло к сведению, что представляемые по предварительной форме ЕФ финансовые данные будут считаться конфиденциальными и будут использоваться для оценки региональных и глобальных финансовых итогов. Исходя из такого понимания, Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию.

**Рекомендация 3/1****Специализированное совещание рекомендует, чтобы:**

- а) государства представляли предварительную форму ЕФ "Финансовые данные коммерческих авиаперевозчиков" (только часть I) в течение 4 мес после окончания отчетного периода. В том случае, если это практически неосуществимо, государству следует представлять предварительную форму ЕФ (часть I) в течение не более 6 мес после окончания соответствующего отчетного периода;
- б) ИКАО ввела новый ежеквартальный обзор (см. доклад по пункту 3 повестки дня) для сбора через региональные бюро ИКАО данных об основных финансовых показателях крупных авиаперевозчиков в своих регионах.

***Влияние отчетных данных о финансах коммерческих перевозчиков на прогнозы в области перевозок. Дополнительные сборы (WP/12)*****3.3 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

3.3.1 Документ WP/12 посвящен дополнительным сборам за топливо, которые становятся все более значительным фактором в получении авиаперевозчиками эксплуатационных доходов. Отсутствие стандартизации в области отчетности о сборах за топливо и их учета может сказаться на деятельности ИКАО в области анализа и прогнозирования. В связи с этим совещание STAP/14 рекомендовало внести соответствующие изменения в нынешнюю форму ЕФ, включив в инструкцию по заполнению формы ЕФ дополнительные сборы за топливо и аналогичные надбавки, с тем чтобы было совершенно ясно, по какой статье следует представлять данные о дополнительных сборах за топливо и прочих надбавках.

**3.4 ОБСУЖДЕНИЕ**

3.4.1 Специализированное совещание приняло к сведению, что уже в течение некоторого времени ИАТА и Ассоциация европейских авиакомпаний (АЕА) используют предлагаемую в документе WP/12 методику. В результате Специализированное совещание согласилось без дополнительного обсуждения принять приведенную ниже рекомендацию.

**Рекомендация 3/2****Специализированное совещание рекомендует:**

Внести в существующие инструкции по представлению данных о доходах, полученных от перевозок пассажиров, в статьях 1.1 и 2.1 формы отчетности по воздушному транспорту ЕФ "Финансовые данные коммерческих авиаперевозчиков" следующие изменения:

- а) *Пассажиры (статья 1.1)*. Указываются все данные о доходах, полученных от перевозок пассажиров регулярными рейсами, за вычетом соответствующих скидок, возврата переплат и интерлайнных пропорциональных распределений сквозных тарифов. В случае



предложения льготных тарифов в рекламных целях (к примеру, "два за цену одного") указывается общий доход на пассажиров с обоих билетов с соответствующей скидкой с той целью, чтобы отразить чистый доход от стоимости одного билета. В отношении пассажиров, которые летят по авиабилетам, выданным в рамках программы для часто летающих пассажиров, должен указываться нулевой доход. Также указываются денежные суммы, полученные в результате дополнительных сборов с авиапассажиров за топливо и прочее обслуживание, которые ведут к получению авиаперевозчиками фиксированных доходов, т. е. когда перевозчик не обязан передавать собранные таким образом денежные средства правительственным или каким-либо другим учреждениям. Исключить:

...

- b) *Перевозки пассажиров и сверхнормативного багажа (статья 2.1).* Указывается общая сумма доходов, полученных от перевозки пассажиров и сверхнормативного багажа нерегулярными рейсами. Также указываются денежные суммы, полученные в результате дополнительных сборов с авиапассажиров за топливо и прочее обслуживание, которые ведут к получению авиаперевозчиками фиксированных доходов, т. е. когда перевозчик не обязан передавать собранные таким образом денежные средства правительственным или каким-либо другим учреждениям.

-----



## ДОБАВЛЕНИЕ

ЕЖЕКВАРТАЛЬНЫЙ ОБЗОР ФИНАНСОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ  
АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ

Авиаперевозчик:  
Государство:  
Валюта:

Год:  
Текущий квартал:

Статья	Текущий квартал	Предыдущий квартал
Эксплуатационные доходы (млн)		
Эксплуатационные расходы (млн)		
Эксплуатационная прибыль (млн)		
Чистая прибыль (млн)		
КТК (млн)		
РТК (млн)		
Обменный курс, 1 долл. США =		

## Примечание.

- a) все данные по авиаперевозчикам являются **конфиденциальными**; ИКАО будет распространять лишь совокупную региональную и сводную глобальную информацию;
- b) под текущим кварталом понимаются кварталы финансового года авиаперевозчика;
- c) под предыдущим кварталом понимается отчетный квартал предыдущего финансового года авиаперевозчика.

-----



**Пункт 4 повестки дня. Данные об объемах перевозок через аэропорты*****Рассмотрение данных об объемах перевозок через аэропорты (WP/13)*****4.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

4.1.1 В документе WP/13 говорится о том, что ИКАО собирает данные об объемах перевозок через крупные международные аэропорты каждого государства-члена с 1960 года. Для того чтобы иметь возможность оценивать развитие авиатранспортной системы в целом, совещание STAP/14 рекомендовало дополнительные критерии отбора для распространения сбора таких данных на все аэропорты с крупным компонентом внутренних перевозок. Кроме того, ввиду расхождений с МСА относительно определения коммерческого воздушного транспорта в части, касающейся аэротакси, совещание STAP/14 рекомендовало рассмотреть вопрос об идентификации выполняемой ими работы (с указанием только количества операций воздушных судов), с тем чтобы ИКАО и ее государства-члены могли сравнивать данные о перевозках через отдельные аэропорты, сообщаемые обеими организациями. Наконец, в этом документе Специализированному совещанию предлагается рекомендовать осуществлять сбор данных об объемах перевозок через аэропорты по пунктам начала перевозки и назначения с охватом как регулярных, так и нерегулярных перевозок применительно к конкретному аэропорту.

**4.2 ОБСУЖДЕНИЕ**

4.2.1 Специализированное совещание приняло к сведению, что в том случае, если некоторые государства не могут представлять по некоторым своим внутренним аэропортам данные об объеме перевозок через отдельные аэропорты, они, тем не менее, могут представлять суммарные сводные данные об объеме перевозок через аэропорты по всем своим аэропортам, используя для этого форму отчетности I-S.

4.2.2 Специализированное совещание также приняло к сведению, что в отношении аэротакси и коммерческих бизнес-перевозок всегда старались ограничиваться только данными о количестве операций воздушных судов, поскольку большинство государств не отслеживают данные о количестве перевозимых такими рейсами пассажиров и грузов. Кроме того, количество производимых авиацией общего назначения и коммерческой бизнес-авиацией операций нужно будет конкретно указывать только в ежегодной форме отчетности I-S, с тем чтобы дополнительно не обременять государства.

4.2.3 По предложению одного из государств было заявлено, что разбивку внутренних рейсов на регулярные и нерегулярные могут делать только те, кто способен это сделать. Однако для целей форм I и I-S (Объем перевозок через аэропорт) данную статью следует сохранить в ее нынешней агрегированной форме.

4.2.4 Специализированное совещание приняло к сведению, что в случае принятия предложения о сборе данных о перевозках через аэропорты применительно к пунктам начала перевозки и назначения Секретариату нужно будет разработать новую форму отчетности по воздушному транспорту с соответствующей инструкцией по заполнению и определениями.

4.2.5 С учетом представленных разъяснений, указанных выше, Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию:

**Рекомендация 4/1****Специализированное совещание рекомендует, чтобы:**

Применительно к форме *отчетности по воздушному транспорту I "Объем перевозок через аэропорт"* ИКАО:

- a) распространила сбор данных по аэропортам на внутренние перевозки путем установления предельного порогового значения для перевозок на уровне 80 % от общего количества единиц коммерческих перевозок, как указано в добавлении А к настоящему докладу;
- b) изменила определение термина "нерегулярные полеты", прямо указав в нем аэротакси (и коммерческие полеты бизнес-авиации) и включила понятие прогулочных полетов в определение термина "прочие операции воздушных судов";
- c) рассмотрела вопрос об идентификации данных о полетах аэротакси (и коммерческих полетах бизнес-авиации), представляемых в рамках отчетности по нерегулярным полетам, как указано в добавлении В к настоящему докладу;
- d) собирала данные о регулярных и нерегулярных международных перевозках через аэропорты по пунктам начала перевозки и назначения (O-D). Однако в том случае, если такие данные широко не доступны, ИКАО следует рассмотреть вопрос о сборе данных о перевозках по всем беспосадочным этапам полета воздушных судов, прибывающих в аэропорт, по которому представляют данные, и вылетающих из него.

***Сбор и обобщение статистических данных по гражданской авиации: индийский контекст (WP/33, представленный Индией)***

***Требования в отношении предназначенных для прогнозирования данных (WP/14)***

***Сбор данных о пропускной способности аэропортов и воздушного пространства, инвестициях и финансировании (WP/15)***

**4.3 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

4.3.1 В документе WP/33 Индия утверждает, что ИКАО предписывает различные формы для сбора данных, касающихся гражданской авиации. В этом документе содержится информация о сборе и использовании в Индии связанных с гражданской авиацией данных, их источниках и распространении, а также о том, что собранные таким образом данные используются министерством планирования и выработки политики. Эти данные используются также другими соответствующими департаментами и исследователями. В документе также говорится о различных пробелах в собираемых данных. Некоторые из этих пробелов связаны с потребностями прочих секретариатов в министерствах и департаментах.

4.3.2 В документе WP/14 представлена информация о перестройке деятельности ИКАО в области прогнозирования, приводятся предъявляемые к сбору соответствующих данных

требования и определяются их потенциальные источники. В этом документе также уделяется внимание потребностям в прогнозах, касающихся авиаперевозок и парка воздушных судов. Требованиям к прогнозированию в отношении сертифицированного персонала, пропускной способности аэропортов и воздушного пространства и финансирования посвящены другие представленные Специализированному совещанию рабочие документы.

4.3.3 В документе WP/15 утверждается, что постоянный рост объемов воздушного движения налагает ограничения на пропускную способность аэропортов и воздушного пространства в некоторых регионах мира. Такие ограничения могут носить физический, технический, эксплуатационный, финансовый, нормативный, политический и прочий характер. Своевременное выявление ограничений способствует эффективному и действенному планированию и может помочь в достижении целей в сфере безопасности полетов, эффективности и охраны окружающей среды. В некоторых случаях эти ограничения могут неизбежно привести к необходимости учитывать их в процессе прогнозирования и планирования. Сбор данных о планируемых аэропортами и поставщиками аэронавигационного обслуживания будущих инвестициях может дать определенное представление о внимании, уделяемом этим ограничениям. Цель этого документа заключается в рассмотрении различных возможных ограничений, препятствующих росту авиаперевозок, и предложении возможных способов сбора необходимой информации.

#### 4.4 ОБСУЖДЕНИЕ

4.4.1 Специализированное совещание обсудило вышеуказанные рабочие документы одновременно.

4.4.2 Несколько участников совещания попросили дать разъяснения относительно критериев, которые будут использоваться при выборе аэропортов, к которым будут обращаться с просьбой представить данные о факторах, ограничивающих пропускную способность, и относительно того, будет ли при этом учитываться наличие неперегруженных аэропортов вблизи аэропортов, считающихся перегруженными. Было заявлено, что выбор критериев будет оставлен на усмотрение соответствующих государств и что вопрос перенаправления рейсов из перегруженных аэропортов в находящиеся поблизости с ними неперегруженные аэропорты не рассматривается в предлагаемом вопроснике, который посвящен только элементам предложения (пропускной способности) и не охватывает элементов спроса (перевозки). Специализированное совещание отметило, что вопрос перенаправления рейсов весьма уместен в контексте прогнозирования и что, хотя он в настоящее время и не учитывается в используемой ИКАО методологии прогнозирования, его можно было бы рассмотреть при планировании дальнейших улучшений. Специализированное совещание также отметило, что сбор таких данных обусловлен растущим спросом/потребностями в отношении учета в прогнозах данных об ограничениях.

4.4.3 Специализированное совещание обсудило также предложения, содержащиеся в документе WP/33, и, в частности, просьбу относительно классификации грузов по типу перевозимых грузов. Был сделан вывод о том, что такая классификация невозможна, поскольку авиационные администрации не осуществляют сбор таких данных. Однако, при необходимости, данные такого рода можно получить из других национальных органов, таких как таможенная служба или коммерческие департаменты.

4.4.4 В отношении проекта вопросника, приведенного в добавлении С, Специализированное совещание приняло к сведению, что МСА не смог распространить его среди отобранных для этого своих членов в летние месяцы, поскольку это могло привести к накладке с другими обзорами, которые проводились в то же самое время. Тем не менее наблюдатель от МСА

подтвердил готовность его ассоциации оказать ИКАО помощь в проведении такого обзора в будущем. Специализированное совещание также приняло к сведению, что такой вопросник будет рассылаться на специальной основе, поскольку данные такого рода не требуются на регулярной ежегодной основе.

#### 4.5 **ВЫВОД**

Специализированное совещание в принципе согласилось с предлагаемым вопросником для аэропортов, отметив, что Секретариат может в тесном сотрудничестве с МСА пересмотреть его и сделать более гибким, с тем чтобы учесть также аспекты предложения.

-----



**ДОБАВЛЕНИЕ А****ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ПЕРЕСМОТР ИНСТРУКЦИИ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ И ОПРЕДЕЛЕНИЙ ФОРМЫ I "ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТ"****Общие положения**

Настоящая форма используется государствами – членами ИКАО для представления статистических данных об объеме перевозок, выполняемых в каждом их аэропорту, открытом для международных коммерческих перевозок. Отдельная форма I должна регулярно заполняться по:

- a) каждому из главных аэропортов государства, через которые в совокупности осуществляется по крайней мере 90 % от общего количества единиц международных коммерческих авиаперевозок (регулярных и нерегулярных), выполняемых через все аэропорты данного государства; или
- b) каждому из аэропортов государства, на которые приходится не менее 1000 единиц международных авиаперевозок в год, в зависимости от того, что носит менее ограничивающий характер.

Кроме того, следует также представлять отдельную форму I по каждому из главных аэропортов государств, через которые в совокупности осуществляется по крайней мере 80 % от общего количества единиц коммерческих авиаперевозок (регулярных и нерегулярных), выполняемых через все аэропорты данного государства, которые не были выбраны в соответствии с критериями для международных аэропортов, указанными выше.

...

**Коммерческие авиаперевозки**

...

**Международные нерегулярные авиаперевозки (пункт 2).** В этом пункте указывается количество операций воздушных судов (и загрузка) в ходе выполнения международных чартерных и специальных рейсов, кроме рейсов, данные о которых включаются в раздел с данными о регулярных полетах, выполняемых за вознаграждение нерегулярно, в том числе о связанных с ними порожних рейсах, операциях аэротакси (и коммерческих деловых полетах), а также о полетах, выполняемых в целях перевозки групп туристов, но за исключением тех полетов, данные о которых включаются в пункты, касающиеся регулярных перевозок и блок-чартерных перевозок.

...

**Внутренние регулярные и нерегулярные авиаперевозки (пункт 4).** В этот пункт включаются данные как о регулярных, так и нерегулярных перевозках, но только коммерческих воздушных эксплуатантов, включая данные об операциях аэротакси (и коммерческих деловых полетах).

...

**Все прочие операции**

В этом пункте указывается количество всех операций воздушных судов, за исключением тех, которые были совершены в ходе выполнения коммерческих авиаперевозок. Они связаны с такими видами коммерческой деятельности авиации, как опыление посевов, аэрофотосъемка, обучение пилотов (в летных школах), некоммерческие деловые и прогулочные полеты, а также операции военных воздушных судов. Хотя этого и не требуется, государства могут представлять данные о количестве пассажиров, которые совершили посадку на воздушные суда или высадилась с них в процессе "прочих операций".

...

-----

**ДОБАВЛЕНИЕ В****ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ К ФОРМЕ I-S  
"ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТ"****Форма:****А. Коммерческие авиаперевозки**

1. Международные регулярные.
2. Международные нерегулярные.
3. Всего по международным (1+2).
4. Внутренние регулярные и нерегулярные.
5. Всего по коммерческим авиаперевозкам (1+2+4).
6. Только чистогрузовые/почтовые перевозки<sup>1</sup>.
7. Операции аэротакси (и коммерческие деловые полеты)<sup>2</sup>.

**В. Все прочие операции**

1. Данные об этих перевозках следует включать также в строки 1–5 (см. инструкцию по заполнению).
2. Данные об этих перевозках следует включать также в строки 2–5 (см. инструкцию по заполнению).

**Правила заполнения**

...

**Международные нерегулярные авиаперевозки (пункт 2).** В этом пункте указывается количество операций воздушных судов (и загрузка) в ходе выполнения международных чартерных и специальных рейсов, кроме рейсов, данные о которых включаются в раздел с данными о регулярных полетах, выполняемых за вознаграждение нерегулярно, в том числе о связанных с ними порожних рейсах, операциях аэротакси (и коммерческих деловых полетах), а также о полетах, выполняемых в целях перевозки групп туристов, но за исключением тех полетов, данные о которых включаются в пункты, касающиеся регулярных перевозок и блок-чартерных перевозок.

...

**Внутренние регулярные и нерегулярные авиаперевозки (пункт 4).** В этот пункт включаются данные как о регулярных, так и нерегулярных перевозках, но только коммерческих воздушных эксплуатантов, включая данные об операциях аэротакси (и коммерческих деловых полетах).

...

**Операции аэротакси (и коммерческие деловые полеты) (пункт 7).** Коммерческие полеты аэротакси. Полеты, выполняемые в соответствии с полученным незадолго до полета запросом относительно перевозки по воздуху пассажиров, груза или почты, либо любой их комбинации для получения доходов, обычно выполняются малыми воздушными судами, включая вертолеты (обычно не более 30 пассажирских мест). В это определение включаются любые полеты с целью перебазирования, требующиеся для обеспечения этих перевозок.

**Все прочие операции**

В этом пункте указывается количество всех операций воздушных судов, за исключением тех, которые были совершены в ходе выполнения коммерческих авиаперевозок. Они связаны с такими видами коммерческой деятельности авиации, как опыление посевов, аэрофотосъемка, обучение пилотов (в летных школах), а также некоммерческие деловые и прогулочные полеты и операции военных воздушных судов. Хотя этого и не требуется, государства могут представлять данные о количестве пассажиров, которые совершили посадку на воздушные суда или высадилась с них в процессе "прочих операций".

...

-----

**ДОБАВЛЕНИЕ С****ВОПРОСНИК О ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ  
И ОГРАНИЧЕНИЯХ АЭРОПОРТОВ**

**Дата:**

**Название аэропорта:**

**Четырехбуквенный код ИКАО:**

**Лицо для связи:**

**Фамилия, имя, отчество:**

**Адрес электронной почты:**

**Номер телефона:**

**Применяется ли распределение временных "окон" (Да/Нет)?**

**Цель данного вопросника:**

Настоящий вопросник подготовлен и распространяется в соответствии с рекомендациями Специализированного совещания ИКАО по статистике, проходившего в Монреале с 23 по 27 ноября 2009 года, по вопросу сбора данных о пропускной способности аэропортов и воздушного пространства, капиталовложениях и финансировании.

**Важное примечание:**

Информация, полученная с помощью настоящего вопросника, будет использована для целей прогнозирования. Она рассматривается ИКАО как строго конфиденциальная и не будет подлежать обмену с какой-либо третьей стороной, за исключением сводного формата (на уровне государства, региона или на глобальном уровне).

## I. Пропускная способность

### 1.1. Контролируемая зона

Год		2009	2015	2020	2025	2030
<b>Пропускная способность ВПП</b>						
Количество ВПП						
Объявленная номинальная пропускная способность <sup>3</sup>	Прилет					
	Вылет					
	Обе операции					
Просьба дать краткое описание метода оценки пропускной способности						
<b>Места стоянки воздушных судов</b>						
Количество мест стоянки						

### 1.2. Неконтролируемая зона

Год	2009	2015	2020	2025	2030
<b>Пропускная способность пассажирского аэровокзала</b>					
Количество выходов на перрон					
Количество пассажиров в год					
<b>Пропускная способность грузового аэровокзала</b>					
Тонн груза в год					

<sup>3</sup> Данная пропускная способность, как правило, выражается в виде пропускной способности аэропорта в час, которая определяется как максимальное количество операций воздушных судов в час, которые могут включать прилет и вылет отдельно. В отдельных случаях составляется отражающая пропускную способность диаграмма Парето. В этом случае просьба приложить копию к настоящему вопроснику. Во многих случаях могут приводиться лишь данные о пропускной способности в год; в этом случае просьба оговорить это.

**II. Соотношение между спросом и пропускной способностью**

Год	2009	2015	2020	2025	2030
Средняя продолжительность задержки на вылет (в минутах)					
Средняя продолжительность задержки на прилет (в минутах)					
Доля времени, в течение которого аэропорт функционирует на уровне объявленной пропускной способности или выше					

**III. Ограничения**

Год	2009	2015	2020	2025	2030
<b>Эксплуатационные ограничения</b>					
Количество ВПП	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Количество выходов на перрон	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Количество мест стоянки	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Аэровокзал	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Подъездные пути	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ограничения по шуму	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Персонал	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Ограничение возможности физического расширения</b>					
Ограниченная площадь земельного участка в силу географического положения	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ограниченная площадь земельного участка в силу жилищной застройки	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Отсутствие финансирования	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Политическая причина	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

-----





**Пункт 5 повестки дня. Финансовые данные по аэропортам**  
**Пункт 6 повестки дня. Финансовые данные по маршрутным средствам поставщиков**  
**аэронавигационного обслуживания (ПАНО)**

*Стандартизация авиатранспортной статистики по аэропортам*  
*и поставщикам аэронавигационного обслуживания (WP/16)*

**5.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

5.1.1 В документе WP/16 предлагается объединить осуществляемый в настоящее время в рамках статистической программы ИКАО сбор финансовых данных по аэропортам и поставщикам аэронавигационного обслуживания (ПАНО) на базе формы J (Финансовые данные по аэропортам) и формы K (Финансовые данные по аэронавигационным службам) с вопросниками по аэропортам и маршрутным средствам, рассылаемыми два раза в год в порядке подготовки отчетов о финансовом положении аэропортов и ПАНО. Такое объединение позволит сократить потребности в представляемых государствами-членами данных, стандартизировать сбор данных и избежать дублирования задач в рамках программы по воздушному транспорту при одновременном обеспечении простого доступа к данным через объединенную статистическую базу данных (ОСБД). В документе WP/16 рассматриваются предлагаемые изменения соответственно к формам J и K, которые показаны в соответствующих добавлениях в сравнении с первоначальными формами.

**5.2 ОБСУЖДЕНИЕ**

5.2.1 Представитель МСА рассказал о накопленном этой организацией большом опыте сбора данных такого рода в рамках проводимого ею ежегодного обзора экономических показателей аэропортов и предложил сотрудничество в этом вопросе. Такой анализ данных позволит получать аналогичные и надежные данные об экономическом положении аэропортов. Глобальные данные дают представление об устоявшихся тенденциях, например в направлении увеличения неавиационных доходов, в то время как различия по регионам, например в части аэропортовых кадров, свидетельствуют об использовании разных кадровых моделей.

5.2.2 ЕВРОКОНТРОЛЬ подчеркнул важность охвата этими данными многонациональных ПАНО, поскольку конфигурация функциональных блоков воздушного пространства в Европе выходит далеко за границы отдельных государств.

**5.3 ВЫВОД**

5.3.1 Специализированное совещание одобрило внесение изменений в:

- a) форму J "*Финансовые данные по аэропортам*" путем i) увеличения количества статей для неавиационных доходов, ii) упрощения некоторой запрашиваемой дополнительной финансовой информации и iii) добавления данных о количестве сотрудников аэропорта;
- b) форму K "*Финансовые данные по аэронавигационным службам*" путем добавления данных о количестве сотрудников ПАНО.



**Пункт 7 повестки дня. Данные о движении на трассах при использовании маршрутных средств поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО)**

*Новая система сбора данных ИКАО об операциях воздушных судов (WP/17)*

**7.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

7.1.1 В документе WP/17 предлагается создать новую систему сбора данных об операциях воздушных судов на основе вывода совещания STAP/14 и доклада Рабочей группы 1. В целях избежания дублирования работы, расширения взаимодействия и объединения ресурсов предлагается, чтобы статистическая программа ИКАО наладила сотрудничество с Комитетом ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) и его Целевой группой по моделированию и базе данных (MODTF) в целях обновления своей общей базы данных об операциях воздушных судов (COD) и чтобы приступить к сбору данных за 2010 год в 2011 году. Создание единой согласованной глобальной базы данных об операциях воздушных судов позволит ИКАО проводить анализы перевозок, учитывая при этом изменяющиеся требования в части организации воздушного движения и аэронавигации, чтобы их результаты можно было применять, например, для проведения оценок безопасности и эффективности полетов, что способствует внедрению концепции навигации, основанной на характеристиках (PBN). Внедрение предлагаемой системы сбора данных потребует активной поддержки со стороны государств-членов, поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО), их отраслевых ассоциаций, а также дополнительных ресурсов. Кроме того, это позволит преодолеть ограничения сбора данных по форме L в тех случаях, когда запрашиваемые в настоящее время данные не позволяют провести такой анализ перевозок и тогда, когда они не обеспечивают достаточный охват вследствие неполного представления отчетности государствами.

7.1.2 Кроме того, представитель Саудовской Аравии сделал презентацию по выборочному анализу данных об операциях воздушных судов.

**7.2 ОБСУЖДЕНИЕ**

7.2.1 Европейское агентство по безопасности полетов (ЕАБП) приветствовало эту инициативу и подчеркнуло важность включения в базу данных об операциях воздушных судов данных о типе воздушного судна, чтобы таким образом обеспечить ее использование для мониторинга аспектов, связанных с безопасностью полетов.

7.2.2 ЕВРОКОНТРОЛЬ, которая вместе с Министерством транспорта/Федеральным авиационным управлением Соединенных Штатов Америки (DoT/FAA) предоставляет ресурсы на создание COD и информацию о своем огромном опыте согласования соответствующих баз данных 2006 года об операциях воздушных судов, в принципе согласилась с этой инициативой. ЕВРОКОНТРОЛЬ высоко оценивает перспективу расширения географического охвата COD в ходе предстоящего обновления, но предупреждает о том, что нельзя недооценивать совместные усилия, которые необходимы для реализации этого замысла. В качестве предостережения она указывает на то, что COD разработаны в целях вычисления глобальной эмиссии и необходимо проделать еще большую работу, чтобы подобрать и определить соответствующую подборку данных с учетом предполагаемого применения.

7.2.3 Секретариат подтвердил, что приведенная в добавлении к настоящему докладу типовая структура данных дается только для сведения и не связана с рекомендацией. Ему настоятельно рекомендовали принять решение относительно методологии и формата этой новой

формы, поскольку одна делегация заявила, что соображения национальной безопасности потребуют провести соответствующую подготовку, с тем чтобы в максимально возможной степени обеспечить соблюдение требований к этому новому сбору данных.

7.2.4 На основе результатов обсуждения этого вопроса Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию:

**Рекомендация 7/1**

**Специализированное совещание рекомендует, чтобы:**

В рамках статистической программы ИКАО:

- a) ежегодно, начиная с 2011 года (данные за 2010 год), проводился сбор данных об операциях воздушных судов, выполняющих полеты через РПИ/ВРПИ, представляемых ПАНО через государства, и, занимаясь этим, наладить сотрудничество с САЕР ИКАО и его Целевой группы по моделированию и базам данных (MODTF) для обновления своей общей базы данных об операциях (COD) в целях избежания дублирования, налаживания взаимодействия и объединения ресурсов;
- b) был разработан протокол для защиты и электронной передачи данных об операциях в РПИ/ВРПИ, которые должны быть идентифицированы и определены в рамках тесного сотрудничества с ПАНО;
- c) было прекращено использование формы отчетности L.

— — — — —

**ДОБАВЛЕНИЕ****ТИПОВАЯ СТРУКТУРА ПРЕДЛАГАЕМОЙ БАЗЫ ДАННЫХ  
ОБ ОПЕРАЦИЯХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

1. Дата.
  2. Позывной.
  3. Эксплуатант воздушного судна.
  4. Номер рейса.
  5. Регистрация воздушного судна.
  6. Тип воздушного судна.
  7. Аэропорт вылета.
  8. Аэропорт прибытия.
  9. Точка входа.
  10. Время входа.
  11. Эшелон полета (ЭП) в точке входа.
  12. Точка выхода.
  13. Время выхода.
  14. Эшелон полета (ЭП) в точке выхода.
  15. АТА – фактическое время прибытия
  16. STA – время прибытия по расписанию.
  17. STD – время вылета по расписанию.
  18. ATD – фактическое время вылета.
  19. Маршрут ОВД.
  20. Классификация рейса I: прибытие (IN), вылет (OUT), на маршруте (ENR).
  21. Классификация рейса II: регулярный (SCED), нерегулярный (NSCED), деловой (BUS), авиация общего назначения (GA).
  22. Классификация рейса III: пассажирский (PA), грузовой (CA), прочий (OT).
-



**Пункт 8 повестки дня. Реестровый парк гражданских воздушных судов и сбор данных об экипажах и наземном оборудовании***Реестр гражданских воздушных судов (WP/18)***8.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

8.1.1 В документе WP/18 сообщается о том, что в декабре 2006 года Совет утвердил в принципе Правила предоставления соответствующих данных о зарегистрированных в государстве воздушных судах в соответствии со статьей 21 Конвенции о международной гражданской авиации, создав таким образом условия для разработки в ИКАО новой базы данных, которая будет содержать информацию об отдельных занесенных в реестр гражданских воздушных судах с указанием их государственной принадлежности и регистрационных знаков. ИКАО может использовать эту базу данных для подготовки совокупных данных о зарегистрированных воздушных судах, аналогичных данным, которые в настоящее время собираются по форме Н. Однако совещание STAP/14 предложило, чтобы в целях принятия взвешенного решения по данному вопросу Секретариат провел сравнение между данными, которые в настоящее время собираются по форме Н, и данными из международного реестра гражданских воздушных судов (IRCA). Результаты такого сравнения приводятся в добавлении к настоящему докладу. Учитывая результаты этого сравнения, в документе WP/18 Специализированному совещанию предлагается рассмотреть условия, при которых сбор данных о зарегистрированных гражданских воздушных судах по форме Н можно было бы прекратить.

**8.2 ОБСУЖДЕНИЕ**

8.2.1 Специализированное совещание подчеркнуло важное значение новой базы данных о реестровом парке гражданских воздушных судов, которая разрабатывается ИКАО в целях повышения прозрачности и получения данных о владении воздушными судами для проведения анализов состояния безопасности полетов.

8.2.2 Специализированное совещание приняло к сведению, что будет иметь место определенная задержка между вводом в действие новой базы данных и временем, когда Секретариат сможет использовать эти данные для подготовки формы Н. В этот период ИКАО нужно будет продолжать получать данные о зарегистрированных гражданских воздушных судах по форме Н. Специализированное совещание также приняло к сведению, что в последние годы активность в части представления данных по форме Н значительно снизилась. В целях поощрения представления государствами данных по этой форме было предложено упростить ее для того, чтобы государствам было проще представлять данные с использованием автоматизированных систем.

8.2.3 Специализированное совещание согласилось с предложенными изменениями и приняло следующую рекомендацию.

**Рекомендация 8/1****Специализированное совещание рекомендует:**

- a) ИКАО для поощрения представления государствами информации о зарегистрированных гражданских воздушных судах по форме Н для отчетности по воздушному транспорту "Реестровый парк воздушных

судов" упростить эту форму отчетности и относящиеся к ней инструкции следующим образом:

- 1) устранить существующую в настоящее время разбивку на коммерческих и прочих эксплуатантов и собирать только общие данные по части I (колонки f и g) и части II (колонка d);
- 2) изменить инструкции по заполнению формы Н под статистическими данными, подлежащими представлению, следующим образом:

Воздушные суда, подлежащие включению в статистические данные:

все зарегистрированные гражданские воздушные суда, внесенные в национальный реестр, которым выдан действительный сертификат летной годности по состоянию на 31 декабря отчетного года;

Воздушные суда, подлежащие исключению из статистических данных:

все зарегистрированные аппараты легче воздуха, экспериментальные воздушные суда, воздушные суда кустарной постройки, планеры с вспомогательными моторами, предназначенные для спортивных и учебных целей, сверхлегкие воздушные суда и автожиры;

- b) ИКАО до принятия иного решения (см. с) ниже) дополнить данные, получаемые ею по форме Н, информацией из новой базы данных о зарегистрированных воздушных судах, которая будет создана ИКАО в соответствии со статьей 21 Конвенции;
- c) Совету рассмотреть вопрос о прекращении использования формы Н, после того как Секретариат убедится в том, что вся информация, получаемая по форме Н, может быть извлечена из новой базы данных.

### ***Инвентаризация бортового и наземного аэронавигационного оборудования (WP/19)***

#### **8.3 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

8.3.1 В документе WP/19 говорится о том, что для принятия решений, связанных с установлением для международной гражданской авиации стандартов и рекомендуемой практики, которые могут затрагивать разработку и использование аэронавигационного оборудования и бортовых радиоэлектронных средств, зачастую требуется провести оценку соответствующих финансовых последствий. Кроме того, планирование аэронавигационных систем требует проведения экономических и финансовых исследований. Для обеспечения эффективности этих исследований, оба из которых включают оценку затрат, необходимо иметь последние и полные данные об аэронавигационном оборудовании на земле и радиоэлектронных средствах на борту воздушных судов. В связи с этим в указанном документе дается анализ возможности включения данных такого рода в регулярную статистическую программу ИКАО.



8.3.2 Кроме того, представитель ЕВРОКОНТРОЛЯ выступил с презентацией о базе данных ЕВРОКОНТРОЛЯ под названием PRISME Fleet.

#### 8.4 ОБСУЖДЕНИЕ

8.4.1 Ряд государств выразил обеспокоенность в связи с дополнительным бременем, которым предлагаемый сбор данных ляжет на национальные администрации гражданской авиации и авиаэксплуатантов. Несколько государств также заявили о том, что сбор таких данных выходит за рамки, очерченные в статье 67 Конвенции.

8.4.2 В связи с этим, стремясь свести к минимуму нагрузку на государства и авиаэксплуатантов, Специализированное совещание согласилось принять следующую рекомендацию:

##### **Рекомендация 8/2**

##### **Специализированное совещание рекомендует:**

Создать совместную рабочую группу с участием ИКАО и представителей отрасли для изучения способов и средств сбора данных о бортовом и наземном аэронавигационном оборудовании.

-----



**ДОБАВЛЕНИЕ****СРАВНЕНИЕ ДАННЫХ: ФОРМА Н И БАЗА ДАННЫХ IRCA**

В приводимых ниже таблицах дается сравнение в отношении данных, представленных по форме Н за 2008 год, и последних данных из IRCA, размещенных на их веб-сайте (<http://www.aviation-register.com/>).

**Таблица Е1. Количество государств по статистическим регионам**

Регион	Форма Н (2008)	IRCA (последние данные)	Количество совпадений по государствам
Европа	24	22	10
Африка	5	8	1
Ближний Восток	1	4	0
Азия/Тихий океан	15	8	3
Северная Америка	1	2	1
Латинская Америка/Карибский бассейн	5	3	0
Всего	51	47	15

**Таблица Е2. Количество воздушных судов\***

Регион	Форма Н (2008)	IRCA (последние данные)
Европа	40 596	44 004
Африка	761	4 408
Ближний Восток	32	278
Азия/Тихий океан	5 377	14 830
Северная Америка	25 556	354 498
Латинская Америка/Карибский бассейн	786	1 181
Всего	73 108	419 199

Примечание.\* Только воздушные суда с двигателями, исключая моторизованные планеры, сверхлегкие воздушные суда и автожиры.



**Пункт 9 повестки дня. Данные об аттестованном гражданском персонале*****Новая система сбора данных о свидетельствах авиационного персонала и его подготовке (WP/20)*****9.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

9.1.1 В документе WP/20 на основе рекомендации STAP/14-14 предлагается проводить на ежегодной основе сбор данных о свидетельствах авиационного персонала и его подготовке, а также приводится проект формы представления такой отчетности. В связи с увеличением объема авиaperевозок растет потребность в пилотах, специалистах по техническому обслуживанию и диспетчерах УВД, нехватка которых может оказать неблагоприятное воздействие на безопасность полетов авиакомпаний. Поэтому оценка существующих и будущих потребностей в аттестованных авиационных специалистах и учебном потенциале для их подготовки играет важную роль при планировании людских ресурсов, создании институционального потенциала и принятии в государствах и регионах соответствующих мер, определяющих политический курс и обеспечивающих финансирование. В документе WP/20 рассматривается существующая система ИКАО сбора данных по форме D "Парк воздушных судов. Персонал коммерческих авиaperевозчиков", а также с помощью вопросника об авиационной деятельности государства (ВАДГ), используемого в рамках Универсальной программы по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов. В нем приводятся предварительные результаты обзора данных за 2008 год о пилотах и специалистах по техническому обслуживанию.

**9.2 ОБСУЖДЕНИЕ**

9.2.1 Одно из государств предложило, чтобы ИКАО изучила возможность увязать потребность в данных об общем количестве специалистов гражданской авиации с этим сбором данных или другой соответствующей формой, так как обеспечиваемая гражданской авиацией трудовая занятость населения является одним из показателей ее важного воздействия на экономику.

9.2.2 Другие государства заявляли о том, что они ограничены в своих возможностях представлять такие данные, например о свидетельствах диспетчера УВД. Несмотря на то, что подготовка достаточного количества обладающего свидетельствами персонала в службах управления воздушным движением является обязанностью государств-членов, отмечаются информационные пробелы, касающиеся подготовки, проводимой частными или международными учебными заведениями за рубежом. После получения заверений от некоторых других государств о том, что они могут представлять такую информацию, Секретариат заявил, что лучше получать неполную информацию от некоторых государств, чем убирать эту категорию данных из проекта формы, так как это может привести к появлению информационных пробелов. Хотя укомплектование достаточным количеством аттестованных сотрудников, например служб управления воздушным движением, является обязанностью ИКАО необходимо иметь данные для проведения количественной оценки возможного избытка или нехватки аттестованного авиационного персонала и возможностей их подготовки в контексте решения вопросов, связанных с человеческими ресурсами и подготовкой специалистов. При этом отмечалось, что нехватка авиационного персонала и учебного потенциала в одном регионе может быть компенсирована избытком авиационного персонала и учебного потенциала в другом регионе.

9.2.3 На основе результатов обсуждения этого вопроса Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию:

**Рекомендация 9/1**

Специализированное совещание рекомендует одобрить проект формы сбора данных о свидетельствах и подготовке авиационного персонала, а также и соответствующие инструкции по заполнению формы, которые приведены в добавлении к докладу по пункту 9 повестки дня.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ

**ПРОЕКТ ФОРМЫ ОТЧЕТНОСТИ ПО ВОЗДУШНОМУ ТРАНСПОРТУ.  
СВИДЕТЕЛЬСТВА АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА И ЕГО ПОДГОТОВКА**

Государство: .....

Сотрудник для связи: .....

Организация: .....

Тел.: .....

Факс: .....

E-mail: .....

<b>I. Свидетельства авиационного персонала</b>				
<b>Свидетельства персонала по категориям</b>		<b>Кол-во свидетелей</b>	<b>Возраст обязательного ухода на пенсию</b>	
<b>Свидетельства, выданные государством, представляющим отчетность</b>		<b>В текущем году</b>	<b>В текущем году</b>	<b>Планируемые изменения</b>
1.	Свидетельства пилота			
1.1.	Свидетельства линейного пилота авиакомпании (ATPL)			
1.2.	Свидетельства пилота коммерческой авиации (CPL)			
1.3.	Свидетельства пилота многочленного экипажа (MPL)			
1.4.	Пилоты/инструкторы и/или проверяющие пилоты (ATPL, CPL, MPL, Квалификационная отметка о праве на полеты по приборам (IR))			
2.	Свидетельства специалиста по техническому обслуживанию (техники/инженеры/механики)			
3.	Свидетельства диспетчера УВД			
<b>Свидетельства, выданные другим Договаривающимся государством, которым придана сила</b>				
4.	Свидетельства пилота			
4.1.	ATPL			
4.2.	CPL			
4.3.	MPL			
4.4.	Пилоты-инструкторы и/или проверяющие пилоты (ATPL, CPL, MPL, IR)			
5.	Свидетельства специалиста по техническому обслуживанию (инженеры/техники/механики)			
6.	Свидетельства диспетчера УВД			

<b>II. Учебные заведения и потенциал</b>				
<b>Учебные заведения</b>		<b>Количество сертифицированных учебных заведений</b>		
<b>Сертифицированные учебные заведения</b>		<b>В текущем году</b>		<b>Планируемые изменения*</b>
1.	Свидетельства пилота (квалификационная отметка ATPL, CPL, MPL, IR)			
2.	Свидетельства специалиста по техническому обслуживанию (инженеры/техники/механики)			
3.	Свидетельства диспетчера УВД			
<b>Учебный потенциал</b>		<b>Количество обучаемых</b>		
		<b>В текущем году</b>		<b>Планируемые изменения*</b>
<b>Контингент обучаемых</b>		<b>Студенты</b>	<b>Выпускники</b>	<b>Выпускники</b>
4.	Пилоты			
4.1.	ATPL			
4.2.	CPL			
4.3.	MPL			
5.	Специалисты по техническому обслуживанию воздушных судов (инженеры/техники/механики)			
6.	Диспетчеры УВД			

\* На конец 5-летнего периода после текущего года.

-----



**Пункт 10 повестки дня. Потребление топлива коммерческими авиаперевозчиками*****Предложение относительно сбора новых данных о потреблении топлива коммерческими авиаперевозчиками (WP/21)*****10.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

10.1.1 В соответствии с программой действий, рекомендованной Группой по международной авиации и изменению климата (ГМАИК), в документе WP/21 указывается, что ИКАО необходимо собирать данные о потреблении топлива коммерческими авиаперевозчиками для выполнения требований, возникающих в ходе осуществления ряда инициатив по охране окружающей среды, а также в целях осуществления контроля за повышением топливной эффективности благодаря изменению эксплуатационных и навигационных процедур. В соответствии с рекомендацией STAP/14 в этом документе предлагается новый процесс сбора данных о потреблении топлива коммерческими воздушными перевозчиками, а также два варианта формы отчетности, с помощью которой такие данные будут собираться на ежегодной основе. Это следующие два варианта:

- a) одобренная STAP/14 форма, с помощью которой будут собираться данные о потреблении топлива с разбивкой по авиаперевозчикам и типам воздушных судов (пассажирские и полностью грузовые) и с разделением их на регулярные и нерегулярные воздушные перевозки на международных и внутренних маршрутах, а также с указанием соответствующих выполненных и располагаемых тонно-километров; или
- b) форма, при заполнении которой требуется указывать потребление топлива и соответствующие перевозки в форме показателей выполненных и располагаемых тонно-километров по этапам полета при выполнении международных и внутренних воздушных перевозок. Этот вариант позволит облегчить бремя государств в плане предоставления ИКАО отчетности с учетом событий в области торговли квотами на авиационную эмиссию, которые имели место после STAP/14.

**10.2 ОБСУЖДЕНИЕ**

10.2.1 Специализированное совещание признало важность сбора данных о потреблении топлива, а также необходимость проявлять осторожность в решении этого вопроса. Специализированным совещанием не было высказано возражений в отношении принципа введения в действие системы сбора ИКАО данных о потреблении топлива, как это предусматривается в программе действий, предложенной ГМАИК, и что было единодушно одобрено Совещанием высокого уровня по международной авиации и изменению климата.

10.2.2 Что касается форм сбора таких данных, то несколько делегаций заявили, что их страны не располагают достаточно эффективной технологией представления данных о потреблении топлива, включая форматы, предложенные в документе WP/21. Другие делегации указали, что по причине некоторых технических деталей (например связанных с плотностью топлива, потреблением топлива ВСУ, расчетом коммерческих тонно-километров), которые не вполне ясны, они не могут согласиться с предложением об изменении формы отчетности D путем включения в нее колонки для данных о потреблении топлива. Одна делегация заявила, что принципы и положения системы общей, но дифференцированной ответственности (CBDR)

следует применять в отношении сбора данных о потреблении топлива коммерческими авиаперевозчиками. Однако Секретариат подтвердил, что он получил указание Совета о внедрении такого сбора данных без применения какой-либо дифференцированной ответственности и что государствам будет, по мере необходимости, оказываться помощь в процессе представления такой отчетности.

10.2.3 В отношении технического содержания формы отчетности были высказаны различные мнения о том, следует ли обсуждать этот вопрос в контексте совещания STAP, которое планируется провести в следующем году или заняться его решением прямо сейчас с помощью специальной рабочей группы. Было принято решение создать специальную рабочую группу (РГ 2) в составе представителей Бразилии, Германии, Индии, Китая, Мексики, Нигерии, Соединенного Королевства, Франции, Швейцарии и ИАТА для дальнейшего изучения форм сбора данных о потреблении топлива.

10.2.4 Специальная группа провела заседание 26 ноября 2009 года, на котором обсудила содержание формы отчетности, предназначенной для сбора данных о потреблении топлива.

10.2.5 Основное внимание было уделено новой форме в связи с тем, что внесение с этой целью изменений в какие-либо существующие формы отчетности ИКАО по воздушному транспорту может привести к снижению уровня отчетности по сравнению с настоящим уровнем.

10.2.6 Обсуждение Группой этого вопроса акцентировалось на содержании форм, предложенных в добавлении А и В к документу STA/10-WP/21. После обмена мнениями о возможности получения таких подробных данных Группа пришла к выводу, что новая форма должна быть простой и в нее можно будет включать более детальные требования по мере появления в будущем обоснований для этого. Поэтому Группа не рекомендовала использовать форму, предложенную в добавлении В. Что касается приведенной в добавлении А формы, то Группа предложила упростить ее, сохранив в ней только международные перевозки (в разбивке на регулярные и нерегулярные перевозки, исключая полеты по вызову). Кроме того, Группа предложила, что данные о потреблении топлива следует представлять в литрах. Форма, предложенная Группой, приведена в добавлении к настоящему докладу.

10.2.7 Группа также предложила представить эту форму на предстоящем совещании САЕР, чтобы САЕР сообщил о своем мнении в отношении ее содержания. Прежде чем закончить подготовку формы в окончательном виде, Секретариат проинформирует членов РГ 2 в отношении полученной от САЕР информации и запросит их мнение до завершения подготовки предлагаемой формы отчетности.

10.2.8 Кроме того, был поднят вопрос о конфиденциальности данных, которые будут представляться по предложенной форме. Группа признала тот факт, что эти данные должны рассматриваться ИКАО как конфиденциальные и не предоставляться широкой общественности таким образом, чтобы можно было определить отдельных перевозчиков.

### **Рекомендация 10/1**

#### **Специализированное совещание рекомендует, что:**

- a) ИКАО следует ввести в действие новый процесс сбора данных о потреблении топлива коммерческими авиаперевозчиками;

- b) следует использовать форму, приведенную в добавлении к докладу по пункту 10 повестки дня, с возможными внесенными в нее изменениями на этапе окончательной подготовки, о которых упоминается выше в п. 10.2.7.

-----



**ДОБАВЛЕНИЕ**

ФОРМА....

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
ФОРМА ОТЧЕТНОСТИ ПО ВОЗДУШНОМУ ТРАНСПОРТУ**

**ПОТРЕБЛЕНИЕ ТОПЛИВА И ПЕРЕВОЗКИ. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. КОММЕРЧЕСКИЕ АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ**

Сотрудник для связи: \_\_\_\_\_  
 Организация: \_\_\_\_\_  
 Тел.: \_\_\_\_\_  
 Факс: \_\_\_\_\_  
 E-mail: \_\_\_\_\_

Государство: \_\_\_\_\_  
 Авиаперевозчик: \_\_\_\_\_  
 Закончившийся год: \_\_\_\_\_

Тип воздушного судна		Регулярные перевозки			Нерегулярные перевозки (исключая полеты по вызову)			Всего (регулярные и нерегулярные перевозки, исключая полеты по вызову)		
		Потребленное топливо (тыс. л)	Выполненные тонно- километры (тыс.)	Располагаемые тонно- километры (тыс.)	Потребленное топливо (тыс. л)	Выполненные тонно- километры (тыс.)	Располагаемые тонно- километры (тыс.)	Потребленное топливо (тыс. л)	Выполненные тонно- километры (тыс.)	Располагаемые тонно- километры (тыс.)
Пассажирские	Грузовые									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

-----



**Пункт 11 повестки дня. Анализ авиационных происшествий и безопасности полетов*****Справочный материал и использование объединенной статистической базы данных (ОСБД) для анализа данных о безопасности полетов (WP/22)*****11.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

11.1.1 В документе WP/22 говорится о том, что для измерения достигнутого ИКАО прогресса в достижении стратегической цели "Безопасность полетов" данные по перевозкам, получаемые из объединенной статистической базы данных ИКАО (ОСБД) увязываются с данными о событиях, взятыми из базы данных Европейского координационного центра систем сообщения об авиационных инцидентах (ЕСCAIRS), а затем с данными из базы данных Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), с тем чтобы иметь возможность выполнять более углубленный анализ состояния безопасности полетов. ОСБД играет важную роль, поскольку она содержит данные, полученные от государств в рамках статистической программы. Благодаря использованию в ней расширенного состава справочных файлов информацию, содержащуюся в одной таблице, можно увязывать с информацией, содержащейся в другой таблице, что позволяет расширить возможности анализа. В указанном документе рассматриваются взаимосвязи между базами данных ОСБД, ЕСCAIRS и УППКБП и говорится о необходимости гармонизации справочного массива на базе стандартизированных кодовых структур, что позволит Организации проводить содержательный анализ безопасности полетов.

**11.2 ОБСУЖДЕНИЕ**

11.2.1 Специализированное совещание приняло к сведению, что в 2009 году в Аэронавигационном управлении произошла частичная реорганизация, и теперь база данных об авиационных происшествиях и инцидентах находится в ведении вновь созданной Секции комплексного управления безопасностью полетов (ISM).

11.2.2 Наблюдатель от ЕАБП высказал предложение о том, что ИКАО, возможно, следует создать на первоочередной основе специальную рабочую группу для обновления таксономии системы ADREP, которая уже серьезно устарела. В этой связи Специализированное совещание приняло к сведению, что одной из приоритетных задач новой Секции является подготовка и публикация нового издания таксономии ADREP в 2010 году.

11.2.3 Кроме того, учитывая значение, придаваемое Советом способности измерять прогресс в достижении стратегических целей Организации в области безопасности полетов, Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию:

**Рекомендация 11/1****Специализированное совещание рекомендует, чтобы:**

ИКАО в первоочередном порядке завершила свою работу по гармонизации и стандартизации систем кодирования, используемых в базах данных, требующихся для анализа состояния безопасности полетов.

**Авиационные происшествия и серьезные инциденты (WP/23)****11.3 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

11.3.1 В документе WP/23 сообщается о том, что ИКАО недавно одобрила использование Договаривающимися государствами базы данных ECCAIRS в качестве источника данных об авиационных происшествиях и инцидентах. В нем также отмечается, что доля не представляемых государствами события официальных данных об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах составляет примерно 32 %. Поэтому данные, касающиеся происшествий с человеческими жертвами, других происшествий и серьезных инцидентов, собираются из других источников, таких как средства массовой информации, отраслевые данные, данные страховых компаний и т. д. Собрать данные о серьезных инцидентах из других источников значительно сложнее, поэтому ИКАО полагается на информацию об инцидентах, предоставляемую Договаривающимися государствами. Данные об инцидентах имеют критически важное значение для осуществляемого ИКАО анализа состояния безопасности полетов. Для улучшения положения дел с уведомлением об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах и представлением соответствующих отчетов, облегчения выверки и проверки базы данных ADREP и совершенствования аналитической работы в сфере безопасности полетов на совещании STAP/14 было рекомендовано ввести новую форму отчетности по воздушному транспорту (форму GS) для сбора на ежегодной основе данных об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах.

**11.4 ОБСУЖДЕНИЕ**

11.4.1 Специализированное совещание приняло к сведению, что представленный в добавлении С к документу WP/23 проект формы отчетности был разработан на основе уже устаревшего стандарта ADREP. Признавая важность предлагаемой формы сбора данных для дополнения и выверки данных о безопасности полетов, представляемых государствами, Специализированное совещание в принципе согласилось принять новую форму отчетности при условии ее внимательного рассмотрения Секретариатом для обеспечения ее соответствия нынешним требованиям в области представления данных об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах. Исходя из этого, Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию.

**Рекомендация 11/2****Специализированное совещание рекомендует:**

- a) ИКАО ввести новую форму отчетности по воздушному транспорту (GS) *"Авиационные происшествия и серьезные инциденты с гражданскими воздушными судами. Коммерческие эксплуатанты"*, которая будет представляться Договаривающимися государствами на ежегодной основе;
- b) ИКАО рассмотреть предлагаемую форму GS на предмет ее соответствия существующим стандартам ADREP до принятия ее Советом.

— — — — —



**Пункт 12 повестки дня. Сбор, анализ и распространение***Обзор состояния дел в области текущей отчетности.**Коммерческие авиаперевозчики (WP/24)**Рассмотрение нынешнего состояния отчетности:**аэропорты и поставщики аэронавигационного обслуживания (ПАНО) (WP/25)***12.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

12.1.1 В документах WP/24 и WP/25 говорится о положении дел с представлением статистических данных, собираемых ИКАО с помощью ее форм отчетности по воздушному транспорту для коммерческих авиаперевозчиков (А – EF) и для аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) (I – L). Помимо описания индивидуальной программы, основных направлений ее использования и масштабов отчетности, в обоих документах также рассматриваются потенциальные преимущества от внедрения новых механизмов отчетности с целью дальнейшего расширения масштабов охвата и полезности собираемых данных.

**12.2 ОБСУЖДЕНИЕ**

12.2.1 Одно государство заявило, что в связи с наличием большого количества форм, которые некоторым государствам необходимо представлять, одним из способов улучшить положение дел в части полноты и своевременности данных было бы информирование государств в начале каждого года о том, какие формы и когда требуется представлять, а также о степени конфиденциальности, которая будет придаваться представляемым данным. В этом контексте государствам было бы также полезно знать, когда формы получены Секретариатом и загружены в ОСБД.

12.2.2 Специализированное совещание приняло к сведению, что при наличии ресурсов внедрить такую систему достаточно просто, поскольку вся запрашиваемая информация входит в массив данных, хранимых в системе отслеживания ОСБД. Было также принято к сведению, что в настоящее время Секретариат проводит оценку коммерческого программного обеспечения, которое можно было бы использовать для решения такой задачи.

12.2.3 Одно государство пожелало привлечь внимание Специализированного совещания к совместному совещанию Группы экспертов по экономике аэропортов (AEP) и Группы экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (ANSEP), которое запланировано к проведению на следующей неделе. Несмотря на то, что вносить изменения в повестку дня этого совещания уже довольно поздно, Секретариат, тем не менее, попытается узнать мнение экспертов о степени полезности этих данных и необходимости конфиденциального отношения к формам отчетности по воздушному транспорту, касающимся аэропортов (формы I, I-S и J) и поставщиков аэронавигационного обслуживания (формы K и L).

12.2.4 Было отмечено наличие общего консенсуса среди участников совещания по вопросу необходимости назначения в национальные администрации гражданской авиации каждого государства-члена одного (или более, при необходимости) сотрудника-координатора для связи. Исходя из этого Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию.

**Рекомендация 12/1****Специализированное совещание рекомендует:**

- a) государствам-членам назначить в своих национальных администрациях гражданской авиации одного или нескольких координаторов для связи по вопросам авиационной статистики;
- b) разместить список координаторов для связи на защищенном веб-сайте ИКАО.

***Качество статистических данных (WP/32, представленный Колумбией)*****12.3 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

12.3.1 В документе WP/32, представленном Колумбией, говорится о том, что хотя ИКАО и создала статистическую систему, имеющую фундаментальное значение для развития гражданской авиации, в настоящее время отсутствует метод проверки качества данных в их источнике, а именно в авиакомпаниях и государствах. Одна из основных трудностей, с которыми сталкиваются при обсуждении программ сотрудничества в воздушном транспорте, связана с различиями в данных, используемых в поддержку таких предложений. В основном эти различия возникают из-за недостатка осведомленности о проверках, которым подвергаются данные, и элементах контроля, который используется в ходе передачи и консолидации данных.

**12.4 ОБСУЖДЕНИЕ**

12.4.1 Представитель Секретариата отметил, что в рамках статистической программы уже действуют механизмы контроля качества, в частности на основе процедур выверки, используемых для перекрестной проверки представляемых данных, а также в рамках статистических практикумов и мероприятий по обучению на рабочем месте, которые также способствуют гарантии качества. В контексте содержащихся в документе WP/32 предложений он согласился изучить вопрос о том, каким образом можно было бы адаптировать и реализовать в целях повышения качества авиационной статистики механизм контроля качества, применяемый Всемирным банком в отношении его государств-членов. Поддержав эту идею, еще одно государство предложило увязывать возникающие среди заинтересованных сторон проблемы контроля качества и проверки данных с предлагаемым механизмом координации среди международных организаций вопросов авиационной статистики (STA/10-WP/26).

**Рекомендация 12/2****Специализированное совещание рекомендует:**

ИКАО проконсультироваться с отдельными международными организациями и изучить вопрос о том, как адаптировать их программы контроля качества к потребностям ИКАО и ее государств-членов.

-----

**Пункт 13 повестки дня. Сотрудничество и координация действий с другими организациями*****Координация программы ИКАО по статистике с программами других организаций гражданской авиации (WP/26)*****13.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

13.1.1 В документе WP/26 рассматривается вопрос о координации действий между ИКАО и ассоциациями авиационной отрасли, такими как ИАТА, МСА, КАНСО, другими международными организациями и региональными органами гражданской авиации, включая ЕВРОКОНТРОЛЬ и ЕАБП. В нем подчеркивается, что ИКАО координирует свою программу по статистике с этими организациями и с другими соответствующими международными организациями в интересах избежания дублирования усилий как со стороны этих организаций, так и со стороны органов, представляющих отчетность. Эта координация направлена на применение общих определений и приведение в соответствие формата данных, что служит интересам потенциальных пользователей, и делается это главным образом путем привлечения этих организаций к участию в качестве наблюдателей в работе сессии Специализированного совещания ИКАО по статистике и совещаний Группы экспертов по статистике и других многочисленных мероприятий. Основное препятствие расширению такого сотрудничества между партнерами заключается в коммерциализации статистических продуктов всеми заинтересованными сторонами. Поэтому в документе WP/16 цитируется рекомендация STAP/14-6<sup>4</sup> и предлагается курс действий по улучшению координации.

**13.2 ОБСУЖДЕНИЕ**

13.2.1 Несколько государств поддержали желание международных организаций улучшить механизм связей между своими координационными центрами путем создания специальной веб-страницы по статистике гражданской авиации. Одно государство вновь подтвердило, что должна быть сохранена конфиденциальность данных, которые государства представляют ИКАО. В ответ Секретариат заверил, что усилия по улучшению координации ни в коей мере не должны затронуть действующие правила и процедуры обеспечения конфиденциальности данных государств-членов и ни при каких обстоятельствах она не будет нарушена. ИАТА поддержала предложенный механизм связи и также заверила, что будет обеспечивать конфиденциальность данных своих членов, которые и дальше будут в большей степени использоваться для определения глобальных тенденций, оказывающих влияние на отрасль воздушного транспорта.

13.2.2 Другие государства приветствовали эту инициативу и предложили, чтобы национальные координационные пункты, которые должны быть созданы для аэропортов и ПАНО, также имели доступ к веб-сайту, который будет создан, или по крайней мере хотя бы члены Группы экспертов по статистике. Секретариат напомнил участникам Специализированного совещания, что улучшить координацию действий между международными организациями можно только, если членство в такой группе по связям будет ограничено, и следует рассмотреть возможность использования членов Группы экспертов. По всей вероятности, как только будут достигнуты какие-либо результаты в решении этого вопроса, информацией о которых желательно поделиться с соответствующими членами Группы экспертов по статистике, то ее можно будет

---

<sup>4</sup> *Рекомендация 14-го совещания Группы экспертов по статистике (STAP/14-6)*. Группа экспертов рекомендовала создать постоянную группу для координации действий ИКАО и других международных организаций, которые занимаются сбором статистических данных, касающихся гражданской авиации. ИКАО также необходимо рассмотреть оптимальные формы создания и организации работы такой группы.

разместить на защищенном и постоянно действующем веб-сайте STAP/14 и веб-сайте будущих групп экспертов по статистике.

13.2.3 На основе результатов обсуждения этого вопроса Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию:

**Рекомендация 13/1**

**Действуя в духе рекомендации STAP/14-6, Специализированное совещание рекомендует:**

усовершенствовать используемый в настоящее время механизм координации действий между ИКАО и различными организациями путем создания защищенной специализированной веб-страницы в качестве механизма связи между координационными центрами международных организаций по статистике гражданской авиации.

— — — — —

**Пункт 14 повестки дня. Стратегические цели ИКАО и связанные с ними показатели*****Обзор различных ключевых показателей эффективности (WP/30)*****14.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

14.1.1 В документе WP/30 указывается, что в целях контроля совершенствования методов работы Организации были определены стратегические цели. Эти цели определяют приоритетные задачи ИКАО на среднесрочный период и служат глобальными рамками деятельности международной гражданской авиации. В рамках постоянного процесса повышения эффективности и действенности ИКАО были установлены показатели высокого уровня (ПВУ), которые нужны Совету для выяснения общего прогресса на пути достижения определенных стратегических целей Организации, а также для лучшей оценки условий деятельности гражданской авиации в контексте достижения стратегических целей. В документе также рассматриваются различные ПВУ, установленные в ИКАО, а также некоторые ключевые показатели эффективности (КПЭ), используемые субъектами отрасли воздушного транспорта.

**14.2 ОБСУЖДЕНИЕ**

14.2.1 Несколько делегатов указывали на то, что у других международных организаций могут быть приоритетные задачи, отличающиеся от тех, которые установлены ИКАО, и не считали необходимым согласовывать показатели, используемые различными субъектами отрасли воздушного транспорта. Другие участники совещания считали, что Секретариат хорошо понимает, что характер и количество стратегических целей ИКАО меняются и поэтому необходимо соответствующим образом обновлять ПВУ. Таким образом с учетом вышеизложенных мнений Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию.

**Рекомендация 14/1****Специализированное совещание рекомендует, чтобы:**

используемые в настоящее время ИКАО показатели высокого уровня (ПВУ) для отслеживания прогресса в работе по достижению ее стратегических целей были обновлены тогда, когда ИКАО будет утверждать новые стратегические цели.

— — — — —



## **Пункт 15 повестки дня. Прочие вопросы и административные аспекты, касающиеся статистической программы ИКАО**

### *Влияние представляемых авиаперевозчиками финансовых данных на прогнозы перевозок. Прочие аспекты (WP/27)*

#### **15.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

15.1.1 Документ WP/27 посвящен тому, как программы часто летающих пассажиров (FFP) и различия в обменных курсах учитываются при представлении финансовых данных по авиаперевозчикам, поскольку эти элементы могут оказывать влияние на деятельность ИКАО в области анализа и прогнозирования, искажая данные о ценовой эластичности спроса на авиаперевозки. В этом документе также отмечается отсутствие измеримых данных для определения ИКАО и другими организациями действительного влияния этих элементов на указанную деятельность. Учитывая это, на совещании STAP/14 было решено предложить ИКАО и ИАТА оценить влияние программ часто летающих пассажиров и различий в обменных курсах на осуществляемую различными партнерами по гражданской авиации деятельности в области анализа и прогнозирования, проведя для этого выборочное обследование среди членов ИАТА.

#### **15.2 ОБСУЖДЕНИЕ**

15.2.1 Специализированное совещание приняло к сведению, что, хотя ИКАО уже и направила в ИАТА проект обзорного вопросника, ИАТА пока еще не доработала его для рассылки своим членам. В связи с этим Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию.

#### **Рекомендация 15/1**

##### **Специализированное совещание рекомендует:**

ИКАО и ИАТА продолжать свои усилия по оценке влияния программ часто летающих пассажиров и различий в обменных курсах на деятельность в области анализа и прогнозирования, осуществляемую различными партнерами по гражданской авиации.

### *Совокупные выгоды сбора новых данных для генерирования доходов (WP/28)*

#### **15.3 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

15.3.1 В документе WP/28 говорится о деятельности Организации по генерированию доходов. В нем сообщается о том, что принятая на совещании STA/9 рекомендация 19 была посвящена вопросу генерирования доходов посредством продажи статистических изданий и удовлетворения специальных запросов на предоставление статистических данных. После утверждения этой рекомендации Советом ИКАО начала взимать с третьих сторон плату за такие услуги. В 2004 году ИКАО приняла решение о предоставлении статистических данных третьим сторонам через Интернет. В 2008 году в ИКАО было создано функциональное подразделение (Деятельность по генерированию доходов (RGA)) для управления всей деятельностью Организации по генерированию доходов. ИКАО постоянно ищет новые возможности для

генерирования доходов за счет продажи имеющейся в Организации информации. Получаемые от продажи статистических данных доходы поступают теперь в Фонд генерирования дополнительных доходов.

#### 15.4 ОБСУЖДЕНИЕ

15.4.1 Специализированное совещание приняло к сведению, что применительно к бюджету на следующий трехлетний период Совет принял решение о нулевом номинальном приросте. Это, а также необходимость оплаты из бюджета Регулярной программы большего количества программ означает, что существует риск прекращения предоставления многих традиционных услуг, предлагаемых ИКАО своим государствам-членам, что обуславливает важное значение RGA. Генерируемые этим Фондом дополнительные доходы могут использоваться на поддержание этих видов деятельности, особенно в том случае, когда такая деятельность сама является источником новых доходов для Организации.

#### 15.5 ВЫВОД

15.5.1 Специализированное совещание приняло к сведению документ WP/29 и признало потенциальную дополнительную ценность, которую сбор новых данных может иметь для деятельности Организации по генерированию доходов.

#### *Прочие вопросы и административные аспекты, касающиеся статистической программы ИКАО (WP/29)*

#### 15.6 ДОКУМЕНТАЦИЯ

15.6.1 В документе WP/29 отмечается, что в рекомендации STA/9-2 Девятое Специализированное совещание по статистике рекомендовало отразить все изменения в новом издании Руководства по статистике, которое последний раз обновлялось в 1994 году. Это Руководство не обновлялось главным образом ввиду отсутствия ресурсов. С учетом этого совещание STAP/14 согласилось с тем, что обновление Руководства явится своевременной мерой и приведет к улучшению процесса отчетности и тем самым внесет вклад в повышение доходов, генерируемых Организацией.

#### 15.7 ОБСУЖДЕНИЕ

15.7.1 Ряд государств отметили пользу, которую Руководство по статистике представляет для проводимой ими работы, а также для авиаперевозчиков, аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания, которые используют его в качестве справочного материала. Некоторые государства и организации, представляющие данные, все еще пользуются старым Руководством, опубликованным в 1994 году, которое в основном содержит устаревший материал. В связи с этим Специализированное совещание настоятельно призвало Секретариат как можно скорее выполнить эту задачу, учитывая, что для того, чтобы включить в него материал, принятый на данном Специализированном совещании, Секретариату нужно будет некоторое время ждать, прежде чем он узнает, какие рекомендации утверждены Советом. В принципе это означает, что руководство, возможно, появится не раньше 2011 года.

15.7.2 Одно из государств также отметило, что существует еще Руководство по экономическому регулированию международного воздушного транспорта, которое хотя и не входит в сферу охвата статистической программы, но Секретариат требует его постоянного



обновления, поскольку оно также затрагивает многие концепции и определения, подверженные изменению. В этой связи одно государство предложило Специализированному совещанию внести в текст принимаемой рекомендации дополнительное предложение о том, что после каждого специализированного совещания следует планировать выпуск нового издания Руководства по статистике.

15.7.3 Отметив намечающуюся трудную бюджетную ситуацию, несколько государств также высказали предложение о том, чтобы руководство разрабатывалось только на основах возмещения затрат. Специализированное совещание приняло к сведению, что при этом государства будут по-прежнему получать это издание бесплатно, но третьим сторонам, таким как авиаперевозчики и аэропорты, придется платить за новое руководство. Однако некоторые государства выразили обеспокоенность тем, что третьи стороны, которые фактически предоставляют данные, должны платить за данное руководство, и напомнили, что два других руководства, а именно Руководство по экономике аэропортов и Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания, предоставляются Организацией бесплатно.

15.7.4 Наблюдатель от МСА заявил, что его организация готовит к выпуску два руководства (одно посвящено передовой практике в области статистики, а другое – передовой практике в области прогнозирования) и готова согласовать содержание этих документов с ИКАО. Два этих руководства будут распространяться на безвозмездной основе, поскольку МСА считает, что улучшение положения дел со своевременностью и качеством данных вполне окупит затраты, поскольку можно будет получить большие косвенные финансовые выгоды от роста объемов продажи информационных продуктов МСА.

15.7.5 В отношении содержания нового руководства одно государство предложило Секретариату рассмотреть вопрос включения в него документации по используемым в ИКАО процессам выверки данных. Это было бы полезным для государств, которые находятся в процессе обновления своих собственных баз данных, и дало бы возможность государствам выверять в источнике данные, которые они намереваются представить в ИКАО.

15.7.6 В заключение Специализированное совещание приняло указанный документ к сведению и согласилось с совещанием СТАР/14 в том, что новое издание Руководства позволит улучшить положение дел с отчетностью, способствуя тем самым росту генерируемых Организацией доходов. Кроме того, Специализированное совещание приняло по итогам изложенной выше дискуссии следующую рекомендацию.

### **Рекомендация 15/2**

#### **Специализированное совещание рекомендует:**

- a) ИКАО в срочном порядке выпустить новое издание Руководства по статистике, отразив в нем все изменения, имевшие место после 1994 года в области статистической программы и связанных с нею определений и инструкций, а также изменения, принятые на Специализированном совещании СТА/10 и утвержденные Советом;
- b) Совету внедрить комплексный процесс пересмотра Руководства по статистике после каждого специализированного совещания по статистике для обеспечения его обновления и актуальности.

***Необходимость получения информации о фактическом пункте отправления и пункте назначения (WP/34, представленный Чили)***

**15.8 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

15.8.1 В документе WP/34 Чили говорит о том, что данные, представляемые по форме "Начальный и конечный пункты полета (OFOD)", не отражают фактического пункта отправления и пункта назначения, поскольку они сообщаются только применительно к первому этапу полета, то есть тому пункту, в котором происходит изменение номера рейса. Знание действительного пункта отправления и пункта назначения позволило бы пользователям данных оценивать фактические размеры различных рынков, что обернулось бы преимуществами для государств, которые могли бы подготавливать более точные прогнозы и концентрировать свои ресурсы.

**15.9 ОБСУЖДЕНИЕ**

15.9.1 Предложение относительно изменения используемого в существующей форме В формата представления данных о начальном и конечном пункте полета, с тем чтобы можно было отражать в нем данные о фактическом начальном и конечном пункте полета, получило определенную поддержку. Отмечалось, что некоторым государствам придется изменить свою методику представления данных, для того чтобы соответствовать запрашиваемому ИКАО формату отчетности. Однако несколько других государств отметили трудности, связанные с точным отслеживанием и представлением данных о начальном и конечном пункте полета, и заявили, что их системы невозможно изменить для сбора данных такого рода. Было заявлено, что для изучения тенденций в сфере транзитных пассажирских перевозок полезно и более целесообразно с экономической точки зрения использовать практику проведения рыночных исследований в аэропортах и выборочных обзоров среди пассажиров. Вопросами фактических данных о начальном и конечном пункте полета для европейских авиакомпаний в настоящее время занимается EUROSTAT, и отчет о результатах этой работы будет готов к 2011 году.

**15.10 ВЫВОД**

15.10.1 Учитывая отмеченные несколькими государствами трудности, связанные со сбором и представлением данных о фактическом начальном и конечном пункте полета, Секретариат напомнил о том, что в настоящее время применяется форма отчетности В, и большинство государств согласны с тем, что ее можно продолжать использовать. На будущем совещании Группы экспертов в 2012 году можно будет изучить вопрос о целесообразности изменения используемого формата и сбора данных о фактическом начальном и конечном пункте полета.



ISBN 978-92-9231-620-4



9 7 8 9 2 9 2 3 1 6 2 0 4