



Международная организация гражданской авиации

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ДЕСЯТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО СТАТИСТИКЕ

Монреаль, 23-27 ноября 2009 года

Пункт 1 повестки дня: Статистика гражданской авиации — Классификация и определения ИКАО

ОБЗОР КЛАССИФИКАЦИИ И ОПРЕДЕЛЕНИЙ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

За годы работы ИКАО разработана система определений для поддержки процесса подготовки и обновления различных Приложений к Чикагской конвенции и сопутствующих документов, таких как руководства и циркуляры. Определения также были представлены в рамках статистической программы ИКАО. В различных анализах с применением классификации деятельности гражданской авиации (коммерческая, воздушные перевозки, авиация общего назначения и т.д.) отмечалось, что существующие классификации и определения нуждаются в пересмотре, обновлении и дополнении.

Данный документ рассматривает имеющиеся определения и неофициальную классификацию и предлагает более исчерпывающую классификацию с соответствующими определениями.

Действия отдела изложены в п. 6.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 За годы работы ИКАО разработана система определений для поддержки процесса подготовки и обновления различных Приложений к Чикагской конвенции и сопутствующих документов, таких как руководства и циркуляры. Определения также были представлены в рамках статистической программы ИКАО. Однако, ИКАО не разработала официальную классификацию деятельности гражданской авиации.

1.2 За рамками ИКАО существует несколько глобальных, региональных и национальных классификаций хозяйственной деятельности. Организация Объединенных Наций разработала Международную Стандартную Отраслевую Классификацию (ISIC), которая широко используется для стандартизации сбора данных и содействия международной сопоставимости. Исходный документ был принят в 1948 году, но он периодически пересматривался для поддержания актуальности. Последняя версия ISIC Rev.4 была выпущена 11 августа 2008 года. Также имеются региональные системы классификации, к которым, кроме прочего, относятся Североамериканская система отраслевой классификации (NAICS) и Статистическая классификация видов экономической деятельности в

(9 страниц)

Европейском сообществе (Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne или NACE). Циркуляр 292 ИКАО, Экономический вклад гражданской авиации, Том 2: Методологии оценки, демонстрирует применение ISIC и сопутствующей Классификации основных продуктов (СРС) при классификации коммерческой деятельности гражданской авиации в определенной местной, региональной или национальной экономике для применения анализа затрат и результатов для оценки воздействия. Однако эти классификации достаточно сложны и не отвечают статистическим нуждам ИКАО.

1.3 Различные виды использования данных гражданской авиации, такие как анализы, связанные с безопасностью, охраной и эффективностью гражданской авиации, и ее воздействием на окружающую среду, а также прогнозирование и планирование требуют соответствующей классификации и четкого определения деятельности гражданской авиации, в частности те, которые прямо или косвенно находятся в сфере действия Стандартов и рекомендованной практики (SARP) ИКАО.

1.4 Вместе с тем, любой сбор данных требует четкого определения сопутствующей ему деятельности авиации. Например, данные о пассажирах и грузе очень важны для анализа роста показателей коммерческой авиации, в то время как данные о показателях движения воздушных судов важны для всех видов деятельности авиации. В такой ситуации для обеспечения функционирования надежной программы сбора данных необходима дифференцированная классификация, объединяющая подробный перечень определений для каждого вида деятельности гражданской авиации.

1.5 Ввиду отсутствия подходящей классификации для статистических нужд ИКАО, предлагается рассмотреть и принять классификацию, указанную в Приложении А, в которой виды деятельности гражданской авиации упрощенно подразделяются на услуги по осуществлению коммерческих воздушных перевозок, гражданскую авиацию, обслуживание в аэропортах, аэронавигационное обслуживание, изготовление средств гражданской авиации, обучение авиационным дисциплинам, техническое обслуживание и капитальный ремонт, а также нормативные функции и прочие виды деятельности.

2. СВЯЗАННЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ИКАО

2.1 Связанные определения указаны в Приложении В.

3. ОСВЕЩЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

3.1 Для принятия обоснованных решений в отношении безопасности авиации и защиты окружающей среды требуется сбор, анализ и распространение статистических данных о различных видах деятельности, связанных с гражданской авиацией. Следовательно, ИКАО необходимо обеспечить, чтобы ее статистическая программа обеспечивала хорошее освещение этой деятельности.

4. ОБСУЖДЕНИЕ И РЕКОМЕНДАЦИЯ ЧЕТЫРНАДЦАТОГО СОВЕЩАНИЯ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО СТАТИСТИКЕ

4.1 Группа экспертов рассмотрела проект классификации, предложенный в Приложении А, связанные определения ИКАО в Приложении В, а также определение бизнес-авиации от Международного совета деловой авиации (IBAC), указанное в Приложении В и, в частности, коммерческую составляющую этой деятельности.

4.2 Было отмечено, что надлежащее определение воздушного такси будет зависеть от цели, для которой собираются данные. Например, в контексте осуществления деятельности воздушного

такси, наличия пассажиров, груза или почты на борту может быть недостаточно для определения движения соответствующих воздушных судов. Группа экспертов придерживалась мнения, что в этом случае рейсы с целью перебазирования могут быть столь же важны, как и коммерческие рейсы.

4.3 Было также отмечено, что единой классификации для этого вида деятельности не существует, поскольку Страны классифицируют его как услуги по осуществлению коммерческих нерегулярных полетов или как авиацию общего назначения. Было выражено беспокойство в отношении возможной дополнительной трудовой нагрузки, которая может возникнуть для аэропортов и/или эксплуатантов воздушных судов.

4.4 Группа экспертов рассмотрела пересмотренное определение коммерческих рейсов воздушного такси, представленное Секретарем в Редакции № 2 WP/13. После краткого обсуждения касательно упоминания количества мест и типа эксплуатанта, группа экспертов согласилась со следующим определением: *Коммерческие рейсы воздушного такси. Нерегулярные рейсы по требованию с уведомлением в короткие сроки для перевозки воздушным транспортом пассажиров, грузов или почты или любой их комбинации за вознаграждение, которые, как правило, выполняются на небольших самолетах, в том числе на вертолетах (обычно не более 30 посадочных мест). Это определение включает любые рейсы с целью перебазирования, необходимые для предоставления услуги.*

4.5 С учетом вышеуказанного, экспертная группа утвердила следующую рекомендацию:

5. РЕКОМЕНДАЦИЯ СТАР/14-9

ЭКСПЕРТНАЯ ГРУППА РЕКОМЕНДУЕТ:

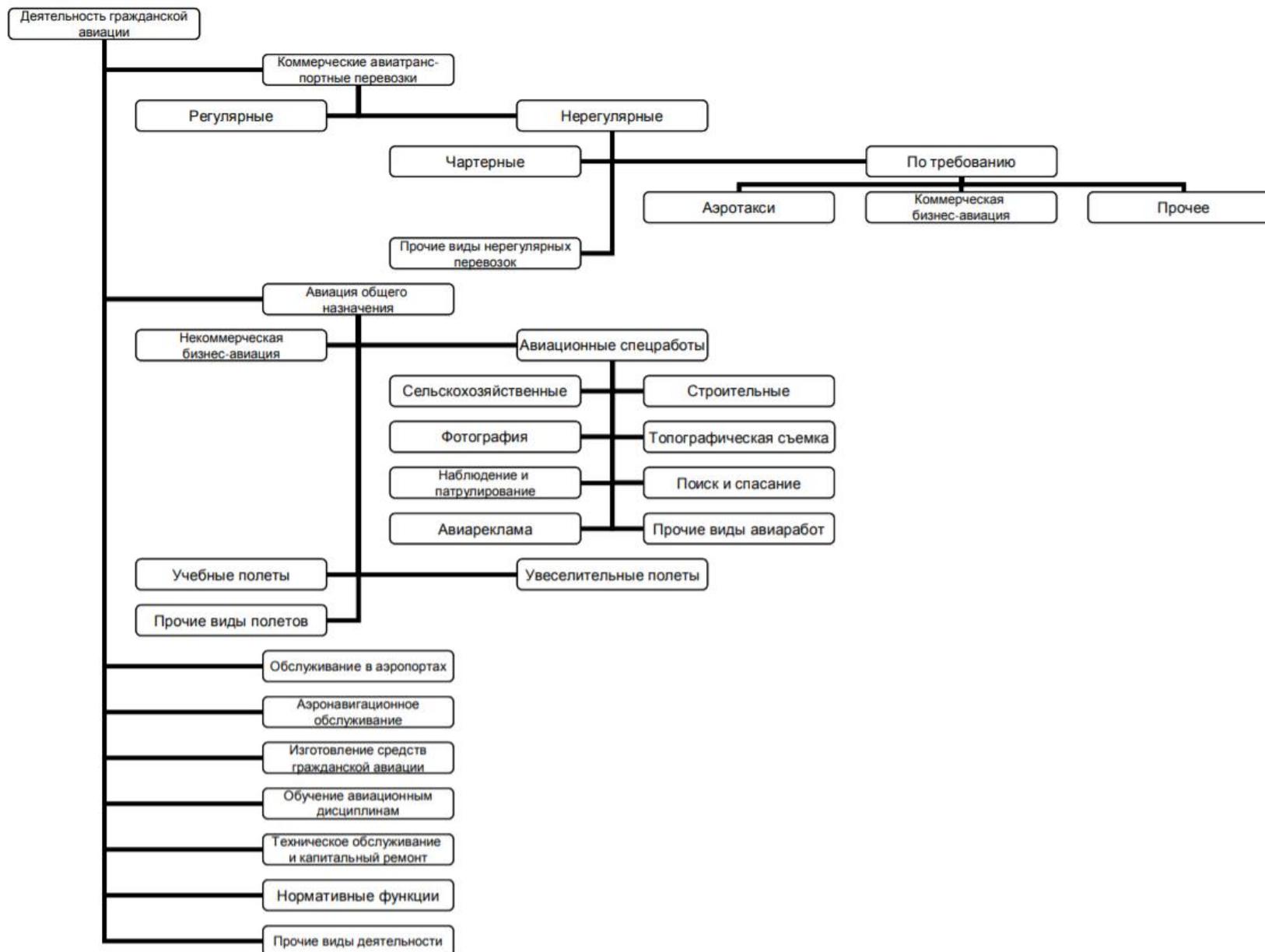
- a) Принять предлагаемую классификацию деятельности гражданской авиации для статистических целей;
- b) Указать коммерческую составляющую бизнес-авиации как услуги по нерегулярной коммерческой перевозке воздушным транспортом по требованию наряду с деятельностью воздушного такси; и
- c) Указать некоммерческую составляющую бизнес-авиации, в том числе долевое владение, как авиацию общего назначения.

6. ДЕЙСТВИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ

6.1 Специализированному совещанию предлагается рассмотреть и утвердить предлагаемую классификацию видов деятельности гражданской авиации для статистических целей.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

ПРЕДЛАГАЕМАЯ ИКАО КЛАССИФИКАЦИЯ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



ПРИЛОЖЕНИЕ В**ПРИЛОЖЕНИЯ ИКАО**

Данный раздел содержит различные определения, используемые ИКАО в настоящее время. Следует отметить, что в тексте присутствует избыточность и в некоторых случаях различия.

Коммерческие воздушные перевозки

Коммерческая воздушная перевозка. Эксплуатация воздушного судна, при которой осуществляется транспортирование пассажиров, груза или почты за вознаграждение или по найму (Приложение 6, Часть I, Глава I, Страница 1-1).

Рейс. Эксплуатация воздушного судна на одном или нескольких этапах полета в пределах одного номера рейса (Форма В).

Рейс, коммерческие воздушные перевозки. Эксплуатация воздушного судна на одном или нескольких этапах полета на регулярной или нерегулярной основе, доступная для населения за вознаграждение или по найму. (технические посадки не учитываются в статистике ИКАО.) (Руководство по статистике 1994 года).

Коммерческие воздушные перевозки могут подразделяться на регулярные и нерегулярные рейсы.

Регулярные (определение Совета, 1952 год) (Дос 9587, Часть 1, Страницы 1-11)

Регулярное международное воздушное сообщение – это ряд рейсов, имеющих все следующие характеристики:

- a) Проходит по воздушному пространству над территорией нескольких Стран;
- b) Осуществляется воздушным судном для транспортирования пассажиров, почты или груза за вознаграждение таким образом, чтобы население могло воспользоваться каждым рейсом;
- c) Используется, чтобы обеспечить перемещение между одними и теми же двумя или несколькими точками
 - i) В соответствии с официальным расписанием, или
 - ii) С регулярностью или частотой рейсов, представляющей различимо систематический ряд.

Регулярные перевозки (коммерческие). Регулярные перевозки (коммерческие) это рейсы, запланированные и осуществленные за вознаграждение в соответствии с официальным расписанием, или имеющие регулярность или частоту рейсов, представляющую различимо систематический ряд, которые доступны населению для прямого бронирования; и рейсы по дополнительному маршруту, обусловленные избыточным количеством пассажиров на регулярных рейсах (Форма В).

Нерегулярные (Руководство по регулированию международных воздушных перевозок, Дос. 9626, Глава 4.6, Страницы 4.6-1 и 4.6-2).

Нерегулярное воздушное сообщение – это коммерческое воздушное сообщение, отличное от

регулярного воздушного сообщения.

Чартерный рейс – это нерегулярная перевозка с использованием чартерного самолета. Хотя термины «нерегулярный» и «чартер» (то есть оформленная соглашением договорённость между авиаперевозчиком и организацией, нанимающей или арендующей его воздушное судно) стали взаимозаменяемыми, следует отметить, что не все коммерческие нерегулярные перевозки являются чартерными рейсами.

Существующие и прежние типы нерегулярных перевозок делятся на четыре категории: пассажирские чартерные рейсы, грузовые чартерные рейсы, комбинированные грузопассажирские рейсы, нерегулярные не чартерные рейсы для перевозки пассажиров с индивидуальным билетом или с индивидуальной транспортной накладной (иногда называемые службой воздушного такси по требованию). Это рейсы, которые не выполняются в соответствии с официальным расписанием, но продаются отдельным представителям населения (обычно грузоотправителям). Они летают по санкционированным маршрутам, но останавливаются только в тех точках на маршруте, где необходимо высадить или забрать пассажиров.

Рейсы воздушного такси за вознаграждение. Нерегулярные рейсы по требованию с уведомлением в короткие сроки для перевозки воздушным транспортом пассажиров, грузов или почты или любой их комбинации за вознаграждение, которые, как правило, выполняются на небольших самолетах, в том числе на вертолетах (обычно не более 30 посадочных мест). Это определение включает любые рейсы с целью перебазирования, необходимые для предоставления услуги.

Авиация общего назначения (Ежегодный обзор деятельности гражданской авиации и свидетельств летчиков гражданской авиации, 1994 год)

Для статистических целей, авиация общего назначения определяется как все деятельность гражданской авиации, отличные от регулярных воздушных перевозок и нерегулярных воздушных перевозок за вознаграждение или по найму. В статистических целях ИКАО деятельность авиации общего назначения подразделяется на учебные полеты, деловые полеты, увеселительные полеты, авиационные спецработы и другие полеты.

Несколько иное определение авиации общего назначения (исключающее авиационные спецработы) приводится в Приложениях 6 и 17, где деятельность авиации общего назначения определяется как эксплуатация воздушного судна, отличная от коммерческой авиатранспортной перевозки или авиационной работы. Но для статистических целей предлагается сохранить приведенное выше определение.

Учебный полет определяется как использование воздушного судна в целях официального летного обучения с инструктором. Полеты могут выполняться аэроклубами, летной школой или коммерческими операторами.

Увеселительный полет определяется как использование воздушного судна в личных или развлекательных целях, не связанных с деловой или профессиональной деятельностью.

Деловой полет определяется как использование воздушного судна для перевозки персонала и/или имущества для удовлетворения транспортных потребностей должностных лиц предприятия, фирмы, компании или корпорации. Эти рейсы могут осуществляться пилотом коммерческой авиации или частным пилотом. Еще одно определение бизнес-авиации, подразделяющее ее на коммерческую, корпоративную и принадлежащую оператору, принято Международным советом деловой авиации (IBAC) и приводится в Приложении С.

Корпоративная авиация. Некоммерческая эксплуатация или использование воздушного судна компанией для перевозки пассажиров или товаров в качестве помощи в ведении деловой деятельности компании, осуществляемой профессиональным пилотом, нанятым для управления воздушным судном. (Приложение 17, Глава I, Страница 1-1)

Долевое владение относится к долевному владению экспансивными активами, такими как самолеты. Как правило, владелец доли платит регулярные сборы компании, которая управляет активом (эксплуатирует воздушное судно) от имени всех владельцев. Долевое владение в последнее время стало очень популярным в бизнес-авиации, поскольку оно снижает стоимость владения, при этом обеспечивая большую эксплуатационную гибкость и более широкий доступ в аэропорт (пункт назначения).

Авиационные спецработы. Эксплуатация воздушного судна, при которой воздушное судно используется для оказания специализированных услуг, таких как сельское хозяйство, строительство, фотография, топографическая съемка, наблюдение и патрулирование, поиск и спасание, авиареклама и т.д.

Полеты в сельскохозяйственных целях. Использование воздушного судна для таких видов деятельности, как опыление с воздуха, распыление химических веществ или удобрений, рассеивание семян, предотвращение образования наледи, борьба с насекомыми, выпас животных. Прочие авиационные спецработы: использование воздушного судна для аэрофотосъемки; патрулирование и наблюдение; разведывательные работы; строительство (то есть, авиационные спецработы в строительных проектах); реклама; медицинские, работы по оказанию помощи пострадавшим и спасательные работы.

Прочие виды авиаработ. Все рейсы авиации общего назначения за исключением полетов на планере и свободном аэростате, которые не могут быть включены в четыре вышеуказанные категории. Полеты, осуществляемые пилотами для поддержания их летного мастерства также включены.

Техническое обслуживание и капитальный ремонт (Приложение 8)

Техническое обслуживание. Выполнение задач, необходимых для обеспечения постоянной летной годности воздушного судна, в том числе любой из или комбинацию следующего: капитальный ремонт, осмотр, замена, устранение дефектов и случаи модификации или ремонта (Приложение 8, Часть I, Страницы 1-2).

Ремонт. Восстановление авиационного изделия до состояния летной годности, как определено соответствующими требованиями летной годности. (Приложение 8, Часть I, Страницы 1-2).

Ремонт. Восстановление авиационного изделия до состояния летной годности для обеспечения того, чтобы воздушное судно продолжало соответствовать проектным аспектам соответствующих требований к летной годности, используемых для выдачи сертификата типа на соответствующий тип воздушного судна после того, как оно было повреждено или подверглось износу. (Приложение 6, Часть I, Глава I, Страницы 1-6).

Аэропортовая деятельность (Руководство по экономике аэропорта, Doc 9562)

Аэродром. Определенная область на суше или на воде (в том числе любые здания, сооружения и оборудование), предназначенная для использования целиком или частично для прибытия, вылета и наземного движения воздушного судна. (Приложение 14, Том 1, Глава I, Страницы 1-2).

Международный аэропорт. Любой аэропорт, определенный Договаривающейся страной, на

территории которой он расположен в качестве аэропорта прилета и вылета для международных воздушных перевозок, где выполняются формальности, связанные с таможенной, иммиграцией, здравоохранением, сельскохозяйственным карантинном и аналогичные процедуры (Руководство по статистике 1994 года).

Деятельность по ANSP (Руководство по экономике в аэронавигационном обслуживании, Doc 9161, Словарь терминов и сокращений, страница (xi))

Поставщик аэронавигационного обслуживания. Независимый орган, созданный с целью эксплуатации и управления аэронавигационным обслуживанием и уполномоченный управлять и использовать полученные доходы для покрытия своих расходов. В данном руководстве термины поставщик, орган и организация используются взаимозаменяемо.

Аэронавигационное обслуживание. Данный термин включает в себя управление воздушным движением (ATM), системы связи, навигации и наблюдения (CNS), метеорологические службы для аэронавигации (MET), службы поиска и спасания (SAR) и службы аэронавигационной информации (AIS). Эти услуги предоставляются для воздушного движения на всех этапах полетов (заход на посадку, аэродром и на маршруте).

Обучение авиационным дисциплинам (Приложение 1, Глава I, Страницы 1-1)

Утвержденное учебное заведение. Заведение, утвержденное Договаривающейся страной в соответствии с требованиями Приложения 1, 1.2.8.2 и Приложения 2, для проведения обучения летного экипажа, и работающее под надзором этой Страны.

Наземное обслуживание

Услуги наземного обслуживания включают в себя наземное управление и надзор, обслуживание пассажиров, обработку багажа, обработку грузов и почты, обслуживание перрона, обслуживание воздушных судов, обеспечение топливом и маслами, техническое обслуживание воздушных судов (мелкий ремонт), выполнение полетов и управление экипажем, наземные перевозки и услуги обеспечения общественным питанием.

ПРИЛОЖЕНИЕ С

ОПРЕДЕЛЕНИЯ ИВАС, СВЯЗАННЫЕ С БИЗНЕС-АВИАЦИЕЙ

Определение бизнес-авиации:

'Сектор авиации, касающийся эксплуатации или использования воздушного судна компаниями для перевозки пассажиров или грузов в качестве помощи при ведении их деловой деятельности, используемого для целей, которые, как правило, рассматриваются как не предназначенные для публичного найма, и пилотируемого лицами, имеющими, как минимум, действующую лицензию пилота коммерческой авиации с допуском пилота к полетам по приборам.'

Подразделения определений

Подразделение 1 Бизнес-авиация – коммерческая

Коммерческая эксплуатация или использование воздушного судна компаниями для перевозки пассажиров или грузов в качестве помощи при ведении их деловой деятельности и доступность воздушного судна для всего чартера воздушного судна, осуществляемое профессиональным(и) пилотом(ами), нанятым(и) для управления воздушным судном.

Подразделение 2 Бизнес-авиация – корпоративная

Некоммерческая эксплуатация или использование воздушного судна компанией для перевозки пассажиров или грузов в качестве помощи при ведении деловой деятельности компании, осуществляемое профессиональным(и) пилотом(ами), нанятым(и) для управления воздушным судном.

Подразделение 3 Бизнес-авиация – управляемая владельцем

Некоммерческая эксплуатация или использование воздушного судна лицом для перевозки пассажиров или грузов в качестве помощи при ведении его/ее деловой деятельности.

— КОНЕЦ —