



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF)**

**ШЕСТОЕ СОВЕЩАНИЕ**

**Монреаль, 18–22 марта 2013 года**

**Пункт 1 повестки дня. Глобальный обзор тенденций и событий**  
**Пункт 1.2 повестки дня. Прочие области работы ИКАО, которые могут иметь финансовые последствия**

**ПРОЕКТ ДОКЛАДА**



**Пункт 1 повестки дня. Глобальный обзор тенденций и событий**  
**Пункт 1.2 повестки дня. Прочие области работы ИКАО, которые могут иметь финансовые последствия**

## 1.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

1.1.1 Конференция рассмотрела пункт 1.2 повестки дня на основе следующих рабочих документов: WP/18 (Секретариат), WP/37 (Куба) и WP/58 (22 государства-члена, члены ЛАКГА).

## 1.2 РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

1.2.1 Ряд делегаций заявили, что авиационная безопасность имеет исключительно важное значение для безопасного, надежного и упорядоченного развития международной гражданской авиации. Конференция единодушно поддержала представленный Секретариатом документ WP/18 о расходах на обеспечение авиационной безопасности и связанных с ними сборах и приняла содержащиеся в нем рекомендации.

1.2.2 В связи с представленной Кубой информацией о последствиях введенного Соединенными Штатами Америки (США) эмбарго для сектора гражданской авиации делегации трех государств-членов поддержали позицию Кубы и предложенные в ее документе рекомендации. Они указали, что эмбарго США является односторонним решением, противоречащим духу Конвенции о международной гражданской авиации, и заявили, что оно негативно сказывается на развитии гражданской авиации Кубы. Кроме того, они считали, что ATConf/6 является подходящим форумом для рассмотрения данного вопроса, поскольку Конференция касается устойчивого развития воздушного транспорта. США заявили, что данный вопрос является двусторонней политической проблемой и не подходит для обсуждения на Конференции. Представитель Секретариата сообщил, что этот вопрос рассматривался на 37-й сессии Ассамблеи ИКАО, которая является руководящим органом Организации, и заявил, что ATConf/6 не имеет полномочий на решение данного вопроса. В заключение, Куба информировала о своем намерении довести этот вопрос до сведения предстоящей 38-й сессии Ассамблеи.

1.2.3 Была выражена общая поддержка в отношении выводов и рекомендаций, представленных Чили от имени 22 государств-членов, членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), касающихся экономической эффективности системы сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOR). Несколько государств поддержали этот тип регионального сотрудничества, в результате которого обеспечивается снижение издержек всех заинтересованных сторон. Однако Конференция отметила, что такие группы по безопасности полетов, как SRVSOR, и связанные с ними мероприятия, не следует путать с региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG) ИКАО и региональными организациями по контролю за обеспечением безопасности полетов (РОКБП).

## 1.3 ВЫВОДЫ

1.3.1 На основе представленных документов и результатов их обсуждения Конференция сделала следующие выводы:

- a) авиационная безопасность имеет исключительно важное значение для безопасного, надежного и упорядоченного развития международного воздушного транспорта в мире, а решение различных проблем безопасности, с которыми сталкивается международный воздушный транспорт сегодня, будет продолжать являться фактором, влияющим на расходы;
- b) реализация аэропортами и поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО) усовершенствованных новых мер и функций по обеспечению безопасности, включая надзор за обеспечением безопасности, приведет к дополнительным расходам. Государствам настоятельно рекомендуется при определении расходов, подлежащих возмещению посредством сборов с пользователей в целом и конечных пользователей, следовать политике ИКАО в отношении сборов за обеспечение безопасности, изложенной в документе *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Дос 9082);
- c) политика и инструктивный материал ИКАО по экономическим аспектам авиационной безопасности сохраняют свою актуальность: Конференция по экономике аэропортов и экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (CEANS) 2008 года признала, что действующая политика ИКАО в отношении возмещения расходов, связанных с мерами по обеспечению безопасности в аэропортах и ПАНО, по-прежнему адекватна и рекомендовала, чтобы государства обеспечивали ее эффективную реализацию;
- d) поднятый Кубой вопрос ранее рассматривался суверенным органом ИКАО в ходе 37-й сессии Ассамблеи, который решил, что на этот вопрос следует обратить внимание Президента Совета, который в прошлом уже оказывал "добрые услуги" по этому поводу;
- e) система SRVSOR позволила участвующим государствам значительно снизить издержки, что, в свою очередь, позволило эксплуатантам получить существенные выгоды; без этой системы нельзя было бы проводить подготовку персонала, оказывать помощь государствам, осуществлять многонациональную деятельность и реализацию проектов, проводить семинары и осуществлять другие мероприятия; кроме того, для большинства государств затраты были бы чрезмерно высокими; и сотрудничеству между государствами в регионе способствует стандартизация подготовки персонала на региональном уровне.

## 1.4 РЕКОМЕНДАЦИИ

1.4.1 В результате рассмотрения документов и состоявшейся дискуссии относительно областей работы ИКАО, которые могут иметь финансовые последствия, в рамках пункта 1.2 повестки дня Конференция приняла следующие рекомендации:

### Рекомендация 1.2/1

#### Конференция рекомендует:

- a) государствам следует обеспечить, чтобы действующая политика ИКАО в отношении возмещения расходов, связанных с реализацией мер и функций по обеспечению безопасности в аэропортах и ПАНО, выполнялась таким образом,

---

чтобы сборы с пользователей за обеспечение безопасности были разумными, экономически эффективными, а также способствовать их гармонизации во всем мире;

- b) государствам настоятельно рекомендуется включать четыре ключевых принципа взимания сборов, заключающиеся в недискриминации, увязке с расходами, транспарентности и проведении консультаций с пользователями, в свои национальные законодательства, правила или политику, а также в соглашения о воздушном сообщении для обеспечения их соблюдения эксплуатантами аэропортов и ПАНО;
  - c) латиноамериканским государствам следует расширить участие в SRVSOR;
  - d) государствам предлагается принять к сведению возможность достижения экономической эффективности посредством регионального сотрудничества и настоятельно рекомендуется устанавливать управленческие и экономические цели и показатели;
  - e) ИКАО следует предпринять все соответствующие меры для обеспечения широкой осведомленности и информированности о ее политике и поощрять использование разработанного ею инструктивного материала в отношении расходов на обеспечение авиационной безопасности и связанных с ними сборов.
-