



Международная организация гражданской авиации

ГОДОВОЙ ДОКЛАД СОВЕТА



2007

"Принимая во внимание, что будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности;

Принимая во внимание, что желательно избегать трений и содействовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире;

Поэтому нижеподписавшиеся Правительства, достигнув согласия относительно определенных принципов и мер с тем, чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично;

заклучили в этих целях настоящую Конвенцию".

Преамбула
Конвенции о международной гражданской авиации
Подписана в Чикаго 7 декабря 1944 года

ПОСЛАНИЕ ПРЕЗИДЕНТА СОВЕТА



АССАМБЛЕЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Имею честь препроводить по указанию Совета его доклад за 2007 год, подготовленный в соответствии со статьей 54 а) Конвенции о международной гражданской авиации. Он входит в документацию следующей очередной сессии Ассамблеи, которая состоится в 2010 году, однако рассылается Договаривающимся государствам в настоящее время для сведения. Он также будет направлен Экономическому и Социальному Совету Организации Объединенных Наций во исполнение положений пункта 2 а) статьи VI Соглашения между Объединенными Нациями и ИКАО.

Подтверждение глобальной ведущей роли ИКАО

Год проведения Ассамблеи всегда является вехой в эволюции ИКАО, поскольку Договаривающиеся государства разрабатывают программу работы на следующие три года в технической, экономической и юридической областях, а также в области охраны окружающей среды и сотрудничества, утверждают соответствующий бюджет и избирают Совет, руководящий орган Организации в период между Ассамблеями.

Важнейшим достижением 36-й сессии Ассамблеи, состоявшейся в сентябре 2007 года, стала полная поддержка глобальной ведущей роли ИКАО на всех направлениях деятельности, предусмотренных шестью стратегическими целями. Было принято большое количество резолюций, направленных на дальнейшее повышение уровня безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности и устойчивого развития международной гражданской авиации, а также были инициированы или усилены конкретные программы и виды деятельности, способствующие процветанию и развитию мирового воздушного транспорта.

По вполне понятным причинам, обсуждение вопроса о сведении к минимуму воздействия авиации на окружающую среду вызвало серьезные прения. Все участники согласились с необходимостью принятия более конкретных и эффективных мер для сокращения углеродного следа международной авиации и с тем, что для этого потребуются использовать широкий спектр возможностей, главным образом технических, эксплуатационных и экономических.

Ассамблея поручила Совету сформировать новую Группу по международной авиации и изменению климата в целях разработки и представления Совету активной программы действий по вопросам международной авиации и изменения климата, основанной на консенсусе и отражающей единомыслие и сильную волю всех Договаривающихся государств.

Такая решительная поддержка лидирующей роли и обширной программы работы ИКАО крайне необходима в момент, когда Организация и мировое авиационное сообщество пытаются противостоять ожидающим нас впереди огромным вызовам, появление которых можно объяснить одним простым словом – рост.

Одним из наглядных проявлений ожидаемого роста является ввод в эксплуатацию около 17 000 новых воздушных судов в течение следующего десятилетия, в связи с чем возникает общепризнанная необходимость в подготовке около 217 000 пилотов и 430 000 механиков, не считая авиадиспетчеров и менеджеров, для организаций, которые будут использовать все эти критически важные людские ресурсы.

Для того чтобы справиться с проблемой перегруженности аэропортов и воздушного пространства, связанной с ростом, потребуются огромные капиталовложения в инфраструктуру аэропортов и аэронавигационных служб, а также в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности для защиты жизней пассажиров и обеспечения жизнеспособности авиатранспортной отрасли.

Прежде всего, для этого потребуются обеспечить беспрецедентные уровни сотрудничества между всеми заинтересованными сторонами авиационного сектора при помощи глобального форума, каковым является ИКАО. Мы успешно играем эту роль на протяжении более 60 лет и постоянно развиваемся, чтобы идти в ногу с техническими, экономическими и политическими изменениями, которыми характеризуется эволюция гражданской авиации.

В последнее время мы достигли значительного прогресса на пути преобразования ИКАО в организацию, в большей степени основанной на эффективности и ориентированной на достижение конкретных результатов. Мы занимаем более инициативную позицию при рассмотрении вопросов и достижении консенсуса в принятии решений. Мы непрерывно изучаем новые пути оказания Договаривающимся государствам помощи в выполнении их обязательств на основе проведения диалога, подготовки рекомендаций и, где это необходимо, предпринятия более конкретных действий.

Новый формат годового доклада отражает новый подход к организации работы. Мы значительно упростили форму представления доклада за счет переноса некоторых статистических материалов на веб-сайт ИКАО. Мы также сгруппировали большую часть редакционного содержания по стратегическим целям для представления более системного обзора различных видов деятельности и достижений, включая инициативы в области технического сотрудничества. Впервые на веб-сайте ИКАО доклад размещен в более удобочитаемом для пользователей формате.

Мы привержены идее обеспечить выполнение ИКАО, являющейся центральным учреждением по управлению деятельностью гражданской авиации на глобальном уровне, своей ведущей роли в духе сотрудничества со всеми заинтересованными сторонами, с тем чтобы авиапассажиры всего мира имели доступ к максимально безопасному, надежному, эффективному и устойчиво развивающемуся воздушному транспорту.

Роберто Кобе Гонсалес
Президент Совета

ШТАБ-КВАРТИРА И РЕГИОНАЛЬНЫЕ БЮРО

Штаб-квартира

International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montréal, Quebec
Canada H3C 5H7

Региональные бюро

Asia and Pacific Office
252/1 Vibhavadi Rangsit Road
Latyao, Chatuchak, Bangkok 10900
Thailand

Eastern and Southern African Office
United Nations Office at Nairobi
Limuru Rd., Gigiri, Nairobi
Kenya

European and North Atlantic Office
3 bis, Villa Emile Bergerat
F-92522 Neuilly-Sur-Seine Cedex
France

Middle East Office
Ministry of Civil Aviation Complex
Cairo Airport Road, Cairo, 11776
Egypt

North American, Central American and Caribbean Office
Avenida Presidente Masaryk No. 29
Col. Chapultepec Morales, México
D.F. 11570
México

South American Office
Av. Victor Andrés Belaúnde No. 147
San Isidro, Lima
Peru

Western and Central African Office
15 boulevard de la République
Dakar
Sénégal

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА

Австралия	Кабо-Верде	Перу
Австрия	Казахстан	Польша
Азербайджан	Камбоджа	Португалия
Албания	Камерун	Республика Корея
Алжир	Канада	Российская Федерация
Ангола	Катар	Руанда
Андорра	Кения	Румыния
Антигуа и Барбуда	Кипр	Сальвадор
Аргентина	Кирибати	Самоа
Армения	Китай	Сан-Марино
Афганистан	Колумбия	Сан-Томе и Принсипи
Багамские Острова	Коморские Острова	Саудовская Аравия
Бангладеш	Конго	Свазиленд
Барбадос	Корейская Народно-Демократическая Республика	Сейшельские Острова
Бахрейн	Коста-Рика	Сенегал
Беларусь	Кот-д'Ивуар	Сент-Винсент и Гренадины
Белиз	Куба	Сент-Китс и Невис
Бельгия	Кувейт	Сент-Люсия
Бенин	Кыргызстан	Сербия и Черногория
Болгария	Лаосская Народно-Демократическая Республика	Сингапур
Боливия	Латвия	Сирийская Арабская Республика
Босния и Герцеговина	Лесото	Словакия
Ботсвана	Либерия	Словения
Бразилия	Ливан	Соединенное Королевство
Бруней-Даруссалам	Ливийская Арабская Джамахирия	Соединенные Штаты Америки
Буркина-Фасо	Литва	Соломоновы Острова
Бурунди	Люксембург	Сомали
Бутан	Маврикий	Судан
Бывшая югославская Республика Македония	Мавритания	Суринам
Вануату	Мадагаскар	Сьерра-Леоне
Венгрия	Малави	Таджикистан
Венесуэла	Малайзия	Таиланд
Вьетнам	Мали	Тимор-Лешти
Габон	Мальдивы	Того
Гаити	Мальта	Тонга
Гайана	Марокко	Тринидад и Тобаго
Гамбия	Маршалловы Острова	Тунис
Гана	Мексика	Туркменистан
Гватемала	Микронезия (Федеративные Штаты)	Турция
Гвинея	Мозамбик	Уганда
Гвинея-Бисау	Молдова	Узбекистан
Германия	Монако	Украина
Гондурас	Монголия	Уругвай
Гренада	Мьянма	Фиджи
Греция	Намибия	Филиппины
Грузия	Науру	Финляндия
Дания	Непал	Франция
Демократическая Республика Конго	Нигер	Хорватия
Джибути	Нигерия	Центральноафриканская Республика
Доминиканская Республика	Нидерланды	Чад
Египет	Никарагуа	Чешская Республика
Замбия	Новая Зеландия	Чили
Зимбабве	Норвегия	Швейцария
Израиль	Объединенная Республика Танзания	Швеция
Индия	Объединенные Арабские Эмираты	Шри-Ланка
Индонезия	Оман	Эквадор
Иордания	Острова Кука	Экваториальная Гвинея
Ирак	Пакистан	Эритрея
Иран (Исламская Республика)	Палау	Эстония
Ирландия	Панама	Эфиопия
Исландия	Папуа-Новая Гвинея	Южная Африка
Испания	Парагвай	Ямайка
Италия		Япония
Иемен		



ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА – ЧЛЕНЫ СОВЕТА

Австралия
Австрия
Аргентина
Бразилия
Венгрия
Гана
Германия
Гондурас
Египет
Индия
Испания
Италия
Камерун

Канада
Китай
Колумбия
Ливан
Мексика
Мозамбик
Нигерия
Пакистан
Перу
Республика Корея
Российская Федерация
Саудовская Аравия
Сент-Люсия

Сингапур
Соединенное Королевство
Соединенные Штаты
Америки
Тунис
Финляндия
Франция
Чили
Эфиопия
Южная Африка
Япония



Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках.

©ИКАО 2008

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.

Отпечатано на бумаге, изготовленной на 100 % из вторичного сырья.

ПРИМЕЧАНИЯ

Добавления к данному докладу имеются исключительно на сайте:

www.icao.int/annualreports

На этом сайте можно также ознакомиться с текстом данного доклада согласно его печатной версии и с выдержками из докладов за предыдущие годы.

Все суммы приводятся в долл. США, если не указано иного.

Употребляемые обозначения и изложение материала в данном издании не означают выражения со стороны ИКАО какого бы то ни было мнения относительно правового статуса страны, территории, города или района, или их властей, или относительно делимитации их границ.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО), созданная в 1944 году для содействия безопасному и упорядоченному развитию международной гражданской авиации во всем мире, является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций. ИКАО, штаб-квартира которой расположена в Монреале, устанавливает международные стандарты и правила в области воздушных перевозок и является инструментом сотрудничества во всех областях гражданской авиации между ее 190 Договаривающимися государствами.



ОГЛАВЛЕНИЕ

*Послание Президента Совета
Штаб-квартира и региональные бюро
Договаривающиеся государства
Договаривающиеся государства – члены Совета
Примечания*

Мир воздушного транспорта в 2007 году.....	3
Бизнес-план ИКАО	17
Безопасность полетов.....	23
Авиационная безопасность	33
Охрана окружающей среды.....	43
Эффективность	51
Непрерывность.....	63
Правовое регулирование.....	67
Вспомогательные стратегии реализации	73
Программа технического сотрудничества.....	81
Финансовая справка.....	91
Добавления	www.icao.int/annualreports

**МИР
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
В 2007 ГОДУ**



МИР ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В 2007 ГОДУ

ТЕНДЕНЦИЯ РАЗВИТИЯ МИРОВОЙ И РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

В 2007 году мировая экономика сохранила темпы своего роста, несмотря на повышение цен на сырую нефть и продукты нефтепереработки, причем среднегодовой прирост валового внутреннего продукта (ВВП) в мире по оценке составил 4,9 % в реальном выражении (рис. 1).

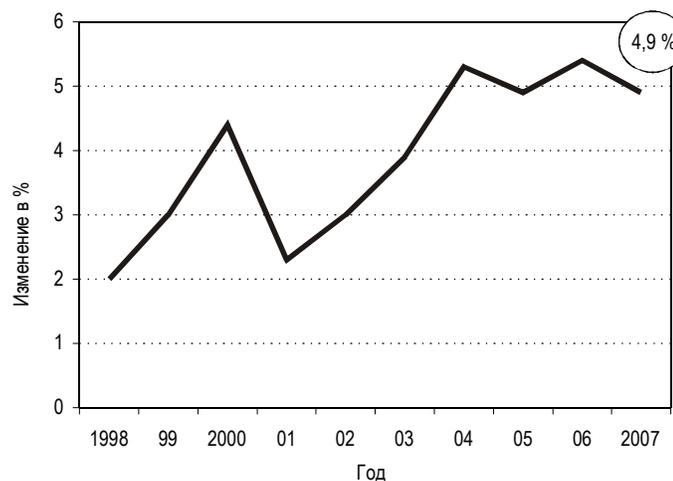


Рис 1. Изменение мирового ВВП по годам
в постоянных ценах, 1998 – 2007

Промышленно развитые страны испытали небольшой экономический спад по сравнению с 2006 годом, зафиксировав прирост ВВП в 2,7 %. Темпы роста североамериканской экономики составили 2,2 %; в Соединенных Штатах Америки расходы на личное потребление и инвестиции в жилищное строительство продолжали сокращаться. Это определенным образом повлияло на экономику Канады, рост которой был всего лишь умеренным.

Темпы роста на новых рынках и в развивающихся странах оставались весьма высокими – 7,9 %, что намного выше среднемирового показателя, но при этом существенно варьировались в зависимости от региона.

ВВП Африки вырос на 6,2 %, причем страны – экспортеры нефти извлекли выгоду из продолжавшегося роста цен на нефть, а другие страны – из улучшения условий торговли и усиления внутренней политики.

В целом экономика региона Азии и Тихого океана сохранила свои темпы роста, которые составили 7,2 %. Значительный вклад внесли развивающиеся страны, средний показатель прироста ВВП в которых

составил 9,7 %; в Китае и Индии был зарегистрирован впечатляющий прирост ВВП соответственно в 11,4 и 9,2 %, обусловленный ростом экспорта, инвестиций и внутреннего спроса. В новых индустриальных государствах Азии прирост ВВП составил 5,6 %. ВВП Японии вырос на 2,1 %, а темпы прироста экономики Австралии и Новой Зеландии значительно возросли и составили соответственно 3,9 и 3,0 %.

В Европейском регионе прирост ВВП в среднем составил 3,3 %. В зоне использования европейской валюты темпы прироста составили 3,1 %, что несколько ниже уровня 2006 года в связи с определенным влиянием глобальных финансовых проблем. Рост экономики стран Центральной и Восточной Европы составил приблизительно 5,8 %, а в странах Содружества Независимых Государств (СНГ) прирост ВВП составил в среднем 8,5 %.

Экономический рост в странах региона Латинской Америки и Карибского бассейна несколько ослаб (увеличение составило 5,6 %) главным образом в результате влияния снижения активности в Соединенных Штатах Америки и ограничений по поставкам в ряде стран – экспортеров товаров.

Благодаря повышению цен на нефть и устойчивому внутреннему спросу темпы роста экономики Ближневосточного региона составили 5,8 %, что несколько выше, чем в 2006 году.

Мировой объем торговли товарами и услугами согласно оценкам увеличился приблизительно на 6,8 %.

Масштабы международного туризма возросли примерно на 6 %. Согласно Всемирной туристской организации ООН (ЮНВТО), поездки за рубеж совершили около 898 млн туристов, что примерно на 52 млн больше, чем в прошлом году (рис. 2). Наибольший приток туристов зарегистрирован в регионе Ближнего Востока (около 13 %); далее следуют Азия и Тихий океан (10 %), Африка (8,8 %), Северная Америка и Южная Америка (5 %), Европа (4 %).



Рис. 2. Динамика международного туризма и поступлений от него
(в долл. США), 1998 – 2007

Экономическое регулирование

На различных уровнях продолжался процесс либерализации в сфере регулирования международного воздушного транспорта. Согласно оценкам он охватил около 30 % пар стран с беспосадочными пассажирскими перевозками и почти половину предлагаемой частоты рейсов в рамках либо двусторонних соглашений о воздушном сообщении об "открытом небе" или региональных либерализованных соглашений и договоренностей.

На двустороннем уровне 12 государств заключили 9 новых соглашений об "открытом небе"; в результате общее количество соглашений, в которых участвует 91 государство, составило 136. Эти соглашения предусматривают полный доступ к рынкам без ограничений по пунктам назначения, правам на маршруты, провозной емкости, частоте, совместному использованию кодов и тарифам.

На региональном уровне действовало по крайней мере 12 либерализованных соглашений или договоренностей, в контексте которых имели место следующие события, заслуживающие внимания:

- в январе единый авиационный рынок Европейского союза (ЕС) увеличился с 25 до 27 государств в результате включения в него Болгарии и Румынии;
- в феврале Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) осуществила дальнейшую либерализацию Меморандума о взаимопонимании относительно грузовых воздушных перевозок, первоначально подписанного в 2002 году;
- также в феврале вступило в силу Соглашение о либерализации воздушного транспорта между арабскими государствами (первоначально для пяти государств Лиги арабских государств);
- в октябре вступило в силу Соглашение о воздушном сообщении между тихоокеанскими островными государствами (первоначально для шести государств – членов Форума тихоокеанских островных государств).

Росло также взаимодействие регионов в направлении дальнейшей либерализации. Наиболее активным в этом отношении был ЕС, где Европейская комиссия выполняла конкретные мандаты по ведению переговоров от имени государств – членов ЕС. В апреле ЕС и Соединенные Штаты Америки официально подписали Соглашение о воздушном сообщении в качестве первого этапа на пути создания открытой авиационной зоны. Данное соглашение, которое временно начнут применять с марта 2008 года, заменит все существующие двусторонние соглашения о воздушном сообщении между государствами – членами ЕС и Соединенными Штатами Америки. В октябре Европейской комиссии был дан новый мандат на открытие переговоров с Канадой по заключению всеобъемлющего авиационного соглашения.

На многостороннем уровне Всемирная торговая организация (ВТО) продолжала вести второй пересмотр Приложения по воздушному транспорту к Генеральному соглашению о торговле услугами (ГАТС). Основное внимание в дискуссиях уделялось важным экономическим тенденциям и тенденциям регулирования в секторе воздушного транспорта, в частности перевозкам, осуществляемым "дешевыми" перевозчиками, а также регулярным пассажирским и грузовым перевозкам. Переговоры также касались предложения о расширении сферы применения Приложения за счет включения услуг по наземному обслуживанию и эксплуатации аэропортов в дополнение к уже предусмотренным трем видам деятельности: ремонту и техническому обслуживанию воздушных судов, продаже и маркетингу услуг воздушного транспорта и услугам автоматизированных систем бронирования (АСБ).

Процесс либерализации воздушного транспорта продолжал развиваться и на национальном уровне. Например, в ноябре правительство Японии либерализовало доступ иностранных авиакомпаний к своим 23 региональным аэропортам, с тем чтобы укрепить позицию страны в качестве узлового стыковочного пункта для международных перевозок. В том же месяце Пакистан принял новую национальную авиационную политику, направленную на дальнейшую либерализацию авиатранспортного сектора, включая политику "открытого неба" в отношении грузовых перевозок.

Увеличение числа слияний и постоянное расширение альянсов, в особенности трех глобальных группировок ("Стар альянс", "Уан уорлд" и "Скай тим"), по-прежнему привлекало внимание регламентирующих органов. В феврале Министерство транспорта (DOT) Соединенных Штатов Америки одобрило применение иммунитета от действия антитрестовского законодательства в отношении соглашения об альянсе между девятью авиакомпаниями "Стар альянс". В октябре Европейская комиссия опубликовала обязательства, представленные восемью авиакомпаниями "Скай тим", что было условием утверждения их соглашения об альянсе.

Наряду с постепенной либерализацией регулирования воздушного транспорта защита и совершенствование прав авиационных пассажиров приобретали все более важное значение. В апреле Европейская комиссия усилила процедуры обеспечения применения своего постановления относительно отказов в посадке на борт, аннулирования или продолжительной задержки рейсов. В ноябре DOT Соединенных Штатов Америки объявило о новых предложениях, касающихся выработки правил по защите авиационных пассажиров, включая требование о том, чтобы авиакомпании принимали резервные планы действий на случай длительной задержки и включали их в свои договоры перевозки.

Некоторые государства, нередко с участием иностранных инвесторов, создавали новые национальные авиакомпании, которые заменяли государственные авиапредприятия, обремененные долгами. Например, после ликвидации в октябре авиакомпании "Эр Моритани" была образована авиакомпания "Моритани эруэйз" в качестве совместного предприятия с участием правительства Мавритании, частного внутреннего сектора и авиакомпании "Тунис эр".

АВИАКОМПАНИИ

Регулярные полеты

Общий объем перевозок

Общий объем регулярных перевозок, выполненных авиакомпаниями 190 Договаривающихся государств ИКАО, составил приблизительно 2 260 млн пассажиров и около 41 млн т груза. Общее количество выполненных пассажирских/грузовых/почтовых тонно-километров возросло примерно на 5,5 % по сравнению с 2006 годом, причем количество тонно-километров, выполненных при международных перевозках, возросло на 6,1 % (см. таблицы 1 и 2 добавления 1^{*}). На рис. 3 показана тенденция за период с 1998 по 2007 год.

Рост объема пассажирских перевозок в целом опережал рост предлагаемой провозной емкости в креслах. В результате средний коэффициент пассажирской загрузки на всех регулярных рейсах (внутренних и международных) возрос до 77 % по сравнению с 76 % в 2006 году. Однако коэффициент грузовой загрузки остался прежним (63 %) из-за колебаний в ассортименте коммерческой загрузки, предлагаемой авиакомпаниями, и, в некоторой степени, из-за меньшего использования имеющейся грузовой емкости (см. таблицу 3 добавления 1).

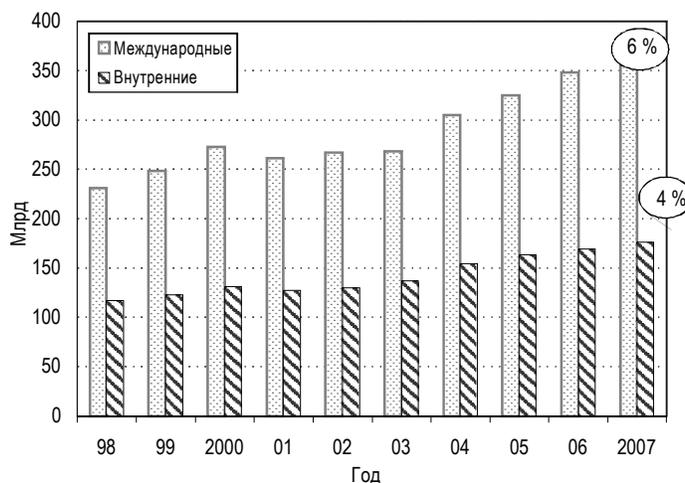


Рис. 3. Регулярные перевозки
(выполненные тонно-километры), 1998 – 2007

* Добавления к настоящему докладу размещаются только на сайте www.icao.int/annualreports.

Что касается перевозок в разбивке по регионам, то 31 % общего объема перевозок (пассажирских/грузовых/почтовых) был выполнен авиакомпаниями Северной Америки, 30 % – авиакомпаниями Азии/Тихого океана, 27 % – европейскими авиакомпаниями, 6 % – авиакомпаниями Ближнего Востока, 4 % – авиакомпаниями Латинской Америки и Карибского бассейна и 2 % – африканскими авиакомпаниями (см. таблицу 4 добавления 1).

Данные по отдельным странам показывают, что около 41 % общего объема регулярных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок приходится на авиакомпании Соединенных Штатов Америки, Китая (не считая перевозок из особых административных районов Гонконг и Макао) и Германии (примерно 29, 7 и 5 % соответственно). Около 29 % общего объема международных перевозок было выполнено авиакомпаниями Соединенных Штатов Америки, Германии и Соединенного Королевства (примерно 15, 8 и 6 % соответственно).

Международные пассажирские перевозки

В 2007 году во всех регионах высокие темпы роста международных воздушных перевозок сохранились на уровне 2006 года, составив 7,6 %. Данные в процентах по общему объему выполненных перевозок и темпам роста перевозок авиакомпаний в разбивке по регионам выглядят следующим образом: Европа – 40 и 7,5; Азия/Тихий океан – 27 и 5,7; Северная Америка – 17 и 5,7; Ближний Восток – 8 и почти 18; Латинская Америка и Африка – 7 и 8,8 (Латинская Америка) и 6,8 (Африка).

Внутренние пассажирские перевозки

Перевозки североамериканских авиакомпаний, на долю которых приходится почти 59 % мирового объема внутренних перевозок, возросли на 3,3 %. В целом это существенный рост, учитывая, что в 2006 году они возросли лишь на 0,6 %. Перевозки авиакомпаний Азии/Тихого океана, на долю которых приходится приблизительно 26 % внутренних перевозок, возросли на целых 12 % по сравнению с 12,4 % в 2006 году. Рост перевозок европейских авиакомпаний, на долю которых приходится 8 % мирового объема внутренних перевозок, остался на уровне 2006 года, а перевозки латиноамериканских авиакомпаний, на долю которых приходится приблизительно 4 % мирового объема, возросли на 9 %.

Общий объем грузовых перевозок

По сравнению с 2006 годом общий объем регулярных грузовых перевозок возрос приблизительно на 4,7 %. Количество груза, перевезенного во всем мире регулярными рейсами, возросло примерно до 41 млн т по сравнению с 40 млн т в 2006 году, а темпы роста перевозок сократились приблизительно с 5,8 до 4,4 %.

Падение роста грузовых перевозок может быть следствием замедления темпов развития экономики в Соединенных Штатах Америки, где имеются опасения относительно возможности спада. Несмотря на такую экономическую обстановку, во всех регионах, и в особенности в Соединенных Штатах Америки, были зарегистрированы, как и прежде, высокие темпы роста пассажирских перевозок.

Перспективы развития авиаперевозок в 2008 году

В перспективе вероятность сохранения высоких темпов роста в 2008 году будет во многом определяться на микроуровне управленческими решениями, принимаемыми авиакомпаниями в условиях повышения цен на топливо. Вводимые авиакомпаниями надбавки за топливо приведут к подорожанию авиаперевозок и могут повлиять на спрос. Атмосфера экономического спада, наблюдаемая в Соединенных Штатах Америки, и негативные последствия ипотечного кризиса, приведшего к нехватке ликвидности, могут распространиться на другие регионы, в частности на государства с развивающейся экономикой в Азии, и тем самым негативно повлиять на рост.

Нерегулярные коммерческие перевозки

По оценкам в 2007 году общий объем международных нерегулярных пассажирских перевозок, выраженный в пассажиро-километрах, уменьшился примерно на 3 % по сравнению с 2006 годом, а доля нерегулярных перевозок в общем объеме международных пассажирских перевозок уменьшилась где-то на 1 процентный пункт, примерно до 9 % (рис. 4 и таблица 5 добавления 1). Доля внутренних нерегулярных пассажирских перевозок в общем объеме нерегулярных пассажирских перевозок составляет около 8 %, а в общем объеме внутренних пассажирских перевозок во всем мире – приблизительно 1 %.

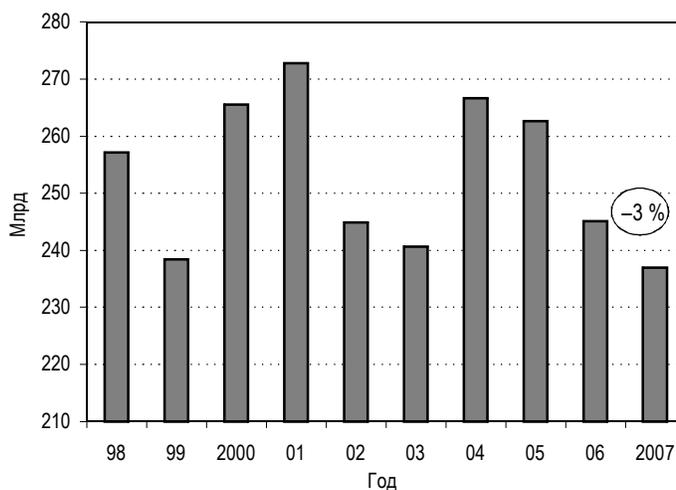


Рис. 4. Международные нерегулярные перевозки
(выполненные пасс.-км), 1998 – 2007

Авиационные происшествия

Ниже говорится об авиационных происшествиях, за исключением тех, которые вызваны актами незаконного вмешательства.

Регулярные полеты

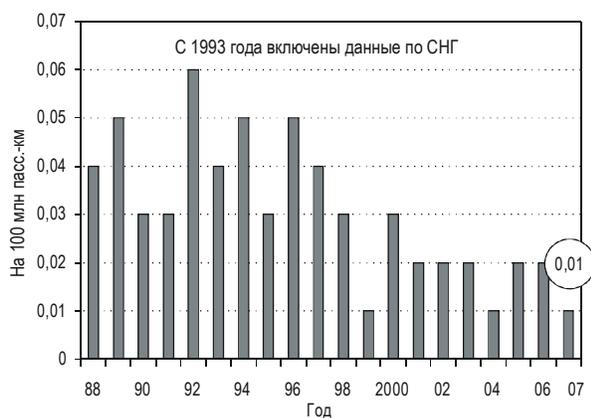
Согласно предварительным данным, при выполнении регулярных воздушных перевозок во всем мире произошло 11 авиационных происшествий с воздушными судами, имеющими максимальную сертифицированную взлетную массу свыше 2250 кг. В результате этих происшествий погибли 587 пассажиров. Для сравнения следует указать, что в 2006 году имело место 12 происшествий с человеческими жертвами, в которых погиб 751 пассажир (см. таблицу 6 добавления 1). В результате увеличения объема перевозок и сокращения количества погибших пассажиров в 2007 году по сравнению с 2006 годом количество человеческих жертв на 100 млн пасс.-км сократилось с 0,019 до 0,014. Количество авиационных происшествий с человеческими жертвами на 100 млн сам.-км сократилось по сравнению с 2006 годом с 0,038 до 0,033, а количество авиационных происшествий с человеческими жертвами на 100 тыс. самолето-посадок снизилось до 0,042 с 0,047 в 2006 году (рис. 5).

Показатели безопасности полетов в значительной мере зависят от типов воздушных судов, выполняющих регулярные пассажирские перевозки. Например, было зарегистрировано 9 происшествий с турбореактивными воздушными судами, на долю которых приходится более 98% всего объема регулярных перевозок (в выполненных пассажиро-километрах), в результате которых погибли 567 пассажиров; в то же время в 2 происшествиях с турбовинтовыми и поршневыми воздушными судами, на долю которых приходится немногим менее 2% объема регулярных перевозок, погибли 20 пассажиров. Таким образом, частота фатальных исходов при выполнении перевозок турбореактивными самолетами была гораздо ниже, чем при перевозке винтовыми самолетами.

Нерегулярные коммерческие полеты

К нерегулярным коммерческим полетам относятся как нерегулярные рейсы регулярных авиакомпаний, так и все рейсы, выполняемые нерегулярными коммерческими эксплуатантами. Согласно имеющимся в ИКАО данным о безопасности полетов при осуществлении нерегулярных пассажирских перевозок воздушными судами с максимальной сертифицированной взлетной массой более 2250 кг, имело место 14 авиационных происшествий с человеческими жертвами по сравнению с 17 в 2006 году. В этих авиационных происшествиях погибли 86 пассажиров по сравнению с 91 в 2006 году.

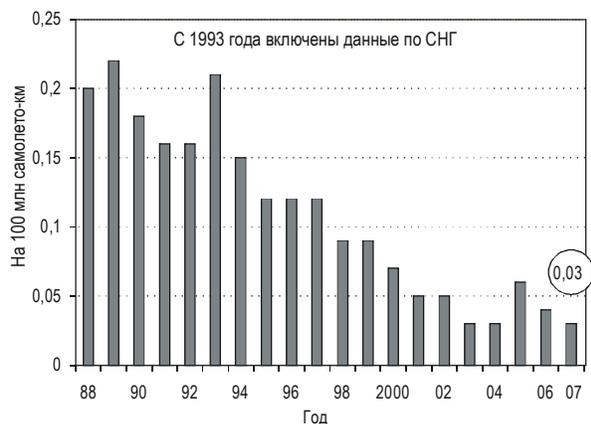
Во время нерегулярных полетов воздушных судов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 9000 кг, выполнявшихся как регулярными, так и нерегулярными эксплуатантами, имело место 8 происшествий, в результате которых погибло 77 пассажиров.



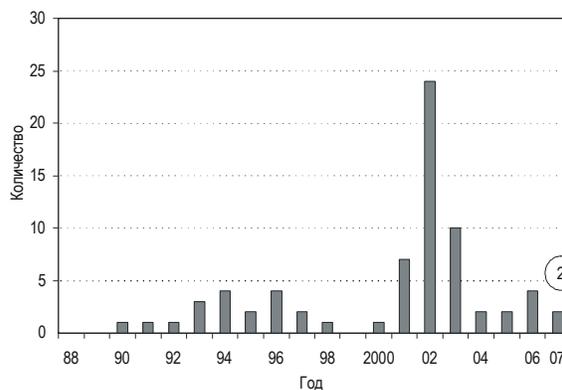
Кол-во происшествий, сопровождающихся гибелью пассажиров, на 100 млн пассажиро-километров при регулярных перевозках



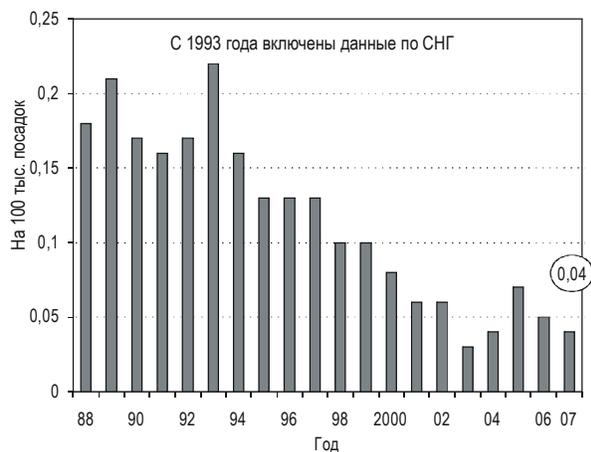
Акты незаконного захвата



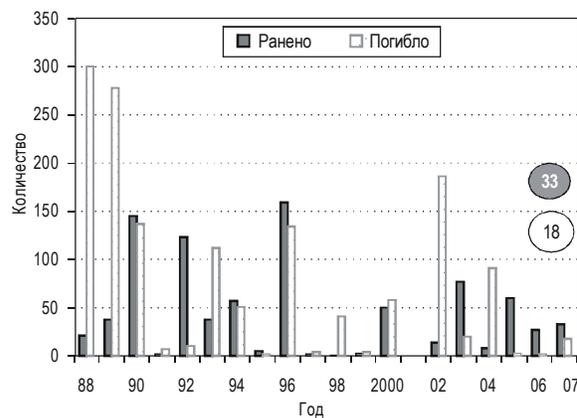
Кол-во происшествий, сопровождающихся гибелью пассажиров, на 100 млн самолето-километров при регулярных перевозках



Нападения на объекты



Кол-во происшествий, сопровождающихся гибелью пассажиров, на 100 тыс. посадок воздушных судов при регулярных перевозках



Количество погибших и раненых

*В 2001 г.: ранено — 3 271, убито — 3 525.

Рис 5. Статистика авиационных происшествий, 1988 – 2007

Рис 6. Статистика авиационной безопасности, 1988 – 2007



АКТЫ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

В течение данного года было зарегистрировано 22 акта незаконного вмешательства, включая 4 акта незаконного захвата, 2 попытки захвата, 2 нападения на объекты, 3 попытки нападения на объекты и 11 других актов незаконного вмешательства (см. таблицу 7 добавления 1). Сведения об этих актах включены в ежегодные статистические сводки, которые используются для анализа тенденций и динамики в этой области (рис. 6).

АЭРОПОРТЫ

В 2007 году темпы роста пассажирских перевозок были несколько выше (на 5–6 %), чем в 2006 году, главным образом из-за активизации международных перевозок. Темпы роста грузовых перевозок были еще более высокими. В результате финансовые показатели деятельности аэропортов в целом улучшились. Согласно оценкам Международного совета аэропортов (МСА), чистая прибыль 100 ведущих аэропортовых компаний, которая в 2006 году в среднем составляла 11,4 %, а в 2005 году – 10,4 %, в 2007 году должна возрасти еще больше. МСА также сообщил о рекордно высоком уровне капитальных затрат (42,8 млрд долл.) на создание новых или увеличение существующих мощностей для удовлетворения спроса на пассажирские перевозки, который, согласно прогнозам, в ближайшие 20 лет увеличится вдвое.

Темпы приватизации аэропортов в 2007 году замедлились (сообщено лишь о нескольких сделках). Большинство эксплуатантов аэропортов основное внимание уделяли имеющимся активам и осуществляемой в настоящее время деятельности, а не дальнейшему расширению за счет новых приобретений. Перспективы дальнейшего роста сделок в ближайшие годы представляются ясными, например, в Европе, где процесс приватизации пока охватил лишь небольшую часть аэропортов.

АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ СЛУЖБЫ

Согласно проведенному ИКАО обследованию, финансовое положение поставщиков аэронавигационного обслуживания (ANSP) продолжало улучшаться благодаря устойчивому росту воздушного движения. Большинство ANSP получило прибыль. Во всем мире заинтересованные стороны основное внимание уделяли характеристикам аэронавигационного обслуживания, чему способствовали дискуссии на Всемирном симпозиуме по характеристикам аэронавигационной системы, организованном ИКАО в марте.

В Европе продолжалась реализация инициатив, связанных с созданием "единого европейского неба" (SES), программой SESAR (исследование по ОрВД в рамках "единого европейского неба") и созданием функциональных блоков воздушного пространства (FAB). В марте Европейская комиссия

выпустила среднесрочный доклад о ходе создания FAV, подтверждающий, что блоки должны базироваться на эксплуатационных требованиях, в частности на потоках движения, а не на существующих национальных границах. В июле группа высокого уровня Европейской комиссии по будущим рамкам регулирования в сфере авиации выпустила доклад, содержащий "дорожную карту" с указанием конкретных мер повышения эффективности системы организации воздушного движения. В докладе рекомендуется осуществлять жесткое регулирование деятельности там, где рыночные силы терпят неудачу, и создавать глубокие структуры управления в целях ликвидации разрыва между принятием решений и финансированием.

В Соединенных Штатах Америки продолжалась реструктуризация Организации по обслуживанию воздушного движения (АТО), входящей в состав Федерального авиационного управления (ФАУ). ФАУ преобразует управление воздушным движением из наземной системы радиолокаторов в спутниковую систему на основе Единого национального плана создания авиатранспортной системы следующего поколения (NextGen). Планирование и внедрение NextGen осуществляется государственно-частным предприятием, состоящим из представителей различных департаментов Соединенных Штатов Америки и авиационных экспертов из частного сектора.

БИЗНЕС-ПЛАН ИКАО



БИЗНЕС-ПЛАН ИКАО

Становление Организации, базирующейся на эффективности и ориентированной на конкретные результаты

В 2007 году был достигнут значительный прогресс в преобразовании ИКАО в организацию, базирующуюся на эффективности и ориентированную на конкретные результаты в соответствии с бизнес-планом Организации. Наиболее существенные усовершенствования освещаются в настоящем годовом докладе, который в своем более доступном формате и со ссылками на сайт ИКАО является графической иллюстрацией этого нового способа ведения дел.

В ответ на решения 36-й сессии Ассамблеи ИКАО и в целях содействия переходу на планирование и составление бюджета, ориентированные на конкретные результаты, Совет в ноябре рассмотрел бизнес-план на следующее трехлетие (2008–2010), направленный на обеспечение реализации стратегических целей. Задача состояла в определении и применении дополнительных методов и средств постоянного повышения эффективности ИКАО в масштабах всей Организации.

Возникновение бизнес-плана

В 2004 году Совет одобрил концептуальное видение и программное заявление Организации: ИКАО осуществляет свою деятельность в целях реализации своего концептуального видения безопасного и стабильного развития гражданской авиации на базе сотрудничества между ее Договаривающимися государствами. Для реализации такого концептуального видения были установлены следующие стратегические цели на период 2005–2010 годов:

безопасность полетов: повышать уровень безопасности полетов гражданской авиации во всем мире;

авиационная безопасность: повышать уровень авиационной безопасности в гражданской авиации во всем мире;

охрана окружающей среды: сводить к минимуму неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду во всем мире;

эффективность: повышать эффективность авиационной деятельности;

непрерывность: поддерживать непрерывность авиационной деятельности;

правовое регулирование: укреплять правовые нормы регулирования деятельности международной гражданской авиации.

Эти цели отражают статус, роль и обязанности ИКАО как:

- организации, играющей ведущую роль в разработке, популяризации и проверке соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS);
- организации, оказывающей содействие и помощь своим Договаривающимся государствам в осуществлении SARPS, аэронавигационных планов и политики ИКАО;
- организации, проводящей глобальную авиатранспортную политику в целях обеспечения эффективного функционирования системы международной гражданской авиации;
- высшего форума для разрешения кризисных ситуаций в международной гражданской авиации;
- органа, занимающегося разработкой, развитием и распространением норм международного воздушного права и урегулированием споров в сфере международной гражданской авиации;
- центрального учреждения, осуществляющего руководство гражданской авиацией в глобальном масштабе.



Они также определяют стратегическое позиционирование Организации в качестве:

- глобальной движущей силы в сфере создания систем управления безопасностью полетов для достижения измеримых результатов обеспечения безопасности полетов;
- популяризатора и координатора основанных на функциональных показателях мер обеспечения авиационной безопасности государствами;
- ведущей международной организации, принимающей единообразные и скоординированные меры для уменьшения воздействия гражданской авиации на окружающую среду;

- ключевой движущей силы в создании гармонизированных глобальных систем организации воздушного движения и внедрении основанных на функциональных показателях средств повышения эффективности.

Переход от концепции к действиям

Бизнес-план трансформирует стратегические цели в планы действий и устанавливает связь между запланированными мероприятиями, организационными затратами и оценкой эффективности. Важным аспектом этого подхода является интеграция программ и видов деятельности управлений и региональных бюро в целях оптимального распределения ресурсов на основе согласованных приоритетов.

В комплексе бизнес-план и связанный с ним бюджет обеспечивают основу системы отчетности, охватывающей стратегии, виды деятельности, финансовые средства, людские ресурсы и сроки, и позволяющей согласованно и эффективно контролировать и оценивать результаты. Вовлекая персонал на всех уровнях в процесс улучшения производственных показателей, подчеркивая обязанности, повышая ответственность руководителей за свою деятельность и регулярно измеряя, контролируя и оценивая результаты, Организация усиливает ответственность, демонстрирует рациональность использования средств и повышает общую эффективность на оперативном и стратегическом уровнях.

Переход от концепции к действиям и результатам также предполагает определение ряда вспомогательных стратегий реализации и успешное выполнение Программы технического сотрудничества, которая традиционно на протяжении многих лет оказывает поддержку Договаривающимся государствам в соблюдении правил, процедур и политики ИКАО.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ



СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ А

Повышать безопасность полетов в гражданской авиации во всем мире путем реализации следующих мер:

выявлять и отслеживать существующие факторы риска в сфере безопасности полетов в гражданской авиации и разрабатывать и внедрять в глобальном масштабе эффективные и адекватные меры по устранению возникающих рисков;

обеспечивать своевременное внедрение положений ИКАО путем постоянного контроля за ходом реализации их в государствах;

осуществлять проверки организации контроля за обеспечением безопасности полетов с целью выявления недостатков и поощрять устранение недостатков государствами;

разрабатывать глобальные планы, направленные на устранение основных причин выявленных недостатков;

оказывать государствам помощь в устранении недостатков за счет реализации региональных планов устранения недостатков и создания организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов на региональном и субрегиональном уровнях;

поощрять обмен информацией между государствами в целях содействия укреплению взаимного доверия к уровню безопасности полетов в государствах и ускорению процесса совершенствования контроля за обеспечением безопасности полетов;

способствовать своевременному решению критических с точки зрения безопасности полетов вопросов, выявленных группами регионального планирования и осуществления проектов (PIRG);

поддерживать создание во всех государствах систем управления безопасностью полетов, охватывающих весь диапазон связанных с безопасностью полетов дисциплин;

оказывать государствам содействие в повышении безопасности полетов посредством осуществления программ технического сотрудничества и доведения критических потребностей до сведения доноров и финансовых организаций.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

В настоящее время широко признается, что традиционный подход к повышению безопасности полетов, основанный на принятии ответных мер, уже является неприемлемым и недостаточным и что необходимо переходить к применению инициативного и предсказательного режима обеспечения безопасности полетов на основе оценки рисков. Хотя соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) по-прежнему является основой безопасности полетов международной гражданской авиации, строгое применение правил и предписанных процедур должно обеспечиваться за счет широкого внедрения систем управления безопасностью полетов (СУБП). Эти две сферы были предметом особого внимания в 2007 году.

Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)

Цель УППКБП заключается в оценке способности государства осуществлять эффективный контроль за собственной системой гражданской авиации. Сами проверки помогают выявлять недостатки в выполнении контрольных функций, а планы корректирующих действий, основанные на сделанных выводах, способствуют лучшему соблюдению SARPS и в конечном итоге повышению безопасности полетов.



Рис. 7. Принципы УППКБП

Эта обязательная программа основана на строгих принципах суверенитета, универсальности, транспарентности и раскрытия информации, своевременности, всеобъемлемости, систематичности, последовательности и целенаправленности, объективности и качества (рис. 7).

В 2007 году в рамках всеобъемлющего системного подхода (ВСП), применяемого с 2005 года, проверки были проведены в 43 Договаривающихся государствах. Расширенный мандат УППКБП охватывает все положения по безопасности полетов, содержащиеся во всех связанных с безопасностью полетов Приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации. Выдача свидетельств авиационному персоналу, эксплуатация и летная годность воздушных судов, обслуживание воздушного движения, аэродромы и расследование авиационных происшествий и инцидентов составляют основные элементы проверки, которые наряду с национальным авиационным законодательством и системой организации дают полное представление о системе гражданской авиации государства.

К концу 2007 года ИКАО завершила 78 проверок на основе ВСП в рамках своего текущего шестилетнего цикла проверок, заканчивающегося в 2010 году. В контексте первоначальных проверок была проверена одна международная организация – Европейское агентство по безопасности полетов (ЕАБП).

Подготовка к проверке в рамках ВСП связана с процессом, который требует, чтобы государства проводили критическую оценку своих систем контроля за обеспечением безопасности полетов и который сам по себе способствует повышению безопасности. При активной технической поддержке со стороны ИКАО государства имеют уникальную возможность проанализировать и пересмотреть свои структуру, законодательство, процессы регулирования и процедуры в сфере гражданской авиации, а также средства эффективного обеспечения соблюдения стандартов, связанных с безопасностью полетов. Все проверенные до сих пор государства воспользовались этой возможностью при значительной поддержке соответствующих правительств. Этап проверок на местах позволяет государствам получать результаты широкой и документально зафиксированной реальной оценки хода выполнения авиационных стандартов, касающихся безопасности полетов, а послепроверочный этап и подготовка плана действий по устранению выявленных в ходе проверок недостатков закладывают основу для производства безопасных и эффективных полетов в будущем.

В связи с успешным выполнением и эволюцией УППКБП Ассамблея в сентябре 2007 года поручила ИКАО изучить среди различных рассматриваемых вариантов возможность применения нового подхода, основанного на концепции постоянного мониторинга, в конце текущего цикла проверок, завершающегося в 2010 году. Доклад о начале применения такого подхода в 2011 году, основанный на анализах результатов проверок с использованием средств сбора и обновления текущей информации, связанной с безопасностью полетов, будет представлен на следующей очередной сессии Ассамблеи ИКАО в 2010 году.

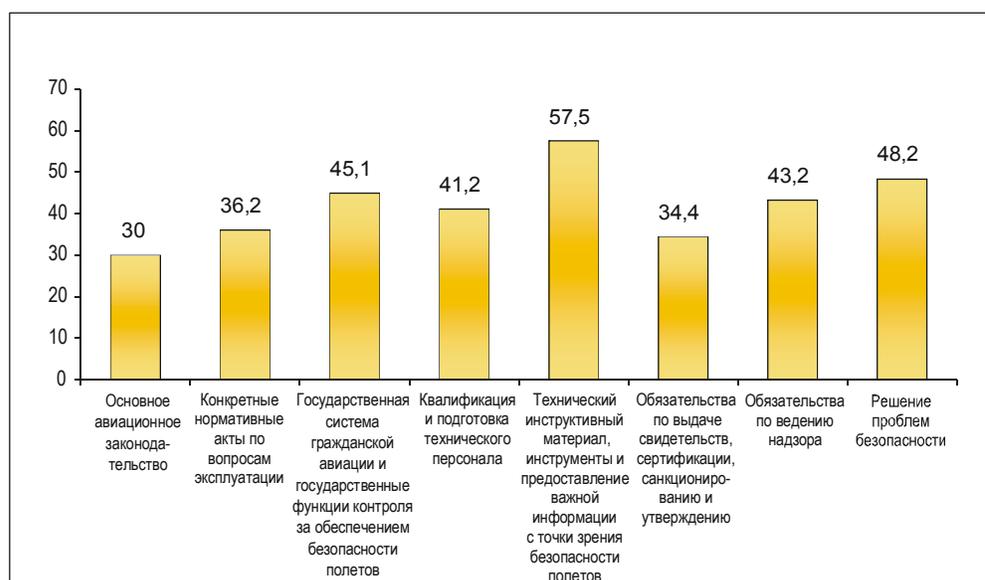


Рис. 8. Уровень выполнения критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов (%)

В 2007 году ИКАО выпустила свой первый ежегодный анализ результатов проверок УППКБП, охватывающий двухлетний период, который завершился в мае 2007 года, и предоставляющий обширную информацию, полученную в результате проведения 53 проверок в рамках ВСП. Материалы этого первоначального анализа, представляющего собой обзор проблем безопасности полетов на национальном, региональном и глобальном уровнях, были предоставлены сотням делегаций на Ассамблее; будущие доклады будут распространяться более широко. На рис. 8 из доклада УППКБП за 2007 год подчеркивается недостаточная реализация во всем мире восьми критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов.

С принятием в 2006 году глобальной стратегии обеспечения безопасности полетов, основанной на полной транспарентности и обмене информацией, связанной с безопасностью полетов, предоставление данных о безопасности полетов стало общей практикой. К концу 2007 года 127 Договаривающихся государств дали ИКАО согласие на размещение либо своих полных докладов о результатах проверки в сфере безопасности полетов, либо сводных резюме на общедоступном веб-сайте Организации (для всех государств крайним сроком предоставления таких разрешений было 23 марта 2008 года). Такая открытость может побудить государства к более быстрому устранению серьезных недостатков и помочь потенциальным донорам в определении тех, кто нуждается в финансовых или людских ресурсах для устранения недостатков.

Разработан аналогичный механизм решения существенных проблем безопасности полетов, выявленных с помощью УППКБП. В конце 2006 года была создана Комиссия высокого уровня Секретариата по рассмотрению

результатов проверок (КРПП) в качестве составной части общесоглашенной стратегии работы с государствами, у которых обнаружены значительные недостатки в части соблюдения SARPS или которые не участвуют в полной мере в процессах проводимых ИКАО проверок в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности.

В течение 2007 года ИКАО продолжала содействовать повышению осведомленности о всеобъемлющем системном подходе к проведению проверок посредством региональных семинаров и практикумов, которые, помимо прочего, способствовали расширению обмена информацией, вытекающей из УППКБП. ИКАО также продолжала проводить подготовку проверяющих, в рамках которой в июне состоялся один учебный курс. В течение года в рамках УППКБП работало 65 проверяющих; в дополнение к сотрудникам Штаб-квартиры и семи региональных бюро ИКАО несколько государств в порядке оказания помощи ИКАО откомандировали своих экспертов в распоряжение Программы.

Системы управления безопасностью полетов (СУБП)

Нехватка базовых знаний и опыта у многих государств, а также у заинтересованных сторон, является основной проблемой, которой ИКАО непосредственно занимается в этой области. В 2007 году Организация провела 46 внутренних и 14 региональных курсов по СУБП в семи административных регионах в дополнение к трем курсам по COSCAP (Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и сохранению летной годности в процессе эксплуатации). В конечном итоге подготовку прошли 2065 участников из следующих государств: Аргентины, Арубы, Боливии, Бразилии, Греции, Дании, Доминиканской Республики, Индии, Иордании, Исландии, Испании, Италии, Кабо-Верде, Китая (Гонконга), Колумбии, Коста-Рики, Кубы, Мексики, Непала, Нидерландских Антильских островов (Кюрасао), Нидерландов (от имени государств ABIS), Объединенных Арабских Эмиратов, Панамы, Парагвая, Перу, Польши, Португалии, Республики Корея, Сальвадора, Саудовской Аравии, Сербии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Суринама, Туниса, Украины, Франции, Чили, Шри-Ланки и Эквадора.

Кроме того, в Италии, Мексике, Малайзии и Испании были проведены четыре однодневных семинара по СУБП для лиц старшего руководящего состава; в региональном бюро в Лиме был проведен 1-й региональный семинар по внедрению СУБП, в котором приняли участие 40 представителей из Аргентины, Боливии, Бразилии, Колумбии, Парагвая, Перу, Уругвая и Чили.

Все региональные бюро ИКАО способствовали внедрению СУБП путем проведения ряда учебных курсов ИКАО по СУБП для инструкторов.

Одновременно с проведением учебных занятий во всем мире в Штаб-квартире велась интенсивная работа по согласованию связанных с СУБП положений, содержащихся в Приложениях к Конвенции о международной

гражданской авиации, которое практически было начато в 2005 году. Было внесено предложение о разработке согласованных положений Приложений 1, 6, 8, 11, 13 и 14. Предложения направлены на введение двух структур: одной – для внедрения и поддержания программы государства в области безопасности полетов и другой – для внедрения и поддержания СУБП поставщика обслуживания. Эти изменения будут представлены Совету для принятия.

Глобальный план обеспечения безопасности полетов

Еще одним важным структурным элементом укрепления безопасности полетов во всем мире является обновленный Глобальный план ИКАО по обеспечению безопасности полетов (ГПБП). ГПБП первоначально был сформулирован в 1997 году в качестве всесторонней концепции обеспечения безопасности полетов. В 2007 году Глобальный план был расширен за счет включения глобальной "дорожной карты" безопасности полетов, разработанной отраслью в сотрудничестве с ИКАО. Его основная цель состоит в снижении риска авиационных происшествий путем предоставления общей системы ориентиров всем заинтересованным сторонам. Это способствует применению более активного подхода к обеспечению безопасности полетов и помогает лучше координировать и направлять политику и инициативы в области безопасности полетов во всем мире. Новый план теперь актуален для ИКАО, а также для всех органов регулирования и заинтересованных сторон отрасли.

Стратегическая важность ГПБП была признана в сентябре 36-й сессией Ассамблеи. В резолюции Ассамблеи А36-7 *"Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности и эффективности полетов"* подчеркивается необходимость осуществления и постоянного обновления ГПБП в сотрудничестве и координации со всеми заинтересованными сторонами. Данной резолюцией Глобальный план также устанавливается в качестве универсальной платформы, на основе которой разрабатываются и реализуются региональные, субрегиональные и национальные планы внедрения. На уровне ИКАО ГПБП обеспечивает методику и сосредоточение внимания на достижении стратегической цели ИКАО в области безопасности полетов и используется для приоритизации и планирования инициатив, касающихся безопасности полетов, в дополнение к оценке их влияния.

Был выдвинут ряд других инициатив, которые в сочетании, как ожидается, позволят повысить общий уровень безопасности полетов.

Расследование авиационных происшествий и инцидентов

Наличие данных о безопасности полетов имеет важное значение для обеспечения деятельности ИКАО в области безопасности полетов. Эффективное расследование авиационных происшествий и инцидентов является жизненно важным источником такой информации. В 2007 году было решено, что с 13 по 18 октября 2008 года в Монреале будет

проведено Специализированное совещание по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG) на тему "Совершенствование методов расследования с целью повышения безопасности полетов в мире".

Представление данных об авиационных происшествиях и инцидентах

Система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP) и Европейский координационный центр систем сообщения об авиационных инцидентах (ECCAIRS) являются основными механизмами сбора данных о безопасности полетов. Для оказания помощи государствам в создании баз данных о безопасности полетов и проведения более эффективного анализа информации и лучшего обмена данными о безопасности полетов друг с другом и с ИКАО Организация провела в Коста-Рике, Мексике и Ямайке три учебных курса по ADREP/ECCAIRS, в которых приняли участие в общей сложности 89 человек. Проведение 4-го курса по ADREP/ECCAIRS в Дакаре с участием 25 человек координировалось ИКАО.

Консультативные сообщения о тропических циклонах и вулканическом пепле

Предоставление информации во избежание опасных явлений природы имеет исключительно важное значение для безопасности полетов воздушных судов. В 2007 году посредством поправки 74 к Приложению 3 были внесены усовершенствования в систему применения консультативных сообщений о тропических циклонах и вулканическом пепле.

Беспилотные авиационные системы (БАС)

В связи с тем, что мировое авиационное сообщество уделяет все больше внимания беспилотным авиационным системам (БАС), в 2007 году было утверждено создание Исследовательской группы по беспилотным авиационным системам (ИГБАС). ИГБАС будет оказывать помощь Секретариату в координации разработки SARPS, процедур и инструктивного материала ИКАО по гражданским беспилотным авиационным системам в целях обеспечения безопасной, надежной и эффективной интеграции БАС в неразделенную структуру воздушного пространства и аэродромов.

Региональные инициативы

Достигнуто соглашение о внедрении в течение 2008 года схемы ориентирования эшелонов полета (FLOS), отвечающей требованиям ИКАО, в западной части Тихого океана/Южно-Китайском море.

Государства/агентства, предоставляющие услуги мониторинга в целях обеспечения безопасности воздушного пространства в регионе Азии/Тихого

океана, будут по-прежнему нести расходы, связанные с таким обслуживанием, устраняя тем самым потребность в заключении региональных соглашений о финансировании.

В Европейском регионе, регионе Азии/Тихого океана и Ближневосточном регионе была разработана и внедрена региональная база данных для представления информации о недостатках в области аэронавигации.

Продолжался процесс обеспечения сертификации аэродромов; в результате в различных регионах было сертифицировано 13 международных аэродромов и идет сертификация еще 22 международных аэродромов.

Продолжалась деятельность, связанная с устранением аэронавигационных недостатков в регионах и касающаяся, в частности, уменьшения опасности столкновения с птицами и планирования на случай чрезвычайных обстоятельств.

В качестве средства классификации информации об авиационных происшествиях/инцидентах по системе ADREP ИКАО была внедрена региональная база данных для представления электронных сообщений об авиационных происшествиях/инцидентах (ECCAIRS).

В пяти государствах – партнерах Восточноафриканского сообщества велась работа, направленная на создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов.

Деятельность в рамках Европейской стратегической инициативы в области безопасности полетов (ESSI) поддерживалась с целью определения и ослабления наиболее очевидных угроз безопасности полетов в Европе.

ИКАО способствовала нормотворческой деятельности Объединенных авиационных администраций (ОАА) с целью достижения наивысшей степени соблюдения применяемых Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS).

Нормативные требования ЕВРОКОНТРОЛЯ в области безопасности полетов (ESSAR), переведенные на русский язык, теперь имеются в качестве инструктивного материала в восточно-европейской части Европейского региона ИКАО.

Разработан ряд инструментов для содействия своевременному выполнению требований ИКАО в отношении знания языка.

Проекты и деятельность в области технического сотрудничества

Деятельность в рамках 51 национального и 10 региональных проектов технического сотрудничества способствовала дальнейшему повышению безопасности полетов во всем мире.

Этому также способствовал набор 76 международных экспертов, которые оказывали помощь национальным администрациям гражданской авиации в самых различных областях, таких как расследование и предотвращение авиационных происшествий, сертификация летной годности, производство полетов, выдача свидетельств авиационному персоналу, системы управления безопасностью полетов, сертификация аэродромов, поиск и пожаротушение и развитие людских ресурсов.

Важное значение имеет также повышение уровня экспертных знаний местного персонала. Программой стипендий ИКАО была обеспечена подготовка 170 национальных специалистов, главным образом в таких областях, как расследование и предотвращение авиационных происшествий, техническое обслуживание и летная годность воздушных судов, производство полетов, подготовка инспекторов (выдача свидетельств персоналу, производство полетов и летная годность), системы управления безопасностью полетов, опасные грузы, авиационная медицина и обучение на летных тренажерах. Кроме того, с помощью экспертов ИКАО более 1300 человек прошли подготовку в своих странах в одной или нескольких из упомянутых областей на семинарах и практикумах, проведенных в рамках региональных проектов технического сотрудничества.

Обучение, обеспечивающее правильное использование нового оборудования, является еще одним аспектом усиления людских ресурсов. ИКАО участвовала в крупных закупках аэропортового светосигнального и вспомогательного оборудования, в частности электросиловых установок, а также спасательных и пожарных машин, лингафонного кабинета и других технических средств обучения. Процесс закупок этого оборудования был связан с обучением 92 граждан в различных странах.

Управление технического сотрудничества в настоящее время осуществляет 10 проектов COSCAP с участием 82 государств Азии и Тихого океана, Европы, Ближнего Востока, Африки и Северной Америки и Южной Америки. Цель COSCAP заключается в расширении возможностей участвующих государств по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов, содействию применению скоординированного подхода к совместному использованию технических экспертов и обучению национальных инспекторов на основе создания субрегиональной структуры по контролю за обеспечением безопасности полетов, призванной сократить затраты отдельных государств.

АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ



СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ В

Повышать уровень авиационной безопасности в гражданской авиации во всем мире путем реализации следующих мер:

выявлять и отслеживать существующие виды угроз авиационной безопасности в гражданской авиации, выработать и внедрять эффективные глобальные и адекватные меры противодействия возникающим угрозам;

обеспечивать своевременное внедрение положений ИКАО путем постоянного контроля за ходом их реализации в государствах;

осуществлять проверки в сфере авиационной безопасности в целях выявления недостатков и поощрения устранения недостатков государствами;

разрабатывать, принимать и способствовать внедрению новых или скорректированных мер по повышению уровня безопасности авиапассажиров во всем мире, способствуя при этом внедрению эффективных пограничных процедур;

разрабатывать и обновлять учебные комплекты по авиационной безопасности и электронные средства обучения;

поощрять обмен информацией между государствами в целях укрепления у государств взаимного доверия к уровню авиационной безопасности;

оказывать государствам помощь в подготовке всех категорий персонала, участвующего в осуществлении мер и стратегии в сфере авиационной безопасности, и, при необходимости, сертификации такого персонала;

оказывать содействие государствам в устранении связанных с авиационной безопасностью недостатков посредством использования механизма обеспечения авиационной безопасности и программ технического сотрудничества.

АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Глобальная авиатранспортная система надежна, но остается уязвимой. ИКАО хорошо знает о проблемах, стоящих перед правительствами, которые должны принимать эффективные антитеррористические меры, обеспечивая при этом эффективность гражданской авиации и общественное доверие к авиапутешествиям. Совместно с государствами и отраслью Организация работает над внедрением методов и технологий, связанных с обеспечением безопасности, с тем чтобы быть в готовности встретить новые и появляющиеся угрозы, параллельно с этим преследуя цель облегчить задачу быстрого и эффективного прохождения потока пассажиров через аэропорты.

Жидкости, аэрозоли и гели (ЖАГ) как взрывчатые вещества

В течение всего года ИКАО продолжала разработку инструкций, направленных на борьбу с потенциальными угрозами безопасности, связанными с жидкостями, используемыми в качестве взрывчатых веществ, что было обусловлено предполагаемым террористическим заговором, имевшим место в Соединенном Королевстве в августе 2006 года, в отношении гражданских воздушных судов над Северной Атлантикой. Вскоре после этого события Совет утвердил инструкции по контролю в целях безопасности для досмотра жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ), которые рекомендованы государствам для внедрения не позднее 1 марта 2007 года в качестве временных мер безопасности, пока проводятся дополнительные исследования.

В марте Совет утвердил для незамедлительного введения серию рекомендаций Исследовательской группы Секретариата по перевозке и досмотру ЖАГ, включая технические требования к пакетам, защищенным от несанкционированного вскрытия. Кроме того, Группа рассмотрела эксплуатационные аспекты мер контроля в целях обеспечения безопасности в отношении ЖАГ, в частности аспектов, касающихся подлежащих введению во всем мире освобождений в отношении жидкостей, приобретенных на предприятиях розничной торговли в аэропортах или на борту воздушного судна и перевозимых трансферными пассажирами.

В результате Совет утвердил рекомендации, касающиеся проверки соответствия требований в отношении ЖАГ, перевозимых трансферными пассажирами, как часть общих усилий, направленных на разработку практических, обоснованных и согласованных процедур обеспечения безопасности. Эти рекомендации были направлены государствами в июле 2007 года для их незамедлительного введения.

С той целью, чтобы помочь государствам ввести новые инструкции по контролю в целях безопасности, совещание, проведенное совместно с

изготовителями защищенных от несанкционированного вскрытия пакетов (ЗНВП), предложило общее толкование технических требований к ЗНВП, а также создание представительного органа изготовителей, который облегчит работу и сотрудничество с международными и региональными организациями. Считалось, что такой подход будет способствовать разработке надлежащего учебного и инструктивного материала для всех потенциальных пользователей ЗНВП.

Пересмотр Руководства по безопасности

Завершена работа по созданию нового пятитомного издания *Руководства по безопасности*. Этот инструктивный материал предназначен для оказания государствам помощи в обеспечении соответствия с SARPS, содержащимися в Приложении 17 *"Безопасность"*. В ней представлены конкретные рекомендации по предотвращению актов незаконного вмешательства и ответным действиям в случае таких актов посредством применения системы обеспечения авиационной безопасности, состоящей из четырех основных элементов: правовых рамок и контроля за обеспечением авиационной безопасности; проектирования аэропортов, инфраструктуры и оборудования; найма, отбора, подготовки и аттестации кадров; процедур и реализации мер в области обеспечения авиационной безопасности.

Том I *"Национальная организация и администрация"*. Содержит рекомендации по юридическим аспектам, международному сотрудничеству и дополнительным мерам обеспечения безопасности, использованию сотрудников охраны на борту и вооруженных сотрудников, реализации национальной программы обеспечения авиационной безопасности, контролю качества и процедур обработки закрытой информации.

Том II *"Найм, отбор и подготовка кадров"*. Содержит инструктивный материал по политике государства в области подготовки и национальной программе подготовки кадров в области авиационной безопасности гражданской авиации, включая набор, отбор, подготовку и аттестацию сотрудников службы авиационной безопасности, а также отбор и подготовку сотрудников, не связанных с обеспечением безопасности, и учебно-методические разработки.

Том III *"Безопасность аэропортов. Организация, программа и требования к проектированию"*. Содержит инструктивный материал по организации, программам безопасности аэропортов и требованиям к проектированию аэропортов.

Том IV *"Превентивные меры безопасности"*. Содержит инструктивный материал по превентивным мерам в части контроля доступа, безопасности эксплуатантов воздушных судов, деятельности авиации общего назначения и авиационных спецработ, обслуживания пассажиров, обработки ручной клади и багажа, перевозимого в грузовом отсеке, обслуживания специальных категорий пассажиров,

обработки груза и почты, а также порядка обеспечения безопасности других объектов.

Том V "*Разрешение кризисных ситуаций и ответные действия в случае актов незаконного вмешательства*". Содержит инструктивный материал по оценке угрозы и риска, планам мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств, сбору и передаче информации в ходе актов незаконного вмешательства, а также последующему рассмотрению, анализу и уведомлению о каждом акте незаконного вмешательства.

Проверки в сфере обеспечения авиационной безопасности

Универсальная программа проверок ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), начатая в июне 2002 года, предусматривает проведение универсальных, обязательных и регулярных проверок систем авиационной безопасности во всех Договаривающихся государствах ИКАО. Эти проверки выявляют недостатки систем авиационной безопасности каждого государства, и по результатам этих проверок выдаются рекомендации по устранению выявленных недостатков.

В 2007 году группами проверяющих ИКАО по авиационной безопасности было проведено 30 проверок в государствах и их основных международных аэропортах. Кроме того, в целях контроля за выполнением планов государств по устранению недостатков было проведено 45 контрольных проверок. В настоящее время завершен первый цикл проверок в рамках УППАБ, охвативший в совокупности 181 государство, которые извлекли пользу из первоначальных проверок; проверка оставшихся 9 государств будет проведена, когда позволят условия обеспечения надлежащей безопасности.

36-я сессия Ассамблеи ИКАО (резолюция А36-20 Ассамблеи, добавление E), признав неоценимый вклад УППАБ в дело укрепления авиационной безопасности во всем мире и в создании глобальной системы авиационной безопасности, просила обеспечить продолжение реализации данной программы после завершения первоначального цикла проверок. Кроме того, Ассамблея просила уделять, по мере возможности, основное внимание готовности государств осуществлять соответствующий надзор на национальном уровне за деятельностью по обеспечению авиационной безопасности посредством эффективного внедрения критических элементов системы надзора в сфере авиационной безопасности. Ассамблея также просила обеспечить охват будущими проверками соответствующих положений Приложения 9 "*Упрощение формальностей*". В целях осуществления этой эволюции программы Отдел проверок в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности разработал методы проведения активных брифингов в диалоговом режиме и электронного обучения, а также разработал учебный курс, основанный на использовании Интернета, а также начал предоставлять обучение в части периодической аттестации в целях назначения экспертов в области авиационной безопасности.

Программа по МСПД

Машиночитываемые проездные документы (МСПД), что в основном касается электронных паспортов с биометрическими данными, представляют собой один из наиболее эффективных методов идентификации и досмотра пассажиров, проходящих через авиатранспортную систему. В 2007 году в программу по МСПД был введен ряд изменений.

Одно из таких изменений заключалось в опубликовании дополнения к Дос 9303, представляющего собой трудный для понимания набор точных технических требований, которые должны быть как технически обоснованными, так и понятными для читателей на всех уровнях. Этот набор требований должен использоваться для выпуска всех типов МСПД. Данное дополнение увяжет формальный язык стандартов и технических докладов с потребностями сообщества, выдающего проездные документы, для целей своевременного и официального руководства в данной области. Кроме того, это дополнение также будет служить в качестве форума для рассмотрения вопросов, до того, как они будут проработаны, в целях включения в технические доклады или Дос 9303.



В феврале Совет оказал полную поддержку установлению под эгидой ИКАО директории открытых ключей (ДОК), которая является важнейшей составной частью "Рабочего плана ИКАО" в области выдачи электронных паспортов. ДОК обеспечивает проверку и подтверждение подлинности электронных паспортов во всем мире, а также будет способствовать значительному повышению эффективности процедур пограничного

контроля и функционирования пунктов проверки паспортов в целях безопасности.

Кроме того, в течение года в приоритетном порядке велись работы по таким направлениям, как распространение и совместное использование информации по всем аспектам МСПД.

- Третий симпозиум и выставка, посвященные Стандартам ИКАО на МСП, биометрии и обеспечению безопасности, проведенные в октябре, обратили внимание органов пограничного контроля, аэропортов и авиакомпаний на нынешние проблемы и технологии.
- В рамках двух мероприятий, проведенных совместно с Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), были рассмотрены вопросы выполнения соответствующих обязательств, принятых участвующими государствами, включая вопросы внедрения стандартов и технических требований ИКАО на МСПД, а также важные новые разработки и общая и национальная практика.
- ИКАО также приняла участие в заседании Контртеррористического комитета Совета Безопасности Организации Объединенных Наций в Найроби, с тем чтобы проанализировать, как государства смогут лучше защитить свои границы от террористов, воспрепятствовать передвижению через них террористов, активизировать свои возможности в области обнаружения незаконной перевозки оружия и предотвращения злоупотреблением положением беженца и режимом убежища. Было подтверждено, что программа по МСПД должна быть одним из наиболее важных средств повышения уровня безопасности гражданской авиации во всем мире, содействия глобальной интероперабельности и предотвращения передвижения террористов через границы.
- ИКАО также приняла участие в 6-м правительственном дискуссионном форуме по электронным документам, удостоверяющим личность, организованном Азиатско-Тихоокеанской ассоциацией производителей "интеллектуальных карт" (APSCA) и правительством Австралии (паспортное управление и таможенная служба), с тем чтобы дать правительственным сотрудникам из всех стран возможность обсудить технические и деловые вопросы, связанные с разработкой, введением и освоением в государствах "интеллектуальных" карточек, удостоверяющих личность, электронных паспортов, автоматизированных систем пограничного контроля, а также основанных на оценке риска систем упрощения формальностей при обслуживании пассажиров и установления национальной принадлежности.
- В двух выпусках доклада по МСПД, имеющихся как в бумажном, так и в электронном вариантах, представлена дополнительная информация по техническим и концептуальным вопросам.

Помимо информации и инструктивного материала, ИКАО предоставляет государствам оперативную помощь по реализации проектов, связанных с МСПД. Например, была выполнена командировка в Эквадор, в ходе которой была проанализирована программа выдачи паспортов, в части целостности системы безопасности и ее соответствия стандартам и требованиям ИКАО, с целью представить соответствующие рекомендации по ее усовершенствованию. Эта командировка оказалась плодотворной в части оценки положения дел с проездными документами и идентификационными карточками в Эквадоре, создания механизма по выполнению рекомендаций и разработке стратегии и эталонной модели для оказания помощи в области МСПД, а также оценки результатов командировок в другие страны. В рамках программы ИКАО по оказанию помощи такая помощь также была предложена Португалии, Индии, Сербии, Кыргызстану, Хорватии, Боснии и Герцеговине, Фиджи и Вануату.

Проекты и инициативы в области технического сотрудничества

В рамках одного регионального и 14 национальных проектов в области технического сотрудничества в мировом масштабе была оказана помощь администрациям гражданской авиации и международным аэропортам по совершенствованию систем авиационной безопасности.

ИКАО привлекла 20 международных экспертов в области авиационной безопасности в целях оказания помощи в области рассмотрения национальных программ авиационной безопасности, программ безопасности аэропортов и правил обеспечения авиационной безопасности. Кроме того, Организация обеспечила подготовку на рабочих местах местных инспекторов и инструкторов по авиационной безопасности, а также оказала помощь в введении систем машиночитываемых проездных документов.

В рамках предоставленных стипендий были подготовлены пять инспекторов по авиационной безопасности. Кроме того, были проведены семинары и практикумы по вопросам, связанным с авиационной безопасностью, в работе которых приняли участие более 100 специалистов из стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

В этом же регионе при участии 20 государств продолжалось выполнение совместной программы по авиационной безопасности (CASP). Конечной целью CASP является создание региональной структуры, которая способствует сотрудничеству и координации решения вопросов в области авиационной безопасности и поощряет обмен информацией между полномочными органами по авиационной безопасности, а также обеспечение более высокой степени согласованности мер в области авиационной безопасности и обучения персонала. Реализация данного проекта, являющегося экономичным решением вопросов по устранению общих недостатков в области авиационной безопасности на региональной основе, привела к тому, что участвующие в нем государства и их международные аэропорты стали в большей степени соответствовать международным требованиям и SARPS ИКАО в области безопасности.

Основные закупки оборудования, обеспечивающего безопасность, были связаны с приобретением рентгеновских систем проверки багажа для аэропортов.

ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ



СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ С

Сводить к минимуму негативное воздействие на окружающую среду деятельности гражданской авиации во всем мире, в частности авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей, путем реализации следующих мер:

разрабатывать, принимать и содействовать применению новых или скорректированных мер по:

- ограничению или сокращению количества людей, подвергающихся значительному воздействию авиационного шума;
- ограничению или уменьшению влияния эмиссии авиационных двигателей на качество воздуха в населенных пунктах;
- ограничению или сокращению воздействия на глобальный климат эмиссии парниковых газов авиацией;

сотрудничать с другими международными органами, и в частности с Рамочной конвенцией ООН по изменению климата (РКИК ООН), в рассмотрении вклада авиации в изменение глобального климата.

ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Охрана окружающей среды от воздействия авиации является сложной проблемой, решение которой связано с рассмотрением многих взаимосвязанных технических, эксплуатационных, экономических, социальных и политических факторов. В 2007 году Организация проявляла особую активность в области эмиссии авиационных двигателей и ее воздействия на окружающую среду, что отражает возрастающую обеспокоенность мирового сообщества относительно изменения климата.

Совещание САЕР/7

В феврале Комитет ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) провел свое 7-е совещание (САЕР/7). Полномасштабные совещания САЕР проводятся в начале каждого года, в котором проводится Ассамблея, для представления доклада о деятельности Комитета в течение рассматриваемого трехлетнего периода и выработки рекомендаций, включая предложение о новых стандартах и рекомендуемой практике для рассмотрения Советом ИКАО. Были предложены семь новых инструктивных документов ИКАО по вопросам авиационного шума и эмиссии, а также поправки к существующим публикациям ИКАО, которые впоследствии, 15 марта, были утверждены Советом.

Основной результат совещания САЕР/7 заключается в определении средне- и долгосрочных технологических целей (10 и 20 лет), касающихся эмиссии окислов азота (NO_x) реактивными двигателями. Эти цели послужат эффективным горизонтом планирования для изготовителей двигателей. Комитет согласился определить аналогичные средне- и долгосрочные технологические цели в отношении шума и сжигания топлива двигателями.

САЕР разработал подлежащий публикации в качестве циркуляра ИКАО инструктивный материал, в котором содержится общая информация об оценке выгод в области шума и эмиссии (NO_x и CO₂), обуславливаемых внедрением оптимизированных эксплуатационных приемов снижения шума. Был также предложен новый инструктивный материал по рекомендуемым методам расчета контуров шума вокруг аэропортов.

Кроме того, САЕР разработал инструктивный материал в области местного качества воздуха для оценки и количественного определения объема эмиссии аэропортовых источников и инструктивный материал по пошлинам на эмиссию, связанным с местным качеством воздуха, согласующийся с политикой ИКАО.

Завершена первоначальная оценка моделей и баз данных, используемых в настоящее время для оценки объема авиационной эмиссии на локальном и глобальном уровнях. Было признано, что для уточнения

этих моделей, а также других средств моделирования по-прежнему предстоит выполнить большой объем работ. Следует отметить, что в некоторых регионах мира сохраняется проблема получения данных, необходимых для этих моделей.

На совещании также обсуждался вопрос о рыночных мерах, включая торговлю квотами на эмиссию; были разработаны рекомендации о включении авиационной эмиссии в национальные системы торговли квотами на эмиссию в соответствии с процессом Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата. В проекте инструктивного материала основное внимание уделяется вопросам, конкретно касающимся авиации, определяются варианты и предлагаются потенциальные решения. Совет ИКАО, рассматривая рекомендации САЕР/7, согласился с тем, что данный инструктивный материал содержит ценную техническую информацию для государств, заинтересованных во включении международной гражданской авиации в систему торговли квотами на эмиссию, однако вначале его следует опубликовать в качестве проекта.

САЕР также собрал информацию о мерах, предпринимаемых государствами и заинтересованными авиационными организациями по снижению объема авиационной эмиссии. Эта информация будет обновляться на ежегодной основе и размещаться на веб-сайте ИКАО. Обмен информацией поможет различным организациям инициировать принятие мер по охране окружающей среды или улучшить осуществляемую ими в настоящее время деятельность.

Коллоквиум по вопросам авиационной эмиссии

В мае ИКАО провела Коллоквиум по вопросам авиационной эмиссии, на котором большое количество экспертов со всего мира представили уточненные оценки самых последних технических достижений в соответствующих областях их деятельности и кратко проинформировали о возможных решениях проблемы воздействия авиационной эмиссии. Достигнута основная цель коллоквиума, которая заключалась в доведении до сведения потенциальных участников Ассамблеи ИКАО, а также авиационного сообщества в целом самой последней имеющейся информации по данному вопросу. Это мероприятие, участие в котором приняли большое количество специалистов, дало положительный эффект и позволило значительно расширить веб-сайт Организации за счет информации, представленной специалистами, пользующимися большим авторитетом.

Семинар по вопросам воздействия авиации

С 29 по 31 октября в ИКАО проводился семинар "Оценка современных научных знаний, неопределенностей и пробелов в области количественного определения воздействия авиации на изменение климата, шумовую обстановку и качество воздуха". Цель данного семинара заключалась в том,

чтобы собрать вместе международных экспертов с целью определения пробелов в знаниях, касающихся воздействия авиации на климат, качество воздуха и шумовую обстановку. Семинар был разделен на три тематические группы по трем основным тематическим областям; каждая группа состояла из 2 сопредседателей и 20 научных экспертов, а также экспертов по вопросам оптимального соотношения и взаимозависимости параметров такого воздействия.

Доклад ИКАО по вопросам окружающей среды

Еще одной крупной инициативой стала публикация в сентябре первого доклада ИКАО по вопросам окружающей среды. Этот доклад представляет собой неоценимый источник, позволяющий в полной мере осознать технические и политические аспекты воздействия авиации на окружающую среду и отвечает настоятельной потребности в наиболее авторитетной, транспарентной и заслуживающей доверия технической и научной информации, служащей основой для проведения дискуссий и принятия решений. В докладе также содержится подробная информация о достижениях ИКАО в областях шума и эмиссии авиационных двигателей. Этот справочный документ уже получил высокую оценку и размещен на общедоступном веб-сайте ИКАО.

Ассамблея ИКАО

Вопросы окружающей среды занимали видное место в повестке дня Ассамблеи. Договаривающиеся государства ИКАО рассмотрели и единогласно одобрили проделанную Организацией деятельность в области технических и эксплуатационных мер по решению проблемы авиационного шума и эмиссии двигателей.

Ассамблея отметила, что с точки зрения объема выбросов CO₂ топливная эффективность современных воздушных судов примерно на 70 % выше аналогичного показателя турбореактивных воздушных судов первого поколения; объем эмиссии NO_x уменьшен почти на 40 %, а выбросы сажи и углеводородов практически исключены. Однако предполагаемое увеличение объемов воздушного движения приведет к соответствующему увеличению объема выбросов CO₂, что, в свою очередь, может привести к увеличению авиационной доли антропогенных выбросов CO₂, которая в настоящее время оценивается в 2 % от общего глобального объема.

В ходе дискуссий основное внимание уделялось рыночным мерам по ограничению или уменьшению воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду. К числу таких мер относятся: добровольные меры, сборы, связанные с эмиссией, и торговля квотами на эмиссию. В рамках этих вопросов основное внимание было уделено торговле квотами на эмиссию.

В целом в отношении регулирования воздействия авиационной эмиссии на окружающую среду было выработано согласованное мнение относительно ценности торговли квотами на эмиссию, уменьшения объема эмиссии в источнике и эксплуатационных мер. Однако у участников Ассамблеи возникли трудности в области согласования концепции общей, но дифференцированной ответственности, предусмотренной Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН), с концепцией недискриминации, предусмотренной Конвенцией о международной гражданской авиации.

По мнению большинства государств, участие в системе торговли квотами на эмиссию должно осуществляться лишь на основе взаимного согласия. Соответственно, была подготовлена резолюция Ассамблеи (А36-22), в которой отражен этот элемент взаимного согласия. По этому



аспекту резолюции 42 европейских государства (которые примерно составляют 20 % государств – членов ИКАО) сделали оговорку.

Ассамблея определила программу работы Организации на следующий трехлетний период, которая, в частности, предусматривает следующие элементы:

- a) регулярная оценка воздействия авиации на окружающую среду и постоянное совершенствование инструментария для этой цели;
- b) постоянное совершенствование и обновление через посредство ИКАО стандартов и инструктивного материала для Договаривающихся государств, касающихся применения мер, направленных на уменьшение или ограничение воздействия эмиссии двигателей на окружающую среду;
- c) активная разработка вариантов политики, направленной на ограничение или уменьшение экологического воздействия эмиссии

авиационных двигателей и скорейшее предоставление Конференции Сторон РКИК ООН рекомендаций, охватывающих технические решения и рыночные меры и учитывающих потенциальные последствия реализации таких мер для развивающихся и развитых стран;

- d) создание новой группы по международной авиации и изменению климата из числа высокопоставленных правительственных должностных лиц, представляющих все регионы ИКАО, в деятельности которой в равной степени будут участвовать развивающиеся и развитые страны, с целью разработки и представления ИКАО активной программы действий в области международной авиации и изменения климата, основанной на консенсусе.

Кроме того, Ассамблея оценила и одобрила дополнительные меры по определению совокупности авиационных экологических показателей для оценки эффективности деятельности авиации и стандартов, политики и мер по смягчению воздействия авиации на окружающую среду и оказанию содействия более полному осознанию потенциального использования альтернативных видов авиационного топлива и их соответствующего эмиссионного воздействия.

На региональной основе в рамках соответствующих региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG) будет продолжаться всесторонняя деятельность по разработке экологически более выгодных маршрутов полетов и усовершенствованных эксплуатационных процедур для международной гражданской авиации.

Сотрудничество с другими органами ООН

Охрана окружающей среды и смягчение последствий изменения климата являются одной из основных областей деятельности Организации Объединенных Наций. В этом контексте ИКАО, будучи специализированным учреждением ООН, ответственным за деятельность международной гражданской авиации, играет ведущую роль в вопросах окружающей среды, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, включая эмиссию парниковых газов (ПГ), изучение вариантов политики, направленной на ограничение или уменьшение воздействия эмиссии авиационных двигателей, и постоянное сотрудничество с организациями, занимающимися выработкой политики в этой области, в частности с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) и ее Вспомогательным органом для консультирования по научным и техническим аспектам (ВОКНТА).

Интерес представляет деятельность ИКАО в области разработки методики расчета объема эмиссии двуоксида углерода, образуемой при выполнении воздушных перевозок. Цель заключается в использовании методики расчета в качестве основного средства определения объема авиационной эмиссии для ее учета в рамках углеродно-нейтральной инициативы ООН. Она также будет служить источником данных для

использования в рамках программ компенсации выбросов углерода. В настоящее время эта деятельность осуществляется в сотрудничестве с Группой Организации Объединенных Наций по рациональному природопользованию (EMG).

В 2007 году ИКАО подготовила замечания для четвертого экспертного доклада (AR4) "Изменение климата 2007" Международной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК), а в декабре 2007 года приняла участие в Конференции РКИК ООН на Бали. ИКАО также принимала участие в работе совещания Комиссии ООН по устойчивому развитию (КУР ООН) в мае и направила информацию в адрес Комитета старших руководителей (КСР) системы ООН. ИКАО также осуществляет сотрудничество со Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) в рамках проведения исследования, посвященного влиянию шума на здоровье людей. Отслеживаются события, происходящие в Комитете по охране морской среды (МЕРС) Международной морской организации. Кроме того, была представлена информация для ряда публикаций ООН, вопросника КСР и базы данных ООН по изменению климата.

Проекты и инициативы в области технического сотрудничества

В области охраны окружающей среды были реализованы два проекта технического сотрудничества.

Для оказания помощи одному ведомству гражданской авиации и одному международному аэропорту в оценке и совершенствовании деятельности в области экологического планирования, подготовки исследований по вопросу воздействия на окружающую среду и внедрения правил и маршрутов, обеспечивающих снижение уровня шума, были привлечены три международных эксперта.

На местах проведена подготовка национальных специалистов одного государства по вопросам эксплуатационных приемов снижения шума.

ЭФФЕКТИВНОСТЬ



СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ D

Повышать эффективность авиационной деятельности за счет устранения проблем, ограничивающих эффективное развитие глобальной гражданской авиации путем реализации следующих мер:

разрабатывать, координировать и осуществлять аэронавигационные планы, направленные на снижение эксплуатационных удельных затрат, содействие увеличению объемов перевозок (пассажиров и товаров) и оптимизацию использования существующих и перспективных технологий;

изучать тенденции, координировать планирование и разрабатывать инструктивные указания для государств, способствующие стабильному развитию международной гражданской авиации;

разрабатывать рекомендации, способствовать и помогать государствам в процессе либерализации и экономического регулирования международного воздушного транспорта при обеспечении соответствующих гарантий;

оказывать государствам помощь в повышении эффективности авиационных операций посредством осуществления программ технического сотрудничества.

ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Повышение эффективности авиационной деятельности в 2007 году было достигнуто за счет проведения ряда важных мероприятий. Инициативы в технической и эксплуатационных областях были сосредоточены на разработке, координации и осуществлении аэронавигационных планов, направленных на снижение удельных эксплуатационных затрат, содействие увеличению объемов перевозок и оптимизацию использования существующих и перспективных технологий. Кроме того, произошедшие изменения, связанные с регулированием и выработкой политики, наряду с рядом дополнительных инициатив, предпринятых во всем мире, взятые вместе, привели к дополнительному повышению эффективности глобальной авиатранспортной системы.

Навигация, основанная на характеристиках (PBN)

Навигация, основанная на характеристиках (PBN), является важнейшей составной частью Глобального аэронавигационного плана, которая учитывает цели глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения. Она обеспечивает возможность производства полетов по согласованным и предсказуемым траекториям, что приводит к более эффективному использованию имеющихся возможностей воздушных судов и повышению уровня безопасности полетов, увеличению пропускной способности воздушного пространства, повышению топливной эффективности и решению проблем шума. В 2007 году были достигнуты важные результаты, когда была завершена подготовка инструктивного материала ИКАО *"Руководство по навигации, основанной на характеристиках"*, *"Руководство по построению схем на основе санкционируемых требуемых навигационных характеристик (RNP AR)"*, а также приводимого в дополнении к письму государствам AN 11/45-07/22 инструктивного материала, касающегося начала выполнения полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках (PBN), который является первым шагом, позволяющим регионам и государствам ввести PBN в рамках глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД), основанной на характеристиках.

В целях оказания государствам дополнительной помощи по введению PBN, в Монреале, Бангкоке, Нью-Дели и Каире было проведено четыре из десяти запланированных ознакомительных семинара, остальные из которых будут проведены в 2008 году. Для оказания содействия введению PBN в регионах GREPECAS, APIRG, MIDANPIRG и APANPIRG (региональные группы планирования и осуществления проектов) было решено создать специальные группы по PBN.

Важным элементом введения PBN являются критерии разработки схем полетов. В настоящее время эти критерии приведены в соответствие с

концепцией PBN. Для оказания государствам помощи в области подготовки, связанной с новыми критериями, ИКАО в рамках сотрудничества с Программой совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и сохранению летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) для Северной Азии и Национальной школы гражданской авиации (TNAS) Франции организовала курс обучения по разработке схем, который был проведен в Пекине (Китай). В 2008 году в Азии запланировано провести еще две сессии.

Требуемые характеристики связи (RCP)

В Приложения 6 и 11 были включены исходные положения высокого уровня, необходимые для обеспечения введения требуемых характеристик связи (RCP), являющихся важным опорным элементом PBN. Кульминационным пунктом десятилетней работы явилось введение этих положений RCP, а также соответствующего инструктивного материала (*Руководство по требуемым характеристикам связи (RCP)*) (Дос 9869) (в стадии подготовки), который окажет помощь государствам в проводимой ими работе по переходу к выполнению полетов, основанных на характеристиках, что является критически важным аспектом перехода к более безопасной и эффективной глобальной системе ОрВД в соответствии с эксплуатационной концепцией ОрВД.

Аэронавигационная информация

Введению PBN также способствует переход к предоставляемой в реальном масштабе времени аэронавигационной информации в безбумажном формате. В 2007 году посредством поправки 54 к Приложению 4 *"Авиационные карты"* была введена карта местности и препятствий в районе аэродрома (ИКАО) (электронная). Эта новая карта с расширенными электронными функциями представляет собой отдельную всеобъемлющую электронную карту местности и препятствий, которая обеспечивает решение известных проблем, связанных с перекрытием и неполнотой информации. Кроме того, ее использование принесет выгоды в плане безопасности полетов и повысит эффективность использования данных, особенно в части представления информации, позволяющей эксплуатантам соблюдать эксплуатационные ограничения, указанные в Приложении 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*.

Применение линий передачи данных

В 2007 году в Приложения и *Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения* (PANS-ATM, Дос 4444) были введены всеобъемлющие поправки, касающиеся широкого спектра видов применения линии передачи данных (ОВД), включая радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение (ADS-B), контрактное ADS (ADS-C), обмен данными между органами обслуживания воздушного движения (ОВД) (AIDC) и связь "диспетчер – пилот" по линии передачи

данных (CPDLC). Эти поправки будут способствовать внедрению современных систем линий передачи данных. Кроме того, повышение безопасности и эффективности полетов произойдет за счет включения в эти документы положений, которые обеспечивают использование функций ADS-B таким же образом, как это имеет место в отношении использования радиолокационных средств. Этими поправками предусматривается минимум эшелонирования в 9,3 км (5 м. миль), основанный на использовании ADS-B, и выпуск вспомогательной документации в виде циркуляра 311 "Оценка ADS-B для обеспечения обслуживания воздушного движения и принципы внедрения" (в стадии подготовки).

В целях содействия введению ADS-B, а также радиовещательной службы информации о воздушном движении (TIS-B) в Приложение 10 были введены положения, касающиеся приема-передатчика универсального доступа (UAT), и новый набор сообщений более длительных самогенерируемых сигналов, передаваемых на частоте 1090 МГц, использование которых обеспечивает лучшую индикацию параметров точности и целостности информации о местоположении воздушных судов, содержащейся в радиовещательных передачах. Введение таких систем наблюдения, основанных на использовании линии передачи данных, будет представлять собой альтернативу радиолокационным станциям, а также способствовать обеспечению наблюдения за воздушным движением над более обширными районами.

Технология и инфраструктура

Деятельность ИКАО в области технологии и инфраструктуры, обеспечивающих аэронавигационные системы, основанные на характеристиках, охватывает широкий спектр вопросов, связанных с различными технологиями. Одним из достижений в этой области явилась разработка положений, допускающих использование сети Интернет общего пользования для обмена некритичной ко времени метеорологической (MET) информации и информации служб аэронавигационной информации. Интернет становится широко доступным и экономичным средством связи, представляющим собой эффективный и рентабельный подход к обеспечению обмена аэронавигационной и метеорологической информацией.

SARPS на сеть авиационной электросвязи/комплект протоколов Интернета (ATN/IPS)

Введение комплекта протоколов Интернета (IPS) в качестве элемента инфраструктуры аэронавигационной информации повысит гибкость относящихся к связи авиационных видов применения, а также сократит расходы на их реализацию. Проводя работу в данном направлении, ИКАО приступила к разработке и оценке SARPS на ATN/IPS.

Радиочастотный спектр

Радиочастотный спектр является конечным ресурсом, на который постоянно претендуют неавиационные службы. На Всемирной конференции радиосвязи (2007) (ВКР-07) Международного союза электросвязи (МСЭ) были достигнуты положительные результаты, которые полностью соответствовали позиции ИКАО в отношении защиты служб, связанных с обеспечением безопасности полетов. Такому успешному результату способствовали два важнейших элемента, один из которых заключался в своевременной разработке и координации позиции ИКАО со всеми Договаривающимися государствами ИКАО при подготовке к ВКР-07, а второй – в координации и популяризации позиции ИКАО при работе с отдельными лицами из авиационных администраций в ходе Конференции.

Были введены регламентирующие положения, облегчающие использование системы со смещенной несущей (climax) в условиях использования каналов речевой связи с разносом 8,33 кГц в полосе очень высоких частот (ОВЧ) (117,975–137 МГц), что является эффективным методом использования частот в данной полосе в обширных географических районах.

Приложение 10

Приложение 10 *"Авиационная электросвязь"* представляет собой многотомный документ, содержащий Стандарты, крайне технического характера. Для того чтобы сделать данное Приложение более удобным для пользователей, Договаривающиеся государства ИКАО посредством резолюции А36-13 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно авионавигации"* поручили ИКАО, насколько это возможно, поместить вспомогательные технические требования в отдельные документы. С этой целью в 2007 году более 400 страниц подробных положений были перемещены из Приложения 10 в руководства. Дополнительной выгодой от этой работы стало лучшее сосредоточение в данном Приложении требований к характеристикам.

Эксплуатация новых крупногабаритных самолетов на существующих аэродромах

25 октября 2007 года состоялся первый коммерческий полет воздушного судна А-380. Государства проводят необходимую модификацию своих аэропортовых средств, с тем чтобы можно было принимать такие воздушные суда, как А-380, основываясь на изложенных в томе I Приложения 14 технических требованиях к аэродромам с кодовой буквой F. Дополнительные инструкции приведены в циркуляре 305 *"Эксплуатация новых крупногабаритных самолетов на существующих аэродромах"*, в котором приводится информация о проведении авиационных исследований и разработке приемлемых эксплуатационных процедур, альтернативных

мерах и эксплуатационных ограничениях на существующих аэродромах, которые могут в настоящее время не отвечать требованиям к аэродромам с кодовой буквой F.

Либерализация и политика

В целях оказания государствам помощи и содействия в либерализации регулирования международного воздушного транспорта Секретариат в течение года провел несколько мероприятий, включая:

- пересмотр и обновление документа *"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"* (Дос 9587);
- обновление базы данных *Международных соглашений о воздушных сообщениях (WASA)*;
- обновление баз данных ИКАО по вопросам политики и практики государств в части владения и контроля применительно к авиаперевозчикам, по конкретным исследованиям накопленного в государствах опыта по либерализации и интересам потребителей;
- участие в совещаниях Всемирной торговой организации (ВТО), связанных с пересмотром приложения о воздушном транспорте к Генеральному соглашению по торговле услугами (ГАТС), а также предоставление помощи и информации секретариату ВТО для подготовки этого пересмотра.

Вклад ИКАО в повышение эффективности деятельности аэропортов и аэронавигационных служб и управление ими включал:

- разработку инструктивного материала по экономическим и управленческим аспектам, связанным с характеристиками аэронавигационной системы, который был представлен на Всемирном симпозиуме по характеристикам аэронавигационной системы, организованном ИКАО в марте;
- разработку и проведение учебных курсов совместно с Международным советом аэропортов (МСА) по вопросам установления сборов с пользователей аэропортов;
- завершение исследования по экономическому положению аэропортов и аэронавигационных служб, на основе результатов, достигнутых в 2005 году.

Основная задача, которая начала выполняться в 2007 году, заключалась в планировании и подготовке проведения Всемирной конференции по экономике аэропортов и аэронавигационных служб, запланированной на сентябрь 2008 года. Предполагается, что основным результатом этой Конференции будет дальнейшее повышение эффективности и рентабельности деятельности экономических субъектов аэропортов и аэронавигационных служб на основе пересмотра и

обновления политики ИКАО в области сборов, а также использования соответствующего экономического инструктивного материала, учитывающего коммерциализацию и приватизацию этих объектов.

Региональные инициативы

21 ноября 2007 года в воздушном пространстве Китая введен метрический сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM).

В районе Бенгальского залива и Южной Азии были введены процедуры организации потоков международного воздушного движения для полетов большой протяженности, с тем чтобы справиться с ночным пиковым периодом воздушного движения через район полетной информации (РПИ) Кабул (Афганистан).

Оказано содействие процессу обсуждению вопросов Китаем, Монголией, Российской Федерацией и ИАТА, в результате которого повысилась гибкость доступа к точкам входа в Китай и точкам выхода из него для системы полярных маршрутов и появилась возможность учитывать нерегулярные полеты.

Начаты эксплуатационные испытания системы автоматического зависящего наблюдения/связи "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (ADS/CPDLC) в районе Южно-Китайского моря.

Была принята для регионального использования база данных пятибуквенных кодовых названий и указателей маршрутов ИКАО (ICARD).

Государствам Азиатского и Тихоокеанского региона было предложено ввести к 2010 году требования к оснащению воздушных судов, выполняющих полеты в их воздушном пространстве в условиях обеспечения ADS-B бортовым оборудованием, реализующим функцию радиовещательного автоматического зависящего наблюдения (ADS-B) – OUT.

Была разработана стратегия осуществления проектов в регионе MID на основе инициатив по Глобальному плану (GPI).

Во всех регионах был проведен ряд семинаров/практикумов по вопросам введения навигации, основанной на характеристиках (PBN).

Государствам было предложено взять обязательства по внедрению Ближневосточной сети терминалов с очень небольшим раскрытием антенны (MIDVSAT) для обеспечения связи "земля – земля". По вопросу MIDVSAT был подготовлен Меморандум о взаимопонимании.

Была разработана стратегия внедрения глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) в регионе MID с упором на PBN.

Были введены два дополнительных маршрута зональной навигации и требуемых навигационных характеристик (RNAV/RNP 10) (UM214 и UM215) из Южной Африки в Северную Африку, связанных с европейской сетью маршрутов (включающей Палермо и Неаполь).

Была оказана помощь отдельным государствам по улучшению обмена оперативной метеорологической информацией (OPMET) посредством схемы обмена метеорологическими бюллетенями в регионе AFI (AMBEX) и спутниковой системы рассылки аэронавигационной информации (SADIS).

Предоставлялись услуги и обеспечивалась координация работы по созданию централизованной базы данных CAI региона AFI (AFI-CAD).

Государствам/территориям в восточной части Карибского моря была оказана помощь в реализации первоначального этапа внедрения системы организации потоков воздушного движения (ОПВД).

ИКАО оказывала помощь и предоставляла руководящие указания по внедрению RNP10 и изменению структуры маршрутов обслуживания воздушного движения (ОВД) в воздушном пространстве системы маршрутов Западной Атлантики (WATRS), которое запланировано на 5 июня 2008 года.

Совместно со всеми государствами – членами MEVA II был проведен анализ функционирования сети MEVA II VSAT, в результате чего в Карибском регионе улучшилась связь "земля – земля".

Была оказана помощь государствам района Южной Атлантики в выполнении первого этапа введения атлантической зоны неорганизованных маршрутов (AORRA).

В целях содействия эффективному использованию авиационного частотного спектра в регионе EUR был введен усовершенствованный механизм координации авиационных частот, основанный на использовании Интернета.

Европейская группа аэронавигационного планирования (EANPG) совместно с Группой планирования систем в Северной Атлантике (NAT SPG) под руководством Руководящей группы по линии передачи данных (DLSG) подготовили стратегию в области гармонизации линий передачи данных. Данная стратегия направлена на сдерживание числа вариантов ввода линий передачи данных в эксплуатацию во всех регионах и на разработку метода их постепенного сближения.

В Европе был создан Центр управления обработкой сообщений ОВД, который отвечает за обеспечение планирования, функционирования и ежедневного оперативного управления общей региональной сетью авиационной фиксированной службы (AFS), которая охватывает сеть авиационной фиксированной электросвязи (AFTN), частично – общую сеть обмена данными ИКАО (CIDIN) и недавно развернутые сети системы обработки сообщений ОВД (AMHS).

Была оказана помощь и поддержка в области введения в воздушном пространстве выше ЭП 195 сокращенного (8,33 кГц) интервала разноса

каналов в полосе очень высоких частот (ОВЧ). Идет разработка коммерческого обоснования и плана введения такого разнеса каналов в воздушном пространстве ниже ЭП 195 (представляется, что сокращенный интервал разнеса каналов является единственным решением, способным решить проблему перегруженности полосы ОВЧ в регионе EUR, выделенной для авиационной связи, приблизительно до 2020 года).

В рамках подготовки к Всемирной конференции радиосвязи 2007 (ВКР-2007) Международного союза электросвязи (МСЭ) была организована поддержка позиции ИКАО посредством соответствующего участия во всех совещаниях региональных групп электросвязи.

Была оказана помощь и поддержка в реализации этапа IV CPDLC с целью уменьшения рабочей нагрузки и снижения потребности в связи в диапазоне высоких частот (ВЧ) в регионе NAT.

Была оказана помощь и поддержка во внедрении усовершенствованного наблюдения на основе использования режима S с обязательным оснащением соответствующим бортовым оборудованием воздушных судов, выполняющих полеты в конкретных районах полетной информации в центральной части региона EUR.

Во всех регионах были разработаны планы перехода к оптимизированной и рентабельной схеме обмена данными ОРМЕТ.

Были подготовлены материалы для эксплуатационной концепции ОрВД в условиях "единого европейского неба" (SESAR) в части, касающейся метеорологии, с целью обеспечить интеграцию метеорологических служб в соответствии с глобальной эксплуатационной концепцией ОрВД ИКАО.

Проекты и деятельность в области технического сотрудничества

С эффективностью авиатранспортных операций было связано 57 национальных и 6 региональных проектов технического сотрудничества.

157 набранных международных экспертов предоставляли консультации в таких областях, как глобальные навигационные спутниковые системы, радиолокационные и навигационные средства, связь, авиационная метеорология, планирование, развитие и эксплуатация аэропортов, поиск и спасание, приватизация аэропортов и аэронавигационных систем.

В рамках предоставленных стипендий прошли подготовку 68 местных специалистов в таких областях, как службы аэронавигационной информации, авиационные метеорологические службы, управление воздушным движением, поиск и спасание, авиационная связь и производство полетов, техническое обслуживание навигационных средств, а также проектирование, строительство и техническое обслуживание аэропортов. В некоторых из этих областей подготовка специалистов осуществлялась внутри страны посредством проведения семинаров.

Подготовка в технической области, касающейся планирования, развития или модернизации аэропортов и аэронавигационных средств, проводилась в рамках той части проектов, которая относится к закупке оборудования. В рамках закупки оборудования и услуг было приобретено наземное аэродромное оборудование, такое как системы обработки багажа, телескопические трапы, топливозаправочные машины, поисково-спасательное оборудование, системы полетной информации, навигационные средства, системы связи, радиолокационные антенны, системы и программное обеспечения для информационных технологий. Соответствующую подготовку в этих областях, а также в области технического обслуживания наряду с обучением на рабочих местах и производственным обучением прошли 209 местных специалистов.

Региональные проекты, направленные на модернизацию навигационных систем и систем связи, включая переход к системам CNS/ATM и организацию систем авиационной связи, были реализованы в Южно-американском регионе и регионе Карибского моря. Эти проекты эффективно способствовали межрегиональному сотрудничеству и обеспечивали соответствие с Глобальным планом, региональными аэронавигационными планами и применимыми SARPS ИКАО. В рамках этих проектов осуществлялась закупка оборудования, предоставление экспертных услуг и специализированная подготовка технического и эксплуатационного персонала в области аэронавигации и организации воздушного движения.

В рамках регионального проекта, направленного на повышение качества работы служб поиска и спасания (SAR), в 54 участвующих государствах в регионе Африки/Индийского океана (AFI) была предоставлена техническая помощь и проведена подготовка на основе всеобъемлющей оценки систем SAR.

В случае авиационных происшествий эффективная программа поиска и спасания (SAR) является критически важной для определения местоположения оставшихся в живых и оказания им помощи. Было подготовлено типовое многостороннее соглашение в области SAR для региона Карибского моря, а также были подготовлены и заключены пять соглашений в области SAR в Африканском регионе.

НЕПРЕРЫВНОСТЬ



СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ Е

Выявлять и устранять угрозы непрерывности осуществления аэронавигации путем реализации следующих мер:

оказывать государствам помощь в разрешении споров, создающих препятствия осуществлению аэронавигации;

реагировать в целях ослабления последствий природных или техногенных явлений, могущих привести к нарушению аэронавигации;

сотрудничать с другими международными организациями в вопросах предотвращения распространения болезней авиапассажирами.

НЕПРЕРЫВНОСТЬ

Предупреждение является основой деятельности ИКАО по устранению ситуаций или явлений, которые могут привести к нарушению международных воздушных перевозок. Одной из основных областей деятельности является уменьшение риска распространения инфекционных болезней авиапассажирами. В 2007 году ИКАО активизировала усилия по оказанию государствам помощи в этой области. Аэронавигационное управление и Управление технического сотрудничества работали в тесном взаимодействии с региональным бюро в Бангкоке в целях создания региональной группы по авиационной медицине и руководящего комитета в регионе Азии/Тихого океана для проекта CAPSCA (механизм сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных заболеваний воздушным транспортом). ИКАО осуществляет сотрудничество с Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), Международным советом аэропортов (МСА) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), предусматривающее обеспечение использования всеобъемлющего подхода.

Ставя своей целью реализацию этой концепции в других регионах мира, ИКАО разработала модель CAPSCA для Африки и в 2008 году запланировала провести два практикума для ознакомления местного персонала. В значительной степени разработке CAPSCA способствовала большая субсидия, выделенная Центральным фондом Организации Объединенных Наций по борьбе с гриппом, административное обеспечение которого осуществляется в рамках Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН).

Поправкой 20 к Приложению 9 "*Упрощение формальностей*", которая начала применяться 15 июля 2007 года, введено положение о необходимости превентивных действий. Этой поправкой предусматривается разработка каждым Договаривающимся государством национального авиационного плана подготовки к вспышке эпидемии инфекционной болезни, создающей риск для здоровья населения, или к возникновению чрезвычайной ситуации в области общественного здравоохранения, имеющей международное значение. Рекомендации по разработке национального авиационного плана размещены на странице веб-сайта ИКАО (<http://www.icao.int/icao/en/med>), посвященной авиационной медицине.

Региональные инициативы

Завершена подготовка национального плана организации воздушного движения на случай чрезвычайных обстоятельств для Индонезии, который будет в качестве модели распространен в регионе Азии/Тихого океана.

В рамках деятельности своих региональных бюро ИКАО оказывала помощь ряду государств в разработке планов на случай чрезвычайной обстановки при обслуживании воздушного движения (ОВД).

Разработан Карибский и Североамериканский региональный каталог планов на случай чрезвычайной обстановки при ОВД, цель которых заключается в ослаблении последствий природных или техногенных явлений, которые могут привести к нарушению функционирования аэронавигационных систем.

Для региона CAR разработано типовое многонациональное соглашение в области поиска и спасания (SAR). В регионе AFI разработаны и заключены пять соглашений в области SAR.

Проекты и инициативы в области технического сотрудничества

Непрерывность осуществления воздушных перевозок обеспечивается реализацией 1 регионального и 27 национальных проектов.

В области предотвращения распространения инфекционных болезней, языковой подготовки, удовлетворения потребностей в подготовке персонала и технологии, включая разработку или реализацию проекта ТРЕЙНЭР, администрациям гражданской авиации оказывал помощь 61 международный эксперт.

97 национальным специалистам предоставлены стипендии для прохождения подготовки в области управления деятельностью авиации общего назначения.

В настоящее время на региональной основе в регионе Азии и Тихого океана осуществляется внедрение механизма сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом (CAPSCA), цель которого заключается в уменьшении риска распространения птичьего гриппа и аналогичных инфекционных болезней в крупных международных аэропортах; участие в этом проекте принимают семь государств.

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ



СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ F

Соблюдать, разрабатывать и обновлять нормы международного воздушного права с учетом изменяющихся потребностей в сообществе международной гражданской авиации путем реализации следующих мер:

подготавливать документы международного воздушного права в поддержку стратегических целей ИКАО и обеспечивать государствам форум для обсуждения таких документов;

поощрять ратификацию государствами документов международного воздушного права;

предоставлять услуги по регистрации международных соглашений и выполнять функции депозитария документов международного воздушного права;

обеспечивать механизмы урегулирования споров в гражданской авиации;

обеспечивать государства типовым законодательством.

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Международное воздушное право

В 2007 году Организация весьма активно работала в сфере развития международного права по следующим шести пунктам общей программы работы Юридического комитета:

- 1) *Возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками.* Специальная группа Совета по данному вопросу завершила свою работу над проектом конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в случае незаконного вмешательства и над проектом конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, т. е. над Конвенцией об общих рисках. В этой связи Совет решил провести в Монреале с 21 апреля по 2 мая 2008 года 33-ю сессию Юридического комитета для доработки текстов проектов конвенций.
- 2) *Акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов международного права.* Для подготовки одного или нескольких проектов документов, рассматривающих новые и возникающие угрозы гражданской авиации, был создан Специальный подкомитет Юридического комитета. В июле на своем 1-м совещании Подкомитет подготовил предварительные проекты новых документов. В ноябре Совет решил провести в феврале 2008 года 2-е совещание Подкомитета для рассмотрения вопроса о незаконной перевозке по воздуху особо опасных грузов и лиц, скрывающихся от правосудия.
- 3) *Рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS) и региональные многонациональные органы.* Термин "региональные многонациональные органы" был включен в этот пункт на 36-й сессии Ассамблеи. Предполагается, что члены Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) разработают модель региональных правовых рамок, которую затем можно будет разослать через ИКАО ее государствам-членам.
- 4) *Международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования).* От имени Совета, выступающего в качестве Контролирующего органа Международного регистра, Секретариат продолжал следить за работой Регистра в целях обеспечения его эффективного функционирования в соответствии

со статьей 17 Кейптаунской конвенции 2001 года. На своем 2-м совещании Комиссия экспертов Контролирующего органа Международного регистра (CESAIR) рассмотрела ряд предложенных Регистратором изменений к правилам и процедурам Международного регистра и рекомендовала Совету одобрить их.

- 5) *Рассмотрение вопроса о ратификации документов международного воздушного права.* Секретариат продолжал предпринимать необходимые административные действия по поощрению ратификации, такие как разработка и распространение подборок материалов по вопросам ратификации, содействие ратификации на различных форумах и постоянный акцент на вопросы ратификации со стороны Президента Совета и Генерального секретаря в ходе их визитов в государства.
- 6) *Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву:* последствия, если таковые имеются, для применения Чикагской конвенции, Приложений к ней и других международных документов по воздушному праву. Секретариат продолжал следить за деятельностью в этой области.

Ратификация документов международного воздушного права

На веб-сайте ИКАО приводится составленный в хронологическом порядке список государств, которые в 2007 году ратифицировали документы воздушного права или присоединились к ним, который является составной частью подборки договоров Юридического управления, где постоянно обновляются перечни документов международного воздушного права с указанием их статуса.

12 февраля Черногория сдала на хранение правительству Соединенных Штатов Америки свое уведомление о присоединении к *Конвенции о международной гражданской авиации*. Присоединение вступило в силу 14 марта, в результате чего общее количество государств – членов ИКАО составило 190.

18 июля Грузия присоединилась к *Конвенции о привилегиях и иммунитетах специализированных учреждений* (1947) и обязалась применять ее в отношении ИКАО. Таким образом, общее количество государств, обязавшихся применять Конвенцию 1947 года к ИКАО, составило 104.

В рамках информационно-разъяснительной работы Юридическое управление провело в Лиме семинар для государств, входящих в зоны аккредитации Южноамериканского бюро и Бюро Северной Америки, Центральной Америки и бассейна Карибского моря. Его цель состояла в том, чтобы предоставить государственным должностным лицам свежую информацию по ряду вопросов международного права, претерпевающих стремительную эволюцию, в частности по вопросам, касающимся авиационной безопасности и возмещения ущерба, причиненного воздушными

судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками. На семинаре также рассматривались вопросы ратификации и выполнения положений документов международного воздушного права, а также другие представляющие интерес вопросы, в частности о Монреальской конвенции 1999 года и международных гарантиях в отношении подвижного оборудования. На защищенном веб-сайте сети ICAO-NET были размещены подборки административных материалов для оказания государствам дополнительной помощи в ратификации договоров в области гражданской авиации.

База данных о соглашениях

База данных об авиационных соглашениях и договоренностях (DAGMAR), предоставляемая на веб-сайте ИКАО, содержит основную информацию о зарегистрированных соглашениях.

Разрешение споров

В ряде случаев Юридическое управление оказывало помощь Президенту Совета и Генеральному секретарю в их усилиях по поощрению или облегчению проведения переговоров между государствами при возникновении споров.

Типовое законодательство

Юридическое управление участвовало в региональном семинаре ИКАО/Ассоциации профессионального союза авиопилотов Мексики (ASPA) на тему "Защита источников информации о безопасности полетов: важнейший структурный элемент систем управления безопасностью полетов (СУБП)", который состоялся в Мехико. Его цель состояла в представлении материала дополнения E (Правовые принципы защиты информации и систем сбора и обработки данных о безопасности полетов) к Приложению 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" к Конвенции о международной гражданской авиации. Юридическое управление руководило разработкой этого инструктивного материала.

Проекты и инициативы в области технического сотрудничества

Выполнено шесть проектов технического сотрудничества с целью поддержки деятельности, связанной с международным воздушным правом.

ИКАО наняла девять международных экспертов для оказания консультативной помощи администрациям гражданской авиации при разработке или обновлении законодательства в области гражданской авиации, включая основной авиационный закон и правила, касающиеся

Стандартов ИКАО, и другие относящиеся к гражданской авиации международные договоры, подлежащие включению в национальное законодательство.

Один национальный специалист прошел специализированную подготовку в области воздушного и космического права.

**ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ
СТРАТЕГИИ
РЕАЛИЗАЦИИ**



ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ СТРАТЕГИИ РЕАЛИЗАЦИИ

Бизнес-план ИКАО подтвердит свою эффективность при условии, что он будет отвечать проверенному временем требованию располагать нужными специалистами с необходимой квалификацией, которые делают нужное дело в нужное время, в нужном месте. Сотрудникам также должны быть предоставлены средства, необходимые для выполнения ими своих обязанностей в рамках организационной структуры, которая дополняется системами и процедурами, позволяющими воспользоваться всеми преимуществами, которые дают информационные технологии. Эффективное взаимодействие всех заинтересованных в авиации сторон дополняет главные вспомогательные стратегии систематической реализации программ организации и обеспечения ее деятельности.

Перевод и издания

В год проведения Ассамблеи всегда возникает дополнительный спрос на перевод и смежные переводческие услуги, и 2007 год не был исключением. Наблюдался резкий рост объемов подготовительной документации к Ассамблее и к различным совещаниям. Объемы выполненных письменных переводов были на 21,7 % выше, чем в 2006 году; выпуск переводов, выполненных собственными силами, возрос на 24,8 %, несмотря на сокращение штатов, а объем переводов, выполненных на стороне, увеличился на 11 %. Услуги службы синхронного перевода предоставлялись на 329 заседаниях, проведенных в ходе различных совещаний.

Выпуск изданий для продажи сократился на 14,7 %, однако количество не подлежащих продаже поправок к изданиям увеличилось на 30 % при одновременном стабильном расширении выпуска изданий в электронном виде и обеспечении доступности документации в режиме онлайн.

Объемы выпуска продукции типографией возросли по сравнению с 2006 годом на 9 % в связи с увеличением количества отпечатанных Приложений и документов для Ассамблеи. Благодаря приобретению четырехцветного пресса появилась возможность печатать собственными силами "Журнал ИКАО" и другие отвечающие современным требованиям журналы ИКАО.

Людские ресурсы

В течение года усилия Отдела людских ресурсов были сосредоточены на установлении основополагающих принципов, лежащих в основе программ и процессов, направленных на постоянное повышение эффективности деятельности персонала в контексте ожидаемого сокращения финансовых ресурсов и в рамках структуры управления людскими ресурсами.

В январе начала функционировать новая система оценки эффективности работы под названием "Система повышения производственных показателей и квалификации" (ПППК). Этот управленческий механизм предусматривает определение ключевых задач, выполняемых каждым сотрудником, а также ожидаемых результатов и отдачи, увязанных со стратегическими целями и вспомогательными стратегиями реализации, что дает сотрудникам и руководителям возможность сосредоточиться на достижении итоговых результатов, изложенных в бизнес-плане. Другая особенность ПППК заключается в том, что она позволяет определить потребности персонала в обучении и усовершенствовании, которые затем учитываются в плане подготовки сотрудников во всей Организации. При разработке плана подготовки особое внимание будет уделяться подготовке в области управления. Цель в этом случае заключается в том, чтобы сотрудники приобрели навыки, необходимые для более эффективного выполнения своих обязанностей. Данный аспект ПППК может служить весьма существенным побудительным мотивом, в связи с чем он может способствовать повышению нравственного облика сотрудников и их производительности.

Другим, получившим одобрение нововведением было введение в положения о персонале статьи, касающейся отпуска по уходу за детьми отца. Такой подход более точно приводит политику ИКАО в отношении поддержки семьи в соответствие с аналогичной политикой Организации Объединенных Наций.

Что касается заполнения постов, то задержки в отношении категории специалистов были значительно уменьшены. Это положительно сказалось на общей производительности различных подразделений Организации и их способности обеспечивать достижения соответствующих целей в рамках программы работы. Ключевым фактором достижения этого результата явилось сотрудничество между Отделом людских ресурсов и заинтересованными управлениями или бюро.

Достижение целей представленности с учетом гендерного вопроса носило более целенаправленный характер в связи с введением официальных рамок политики по вопросам гендерного равенства и учета гендерной проблематики в ИКАО. К концу года общий уровень представленности женщин на профессиональных постах Секретариата составлял 30,88 %, с историческим увеличением представительства женщин на постах старших руководителей после их назначения на посты директоров Аэронавигационного управления, Авиатранспортного управления и Административного управления. Тогда как в 2006 году в группе старших руководителей на постах директора не было представлено ни одной

женщины, в настоящее время три из пяти директорских постов занимают женщины, что в большей степени соответствует цели гендерного равенства. Что касается справедливого географического представительства (СГП), то положение дел в этой области остается практически без изменений, т. е. в Секретариате по-прежнему представлено 75 государств.

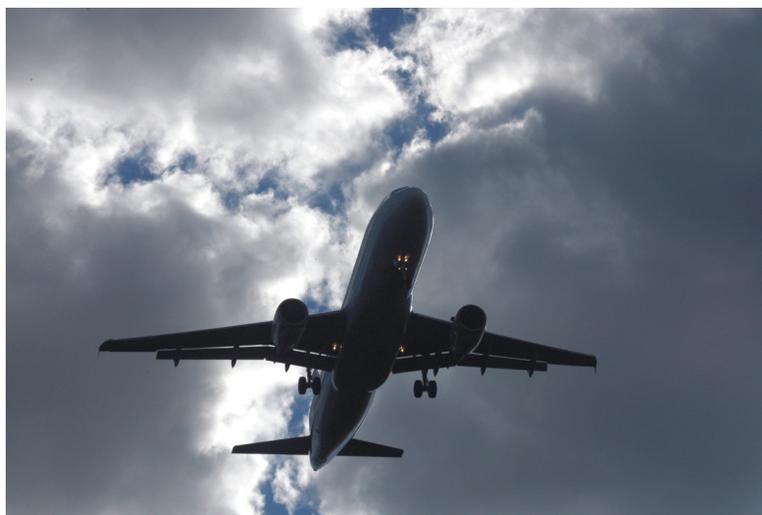
В конце года в Организации было 698 постов, финансируемых в рамках Регулярной программой (РП) и Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС), 294 из которых относились к сотрудникам категории специалистов и более высоких категорий, а 404 – к категории сотрудников общего обслуживания.

Информационная технология

Ключевым элементом успеха бизнес-плана является широкое использование информационных технологий в деятельности Организации. Новая электронная стратегия определяет использование цифровых и интерактивных технологий для обеспечения более эффективного информационного и документального обслуживания, а также для повышения эффективности внутренних и внешних связей. Эта стратегия является составной частью концепции инфраструктуры, предусмотренной Генеральным планом развития информационных и связанных технологий ИКАО.

Основополагающая цель электронной стратегии заключается в переводе к 2010 году основной части информации и документации ИКАО в электронный формат на основе следующих пяти основных направлений деятельности:

- постепенный переход на новый уровень эффективности и действенности процесса распространения информации в формате ICAO-NET, которая становится всеобъемлющим быстро доступным и оперативным хранилищем всех изданий Организации, что, в конечном итоге, сделает ненужной рассылку печатных документов;
- совершенствование связи с Договаривающимися государствами и международными организациями посредством исключительного использования электронной почты и основанных на использовании Интернета технологий в рамках системы, обеспечивающей полную надежность и защиту информации;
- увеличение доходов от текущей деятельности и введение новых услуг для продажи;
- документация, предлагаемая для продажи в Интернете (электронная торговля) и модернизация вспомогательной деятельности. основополагающими принципами деятельности по формированию доходов будут прибыльность, устойчивость и эффективность;
- модернизация производственных процессов и методов за счет расширения и использования современных информационных и



связных технологий, особенно в областях упорядочения производственных процессов, представления документации совещаний в электронном формате, использования средств электросвязи, телеконференций и дистанционного перевода.

В 2007 году значительный прогресс был достигнут в каждой из этих категорий, что привело к улучшению связи с Договаривающимися государствами и внутри Организации, использованию более эффективных методов работы, более высокой интеграции деятельности между Штаб-квартирой и региональными бюро, а также внутри Штаб-квартиры, и к сокращению расходов. Особый интерес представляла улучшенная с точки зрения защиты окружающей среды практика, связанная со значительным сокращением числа печатных документов в результате более широкого использования электронной рассылки.

Основные улучшения в технической и административной областях, достигнутые в 2007 году, в значительной степени основывались на использовании информационной технологии, включая общесистемные инициативы, которые ускорят полную административную и оперативную интеграцию региональных бюро со Штаб-квартирой. Эти технологии включают:

- комплексную систему информационных ресурсов (КСИР), являющуюся новой системой, спроектированной для целей автоматизации учета и финансовой отчетности, а также предоставления руководству своевременной и всеобъемлющей финансовой информации. Система КСИР будет расширяться, с тем чтобы охватить вопросы управления людскими ресурсами, продажу публикаций и командировки;
- сеть обмена знаниями ИКАО (IKSN), представляющую собой интегральную систему управления, предназначенную для предоставления общей информации о положении дел с выполнением всех

проектов, а также для оказания в рамках Организации помощи по выполнению бизнес-плана;

- международные стандарты учета в государственном секторе (МСУГС), представляющие собой стандарты, предназначенные для улучшения общего понимания финансового положения Организации, приводящего к усовершенствованию процесса принятия решений. ИКАО является одной из первых организаций, принявшей МСУГС в рамках системы ООН;
- электронную сеть обработки и контроля прохождения документации (EDEN), являющуюся системой, обеспечивающей автоматизацию процесса выпуска документов с возможностью интерактивного слежения за документами в целях облегчения работы переводческих секций.

Средства информации

В конце 2006 года ИКАО утвердила стратегию общественной информации, согласующуюся с бизнес-планом. Интернет и электронные публикации станут предпочтительным средством связи с внешним миром, которое будет дополняться упорядоченным взаимодействием на основе письменных документов, уделяя при этом повышенное внимание деятельности ИКАО и ее подразделений, включая региональные бюро. Выпущенный летом новый *"Журнал ИКАО"*, остается основной публикацией Организации, которая вместе с *Докладом по МСПД* и *Региональным докладом* (запланированным на 2008 год) будет способствовать лучшему пониманию имеющей важное значение лидирующей роли ИКАО во всех областях международной гражданской авиации. Новая стратегия общественной информации обеспечивает достижение двойной цели, заключающейся в снижении расходов и повышении доходов.

ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА



ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Оказание содействия внедрению правил, процедур и политики ИКАО крайне необходимо для обеспечения эффективности деятельности Организации, являющейся центральным учреждением, осуществляющим глобальное руководство в области гражданской авиации. Одним из ключевых элементов этой деятельности является Управление технического сотрудничества (УТС).

УТС предоставляет широкий спектр услуг, включая оказание помощи в пересмотре структуры и организации национальных учреждений гражданской авиации, обновлении инфраструктуры и служб аэропортов, упрощении передачи технологий и наращивании возможностей и оказание содействия внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО и поддержки в принятии мер по устранению недостатков, выявленных в ходе реализации Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УПКБП) и Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ).

В 2007 году объем освоения в рамках Программы технического сотрудничества составил 174,12 млн долл. В рамках различных соглашений о целевых фондах УТС реализовало 327 проектов в 73 странах, 52 из которых в этом году достигли эксплуатационной готовности (см. добавление 2).*

Примерно 97,2 % общего объема Программы финансировались развивающимися странами, которые выделяли средства на реализацию своих собственных проектов технического сотрудничества. Внебюджетные взносы в фонды конкретных проектов, вносившиеся другими донорами, такими как банки развития, региональные организации, финансовые учреждения и авиационная отрасль, составили 1 %, включая добровольные взносы в натуральной форме. Основной взнос в Программу по линии Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) составил 1,8 %.

За период 2005–2007 гг. объем Программы увеличился на 57 %, что в основном обусловлено возрастающим спросом Договаривающихся государств ИКАО на оказание помощи, предусматривающей обеспечение соответствия государственным требованиям в различных областях гражданской авиации. ИКАО осуществляла свою деятельность по уменьшению разрыва в объеме помощи, оказываемой различным географическим регионам, в целях обеспечения более сбалансированной программы.

* Добавления к настоящему докладу размещаются только на сайте www.icao.int/annualreports.

**Программа технического сотрудничества по регионам
(в млн долл.)**

Регион	2005	2006	2007	Увеличение (+)/ уменьшение (-) в 2007 г. по сравнению с 2005 г. (%)
Африка	9,02	9,59	14,58	(+5,56)
Северная Америка и Южная Америка	120,80	141,76	182,52	(+61,72)
Азия и Тихий океан	5,45	5,20	6,12	(+0,67)
Европа и Ближний Восток	10,72	13,32	26,39	(+15,67)
Всего по программе	145,99	169,87	229,61	(+83,62)

Объем освоения с разбивкой по стратегическим целям

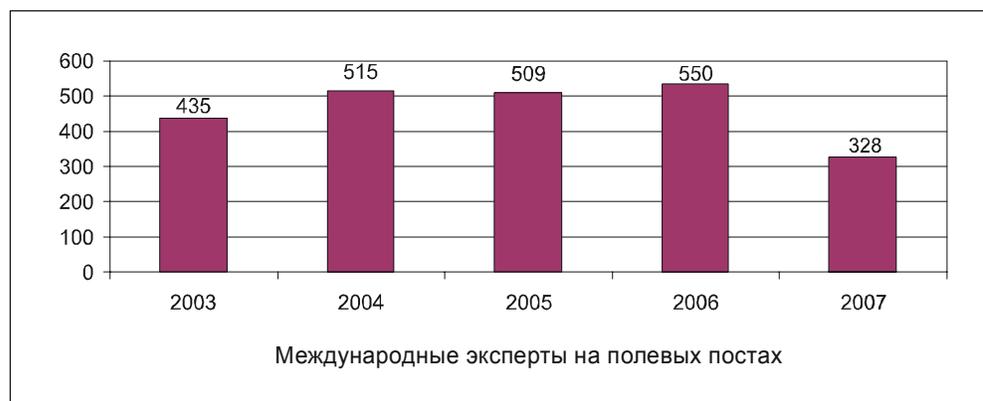
Стратегическая цель	Северная и Южная Америка		Африка		Азия и Тихий океан		Европа и Ближний Восток		Итого по Программе
		%		%		%		%	
A (Безопасность полетов)	31 890 170	21,0	4 802 973	51,4	1 827 771	65,6	3 666 460	36,2	42 187 374
B (Авиационная безопасность)	1 518 580	1,0	112 132	1,2	314 845	11,3	324 107	3,2	2 269 664
C (Окружающая среда)	1 518 580	1,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1 518 580
D (Эффективность)	92 633 350	61,0	3 055 588	32,7	401 218	14,4	3 980 438	39,3	100 070 593
E (Непрерывность)	22 778 692	15,0	981 152	10,5	117 022	4,2	2 096 567	20,7	25 973 432
F (Правовое регулирование)	1 518 580	1,0	392 461	4,2	125 381	4,5	60 770	0,6	2 097 192
ВСЕГО	151 857 952	100,0	9 344 305	100,0	2 786 236	100,0	10 128 342	100,0	174 116 835

Согласно концепции, предусмотренной бизнес-планом, оказание поддержки тесно увязывалось со стратегическими целями и охватывало широкий диапазон проектов: генеральное планирование гражданской авиации, развитие людских ресурсов, администрация и законодательство, связь и навигация, авиационная безопасность, летная годность и производство полетов, системы управления безопасностью полетов, проектирование аэропортов, строительство и управление, обслуживание воздушного движения, поиск и спасание и внедрение методики ТРЕЙНЭР ИКАО.

Тремя основными компонентами проектов, реализуемых ИКАО, являются: привлечение экспертов для оказания технической помощи на местах, выделение стипендий персоналу подразделений гражданской авиации, выбранных правительством, и закупка оборудования и услуг для проектов.

Набор экспертов

Общее количество набранных в 2007 году международных экспертов и консультантов для работы на местах составило 328 человек. В рамках проектов работало 1672 национальных специалиста, а в целом участие в их реализации принимали 2096 человек. Деятельность по набору, подготовке и удержанию квалифицированных национальных специалистов гражданской авиации и инспекторов по безопасности полетов в рамках проектов технического сотрудничества по-прежнему была направлена на расширение возможностей авиационных полномочных органов осуществлять контроль и проводить инспекции.



Эти эксперты обеспечили передачу знаний национальным специалистам, внедрение SARPS ИКАО, разработку адекватных организационных структур гражданской авиации и устранение недостатков в области безопасности полетов и авиационной безопасности.

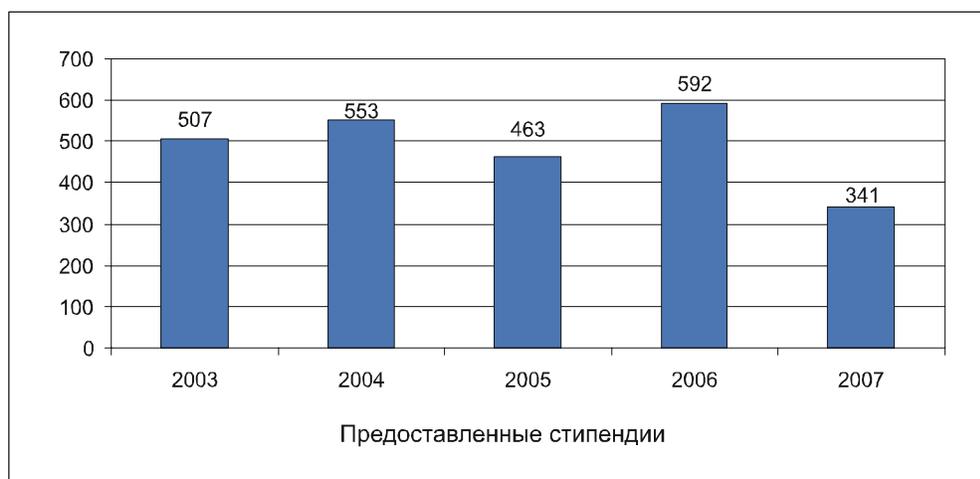
Подготовка специалистов гражданской авиации

В течение года была предоставлена 341 стипендия общей продолжительностью 200 чел.-мес. В рамках программы подготовки персонала развивающихся стран, разработанной ИКАО и Сингапуром, выделено 48 стипендий для подготовки специалистов в области управления гражданской авиацией, управления воздушным движением, поиска и спасания, организации деятельности гражданской авиации и законодательства, проектирования и технического обслуживания аэропортов. В целом выгоды от реализации этой программы получили 27 государств.

В 2007 году с Индией, Китаем и Республикой Корея был подписан Меморандум о взаимопонимании на подготовку персонала, финансирование которой осуществлялось этими странами в сотрудничестве с ИКАО. В целом ИКАО выделила 53 стипендии на подготовку специалистов в Корейском учебном центре гражданской авиации по вопросам глобальных навигационных спутниковых систем (GNSS), доплеровских VOR и радиолокационных систем. Для оказания содействия подготовке национальных специалистов наименее развитых стран был создан стипендионный фонд Ассада Котайта для обучения специалистов с университетским образованием или кандидатов наук, ведущих научную работу.

Помимо выделенных стипендий в различных областях в рамках программ обучения на местах инструкторы, набранные при содействии УТС, подготовили более 1300 специалистов в технической, управленческой и эксплуатационной областях для ведомств гражданской авиации, что свидетельствует о придании государствами все большего значения подготовке в области гражданской авиации.

В целях компенсации уменьшения объема финансирования по линии ПРООН, за счет которой традиционно обеспечивалась подготовка стипендиатов, принимающие государства по-прежнему включали значительный объем затрат на подготовку своих национальных специалистов в статью расходов на закупки по проектам технического сотрудничества ИКАО. В 2007 году подготовку по вопросам новых технологий и эксплуатации закупленного в рамках проектов ИКАО оборудования прошли 302 национальных специалиста.



Человеческий элемент является ключевым фактором обеспечения безопасности полетов гражданской авиации, и в этой связи подготовка управленческого, технического и эксплуатационного персонала гражданской авиации играет особую роль в расширении возможностей ведомств гражданской авиации принимающих государств по осуществлению надзора. Согласно информации, поступившей от государств, в настоящее время персонал, прошедший подготовку в рамках программы УТС, постепенно

задействуется ведомствами гражданской авиации, которые получают большие преимущества от обмена знаниями и подготовки и сохранения штата квалифицированных авиационных специалистов и инспекторов.

Оборудование и субподряды

В течение 2007 года в рамках программы УТС было оформлено 657 заказов на закупку и субподряды. Общая сумма расходов на закупки для реализации проектов на местах составила 128 638 816 долл. Государствам оказывалась помощь в модернизации их инфраструктур гражданской авиации, которая заключалась в разработке технических спецификаций, объявлении торгов и административном обеспечении сложных, многоэтапных контрактов под ключ, предусматривающих ввод в эксплуатацию оборудования, что оказало непосредственное и позитивное влияние на повышение уровня безопасности полетов и безопасности аэропортов, совершенствование систем связи и аэронавигационной инфраструктуры и обеспечило возможность более эффективного и экономичного функционирования авиации в соответствующих странах и регионах.

Оборудование и услуги, закупленные ИКАО, оказали непосредственное влияние на улучшение инфраструктуры гражданской авиации государств и повышение уровня безопасности и эффективности воздушных перевозок. В частности, экспертиза, проведенная ИКАО, обеспечила соответствие технических спецификаций применяемым SARPS ИКАО и региональным и аэронавигационным планам.



Кроме того, УТС оформило еще 238 заказов на закупку и субподряды на сумму 11 300 316 долл., в рамках которых были приобретены оборудование и услуги для удовлетворения административных потребностей Регулярной программы и Управления технического сотрудничества

(УТС) ИКАО. Наиболее существенной закупкой на сумму 6,1 млн долл. стала комплексная система информационных ресурсов (КСИР). К числу других крупных закупок относятся: четырехцветная типографская печатная машина (700 000 долл.), внедрение системы подготовки документации (DPS) (340 000 долл.), система регистрации участников конференций (250 000 долл.), модернизация инфраструктуры Секции информационных технологий (ИТ) (238 000 долл.), серверная программа "Share-point" и система единой регистрации (220 000 долл.).



Бюджет расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC)

ИКАО не предусматривает ассигнований для своей Программы технического сотрудничества; она финансируется за счет внебюджетных источников, предоставляемых донорами. Административные сборы взимаются за реализацию проектов на основе принципа возмещения расходов. Средствами, получаемыми в результате взимания таких сборов, распоряжается Генеральный секретарь согласно соответствующим правилам Финансовых положений в рамках Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC).

Утвержденные Ассамблеей бюджетные сметы AOSC носят лишь ориентировочный характер, поскольку точный объем программы определить нельзя до тех пор, пока правительства и доноры не примут решения о суммах, которые будут выделены на реализацию проектов гражданской авиации. Совет следит за осуществлением Программы технического сотрудничества и контролирует поступления и расходы по линии бюджета AOSC. Затем он рассматривает, принимает к сведению или утверждает в соответствии с Финансовыми положениями ИКАО годовые сметы AOSC.



Ежегодные излишки или дефициты AOSC являются следствием превышения или дефицита поступлений относительно расходов за конкретный год. По состоянию на 31 декабря 2007 года совокупный излишек AOSC оценивается в 5,7 млн долл. Эти средства служат резервом для покрытия возможных дефицитов в ходе реализации программы, а также для выплаты, при необходимости, выходных пособий персоналу, сумма которых по состоянию на 31 декабря 2007 года составила примерно 4,7 млн долл.

Подробная информация о крупномасштабных проектах стоимостью более 500 000 долл. приводится на веб-сайте, выделенном для годового доклада.

ФИНАНСОВАЯ СПРАВКА



ФИНАНСОВАЯ СПРАВКА

Бюджетные ассигнования на 2005–2006–2007 годы и их источники финансирования, утвержденные Ассамблеей, приведены в таблице 1:

Таблица 1. Ассигнования на 2005, 2006 и 2007 годы

	2005 (долл. США)	2006 (долл. США)	2007 (долл. США)
Ассигнования	64 669 000	65 820 000	66 511 000
Финансируются за счет:			
разных поступлений	5 162 000	5 413 000	5 723 000
взносов	58 507 000	60 407 000	60 788 000
переноса со счета программы стимулирования погашения длительной задолженности	1 000 000		

Как показано в таблице 2, окончательная сумма ассигнований на 2007 год была скорректирована до 69 826 000 долл. в результате:

- i) переноса ассигнований в сумме 9 965 000 долл. с 2006 на 2007 год в соответствии с финансовым положением 5.6;
- ii) переноса суммы в размере 2 551 000 долл. между основными программами в соответствии с финансовым положением 5.10 и C-182/13;
- iii) чистого сокращения ассигнований на 570 000 долл. в соответствии с C-176/8, C-176/14 и C-181/3;
- iv) переноса ассигнований в сумме 6 080 000 долл. с 2007 на 2008 год в соответствии с финансовым положением 5.11 и C-182/13.

Фактические расходы за 2007 год по линии ассигнований составили 69 678 000 долл.

Начисленные Договаривающимся государствам взносы за 2007 год составили 60 851 844 долл., включая взносы в сумме 63 844 долл., начисленные двум новым Договаривающимся государствам. Фактическая сумма взносов за 2007 год, полученных на конец года, составила 59 431 735 долл., или 97,67 % (для сравнения: на конец 2006 года поступило 84,28 %, а на конец 2005 года – 97,15 %). Кроме того, в погашение взносов за предыдущие годы было получено 10 391 274 долл.

По состоянию на 31 декабря 2007 года общая сумма задолженности по взносам составила 10 011 039 долл. (для сравнения: по состоянию на 31 декабря 2006 года она составляла 10 903 566 долл.).

В таблице 3 приводится информация о финансовом положении Организации в виде кассовой наличности в Общем фонде и Фонде оборотных средств на начало года и на конец каждого квартала с соответствующими показателями за 2006 год.

Вышеизложенное относится к деятельности в рамках Регулярной программы Организации, финансируемой за счет ассигнований, выделенных Ассамблеями. Расходы, связанные с деятельностью Управления технического сотрудничества, финансировались из Фонда административного и оперативного обслуживания по линии технического сотрудничества (AOSCF), а некоторые расходы, связанные с содержанием персонала, и прочие затраты финансировались из других специальных фондов.

Таблица 2. Пересмотренные ассигнования на 2007 год

	Ассигнования на 2007 г. Рез. А35-22 (долл. США)	Перенесено из прошлого года (долл. США)	Дополнит. ассигнования (С-176/8, С-176/14 и С-181/3) (долл. США)	Переносы между основными программами (долл. США)	Перенесено на следующий год (долл. США)	Пересмот- ренные ассигнования (долл. США)	Фактические расходы (долл. США)
I. Общая политика и руководство	1 708 000	322 000		-371 000		1 659 000	1 659 000
II. Аэронавигация	9 413 000	1 011 000		-626 000		9 798 000	9 798 000
III. Воздушный транспорт	5 485 000	745 000	1 030 000	-1 036 000	-550 000	5 674 000	5 651 000
IV. Юридические вопросы	1 063 000	488 000		-518 000	-150 000	883 000	865 000
V. Региональные и прочие программы	16 240 000	2 126 000		1 384 000	-2 200 000	17 550 000	17 502 000
VI. Административное обеспечение	26 029 000	2 088 000		395 000	-1 052 000	27 460 000	27 415 000
VII. Финансовая деятель- ность, общественная информация, внешние сношения и оценка программ, ревизия и анализ управленческой деятельности	3 974 000	1 814 000	-1 600 000	772 000	-1 330 000	3 630 000	3 624 000
VIII. Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов	2 599 000	1 371 000			-798 000	3 172 000	3 164 000
ВСЕГО	66 511 000	9 965 000	-570 000	0	-6 080 000	69 826 000	69 678 000

Таблица 3. Финансовое положение (кассовая наличность) Организации

По состоянию на	2007			2006		
	Общий фонд (долл. США)	Фонд оборотных средств (долл. США)	Всего (долл. США)	Общий фонд (долл. США)	Фонд оборотных средств (долл. США)	Всего (долл. США)
1 января	11 999 500	5 996 859	17 996 359	16 616 392	5 992 179	22 608 571
31 марта	20 833 052	5 996 859	26 829 911	14 666 712	5 992 179	20 658 891
30 июня	16 217 554	5 996 859	22 214 413	12 039 418	5 996 859	18 036 277
30 сентября	15 648 820	6 001 539	21 650 359	17 291 621	5 996 859	23 288 480
31 декабря	25 129 185	6 001 539	31 121 734	11 999 500	5 996 859	17 996 359

Бюджет, ориентированный на результаты (БОР)

В 2007 году бюджет ИКАО впервые подготовлен в форме бюджета, ориентированного на конкретные результаты (БОР). Основная особенность формата БОР заключается в том, что акцент в нем сделан на результаты высокого уровня, что позволяет Совету и Ассамблее отслеживать достижение целей и итогов по всем видам деятельности ИКАО. Другие преимущества включают:

- более транспарентное представление бюджета за счет увязки ресурсов с ожидаемыми результатами;
- лучшее представление стратегии Организации;
- возможность более сконцентрированного на вопросах стратегии диалога между Секретариатом и его руководящим органом, поскольку упор делается на достижение результатов, а не на бюджетные затраты.

Несмотря на сохранение существующей организационной структуры БОР, в нем вводится принципиальное различие между расходами на "Программу", "Поддержку программы" и "Руководство и администрацию". В нем также учитываются ресурсы всей Организации, включая суммы начисленных взносов в бюджет Регулярной программы, а также ориентировочные планируемые показатели для Программы технического сотрудничества и прочие внебюджетные фонды.

В целом рамки утвержденного бюджета отражают стратегию Совета на 2008–2010 гг., которая предусматривает сдерживание роста ассигнований по сравнению с бюджетом на 2005–2007 гг., увеличение доли ресурсов на поддержку стратегических целей и уменьшение неблагоприятных последствий колебаний валютных курсов для бюджета.

Бухгалтерский учет в канадских долларах

Одной из мер, принятых Организацией для уменьшения неблагоприятных последствий колебаний валютных курсов на финансовое положение, стал переход на бюджет в канадских долларах. В результате консультаций с Комиссией по международной гражданской службе (КМГС), являющейся органом Организации Объединенных Наций, осуществляющим надзор за окладами и причитающимися выплатами в общей системе, было установлено, что сотрудникам категории специалистов в Штаб-квартире в Монреале можно выплачивать зарплату в канадских долларах без последствий для их реального заработка. Было также установлено, что новая корпоративная система планирования ресурсов (КСПР) позволит осуществлять функцию бухгалтерского учета и расчета заработной платы после перехода на канадский доллар. Осуществление выплат сотрудникам в Штаб-квартире в канадских долларах уменьшит влияние обменного курса канадского доллара по отношению к доллару США.

Корпоративная система планирования ресурсов

В 2007 году в рамках проекта создания комплексной системы информационных ресурсов (КСИР), финансирование которого осуществляется из Фонда информационных и связанных технологий (ИСТ), реализованы функциональные возможности, позволяющие осуществлять операции, предусмотренные этапом 1 внедрения системы КСПР, призванной автоматизировать административные процессы. Внедрение началось в феврале после подписания соглашения с поставщиком, которым является компания Agresso Business World, в отношении лицензий и услуг, связанных с конфигурацией.

Этапом 1 предусматривается: создание регистра бухгалтерского учета, ведение счетов выплат и поступлений, руководство проектами и осуществление закупок. Внедрение двух модулей, первоначально запланированных на этап 1 (составление бюджета и основные фонды), перенесено на этап 2, который также предусматривает создание функциональных возможностей по управлению людскими ресурсами, ведению расчетных ведомостей, оформлению командировок и продаже публикаций.

Канадская валюта была принята для составления бюджета и бухгалтерского учета в рамках Регулярной программы, однако для Программы технического сотрудничества был сохранен доллар США. Это привело к задержкам внедрения КСПР. Со стороны компании Agresso и ИКАО потребовались дополнительные ресурсы, поскольку многие из задач, которые первоначально планировались в качестве вытекающих, потребовалось выполнять параллельно, с тем чтобы выдержать установленный для ввода системы в эксплуатацию срок 8 января 2008 года; реализация функциональных возможностей, не являющихся абсолютно необходимыми, была перенесена на первый квартал 2008 года.

К концу года внедрение и проверка функциональных возможностей системы, необходимых для ввода в эксплуатацию, были в основном завершены и начался этап подготовки пользователей.

Международные стандарты учета в государственном секторе (МСУГС)

Организация Объединенных Наций (ООН) и Комитет старших руководителей (КСР) системы ООН одобрили замену Стандартов учета системы Организации Объединенных Наций (СУСООН) Международными стандартами учета в государственном секторе (МСУГС), которые надлежит применять к счетам и финансовым отчетам с 1 января 2010 года или ранее. КСР создал Целевую группу для обеспечения последовательного толкования и применения МСУГС.

ИКАО, являясь членом Группы по политике в области учета, которая рассматривает политику и принципы, связанные с внедрением МСУГС, принимает активное участие в деятельности Целевой группы. В 2007 году для рассмотрения и применения ИКАО с 2008 года были подготовлены документы, касающиеся предварительных позиции и политики. Совет утвердил постепенное внедрение МСУГС в течение следующего трехлетнего периода (2008–2010) для того, чтобы ИКАО шла в ногу с другими организациями системы ООН. Предлагаемые поправки к Финансовым положениям, отражающие переход от использования кассового метода и принципа обязательств к полному использованию в бухгалтерском учете и отчетности метода начислений, предусмотренного МСУГС, были утверждены в 2007 году.

ДОБАВЛЕНИЕ 1. ТАБЛИЦЫ К РАЗДЕЛУ "МИР ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В 2007 ГОДУ"

Общее примечание. Статистические данные за 2007 год, приведенные в настоящем докладе, следует рассматривать как предварительные; опыт показывает, что предел погрешности для мировых суммарных показателей, возможно, составляет менее 2%, за исключением предела погрешности в сведениях о прибылях, который может быть значительно выше. Если не указано иначе, то:

- a) все статистические данные относятся к Договаривающимся государствам ИКАО;
- b) статистические данные о перевозках приводятся в отношении перевозок на коммерческих регулярных линиях;
- c) выражение "тонно-километры" означает метрические тонно-километры;
- d) сводные финансовые данные по авиакомпаниям касаются нерегулярных и регулярных перевозок, осуществленных регулярными авиакомпаниями.

**Таблица 1. Сводные данные о международных и внутренних коммерческих перевозках
в мире
(регулярные перевозки авиакомпаний Договаривающихся государств ИКАО, 1998–2007)**

Год	Пассажиры		Пассажиро-км		Груз, т		Выполненные тонно-км (груз)		Выполненные тонно-км (почта)		Общий выполнен. тонно-километр	
	Млн	Годовой прирост, %	Млн	Годовой прирост, %	Млн	Годовой прирост, %	Млн	Годовой прирост, %	Млн	Годовой прирост, %	Млн	Годовой прирост, %
1998	1 471	1,0	2 628 120	2,1	27	0,4	101 820	-1,0	5 760	-3,8	348 600	1,3
1999	1 562	6,2	2 797 800	6,5	28	6,0	108 660	6,7	5 720	-0,7	370 420	6,3
2000	1 672	7,0	3 037 530	8,6	30	8,2	118 080	8,7	6 050	5,8	403 960	9,1
2001	1 640	-1,9	2 949 550	-2,9	29	-5,3	110 800	-6,2	5 310	-12,2	388 150	-3,9
2002	1 639	-0,1	2 964 530	0,5	31	9,0	119 840	8,2	4 570	-13,9	397 120	2,3
2003	1 691	3,2	3 019 100	1,8	34	6,7	125 760	4,9	4 530	-0,9	407 670	2,7
2004	1 888	11,6	3 445 300	14,1	37	9,6	139 040	10,6	4 580	1,1	458 910	12,6
2005	2 022	7,1	3 721 690	8,0	38	2,5	142 520	2,5	4 660	1,7	487 860	6,3
2006	2 128	5,2	3 940 600	5,9	40	5,1	149 650	5,0	4 550	-2,4	514 750	5,5
2007	2 260	6,4	4 201 140	6,7	41,6	4,5	158 390	4,7	4 530	0,0	545 070	5,5

1. С 1 октября 2002 года министерство транспорта Соединенных Штатов Америки ввело новые правила предоставления данных о перевозках, которые, кроме прочего, коснулись предоставления данных о внутренних чистогрузовых перевозках. Таким образом, если сравнивать с показателями 2002 года, то предоставленные данные о Соединенных Штатах Америки за 2003 год свидетельствуют о том, что произошло перераспределение внутренних грузовых перевозок между нерегулярными и регулярными рейсами в пользу последних, что соответствующим образом сказалось на приведенных выше показателях перевозок в мире. Согласно расчетам, если бы данные об объемах перевозок перевозчиками Соединенных Штатов Америки были представлены согласно старым правилам, то показатели увеличения перевезенного груза в тоннах (6,7%), выполненных тонно-километрах (4,9%) и общего выполненного тонно-километража (2,7%) уменьшились бы соответственно до 2,4, 2,7 и 1,6%.

Источник. Форма А отчетности ИКАО по воздушному транспорту и оценочные данные ИКАО по государствам, не представившим сведения.



Таблица 2. Данные о международных коммерческих перевозках в мире
(регулярные перевозки авиакомпаний Договаривающихся государств ИКАО, 1998–2007)

Год	Пассажиры		Пассажиро-км		Груз, т		Выполненные тонно-км (груз)		Выполненные тонно-км (почта)		Общий выполнен. тонно-километраж	
	Млн	Годовой прирост, %	Млн	Годовой прирост, %	Млн	Годовой прирост, %	Млн	Годовой прирост, %	Млн	Годовой прирост, %	Млн	Годовой прирост, %
1998	458	4,6	1 512 040	3,0	15,8	0,6	87 050	-0,8	2 480	-0,4	231 440	1,8
1999	493	7,6	1 622 250	7,3	17,3	9,5	93 280	7,2	2 480	0,0	247 610	7,0
2000	542	9,9	1 790 370	10,4	18,8	8,7	101 560	8,9	2 670	7,7	273 090	10,3
2001	536	-1,1	1 726 580	-3,6	18,0	-4,3	95 950	-5,5	2 660	-0,4	261 030	-4,4
2002	547	2,1	1 736 070	0,5	18,8	4,4	101 590	5,9	2 710	1,9	267 170	2,4
2003	561	2,6	1 738 510	0,1	19,6	4,3	103 130	1,5	2 710	0,0	268 420	0,5
2004	647	15,3	2 015 070	15,9	21,8	11,2	115 120	11,6	2 830	4,4	304 920	13,6
2005	705	9,0	2 199 940	9,2	22,6	3,7	118 440	2,9	2 980	5,3	325 450	6,7
2006	762	8,1	2 357 990	7,2	23,6	4,4	124 180	4,8	3 030	1,7	345 890	6,3
2007	828	8,8	2 544 540	7,6	25,3	5,9	132 400	5,3	3 230	6,3	369 350	6,1

Источник. Форма А отчетности ИКАО по воздушному транспорту и оценочные данные ИКАО по государствам, не представившим сведения.

Таблица 3. Тенденции изменения коэффициентов загрузки при регулярных международных и внутренних перевозках
(данные о коммерческих перевозках авиакомпаний Договаривающихся государств ИКАО, 1998–2007)

Год	Пассажиро-км (млн)	Располагаемые место-км (млн)	Коэффициент пассажирск. загрузки, %	Груз тонно-км (млн)	Почта тонно-км (млн)	Всего выполнено тонно-км (млн)	Всего располагаемых тонно-км (млн)	Коэффициент коммерческ. загрузки, %
1998	2 628 120	3 837 730	68	101 820	5 760	348 600	584 570	60
1999	2 797 800	4 050 780	69	108 660	5 720	370 420	614 460	60
2000	3 037 530	4 286 200	71	118 080	6 050	403 960	656 880	61
2001	2 949 550	4 271 860	69	110 800	5 310	388 150	660 000	59
2002	2 964 530	4 167 110	71	119 840	4 570	397 120	654 180	61
2003	3 019 100	4 227 860	71	125 760	4 530	407 670	673 460	61
2004	3 445 300	4 704 730	73	139 040	4 580	458 910	738 750	62
2005	3 721 690	4 975 910	75	142 520	4 660	487 860	780 560	63
2006	3 940 600	5 197 250	76	149 650	4 550	514 750	814 240	63
2007	4 201 140	5 484 860	77	158 390	4 530	545 070	863 100	63

Источник. Форма А отчетности ИКАО по воздушному транспорту и оценочные данные ИКАО по государствам, не представившим сведения.

Таблица 4. Распределение перевозок регулярных авиакомпаний по регионам в 2007 году

Статистические регионы ИКАО по месту регистрации авиакомпаний	Самолето-километры (млн)	Самолето-вылеты (тыс.)	Перевезено пассажиров (тыс.)	Выполнен. пасс.-километры (млн)	Кэффиц. пассажир. загрузки (%)	Выполненные тонно-километры Грузовые (млн)	Всего (млн.)	Распола-гаемые тонно-км (млн)	Кэфф. коммерч. загрузки (%)
Общий объем (международных и внутренних) перевозок авиакомпаний Договаривающихся государств ИКАО									
Европа	8 760	7 200	624 310	1 158 290	77	40 120	145 960	215 640	68
% от мирового объема	25,9	27,2	27,7	27,6		25,3	26,8	25,0	
Африка	870	640	44 650	99 240	67	2 270	11 690	20 610	57
% от мирового объема	2,6	2,4	2,0	2,4		1,4	2,1	2,4	
Ближний Восток	1 300	670	82 680	224 630	76	10 770	32 010	53 120	60
% от мирового объема	3,8	2,5	3,7	5,3		6,8	5,9	6,2	
Азия и Тихий океан	7 520	5 170	590 370	1 126 380	75	58 430	161 620	254 630	63
% от мирового объема	22,2	19,5	26,2	26,8		36,9	29,7	29,5	
Северная Америка	13 570	10 990	794 960	1 419 330	80	41 970	172 940	281 950	61
% от мирового объема	40,1	41,5	35,2	33,8		26,5	31,7	32,7	
Латинская Америка и бассейн Карибского моря	1 810	1 830	120 110	173 260	68	4 830	20 850	37 140	56
% от мирового объема	5,4	6,9	5,3	4,1		3,0	3,8	4,3	
Всего	33 830	26 500	2 257 080	4 201 130	77	158 390	545 070	863 090	63
Международные перевозки авиакомпаний Договаривающихся государств ИКАО									
Европа	7 230	4 490	435 740	1 022 550	77	39 370	132 970	195 500	68
% от мирового объема	42,8	57,1	52,6	40,2		29,7	36,0	34,1	
Африка	690	310	25 830	85 070	66	2 180	10 310	18 450	56
% от мирового объема	4,1	3,9	3,1	3,3		1,6	2,8	3,2	
Ближний Восток	1 140	430	59 170	207 180	75	10 670	30 340	50 350	60
% от мирового объема	6,8	5,5	7,1	8,1		8,1	8,2	8,8	
Азия и Тихий океан	3 880	1 160	172 710	694 280	75	52 580	117 970	182 340	65
% от мирового объема	23,0	14,7	20,9	27,3		39,7	31,9	31,8	
Северная Америка	3 030	1 060	102 440	436 890	81	23 650	64 370	104 780	61
% от мирового объема	18,0	13,5	12,4	17,2		17,9	17,4	18,3	
Латинская Америка и бассейн Карибского моря	910	420	32 050	98 570	70	3 960	13 380	22 500	59
% от мирового объема	5,4	5,3	3,9	3,9		3,0	3,6	3,9	
Всего	16 880	7 870	827 940	2 544 540	76	132 410	369 340	573 920	64

Примечание. Суммарные данные по регионам могут не совпадать с общими данными в связи с округлением.

Источник. Форма А отчетности ИКАО по воздушному транспорту и оценочные данные ИКАО по государствам, не представившим сведения.

Таблица 5. Оценочные данные о международных нерегулярных коммерческих перевозках, 1998–2007

Категория	Выполненные пасс.-км в млн.									
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Нерегулярные перевозки ¹	257 190	238 380	265 460	272 790	244 930	240 720	266 590	262 560	245 105	237 320
Изменение по годам (%)	6,8	-7,3	11,4	2,8	-10,2	-1,7	10,7	-1,5	-6,6	-3,2
Регулярные перевозки	1 512 040	1 622 250	1 790 370	1 726 580	1 736 070	1 738 510	2 015 070	2 199 940	2 365 010	2 544 540
Изменение по годам (%)	3,0	7,3	10,4	-3,6	0,5	0,1	15,9	9,2	7,5	7,6
Общий объем перевозок	1 769 230	1 860 630	2 055 830	1 999 370	1 981 000	1 979 230	2 281 660	2 462 500	2 610 115	2 781 860
Изменение по годам (%)	3,5	5,2	10,5	-2,7	-0,9	-0,1	15,3	7,9	6,0	6,6
Нерегулярные перевозки в % к общему объему	14,5	12,8	12,9	13,6	12,4	12,2	11,7	10,7	9,4	8,5

1. Включает объем нерегулярных перевозок регулярных и нерегулярных авиакомпаний.

Источник. Форма А отчетности ИКАО по воздушному транспорту и оценочные данные ИКАО по государствам, не представившим сведения.

Таблица 6. Авиационные происшествия с воздушными судами максимальной сертифицированной взлетной массой более 2250 кг, повлекшие человеческие жертвы, на регулярных воздушных линиях, 1988–2007 гг.

Год	Кол-во авиацион. происшеств.	Кол-во погибших пассажиров	Кол-во погибших пассажиров на 100 млн		Кол-во авиац. происшеств. с чел. жертвами на 100 млн		Кол-во авиац. происшеств. с чел. жертвами на 100 тыс.	
			пассажиро-км	пассажиро-миль	выполнен. км	выполнен. миль	самолето-часов	самолето-посадок
1988	25	711	0,05	0,08	0,20	0,32	0,13	0,18
1989	29	879	0,06	0,09	0,22	0,36	0,13	0,21
1990	25	561	0,04	0,06	0,18	0,29	0,11	0,17
1991	23	517	0,03	0,05	0,16	0,27	0,11	0,16
1992	24	972	0,05	0,09	0,16	0,26	0,10	0,17
1993	32	883	0,04	0,08	0,21	0,33	0,13	0,22
1994	23	957	0,05	0,08	0,14	0,22	0,09	0,14
1995	19	528	0,02	0,04	0,10	0,17	0,07	0,11
1996	21	1 152	0,05	0,08	0,11	0,18	0,07	0,12
1997	24	859	0,03	0,05	0,12	0,19	0,07	0,13
1998	19	856	0,03	0,06	0,10	0,14	0,06	0,10
1999	19	299	0,01	0,02	0,09	0,14	0,06	0,10
2000	18	755	0,02	0,04	0,08	0,12	0,05	0,09
2001	11	441	0,01	0,02	0,05	0,07	0,03	0,05
2002	10	653	0,03	0,03	0,05	0,07	0,02	0,05
2003	7	466	0,02	0,03	0,03	0,05	0,02	0,03
2004	8	175	0,01	0,01	0,03	0,05	0,02	0,04
2005	16	694	0,02	0,03	0,06	0,09	0,04	0,07
2006	8	365	0,01	0,02	0,03	0,05	0,02	0,04
2007	10	581	0,01	0,02	0,03	0,05	0,02	0,04

Без учета данных по СССР до 1992 года и Содружеству Независимых Государств после 1992 года.

С учетом данных по СССР до 1992 года и Содружеству Независимых Государств после 1992 года.

1988	28	741	0,04	0,07	...	...	...	...
1989	29	879	0,05	0,08	...	...	...	...
1990	29	632	0,03	0,06	...	...	...	...
1991	28	637	0,03	0,06	...	...	...	...
1992	28	1 070	0,06	0,09	...	...	...	...
1993	34	941	0,04	0,08	0,21	0,33	0,12	0,22
1994	27	1 166	0,05	0,09	0,15	0,25	0,10	0,16
1995	24	698	0,03	0,05	0,12	0,20	0,08	0,13
1996	24	1 173	0,05	0,07	0,12	0,19	0,08	0,13
1997	25	921	0,04	0,06	0,12	0,19	0,07	0,13
1998	19	856	0,03	0,05	0,09	0,14	0,06	0,10
1999	20	300	0,01	0,02	0,09	0,14	0,06	0,10
2000	18	757	0,03	0,04	0,07	0,12	0,05	0,08
2001	13	579	0,02	0,03	0,05	0,08	0,03	0,06
2002	11	667	0,02	0,03	0,05	0,07	0,03	0,06
2003	7	466	0,02	0,02	0,03	0,05	0,02	0,03
2004	9	207	0,01	0,01	0,03	0,05	0,02	0,04
2005	17	712	0,02	0,03	0,06	0,09	0,04	0,07
2006	12	751	0,02	0,03	0,04	0,06	0,02	0,05
2007	11	587	0,01	0,02	0,03	0,05	0,02	0,04

Источник. Программа ИКАО по представлению данных об авиационных происшествиях и инцидентах (ADREP) и форма А отчетности ИКАО по воздушному транспорту (перевозки).

Таблица 7. Авиационная безопасность

Год	Кол-во актов незаконного вмешательства	Кол-во актов незаконного захвата		Кол-во актов нападения на объекты			Прочие акты ¹	Кол-во раненых или убитых в результате актов незаконного вмешательства	
		Захваты	Попытки захвата	Нападения на объекты	Попытки нападения на объекты	Кол-во актов диверсий		Раненые	Убитые
1987	15	4	6	2	0	3	—	121	166
1988	12	7	3	0	0	2	—	21	300
1989	14	8	4	0	0	2	—	38	278
1990	36	20	12	1	0	1	2	145	137
1991	15	7	5	1	0	0	2	2	7
1992	10	6	2	1	0	0	1	123	10
1993	48	30	7	3	0	0	8	38	112
1994	43	22	5	4	0	2	10	57	51
1995	17	9	3	2	0	0	3	5	2
1996	22	3	12	4	0	0	3	159	134
1997	15	6	5	2	0	1	1	2	4
1998	17	11	2	1	0	0	3	1	41
1999	14	11	2	0	0	0	1	3	4
2000	30	12	8	1	0	0	9	50	58
2001 ²	24	7	2	7	4	1	3	3 217	3 525
2002	40	2	8	24	2	2	2	14	186
2003	35	3	5	10	0	5	12	77	20
2004	16	1	4	2	2	4	3	8	91
2005	6	2	0	2	0	0	2	60	3
2006	17	1	3	4	0	1	8 ³	27	2
2007	22	4	2	2	3	0	11	33	18

1. Включают нападения на ВС в полете и прочие акты незаконного вмешательства.
2. Официальные доклады о событиях 11 сентября 2001 года в Соединенных Штатах Америки не содержат данных о погибших и раненых на земле. Поэтому общее количество является оценкой и рассчитано на основе данных из печати.
3. Включает попытки диверсии.

ДОБАВЛЕНИЕ 2. ПРОЕКТЫ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

ПЕРЕЧЕНЬ СТРАН/РЕГИОНОВ

АРГЕНТИНА

Создание национального агентства гражданской авиации (НАГА)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Аргентины, заключается в создании национального агентства гражданской авиации (НАГА) с соответствующими функциями осуществления контроля. Для достижения этих целей квалифицированные международные эксперты будут работать с местными экспертами для обеспечения бесперебойной передачи функций, связанных с деятельностью гражданской авиации, от ВВС при Министерстве обороны ведомству гражданской авиации с учетом национальных законов и Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО. Данный проект был начат в сентябре 2007 года и рассчитан на 36 мес.

Результаты выполнения проекта

Начата работа по набору группы международных экспертов для оказания помощи в создании нового ведомства гражданской авиации. Эта группа состоит из международного координатора проекта, эксперта в области связи, навигации и наблюдения (CNS), эксперта в области организации воздушного движения (ОрВД) и эксперта в области воздушного транспорта и права, которые, как ожидается, приступят к выполнению своих обязанностей в Аргентине в январе 2008 года и будут работать первоначально в течение 6 мес.

Проект модернизации систем CNS/ATM

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Аргентины, заключается в оказании правительству помощи во внедрении систем связи, навигации, наблюдения (CNS) в соответствии с документом о внедрении средств и служб (FASID) в Карибском и Южноамериканском регионах (CAR/SAM). Данный проект, начатый в 2004 году и рассчитанный на 2 года, продлен до конца декабря 2007 года.



Результаты выполнения проекта

В рамках проекта основное внимание уделялось приобретению автоматизированной системы обработки сообщений (AMHS), тренажерной системы управления воздушным движением, связанного оборудования в различных частотных диапазонах, микроволновой системы, транспортных средств спасания и пожаротушения и систем контроля речевой связи (VCCS). В конце года два других действующих проекта, реализуемых ИКАО в Аргентине для укрепления Регионального управления воздушным движением Аргентины, были объединены с данным проектом с целью содействия передачи функций гражданской авиации от ВВС при Министерстве обороны создаваемому новому ведомству гражданской авиации.

Укрепление Регионального управления воздушным движением Аргентины

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Аргентины, заключается в подготовке национальных специалистов, закупке оборудования, организации обучения на местных и международных курсах специалистов из Регионального управления воздушным движением Аргентины, а также в осуществлении других видов деятельности, которые могут потребоваться для оказания помощи авиационным полномочным органам в выполнении возложенных на них обязанностей. Данный проект начат в 2003 году и рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

ИКАО оказывала помощь в наборе специалистов в области гражданской авиации и административного вспомогательного персонала для Регионального управления воздушным движением Аргентины, включая национальных специалистов и технических экспертов в различных областях. Эта помощь позволила Региональному управлению воздушным движением расширить и сохранить национальный штат квалифицированных технических специалистов гражданской авиации.

Летная годность воздушных судов гражданской авиации

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого в соответствии с соглашением между Министерством обороны Аргентины, Региональным управлением воздушным движением Аргентины и ИКАО, заключается в расширении возможностей правительства Аргентины в таких областях, как выдача сертификатов летной годности, сохранение летной годности, подготовка и сертификация технического авиационного персонала и организация контроля за обеспечением безопасности полетов. Данный проект, начатый

в 1993 году и первоначально рассчитанный на 3 года, продлен до конца 2008 года.

Результаты выполнения проекта

Государственный директорат летной годности (ГДЛГ) был укомплектован национальными специалистами для ведения, в частности, национального реестра воздушных судов, сертификации летной годности гражданских воздушных судов и ремонтных предприятий. Инженеры, инспектора и другой технический персонал ГДЛГ прошел всестороннюю подготовку в области норм летной годности и поддержания летной годности. Такую подготовку прошли также инспектора из других стран Латиноамериканского региона. Найм и регулярная подготовка авиационного технического персонала и инспекторов по летной годности обеспечили высокий уровень сохранения кадров ГДЛГ, расширив тем самым его возможности организации контроля за обеспечением безопасности полетов и соблюдения действующих Международных стандартов.

АФГАНИСТАН

Реализация плана перехода для кабульского международного аэропорта

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Афганистана, заключается в расширении возможностей Министерства транспорта и гражданской авиации (МОТСА), с тем чтобы МОТСА смогло взять на себя ответственность за управление теми службами и средствами в кабульском международном аэропорту, а также за их эксплуатацию и техническое обслуживание, которые будут ему переданы Организацией Североатлантического договора (НАТО)/Международными силами содействия безопасности (ISAF) в конце предусмотренного проектом переходного периода. Данный проект начат в 2007 году и рассчитан на 30 мес.

Результаты выполнения проекта

Реализация проекта была начата только в середине ноября 2007 года по прибытии руководителя проекта. Прибыли также четыре других эксперта для выполнения возложенных на них задач. Были приобретены необходимые компоненты для организации служебных помещений, а также для обеспечения безопасности экспертов и их имущества. Руководитель проекта провел подготовительную работу в связи с прибытием 20 экспертов оперативной помощи (OPAS) в области УВД, спасания и пожаротушения, метеорологии, служб аэронавигационной информации, технического обслуживания навигационных средств и средств связи, а также в области инженерного обеспечения электромеханического оборудования. Все эксперты имели опыт подготовки кадров.

БОЛИВИЯ

Контроль за обеспечением безопасности полетов и аэронавигация

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Боливии, заключается в обеспечении возможности эффективного выполнения Генеральным директором гражданской авиации (ГДГА) своих обязательств в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов и укрепления аэронавигационного подразделения и национального института гражданской авиации. Данный проект начат в 2004 году и рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

Набор 135 национальных специалистов обеспечил высокий уровень сохранения кадров и ежегодное увеличение показателя среднего стажа работы сотрудников ГДГА. Сотрудники ГДГА прошли подготовку, общей продолжительностью 4372 человеко-часов, в области выдачи свидетельств авиационному персоналу, производства полетов, летной годности, аэронавигации, авиационной безопасности, упрощения формальностей, администрирования, права и информатики, включая подготовку в рамках предоставленных стипендий, а также приняли участие в 46 международных семинарах/конференциях. 205 специалистов прошли подготовку в области обеспечения авиационной безопасности в аэропортах. Авиационные нормативные документы Боливии были приведены в соответствие с Приложениями к Чикагской конвенции, а для осуществления деятельности ГДГА были разработаны процедуры. Была создана структура по предотвращению авиационных происшествий и проведены 50 семинаров по авиационной безопасности. Была разработана и внедрена комплексная авиационная система, дающая возможность автоматизировать административную деятельность, связанную с воздушными судами, зарегистрированными в Боливии, а также был утвержден национальный аэронавигационный план. По сравнению с 2006 годом уровень авиационных происшествий и инцидентов в 2007 году снизился на 50 %.

БОТСВАНА

Оказание помощи в создании ведомства гражданской авиации Ботсваны

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Ботсваны, заключается в создании эффективной и действенной структуры гражданской авиации, которая учитывала бы динамику авиационной отрасли и потребности социально-экономического развития страны и тем самым содействовала торговле и туризму. Данный проект продлен до конца 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Основные документы для реализации проекта были подготовлены пятью экспертами ИКАО, четыре из которых вернулись на родину. На основании сроков и условий службы, а также окладов, установленных Министерством работ и транспорта, получены анкеты для набора руководителей высшего звена, включая главного исполнительного директора, корпоративного секретаря и шесть директоров. Министерство приняло подготовленное координатором проекта ИКАО (КП) предложение о создании независимого подразделения по расследованию авиационных происшествий/инцидентов. КП завершил подготовку проекта правил, касающихся независимого расследования авиационных происшествий/инцидентов. Министерство в принципе согласилось с тем, что для реализации проекта необходимо привлечь дополнительных экспертов ИКАО, как только будут назначены руководители высшего звена, для того, чтобы помочь ВГА на начальном этапе его деятельности. Такая деятельность будет включать подготовку пятилетнего бизнес-плана, разработку проекта основного законодательства в области воздушного транспорта, назначение руководящих сотрудников среднего звена, перевод и/или сохранение персонала, разработку проекта матрицы полномочий, подготовку учебного плана и утверждение общих правил, касающихся сроков и условий службы, подготовленных консультантом ИКАО по людским ресурсам. Для этой цели был подготовлен и представлен в Штаб-квартиру ИКАО и в Министерство работ и транспорта пересмотренный комплексный план работы.

БРАЗИЛИЯ**Проект оказания технической помощи бразильской компании по созданию инфраструктуры аэропортов (INFRAERO) в области проектирования аэропортов*****Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого правительством Бразилии через государственную компанию по созданию инфраструктуры аэропортов (INFRAERO), заключается в расширении возможностей INFRAERO в области технической подготовки персонала, а также в совершенствовании проектирования инфраструктуры аэропортов и управления ею за счет разработки генеральных планов развития аэропортов на основе существующих планов расширения аэропортов. Данный проект начат в 2004 году и был рассчитан на 12 мес. В соответствии с решением министерства проект продлен до 2008 года.

Результаты выполнения проекта

В соответствии с пересмотренным утвержденным планом работы и при содействии четырех новых нанятых национальных экспертов было проведено исследование с целью обновления существующих планов

развития аэропортов. Обобщены действующие в основных правительственных учреждениях гражданской авиации директивы по развитию аэропортов, и по ВПП, грузовым и пассажирским перронам и пассажирским аэровокзалам собраны ежегодные статистические данные о количестве воздушных перевозок для определения потребностей в предстоящие 5, 10 и 20 лет, включая данные о пиковых нагрузках. На основе этих статистических данных соответствующим бразильским учреждениям, занимающимся вопросами деятельности аэропортов, будут направлены инструкции, которые будут содействовать модернизации аэропортов с учетом спрогнозированных потребностей воздушных перевозок.

Проведение исследований и подготовка кадров в области гражданской авиации

Цель проекта

Основная цель данного проекта, финансируемого правительством Бразилии, заключается в повышении квалификации специалистов в системе гражданской авиации Бразилии и расширении научно-исследовательской деятельности путем предоставления Национальному агентству гражданской авиации (НАГА) технической помощи, людских ресурсов, оборудования и организации подготовки кадров. Данный проект, начатый в июле 2001 года и первоначально рассчитанный на 5 лет, продлен до декабря 2008 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках этого проекта выполнено 57 международных командировок, включая участие персонала в конгрессах и симпозиумах. Предоставлены 18 национальных и 4 международных стипендии в таких областях, как аэрокосмическая техника, безопасность полетов, авиационная безопасность и летная годность. Подготовлены и представлены на международных симпозиумах несколько докладов по вопросам человеческого фактора. В рамках проекта были закуплены международные публикации, касающиеся авиационной безопасности, безопасности полетов, инфраструктуры аэропортов и научно-исследовательских работ. Набраны эксперты для разработки учебных курсов и пособий по самолетам и вертолетам, а также для приведения содержания экзаменов на знание английского языка для бразильских летных экипажей в соответствие с требованиями ИКАО.

Внедрение систем CNS/ATM

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Бразилии, заключается в разработке и внедрении систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) в соответствии с региональным планом Карибского/Южноамериканского регионов

(CAR/SAM) и SARPS ИКАО. Данный проект начат в 2001 году и был рассчитан на 5 лет, но он продлен до конца 2009 года.

Результаты выполнения проекта

В Департаменте по контролю за воздушным пространством (DECEA) продолжалось увеличение штата квалифицированных экспертов по аэронавигации, необходимых для обеспечения успешного перехода к использованию систем CNS/ATM. Эксперты DECEA осуществили 20 международных командировок, включая технические командировки, участие в конгрессах и симпозиумах по CNS/ATM, и было предоставлено пять национальных стипендий. При содействии Института управления воздушным пространством (ICEA) в Сан-Жозе-дос-Кампосе был создан Центр управления аэронавигацией, а штаб-квартира ICEA была переведена в Рио-де-Жанейро, где она полностью функциональна. При участии национальных экспертов в ICEA были разработаны и проведены несколько курсов, такие как службы аэронавигационной информации (CAI), эксплуатация радиолокаторов и сеть авиационной электросвязи. Также разработаны несколько заочных курсов обучения. Завершена инвентаризация всех имеющихся в стране спутниковых и CNS ресурсов. Осуществлены установка и обслуживание бразильской испытательной платформы, включающей пять испытательных опорных станций (TRS) и одну испытательную главную станцию (TMS). Были проведены испытания спутниковых систем функционального дополнения (SBAS) для анализа средств улучшения характеристик сигналов глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) с учетом существующих в Бразилии условий и требований. В аэропорту Галеао была установлена испытательная станция наземной системы функционального дополнения (GBAS), которая была включена в международную программу сертификации GBAS для оперативного использования. Также совместно с Федеральным авиационным управлением (ФАУ) был разработан проект по внедрению маршрутов зональной навигации (RNAV) с требуемыми навигационными характеристиками (RNP).

ВЕНЕСУЭЛА

Модернизация служб управления воздушным движением в аэропортах

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Венесуэлы, заключается в оказании помощи Национальному институту гражданской авиации (НИГА) в модернизации диспетчерских и аэропортовых служб в целях обеспечения безопасности полетов и развития гражданской авиации в Венесуэле. Данный проект начат в 2004 году и рассчитан на 4 года.

Результаты выполнения проекта

Продолжалась работа по реализации национальной программы модернизации служб управления воздушным движением в Венесуэле и эффективному переходу на CNS/ATM. Это включало установку оборудования для обеспечения связи, навигации, наблюдения и аэропортового оборудования, в том числе радиолокационные системы, навигационные средства, Всемирную систему зональных прогнозов (ВСЗП), поиск и спасание, связанное оборудование, диспетчерский пункт, спасание и пожаротушение и другое соответствующее оборудование. Были проведены курсы повышения квалификации технического персонала НИГА, занимающегося внедрением систем. Для 33 аэропортов Венесуэлы были определены координаты Всемирной геодезической системы – 1984 (WGS-84).

Программа ТРЕЙНЭР для НИГА

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Национальным институтом гражданской авиации (НИГА) Венесуэлы, заключается в совершенствовании и расширении возможностей учебно-методической системы Учебного центра гражданской авиации "Мигель Родригес" посредством применения методики ТРЕЙНЭР ИКАО в данном учебном заведении. Проект начат в 2007 году и рассчитан на 1 год.

Результаты выполнения проекта

Старшие сотрудники Учебного центра гражданской авиации (УЦГА) приняли участие в практикуме руководителей подготовки ТРЕЙНЭР, в ходе которого прошли обучение принципам эффективного использования типовых учебно-методических разработок (ТУМР) и другой передовой методики обучения. В рамках этого проекта предстоит разработать три ТУМР. Близится к завершению разработка одного нового ТУМР в соответствии со стандартами ТРЕЙНЭР, и находятся в стадии подготовки два других ТУМР. Кроме того, два заимствованных ТУМР были доработаны с учетом местных требований. Три национальных разработчика курсов прошли на рабочем месте обучение процессу разработки курсов и признаны квалифицированными разработчиками курсов ТРЕЙНЭР центральным сектором (ТСУ) ТРЕЙНЭР. Ожидается, что в 2008 году Учебному центру гражданской авиации "Мигель Родригес" будет предоставлено полноправное членство в Программе ТРЕЙНЭР.

ГВАТЕМАЛА

Расширение и модернизация международного аэропорта Ла Аурора в Гватемале

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Гватемалы, заключается в оказании помощи в расширении и модернизации международного аэропорта Ла Аурора в Гватемала-Сити и обеспечении соблюдения предусмотренных в национальных правилах эксплуатационных требований и требований к обеспечению безопасности, а также SARPS ИКАО и регионального аэронавигационного плана. В настоящее время в проект внесены изменения, касающиеся финансирования расширения аэропорта. Данный проект, начатый в 2005 году и рассчитанный на 2 года, продлен до конца 2008 года.

Результаты выполнения проекта

В 2007 году в ходе выполнения этапа I генерального плана продолжалось увеличение пропускной способности аэровокзала. Проводились работы, связанные как с основными строительными контрактами, так и контрактами по закупке и установке основного оборудования, при этом в этих областях освоение проекта превысило 80 %. Такая степень освоения привела к значительным достижениям в части повышения безопасности полетов и эффективности эксплуатации аэропорта, а также экономического развития Гватемалы, и ГДГА получил статус категории I ФАУ. В результате увеличения пропускной способности аэропорта в Гватемалу стали выполнять полеты новые авиакомпании. С увеличением конкурентоспособности сектора воздушных перевозок соответственно понизилась средняя стоимость воздушных перевозок в Гватемале, что привело к их значительному росту. Наблюдается также значительное улучшение качества обслуживания пассажиров.

Генеральный план расширения и модернизации международного аэропорта Мундо-Майа в Петене, Гватемала

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Гватемалы и Гватемальским институтом туризма (INGUAT), заключается в оказании Генеральному директорату гражданской авиации помощи в модернизации международного аэропорта Мундо Майа в Петене в соответствии с действующими Международными стандартами и национальными правилами. Данный проект, начатый в 2005 году и рассчитанный на 1 год, продлен до 2008 года.

Результаты выполнения проекта

Проведен пересмотр законодательства с целью обновления национального авиационного сектора, и выдвинуты предложения, включая создание автономной структуры по управлению аэропортами. Представлены рекомендации относительно коммерческой эксплуатации аэропортов. Эти рекомендации послужили основой как для подготовки законопроекта для принятия в ближайшие месяцы, так и для создания условий объявления торгов для расширения коммерческой зоны в международном аэропорту. Модернизация аэропорта позволит удовлетворить растущие потребности в воздушных перевозках и в то же время будет способствовать развитию всего региона.

Комплексная модернизация национальной системы аэропортов в Гватемале**Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого правительством Гватемалы, заключается в оказании помощи в планировании развития и модернизации аэропортовых служб и средств во внутренних аэропортах в Кетсальтенанго, Кобане, Пуэрто-Барриосе, Реталулеу, Узутенанго и Эскипуласе в соответствии с действующими Международными стандартами. Данный проект, начатый в 2005 году и рассчитанный на 1 год, продлен до конца 2008 года.

Результаты выполнения проекта

Проведенные в рамках этого проекта работы включали покрытие ВПП и строительство здания аэровокзала в аэропорту Кетсальтенанго, строительство административных зданий в международном аэропорту Мундо-Майя и ремонт здания Генерального директората гражданской авиации. Выполнено около 70 % строительных работ и планируется завершить все работы в течение следующих 6 мес.

ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА КОНГО**Проект по восстановлению аэропортов/аэродромов****Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого Департаментом по операциям Организации Объединенных Наций по поддержанию мира (UNDPKO), заключается в улучшении авиационной инфраструктуры и работы служб 13 аэропортов/аэродромов Демократической Республики Конго, предназначенных для использования Миссией Организации Объединенных Наций в Демократической Республике Конго (MONUC), путем предоставления технических рекомендаций и проведения курса повышения квалификации

для диспетчеров УВД. Данный проект, начатый в 2003 году и первоначально рассчитанный на 18 мес, продлен до конца апреля 2008 года.

Результаты выполнения проекта

Разработаны курсы по аэродромным службам полетной информации (AFIS) для подготовки аэродромных диспетчеров (УВД), работающих в настоящее время в восьми аэропортах Демократической Республики Конго (ДРК). В результате комплексной программы подготовки успешно повышен уровень безопасности полетов. Обучение на рабочих местах проводится с акцентом на организацию воздушного движения, эксплуатационные требования к связи, навигации и наблюдению (CNS) и службы поиска и спасания с целью модернизации устаревших служб. Создан авиационный руководящий комитет ДРК с участием всех соответствующих сторон, предоставляющий инструктивные и директивные указания. В рамках программы обслуживания GNSS, внедрение которой запланировано на начало 2008 года, будут обновлены данные, зарегистрированные в ходе предыдущих обследований аэропортов с использованием привязанной по модели отсчета к центру Земли Всемирной геодезической системы – 1984 (WGS-84), принятой ИКАО. Ожидается что этот проект повысит безопасность полетов во всех аэропортах, в которых опубликованы схемы неточного захода на посадку (NPA) на основании глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) с использованием зональной навигации (RNAV). Благодаря реализации проекта под руководством ИКАО был заново открыт для полетов аэропорт Гома, закрытый после имевшего место в январе 2002 года извержения вулкана, в результате которого потоком лавы были повреждены ВПП и РД. Нанесение нового асфальтового покрытия на ВПП, РД и перроны позволит эксплуатировать пассажирские воздушные суда, соразмерные "Боингу-727". Для объявления подрядных торгов были разработаны и использованы технические требования.

ЕГИПЕТ

Программа ТРЕЙНЭР для авиакомпании "Иджиптэр"

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого авиакомпанией "Иджиптэр" Египта, заключается в повышении эффективности и расширении учебно-методической системы авиакомпании путем внедрения в учебном центре авиакомпании методики ТРЕЙНЭР ИКАО. Данный проект завершен в 2007 году.

Результаты выполнения проекта

Старшие сотрудники учебного центра гражданской авиации (УЦГА) участвовали в практикуме ТРЕЙНЭР для руководителей подготовки, в ходе которого они прошли обучение принципам эффективного использования типовых учебно-методических разработок (ТУМР) и другой передовой

методики обучения. В соответствии со стандартами ТРЕЙНЭР были разработаны два новых ТУМР, а два заимствованных ТУМР были доработаны с учетом местных требований. Два национальных разработчика курсов прошли обучение на рабочем месте по процессу разработки курсов и были признаны квалифицированными разработчиками курсов ТРЕЙНЭР центральным сектором ТРЕЙНЭР (TCU). TCU предоставил учебному центру "Иджиптэр" полноправное членство в Программе ТРЕЙНЭР.

ИНДИЯ

Соблюдение SARPS ИКАО: международный аэропорт Хайдерабад

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого компанией с ограниченной ответственностью "Хайдерабад интернэшнл эрпорт лтд." (HIAL), заключается в тщательном изучении проектной документации аэропортовых средств и оборудования (за исключением систем CNS/ATM и авиационной метеорологии) и в обеспечении соответствия Стандартам и Рекомендуемой практике ИКАО (SARPS). Кроме того, проектом предусматривается: рассмотреть руководство по аэродромам, подлежащее разработке компанией HIAL, провести независимую проверку установленных средств и оборудования с точки зрения безопасности полетов до представления заявки в Генеральный директорат гражданской авиации Индии на получение сертификата аэродрома, рассмотреть систему управления безопасностью полетов и рекомендовать HIAL любые необходимые меры по устранению недостатков. Данный проект начат в январе 2006 года и рассчитан на 27 мес.

Результаты выполнения проекта

Инженер ИКАО в области аэропортов и инженер ИКАО в области электромеханики тщательно изучили проектную документацию и устройство/конструкцию контролируемой зоны и электромеханических средств в международном аэропорту Хайдерабад на предмет их соответствия SARPS и инструктивному материалу ИКАО и выпустили подробные отчеты о сделанных ими выводах.

Аэронавигационные исследования: международный аэропорт Мумбаи

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого полномочным органом аэропортов Индии (AAI), заключается в проведении аэронавигационных исследований в международном аэропорту Мумбаи для определения влияния новых сооружений на безопасность и регулярность производства полетов с учетом критериев *Правил аэронавигационного обслуживания "Производство полетов"* (PANS-OPS) ИКАО. Данный проект, начатый в

2006 году и рассчитанный приблизительно на 2 мес, продлен для проведения дополнительного исследования в 2007 году.

Результаты выполнения проекта

Сроком на три недели был направлен эксперт ИКАО по схемам PANS-OPS для оценки соответствия 28 препятствий в окрестностях международного аэропорта Мумбаи требованиям соответствующих SARPS ИКАО, а также для изучения маршрутов полетов по правилам визуального полета (ПВП) и возможных последствий для безопасности полетов и эксплуатационных ограничений. Соответствующие выводы приведены в подробных отчетах.

Предварительное исследование, касающееся эксплуатации двух аэропортов в Гоа

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством штата Гоа, заключается в изучении рентабельности и эффективности одновременного использования ВПП в аэропорту Даболин и в новом аэропорту, который будет построен в Мопа. Данный проект был выполнен в течение 1 мес в 2007 году.

Результаты выполнения проекта

Сроком на две недели была направлена группа ИКАО, состоящая из эксперта в области эксплуатации/планировании аэропортов и эксперта в области прогнозирования воздушного движения/экономиста в области воздушных перевозок для изучения прогнозов воздушного движения, программ капиталовложения и данных по рынку перевозок с целью определения финансовых и экономических последствий возможного одновременного использования двух аэропортов и подготовки в связи с этим соответствующих рекомендаций. Соответствующие выводы приведены в подробном отчете.

Аэронавигационные исследования: Белгаум

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого полномочным органом аэропортов Индии, заключается в проведении исследования для определения последствий строительства ветровой электростанции в окрестностях аэропорта Белгаум. Проект был выполнен в течение 1 мес в 2007 году.

Результаты выполнения проекта

Эксперт ИКАО по схемам PANS-OPS, который был командирован на 1 мес, проанализировал возможные последствия планируемого строи-

тельства для безопасности полетов и эксплуатационной эффективности и подготовил анализ риска аэронавигационных препятствий в окрестности аэропорта Белгаум. Соответствующие выводы приведены в подробных отчетах.

Подтверждение соблюдения SARPS: международный аэропорт Бангалор

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого компанией с ограниченной ответственностью "Бангалор интернэшнл эрпорт лтд." (BIAL), заключается в подтверждении того, что средства и оборудование BIAL соответствуют требованиям SARPS ИКАО. Проект начат в ноябре 2007 года и рассчитан на 8 мес.

Результаты выполнения проекта

Первый этап проекта был выполнен группой ИКАО, состоявшей из инженера по аэропортам, инженера по аэропортовым электромеханическим системам и эксперта по технике безопасности в области топливозаправочных систем воздушных судов, которые провели техническое исследование конструкций средств и оборудования BIAL. Соответствующие выводы опубликованы в подробном отчете.

Развитие/модернизация: международный аэропорт Дели

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого компанией с ограниченной ответственностью "Дели интернэшнл эрпорт лтд." (DIAL), заключается в оказании помощи в проведении технического изучения проектной документации, конструкций и установки средств в контролируемой зоне, что было поручено осуществить подрядчику по инженерному обеспечению, закупке и строительству (EPC), при этом особое внимание следует уделить подтверждению того, что средства и оборудование международного аэропорта Дели соответствуют требованиям SARPS ИКАО. Проект начат в ноябре 2007 года и рассчитан на 13 мес.

Результаты выполнения проекта

Первый этап проекта был выполнен группой ИКАО, состоявшей из инженера по аэропортам, эксперта по аэропортовым покрытиям, эксперта по поиску и пожаротушению и эксперта по технике безопасности в области топливозаправочных систем воздушных судов, которые провели техническое изучение положенной в основу проекта документации, включая чертежи, технические требования и методы строительства в международном аэропорту Дели. Соответствующие выводы приведены в подробном отчете.

Комитет по рассмотрению ограничений препятствий***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого полномочным органом аэропортов Индии, заключается в оказании помощи Комитету по рассмотрению ограничений препятствий полномочного органа аэропортов в определении руководящих принципов в отношении аэронавигационных исследований, связанных с высотой пролета препятствий в окрестности аэропортов. Проект был выполнен в течение 2 нед в декабре 2007 года.

Результаты выполнения проекта

В заседаниях Комитета по рассмотрению ограничений препятствий принял участие эксперт ИКАО в области поверхностей пролета аэродромных препятствий, который оказал помощь полномочному органу аэропортов в определении руководящих принципов в части масштаба аэронавигационных исследований, которые необходимо проводить для установления соблюдения требований к пролету препятствий в окрестности аэропортов в соответствии с SARPS ИКАО.

КАТАР**Развитие аэропорта*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Катара, заключается в оказании помощи ведомству гражданской авиации (ВГА) в проектировании и строительстве нового международного аэропорта Нью-Доха (NDIA), эксплуатация которого будет полностью независима от существующего аэропорта. Содействие ИКАО заключается в оказании экспертной помощи в области инженерно-технического обеспечения аэродрома, а также в выполнении функций представителя ВГА во время контактов с подрядчиками и консультантами. Данный проект начат в 2003 году и рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

Руководящему комитету NDIA, ответственному за планирование, проектирование и строительство аэропорта, продолжалась предоставляться экспертная помощь в области инженерно-технического обеспечения аэропорта. Была оказана техническая помощь в разработке концептуального проекта и по большинству компонентов проекта была утверждена предварительная проектная документация. Со стороны ИКАО была оказана помощь в оценке представленных международными консультантами предложений и в отборе подрядчиков, и к настоящему времени проведены торги и заключены 32 строительных контракта. В этой связи была завершена подготовка документации по рекламациям и

соответствующих контрактов; на 40 % освоен контракт по строительству летного поля; начато строительство диспетчерского пункта УВД; завершено проектирование оборудования УВД, а также процесс торгов и проводится оценка полученных в результате торгов предложений, а также строятся топливозаправочные системы для воздушных судов и топлиохранилище. Помощь экспертов ИКАО в рамках этого проекта обеспечила соблюдение SARPS ИКАО.

ЛАОССКАЯ НАРОДНО-ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Соблюдение SARPS: развитие аэропорта Луангнамтха

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Азиатским банком развития (АЗБР), заключается в рассмотрении и контроле хода выполнения проекта и в представлении отчетов в соответствии с заранее установленным графиком для обеспечения соответствия проекта аэропорта стандартам по эксплуатации и безопасности полетов согласно требованиям SARPS ИКАО и другой широко принятой в отрасли практике. Проект начат в 2006 году и рассчитан на 24 мес.

Результаты выполнения проекта

В апреле на четыре дня был командирован архитектор ИКАО по аэродромам для изучения параметров проекта, а также проектной документации аэродрома. Соответствующие выводы приведены в подробном отчете.

МИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ В КОСОВО

Создание ведомства, регулирующего деятельность гражданской авиации (CARO)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Миссией Организации Объединенных Наций в Косово (МООНК), заключается в оказании помощи МООНК в создании необходимых институциональных компонентов безопасной и эффективной инфраструктуры гражданской авиации в соответствии с SARPS ИКАО и правилами Европейской комиссии. Данный проект, начатый в 2003 году и рассчитанный на 1 год, продлен до конца июня 2007 года.

Результаты выполнения проекта

Продолжается работа по созданию эффективной системы регулирования в области гражданской авиации в Косово и обеспечению

наличия местных высококвалифицированных кадров для ведомства, регулирующего деятельность гражданской авиации (CARO), которое в настоящее время возглавляет эксперт ИКАО. По-прежнему проводилась подготовка всех сотрудников по выполнению функций, связанных с обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, а также подготовка инспекторского состава. В течение года CARO было укомплектовано достаточным количеством сотрудников для осуществления функций регулирующего органа. Был сделан вывод о том, что сотрудники получили полное представление об основных областях организации контроля, таких как безопасность полетов и авиационная безопасность, воздушные перевозки и аэронавигационное обслуживание. Продолжалось повышение квалификации персонала путем посещения официальных курсов, профессиональной подготовки и в рамках соглашений о сотрудничестве с другими европейскими ВГА. Выпущены дополнительные инструктивные руководства для отрасли. Во всех областях авиационной деятельности продолжалось выполнение применимых к Косово авиационных правил и директив Европейской комиссии в рамках соглашения о едином европейском авиационном районе (ЕСАА). В ноябре 2007 года была проведена оценка соблюдения Косово соглашения ЕСАА, и в проекте доклада отмечаются достигнутые на тот момент позитивные результаты.

НИГЕРИЯ

Программа ТРЕЙНЭР для Нигерии

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Федеральным министерством авиации Нигерии, заключается в повышении и расширении возможностей учебно-методической системы Нигерийского колледжа авиационной техники (НКАТ) путем внедрения методики ТРЕЙНЭР ИКАО в этом учебном заведении. Проект начат в 2007 году и рассчитан на 1 год.

Результаты выполнения проекта

Старшие сотрудники учебного центра гражданской авиации (УЦГА) приняли участие в практикуме для разработчиков курсов ТРЕЙНЭР, в ходе которого прошли обучение принципам эффективного использования типовых учебно-методических разработок (ТУМР) и другой передовой методики обучения. В рамках этого проекта будут разработаны три ТУМР. В соответствии со стандартами ТРЕЙНЭР разработан один новый ТУМР, а два другие ТУМР находятся в стадии разработки. Кроме того, два заимствованных ТУМР были доработаны с учетом местных требований. Четыре национальных разработчика курсов прошли на рабочем месте обучение процессу разработки курсов и были признаны центральным сектором ТРЕЙНЭР (ТСУ) квалифицированными разработчиками курсов ТРЕЙНЭР. ТСУ предоставила Нигерийскому колледжу авиационной техники (НКАТ) полноправное членство в Программе ТРЕЙНЭР.

ОМАН

Развитие гражданской авиации и техническая поддержка

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Омана, заключается в оказании постоянной помощи Генеральному директорату гражданской авиации (ГДГА) и метеорологии по таким вопросам, как управление воздушным движением, инженерно-техническое обеспечение аэропортов, производство полетов и летная годность, а также в оказании содействия созданию эффективного регулирующего органа с целью обеспечения развития безопасной и экономически жизнеспособной авиатранспортной системы. Данный проект начат в 1993 году и рассчитан на 8 лет. Однако по просьбе ГДГА этот проект ежегодно продлевается.

Результаты выполнения проекта

По просьбе ГДГА этот проект продлевается в целях повышения уровня безопасности полетов. В рамках данного проекта продолжается совершенствование организационной структуры и методов работы Управления безопасности полетов, в частности, в области летной годности и выдачи свидетельств, в которых цели проекта уже достигнуты. Продолжается разработка правил и процедур в области гражданской авиации в соответствии с SARPS ИКАО.

ОСТРОВА ФИДЖИ

Развитие людских ресурсов гражданской авиации и разработка плана подготовки кадров

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого ведомством гражданской авиации Островов Фиджи (ВГАОФ), заключается в передаче ВГАОФ специальных знаний в области управления деятельностью гражданской авиации с целью обеспечения более эффективного использования ресурсов и разработки хорошо обоснованного генерального плана развития людских ресурсов для гражданской авиации для более эффективного выполнения международных, региональных и национальных обязательств в области регламентации, обеспечения нужд отрасли, а также выполнения требований Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов и в сфере обеспечения авиационной безопасности. Данный проект начат в 2007 году и рассчитан на 6 мес.

Результаты выполнения проекта

Два эксперта ИКАО в области организации и планирования деятельности гражданской авиации и подготовки кадров для гражданской авиации приступили к изучению существующей организационной структуры ВГАОФ, его мандата, обязанностей и функций в качестве регулирующего органа, а также начали проводить оценку потребностей в области людских ресурсов в каждой области и по каждой специальности в различных подразделениях ВГАОФ. Одновременно эксперты приступили к разработке плана набора дополнительного персонала и к подготовке программы обучения имеющегося и вновь набираемого персонала.

ПАНАМА**Модернизация международного аэропорта Токумен Панамы****Цель проекта**

Цели данного проекта, финансируемого международным аэропортом Токумен, заключаются в оказании помощи правительству Панамы в модернизации аэропортовых служб и средств, включая руководство проектами по расширению аэропорта и закупке оборудования, необходимого для его эксплуатации, а также в обеспечении эксплуатации аэропорта в соответствии с SARPS ИКАО. Данный проект, начатый в 2003 году и первоначально рассчитанный на 1 год, продлен до конца 2007 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта продолжалось расширение и модернизация служб и средств в международном аэропорту Токумен, включая здание пассажирского аэровокзала. Внедрение комплексных аэропортовых систем находится в стадии завершения. Завершен процесс закупки аварийной силовой электроустановки и приобретено другое необходимое аэропортовое оборудование. Проведены международные торги для приобретения водочистой станции. С выдачей контракта на подготовку необходимой проектной документации началось выполнение третьего этапа расширения аэропорта, состоящего из строительства нового аэровокзала и административных зданий.

Реорганизация гражданской авиации и развитие людских ресурсов**Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого правительством Панамы, заключается в укреплении институциональных возможностей ведомства гражданской авиации (ВГА) для эффективного выполнения его функций как современной организации в соответствии с установленными законо-

дательными положениями ведомства и обязанностями правительства, обусловленными Конвенцией о международной гражданской авиации и ее Приложениями. Данный проект, начатый в 1999 году и рассчитанный на 5 лет, продлен до 2008 года.

Результаты выполнения проекта

Проведены мероприятия в различных областях, включая подготовку руководящего состава в области воздушного транспорта, инспекции состояния безопасности полетов, эксплуатационного обслуживания аэропортов и капитального ремонта. Новые сотрудники прошли базовую подготовку по авиационной безопасности (AVSEC). Проведены консультации относительно радиолокационных систем, систем обеспечения безопасности полетов и электро-вычислительных систем, метода сбалансированной системы показателей (административно-управленческие показатели), аэронавигационных стандартов и столкновений с птицами, эксплуатации аэропортов, налогообложения, регистрации и национализации авиационной продукции, закупки системы обработки аэронавигационных сообщений (AMHS), базы данных служб аэронавигационной информации, а также службы автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS) и совершенствования комплексной системы авиационных правил (SIAR), а также относительно соответствующего оборудования и служб.

ПАРАГВАЙ

Оказание помощи Национальному директорату гражданской авиации

Цель проекта

Цель этого реализуемого на уровне государства проекта ПРООН, финансируемого правительством Парагвая, заключается в институциональном укреплении и расширении возможностей Директората гражданской авиации (ДГА) для обеспечения аэронавигационного обслуживания, а также в модернизации аэронавигационной инфраструктуры в соответствии с SARPS ИКАО и региональным аэронавигационным планом. Этот проект, начатый в 2004 году и рассчитанный на 1 год, продлен до конца 2007 года.

Результаты выполнения проекта

Деятельность в рамках проекта была направлена на модернизацию аэронавигационных и аэропортовых средств. Была введена в эксплуатацию система обработки аэронавигационных данных (AMHS). В области безопасности полетов были обновлены руководства для воздушных судов, выполняющих регулярные полеты в аэропорты Парагвая.

ПЕРУ

Модернизация инфраструктуры гражданской авиации

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Перу, заключается в оказании помощи Генеральному директорату гражданской авиации (ГДГА) в наборе международных экспертов, национальных специалистов и технических экспертов, проведении специализированной подготовки кадров гражданской авиации, закупке оборудования и, при необходимости, участии специалистов ГДГА в командировках, что позволит ведомству гражданской авиации расширить свои возможности в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов в соответствии с SARPS ИКАО. Данный проект начат в 2002 году и завершен в июне 2007 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта для ГДГА были наняты эксперты и инспекторы в области гражданской авиации по вопросам производства полетов, летной годности, авиационной безопасности, расследования авиационных происшествий, аэронавигации, права, а также политики в области гражданской авиации и подготовки кадров, что в совокупности способствовало удержанию квалифицированных специалистов гражданской авиации. Было предоставлено 23 стипендии для подготовки в области летных тренажеров, информационной технологии, человеческого фактора, обеспечения качества и управленческой инфраструктуры гражданской авиации. Был организован семинар по системам управления безопасностью полетов (СУБП), в котором приняли участие 33 специалиста. Федеральным авиационным управлением (ФАУ) при содействии ИКАО был проведен курс по вопросам безопасности на борту и летным испытаниям, в котором приняли участие 22 специалиста. Завершена подготовка предварительного доклада о национальном стратегическом плане гражданской авиации. Проведен технико-экономический анализ для закупки информационной системы гражданской авиации. Завершена разработка генеральных планов для аэропортов Арекипа, Наска, Пуэрто Мальдонадо, Такна, Ило, Хулиака, Аякучо, Андауайлас и аэродрома Чивай. ГДГА получил ИСО 9001: сертификация 2000 в области правил, инфраструктуры, воздушного движения и авиационной безопасности.

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

Программа ТРЕЙНЭР для Российской Федерации

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Санкт-Петербургским государственным университетом гражданской авиации (СПУГА), Российская Феде-

рация, заключается в совершенствовании и расширении возможностей учебно-методической системы СПУГА путем внедрения в этом учебном заведении методики ТРЕЙНЭР ИКАО. Данный проект завершен в 2007 году.

Результаты выполнения проекта

Старшие сотрудники учебного центра гражданской авиации (УЦГА) приняли участие в практикуме для разработчиков курсов ТРЕЙНЭР, в ходе которого были обучены принципам эффективного использования типовых учебно-методических разработок (ТУМР) и другой передовой методики обучения. В рамках этого проекта предстоит разработать два ТУМР. В соответствии со стандартами ТРЕЙНЭР завершена разработка двух новых ТУМР, а два других ТУМР находятся в стадии разработки. Кроме того, два заимствованных ТУМР были доработаны с учетом местных требований. Восемь национальных разработчиков курсов прошли обучение на рабочем месте процессу разработки курсов и были признаны квалифицированными разработчиками курсов ТРЕЙНЭР центральным сектором (ТСУ) ТРЕЙНЭР. ТСУ предоставил СПУГА полноправное членство в Программе ТРЕЙНЭР.

САУДОВСКАЯ АРАВИЯ

Генеральное ведомство гражданской авиации

Цель проекта

Цели данного проекта заключаются в оказании помощи Генеральному ведомству гражданской авиации (ГВГА) в обеспечении безопасных, эффективных и рентабельных авиaperевозок, предоставлении ГВГА текущей информации об изменениях в условиях деятельности гражданской авиации, подготовке ГВГА к внедрению новых технологий, а также в оказании ГВГА помощи в замене иностранных экспертов национальными экспертами путем профессиональной подготовки квалифицированных кадров из Саудовской Аравии. Данный проект, начатый в 1997 году и рассчитанный первоначально на 6 лет, продлен до конца марта 2008 года.

Результаты выполнения проекта

В 2007 году в рамках этого проекта работали 30 международных экспертов, оказывая, по необходимости, консультативную помощь руководителям проекта и экспертам из Саудовской Аравии. Деятельность в рамках проекта включала комплексную проверку новых воздушных судов авиакомпаний "Сауди арабиан эрлайнз" и "Сауди роял флайтс" с целью обеспечения соблюдения рекомендуемых правил и практики, а также регулярную инспекцию воздушных перевозчиков/эксплуатантов и контроль за обеспечением техники безопасности в сертифицированных ГВГА ремонтных центрах. Эксперты ИКАО в области обучения вместе с национальными инструкторами организовали для сотрудников ГВГА дополнительные курсы в области CNS/ATM, радиолокационных и нерадиолокационных маршрутов и тренажерной подготовки. Эксперты

ИКАО также организовали обучение использованию точного указателя траектории захода на посадку (PAPI) и оказали помощь в определении и утверждении конкретного местоположения площадок для размещения новых спутниковых станций спасения и пожаротушения. Планомерно продолжался процесс замены международных экспертов квалифицированными экспертами из Саудовской Аравии с целью укомплектования этих позиций полностью кадрами из Саудовской Аравии.

СИНГАПУР

**Подтверждение достоверности аэронавигационного исследования:
сингапурский аэропорт Чанги**

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого ведомством гражданской авиации Сингапура, заключается в оказании помощи ведомству гражданской авиации Сингапура в оценке аэронавигационного исследования, касающегося препятствий в окрестности сингапурского аэропорта Чанги. Проект выполнен в течение 1 мес в ноябре 2007 года.

Результаты выполнения проекта

В ноябре был командирован эксперт ИКАО по правилам PANS-OPS для оценки соответствия препятствий в окрестности сингапурского аэропорта Чанги соответствующим требованиям SARPS ИКАО и для количественного определения любых связанных с этим инкрементных факторов риска для производства полетов. Соответствующие выводы приведены в подробном отчете.

СОМАЛИ

Временный полномочный орган гражданской авиации Сомали (ВПОГАС)

Цель проекта

Основанием для данного проекта, финансируемого полностью за счет собранных Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) аэронавигационных сборов, является санкция Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выданная ИКАО на решение проблем гражданской авиации в Сомали. Его цель заключается в обеспечении под контролем директора Управления технического сотрудничества ИКАО функционирования и технического обслуживания, по возможности на самофинансируемой основе, основных средств, оборудования и служб, предназначенных для обеспечения международных воздушных перевозок, включая полеты для оказания гуманитарной помощи и помощи в чрезвычайных ситуациях и полеты по местным воздушным линиям в

пределах района полетной информации (РПИ) Магадишо в целях удовлетворения насущных потребностей в области безопасности полетов; в оказании, по мере возможности, помощи в восстановлении и развитии авиационной инфраструктуры при условии финансирования не за счет аэронавигационных сборов, а из других источников, а также в разработке и реализации плана создания ядра функциональной административной структуры гражданской авиации для будущего правительства Сомали. Данный проект, начатый в 1996 году и первоначально рассчитанный на 7 лет, продлен до конца 2006 года. Учитывая нестабильность ситуации и отсутствие действенного национального правительства, проект будет продлен до 2009 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках данного проекта по-прежнему обеспечивалось руководство и управление ВПОГАС во взаимодействии с координатором-резидентом Организации Объединенных Наций по гуманитарным вопросам для Сомали и региональным директором ИКАО регионального Бюро Восточной и Южной Африки, что позволило ВПОГАС продолжать использовать современные авиационные технологии и эксплуатационные методы в регионе Африки и Индийского океана (AFI). ВПОГАС по-прежнему обеспечивал предоставление полетно-информационного обслуживания (FIS), включая службы аэронавигационной информации (CAI), средства авиационной связи (AEROCOM) и авиационной метеорологии (AEROMET) на круглосуточной основе из созданного для реализации проекта Бюро в Найроби. Он также обеспечивал аэродромное полетно-информационное обслуживание (AFIS) и поисково-спасательные и противопожарные средства, а также управление движением на земле в аэропортах Харгейса, Бербера и Босасо, а также работу пункта передачи донесений в аэропорту Борома. В рамках проекта также продолжалась эксплуатация подстанций AEROCOM в аэропортах Харгейса и Гарове, а также пункта инструктажа для CAI в аэропорту Харгейса. В аэропорту Босасо установлены отражающие маркеры. В рамках проекта завершены изыскательские работы по определению места установки терминала с очень небольшим раскрытием антенны (VSAT), который станет частью северо-восточной сети VSAT AFI (NAFISAT) и обеспечит наличие сети авиационной фиксированной электросвязи (AFTN) и цепей прямой речевой связи обслуживания воздушного движения (ОВД) с соседними РПИ. Установка оборудования начата в октябре 2007 года. Было предоставлено шесть стипендий на обучение в области картографии, прогнозирования, защиты данных в сети и Интернет. В Центре полетной информации (ЦПИ) Магадишо был проведен учебный курс по квалификационным отметкам и валидации. ВПОГАС также оказывал помощь местным властям, ПРООН и другим учреждениям ООН путем предоставления услуг технических экспертов и осуществления кратковременных командировок с целью проведения оценок состояния аэропортов, и такие оценки были проведены в аэропортах Гарове, Харгейса и Ваджид.

ТАИЛАНД

Программа подготовки для открытой компании с ограниченной ответственностью "Эрпортс оф Таиланд лтд."

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого открытой компанией с ограниченной ответственностью "Эрпортс оф Таиланд лтд." (АОТ), заключается в организации курсов подготовки сотрудников АОТ. Проект был выполнен в течение 3 нед в 2007 году.

Результаты выполнения проекта

Сотрудник Штаб-квартиры ИКАО в течение девяти дней в июне провел курс по использованию комплекта учебных материалов в области авиационной безопасности, а в течение 5 дней в июле – практикум по процессу сертификации инспекторов по досмотру.

ФИЛИППИНЫ

Оказание помощи Управлению воздушных перевозок

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Филиппин, заключается в оказании помощи и предоставлении консультаций правительству относительно совершенствования организации контроля за обеспечением безопасности полетов в Управлении воздушных перевозок (УВП) посредством проведения проверок и инспекций воздушных перевозчиков, подготовки кадров и разработки программ надзора. Данный проект, начатый в 1996 году и рассчитанный первоначально на 2 года, продлен до конца 2007 года.

Результаты выполнения проекта

Была командирована группа ИКАО в следующем составе и на следующие сроки: консультант ИКАО по вопросам безопасности полетов – на 5 мес, консультант ИКАО по вопросам организации воздушного движения – на 15 дней и консультант ИКАО по вопросам сертификации аэродромов – на 3 мес. В марте сроком на 12 мес был командирован руководитель проекта ИКАО по подготовке национальных профессиональных кадров в рамках проекта (NPPP), а в октябре к нему присоединились три эксперта по предоставлению оперативной помощи (OPAS), командированные каждый на 12 мес.

ШРИ-ЛАНКА

ТРЕЙНЭР для Шри-Ланки

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого компанией с ограниченной ответственностью "Эрпорт энд авиэйшн сервисис оф Шри-Ланка лтд.", заключается в совершенствовании и расширении возможностей национальной учебно-методической системы подготовки кадров в области гражданской авиации Шри-Ланки посредством применения методики ТРЕЙНЭР ИКАО в Учебном центре гражданской авиации (УЦГА). Проект начат в 2006 году и рассчитан на 4 года.

Результаты выполнения проекта

Старшие сотрудники УЦГА приняли участие в практикуме руководителей подготовки ТРЕЙНЭР, в ходе которого они прошли обучение принципам эффективного использования типовых учебно-методических разработок (ТУМР) и другой передовой методики обучения. В соответствии со стандартами ТРЕЙНЭР разработаны два новых ТУМР, а два заимствованных ТУМР были доработаны с учетом местных требований. Два национальных разработчика курсов прошли на рабочем месте обучение процессу разработки курсов и были признаны квалифицированными разработчиками курсов ТРЕЙНЭР центральным сектором (ТСУ) ТРЕЙНЭР. ТСУ предоставил УЦГА полноправное членство в Программе ТРЕЙНЭР.

ЭКВАДОР

Укрепление сектора гражданской авиации

Цель проекта

Цели данного проекта, финансируемого правительством Эквадора и Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), заключаются в разработке национального аэронавигационного плана с учетом генерального плана развития гражданской авиации, в предоставлении правительству рекомендаций об установлении концессии на эксплуатацию существующих и новых аэропортов в Кито и Гуаякиле, в реорганизации структуры Генерального директората гражданской авиации (ГДГА), в повышении на основе обучения профессионального уровня кадров и в оптимизации выполнения Эквадором своих обязанностей по организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Данный проект начат в 1998 году и рассчитан на 9 лет.

Результаты выполнения проекта

Осуществление этого проекта способствовало набору, подготовке и сохранению квалифицированных кадров гражданской авиации и технических экспертов, работающих в подразделениях ведомства в городах Кито, Гуаякиль и Галапагос, тем самым расширяя возможности авиационного ведомства в области контроля и проверок. В конце 2007 года ГДГА возобновила действия по замороженным заявкам на закупку оборудования, и поставщикам был направлен запрос заново подтвердить предложения относительно установки в Сан-Кристобаль (Галапагос) вторичного радиолокатора, установка которого должна быть разрешена Министерством окружающей среды Эквадора; проведены работы по техническому обслуживанию радиолокатора и сети терминалов (этап I) с очень небольшим раскрытием антенны (VSAT) в международном аэропорту Марискаль-Сукре в Кито, а также началась установка DVOR/DME для аэропорта Эль Кока.

ЭКВАТОРИАЛЬНАЯ ГВИНЕЯ**Расширение национальных и институциональных возможностей гражданской авиации****Цель проекта**

Цели данного проекта, финансируемого правительством Экваториальной Гвинеи и ПРООН, заключаются в разработке всеобъемлющих авиационных правил для Экваториальной Гвинеи и создании подразделения по инспекции производства полетов и летной годности воздушных судов и по лицензированию воздушных судов и выдаче свидетельств летному персоналу. В рамках данного проекта также предусматривается оказание непосредственной оперативной помощи в таких областях, как управление деятельностью авиакомпаний, аэродромы, техническое обслуживание навигационных средств (NAVAIDS) и электротехнические системы, а также подготовка персонала гражданской авиации и разработка генерального плана развития гражданской авиации. Данный проект начат в 2004 году и рассчитан на 4 года.

Результаты выполнения проекта

Улучшилось положение дел с организацией контроля за состоянием летной годности и выдачей свидетельств авиационному персоналу, а также авиакомпании были проинструктированы относительно порядка получения сертификата эксплуатанта (СЭ). Введена методология для утверждения и/или сертификация аэродромов. Национальные кадры прошли подготовку по авиационной безопасности (AVSEC). Утверждена новая организационная структура Генерального директора гражданской авиации (ГДГА), и ГДГА были предоставлены необходимые материалы, помещения, транспортные средства и вычислительная техника.

ЮЖНАЯ АФРИКА

Помощь ведомству гражданской авиации Южной Африки в организации контроля за обеспечением безопасности полетов

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого ведомством гражданской авиации Южной Африки (ВГАЮА), заключается в оказании помощи в деле создания условий и расширения возможностей ведомства для обеспечения приемлемого уровня организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Проект начат в 2007 году и первоначально рассчитан на 12 мес.

Результаты выполнения проекта

Через 4 мес. после начала осуществления проекта все должности в рамках проекта были полностью укомплектованы. Завершены мероприятия по созданию регламентирующей структурной единицы, определению потребностей в национальных кадрах и внедрению генерального плана по надзору, а план разработки и проведения требуемых учебных курсов выполнен приблизительно на 85 %. Успешно проводится работа по изучению, пересмотру и/или разработке руководств по безопасности полетов. После завершения проведенных ИКАО и ФАУ проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов основной акцент в рамках проекта делается на устранение выявленных недостатков.

ПЕРЕЧЕНЬ МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ И МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ

АФРИКАНСКИЙ РЕГИОН

Совместный проект по повышению безопасности полетов и сохранению летной годности в государствах – членах группы Банджувского соглашения (COSCAP-BAG) и технико-экономическое обоснование его институционализации

Цель проекта

Цели данного проекта, финансируемого государствами – членами группы Банджувского соглашения (Гамбия, Гана, Гвинея, Кабо-Верде, Либерия, Нигерия и Сьерра-Леоне) при финансовой поддержке Французского агентства по сотрудничеству, Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП), компании "Боинг" и Африканского банка развития, заключаются в повышении уровня безопасности авиоперевозок; содействии применению скоординированного подхода к совместному использованию специальных технических знаний; повышении технических знаний и квалификации национальных инспекторов за счет теоретической подготовки и подготовки на рабочих местах;

выполнении задач по сертификации региональных эксплуатантов и надзору за их деятельностью от имени тех ВГА, которые в настоящее время располагают ограниченными возможностями по осуществлению надзора, и в учреждении программы инспектирования аэродромов, реализация которой приведет к созданию организации по обеспечению безопасности полетов для государств-членов. Данный проект, начатый в 2005 году и рассчитанный на 2 года, продлен до конца 2009 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта COSCAP-BAG должны работать один международный эксперт по летной годности/главный технический советник (ГТС) и три региональных инспектора (два по производству полетов и один по летной годности). Заполнены должности ГТС и инспекторов по производству полетов. Создана Рабочая группа по безопасности полетов (РГБП), которая провела два совещания и разработала проект новых типовых правил COSCAP. Данные правила были представлены на 5-е совещание Руководящего комитета, проведенного в Монровии в октябре, и были им утверждены. По просьбе принимающих стран ГТС провел подготовку по летной годности в Гамбии, Гане, Кабо-Верде и Нигерии. Для региональных инспекторов Департаментом транспорта США была организована подготовка в области летной годности и производства полетов. В Восточноафриканском училище в Найроби для национальных инспекторов были также организованы бесплатные курсы первоначального обучения. В Кабо-Верде был проведен спонсированный Кабо-Верде курс по системам управления безопасностью полетов (СУБП). Командировки по оказанию помощи были выполнены ГТС и региональным инспектором по производству полетов в Сьерре-Леоне, и региональным инспектором по производству полетов в Гамбию, а также в ведомстве гражданской авиации Нигерии была проведена учебная проверка по типу программы оценки уровня безопасности полетов международной авиации (ИАСА) Федерального авиационного управления (ФАУ).

Совместный проект по повышению безопасности полетов и сохранению летной годности в государствах – членах Центральноафриканского валютно-экономического сообщества (COSCAP-CEMAC)

Цель проекта

Цели данного проекта, финансируемого государствами – членами СЕМАС (Габон, Камерун, Конго, Сан-Томе и Принсипи, Центральноафриканская Республика, Чад и Экваториальная Гвинея) при финансовой поддержке Французского агентства по сотрудничеству, Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП), компании "Боинг" и Африканского банка развития, заключается в повышении уровня безопасности авиаперевозок; содействии применению скоординированного подхода к совместному использованию специальных технических знаний; повышении технических знаний и квалификации национальных инспекторов за счет теоретической подготовки и подготовки на рабочих местах; выполнении задач по сертификации региональных

эксплуатантов и надзору за их деятельностью от имени тех ведомств гражданской авиации (ВГА), которые в настоящее время располагают ограниченными возможностями по осуществлению надзора, и в учреждении программы инспектирования аэродромов, реализация которой приведет к созданию организации по обеспечению безопасности полетов для государств-членов. Данный проект, утвержденный в 2005 году, рассчитан на 3 года.

Результаты выполнения проекта

В мае в Браззавиле прошло совещание Руководящего комитета. Следующее совещание планируется провести в апреле 2008 года в Дуала, Камерун. В настоящее время штаб-квартира проекта находится в Нджамене, Чад.

Совместный проект по повышению безопасности полетов и сохранению летной годности в Сообществе развития стран Юга Африки (COSCAP-SADC)

Цель проекта

Цели данного проекта, финансируемого государствам – членами Сообщества развития стран Юга Африки (Ангола, Ботсвана, Демократическая Республика Конго, Замбия, Зимбабве, Лесото, Мадагаскар, Маврикий, Малави, Мозамбик, Намибия, Свазиленд, Объединенная Республика Танзания и Южная Африка), заключается в повышении уровня безопасности авиоперевозок; содействии применению скоординированного подхода к совместному использованию специальных технических знаний; повышении технических знаний и квалификации национальных инспекторов за счет теоретической подготовки и подготовки на рабочих местах; выполнении задач по сертификации региональных эксплуатантов и надзору за их деятельностью от имени тех ведомств гражданской авиации (ВГА), которые в настоящее время располагают ограниченными возможностями по осуществлению надзора, и в учреждении программы инспектирования аэродромов, реализация которой приведет к созданию организации по обеспечению безопасности полетов для государств-членов. Данный проект начат в 2007 году и рассчитан на 30 мес.

Результаты выполнения проекта

Выполняются формальности, необходимые для начала выполнения проекта и набора группы специалистов для проекта.

Совместный проект по повышению безопасности полетов и сохранению летной годности в государствах – членах Западноафриканского экономического и валютного союза (COSCAP-UEMOA)

Цель проекта

Цели данного проекта, финансируемого государствами – членами ЗЭВС (Бенин, Буркина-Фасо, Гвинея-Бисау, Кот-д'Ивуар, Мали, Нигер, Сенегал и Того), Французским агентством по сотрудничеству, Европейской комиссией, Международным механизмом финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) и компанией "Боинг", заключаются в повышении уровня безопасности авиаперевозок; повышении технических знаний и квалификации национальных инспекторов за счет теоретической подготовки и подготовки на рабочих местах; выполнении задач по сертификации эксплуатантов и надзору за их деятельностью от имени тех ведомств гражданской авиации (ВГА), которые имеют ограниченные возможности в области надзора, и в учреждении программы проверок и сертификации аэродромов, реализация которой приведет к созданию организации по обеспечению безопасности полетов для государств-членов. Данный проект начат в 2004 году рассчитан на 3 года.

Результаты выполнения проекта

В состав группы специалистов проекта COSCAP-UEMOA, состоящей из одного эксперта по летной годности и четырех региональных инспекторов (одного инспектора по летной годности, одного инспектора по выдаче свидетельств летному составу и двух инспекторов по летной годности), дополнительно назначен эксперт по производству полетов/главный технический советник (ГТС). Подготовка региональных инспекторов по летной годности была проведена Генеральным директоратом гражданской авиации (ГДГА) Франции. Региональные инспекторы также посещали курсы для государственных инспекторов в области безопасности полетов и инструкторского состава, организованные Департаментом транспорта США во взаимодействии с COSCAP-BAG. Продолжалась работа по созданию в регионе условий для организации подготовки и предоставления технической поддержки в области производства полетов и сертификации летной годности на регионально согласованной основе в соответствии с Приложениями 1, 6 и 8 ИКАО, а также для согласования практики и процедур выдачи свидетельств авиационному персоналу и подготовки кадров.

Проект SAR

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Франции, заключается в повышении качественных показателей поисково-спасательных служб (SAR) в участвующих в проекте государствах региона Африки и Индийского океана (AFI). В рамках проекта оказывается

техническая помощь и обеспечивается подготовка кадров для выполнения рекомендаций, разработанных в результате комплексной оценки систем SAR. Данный проект начат в 2003 году и рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

С целью оценки состояния SAR были осуществлены командировки в Того и Гвинею-Бисау, и в итоге с начала выполнения проекта было выполнено 40 командировок по оценке SAR. Для оказания помощи были осуществлены командировки в Габон, Марокко, Сейшельские Острова и Эфиопию, в ходе которых была разработана в соответствии с Международными стандартами документация по правовым и техническим вопросам, а также были проведены учения в области SAR. На рассмотрение совета ведомства гражданской авиации Африки и Мадагаскара (ААМАС) были представлены результаты исследования относительно создания регионального фонда SAR Западной и Центральной Африки и на Мадагаскаре. Две рабочие группы, состоящие из африканских и европейский экспертов SAR, разработали комплект типовых документов SAR, которые были приняты на состоявшейся в ноябре 2007 года конференции SAR. На основе подготовленного в рамках проекта инструктивного материала разрабатываются программы проведения учений в области SAR (SAREX).

Программа ТРЕЙНЭР для АСЕКНА/АУМГА

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Агентством по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА), заключается в совершенствовании и расширении возможностей учебно-методической системы Африканского училища метеорологии и гражданской авиации (АУМГА) посредством внедрения методики ТРЕЙНЭР ИКАО в этом учебном заведении. Проект начат в 2007 году и рассчитан на 1 год.

Результаты выполнения проекта

Старшие сотрудники учебного центра гражданской авиации (УЦГА) приняли участие в практикуме разработчиков курсов ТРЕЙНЭР, в ходе которого они прошли обучение принципам эффективного использования типовых учебно-методических разработок (ТУМР) и другой передовой методики обучения. В рамках данного проекта разработаны три ТУМР. В соответствии со стандартами ТРЕЙНЭР разработан один новый ТУМР, а два других ТУМР находятся в стадии подготовки. Кроме того, два заимствованных ТУМР были доработаны с учетом местных требований. Четыре национальных разработчика курсов прошли на рабочем месте обучение процессу разработки курсов и были признаны квалифицированными разработчиками курсов ТРЕЙНЭР центральным сектором ТРЕЙНЭР (ТСУ). ТСУ предоставил АУМГА полноправное членство в Программе ТРЕЙНЭР.

РЕГИОН АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

Совместная программа в области авиационной безопасности для региона Азии/Тихого океана (CASP-AP)

Цель проекта

Данный проект, финансируемый правительствами/ведомствами Бутана, Вьетнама, Индии, Индонезии, Камбоджи, Кирибати, Китая (ОАР Гонконг и ОАР Макао), Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Мальдивов, Монголии, Непала, Республики Корея, Сингапура, Таиланда, Тимора-Лешти, Фиджи, Филиппин, Шри-Ланки и Японии, призван обеспечить соблюдение требований международных конвенций, SARPS и инструктивного материала ИКАО, касающихся авиационной безопасности. Он также направлен на создание региональной структуры сотрудничества и координации деятельности в области авиационной безопасности и подготовки персонала служб авиационной безопасности. Данный проект утвержден в 2004 году и рассчитан на 36 мес.

Результаты выполнения проекта

В соответствии с SARPS ИКАО были пересмотрены национальные авиационные законодательства и правила в области авиационной безопасности 18 из 21 государства/ведомства, участвующих в CASP-AP. Разработаны проекты докладов по правовым аспектам законодательства и правил 18 государств/ведомств, 10 из которых были обсуждены во время командировок в соответствующие государства/ведомства с их представителями. В отношении каждого государства разработаны конкретные рекомендации в рамках соответствующих отчетов о правовых аспектах CASP-AP, касающиеся методов устранения существующих недостатков. Некоторым государствам/ведомствам оказана помощь в подготовке документов, и разработаны типовые законодательства/правила для тех государств/ведомств, в которых отсутствуют необходимые специальные знания по этому вопросу. Для Бутана, Вьетнама, Камбоджи, Китая, Индонезии, Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Мальдивов, Непала, ОАР Макао (Китай), Таиланда, Тимора-Лешти и Шри-Ланки подготовлены проекты национальных программ обучения в области безопасности гражданской авиации. В Бутане, Камбодже, Китае, Мальдивах, Монголии и Таиланде проведены курсы подготовки инструкторов в области авиационной безопасности, и таким образом в рамках данного проекта уже подготовлено более 100 инструкторов в области авиационной безопасности. Для Таиланда подготовлен проект национальной программы контроля качества в области безопасности гражданской авиации.

Совместный проект по повышению безопасности полетов и сохранению летной годности для Южной Азии (COSCAP-SA)

Цель проекта

Данный проект, являющийся результатом соглашения о сотрудничестве, финансируется правительствами Бангладеш, Бутана, Индии,

Мальдивов, Непала, Пакистана и Шри-Ланки и осуществляется в виде проекта целевого фонда, созданного государствами – участниками проекта, при поддержке натурой и финансовой поддержке со стороны Федерального авиационного управления (ФАУ), Министерства транспорта Канады, компании "Боинг", концерна "Эрбас" и Европейского агентства по безопасности полетов (ЕАБП). Цели проекта заключаются в повышении безопасности и эффективности воздушных перевозок в регионе путем создания регионального костяка высококвалифицированных инспекторов по безопасности полетов, расширении индивидуальных возможностей каждого государства – участника проекта в области осуществления контроля посредством подготовки на местах национальных инспекторов и оказания государствам необходимой помощи в осуществлении контроля за обеспечением безопасности полетов. Данный проект, начатый в 1998 году и первоначально рассчитанный на 5 лет, продлен до 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Большинство целей, намеченных на 2007 год и запланированных Руководящим комитетом, были достигнуты в ходе осуществления программы. Программа была расширена для включения новых целей, разработанных для этапа III с 2007 по 2012 год. В целях содействия проведению этой работы было разработано и принято руководство, содержащее институциональную структуру и административные процедуры. В соответствии с принципами Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) государствам-членам было рекомендовано создать национальные группы по обеспечению безопасности полетов (НГБП) для систематического рассмотрения проблем, влияющих на безопасность полетов гражданской авиации. Меры по повышению безопасности полетов, рекомендованные Группой по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST) и Европейской стратегической инициативой в области безопасности полетов (ESSI), утверждены к выполнению в регионе, и проводятся мероприятия по реализации этих рекомендаций в государствах с помощью групп NAST. С начала выполнения этой программы прошли подготовку более 6100 специалистов как из регулирующих полномочных органов, так и из отрасли, 650 из которых прошли подготовку в текущем году в ходе 235 семинаров и других учебных мероприятий при поддержке различных доноров. Разработан и распространен среди государств-членов учебный и инструктивный материал для использования сотрудниками регулирующих полномочных органов и отрасли. Государствам-членам на местах была оказана техническая помощь в объеме более 1100 человеко-дней.

Совместный проект по повышению безопасности полетов и сохранению летной годности для Юго-Восточной Азии (COSCAP-SEA)

Цель проекта

Данный проект, являющийся результатом соглашения о сотрудничестве между правительствами Бруней-Даруссалама, Вьетнама, Индонезии, Камбоджи, Китая (ОАР Гонконг и ОАР Макао), Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Мьянмы, Сингапура, Таиланда,



Тимора-Лешти и Филиппин, осуществляется на основе использования целевого фонда, созданного государствами – участниками проекта, при поддержке натурой и финансовой поддержке Федерального авиационного управления (ФАУ), концерна "Эрбас", компании "Боинг", Генерального директората гражданской авиации (ГДГА) Франции и Европейского агентства по безопасности полетов (ЕАБП). Цели проекта заключаются в повышении безопасности и эффективности авиаперевозок в субрегионах, улучшении обучения и профессиональной подготовки национальных инспекторов по летной годности и производству полетов, согласовании политики и правил, предоставлении помощи в области сертификации и проведения инспекций государствам, которые в настоящее время не в состоянии выполнять свои нормативные обязательства, координации программ технической помощи и создании региональной группы по безопасности полетов для претворения в жизнь разработанных на глобальном уровне решений в области обеспечения безопасности полетов. Данный проект, начатый в 2001 году, продлен до конца июня 2011 года.

Результаты выполнения проекта

В соответствии с SARPS ИКАО обновлен проект норм летной годности для Камбоджи, а новое основное авиационное законодательство, как ожидается, вступит в силу, возможно, до конца текущего года. Для эксплуатантов и сотрудников ведомства гражданской авиации Камбоджи были организованы семинары по проекту указанных норм. 418 специалистов из государств COSCAP-SEA прошли теоретическое обучение и подготовку на рабочих местах в следующих областях: надзор за летной годностью, порядок проведения проверок и инспекций, сертификация эксплуатантов, техническое обслуживание самолетов с двумя двигателями, выполняющих полеты увеличенной дальности (ETOPS), мониторинг надежности, техническое обслуживание, человеческий фактор, сертификация утвержденных организаций по техническому обслуживанию (AMO), разработка программ технического обслуживания, утверждение перечня минимального оборудования (MEL), аэродромные системы управления безопасностью полетов и ВПП с низким коэффициентом сцепления. Средства, предоставленные Международным механизмом финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП), использовались для оказания помощи в разработке норм летной годности во Вьетнаме, Индонезии, Камбодже, Лаосской Народно-Демократической Республике, Мьянме, Таиланде и Филиппинах; в 2007 году к данной программе присоединились Бруней-Даруссалам и Тимор-Лешти.

Совместная программа по повышению безопасности полетов и сохранению летной годности для Северной Азии (COSCAP-NA)

Цель проекта

Цель данного совместного проекта, финансируемого Китаем, Корейской Народно-Демократической Республикой, Монголией и Республикой Корея, заключается в повышении безопасности и эффективности воздушных перевозок в регионе. Поддержка натурой и финансовая поддержка

предоставляется Федеральным авиационным управлением (ФАУ), Европейским агентством по безопасности полетов (ЕАБП), концерном "Эрбас индастриз", компанией "Боинг", компанией "Бомбардье" и Генеральным директором гражданской авиации (ГДГА) Франции. COSCAP-NA представляет собой специальный форум для обмена мнениями, координации работ и сотрудничества в области безопасности полетов между хорошо организованными и небольшими ведомствами гражданской авиации, участвующими в данном проекте, а также для содействия формированию условий согласования и совершенствования политики, процедур и правил, касающихся организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Эта программа обеспечивает действенный и экономически эффективный механизм проверки и сертификации эксплуатантов, воздушных судов и учебных заведений, а также дает возможность проводить обучение большого количества специалистов в области контроля за обеспечением безопасности полетов. Государства также имеют возможность содействовать внедрению мер по предотвращению авиационных происшествий, используя контрольные функции Региональной группы по безопасности полетов в Северной Азии (NARAST), созданной в соответствии с Глобальным планом обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО. Данный проект, начатый в 2003 году и рассчитанный на 5 лет, продлен до конца 2012 года.

Результаты выполнения проекта

COSCAP-NA выпустила инструктивный материал, бюллетени и консультативные циркуляры, а также организовала практикумы для оказания помощи государствам-членам в реализации рекомендаций NARAST. Разработана система представления отчетов о ходе выполнения программы с целью отслеживания реализации указанных рекомендаций. В ноябре состоялось 7-е совещание NARAST. Руководящий комитет установил наивысший приоритет для подготовки национальных инспекторов в субрегионе. Приглашение принять участие в программах обучения было также направлено эксплуатантам и поставщикам обслуживания. С начала реализации программы в феврале 2003 года, 2460 специалистов приняли участие в 83 курсах/семинарах/практикумах, 76 из которых прошли обучение в 2007 году. Организован ряд программ по системам управления безопасностью полетов (СУБП) для содействия пониманию и внедрению СУБП, касающихся производства полетов воздушных судов, организации воздушного движения (ОрВД) и аэродромов. Программа COSCAP-NA по-прежнему оказывала помощь государствам-членам во внедрении SARPS ИКАО.

Совместная договоренность о предотвращении распространения инфекционных заболеваний при воздушных перевозках (CAPSCA)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого ведомствами гражданской авиации и полномочными органами аэропортов участвующих в проекте государств и особых административных районов, включая Индонезию, Китай (ОАР Гонконг и ОАР Макао), Малайзию, Непал, Сингапур, Таиланд и

Филиппины, заключается в снижении риска распространения авиапассажирами птичьего гриппа и аналогичных инфекционных заболеваний путем заключения совместных договоренностей между участвующими в проекте государствами, ведомствами и аэропортами. На начальном этапе эта задача будет решаться посредством применения и выполнения рекомендаций ИКАО по предотвращению распространения птичьего гриппа в крупных международных аэропортах. Нанятый в рамках проекта эксперт ИКАО посетит участвующие в проекте аэропорты, с тем чтобы убедиться в полном соблюдении и выполнении данных рекомендаций, а также провести подготовку персонала участвующих в проекте ведомств гражданской авиации, полномочных органов аэропортов и авиакомпаний. Предполагается, что осуществление данного проекта будет продолжено по мере присоединения к проекту других государств. Данный проект начат в сентябре 2006 года и благодаря средствам, выделенным Центральным фондом ООН по борьбе с гриппом, продлен до конца 2008 года.

Результаты выполнения проекта

Презентации о CAPSCA были сделаны на неофициальном брифинге для Совета ИКАО, на совещании Всемирной туристской организации ООН (ЮНВТО) в Каире, на 36-й сессии Ассамблеи ИКАО и на 44-м совещании генеральных директоров гражданской авиации региона Азии и Тихого океана в Китае. В рамках программы CAPSCA была проведена оценка международных аэропортов Сингапура, Китая (ОАР Гонконг и ОАР Макао) и Таиланда. В августе было проведено 1-е совещание Руководящего комитета, а в октябре – 1-е совещание Региональной группы по авиационной медицине (РГАМ). Продолжалось выполнение программы подготовки к проведению оценки международных аэропортов других участвующих в проекте государств с целью реализации в авиационном секторе согласованного плана готовности к пандемии, а также по необходимости в целях обучения и оказания помощи в деле выполнения разработанных в 2006 году инструктивных указаний о предотвращении распространения серьезных инфекционных заболеваний.

РЕГИОН ЕВРОПЫ И БЛИЖНЕГО ВОСТОКА

Совместный проект по повышению безопасности полетов и сохранению летной годности для государств Залива (COSCAP-GS)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительствами Бахрейна, Йемена, Катара, Кувейта и Объединенных Арабских Эмиратов, заключается в повышении безопасности и эффективности воздушных перевозок в субрегионе государств Залива посредством согласования и эффективного применения Международных стандартов и национальных положений, правил и процедур организации контроля за обеспечением безопасности полетов, содействуя таким образом социально-экономическому развитию

субрегиона и способствуя более широкому сотрудничеству среди участвующих в проекте государств. Его цель также заключается в создании региональной структуры сотрудничества и координации в области авиационной безопасности и подготовке кадров по авиационной безопасности. Данный проект начат в январе 2006 года и рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта, целью которого является создание общей системы правил, по-прежнему основное внимание уделялось разработке проекту согласованных правил в области производства полетов, летной годности и авиационной безопасности, основанных по возможности на европейской модели, а также подготовке региональных инспекторов. Во взаимодействии с национальными администрациями были подготовлены типовые национальные программы в области авиационной безопасности, включающие SARPS ИКАО, а также меры и процедуры повышения авиационной безопасности. В рамках проекта также были разработаны руководства по опасным грузам и расследованию авиационных происшествий/инцидентов.

Повышение уровня безопасности полетов и сохранение летной годности в СНГ

Цель проекта

Данный проект представляет собой совместное соглашение между государствами, входящими в Содружество Независимых Государств (СНГ) (Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан), который реализуется в рамках фонда, созданного СНГ, концерном "Эрбас", компанией "Боинг", компанией "Дженерал электрик", Европейской комиссией (ЕК), Авиационным комплексом им. Ильюшина и Межгосударственным авиационным комитетом (МАК), а также при финансовой поддержке Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП). Цели проекта заключаются в расширении возможностей государств-участников в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов посредством создания при Межгосударственном авиационном комитете регионального учебно-консультативного центра по безопасности полетов, предоставлении помощи в устранении недостатков, организации подготовки национальных инспекторов и, по необходимости, согласования национального авиационного законодательства. Проект начат в 2001 году и рассчитан на 6 лет.

Результаты выполнения проекта

С начала осуществления проекта проведено 25 международных семинаров, конференций и координационных совещаний и подготовку прошли более 1500 инспекторов и экспертов из авиационных администраций в регионе. При поддержке компании "Боинг" и концерна "Эрбас" продолжалась работа по разработке всеобъемлющей системы

авиационных правил, которые будут постепенно включаться в национальные законодательства государств. Завершена подготовка руководства по производству полетов для авиакомпаний и продолжается разработка норм сохранения летной годности. Завершен первый этап создания при Санкт-Петербургском государственном университете гражданской авиации (СПУГА) учебного центра гражданской авиации (УЦГА) для подготовки линейных пилотов самолета А-320. Во взаимодействии и при финансовой поддержке ММФБП в учебно-консультативном центре МАК организованы курсы подготовки инспекторов по безопасности полетов. В этой программе подготовки приняли участие более 100 инспекторов и экспертов по производству полетов и летной годности из Казахстана, Молдовы, Российской Федерации, Таджикистана, Турменистана и Узбекистана. Эксперты комиссии МАК по расследованию авиационных происшествий провели подготовку специалистов по расследованию авиационных происшествий, которая включала анализ имеющих отношение к безопасности полетов ошибок пилотов, отказы аэронавигационного оборудования и человеческий фактор. На основе SARPS ИКАО также обсуждались правовые вопросы.

РЕГИОН СЕВЕРНОЙ АМЕРИКИ И ЮЖНОЙ АМЕРИКИ

Переход к GNSS в регионах CAR/SAM: решение о функциональном дополнении для регионов Центральной Америки, Южной Америки и бассейна Карибского моря (SACCSA)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительствами Венесуэлы, Испании, Кубы, Колумбии, Чили и Центральноамериканской корпорацией по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА) при поддержке натурой со стороны Европейской комиссии (ЕК) и Европейского космического агентства (ЕКА) через совместную программу "Галилео" (GJU), заключается в планировании разработки технических, финансовых и эксплуатационных аспектов предэксплуатационной спутниковой системы функционального дополнения (SBAS) для регионов CAR/SAM с учетом дальнейшего развития глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS), рекомендаций AN-Conf/11 и выводов Группы регионального планирования и осуществления проектов Карибского/Южноамериканского регионов (GREPECAS). Данный проект начат в 2003 году и рассчитан на 4 года.

Результаты выполнения проекта

Выводы, сделанные на 2-м этапе данного проекта и направленные на дальнейшее сотрудничество во внедрении эксплуатационной модели GNSS в регионе, включая SBAS, были представлены проведенному в сентябре в Коста-Рике 5-му Региональному координационному совещанию. Проведены анализы ионосферы для определения возможности внедрения SBAS в экваториальных регионах с использованием более надежных приемников и опорных станций. Для корректирования предлагаемой топологии опорных

станций было использовано средство моделирования объема обслуживания, и было запрограммировано устройство комплексного моделирования. Для осуществления комплексного моделирования с целью корректирования характеристик в регионе была использована установленная модель ионосферы.

Переход на системы CNS/ATM в регионах CAR/SAM

Цель проекта

Цель данного проекта, который финансируется 15 странами регионов CAR/SAM, заключается в оказании государствам помощи во внедрении новых систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) в соответствии с планом внедрения систем в регионах CAR/SAM и SARPS ИКАО. Данный проект, начатый в 1998 году и рассчитанный на 3 года, продлен до конца 2008 года.

Результаты выполнения проекта

Осуществлены командировки по сбору данных об уровне автоматизации группой экспертов-консультантов из следующих стран: Венесуэлы, Перу и Эквадора (этап I); Гондураса, Колумбии и Панамы (этап II) и Аргентины, Уругвая и Чили (этап III). Цель этих командировок заключалась в сборе информации относительно типов сопряжения, используемых автоматизированными системами, установленными в различных центрах управления. Данный проект находится в стадии завершения, и в рамках проекта по-прежнему предоставляется поддержка процессу автоматизации аэронавигационных служб посредством исследований имеющихся автоматизированных систем в регионах CAR/SAM, путем разработки технических требований и процедур для реализации объединения автоматизированных служб, а также посредством внедрения предэксплуатационной платформы автоматизированных аэронавигационных служб.

Эксплуатационная концепция CNS/ATM

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Аргентиной, Боливией, Бразилией, Венесуэлой, Панамой, Парагваем, Перу, Чили и Уругваем, заключается в следующем: разработка и внедрение предложений относительно глобального аэронавигационного плана, что приведет к переходу от системы организации воздушного движения, базирующейся на наземных системах, к системе, основанной на характеристиках воздушных судов; внедрение систем контроля качества служб аэронавигационной информации (САИ) и систем управления безопасностью полетов в соответствии с Международными стандартами и разработка стратегии по эксплуатационному внедрению и интеграции автоматизированных систем организации воздушного движения в регионах CAR/SAM с целью

содействия обмену информацией и совместному принятию решений относительно всех компонентов системы ОрВД. Данный проект начат в 2007 году и рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

В декабре 2007 года было проведено 1-е совещание Координационного комитета. Комитет рассмотрел и утвердил программу работы на 2008 год, которая включает мероприятия по сбору информации о существующем положении дел в государствах – участниках проекта с внедрением навигации, основанной на характеристиках (PBN), управлением потоком воздушного движения (AFTM) на региональном уровне и совершенствованием возможностей CNS для полетов по маршрутам и в районе аэродрома, а также о состоянии разработки стратегии для эксплуатационного внедрения и интеграции автоматизированных систем управления воздушным движением в регионе SAM и разработки инструктивных указаний для программ безопасности полетов.

Региональные испытания в регионах CAR/SAM функционального дополнения GNSS

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительствами Аргентины, Бразилии, Венесуэлы, Колумбии, Панамы, Перу, Соединенных Штатов Америки, Чили, Эквадора и Центральноамериканской корпорацией по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА), заключается в разработке плана испытания и оценки технических и эксплуатационных преимуществ в регионах CAR/SAM системы функционального дополнения Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки, с тем чтобы способствовать созданию эксплуатационной модели спутниковой системы функционального дополнения, которая разрабатывается Координационной группой по внедрению CNS/ATM Группы регионального планирования и осуществления проектов CAR/SAM (GREPECAS). Данный проект, начатый в 2001 году и рассчитанный на 3 года, продлен до конца 2008 года.

Результаты выполнения проекта

В июле 2007 года в Вашингтоне, округ Колумбия, был прочитан курс об окончательных результатах данного проекта. Данный семинар был предназначен для специалистов в области планирования систем CNS, которые принимали участие в ранее проводимых мероприятиях в рамках проекта, но был открыт для участия всех государств в регионах CAR/SAM. В нем приняли участие 14 делегатов из 7 государств-членов и 1 международной организации, а также представители Боливии и Парагвая и эксперты ФАУ и корпорации MITRE. Его целью являлось проведение анализа окончательных результатов проекта, а также его влияние на внедрение систем GNSS в регионах CAR/SAM. Данный проект в настоящее время находится в стадии завершения.

Региональная система организации контроля за обеспечением безопасности полетов***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого Аргентиной, Боливией, Бразилией, Венесуэлой, Кубой, Панамой, Парагваем, Перу, Испанией, Чили, Уругваем, концерном "Эрбас", Агентством по безопасности полетов в Центральной Америке (ACSA), компанией "ЭМБРАЕР", авиакомпанией "ЛАН" (Чили), компанией "ЕНАЕР" (Чили), авиакомпанией "УЭЙ-Перу", авиакомпанией "СЕМАН-Перу" и авиакомпанией "Венесуэлан эрлайнз", заключается в создании и эксплуатации региональной системы организации контроля за обеспечением безопасности полетов в регионе Южной Америки (SAM) с предоставлением необходимой материально-технической и административной поддержки. Данный проект начат в 2003 году и рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

Согласована деятельность групп латиноамериканских авиационных правил в области летной годности (LAR AIR) и в области выдачи свидетельств авиационному персоналу (LAR PEL). Проведена интенсивная подготовка национальных кадров государств – участников проекта, включая следующие курсы: курс по капитальному ремонту и модификациям, курс по безопасности на борту воздушного судна, 4-й курс ИСО 9001:2001 для старших аудиторов, производство полетов по кат. II/кат. III, семинар по внедрению систем управления безопасностью полетов (СУБП) в организациях по техническому обслуживанию воздушных судов, программа обмена данными об инспекциях на перроне в целях авиационной безопасности (IDISR) и курс LAR 145 (утвержденные организации по техническому обслуживанию). Было предоставлено 43 стипендии, а для IDISR было подготовлено руководство. 16-е и 17-е очередные совещания Генерального совета рассмотрели ход выполнения проекта, а координаторы провели совещания во время 5-го координационного совещания. Проведены два совещания групп экспертов по выдаче свидетельств авиационному персоналу и авиационной медицине; проведено 1-е совещание Группы экспертов по производству полетов, и 3-е совещание Группы экспертов по летной годности; было также проведено совещание Группы экспертов по структурам LAR, и в марте было проведено совещание между координаторами системы регионального сотрудничества по организации контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP) и Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) по вопросам контроля за обеспечением безопасности полетов. Проведены следующие мероприятия многонационального характера: контрольные сертификационные испытания организаций по техническому обслуживанию в Бразилии, Перу и Чили; начата подготовка реестра аудиторов LAR; по просьбе Парагвая завершена модификация компоновки пассажирского салона (LOPA) самолета BAW-4100 и проведена оценка района производства полетов воздушных судов в Боливии.

Организация сети REDDIG и управление космическим сегментом***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого Аргентиной, Боливией, Бразилией, Венесуэлой, Гайаной, Колумбией, Парагваем, Перу, Суринамом, Тринидадом и Тобаго, Уругваем, Францией, Чили и Эквадором, заключается в создании многонационального механизма управления южноамериканской сетью цифровой связи (REDDIG) с учетом региональных изменений и с целью модернизации службы авиационной фиксированной связи для обеспечения ее однородности, взаимосвязи и взаимодействия с другими сетями цифровой связи в регионах CAR/SAM. Данный проект начат в 2003 году и рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта продолжалось эффективное управление сетью REDDIG и сегментом спутниковой связи, что обеспечило для всех государств – участников проекта надежную и устойчивую сеть для их служб аэронавигационной связи. Администрация REDDIG и поставщик обслуживания MEVA II представили предложение по объединению обеих сетей, и работа по внедрению этого предложения находится в стадии завершения. Центр управления REDDIG был успешно переведен на временной основе в Эсейсу, Аргентина, для осуществления процесса поочередного функционирования центров управления двумя сетями с целью повышения надежности работы REDDIG.

Техническая помощь Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого 22 государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), заключается в оказании административной помощи в руководстве секретариатом ЛАКГА. Данный проект основан на новом рабочем соглашении, подписанном 21 декабря 2005 года Президентом Совета ИКАО и президентом ЛАКГА с учетом того, что с 1 января 2007 года эта региональная организация становится автономной в управленческой и финансовой областях. Данный проект начат в январе 2007 года и рассчитан на 2 года.

Результаты выполнения проекта

Оказано содействие в наборе местных кадров и выполнении связанных с этим административных функций. Предоставлены стипендии для участия в проводимых в регионе семинарах.