

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 12 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества и оказания технической помощи

**ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ
И ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

(Представлено Индонезией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Программа технического сотрудничества является постоянно приоритетным направлением деятельности ИКАО, дополняющим Регулярную программу в деле оказания поддержки государствам по эффективному внедрению SARPS и развитию инфраструктуры их управлений гражданской авиации и людских ресурсов. Она также является важным инструментом оказания помощи государствам при устранении недостатков и наращивании потенциала в сфере гражданской авиации. Данный документ представляет мнение Индонезии относительно политики и финансирования в области технической помощи и технического сотрудничества.

Действия: Ассамблее предлагается поручить Генеральному секретарю возобновить и активизировать усилия по привлечению финансирования от Всемирного банка и/или региональных банков развития для деятельности в области технической помощи, в частности для решения существенных проблем в области безопасности полетов и авиационной безопасности.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со всеми стратегическими целями
<i>Финансовые последствия</i>	Подлежат определению в рамках регулярного бюджета на трехлетний период
<i>Справочный материал</i>	Дос 9958, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> (по состоянию на 8 октября 2010 г.) Дос 9983, A37-EX (<i>Доклад и протоколы Исполнительного комитета</i>)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Согласно Сводному заявлению о политике ИКАО в области технического сотрудничества (резолюция А36-17) программа технического сотрудничества является постоянным приоритетным видом деятельности ИКАО, дополняя функции Регулярной программы по оказанию государствам поддержки в эффективном выполнении SARPS и аэронавигационных планов (АНП), а также в развитии инфраструктуры их администраций гражданской авиации и людских ресурсов. Она также является важным инструментом оказания помощи государствам при устранении недостатков и наращивании потенциала в сфере гражданской авиации.

1.2 В контексте Организации Совет дал следующее новое определение терминам "техническая помощь" и "техническое сотрудничество":

- a) **Технической помощью** является любая оказываемая ИКАО государствам помощь, финансируемая из регулярного бюджета и/или добровольных фондов, и осуществляемая каким-либо управлением/бюро в зависимости от характера и длительности проекта.
- b) **Техническим сотрудничеством** является любой проект, который предлагают и финансируют государства и/или организации и который осуществляется с помощью Управления технического сотрудничества по принципу окупаемости, когда компенсируются все прямые и косвенные расходы, относящиеся к проекту.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 В определении Совета, указанном в п. 1.2, четко проводится различие между двумя видами деятельности, в рамках которых ИКАО может оказывать помощь государствам по устранению недостатков и наращиванию потенциала в области гражданской авиации. Поэтому Индонезия полностью поддерживает их.

2.2 Индонезия участвовала и/или продолжает участвовать в ряде проектов технического сотрудничества, полностью финансируемых Индонезией, а именно: INS/07/802: Расширение возможностей контроля за обеспечением безопасности полетов; INS/07/804: Группа по преобразованию гражданской авиации для внедрения стратегического плана действий в сфере гражданской авиации; INS/08/802: Помощь представительству Индонезии при ИКАО; INS/08/803: Помощь агентству по обучению и подготовке в создании курса обучения в области CNS/ATM в учебном заведении STPI города Куруг; INS/11/801: Институциональное укрепление индонезийского института гражданской авиации (ICAI); и INS/12/801: Программа подготовки Индонезии – ИКАО для развивающихся стран. Готовится крупномасштабный проект по природоохранным мерам (помощь в разработке и реализации природоохранных мер в гражданской авиации).

2.3 Индонезия также участвует в трех совместных программах, финансируемых в основном участвующими государствами, а именно: RAS/97/903: Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) для стран Юго-Восточной Азии, RAS/97/901: Совместная программа в области авиационной безопасности – Азиатско-Тихоокеанский регион; и Механизм сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA).

2.4 Опыт работы Индонезии с проектами Управления технического сотрудничества (ТСВ) и в рамках совместных программ был положительным. Планируется продолжить участие в таких проектах и программах.

2.5 Поскольку деятельность в области технической помощи финансируется за счет регулярного бюджета и/или фондов добровольных взносов, в большинстве случаев финансирование, предоставляемое для конкретных мероприятий, будет более ограниченным по сравнению с проектами технического сотрудничества. Соответственно, такие мероприятия, как правило, будут иметь краткосрочный или весьма ограниченный характер.

2.6 В силу характера своего финансирования деятельность в области технической помощи в дополнение к заинтересованности конкретного государства, получающего помощь, должна представлять собой деятельность, вызывающую серьезный глобальный интерес к оказанию помощи со стороны международной гражданской авиации. Например, решение значительных проблем в области безопасности полётов и авиационной безопасности (SSC или SSecC) в свете предложений Комиссии по рассмотрению эффективности оказания помощи и мониторинга (КРПМ), как правило, будет отвечать этому требованию. Более того, в случаях, когда финансирование деятельности в области технической помощи поступает из фондов добровольных взносов, соблюдение положений об использовании фондов согласно политике ИКАО о добровольных взносах будет основным критерием выполнения этого требования.

2.7 В контексте трехлетнего бюджета с нулевым номинальным ростом будет еще более трудным выделить средства для финансирования деятельности в области технической помощи из регулярного бюджета. Без сомнения, деятельность по оказанию технической помощи следует продолжать, в частности, для устранения или решения значительных проблем в области безопасности полётов или авиационной безопасности.

2.8 Чтобы не прекращалось финансирование такой деятельности, необходимы новые усилия для привлечения добровольных взносов. В частности, согласно п. 2.6 выше, существует значительный глобальный интерес международной гражданской авиации к оказанию такой помощи. В свете глобальной заинтересованности общественности в наличии безопасной и защищенной системы воздушного транспорта Секретариату следует возобновить свои усилия по привлечению финансирования от международных учреждений, таких как Всемирный банк и региональные банки развития.

2.9 В частности, следует обратиться к Всемирному банку, который только в последние несколько лет начал финансировать проекты в области гражданской авиации (в настоящее время в Тихоокеанском регионе), с просьбой предоставить финансирование для таких видов деятельности. Хотя инфраструктурные проекты модернизации, включая модернизацию аэропортов, очень полезны, глобальное финансирование деятельности по решению значительных проблем в области безопасности полётов и авиационной безопасности, выявленных КРПМ, и оказание поддержки процессу внедрения будет в целом еще более полезным.

3. ДЕЙСТВИЯ

3.1 Ассамблее предлагается поручить Генеральному секретарю возобновить и активизировать усилия по привлечению финансирования от Всемирного банка и/или региональных банков развития для деятельности в области технической помощи, в частности для решения значительных проблем в области безопасности полетов и авиационной безопасности, выявленных КРПМ, и для оказания поддержки процессу внедрения.