



Doc 9916

Международная организация гражданской авиации

ГODOVOЙ ДОКЛАД СОВЕТА



2008

"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 2008 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.

По сравнению с началом 2008 года в четвертом квартале ситуация изменилась настолько резко, насколько это можно было себе представить. Начавшийся осенью глобальный финансовый кризис затронул все ведущие заинтересованные стороны, что, в свою очередь, сказалось на деятельности воздушного транспорта и соответствующих отраслей.

В этом контексте осуществленный ИКАО несколько лет назад переход к управлению, основанному на эффективности и ориентированному на достижение конкретных результатов, свидетельствует о его эффективности в плане оказания Договаривающимся государствам помощи в постоянном повышении уровня безопасности полетов, авиационной безопасности, устойчивости и эффективности глобальной авиатранспортной системы.

Процессам планирования и принятия решений, основанным на обеспечении эффективности, уделялось повышенное внимание, благодаря чему в течение года был достигнут ряд существенных результатов, которые, на мой взгляд, придали программе работы ИКАО более весомый характер, в большей степени ориентированный на решение задач, стоящих перед гражданской авиацией.

Необходимость решения проблем в области безопасности полетов в Африке на первый план вывела вопрос о выделении финансовых и людских ресурсов, обеспечивающих возможность достижения более существенных результатов. В рамках всеобъемлющей программы осуществления проектов в регионе Африки/Индийского океана (AFI) разработан стратегический трехцелевой подход, позволяющий государствам создавать и обеспечивать функционирование устойчивых систем контроля за обеспечением безопасности полетов, помочь им выявлять имеющиеся недостатки и содействовать внедрению поставщиками авиационных услуг в регионе AFI культуры обеспечения безопасности полетов. Специальное аэронавигационное совещание региона Африки/Индийского океана способствовало активизации в пределах континента деятельности по обеспечению безопасности полетов посредством

реализации программ работы, эффективность которых определяется поддающимися измерению результатами и показателями.

Планирование показателей эффективности также обуславливает необходимость дальнейшего применения и расширения Глобального плана обеспечения безопасности полетов, предусматривающего реализацию на основе всеобъемлющего подхода широкого диапазона таких инициатив, как осуществление государственных планов обеспечения безопасности полетов, внедрение систем управления безопасностью полетов и модернизация Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Вся эта деятельность направлена на устранение хронических и вновь выявляемых недостатков и проблем в области безопасности полетов во всем мире, диапазон которых охватывает и несанкционированные выезды на ВПП, и беспилотные авиационные системы, и подготовку квалифицированного авиационного персонала.

В рамках нового ориентированного на обеспечение эффективности подхода более пристальное внимание уделяется повышению степени гармонизации и последовательности принятия в глобальном масштабе оперативных и согласованных мер в ответ на угрозы безопасности гражданской авиации. В этой деятельности участвуют правительства, отрасль и правоохранительные органы во всем мире. Наибольший риск представляют собой несоответствия, являющиеся "самым слабым звеном в цепи". Предпринятые или запланированные в 2008 году меры оказали положительное влияние на уменьшение степени этих рисков и повышение доверия общественности к воздушному транспорту. Пересмотр стандартов безопасности, процедур и инструктивного материала дополняет деятельность в области оказания помощи государствам и региональной помощи, глобального сотрудничества и подготовки кадров в сфере обеспечения авиационной безопасности.

В области охраны окружающей среды основное внимание уделялось выработке практических решений по уменьшению объема авиационной эмиссии в глобальном масштабе и мерам по ограничению общего воздействия воздушного транспорта на окружающую среду. Создание Группы ИКАО по международной авиации и изменению климата расширило сотрудничество с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций по изменению климата в области определения оптимального подхода к управлению эмиссией международной авиации в контексте будущего соглашения об изменении климата, которое будет разработано в декабре 2009 года в Копенгагене. Создание ориентированного на пользователя вычислителя объема выбросов углерода на публичном веб-сайте ИКАО, позволяющего в индивидуальном порядке провести оценку углеродного следа, образуемого в результате перевозки авиапассажира, дало дополнительный импульс реализации информационно-разъяснительной программы, целью которой является более широкое ознакомление общественности с деятельностью ИКАО. Государства-члены признают ценность этих и многих других инициатив, внося свой вклад в программу по охране окружающей среды в виде людских и финансовых ресурсов.

Вне всякого сомнения рост эффективности благотворно сказывается на деятельности авиации. Значительное ужесточение стандартов на характеристики являлось основной целью совещаний и деятельности, осуществлявшейся в течение года, в рамках которой очень успешно проведен форум по интеграции аэронавигационных систем следующего поколения (NextGen) и ОрВД в условиях Единого европейского неба (SESAR), соответственно разработанных Соединенными Штатами Америки и европейскими государствами, обновлены положения и завершена подготовка документации по навигации, основанной на характеристиках, и внедрению в эксплуатацию новых более крупных самолетов. Значительным событием стала Конференция ИКАО по переговорам о воздушных сообщениях (ICAN2008), собравшая "под одной крышей" ряд государств для проведения переговоров и заключения двусторонних договоренностей о воздушном сообщении. В ходе Конференции был проведен симпозиум по региональным организациям, который позволил в большей степени осознать потенциал глобального сотрудничества в решении общих проблем.

В конечном итоге ИКАО призвана служить глобальным форумом, содействующим международному сотрудничеству всех членов мирового авиационного сообщества и обеспечивающим возможность представления и рассмотрения разнообразных, а иногда и противоположных национальных интересов в ходе разработки многочисленных стандартов, процедур и политики, составляющих глобальную нормативную основу, благодаря которой гражданская авиация стала эффективным средством массовых перевозок.

Настоящий доклад за 2008 год служит наглядным подтверждением осуществляемого в рамках ИКАО перехода к деятельности, в большей степени ориентированной на повышение эффективности и достижение конкретных результатов.

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
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 Émile Bergerat
92522 Neuilly-Sur-Seine Cedex
France

Middle East Office
Egyptian 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.
C.P. 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	Польша
Австрия	Казахстан	Португалия
Азербайджан	Камбоджа	Республика Корея
Албания	Камерун	Республика Молдова
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	Монако	Узбекистан
Германия	Монголия	Украина
Гондурас	Мьянма	Уругвай
Гренада	Намибия	Фиджи
Греция	Науру	Филиппины
Грузия	Непал	Финляндия
Дания	Нигер	Франция
Демократическая Республика Конго	Нигерия	Хорватия
Джибути	Нидерланды	Центральноафриканская Республика
Доминиканская Республика	Никарагуа	Чад
Египет	Новая Зеландия	Чешская Республика
Замбия	Норвегия	Чили
Зимбабве	Объединенная Республика Танзания	Швейцария
Израиль	Объединенные Арабские Эмираты	Швеция
Индия	Оман	Шри-Ланка
Индонезия	Острова Кука	Эквадор
Иордания	Пакистан	Экваториальная Гвинея
Ирак	Палау	Эритрея
Иран (Исламская Республика)	Панама	Эстония
Ирландия	Папуа-Новая Гвинея	Эфиопия
Исландия	Парагвай	Южная Африка
Испания	Перу	Ямайка
Италия		Япония
Иемен		



ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА – ЧЛЕНЫ СОВЕТА

Австралия
Аргентина
Бразилия
Венесуэла
Гана
Германия
Доминиканская Республика
Египет
Индия
Исландия
Испания
Италия
Камерун
Канада
Китай
Малайзия
Мексика
Намибия

Нигерия
Объединенные Арабские Эмираты
Республика Корея
Российская Федерация
Румыния
Сальвадор
Саудовская Аравия
Сингапур
Соединенное Королевство
Соединенные Штаты Америки
Тунис
Уганда
Уругвай
Франция
Швейцария
Эквадор
Южная Африка
Япония

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

©ИКАО 2009

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 2008 году.....	3
Бизнес-план ИКАО	17
Безопасность полетов.....	23
Авиационная безопасность	39
Охрана окружающей среды.....	53
Эффективность	63
Непрерывность.....	75
Правовое регулирование.....	79
Вспомогательные стратегии реализации	85
Программа технического сотрудничества.....	91
Финансовая справка.....	101
Добавления	www.icao.int/annualreports

**МИР
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
В 2008 ГОДУ**



МИР ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В 2008 ГОДУ

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МИРОВОЙ И РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

В 2008 году резко снизились темпы развития мировой экономики в связи с повышением цен на энергоносители и товары в первой половине года и углублением глобального финансового кризиса во второй половине года. В результате, по оценке, в реальном выражении прирост валового внутреннего продукта (ВВП) в мире составил 3,2 % (см. рис. 1).



Рис. 1. Динамика мирового ВВП в постоянных ценах
изменение по годам, 1999 – 2008 гг.

Экономический спад в промышленно развитых странах, где темпы прироста ВВП составили всего 0,8 %, усугубился. По мере углубления финансового кризиса и понижения степени уверенности изготовителей и потребителей, прирост экономики Северной Америки составил 1 %. В Соединенных Штатах Америки зарегистрированный прирост ВВП составил 1,1 %. Последствия сокращения инвестиций в жилищное строительство и падение объема потребления были частично компенсированы экспортом и относительно благоприятным состоянием коммерческих предприятий в США на протяжении большей части этого года. Экономика Канады пострадала в значительно большей степени (0,5 %) в связи с резким падением цен на энергоносители и товары.

Темпы роста на новых рынках и в развивающихся странах снизились до 6,1 % в связи с уменьшением внутреннего спроса (особенно производственные капиталовложения) и чистого объема экспорта, однако они по-

прежнему были выше среднемирового показателя, но при этом существенно варьировались в зависимости от региона.

ВВП Африки вырос на 5,2 %, причем страны – экспортеры нефти извлекли выгоду из продолжавшегося роста цен на нефть в первой половине года, 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 5 %. Значительный вклад внесли развивающиеся страны, средний показатель прироста ВВП в которых составил 7,7 %; в Китае и Индии также начался спад, а темпы прироста соответственно составили 9 и 7,3 %, что обусловлено уменьшением объема экспорта, хотя деловая активность по-прежнему подкреплялась устойчивым увеличением объемов инвестиций и потребления. В новых индустриальных государствах Азии прирост ВВП замедлился и составил 1,5 %. ВВП Японии несколько сократился (на 0,6 %), а темпы прироста экономики Австралии и Новой Зеландии значительно замедлились и составили соответственно 2,1 и 0,3 %.

В Европейском регионе прирост ВВП в среднем составил 1,3 %. В зоне использования европейской валюты темпы прироста составили 0,9 %, что значительно ниже уровня 2007 года, поскольку в ряде стран почти начался или уже наступил экономический спад. Рост экономики стран Центральной и Восточной Европы составил приблизительно 2,9 %, а в странах Содружества Независимых Государств (СНГ) прирост ВВП составил 5,5 %.

Экономический рост в странах региона Латинской Америки и Карибского бассейна продолжал ослабляться (увеличение составило 4,2 %) в результате уменьшения объема экспорта, понижения цен на товары и более сложных финансовых условий, особенно во второй половине года.

На протяжении большей части 2008 года на экономику Ближневосточного региона по-прежнему оказывали благоприятное влияние высокие цены на нефть, устойчивый внутренний спрос и улучшение условий коммерческой деятельности. Темпы роста экономики региона составили 5,9 %.

Мировой объем торговли товарами и услугами, согласно оценкам, увеличился приблизительно на 3,3 %, однако по сравнению с 7,2 % в 2007 году он уменьшился.

Согласно показателям, опубликованным Всемирной туристской организацией ООН (ЮНВТО), в период с января по апрель 2008 года объем международного туризма увеличился примерно на 2 % по сравнению с аналогичным периодом 2007 года (см. рис. 2). Поездки за рубеж совершили около 924 млн туристов, что примерно на 16 млн больше, чем за аналогичный период прошлого года. Наибольший приток туристов зарегистрирован на Ближнем Востоке (около 11 %), далее следуют Африка (5 %), Северная Америка и Южная Америка (4 %), Азия и Тихий океан (2 %) и Европа (0,1 %).

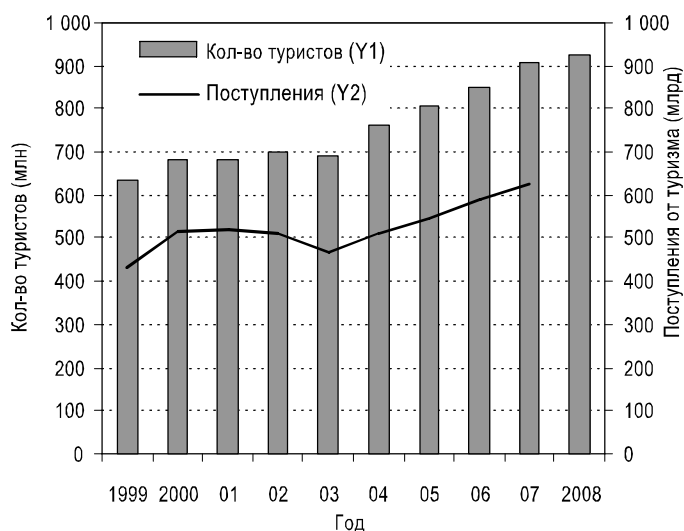


Рис. 2. Динамика международного туризма и поступлений от него в долл. США, 1999 – 2008 гг.

Экономическое регулирование

На различных уровнях продолжался процесс либерализации в сфере регулирования международного воздушного транспорта. Двусторонними соглашениями о воздушном сообщении в рамках концепции "открытого неба" и региональными либерализованными соглашениями и договоренностями охвачены примерно 31 % пар государств, между которыми осуществляются беспосадочные международные пассажирские перевозки, и почти 57 % предлагаемых рейсов.

На двустороннем уровне 21 государство заключило 17 новых соглашений об "открытом небе"; в результате общее количество соглашений, в которых участвуют 96 государств, составило 153. Эти соглашения предусматривают полный доступ к рынкам без ограничений по пунктам назначения, правам на маршруты, провозной емкости, количеству рейсов и совместному использованию кодов и тарифам.

На региональном уровне действовало по крайней мере 13 либерализованных соглашений или договоренностей, в контексте которых имели место следующие события, заслуживающие внимания:

- в феврале Монголия присоединилась к многостороннему Соглашению о либерализации международных воздушных перевозок (MALIAT), однако лишь в отношении перевозки грузов;
- в сентябре вступило в силу Соглашение о воздушном сообщении Ассоциации карибских государств (ACS) (первоначально для 7 государств-членов и 2 территорий);

- в ноябре вступило в силу новое правило Европейского союза (ЕС) о едином авиационном рынке, которое упростило и скорректировало третий пакет либерализации, принятый в 1992 году;
- кроме того, в ноябре Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) заключила многостороннее Соглашение АСЕАН о воздушных перевозках и многостороннее Соглашение АСЕАН о полной либерализации грузовых воздушных перевозок, которые послужат основой "дорожной карты" для создания единого авиационного рынка в рамках АСЕАН.

Расширилось взаимодействие регионов в направлении дальнейшей либерализации. В марте временно вступило в силу подписанное в 2007 году Соглашение о воздушном сообщении между ЕС и Соединенными Штатами Америки. В июне Совет ЕС выдал Европейской комиссии новые мандаты на открытие переговоров от имени всех государств – членов ЕС с Австралией и Новой Зеландией относительно заключения всеобъемлющего авиационного соглашения в целях создания открытой авиационной зоны (ОАЗ). Европейская комиссия также выдала мандаты на открытие переговоров с Ливаном (в октябре), а также с Тунисом и Алжиром (в декабре) относительно заключения Евро-Средиземноморского соглашения о воздушном сообщении. В ноябре Европейская комиссия и Канада заключили всеобъемлющее авиационное соглашение, которое будет официально подписано в 2009 году.

На многостороннем уровне Всемирная торговая организация (ВТО) продолжала второй пересмотр приложения об авиатранспортных услугах к Генеральному соглашению о торговле услугами (ГАТС). На настоящий момент консенсус относительно предложений о расширении сферы действия приложения и возможного подхода к проведению пересмотра не достигнут.

На национальном уровне примерно 15 государств на односторонней основе приняли политику "открытого неба", предусматривающую либерализацию полного или частичного доступа на рынок зарубежных авиакомпаний на своих территориях. Ряд государств приступили к процессу пересмотра своей политики в области воздушного транспорта с учетом глобальных тенденций в направлении расширения либерализации.

Наряду с либерализацией регулирования в области воздушного транспорта в рамках авиатранспортной отрасли более часто стали использоваться законы конкуренции. В течение года полномочные органы, занимающиеся вопросами конкуренции, в том числе Австралийская комиссия по конкуренции и потребителям (АССС), Управление Канады по конкуренции, Европейская комиссия и министерство юстиции Соединенных Штатов Америки, обследовали более 20 основных авиакомпаний в связи с завышением размера топливного сбора, включаемого в ставку на международные грузовые перевозки. Ряд авиакомпаний-ответчиков согласились признать вину и выплатить штрафы.

Увеличение числа слияний и постоянное расширение альянсов, в особенности трех глобальных группировок ("Стар альянс", "Уануорлд" и "Скай тим"), по-прежнему привлекало внимание полномочных органов по

вопросам регулирования и конкуренции. В мае министерство транспорта (DOT) Соединенных Штатов Америки одобрило предложение о повторном применении иммунитета от действия антитрестовского законодательства в отношении соглашения об альянсе между шестью авиакомпаниями "Скай тим" на трансатлантических маршрутах. В октябре министерство юстиции Соединенных Штатов Америки одобрило предложение о слиянии авиакомпаний "Делта эрлайнз" и "Нортуэст эрлайнз", в результате которого была создана самая крупная авиакомпания в мире. В ноябре АССС предварительно отклонила соглашение об альянсе между авиакомпаниями "Эр Нью Зиланд" и "Эр Кэнада".

АВИАКОМПАНИИ

Регулярные полеты

Общий объем перевозок

Общий объем регулярных перевозок, выполненных авиакомпаниями в 190 Договаривающихся государствах ИКАО, составил приблизительно 2271 млн пассажиров и около 41 млн т груза. Общее количество выполненных пассажирских/грузовых/почтовых тонно-километров по сравнению с 2007 годом увеличилось примерно на 0,6 %, а количество тонно-километров, выполненных при международных перевозках, возросло примерно на 1,9 % (см. таблицы 1 и 2 добавления 1¹). На рис. 3 показана тенденция за период с 1999 по 2008 год.

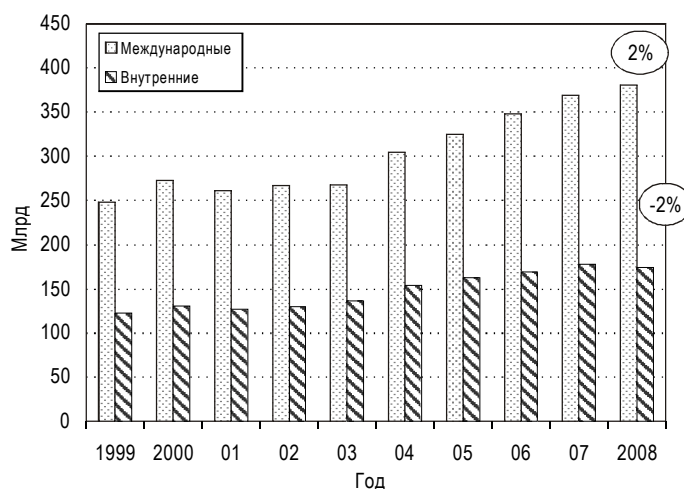


Рис. 3. Регулярные перевозки
выполненные тонно-километры, 1999 – 2008 гг.

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

Рост объема пассажирских перевозок в целом отставал от предлагаемой провозной емкости в креслах. В результате средний коэффициент пассажирской загрузки на всех регулярных рейсах (внутренних и международных) понизился приблизительно до 75,7 % по сравнению с 76,7 % в 2007 году. Коэффициент грузовой загрузки также понизился с 63,3 % до 62,8 % в связи с недостаточным использованием кресел и грузовой емкости (см. таблицу 3 добавления 1).

Что касается перевозок с разбивкой по регионам, то 31 % общего объема перевозок (пассажирских/грузовых/почтовых) был выполнен авиакомпаниями Северной Америки, 29 % – авиакомпаниями Азии и Тихого океана, 28 % – 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 свидетельствуют о том, что около 40 % 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 (соответственно примерно 28, 7 и 5 %). Около 30 % общего объема международных перевозок было выполнено авиакомпаниями Соединенных Штатов Америки, Германии и Соединенного Королевства (соответственно примерно 16, 8 и 6 %).

Международные пассажирские перевозки

Темпы роста объема международных пассажирских перевозок уменьшились с 7,9 % в 2007 году до примерно 3,4 % в 2008 году. Данные в процентах по общему объему выполненных перевозок и темпам роста перевозок авиакомпаний выглядят следующим образом: Европа – 41 и 4,1; Азия и Тихий океан – 27 и 0,1; Северная Америка – 17 и 3,8; Ближний Восток – 8 и 7,5; Латинская Америка и Карибский бассейн – 4 и 10,3 и Африка – 3 и 3,1.

Внутренние пассажирские перевозки

На внутреннем рынке замедление темпов экономического развития и уменьшение ВВП очень сильно повлияло на темпы роста объемов воздушного движения, которые уменьшились с 6,4 % в 2007 году до – 1,9 % в 2008 году. Сокращение объема перевозок североамериканских компаний, на долю которых приходится почти 57 % мирового объема внутренних перевозок, составило –5,1 %. Такое существенное снижение в крупном масштабе привело к уменьшению общих мировых показателей роста. Перевозки авиакомпаний Азии и Тихого океана, на долю которых приходится примерно 28 % внутренних перевозок, возросли всего лишь на 3,7 % по сравнению примерно с 12 % в 2007 году. Сокращение объема перевозок европейских авиакомпаний, на долю которых приходится 9 % мирового объема внутренних перевозок, составило 2,3 %, а перевозки латиноамериканских авиакомпаний, на долю которых приходится приблизительно 5 % мирового объема, возросли на 8,5 %.

Общий объем грузовых перевозок

В 2008 году общий объем регулярных грузовых перевозок сократился приблизительно на 1,2 % по сравнению с приростом в 4,7 % в предыдущем году. Количество груза, перевезенного во всем мире регулярными рейсами, уменьшилось примерно до 40,5 млн т по сравнению с 41,8 млн т в 2007 году, а темпы роста сократились с 5 % приблизительно до –3,1 %.

Сводная информация об уменьшении объема перевозок в 2008 году

Уменьшение темпов роста объемов пассажирских и грузовых перевозок однозначно обусловлено замедлением темпов развития экономики во всех регионах мира. Темпы роста валового внутреннего продукта (ВВП)² существенно уменьшились с 5 % в 2007 году предположительно лишь до 3,2 % в 2008 году, что сказалось на объеме перевозок во всех регионах. В первой половине 2008 года спрос на воздушные перевозки зависел от более высоких цен на топливо и товары, что привело к увеличению авиатарифов и уменьшению дискреционных расходов потребителей на личные поездки. Эта тенденция усугубилась последствиями глобального финансового кризиса во второй половине года, в результате которого нанесен серьезный ущерб экономике западных развитых стран, а также новым экономикам в регионе Азии и Тихого океана. Экономический спад также наблюдался в Ближневосточном регионе, государства которого, тем не менее, на протяжении большей части 2008 года извлекали пользу из резкого роста цен на нефть.

Перспективы развития авиаперевозок в 2009 году

В связи с прогнозируемым сокращением ВВП на –1,7 % за год прирост объема перевозок в 2009 году будет по-прежнему сдерживаться. По прогнозам ИКАО, сокращение за год составит примерно 3,8 %.

Нерегулярные коммерческие перевозки

По оценкам, в 2008 году общий объем международных нерегулярных пассажирских перевозок, выраженный в пассажиро-километрах, уменьшился примерно на 6 % по сравнению с 2007 годом, а доля нерегулярных перевозок в общем объеме международных пассажирских перевозок уменьшилась примерно на 1-процентный пункт приблизительно до 8 % (см. рис. 4 и таблицу 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 %.

2. Измеряется с учетом паритета покупательной способности (ППС), который представляет собой экономическую концепцию, увязывающую валютные курсы с ценами на товары и услуги в любых двух странах.

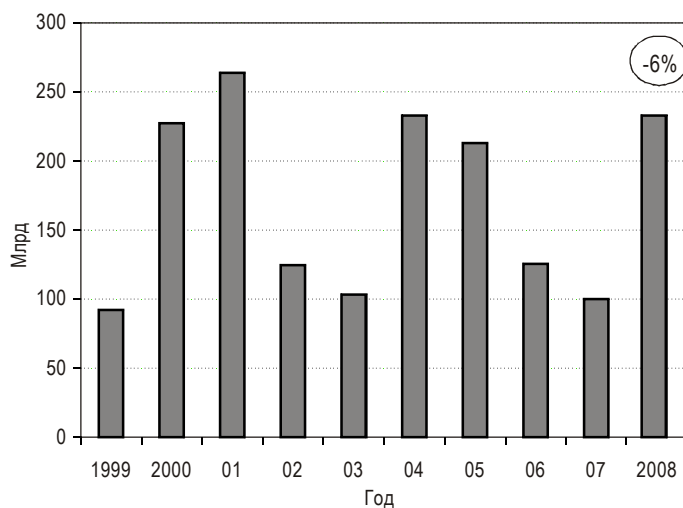


Рис. 4. Международные нерегулярные перевозки
выполненные пасс.-км, 1999 – 2008 гг.

Авиационные происшествия

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

Регулярные рейсы

Согласно предварительным данным, при выполнении регулярных воздушных перевозок во всем мире произошло 12 авиационных происшествий с человеческими жертвами с воздушными судами, имевшими максимальную сертифицированную взлетную массу более 2250 кг. В результате этих происшествий погибло 455 пассажиров. Для сравнения следует указать, что в 2007 году имело место 11 происшествий с человеческими жертвами, в результате которых погибло 587 пассажиров (см. таблицу 6 добавления 1). В результате увеличения на 1,3 % объема перевозок в 2008 году по сравнению с 2007 годом и сокращения количества погибших пассажиров количество человеческих жертв на 100 млн пасс.-км сократилось с 0,014 до 0,011. Однако количество авиационных происшествий с человеческими жертвами на 100 млн выполненных самолето-километров увеличилось по сравнению с 2007 годом с 0,034 до 0,037, а количество авиационных происшествий с человеческими жертвами на 100 000 посадок увеличилось до 0,047 с 0,043 в 2007 году (см. рис. 5). Рост показателей в статистике авиационных происшествий вызван в основном 9 %-ным увеличением числа авиационных происшествий в 2008 году на фоне лишь весьма незначительного роста эксплуатационных показателей.

Показатели безопасности полетов в значительной мере зависят от типов воздушных судов, выполняющих регулярные пассажирские перевозки. Например, было зарегистрировано 6 происшествий с турбореактивными воздушными судами, на долю которых приходится более 98 % общего объема регулярных перевозок (в выполненных пассажиро-километрах), в

результате которых погибло 344 пассажира; в то же время в 6 происшествиях с турбовинтовыми и поршневыми воздушными судами, на долю которых приходится менее 2 % объема регулярных перевозок, погибло 111 пассажиров. Таким образом, частота фатальных исходов при выполнении перевозок турбореактивными самолетами была гораздо ниже, чем при перевозке винтовыми самолетами.

Нерегулярные коммерческие рейсы

К нерегулярным коммерческим рейсам относятся как нерегулярные рейсы регулярных авиакомпаний, так и все рейсы, выполняемые нерегулярными коммерческими эксплуатантами. Согласно имеющимся в ИКАО данным по безопасности полетов, при осуществлении нерегулярных пассажирских перевозок воздушными судами с максимальной сертифицированной взлетной массой более 2250 кг имело место 18 авиационных происшествий с человеческими жертвами по сравнению с 13 в 2007 году. В этих авиационных происшествиях погибло 116 пассажиров по сравнению с 85 в 2007 году.

Во время нерегулярных рейсов воздушных судов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 9000 кг, выполнявшихся как регулярными, так и нерегулярными эксплуатантами, имело место 5 происшествий, в результате которых погиб 51 пассажир.

АКТЫ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

В течение отчетного года было зарегистрировано 23 акта незаконного вмешательства, включая 1 акт незаконного захвата, 6 попыток захвата, 3 нападения на объекты и 13 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 (см. рис. 6).

АЭРОПОРТЫ

В результате недавнего снижения темпов прироста объема перевозок у многих эксплуатантов аэропортов в условиях завершения или предстоящего завершения в ближайшем будущем реализации проектов, предусматривающих создание новых или расширение существующих мощностей, могут возникнуть проблемы. В 2008 году новые мощности введены в аэропортах Лондон-Хитроу, Париж-Шарль де Голль, Пекин-Капиталь и Детройт; кроме того, были торжественно открыты новые аэропорты в Бангалоре и Хайдарабаде.

В 2008 году никаких существенных событий, связанных с применениями в сфере владения и управления аэропортами, не произошло. Один крупный австралийский эксплуатант аэропорта уменьшил свою долю в капитале двух европейских аэропортов (Брюссель и Копенгаген). Начался процесс приватизации аэропорта Чикаго-Мидуэй.

В области регулирования имели место следующие события:

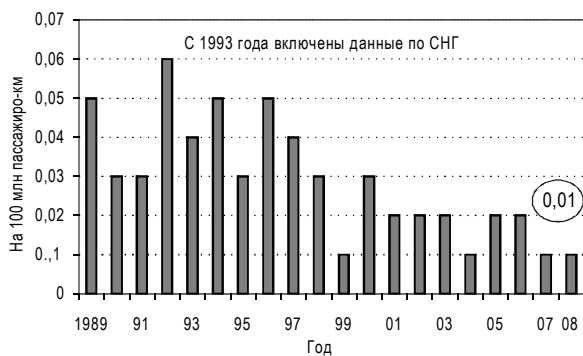
- в июле Федеральное авиационное управление (ФАУ) Соединенных Штатов Америки внесло изменения в свою политику в отношении определения аэропортовых ставок и сборов в целях обеспечить эксплуатантам перегруженных аэропортов большую степень гибкости в части, касающейся изменения посадочных сборов на основе времени суток и объема движения;
- в августе Комиссия по конкуренции Соединенного Королевства опубликовала предварительный отчет о результатах обследования аэропортов компании ВАА лимитед и предложила ВАА лимитед продать два из трех своих лондонских аэропортов и один в Шотландии;
- в октябре правительство Сингапура объявило о том, что к следующему году нормативные и эксплуатационные функции в аэропорту Чанги будут разделены;
- кроме того, в октябре индийский парламент принял закон о создании нормативного полномочного органа по экономике аэропортов, являющегося независимым агентством, которое будет регулировать сборы и осуществлять контроль за результативностью деятельности аэропортов.

АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ СЛУЖБЫ

Согласно проведенному ИКАО в 2008 году обследованию, финансовое положение поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) продолжало улучшаться и большинство ПАНО получило прибыль.

В июне в Европе Европейская комиссия приняла второй пакет законодательства, связанного с созданием "единого европейского неба" (SES II), с целью обеспечить более устойчивое развитие и улучшение показателей деятельности авиационных служб. В частности, предлагаемый пакет предусматривает введение обязательных целевых показателей деятельности ПАНО и расширение функциональных блоков воздушного пространства (FAB) для нижнего воздушного пространства. В настоящее время в стадии разработки находятся восемь FAB. В октябре Совет ЕС принял резолюцию, положившую начало реализации этапа разработки научно-исследовательской программы по ОрВД в рамках "единого европейского неба" (SESAR), цель которой заключается в обеспечении высокого уровня безопасности полетов, увеличении пропускной способности и создании эффективной, устойчивой и экологически благоприятной европейской авиатранспортной системы.

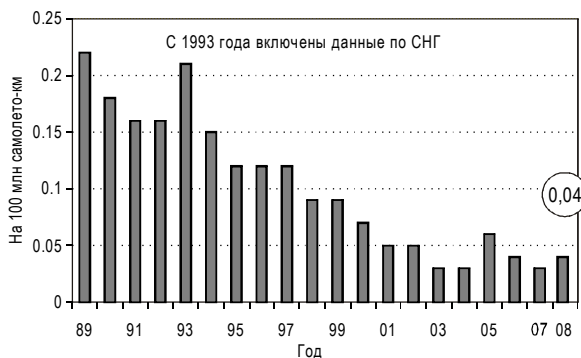
В Соединенных Штатах Америки ФАУ продолжало преобразование управления воздушным движением из наземной системы радиолокаторов в спутниковую систему на основе Единого национального плана создания авиатранспортной системы следующего поколения (NextGen). ФАУ и авиационное сообщество осуществляют тесное сотрудничество в области разработки и приоритизации внедрения новых эксплуатационных возможностей в целях обеспечения максимальных выгод для всех сторон.



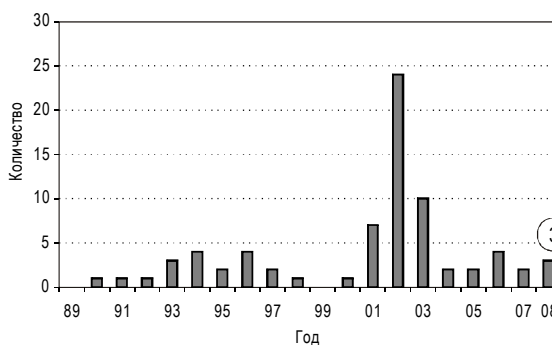
Количество погибших пассажиров на 100 млн пассажиро-километров при регулярных перевозках



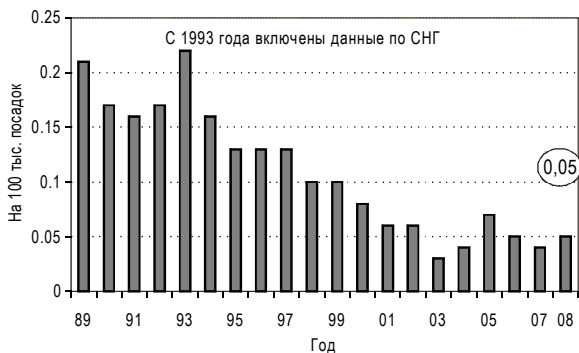
Акты незаконного вмешательства



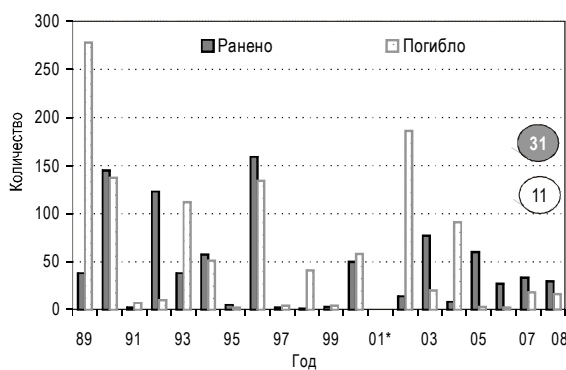
Количество происшествий с человеческими жертвами на 100 млн самолето-километров при регулярных перевозках



Нападения на объекты



Количество происшествий с человеческими жертвами на 100 тыс. посадок воздушных судов при регулярных перевозках



Количество погибших или раненых

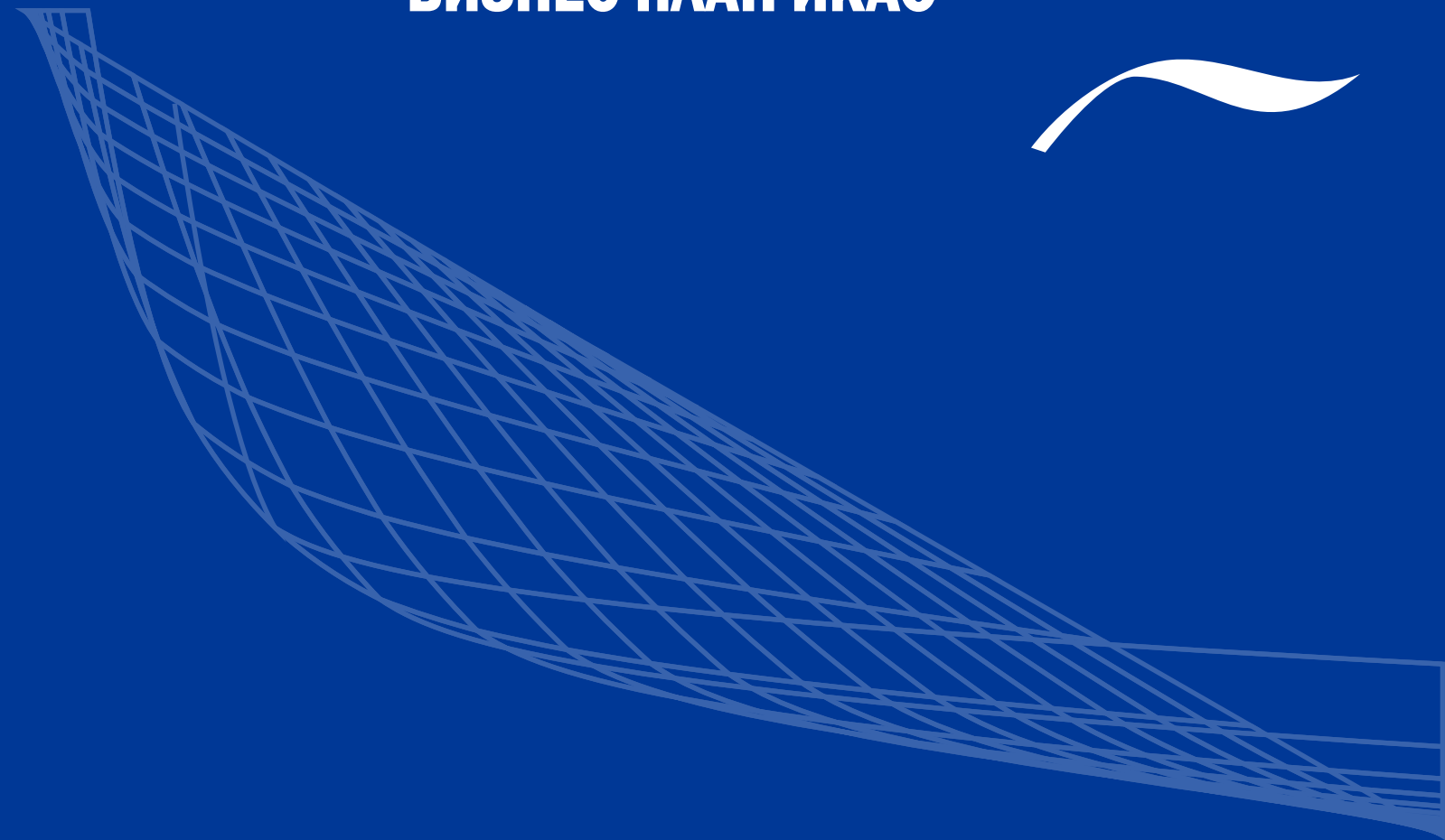
*В 2001: ранено — 3 271, убито — 3 525.

Рис. 5. Статистика авиационных происшествий 1989 – 2008 гг.

Рис. 6. Статистика авиационной безопасности 1989 – 2008 гг.



БИЗНЕС-ПЛАН ИКАО



БИЗНЕС-ПЛАН ИКАО

Бизнес-план и средства управления эффективностью

В течение первого года выполнения нового бизнес-плана ИКАО, подготовленного на трехлетний период 2008–2010 годов, прочно утвердилась практика составления бюджета, ориентированного на достижение конкретных результатов. Первый бизнес-план, стартовавший в 2005 году, опирался на трехлетний бюджет, ранее утвержденный Ассамблеей в 2004 году. Для нынешнего трехлетнего цикла бюджет был подготовлен на основе программ и приоритетов нового бизнес-плана. Это означает, что выделение ресурсов производилось с учетом сформулированных ожидаемых результатов. Целью этого комплексного процесса планирования и составления бюджета является создание основ для системной оценки ожидаемых результатов и прогресса в достижении стратегических целей Организации.

Для этого необходимо иметь дополнительный инструментарий управления эффективностью. Опираясь на передовую практику системы организаций Организации Объединенных Наций и сообщества гражданской авиации, ИКАО в настоящее время разрабатывает рамки системы отчетности о повышении эффективности. Эта функция будет автоматизирована с помощью онлайн-системы планирования и контроля, именуемой "сеть обмена знаниями ИКАО" (СОЗИ). Эта платформа будет включать все программы и проекты ИКАО и обеспечит возможность обмена информацией и отслеживания результатов в сравнении с ожидаемыми результатами достижения стратегических целей ИКАО и вспомогательных стратегий реализации (ВСП). Она также даст возможность получать в реальном масштабе времени отчеты о положении дел с помощью сигнальных диаграмм. В настоящее время СОЗИ является экспериментальным проектом, который осуществляется в Аэронавигационном управлении и пока сконцентрирован только на трех стратегических целях (безопасность полетов, авиационная безопасность и эффективность). Со временем он будет распространен на три другие стратегические цели и ВСП. В ожидании внедрения СОЗИ разрабатывается функция управления, опирающаяся на программу Excel, которая позволит отслеживать ключевые показатели эффективности (КПЭ) и даст возможность руководителям определять, являются ли стратегии, под которые заложены бюджетные потребности и произведены капиталовложения, эффективными или требуют корректировки.

Важная задача для ИКАО в рамках перехода к деятельности, ориентированной на конкретные результаты, заключается в организации значительного сдвига в культуре управления, с тем чтобы постоянно приводить в движение стратегический процесс планирования и принятия решений. Одна из ключевых проблем состоит в получении возможности оценивать не только результаты выполнения Организацией своих

обязательств, но также и то, принимает ли она необходимые меры для достижения шести стратегических целей. Поэтому в отчетах ИКАО об оценке результативности внимание будет обращено как на эффективность и действенность программ, так и на результаты их фактического воздействия на положение дел в гражданской авиации.

Для содействия достижению каждой из стратегических целей нынешнего бизнес-плана установлены следующие ожидаемые результаты.

Стратегическая цель А. Безопасность полетов

Улучшенная система решения ИКАО вопросов безопасности полетов посредством внедрения в ИКАО процесса управления безопасностью полетов.

Повышенный уровень безопасности полетов международной гражданской авиации посредством внедрения в каждом Договаривающемся государстве и в отрасли системы управления безопасностью полетов (СУБП).

Улучшенные возможности надзора в государствах посредством проведения всесторонних проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов.

Улучшенные возможности устранения недостатков, связанных с обеспечением безопасности полетов, посредством предоставления координированной помощи государствам и обмена информацией по безопасности полетов.

Стратегическая цель В. Авиационная безопасность

Более высокий уровень соблюдения Стандартов ИКАО по авиационной безопасности посредством применения эффективных мер обеспечения авиационной безопасности и предоставления помощи.

Более высокий уровень соблюдения стандартов по упрощению формальностей, касающихся пересечения границ, включая стандарты, касающиеся машиночитываемых проездных документов (МСПД).

Улучшенные возможности надзора в государствах и более высокий уровень безопасности в аэропортах посредством проведения проверок в сфере авиационной безопасности.

Стратегическая цель С. Охрана окружающей среды

Экологические последствия воздействия авиации правильно идентифицируются и удовлетворительным образом определяются в

количественном отношении, разрабатываются надлежащие меры, касающиеся этих последствий.

ИКАО признается в качестве ведущей организации, занимающейся рассмотрением вопросов охраны окружающей среды, связанных с деятельностью международной авиации.

Стратегическая цель D. Эффективность

Эксплуатационное обслуживание в поддержку аэронавигационной системы, основанной на характеристиках (PBANS).

Технология и инфраструктура в поддержку аэронавигационной системы, основанной на характеристиках (PBANS).

Механизм внедрения в поддержку перехода к эксплуатационной концепции.

Либерализация регулирования в области воздушного транспорта и эффективность инфраструктуры.

Стратегическая цель E. Непрерывность

Предупреждение и сведение к минимуму случаев нарушения воздушных перевозок.

Стратегическая цель F. Правовое регулирование

Подготовка и популяризация ратификации документов международного воздушного права, выполнение связанных с этим функций депозитария и функций по урегулированию споров, регистрация авиационных соглашений и разработка типового законодательства.

Вспомогательные стратегии реализации

Ориентированные на результативность критерии, направленные на повышение эффективности и действенности, также были применены в отношении вспомогательных стратегий реализации (BCP) в следующих областях деятельности ИКАО: Секретариат Ассамблеи и Совета; перевод и публикации; внешние сношения; деятельность руководящего персонала; управление бюджетом и финансами; развитие людских ресурсов; информационные технологии; канцелярия директора Административного управления (инфраструктура); контроль и оценка; юридическое обслуживание; обеспечение безопасности. Новый подход также распространяется на Фонд генерирования дополнительных доходов (ФГДД), Управление технического сотрудничества и деятельность в области совместного финансирования.

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 2008 году стало все более очевидным, что ИКАО во все большей степени использует инициативный, основанный на достижении результатов подход к обеспечению безопасности полетов, в рамках которого во всем мире выполняются важные программы и ведется активная работа. Основное внимание уделялось обеспечению безопасности полетов в Африке, и для решения соответствующих проблем в данном регионе ИКАО выделила значительные ресурсы.

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 устранения выявленных недостатков, основанные на сформулированных выводах, способствуют лучшему соблюдению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО и в конечном итоге – повышению безопасности полетов.

В 2008 году в рамках всеобъемлющего системного подхода (ВСП), применяемого с 2005 года, проверки были проведены в 35 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*, и анализ выполнения этих положений вместе с национальным авиационным законодательством и организацией дает полную картину системы гражданской авиации государства. К концу 2008 года ИКАО завершила 114 проверок на основе ВСП в рамках своего текущего 6-летнего цикла проверок, заканчивающегося в 2010 году.

На рис. 7 показан всемирный уровень выполнения восьми критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов.

С принятием в 2006 году глобальной стратегии обеспечения безопасности полетов, основанной на полной прозрачности и обмене информацией, связанной с безопасностью полетов, предоставление данных о безопасности полетов стало общей практикой. Все Договаривающиеся государства ИКАО, в которых прошли проверки в рамках УППКБП, дали свое согласие на опубликование результатов их проверок. Такая прозрачность может побудить государства к ускоренному устранению серьезных недостатков и помочь потенциальным донорам в определении тех, кому для устранения недостатков необходимы финансовые или людские ресурсы. Прозрачность повысит безопасность полетов во всем мире и будет

способствовать более полному пониманию населением критических аспектов деятельности гражданской авиации.

В сентябре 2007 года 36-я сессия Ассамблеи поручила Совету в рамках различных рассматриваемых вариантов изучить возможность применения нового подхода, основанного на концепции постоянного контроля, который может быть задействован в конце нынешнего цикла проверок, завершающегося в 2010 году. С этой целью Отдел проверок в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности (SSA) создал специальную группу, состоящую из представителей Секции проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (SOA), Секции проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (ASA), Секции информационных и связанных технологий (ICT) и Аэронавигационного управления (ANB), которым оказывала помощь Консультативная группа совместно с представителями Аэронавигационной комиссии (АНК), Авиатранспортного управления (АТВ), региональных бюро ИКАО, а также международных и региональных организаций. По результатам проводимого в настоящее время исследования будут представлены подлежащие рассмотрению альтернативные варианты развития УППКБП и предложен ряд рекомендаций, касающихся распределения людских, технических и финансовых ресурсов ИКАО.



Рис. 7. Уровень выполнения критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов (%)

В течение 2008 года ИКАО продолжала содействовать повышению осведомленности о всеобъемлющем системном подходе к проведению проверок посредством проведения региональных семинаров и практикумов.

Восемь таких семинаров были проведены в Касабланке, Киеве, Китае (ОАР Гонконг), Лиме, Лиссабоне, Москве, Найроби и Тегеране. Кроме того, в Мехико, Монреале и Найроби было проведено три учебных курса для проверяющих.

Договаривающиеся государства и региональные организации продолжают оказывать ценную поддержку ИКАО посредством командирования экспертов на долгосрочной или краткосрочной основе, с тем чтобы они участвовали в деятельности УППКБП.

Системы управления безопасностью полетов (СУБП)

В рамках ведущейся с 2005 года работы по согласованию положений, касающихся управления безопасностью полетов, приводимых в Приложении 1 "*Выдача свидетельств авиационному персоналу*", Приложении 6 "*Эксплуатация воздушных судов*", Приложении 8 "*Летная годность воздушных судов*", Приложении 11 "*Обслуживание воздушного движения*", Приложении 13 "*Расследование авиационных происшествий и инцидентов*" и Приложении 14 "*Аэродромы*", было выдвинуто предложение, в основе которого лежит введение двух схем: первая из них определяет порядок введения и сопровождения программы государства в области обеспечения безопасности полетов, а вторая – порядок введения и обеспечения функционирования системы управления безопасностью полетов (СУБП) поставщика обслуживания.

Был совершен полный пересмотр *Руководства по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Дос 9859).

По-прежнему серьезное внимание уделялось подготовке кадров для государств и заинтересованных сторон, в результате чего по всему миру было проведено 43 учебных курса ИКАО по СУБП. Кроме того, курсы проводились для различных авиационных организаций, включая два курса для Европейского агентства по безопасности полетов (ЕАБП), два курса для авиационного проекта Euromed, два курса для Международной федерации ассоциаций линейных пилотов применительно к региону Южной Америки (ИФАЛПА SAM) и четыре курса для Всемирной продовольственной программы Организации Объединенных Наций (ВПП).

В Индонезии, Объединенных Арабских Эмиратах и Эфиопии были проведены три однодневных семинара по СУБП для лиц старшего руководящего состава. В Мексике (Бюро Северной Америки, Центральной Америки и бассейна Карибского моря (NAM/CAR)), Таиланде (Бюро Азии и Тихого океана (ASIA/PAC)), Франции (Европейское и Североатлантическое бюро (EUR/NAT)) и Объединенных Арабских Эмиратах было проведено четыре трехдневных региональных семинара по внедрению СУБП.

Первый курс по государственной программе по безопасности полетов (SSP), организованный в поддержку Всеобъемлющей программы осуществления проектов в Африке (ACIP), был проведен в Эфиопии в сентябре. На этом трехдневном практикуме для представителей

регламентирующих органов государствам были представлены необходимые рекомендации по разработке и внедрению ГПБП в соответствии с требованиями ИКАО. Перед этим практикумом был проведен однодневный семинар для руководителей высокого уровня ведомств гражданской авиации Африки и авиационной отрасли; в центре его внимания были вопросы, связанные с обязанностями руководителей высокого уровня и ответственностью в отношении ГПБП и СУБП ИКАО. Практикум подчеркнул, что обеспечение безопасности полетов – это вид деловой активности, эффективно обеспечивающий достижение практического результата деятельности отрасли и ее способность конкурировать в глобальном масштабе.

Глобальная программа обеспечения безопасности полетов (ГПБП)

ГПБП, первоначально сформулированная в 1997 году в качестве всесторонней концепции обеспечения безопасности полетов, была расширена в 2007 году за счет включения глобальной "дорожной карты" безопасности полетов (ГДКБП), разработанной отраслью в сотрудничестве с ИКАО. Ее основная цель состоит в снижении риска авиационных происшествий путем представления 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.

Реализация ГПБП в регионе Африки и Индийского океана (AFI), осуществляемая совместно с Отраслевой группой по стратегии обеспечения безопасности полетов (ISSG), представляет собой структурный элемент укрепления безопасности полетов во всем мире. Реализации ГПБП содействовало специальное региональное аэронавигационное (RAN) совещание AFI, проведенное в Дурбане в ноябре, на котором были приняты формы учета основных показателей работы, которые должны служить в качестве управленческого механизма, предназначенного для использования государствами и регионом AFI в целом, с тем чтобы отслеживать прогресс, достигнутый в области реализации Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов в области безопасности полетов в Африке (План AFI), а также ГПБП.

Региональные группы по безопасности полетов

Первое совещание панамериканской региональной группы по безопасности полетов (RASG-PA) было проведено в Пунтаренасе в ноябре. Эта группа выполняет функции координатора, обеспечивающего согласование и координацию усилий в области безопасности полетов, направленных на уменьшение опасности и снижение рисков для авиации в Северной Америке, Центральной Америке, бассейне Карибского моря и Южной Америке. Кроме того, эта группа служит форумом для централизации и облегчения координации в области принятия мер по обеспечению безопасности полетов в соответствии с Глобальным планом

обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО и отраслевой "дорожной картой" по обеспечению безопасности полетов в глобальном масштабе (ГДКБП) между государствами, международными организациями, авиакомпаниями, поставщиками аэронавигационного обслуживания, аэропортами, изготовителями и региональными организациями по обеспечению безопасности полетов в Северной Америке и Южной Америке. В ходе первого совещания RASG-PA группа завершила анализ разрыва в части внедрения системы управления безопасностью полетов в рамках процесса, определяемого ГПБП и отраслевой ГДКБП.

В ноябре в Ближневосточном (MID) регионе (Абу-Даби) было проведено 1-е совещание группы высокого уровня по обеспечению безопасности полетов (TLST). По результатам этого первого совещания были определены следующие приоритеты: внедрение международных Стандартов; процедуры надзора в области регламентирования; соблюдение нормативных требований; представление информации и анализ ошибок и инцидентов; расследование инцидентов и авиационных происшествий; разработка государственных программ по безопасности полетов (SSP) и внедрение систем управления безопасностью полетов (СУБП); использование технических средств для повышения уровня безопасности полетов и обеспечение наличия квалифицированных и подготовленных людских ресурсов. С помощью TLST государства и заинтересованные международные организации будут обмениваться идеями и приходить к согласию в части приоритетов, основанных на ГПБП и ГДКБП, а также задач и целей, установленных ИКАО и ISSG.

Всеобъемлющая программа осуществления проектов (АСИР) в регионе АFI

АСИР была учреждена 1 января 2008 года с той целью, чтобы ввести в действие Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов в области безопасности полетов в Африке (План АFI). Программа работы АСИР была разработана на основе трех основных направлений деятельности: 1) оказание содействия государствам в создании и обеспечении функционирования устойчивой системы контроля за обеспечением безопасности полетов (создание инфраструктуры и функциональных возможностей); 2) оказание помощи государствам в устранении выявленных недостатков в приемлемые сроки; 3) совершенствование культуры обеспечения безопасности полетов африканских поставщиков аэронавигационного обслуживания. Выполнение большей части работ явилось результатом совместных усилий ИКАО (Штаб-квартира и региональные бюро) и других сторон (Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА), Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА) и ISSG).

В настоящее время ведется следующая работа:

Направление деятельности 1:

Было проведено четыре практикума по "дорожной карте" Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) в Буркина-Фасо, Мозамбике, Нигерии и Объединенной Республике Танзания.

Было завершено проведение основанного на ГПБП анализа разрыва в семи государствах – участниках Банджувского договора (BAG), и определены приоритетные направления действий, главным образом связанные с созданием Региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и Регионального агентства по расследованию авиационных происшествий (RAIA). Кроме того, анализ разрыва был завершен в трех государствах региона Восточной Африки. Применительно к оставшимся государствам проведение анализа предполагается завершить в первом квартале 2009 года.

Направление деятельности 2:

В региональных бюро были созданы группы по безопасности полетов, задачей которых является непрерывная реализация Плана AFI в целях оказания государствам поддержки в устранении выявленных недостатков, а также в постоянном контроле и предпринятии последующих действий по проектам внедрения.

Направление деятельности 3:

Специально для африканских условий был разработан инструктивный и учебный материал по государственной программе по безопасности полетов (SSP) и системе управления безопасностью полетов (СУБП). Кроме того, была разработана ознакомительная программа в области СУБП для руководителей высокого уровня.

В Аддис-Абебе в сентябре был проведен однодневный семинар для руководителей высокого уровня (ведомства гражданской авиации и авиационная отрасль Африки, включая авиакомпании, аэропорты и органы управления воздушным движением), на котором присутствовало 112 участников из 19 африканских государств и 4 региональных организаций.

В Аддис-Абебе в сентябре был проведен трехдневный семинар/практикум для представителей регламентирующих органов по SSP, на котором присутствовало 87 участников.

В Аддис-Абебе в сентябре для сотрудников по обеспечению безопасности полетов отрасли и ведомств гражданской авиации был проведен учебный курс по СУБП, на котором присутствовал 81 участник.

Помимо вышеупомянутых видов деятельности и программ, представители ACIP участвовали во многих совещаниях и конференциях высокого уровня в Африке с целью повысить степень информированности о

данной программе и заручиться поддержкой возможно более высоких полномочных органов на континенте для ее эффективной реализации.

Специальное региональное аэронавигационное (RAN) совещание для региона Африки и Индийского океана (AFI)

Специальное совещание RAN AFI было связано со стратегической целью А (Безопасность полетов) и стратегической целью D (Эффективность). В результате проведения этого совещания в рамках всего континента были приняты повышенные обязательства в части повышения безопасности и эффективности полетов, устранения недостатков и решения критически важных вопросов. Кроме того, это совещание первый раз за всю историю ИКАО подготовило всеобъемлющий доклад, в котором содержится комплект предлагаемых программ работы, основанных на целевых показателях и измеряемых результатах и контрольных параметрах. Такой подход облегчит организацию работы на региональном и глобальном уровнях, оказание технической и финансовой помощи, а также представление всеобъемлющих документов с изложением нужд и требований региона AFI. Цели этого совещания определялись Глобальным планом обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобальным аэронавигационным планом (ГАНП), а также были приведены в соответствие с требованиями ACIP в целях обеспечения гармонизации и интеграции работы, проводимой в Штаб-квартире ИКАО и в регионе AFI.

В области безопасности полетов совещание рассмотрело следующие направления деятельности: региональное сотрудничество по созданию региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональных бюро по расследованию авиационных происшествий (RAIO) и региональных групп по безопасности полетов (RAST); обучение и устранение выявленных недостатков; роль Программы совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и сохранению летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP), и координация и согласование оказания помощи.

Результаты совещания RAN AFI в области эффективности изложены в разделе, относящемся к стратегической цели D.

Аспекты безопасности полетов при введении сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM) в Африке

В сентябре в Африке был введен RVSM. Это не только увеличило число доступных высот, что привело к увеличению пропускной способности системы, а также к повышению уровня безопасности полетов на основе сокращения плотности движения воздушных судов в данном сегменте воздушного пространства. В результате реализации одной этой инициативы во всем континентальном воздушном пространстве региона AFI повысился уровень безопасности полетов. Другие выгоды включали в себя ежегодную экономию средств в регионе AFI, составляющую, по оценкам, 85 млн долл., а также снижение выбросов CO₂ на 250 тыс. т в год.

Специализированное совещание по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG)

В октябре в Штаб-квартире ИКАО было проведено 8-е Специализированное совещание AIG, в работе которого приняло 225 участников из 75 Договаривающихся государств и 12 международных организаций. Совещание, темой которого было "Усовершенствование методов расследования с целью повышения уровня безопасности полетов во всем мире" сконцентрировало свое внимание на уточнении и расширении масштабов расследований в условиях обеспечения эффективности с точки зрения затрат. Предложения и рекомендации, выдвинутые участниками совещания, были направлены на усовершенствование AIG в целях повышения безопасности полетов во всем мире. Совещание, в частности, признало необходимость инновационных подходов к расследованию авиационных происшествий и инцидентов с учетом нынешних реалий развития технологий и ограничения ресурсов. Также обсуждалось будущее расследований с целью оказания государствам помощи в создании региональных органов, занимающихся расследованиями авиационных происшествий и инцидентов. Другие решаемые вопросы включали в себя следующее: предоставление окончательных отчетов о расследованиях авиационных происшествий в интересах их предотвращения и оценка относящихся к Приложению 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* недостатков, выявленных в ходе реализации Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП).

Предоставление информации о несанкционированных выездах на ВПП

Критическим фактором безопасности полетов является уменьшение риска. Основопологающим принципом снижения риска в глобальном масштабе является выявление тенденций и оценка нынешних и потенциальных угроз безопасности полетов посредством использования всеобъемлющей базы данных о безопасности полетов, такой как система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP) ИКАО. Тем не менее для определения общих причинных факторов несанкционированных выездов на ВПП необходимо усовершенствовать систему ADREP в части масштаба охватываемых ею данных о безопасности полетов и степени их детализации. С этой целью были представлены предложения о поправках к Приложению 13 и *Правилам аэронавигационного обслуживания "Организация воздушного движения"* (PANS-ATM, Doc 4444), которые ужесточают требования к представлению информации о несанкционированных выездах на ВПП, квалифицированных как категория серьезности А. Это будет способствовать применению глобального подхода к сбору данных и в конечном итоге поможет выявить общие причинные факторы, что является важным соображением, лежащим в основе государственных программ по безопасности полетов (SSP) и систем управления безопасностью полетов (СУБП).

База данных ИКАО о проектах помощи (IDAP)

База данных ИКАО о проектах помощи (IDAP) была создана в качестве справочной базы данных, предназначенной для всех заинтересованных сторон гражданской авиации, которая предоставляет информацию о проектах помощи в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности с той целью, чтобы содействовать избежанию дублирования усилий по разработке. Первый этап проекта был завершен в мае, когда был представлен работающий опытный образец базы данных, который был испытан ограниченным числом заинтересованных сторон. Перед тем как приступить к реализации этапа II данного проекта, который внесет ясность относительно ожидаемых заинтересованными сторонами результатов в части использования этой базы данных, отдельным агентствам, осуществляющим финансирование, и государствам-донорам в настоящее время направляются предложения с просьбой о представлении замечаний.

Проектирование и эксплуатация аэродромов

Аэронавигационная комиссия рассмотрела предложение о всеобъемлющей поправке к тому I *"Проектирование и эксплуатация аэродромов"* и тому II *"Вертодромы"* Приложения 14 *"Аэродромы"* с результирующей поправкой к Приложению 4 *"Аэронавигационные карты"* и Приложению 15 *"Службы аэронавигационной информации"*. Реализация данного предложения повысит безопасность и эффективность эксплуатации аэродромов посредством введения положений, касающихся опубликования информации о состоянии сертификации аэродромов в сборнике аэронавигационной информации (AIP); новых визуальных средств, предназначенных для предотвращения несанкционированных выездов на ВПП и для обозначения ветряных турбин; усовершенствованных систем визуальной стыковки с телескопическим трапом в целях повышения безопасности на перроне; усовершенствований в части спасания и борьбы с пожарами на аэродромах; уменьшения опасности, создаваемой птицами; проверки и технического обслуживания рабочих зон. Кроме того, всеобъемлющая поправка к тому II Приложения 14 должна учесть характеристики современных вертодромов.

Согласование систем крейсерских эшелонов

В настоящее время в некоторых частях воздушного пространства в качестве основной единицы измерения используются метры, а в других – футы. В целях уменьшения числа и сложности зон перехода между соседними частями воздушного пространства, в которых используются различные единицы измерения, были разработаны новые таблицы крейсерских эшелонов, которые стандартизируют используемые метрические системы эшелонов полета. Эти таблицы были включены в Приложение 2 *"Правила полетов"*. Помимо повышения безопасности полетов согласование систем эшелонов принесет значительные выгоды в части внедрения RVSM.

Беспилотные авиационные системы (БАС)

Исследовательская группа по беспилотным авиационным системам (UASSG) приступила к работе над новым циркуляром ИКАО, в котором будет представлен обзор нынешних Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), а также вспомогательных документов, в которые потребуется внести изменения, обусловленные международными полетами беспилотных воздушных судов в общем воздушном пространстве. Данный циркуляр представляет собой первый этап длительного процесса согласования терминов в целях предоставления государствам инструктивного материала по разработке своих нормативных положений и подготовке новых SARPS.

Турбулентность в следе

Специальная группа, работающая при содействии Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки, Европейской организации по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ), Объединенных авиационных администраций/Европейского агентства по безопасности полетов (ОАА/ЕАБП) и изготовителя воздушных судов "Эрбас", подготовила пересмотренный инструктивный материал по аспектам турбулентности в следе, относящийся к воздушному судну "Эрбас А380-800". Этот материал был разослан во все регионы ИКАО.

Другая специальная рабочая группа ФАУ–ЕВРОКОНТРОЛЬ–ОАА/ЕАБП–изготовитель воздушных судов "Боинг" ведет исследования в целях подготовки инструктивного материала по аспектам турбулентности в следе воздушного судна "Боинг В-747-800", который, как ожидается, начнет эксплуатироваться в 2010 или 2011 году.

Обновление положений Приложения 6, касающихся сертификата эксплуатанта (СЭ)

Совет принял поправки к части I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"* и части III *"Международные полеты. Вертолеты"* Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*, направленные на повышение безопасности полетов посредством ужесточения надзора и требований в отношении иностранных эксплуатантов, а также на создание гармонизированного и стандартизированного СЭ. Содержание СЭ и соответствующие требования к части выполнения полетов были обновлены, и уточнена структура этих требований.

В целях обеспечения выполнения этих новых требований было обновлено и размещено в ICAO-Net в ожидании завершения редакторской правки и опубликования *Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора* (Doc 8335).

Опасные грузы

После серьезного инцидента с опасными грузами 3 декабря 2007 года, когда произошел сильный взрыв баллона, содержащего смесь хлористого этила, Совет 11 июня 2008 года утвердил срочную, имеющую критически важное значение для безопасности полетов поправку к *Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху* (издание 2007–2008 гг.) (Дос 9284) в отношении смесей, содержащих хлористый этил, или аналогичных опасных веществ. Данной поправкой запрещается использование алюминиевых баллонов для хлористого этила и некоторых смесей опасных грузов; в ней даются инструкции по назначению надлежащих отгрузочных наименований смесям или растворам.

Авиационная медицина

Аэронавигационная комиссия рассмотрела поправку, посредством которой обновляются медицинские положения Приложения 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"* и Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*. Данная поправка охватывает такие вопросы, как переход к SARPS в области авиационной медицины, основанным на потребностях практической деятельности, а также пересмотр принципов, касающихся наличия на борту медицинских средств.

Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)

Продолжали поступать взносы государств в механизм ММФБП, составившие на конец 2008 года 4 474 553 долл. США. На средства этого механизма было профинансировано 10 проектов в 56 государствах.

Региональные инициативы. Безопасность полетов

Было дополнительно сертифицировано 30 аэропортов, включая 22 международных аэропорта в Индонезии, в результате чего общее число сертифицированных аэродромов составляет 101, и процесс сертификации продолжается. В регионе Азии и Тихого океана (ASIA/PAC) 24 государства разработали и апробировали планы действий на случай аварийной обстановки, а еще 12 государств создали национальные комитеты по вопросам столкновения с птицами.

Было одобрено создание в Китае регионального контролирующего агентства (RMA) по внедрению RVSM в качестве регионального RMA. Это пятое RMA ASIA/PAC, обеспечивающее оценку безопасности полетов и контроль за предоставляемым обслуживанием в целях расширения масштабов использования RVSM во всем регионе.

На основе соглашений, заключенных между Индией, компанией "Боинг" и ИАТА, было создано центральное агентство по сбору информации (CRA)

в регионе ASIA/PAC. CRA будет обеспечивать проведение анализа технических характеристик линии передачи данных (автоматическое зависимое наблюдение (ADS)/связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC)) и играть важную роль в обеспечении такого уровня характеристик, который необходим для широкомасштабного внедрения сокращенного горизонтального эшелонирования, базирующегося на спецификации зональной навигации (RNAV10), реализуемой в рамках навигации, основанной на характеристиках (PBN), в районах Бенгальского залива и Аравийского моря.

Ведомство гражданской авиации Сингапура создало региональное агентство по контролю за безопасностью полетов (SMA) для района Южно-Китайского моря, которое будет проводить оценку безопасности полетов, а также контролировать и анализировать полученную информацию, с тем чтобы способствовать внедрению сокращенного горизонтального эшелонирования.

Был согласован всеобъемлющий план действий по нормализации инфраструктуры связи, навигации и наблюдения (CNS) в Ираке с целью повышения безопасности полетов в РПИ Багдад.

В мае совместно с Федеральным авиационным управлением (ФАУ) Соединенных Штатов Америки в Сале был проведен одобренный ИКАО курс для государственных инспекторов по безопасности полетов (GSI) для семи государств – членов COSCAP – группы государств – участников Банджунского договора (BAG) в целях оказания помощи в создании в рамках региона возможностей по контролю за обеспечением безопасности полетов.



В рамках сотрудничества с руководителем тулузского консультативного центра по вулканическому пеплу (VAAC) и банками данных OPMET региона AFI (RODB) было проведено первое испытание в части передачи SIGMET.

В целях оказания государствам помощи в работе по обеспечению соблюдения положений ИКАО были проведены семинары по требованиям к знанию языка.

Была разработана стратегия гармонизации и внедрения навигации, основанной на характеристиках (PBN), для Европейского региона с целью оказания помощи в снижении риска для безопасности полетов, возникающего в результате различий в эксплуатационных процедурах.

Был разработан инструктивный материал по использованию критических и чувствительных зон системы посадки по приборам (ILS), в частности для крупнофюзеляжных воздушных судов.

Региональной системой сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP) в Латинской Америке были утверждены 25 из 27 латиноамериканских авиационных правил (LAR), охватывающих Приложения 1, 2, 6 и 8. Государства – члены SRVSOP приняли решение расширить масштаб LAR в целях охвата других Приложений ИКАО.

Проекты и деятельность в области технического сотрудничества

Деятельность в рамках 71 национального и 17 региональных проектов технического сотрудничества способствовала дальнейшему повышению безопасности полетов во всем мире.

Этому также способствовал набор 116 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, светосигнальное оборудование летного поля, эксплуатация воздушных судов, производство полетов и техническое обслуживание авиакомпаний, авиационная медицина, управление и разработка генеральных планов в области гражданской авиации и развитие людских ресурсов.

Важное значение имеет также повышение уровня экспертных знаний местного персонала. Программой стипендий ИКАО была обеспечена подготовка 148 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 и обучение на летных тренажерах. Кроме того, с помощью экспертов ИКАО более 1500 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 заключении контрактов на поставку крупного оборудования, включая аэропортовые светосигнальные системы и вспомогательное оборудование, в частности электросиловые установки, а также спасательные и пожарные машины, машины скорой помощи и прочее оборудование. Процесс закупок этого оборудования был связан с обучением 39 граждан в различных странах.

Управление технического сотрудничества в настоящее время осуществляет 10 проектов COSCAP с участием 84 государств регионов 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, вырабатывать 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

Противодействие новым и возникающим угрозам безопасности авиации

На своем 19-м совещании, проходившем в мае в Штаб-квартире ИКАО в Монреале, Группа экспертов по авиационной безопасности (AVSEC) пересмотрела круг своих полномочий и руководящие процедуры, с тем чтобы устранить положения, ограничивающие возможности группы по рассмотрению всего диапазона аспектов авиационной безопасности. Пересмотренные положения, которые впоследствии были утверждены Советом, позволят Группе оперативно и согласованно реагировать на угрозы гражданской авиации и определять стратегические направления деятельности по предотвращению актов незаконного вмешательства в будущем. В целях рассмотрения различных аспектов авиационной безопасности Группа экспертов решила осуществлять свою деятельность в рамках различных рабочих групп, которые будут рассматривать вопросы и области, вызывающие обеспокоенность с точки зрения безопасности.

Соответственно Группа экспертов возобновила деятельность своей Рабочей группы по новым и возникающим угрозам с целью проведения полномасштабного анализа потенциальных уязвимых мест в области авиационной безопасности и того, каким образом это соотносится с действующими SARPS Приложения 17 "Безопасность". Цель заключается в определении областей деятельности в рамках проактивного пересмотра Приложения, с тем чтобы обеспечить подготовку предложений о соответствующих мерах по противодействию будущим угрозам для включения в поправку 12.

Рассмотрев SARPS Приложения 17, Группа экспертов создала Рабочую группу по поправке 12 к Приложению 17. Ее задача заключалась в определении и подготовке предлагаемого текста новых SARPS, подлежащих включению в поправку 12 в целях обеспечения соответствия принимаемых мер текущему и прогнозируемому состоянию безопасности гражданской авиации в глобальном масштабе. Предложения должны учитывать принципы управления риском, оценку последствий в соответствующих случаях и быть четкими, иметь общее толкование, быть согласованными, точными и обеспечивать достижение наглядных и поддающихся измерению результатов в сфере обеспечения авиационной безопасности. Группа экспертов уже определила перечисленные ниже вопросы для дальнейшего рассмотрения с целью их включения в поправку 12: изменение определения термина "акты незаконного вмешательства"; безбилетные пассажиры; системы управления авиационной безопасностью; новая рекомендация относительно установки вторичного барьера, который можно задействовать в тот момент, когда необходимо открыть дверь в кабину летного экипажа; определение принадлежности багажа пассажиру и предложение о включении

поставщиков обслуживания воздушного движения в национальную программу безопасности гражданской авиации (НПБГА).

Для выполнения пересмотра и разработки нового инструктивного материала для государств по внедрению Приложения 17 Группа экспертов создала Рабочую группу по инструктивному материалу. При содействии Рабочей группы по обучению эта группа завершила пересмотр проекта седьмого издания *Руководства по безопасности*.



Одним из вопросов, на котором заострила внимание Группа экспертов, является необходимость гармонизации и согласования перечней запрещенных предметов (ПЗП), поскольку расхождения могут создать риск безопасности. Гармонизация правил в области авиационной безопасности должна обеспечивать предоставление пассажирам и членам летного экипажа четкой и согласованной информации относительно предметов, которые нельзя проносить на борт воздушного судна по соображениям авиационной безопасности и безопасности полетов. Для повышения степени доверия к системе авиационной безопасности считается весьма целесообразным согласование правил на международном уровне. В этой связи Группа экспертов утвердила перечень запрещенных предметов, который был направлен государствам в августе. Группа экспертов сделала рекомендацию о том, что ПЗП следует использовать в качестве руководящего документа и что государствам следует обеспечить определенную степень гибкости его применения.

Группа экспертов также утвердила инструктивный материал по контролю в целях безопасности для досмотра жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ), разработанный Исследовательской группой Секретариата по перевозке и досмотру жидкостей, гелей и аэрозолей. Этот материал призван оказать помощь государствам в согласованном выполнении инструктивных указаний, рекомендованных Советом. Инструктивный материал был направлен государствам в октябре 2008 года. Группа экспертов также пришла к выводу о том, что объемный контроль ЖАГ и процедурные инициативы, касающиеся защищенных от несанкционированного вскрытия пакетов (ЗНВП), не следует рассматривать в качестве постоянного решения проблемы провоза ЖАГ в кабинах воздушных судов.

Участники 17-го совещания Специальной группы экспертов по обнаружению взрывчатых веществ и 7-й сессии Международной технической комиссии по взрывчатым веществам, состоявшихся в октябре в Монреале, пришли к выводу о том, что в настоящее время отсутствуют испытанные и надежные серийно выпускаемые технические средства, способные обеспечить досмотр ЖАГ внутри ручной клади. Участников этих совещаний проинформировали о разрабатываемой в настоящее время Европейским сообществом (ЕС) "дорожной карте" в отношении контроля ЖАГ в целях безопасности в качестве долгосрочного решения. В ней рекомендуется подход, предусматривающий следующие шаги:

- привлечение отрасли;
- разработка методики испытаний;
- проведение лабораторных проверок существующего оборудования;
- проведение пилотных испытаний в реальных условиях для отдельных пассажиров;
- начало работ по изменению нормативной базы.

Государствам было настоятельно рекомендовано поддерживать деятельность по разработке и оценке технологий, способных обеспечивать быстрый и надежный досмотр ЖАГ таким образом, чтобы эту процедуру можно было интегрировать в существующую технологию обеспечения авиационной безопасности.

Важным элементом противодействия угрозам гражданской авиации являются согласованные усилия и тесное сотрудничество национальных полномочных органов и нормативных органов авиационной безопасности Договаривающихся государств. В этой связи Организация по-прежнему настоятельно рекомендует государствам принимать участие в деятельности сети координационных центров по авиационной безопасности (КЦ) ИКАО, которая была создана для передачи информации о возможных угрозах при выполнении гражданских воздушных перевозок.

Поправки к Приложению 9 "Упрощение формальностей"

В число задач группы экспертов по упрощению формальностей входит подготовка рекомендаций относительно новых и измененных SARPS для Приложения 9 с учетом последних событий в области применяемых

технологий, актуальных проблем и будущих потребностей в повышении действенности и эффективности пограничного контроля и других процедур контроля в аэропортах.

На своем 5-м совещании (FALP/5), проходившем с 31 марта по 4 апреля, Группа экспертов пересмотрела и внесла изменения в SARPS главы 6 (Средства и службы, предназначенные для обработки загрузки в международных аэропортах). В число рассмотренных вопросов входили: роль приватизированных аэропортов в выполнении требований органов пограничного контроля, меры по предотвращению распространения заболеваний воздушным транспортом и вопросы, касающиеся современных систем контроля. Группа экспертов также высказала мнение о возможности упорядочения положений этой главы за счет исключения устаревших SARPS.

Группа экспертов подготовила рекомендации по совершенствованию SARPS, касающихся программ предварительной информации о пассажирах (API), содержащихся в главе 3 (Прибытие и убытие лиц и багажа), в целях приведения в соответствие существующих и новых режимов обмена данными с наилучшей глобальной практикой. В настоящее время многие Договаривающиеся государства внедряли или внедряют программы API. Однако в ряде случаев в рамках внедряемых программ API не учитывается существующая международная наилучшая практика, одобренная Всемирной таможенной организацией (ВТО), ИКАО и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА). Поэтому в долгосрочном плане изменения, предложенные Группой экспертов, в случае их принятия, позволят устранить имеющиеся в настоящее время у авиакомпаний трудности, обусловленные отсутствием единообразия режимов API.

Проверки в сфере обеспечения авиационной безопасности

Универсальная программа проверок ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), реализация которой была начата в июне 2002 года, предусматривает проведение универсальных, обязательных и регулярных проверок систем авиационной безопасности всех Договаривающихся государств ИКАО. В рамках этих проверок выявляются недостатки в системе авиационной безопасности каждого государства и предлагаются рекомендации по их устранению.

В течение первого цикла проверок было в целом выполнено 182 проверки, включая 181 проверку в Договаривающихся государствах и 1 проверку в специальном административном районе. В 2005 году началось выполнение контрольных проверок, предусматривающих оценку достигнутого государствами прогресса в реализации рекомендаций ИКАО, сделанных по результатам проверки, которые отражены в планах мероприятий государств по устранению недостатков. В 2008 году была выполнена 41 такая проверка, в результате чего с 2005 года их общее количество составило 142. Контрольные проверки свидетельствуют о том, что в целом государства достигли прогресса в области выполнения своих планов мероприятий по устранению недостатков.

В мае ИКАО опубликовала всеобъемлющий анализ результатов проверок УППАБ по итогам первого цикла, который охватывает пятилетний период, закончившийся в декабре 2007 года. Этот углубленный анализ позволил выявить и количественно определить на национальном уровне и на уровне аэропортов вызывающие обеспокоенность проблемы государств в области авиационной безопасности на глобальном и региональном уровнях.

Реализация второго цикла проверок в рамках УППАБ была начата в январе 2008 года. Основное внимание в ходе этого цикла уделяется эффективности выполнения государствами критических элементов системы контроля за обеспечением авиационной безопасности. Кроме того, были расширены масштабы проверок в целях охвата соответствующих положений Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, связанных с обеспечением безопасности, включая проверку процедур контроля за подготовкой и выдачей проездных документов.

В этой связи в декабре 2007 года была инициирована программа повторной сертификации проверяющих в целях проведения периодической подготовки всех проверяющих УППАБ в области методики проверок, применяемой в рамках второго цикла. Такая подготовка предусматривала проведение основанных на веб-технологии интерактивных брифингов в реальном масштабе времени и реализацию программы обучения с помощью электронных средств. Подготовка была завершена в 2008 году, и в течение этого года почти все из 120 действующих проверяющих УППАБ прошли повторную сертификацию. Кроме того, в Найроби был проведен начальный курс подготовки проверяющих УППАБ, а в Касабланке, Москве, Найроби и Сингапуре были проведены семинары УППАБ, призванные ознакомить государства со средствами и методами, используемыми в ходе подготовки, проведения и подготовки отчетов в рамках второго цикла.

В 2008 году группы проверяющих ИКАО провели проверки в сфере обеспечения авиационной безопасности в 22 государствах. На рис. 8 показаны первоначальные результаты проведения проверок в рамках второго цикла на глобальном уровне в части, касающейся выполнения критических элементов.

36-я сессия Ассамблеи поручила Совету рассмотреть вопрос об обеспечении транспарентности в ограниченных масштабах в части, касающейся результатов проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности, и в этой связи Совет в июне утвердил предложение об обеспечении такой транспарентности. В соответствии с этим предложением, в рамках которого сбалансированным образом учитываются необходимость уведомления государств о вызывающих обеспокоенность нерешенных проблемах в области безопасности и необходимость избежания широкой огласки конфиденциальной информации по безопасности, для всех Договаривающихся государств на защищенном веб-сайте УППАБ была размещена графическая информация, иллюстрирующая выполнение критических элементов в каждом государстве, где проводилась проверка.



Рис. 8. Уровень выполнения критических элементов системы надзора за авиационной безопасностью (%)

В сентябре ИКАО и Европейское сообщество (ЕС) подписали Меморандум о сотрудничестве (MoC) в отношении соответствующих программ проверок и контроля в сфере обеспечения авиационной безопасности, реализуемых в 27 государствах – членах Европейского союза (ЕС). MoC определяет принципы взаимного сотрудничества в области проверок и инспекций в сфере обеспечения авиационной безопасности, направленных на обеспечение оптимального использования ограниченных ресурсов и избежание дублирования усилий с учетом того, что большая часть Стандартов Приложения 17 "Безопасность" также охватывается соответствующими правилами ЕС. Предполагается, что ИКАО не требуется проводить проверки на местах в государствах – членах ЕС, однако MoC не исключает возможности проведения ИКАО таких проверок, и ИКАО будет по-прежнему осуществлять прямые контакты с государствами – членами ЕС.

Программа разработки машиночитываемых проездных документов (МСПД)

ИКАО опубликовала третье издание части 3 "Машиночитываемые официальные проездные документы" Дос 9303. Содержащиеся в этом документе технические требования не предназначены в качестве стандарта для национальных документов, удостоверяющих личность. Тем не менее любое государство, которое участвует в двусторонних соглашениях с другими государствами и которое разрешает использовать свой документ, удостоверяющий личность, для пересечения границ между ними, должно

составлять свой документ, удостоверяющий личность таким образом, чтобы он соответствовал техническим требованиям, предусмотренным частью 3 Дос 9303.

Третье издание состоит из двух томов: том I является обновленным вариантом второго издания, в котором содержатся все технические требования, необходимые государству для выдачи машиночитываемого официального проездного документа без включения элемента машинной биометрической идентификации, и том II, в котором содержатся технические требования к усовершенствованному машиночитываемому проездному документу с интероперабельной в глобальном масштабе системой биометрической идентификации и хранением соответствующих данных с использованием бесконтактной интегральной схемы. ИКАО также продолжает публиковать дополнение к Дос 9303 (только электронная версия); на данный момент оно является седьмым по счету. В нем уточняются положения информационного добавления 1 к разделу III "Стандарты защиты машиночитываемых проездных документов".

После утверждения 18-м совещанием Технической консультативной группы по машиночитываемым проездным документам (TAG-MRTD/18) ИКАО опубликовала рекомендации по электронным МСПД и упрощению формальностей при обслуживании пассажиров (только электронная версия). В этом документе содержится информация о том, каким образом электронные МСПД можно использовать при пограничном контроле, осуществляемом с помощью машин (полуавтоматическая система) или даже полностью автоматических систем в качестве средства, содействующего ускорению потоков пассажиров в аэропортах, морских портах и на наземных пограничных пунктах. Этот документ размещен на веб-сайте МСПД <http://www2.icao.int/en/mrtd/Pages/default.aspx>.

Группа TAG/MRTD также поддержала предложение о создании новой рабочей группы под названием "Рабочая группа по внедрению и наращиванию возможностей" (ICBWG). Эта группа послужит форумом для обсуждения и подготовки отзывов относительно внедрения стандартов и технических требований на МСПД и эксплуатационных аспектов их использования.

Рабочая группа по новым технологиям (NTWG) реализовала свою третью инициативу по запросу информации (RFI) с целью выявления новых технологий, которые обеспечат получение в будущем преимуществ, обусловленных реализацией программы МСПД. В рамках инициативы RFI 2007–2008 годы Группа NTWG определила ряд представляющих интерес областей, подразделенных на девять широких категорий; классификация и рассмотрение этих областей проводились с учетом разнообразных количественных и качественных факторов, включая такие аспекты, как стоимость, инновационный потенциал и совместимость с существующим и будущим порядком выдачи документов и пограничного контроля. Группа рассмотрела будущие цели ИКАО в области упрощения формальностей, безопасности и глобальной совместимости.

С момента создания в марте 2007 года количество участников директории открытых ключей (ДОК) ИКАО увеличилось до 13. Предполагается, что в предстоящие месяцы к ней присоединится большее количество Договаривающихся государств.

В течение года особое внимание уделялось распространению и обмену информацией по всем аспектам МСПД. В октябре в Штаб-квартире ИКАО проходил 4-й симпозиум с выставкой, посвященные МСПД ИКАО, биометрии и стандартам безопасности. В рамках этого мероприятия особое внимание было уделено новым тенденциям в области выдачи МСПД и системам считывания информации при прохождении пограничного контроля. Кроме того, совместно с Организацией американских государств (ОАГ), секретариатом Межамериканского комитета по борьбе с терроризмом (МКБТ) и исполнительным директором Контртеррористического комитета (ИДКТК) Организации Объединенных Наций было проведено два практикума по безопасности проездных документов и внедрению стандартов и технических требований по МСПД ИКАО. Кроме того, в настоящее время три раза в год публикуется доклад по МСПД, который имеется в распечатанном виде и в электронном виде на веб-сайте МСПД.

Помимо предоставления информации и рекомендаций, ИКАО оказывала оперативную помощь в реализации проектов, связанных с МСПД, следующим государствам: Алжиру, Армении, Бангладешу, Боснии и Герцеговине, бывшей югославской Республике Македонии, Индонезии, Камеруну, Кирибати, Колумбии, Маврикию, Мексике, Намибии, Панаме, Парагваю, Перу, Сальвадору, Таиланду, Узбекистану, Филиппинам, Эквадору и Эритрее. Была также оказана помощь Службе оформления поездок и перевозок Департамента по вопросам управления ООН в связи с выдачей пропусков ООН.

Программа поддержки внедрения и развития (ISD)

В соответствии с резолюцией Ассамблеи А36-20 *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства"* оперативный мандат на осуществление деятельности по ISD в области авиационной безопасности может быть реализован в четырех областях: оказание помощи государствам, региональная помощь, глобальное сотрудничество и подготовка в области авиационной безопасности.

В рамках ISD Договаривающимся государствам оказывается помощь в их деятельности по устранению недостатков, выявленных в ходе реализации Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), и в выполнении SARPS Приложения 17 ИКАО. В рамках ISD проводится анализ данных отчетов о проверках в целях приоритизации помощи, оказываемой государствами. На основе этого анализа разрабатываются краткосрочные проекты оказания помощи; он также служит основой для оказания потенциальной долгосрочной помощи, предоставляемой Управлением технического сотрудничества (УТС) Организации.

В результате регионального анализа выводов, сделанных в рамках УППАБ, для оказания помощи государствам разработан учебный материал по конкретным направлениям деятельности. В рамках сети учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ), а также для отдельных государств организуются курсы по следующей тематике: "Национальная программа контроля качества (НПКК)", "Программа безопасности аэропорта (ПБА)", "Программа сертификации операторов досмотра" и "Национальная программа подготовки в области авиационной безопасности (AVSEC)".

В целях дальнейшего расширения объема оказываемой государствам региональной помощи в области авиационной безопасности и стимулирования регионального сотрудничества и партнерства в региональные бюро в Бангкоке, Дакаре, Мехико и Найроби были приняты региональные сотрудники по авиационной безопасности (ASRO). ASRO являются основными координаторами для государств, которым требуется помощь в связи с проведением проверок и помощь общего характера в области внедрения положений Приложения 17. Они также выполняют оперативные функции координаторов всей деятельности по обучению в рамках своих соответствующих регионов.

Во исполнение рекомендаций Конференции по разработке африканской "дорожной карты" в области авиационной безопасности, проходившей в Аддис-Абебе в ноябре 2007 года, разработана и представлена Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) подробная программа работы. В ней предусматривается определение сроков проведения следующего совещания, возобновление деятельности регионального технического комитета, а также проведение подготовки в области AVSEC на региональном уровне.

В рамках ISD по-прежнему оказывается содействие деятельности государств в устранении недостатков в области безопасности полетов и авиационной безопасности за счет ресурсов, запрашиваемых у государств, способных оказывать помощь, партнеров по отрасли и заинтересованных сторон. В этой связи в целях реализации в течение трехлетнего периода была разработана программа партнерства и альянсов. Уже проведены совещания с другими управлениями ИКАО, государствами и организациями-партнерами. В результате такого сотрудничества была создана общая база данных о проектах оказания помощи для ее использования партнерами и государствами. Эта база данных является основным источником информации о деятельности по оказанию помощи в области безопасности полетов и авиационной безопасности. Она призвана содействовать выявлению сопряженных или параллельных проектов оказания помощи в целях исключения резервирования и избегания дублирования деятельности в области развития.

В целях оказания помощи Договаривающимся государствам регионов Латинской Америки и Карибского бассейна налажено финансовое сотрудничество между министерством транспорта Канады и программой ISD/AVSEC в целях проведения практикумов по вопросам AVSEC в рамках реализации этапа II регионального проекта министерства транспорта Канады по разъяснению аспектов авиационной безопасности.

Традиционные учебные комплекты по авиационной безопасности (УКАБ) по-прежнему являются важным элементом обучения в области авиационной безопасности. В настоящее время за плату можно приобрести девять УКАБ: "Безопасность авиакомпании", "Basic", "Безопасность грузов", "Кризисный менеджмент", "Упражнения", "Инструкторы", "Менеджмент", "Национальные проверяющие-инспекторы" и "Руководители среднего звена".

В соответствии с бизнес-планом ИКАО в настоящее время разрабатывается новый учебный материал по AVSEC. Рассматривается вопрос о таких темах, как анализ угрозы, управление риском и упрощение формальностей. Этот материал разрабатывается в тесном сотрудничестве с Секцией политики в области авиационной безопасности и упрощения формальностей.

В глобальном масштабе на подготовку в области авиационной безопасности благоприятное влияние оказало повышение степени независимости УЦАБ. Помимо обучения, предоставляемого под эгидой ISD, все УЦАБ регулярно проводят подготовку в области AVSEC, участие в которой могут принять соответствующие регионы. Более того, ряд УЦАБ заключили двусторонние соглашения относительно подготовки сотрудников ведомств гражданской авиации и аэропортов на местах и с выездом за их пределы. Однако в условиях повышения спроса на обучение в области AVSEC и постоянного возникновения новых угроз признано необходимым продолжить расширение и укрепление этой сети.

В октябре в Дакаре состоялось 6-е совещание директоров УЦАБ. В рамках этого совещания обсуждался вопрос о разработке новой методики и средств обучения, а также о подготовке нового учебного материала по авиационной безопасности. На заключительном этапе совещания был составлен проект программы работы с пунктами, предусматривающими предпринятие действий. Эта программа работы будет содействовать расширению сети УЦАБ и координации между ними.

На английском и французском языках в целом было проведено 16 курсов по профессиональному менеджменту (КПМ). В целом этот курс успешно закончили 204 участника, которым была присвоена квалификация профессионального менеджера в области AVSEC (AVSEC PM).

Помимо ранее указанных целей, проведение курсов профессионального менеджмента привело к созданию сообщества выпускников, в рамках которого осуществляется активный обмен информацией. Эта программа также продемонстрировала возросший уровень двустороннего и многостороннего сотрудничества. По имеющейся информации, государства начинают корректировать критерии приема на работу сотрудников среднего и старшего уровней в целях включения в них требования об успешном прохождении КПМ.

Проекты и инициативы в области технического сотрудничества

В рамках 2 региональных и 17 национальных проектов в области технического сотрудничества в мировом масштабе была оказана помощь администрациям гражданской авиации и международным аэропортам по совершенствованию систем авиационной безопасности.

В соответствии с Программой технического сотрудничества ИКАО привлекла 37 международных экспертов в области авиационной безопасности для оказания помощи в рассмотрении и разработке национальных программ авиационной безопасности, программ безопасности аэропортов и правил обеспечения авиационной безопасности. Кроме того, Организация обеспечила теоретическую подготовку и подготовку на рабочих местах местных инспекторов и инструкторов по авиационной безопасности, а также оказала помощь во внедрении систем машинночитываемых проездных документов и технических средств безопасности.

В рамках предоставленных стипендий подготовку по обеспечению безопасности аэропорта прошел 1 инспектор по авиационной безопасности, а в семинарах и практикумах по вопросам, связанным с авиационной безопасностью, приняли участие более 120 человек.

При участии 23 государств продолжалось выполнение совместной программы по авиационной безопасности (CASP) в регионе Азии и Тихого океана. 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.

В Ближневосточном регионе основной компонент проекта COSCAP для государств Персидского залива (ГЗ) направлен на создание региональной структуры для сотрудничества и координации действий в решении вопросов авиационной безопасности и для подготовки персонала в области авиационной безопасности. Это включает разработку типовых Национальных программ безопасности гражданской авиации, охватывающих SARPS ИКАО, и усиленные меры и процедуры авиационной безопасности, а также деятельность, связанную с выполнением рекомендаций ИКАО в отношении жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ) и защищенных от несанкционированного вскрытия пакетов (ЗНВП).

Основные закупки в области авиационной безопасности были связаны с приобретением рентгеновского оборудования для проверки багажа в аэропортах и бронированных машин. 16 национальных специалистов одного государства прошли соответствующую подготовку, организованную поставщиками оборудования.

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 эмиссии парниковых газов авиацией на глобальный климат;

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

ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

В 2008 году охране окружающей среды по-прежнему придавалось первостепенное значение в соответствии с резолюцией А36-22 Ассамблеи, которая определяет деятельность Организации в этой области и призывает ИКАО постоянно играть ведущую роль в решении проблем окружающей среды, имеющих отношение к международной гражданской авиации, включая проблему эмиссии парниковых газов (ПГ). Соответственно основное внимание уделялось поиску решений по сокращению мирового объема авиационной эмиссии и принятию мер по ограничению общего воздействия воздушного транспорта на окружающую среду.

Основные виды деятельности в 2008 году:

- продолжение работы по подготовке восьмого совещания Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР/8), которое состоится в 2010 году, путем определения Стандартов, установления экологических целей и разработки рекомендаций, политики и процедур по уменьшению воздействия авиации на окружающую среду;
- разработка средств и методов количественного определения объема эмиссии и ее влияния, таких как вычислитель объема выбросов углерода ИКАО;
- сотрудничество с другими организациями системы Организации Объединенных Наций по проблемам изменения климата, в частности с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН);
- оказание помощи Группе по международной авиации и изменению климата (ГМАИК) в разработке программы действий ИКАО в области международной авиации и изменения климата;
- усиление информационно-разъяснительной работы, направленной на повышение осведомленности о проблемах окружающей среды, имеющих отношение к авиации.

Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР)

Основным событием в САЕР явилось проведение обзоров независимыми экспертами для определения технологических и эксплуатационных среднесрочных (10 лет) и долгосрочных (20 лет) целей в отношении шума, потребления топлива и выбросов NO_x.

Эти обзоры дают представление о потенциальном повышении эффективности в результате технологических и эксплуатационных усовершенствований, которые могут использоваться в качестве основы для установления среднесрочных и долгосрочных целей. Эти цели позволяют направлять и координировать технологические разработки на глобальном уровне, предоставляя критерии, по которым может оцениваться технический прогресс, и дополняя таким образом процесс установления стандартов.

В сентябре в Сиэтле состоялось 2-е совещание Руководящей группы (РГ) САЕР по подготовке к совещанию САЕР/8.

Эмиссия авиационных двигателей

САЕР продолжал изучать варианты ограничения или уменьшения объема авиационной эмиссии, уделяя основное внимание техническим, эксплуатационным и рыночным мерам. Важным шагом в этом направлении было определение "системного показателя топливной эффективности коммерческих воздушных судов", предназначенного для использования при проведении анализов экологических тенденций/целей.

Проведенный в декабре технический практикум по экологическим выгодам применения эксплуатационных мер помог в подготовке к проведению вышеупомянутых обзоров независимыми экспертами. Была продолжена также работа по изучению потенциального использования альтернативных видов авиационного топлива, подготовившая почву для проведения практикума по данному вопросу в феврале 2009 года.

В настоящее время САЕР проводит анализ методики учета вариантов оценки жесткости требований в отношении NOx на предмет определения взаимозависимости. Предполагается, что на основе этого анализа совещание САЕР/8 установит уровень жесткости требований. Что касается рыночных мер, то САЕР изучает основные вопросы увязки различных систем торговли квотами на эмиссию, в том числе тех, которые относятся к авиации. Он также изучает возможные меры компенсации выбросов в целях уменьшения влияния авиации на изменение климата.

Авиационный шум

После обзора технологий снижения шума, проведенного независимыми экспертами, в сентябре состоялся технический практикум и САЕР приступил к проведению анализа того, каким образом запреты на полеты в одном регионе могут оказывать негативное влияние на окружающую среду в другом регионе.

Внесены дополнительные уточнения в положения тома I "Авиационный шум" Приложения 16 "Охрана окружающей среды", касающиеся методик проведения испытаний, и в "Техническое руководство по окружающей среде, регламентирующее использование методик при сертификации

воздушных судов по шуму" (Doc 9501) в целях обеспечения ясности положений и приведения их в соответствие с современной практикой сертификации.

Данные и моделирование

САЕР продолжал разработку инструментов оценки уровней шума, местного качества воздуха и выбросов парниковых газов с целью предоставления предполагаемых количественных показателей для учета в рекомендациях и решениях САЕР/8 по вопросам политики.

В сопоставлении с исходными данными 2006 года будет сделана оценка предполагаемых тенденций в отношении шума, местного качества воздуха и парниковых газов на 2016, 2026 и 2036 годы. Кроме того, будут подготовлены конкретные прогнозы, включая результаты обзоров, проведенных независимыми экспертами.



Вычислитель объема выбросов углерода ИКАО

Разработанный ИКАО вычислитель объема выбросов углерода был официально представлен во Всемирный день окружающей среды (5 июня) после того, как он был разработан и согласован в рамках САЕР. Информация об удобном для пользователя вычислителе приводится на общедоступном веб-сайте ИКАО для использования широкой публикой. С Группой Организации Объединенных Наций по рациональному природопользованию продолжается обсуждение вопроса об адаптации его в качестве инструмента вычисления "следа" воздушного путешествия ко всей системе ООН. Намерение состоит в усовершенствовании вычислителя и принятии его всеми заинтересованными авиационными сторонами, которые считают его полезным. Данную методологию планируется

распространить также на оценку выбросов CO₂, связанных с перевозкой груза на пассажирских и чисто грузовых воздушных судах.

Группа по международной авиации и изменению климата (ГМАИК)

36-я сессия Ассамблеи просила Совет учредить группу по международной авиации и изменению климата – ГМАИК. Созданная в январе 2008 года, группа состоит из 15 высокопоставленных правительственных должностных лиц, представляющих все регионы ИКАО, и в ее деятельности в равной степени участвуют развивающиеся и развитые государства.

ГМАИК было поручено разработать при технической поддержке САЕР активную программу действий ИКАО в области международной авиации и изменения климата, основанную на консенсусе и отражающую общее видение и желание всех Договаривающихся государств. В соответствующее время эта программа действий будет пересмотрена с учетом результатов 15-го совещания Конференции сторон (COP 15) РКИК ООН, которое состоится в декабре 2009 года.

В 2008 году ГМАИК провела два совещания – в феврале и в июле. Проведя всестороннее первоначальное рассмотрение своих задач и определив области, в которых необходимо принять решения, ГМАИК установила желательные цели в отношении потребления топлива/топливной эффективности в краткосрочном, среднесрочном и долгосрочном планах. В целях ускорения работы по каждому из трех ключевых элементов программы действий ИКАО были образованы три следующие рабочие группы:

- Рабочая группа по глобальным желательным целям: определить достижимость возможных желательных целей и представить на рассмотрение 3-го совещания ГМАИК перечень вариантов в отношении глобальных желательных целей в виде топливной эффективности;
- Рабочая группа по мерам сокращения объема эмиссии: предоставить информацию о мерах и передовой практике, которая могла бы использоваться государствами для рассмотрения влияния международной авиации на изменение климата;
- Рабочая группа по мониторингу и осуществлению: рекомендовать ГМАИК наилучшие методы мониторинга и предоставления информации в отношении результатов достижения желательных целей в соответствии с международными обязательствами.

Этим рабочим группам было поручено представить конкретные предложения для рассмотрения на 3-м совещании ГМАИК, которое состоится в феврале 2009 года. Одновременно с деятельностью ГМАИК Комитет САЕР выполнял техническую работу, обеспечивающую поддержку процесса ГМАИК и дальнейшее предоставление ГМАИК информации, касающейся в основном установления целей и смягчения последствий.

Члены ГМАИК обратились к ИКАО с просьбой предоставить данные о потреблении топлива при производстве полетов воздушных судов, полученные от Договаривающихся государств. В этой связи в мае государствам была направлена просьба предоставить данные о потреблении топлива коммерческими авиаперевозчиками. Эти данные будут обобщены и проанализированы Секретариатом ИКАО.

Сотрудничество с другими органами Организации Объединенных Наций

Сотрудничество с другими органами Организации Объединенных Наций и оказание им помощи, прежде всего в деятельности, связанной с изменением климата, были главными направлениями деятельности Сектора экологии на протяжении всего года. Как и в предыдущие годы, основное внимание уделялось сотрудничеству с РКИК ООН.

ИКАО провела брифинги и представила документы на четырех совещаниях РКИК ООН, состоявшихся в 2008 году: на бангкокских переговорах об изменении климата в апреле, боннских переговорах об изменении климата в июне, на переговорах об изменении климата, состоявшихся в августе в Аккре, и на Конференции Организации Объединенных Наций об изменении климата, состоявшейся в декабре в Познани. Была предоставлена информация о принципах ИКАО в отношении количественного определения, смягчения и адаптации, а также о проблемах, связанных со сбором данных об эмиссии международной авиации, включая методологические и юридические последствия.

На 13-м совещании Конференции сторон (COP13) РКИК ООН, состоявшемся в декабре 2007 года, была представлена "дорожная карта Бали", являющаяся всеобъемлющей программой, позволяющей осуществить разработку будущего соглашения об изменении климата. После учреждения ГМАИК ИКАО и РКИК ООН определили два параллельных направления деятельности, каждое из которых должно быть завершено в конце 2009 года. ИКАО координировала свою деятельность с деятельностью РКИК ООН и оптимизировала поток информации между двумя органами.

С целью дальнейшего усиления ведущей роли ИКАО в рассмотрении вопросов, касающихся авиационной эмиссии и изменения климата, ИКАО разослала в мае письмо государствам (ENV 1/1-08/44), в котором подчеркнула исключительно важное значение приведения в соответствие и согласования позиций и мнений представителей государств с позициями и мнениями, согласованными в ИКАО, на совещаниях других органов Организации Объединенных Наций. Членский состав ИКАО фактически представляет собой сообщество государств, являющихся сторонами РКИК ООН.

Кроме того, ИКАО сотрудничала с Комитетом старших руководителей (КСР) системы Организации Объединенных Наций по координации и с Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде

(ЮНЕП) в рамках проектов "Единство действий ООН" и "Климатически нейтральная инициатива ООН". По-прежнему поддерживались связи с Международной морской организацией (ИМО) в целях согласования подходов к сокращению эмиссии ввиду сходства проблем, с которыми сталкиваются международный воздушных транспорт и международный морской транспорт.

Разъяснительная работа и повышение информированности общественности

С 18 по 19 июня Организация провела практикум ИКАО на тему: "Авиация и углеродные рынки", основным докладчиком на котором был Исполнительный секретарь РКИК ООН г-н Иво де Боер. Цель этого мероприятия заключалась в ознакомлении участников с основными проблемами рынков авиационной эмиссии и углеродных рынков. Рассмотрены различные подходы, включая программы торговли квотами на эмиссию и компенсации выбросов углерода, и проведена обширная дискуссия по другим гибким механизмам Киотского протокола и возможностям глобального авиационного углеродного рынка.

На совещании в Аккре Секретариат совместно с изготовителями авиационной техники (Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА)), авиакомпаниями (Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)) и поставщиками аэронавигационного обслуживания (Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО)) организовал параллельное мероприятие под названием "Действия и инициативы авиации в отношении изменения климата". На этом мероприятии многочисленной аудитории была представлена информация об основных достижениях и текущей деятельности по решению проблемы эмиссии международной авиации как на технологическом, так и на эксплуатационном уровне.

В июле был выпущен специальный номер "Журнала ИКАО", посвященный окружающей среде ("Авиация и окружающая среда", том 63, № 4). Специальный номер об окружающей среде будет выпускаться ежегодно.

Добровольные взносы и кадровое обеспечение

36-я сессия Ассамблеи определила новые задачи, не включенные в бюджет Регулярной программы, которые она считала крайне важными для полного достижения стратегической цели С. В письме государствам ENV 1/1.1-08/10 государствам было предложено оказать финансовую поддержку Организации в ее деятельности, связанной с охраной окружающей среды.

Несколько Договаривающихся государств сделали щедрые взносы, позволившие принять на работу трех сотрудников по вопросам окружающей среды для оказания помощи в выполнении программы работы Организации в области окружающей среды. Однако добровольные взносы пока составляют около 20 % требуемой суммы. Если не будет получено дополнительных финансовых взносов, в 2009 году нынешнего уровня ресурсов будет недостаточно для полного выполнения программы ИКАО в области окружающей среды.

Франция и Италия великодушно прикомандировали к Экологическому сектору по одному младшему сотруднику категории специалистов.

Проекты и инициативы в области технического сотрудничества

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

Для оказания помощи одному ведомству гражданской авиации и одному международному аэропорту в оценке и совершенствовании экологического планирования, подготовке исследований по вопросам воздействия на окружающую среду и внедрения правил и маршрутов, обеспечивающих снижение уровня шума, а также в разработке и эксплуатации систем заправки горючим были привлечены два международных эксперта.

В рамках процесса закупок на местах проведена подготовка 24 национальных специалистов одного государства по вопросам воздушных перевозок и охраны окружающей среды.

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, достигнутое на основе разработки, координации и внедрения аэронавигационных планов, способствует снижению расходов на операционную единицу, увеличению объема перевозок и оптимизации использования новых и появляющихся технологий. В 2008 году дальнейшему повышению эффективности способствовало проведение ряда важных мероприятий.

Подход, основанный на характеристиках

Ведущаяся в ИКАО работа по непрерывному совершенствованию системы ОрВД проводится в рамках *Глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения* (Дос 9854) и *Глобального аэронавигационного плана* (Дос 9750) с использованием для целей планирования подхода, основанного на характеристиках. Такой подход требует сосредоточения первоочередного внимания на достижении результатов посредством определения целей и задач в области эффективности, совместного принятия решений, основанных на достижении результатов, а также принятия решений, основанных на фактах и данных. Полученные результаты подвергаются периодической оценке посредством проведения рассмотрения производственной деятельности, что, в свою очередь, обуславливает применение необходимых показателей результативности и реализацию возможностей по сбору данных.

В целях оказания государствам и группам регионального планирования помощи в выявлении наиболее целесообразных с эксплуатационной точки зрения усовершенствований, а также поддержки в области внедрения была завершена работа над *Руководством по глобальным характеристикам аэронавигационной системы* (Дос 9883). Данное руководство облегчает понимание вопроса согласованности стратегии и отслеживаемости ранее согласованных глобальных результатов применительно к каждой задаче в области эффективности.

Навигация, основанная на характеристиках (PBN)

Навигация, основанная на характеристиках (PBN), являющаяся ключевым элементом Глобального аэронавигационного плана, решает задачи, поставленные в глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения. Она позволяет реализовывать согласованные и прогнозируемые планы полета, что в результате приводит к повышению эффективности использования нынешних возможностей воздушных судов, а также к повышению уровня безопасности полетов, улучшению топливной эффективности, повышению пропускной способности воздушного пространства и решению вопросов, связанных с окружающей средой.

В 2008 году была завершена подготовка *Руководства по навигации, основанной на характеристиках* (Дос 9613) (ранее называлось "*Руководство по требуемым навигационным характеристикам (RNP)*"). Были приняты SARPS и утверждены схемы полетов, обеспечивающие навигацию, основанную на характеристиках. Кроме того, подготавливается трехтомное *Руководство по обеспечению качества при построении схем полетов* (Дос 9906), в котором для государств представлен инструктивный материал по требованиям к обеспечению качества применительно к разработке схем полетов с использованием PBN. Исследовательская группа по навигации, основанной на характеристиках (PBNSG), работает над новыми эксплуатационными требованиями, необходимыми при использовании PBN.

Оставшиеся шесть из десяти запланированных ознакомительных семинаров, целью которых является оказание помощи государствам в области внедрения PBN, были проведены в Абудже, Баку, Лиме, Найроби, Париже и Санто-Доминго. В каждой группе регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) была создана специальная группа по PBN, которая участвует в разработке региональных планов.

Основная проблема внедрения PBN связана с возможностями государства в области разработки схем полетов на ее основе. В этой связи совместно с Программой совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и сохранению летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) для Северной Азии и Национальной школой гражданской авиации (ENAC) Франции в Нью-Дели и в Гонконге были проведены курсы для специалистов по разработке схем. В целях расширения возможностей в области подготовки были установлены контакты с другими учебными заведениями. Кроме того, были достигнуты успехи в области подготовки региональных программ по разработке схем с той целью, чтобы государства предусмотрели возможности, учитывающие будущие потребности.

NextGen/SESAR

В сентябре в Монреале был проведен форум по интеграции и гармонизации NextGen и SESAR в рамках глобальной сети OpВД ИКАО, который явился первым шагом на пути концентрации в глобальном масштабе усилий, направленных на реализацию двух основных программ, начатых Европой и Соединенными Штатами Америки. Кроме того, на этом форуме были рассмотрены будущие потребности в области аэронавигационных систем. Австралия, Бразилия, Дания, Индия, Канада, Китай, Российская Федерация, Япония и Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА) представили описание своих будущих планов, а участники, представляющие аэропорты, поставщиков аэронавигационного обслуживания, авиакомпании, пилотов, диспетчеров воздушного движения, специалистов по техническому обслуживанию, деловую авиацию, авиацию общего назначения и изготовителей, поделились своим опытом. В свою очередь, ведущие, представляющие каждый орган, занимающийся разработкой технических

стандартов, представили исходную информацию по разработке стандартов для обеспечения внедрения систем.

Новые более крупные самолеты

Была обновлена часть 5 *"Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться"* Руководства по аэропортовым службам (Дос 9137) с целью введения дополнительного инструктивного материала, учитывающего операции, выполняемые новыми более крупными самолетами (NLA) на существующих аэродромах. Этот материал основывается на характеристиках, обозначенных кодовой буквой F в томе I *"Проектирование и эксплуатация аэродромов"* Приложения 14 *"Аэродромы"*.

Новый образец плана полета ИКАО

Был разработан новый образец плана полета ИКАО с целью отразить будущие потребности воздушных судов в части расширенных возможностей и меняющихся требований со стороны автоматизированных систем ОрВД, учитывая при этом совместимость с нынешними системами, аспекты человеческого фактора, а также вопросы, связанные с обучением, расходами и переходным периодом. Данный план полета представляет собой промежуточный этап на пути перехода к полностью модернизированной системе, которая будет отвечать требованиям в части управления информацией, что является необходимым условием для реализации глобальной эксплуатационной концепции ОрВД ИКАО.

Специальное региональное аэронавигационное (RAN) совещание региона Африки и Индийского океана (AFI)

Специальное совещание RAN AFI рассмотрело технические и эксплуатационные вопросы внедрения в широком диапазоне областей действия, требующих принятия наиболее срочных мер. Наиболее приоритетные вопросы (например, вопросы, решение которых принесет наибольшую выгоду с точки зрения защиты окружающей среды и эффективности) включают в себя навигацию, основанную на характеристиках (PBN), и связанное с ней внедрение Всемирной геодезической системы – 1984 (WGS-84), централизованный контроль за внедрением недавно введенного сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM), сертификацию аэродромов, внедрение систем управления качеством для метеорологических (MET) данных, модернизацию терминала с очень небольшим раскрытием антенны (VSAT), готовность к пандемическим заболеваниям и создание совместных координационных центров поиска и спасания. Дополнительную информацию о совещании RAN AFI можно найти в разделе, относящемся к стратегической цели А.

Введение сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM) в регионе Африки и Индийского океана (AFI)

В рамках продолжения работы по повышению пропускной способности верхнего воздушного пространства в сентябре в регионе AFI был введен RVSM. Это повысило число имеющихся эшелонов полета более чем на 85 %, что дало воздушным судам возможность выполнять полеты на высотах, близких к оптимальным, повысив при этом топливную эффективность и сократив расходы и эмиссию парниковых газов (ПГ). Связанная с этим ежегодная экономия для региона AFI составляет 85 млн долл. США с ежегодным сокращением выбросов CO₂ в размере 250 тыс. т.

Неофициальное совещание организаций, занимающихся разработкой стандартов

В сентябре ИКАО, фирма "Аэрнотикл радио инкорпорейтед" (ARINC), Европейская организация по оборудованию для гражданской авиации (EUROCAE), RTCA Inc. и Общество инженеров самодвижущегося транспорта (SAE) провели встречу в целях установления более тесных рабочих отношений между организациями, занимающимися разработкой стандартов. Ожидаемые выгоды от работы на основе такого сотрудничества включают в себя улучшение координации, единообразное понимание потребностей в стандартизации как в общем плане, так и применительно к обеспечению внедрения новых авиационных систем, а также реализацию возможности сближения различных точек зрения. Проводимое в ходе этой встречи обсуждение выявило необходимость разработки процедур обеспечения повышения эффективности совместных усилий, предпринимаемых в рамках всего процесса разработки стандартов, с тем чтобы определить расхождения и избежать дублирования работы. Планируется продолжать практику таких личных встреч.

Сеть авиационной электросвязи/комплект протоколов Интернета (ATN/IPS)

Были разработаны технические требования и инструктивный материал, касающиеся ATN/IPS, в целях дополнения и обеспечения соблюдения новых SARPS, введенных в рамках поправки 83 к Приложению 10 "Авиационная электросвязь", которая начала применяться 20 ноября 2008 года.

Радиочастотный спектр. Позиция ИКАО на Всемирной конференции радиосвязи 2011 года (ВКР-11) Международного союза электросвязи (МСЭ)

Первоначальный проект позиции ИКАО на ВКР-11, подготовленный с помощью Рабочей группы F (частоты) Группы экспертов по авиационной связи и измененный Аэронавигационной комиссией, в ноябре был

направлен государствам и соответствующим международным организациям для представления замечаний. В данном проекте, в котором представлено мнение ИКАО по всем пунктам повестки дня ВКР-11, представляющим интерес для международной гражданской авиации, основное внимание уделяется безопасности, регулярности и эффективности полетов. Общая цель этого проекта заключается в том, чтобы защитить авиационный спектр, выделенный для систем радиосвязи и радионавигации, необходимых для реализации нынешних и будущих видов применения, связанных с обеспечением безопасности полетов. В частности, в нем подчеркивается, что перед тем как начать рассмотрение вопроса о совместном использовании каких-либо полос частот, распределенных авиационным системам, имеющим критически важное значение для безопасности полетов, необходимо обеспечить надлежащую защиту от вредных помех, а также будущие возможности использования спектра. Кроме того, в данной позиции изложены предложения в отношении введения новых или изменения действующих распределений в целях обеспечения постоянного роста объемов воздушного движения и потенциальных потребностей в дополнительном спектре, обусловленных новыми технологиями, такими как беспилотная авиационная система (БАС).

В соответствии с резолюцией А36-25 Ассамблеи (Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра) государствам настоятельно рекомендуется твердо поддерживать позицию ИКАО на конференции ВКР-11 и в процессе региональной и другой международной деятельности, проводимой в рамках подготовки к ВКР-11.

Аэронавигационная информация

ИКАО разработала программу работы, направленную на облегчение глобального перехода от служб аэронавигационной информации (САИ) к более широкой концепции управления аэронавигационной информацией (УАИ), характерной чертой которой является иной метод предоставления информации и управления ею, ориентированный на использование необходимых данных. Такой переход необходим для удовлетворения новых требований, обусловленных глобальной эксплуатационной концепцией ОрВД ИКАО. Нынешние и будущие аэронавигационные системы, как и другие системы ОрВД, зависят от данных и требуют доступа к глобальной широкомасштабной аэронавигационной информации, характеризующейся значительно более высоким качеством и своевременностью предоставления, чем это обычно имеет место сегодня.

Ключевые элементы программы работы включают:

- Всемирный симпозиум ИКАО по созданию ориентированной на сеть информационной среды (Монреаль 2–4 июня 2008 года);
- создание Исследовательской группы по переходу от САИ к УАИ (AIS-AIMSG), которая в декабре провела свое первое совещание.

Конференция по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания

В сентябре в Штаб-квартире ИКАО была проведена Конференция по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS), на которой присутствовало 535 делегатов из 103 государств и 17 международных организаций. Перед Конференцией был проведен однодневный симпозиум, собравший 433 участника и 16 экспонентов.

Конференция приняла рекомендации, направленные на расширение сотрудничества в области воздушного транспорта, в частности между регламентирующими органами, поставщиками и пользователями, при одновременном повышении эффективности и рентабельности аэропортовых операций и предоставления аэронавигационного обслуживания. В то же самое время в рекомендациях государства призывались поддержать основные принципы недискриминации, связи с расходами, транспарентности и проведения консультаций с пользователями в своих национальных законодательствах, правилах или документах по вопросам политики, а также во всех соглашениях о воздушном сообщении, заключенных между государствами. Другие важные рекомендации включали обеспечение разделения регулятивных функций государства и функций предоставления обслуживания, применение передовой практики надлежащего корпоративного управления, защиту интересов пассажиров, повышение гибкости в установлении размеров сборов для коммерциализированных аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания, а также эффективное и рентабельное внедрение глобальной эксплуатационной концепции ОрВД ИКАО.

Рекомендации Конференции были одобрены, и была завершена подготовка пересмотренного документа *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Дос 9082, восьмое издание).

Конференция ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях

В ноябре в Дубае состоялась Конференция ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN2008). В качестве принимающей стороны этой Конференции, в которой приняли участие 106 делегатов из 27 стран и 2 международных организаций, выступало ведомство гражданской авиации Дубая.

Эта Конференция была первым мероприятием такого типа, организованным ИКАО, задача которого заключалась в том, чтобы дать возможность государствам собраться в централизованном порядке для проведения переговоров о воздушных сообщениях или консультаций со своими партнерами. Предоставив каждому участвующему государству возможность провести многосторонние переговоры в одном месте, конференция в значительной степени повысила эффективность переговорного процесса. За три дня работы конференции ICAN2008 между

26 делегациями было в совокупности проведено 100 официальных и неофициальных двусторонних совещаний, которые привели к заключению более 20 соглашений/договоренностей. Кроме того, Конференция послужила форумом, на котором посредством проведения серии семинаров участники ознакомились с соответствующими рекомендациями ИКАО и обменялись информацией и мнениями о текущих тенденциях и вопросах либерализации. Делегаты высоко оценили эту передовую инициативу и выступили с решительной поддержкой проведения таких мероприятий в будущем.

Симпозиум по региональным организациям в Монреале

Совместно с Европейской комиссией ИКАО созвала в апреле в Монреале Симпозиум по региональным организациям, на котором состоялись дискуссии о влиянии региональных организаций на деятельность международной гражданской авиации, а также о вкладе, который такие организации могли бы внести в дело поддержки деятельности ИКАО. В ходе развернувшихся дискуссий внимание было также уделено таким вопросам, как региональное сотрудничество в вопросах регулирования, устранение барьеров на пути развития воздушного транспорта на региональном уровне и региональная деятельность органов управления гражданской авиации и ИКАО.

Эффективность. Региональные инициативы

По приглашению правительства Нигерии был проведен региональный Симпозиум по воздушному транспорту (Абуджа, 28–30 апреля 2008 года), в ходе которого африканские государства ознакомились с работой ИКАО, проводимой в области воздушного транспорта, и определили те направления деятельности и меры, в которых ИКАО могла бы оказать им помощь. На симпозиуме были обсуждены такие вопросы, как экономическое регулирование и либерализация международного воздушного транспорта, управление и экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания, экономический анализ и базы данных ИКАО и защита окружающей среды от воздействия авиации.

Совместно со Всемирным банком ИКАО созвала в октябре в Куала-Лумпуре Форум по развитию воздушного транспорта, на котором обсуждались вопросы максимального увеличения вклада гражданской авиации в глобальное развитие. Основное внимание уделялось нынешним проблемам, таким как конкуренция между перевозчиками, их реакция на экспоненциальный рост информационных технологий и их конкурентоспособные стратегии в регионе.

Группа регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в регионе Азии/Тихого океана (APANPIRG) приняла и опубликовала региональный план внедрения PBN, с тем чтобы задать направление и определить график внедрения PBN в регионе. В Ближневосточном (MID) регионе была принята региональная и национальная структура характеристик.

В РПИ Кабул (Афганистан) введены дополнительные маршруты ОВД (UL333, B466), что позволило увеличить пропускную способность сети маршрутов с выгодой для полетов большой дальности между Юго-Восточной Азией и Европой. В РПИ Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ) введен маршрут A419, который является первым маршрутом RNP1 в регионе MID.

Основная задача Группы прогнозирования авиаперевозок в Азиатско/Тихоокеанском районе (APATFG) заключается в подготовке прогнозов авиационной деятельности на Транстихоокеанском и Азиатско-Тихоокеанском рынках в целях содействия осуществляемой ИКАО и ее Договаривающимися государствами деятельности по планированию аэронавигационных систем. На 14-м совещании этой Группы, проходившем в сентябре в Бангкоке, APATFG подготовила прогнозы авиаперевозок для Транстихоокеанского района и Азиатско-Тихоокеанского региона на период до 2025 года (в том числе краткосрочные прогнозы на период 2008–2010 гг. и среднесрочные прогнозы на период 2015–2020 гг.), а также прогнозы для отдельных основных пар городов в этих районах вплоть до 2012 года. Прогнозы охватывают все пассажирские перевозки и движение воздушных судов, а в случае транстихоокеанского рынка – также движение по отдельным группам маршрутов в пиковые периоды на 2012 год. Анализ применительно к пиковым периодам базируется на детальном изучении перевозок в течение одной характерной недели июля в 2007 и 2008 годах.

Специальная группа по организации потоков воздушного движения региона Азии/Тихого океана (ATFM/TF), использующая систему совместных консультативных сообщений по организации потоков воздушного движения (BOBCAT), была удостоена отраслевой премии ассоциации специалистов по управлению воздушным движением (ATCA) за 2008 год. Эта премия была вручена ATCA отраслевому лидеру за выдающиеся достижения в области качества, безопасности и эффективности управления воздушным движением.

Управлению по организации воздушного движения ведомства гражданской авиации Китая была оказана помощь и представлены рекомендации по обслуживанию приблизительно 1350 рейсов 7 августа 2008 года накануне открытия Олимпийских и Паралимпийских игр 2008 года.

Были успешно завершены эксплуатационные испытания автоматического зависимого наблюдения, основанного на линии передачи данных/связи "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (ADS/CPDLC) в районе Южно-Китайского моря.

Руководящая группа по линии передачи данных (DLSG) Европейского и Североатлантического регионов (EUR/NAT) разработала стратегию гармонизации систем линии передачи данных.

Государства региона Юго-Восточной Азии пришли к согласию в отношении совместного использования данных системы радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (ADS-B) для эксплуатационных целей. Были подготовлены образец соглашения и схема распределения затрат.

Управление технического сотрудничества (УТС) ИКАО совместно с восемью островными государствами южной части Тихого океана был разработан проект усовершенствования метеорологического обслуживания авиации в южной части Тихого океана (совместное соглашение по совершенствованию метеорологического обслуживания в южной части Тихого океана (CAEMSA-SP)) с целью содействовать устойчивому развитию метеослужб.

В регионе MID был успешно завершен первый этап проекта внедрения терминалов с очень небольшим раскрытием антенны (MIS/VSAT).

В рамках сотрудничества с АСЕКНА и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) были опубликованы и переданы заинтересованным государствам и международным организациям дополнительные правила в отношении перевозки паломников в 2008–2009 гг. для включения в сборники аэронавигационной информации (AIP).

Был утвержден план действий в области PBN для региона Карибского моря и Южной Америки (CAR/SAM), который служит в качестве инструктивного материала для государств, внедряющих свои национальные планы.

В Аргентине, Парагвае, Перу и Эквадоре были внедрены системы обработки сообщений ОВД (AMHS) в целях обеспечения и ускорения внедрения систем обработки сообщений ОВД (AMHS), использующих набор протоколов IPv4.

Был задействован информационный ресурс SAFIRE, представляющий собой региональный интерактивный механизм, предназначенный для улучшения координации присвоения авиационных частот, повышения эффективности и обеспечения полной транспарентности в области использования авиационного радиочастотного спектра, применительно к связи в диапазоне очень высоких частот (ОВЧ).

Проекты и деятельность в области технического сотрудничества

С эффективностью авиатранспортных операций было связано 51 национальный и 20 региональных проектов технического сотрудничества.

196 набранных международных экспертов предоставляли консультации в таких областях, как глобальные навигационные спутниковые системы, радиолокационные и навигационные средства, вспомогательное наземное оборудование, аэродромные, маршрутные и наземные средства, связь, организация воздушного движения, авиационная метеорология, планирование, развитие и эксплуатация аэропортов, проектирование и строительство аэропортов, приватизация аэропортов и аэронавигационных систем и экономика воздушного транспорта.

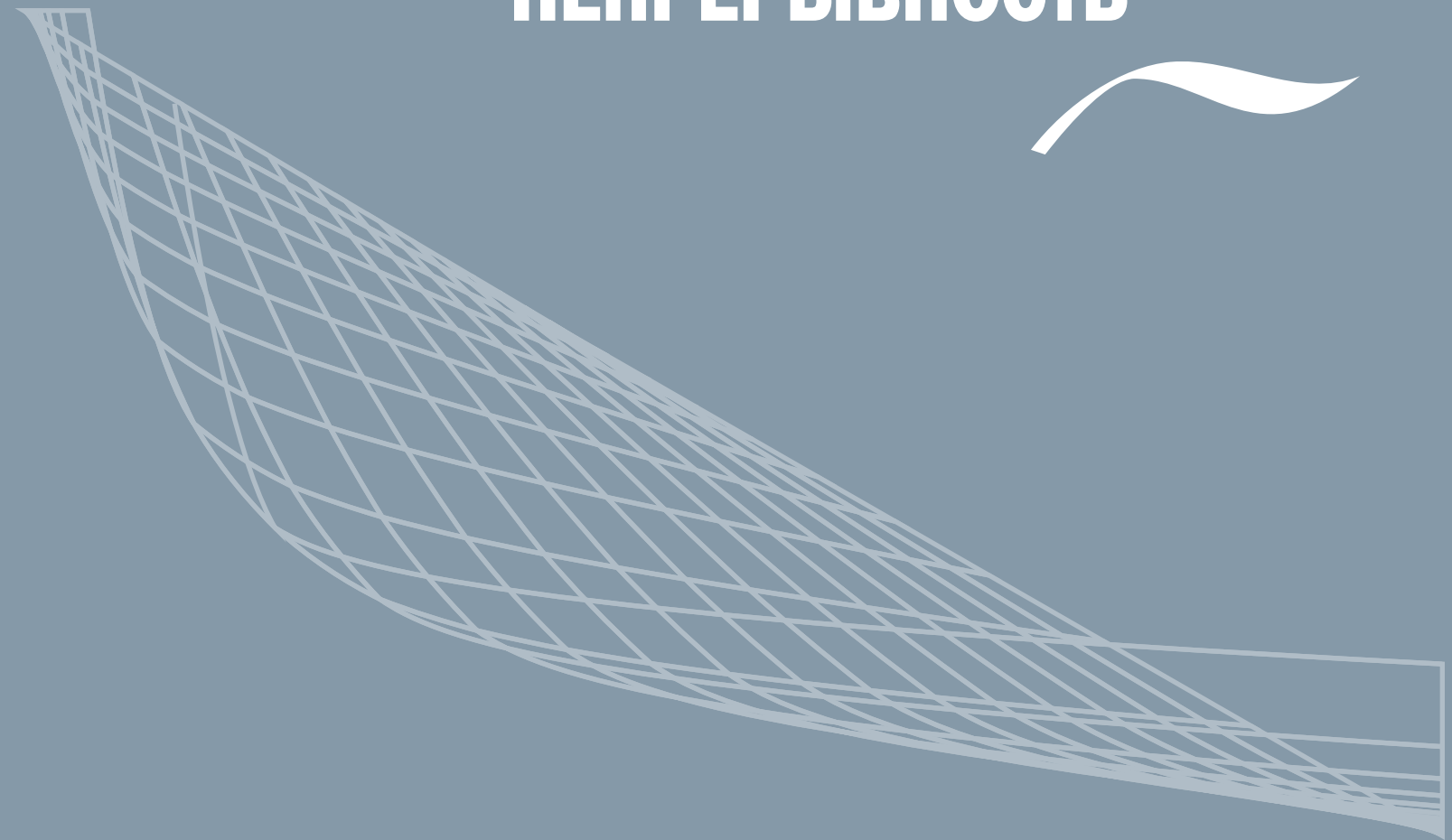
В рамках предоставленных стипендий прошел подготовку 181 местный специалист в таких областях, как службы аэронавигационной информации, авиационные метеорологические службы, организация воздушного

движения, 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 по вопросам 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, машины для очистки ВПП, телескопические трапы и замкнутые телевизионные системы. Другое закупленное оборудование включало навигационные средства, системы связи, системы наблюдения, системы организации воздушного движения, а также строительные работы, оборудование и услуги, связанные с аэровокзалом аэропорта, и средства проверки и ремонта воздушных судов. Еще одна крупная закупка состояла в приобретении периметрового ограждения аэродрома. Соответствующую подготовку в этих областях, а также в области технического обслуживания наряду с обучением на рабочих местах и производственным обучением прошли 368 местных специалистов.

Региональные проекты, направленные на модернизацию аэронавигационных систем для обеспечения перехода на современные условия применения CNS/ATM, были реализованы в Южноамериканском регионе и регионе Карибского моря. Эти проекты эффективно способствовали межрегиональному сотрудничеству и координации 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.

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

Главное внимание в деятельности ИКАО по поддержанию непрерывности воздушных сообщений уделялось вопросам предотвращения распространения инфекционных заболеваний авиапассажирами и готовности к природным или техногенным явлениям, способным привести к нарушению аэронавигации.

В 2008 году Организация провела в Африке два практикума по планированию готовности, и несколько африканских государств согласились присоединиться к проекту CAPSCA (Механизм сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных заболеваний воздушным транспортом), который является совместной инициативой Аэронавигационного управления (АНУ) и Управления технического сотрудничества (УТС). Ожидается, что в 2009 году к этому проекту присоединятся новые государства и что страны региона начнут проводить соответствующую оценку аэропортов согласно инструкциям ИКАО. В Азии к проекту CAPSCA присоединились еще несколько государств. Были проведены совещания руководящего комитета и региональной группы по авиационной медицине, и была проведена оценка еще четырех международных аэропортов.

Организованная Всемирной организацией здравоохранения/ИКАО пробная совместная оценка была предпринята в Китае с целью возможного проведения в будущем других совместных оценок. В конце года Центральным фондом Организации Объединенных Наций по борьбе с гриппом (CFIA) была предварительно утверждена третья субсидия, которая позволит в 2009 году распространить проект CAPSCA на третий регион – регион Южной Америки. Кроме того, начата работа по включению положений, касающихся планирования готовности в области общественного здравоохранения, в Приложение 11 *"Обслуживание воздушного движения"* и Приложение 14 *"Аэродромы"*.

Региональные инициативы. Непрерывность

Были пересмотрены и усилены планы на случай чрезвычайной обстановки при ОВД для обеспечения готовности к природным или техногенным явлениям, которые могут привести к нарушению аэронавигационного обслуживания. Национальный план ОрВД на случай чрезвычайных обстоятельств для Индонезии, подготовка которого была завершена в 2007 году, был распространен в качестве модели в регионе Азии и Тихого океана. Национальные планы на случай чрезвычайных обстоятельств обновили, скоординировали и согласовали Боливия, Бразилия, Венесуэла, Колумбия, Перу и Чили.

В четырех регионах, а именно: Карибском регионе (CAR), Ближневосточном регионе (MID), регионе Африки и Индийского океана (AFI) и Южноамериканском регионе (SAM), заключены соглашения в области поиска и спасания (SAR).

В целях совершенствования региональных планов на случай чрезвычайной обстановки, связанной с выбросом вулканического пепла, были проведены соответствующие комплексные учения в Европейском (EUR) и Североатлантическом (NAT) регионах.

Проекты и инициативы в области технического сотрудничества

Непрерывность осуществления воздушных перевозок обеспечивается реализацией 25 региональных и 72 национальных проектов.

72 нанятых международных эксперта оказывали помощь администрациям гражданской авиации в предотвращении распространения инфекционных болезней, языковой подготовке, удовлетворении потребностей в обучении персонала и совершенствовании технологии, включая разработку или реализацию проектов ТРЕЙНЭР.

30 национальным специалистам предоставлены стипендии для прохождения подготовки в области управления деятельностью авиации общего назначения и технических средств обучения.

Субподрядные услуги включали проведение практикумов по авиационной терминологии на английском языке для персонала и инструкторов ведомств гражданской авиации.

В настоящее время на региональной основе в регионе Азии и Тихого океана и в регионе Африки с участием соответственно десяти и четырех стран 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.

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

Во исполнение решения, принятого на 184-й сессии Совета, общая программа работы Юридического комитета составлена следующим образом:

- 1) *Возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками.*

33-я сессия Юридического комитета, состоявшаяся в Монреале 21 апреля – 2 мая 2008 года, рассмотрела этот вопрос в качестве главного пункта своей программы работы. Комитет согласовал следующие тексты:

- a) проект Конвенции о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов, и
- b) проект Конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам.

23 июня Совет принял решение о созыве дипломатической конференции в Штаб-квартире ИКАО с 20 апреля по 2 мая 2009 года с целью доработки и принятия текстов этих двух проектов конвенций.

- 2) *Акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов международного права.*

Подкомитет Юридического комитета провел свое 2-е совещание в феврале 2008 года и подготовил два проекта текстов, изменяющих Гаагскую конвенцию 1970 года и Монреальскую конвенцию 1971 года. В июне Совет согласился созвать 34-ю сессию Юридического комитета во второй половине 2009 года для дальнейшего рассмотрения этих текстов.

- 3) *Рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS) и региональные многонациональные органы.*

Секретариат продолжал следить за работой в этой области.

- 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. Совет выпустил первый доклад Договаривающимся государствам Кейптаунской конвенции и протокол, касающийся выполнения функций Контролирующего органа, а на 183-й сессии утвердил изменения к правилам и процедурам Международного регистра. На своем 3-м совещании, состоявшемся в декабре, Комиссия экспертов Контролирующего органа Международного регистра (КЭКМП) рекомендовала Совету утвердить дополнительные изменения, предложенные Регистратором.

- 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) *Аспекты экономической либерализации, связанные с безопасностью полетов, и статья 83 bis.*

В июне Совет поручил Секретариату продолжать отслеживать и, при необходимости, прорабатывать вопрос об аспектах экономической либерализации, связанных с безопасностью полетов, и статье 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (Дос 7300) и добавить этот пункт в общую программу работы Юридического комитета.

Рабочая группа по вопросам управления (политика)

В марте, в ходе 183-й сессии, Совет принял решение о создании Рабочей группы по вопросам управления (политика) (РГБУ), секретариатские услуги для которой будет предоставлять Юридическое управление (ЛЕВ). РГБУ было, прежде всего, поручено рассмотреть методику международного управления (положения Чикагской конвенции) в соответствии с поручением Ассамблеи, вопрос об организации будущих сессий Ассамблеи и форму изложения решений Ассамблеи, а также вопрос об оговорках по ее резолюциям. РГБУ приняла решение в первую очередь проработать вопросы, касающиеся Ассамблеи, включая рекомендации относительно создания электронной системы голосования для выборов в Совет, с тем чтобы представить доклад по этому вопросу в начале 2009 года.

В июне и октябре, соответственно, Совет поручил РГВУ рассмотреть вопрос об участии наблюдателей в совещаниях Юридического комитета, а также процедуру выборов должностных лиц (председателя и заместителей председателя) этого комитета с целью выработки более системного и эффективного подхода.

Кроме того, в ноябре, в ходе 185-й сессии, Совет поручил РГВУ рассмотреть вопрос о более частом проведении внеочередных сессий Ассамблеи с целью избежать проведения каждый год большого количества совещаний и улучшить процесс принятия решений и представить Совету доклад по этому вопросу. В ходе той же сессии Совет также поручил РГВУ изучить вопрос о распределении мест в Совете, при том понимании, что Группа уделит этому вопросу наивысший приоритет после завершения выполнения других задач.

Внешние сношения

18 ноября Генеральный секретарь объявил о том, что Отделение внешних сношений и общественной информации (ЕРО) распущено, а персонал, выполняющий функции внешних сношений, вместе с занимаемыми должностями передан в Юридическое управление, которое было переименовано в Управление по правовым вопросам и внешним сношениям (LEB).

Ратификация документов международного воздушного права

В 2008 году была начата работа по расширению материалов имеющейся в Юридическом управлении подборки договоров, размещенной на веб-сайте ИКАО. По завершении этой работы в подборке будут содержаться следующие материалы: обновляемые перечни сторон различных договоров; формуляры отдельных государств, поясняющие их статус в отношении различных договоров; сводная таблица, показывающая стороны договоров и статус отдельных государств; хронологический перечень действий, связанных с выполнением функций депозитария, и комплекты административных материалов в помощь государствам для присоединения к международным документам воздушного права. В настоящее время подборка договоров обновляется каждый раз после осуществления мероприятий, связанных с выполнением функций депозитария.

Урегулирование 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.

Проекты и инициативы в области технического сотрудничества

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

ИКАО наняла 13 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.

18 национальных специалистов прошли специализированную подготовку в области воздушного и космического права.

**ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ
СТРАТЕГИИ
РЕАЛИЗАЦИИ**



ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ СТРАТЕГИИ РЕАЛИЗАЦИИ

Перевод и издания

В 2008 году Отдел переводов и публикаций (LPB) столкнулся с особенно большими трудностями. В предыдущем году 36-я сессия Ассамблеи утвердила операционный бюджет, в основу которого легли рекомендации Совета, предусматривавшие перераспределение ресурсов путем переноса их из раздела "Вспомогательные стратегии реализации" в раздел "Стратегические цели". Добиться этого предполагалось, в частности, путем сокращения ресурсов в LPB. Намечалось, что в течение трехлетнего периода до 60 % объема письменных переводов будет выполняться на основе внешнего подряда без ущерба для качества и своевременности исполнения. Для успешной реализации такого радикального подхода руководящие органы должны были приоритизировать задачи в своих программах работы и сократить на одну треть свои ежегодные потребности в устном и письменном переводе.

Был выпущен доклад о влиянии заложенных в бюджет требований на обеспечение переводческого обслуживания, свидетельствовавший о наличии консенсуса относительно необходимости решения проблемы разрыва между бюджетными ресурсами на переводческое обслуживание и потребностями в таком обслуживании. Урезание объемов переводческого обслуживания имело бы отрицательные последствия для многих заинтересованных сторон в ИКАО, включая Договаривающиеся государства и отрасль.

Консенсус существовал также в отношении необходимости разрешения ситуации с переводческим обслуживанием в текущем трехлетнем периоде, поскольку любое найденное решение послужило бы основой для долгосрочного разрешения данной проблемы в рамках бюджета на 2011–2013 гг.

Временное решение проблемы заключалось в частичном сокращении потребностей в письменном переводе за счет оптимизации и приоритизации, насколько это возможно, потребностей в переводе, а также за счет постепенного увеличения объемов, передаваемых на внешний подряд, с 30 до 40 % при обеспечении финансирования на основе разных поступлений и части суммы, перенесенной с 2007 года.

Объемы выполненных письменных переводов были 28 % ниже, чем в 2007 году; синхронный перевод обеспечивался на 258 заседаниях; выпуск изданий для продажи сократился на 3,8 % при одновременном стабильном расширении выпуска изданий в электронном виде и доступности документации в режиме онлайн.

Людские ресурсы

В течение года Отдел людских ресурсов (HRB) уделял основное внимание оказанию помощи недавно созданному Комитету по людским ресурсам (КЛР), прежде всего в проведении им пересмотра действующих положений и правил о персонале и текущей политики ИКАО в части, касающейся набора кадров на уровне главных сотрудников и уровне директоров (D-1 и D-2), а также в категории специалистов (P-1 – P-5) и категории общего обслуживания.

HRB также рассмотрел достигнутый прогресс в деле внедрения новой системы управления эффективностью работы под названием "система повышения производственных показателей и квалификации" (ПППК). Немногим более 90 % сотрудников (661) должным образом заполнили отчеты ПППК, пройдя собеседования со своими руководителями. Приятно отметить, что количество опровержений существенно сократилось (имело место только четыре опровержения). Кроме того, рейтинг персонала свидетельствует о более сбалансированной оценке, т.к. свыше 68,9 % сотрудников "оправдывают ожидания", в то время как лишь 20,5 % "превосходят ожидания" и менее 1 % "не оправдывают ожиданий". Это свидетельствует также о более последовательной оценке со стороны руководителей. В ходе предварительной оценки система ПППК зарекомендовала себя полностью выполняющей свою функцию механизма управления эффективностью и, безусловно, способствующей общему повышению показателей работы персонала в достижении стратегических целей Организации с точки зрения квалификации.

В конце года в Организации насчитывалось 576 штатных должностей, финансируемых за счет средств Регулярной программы и Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (АОСВ), 264 из которых относились к сотрудникам категории специалистов и более высоких категорий, а 312 – к сотрудникам категории общего обслуживания. Процедуры набора персонала на должности категории специалистов в большинстве случаев выполнялись в течение 6-месячного срока, утвержденного Советом. Все 11 внешних назначений, подпадающих под действие принципа справедливого географического представительства, были произведены из числа кандидатов из непредставленных государств или государств, представленных ниже желательного уровня.

В течение года HRB укреплял свою учебную программу, которая включает в себя курсы для руководящих работников, управленческого, технического и административного персонала, а также курсы по информационной технологии. Несмотря на 50-процентное сокращение бюджета на подготовку персонала, Отдел людских ресурсов смог организовать 25 курсов (в основном по вопросам управления), разработанных с учетом конкретных потребностей управлений и отделений. Кроме того, каждому региональному бюро были выделены некоторые финансовые средства для удовлетворения их конкретных потребностей в обучении. Проведенные курсы охватывали такие темы, как руководство проектами и планирование проектов, оценка риска, отслеживание и контроль, управление эффективностью работы, человеческий фактор и

реализация и администрирование портфеля проектов. В общей сложности 411 сотрудников приняли участие по крайней мере в одном учебном курсе. Учебная программа считается успешной и, несомненно, способствует повышению квалификации и уровня профессиональных знаний персонала.

Делопроизводство

Необходимость повышения эффективности административных процессов обусловила решение о переходе в масштабах всей Организации на электронную систему управления документацией и делопроизводства. Для рассмотрения текущих процедур и внесения рекомендаций относительно конкретных качеств и функций, требуемых от новой системы, была создана группа Секретариата, которую возглавила директор Административного управления. Проведение такой тщательной оценки считалось необходимым ввиду сложности и относительно высокой стоимости любой новой административной инфраструктуры. Результаты исследования послужат основой для включения данного проекта в бюджет на следующий трехлетний период.

В 2008 году повышению эффективности административных процессов способствовал также ряд инициатив. В результате частичной реорганизации Административного управления архивы стали неотъемлемой частью системы делопроизводства, что упростило координацию учета текущих и старых документов и повысило ясность статуса документации и качество справочно-информационного обслуживания в условиях сокращения штатов.

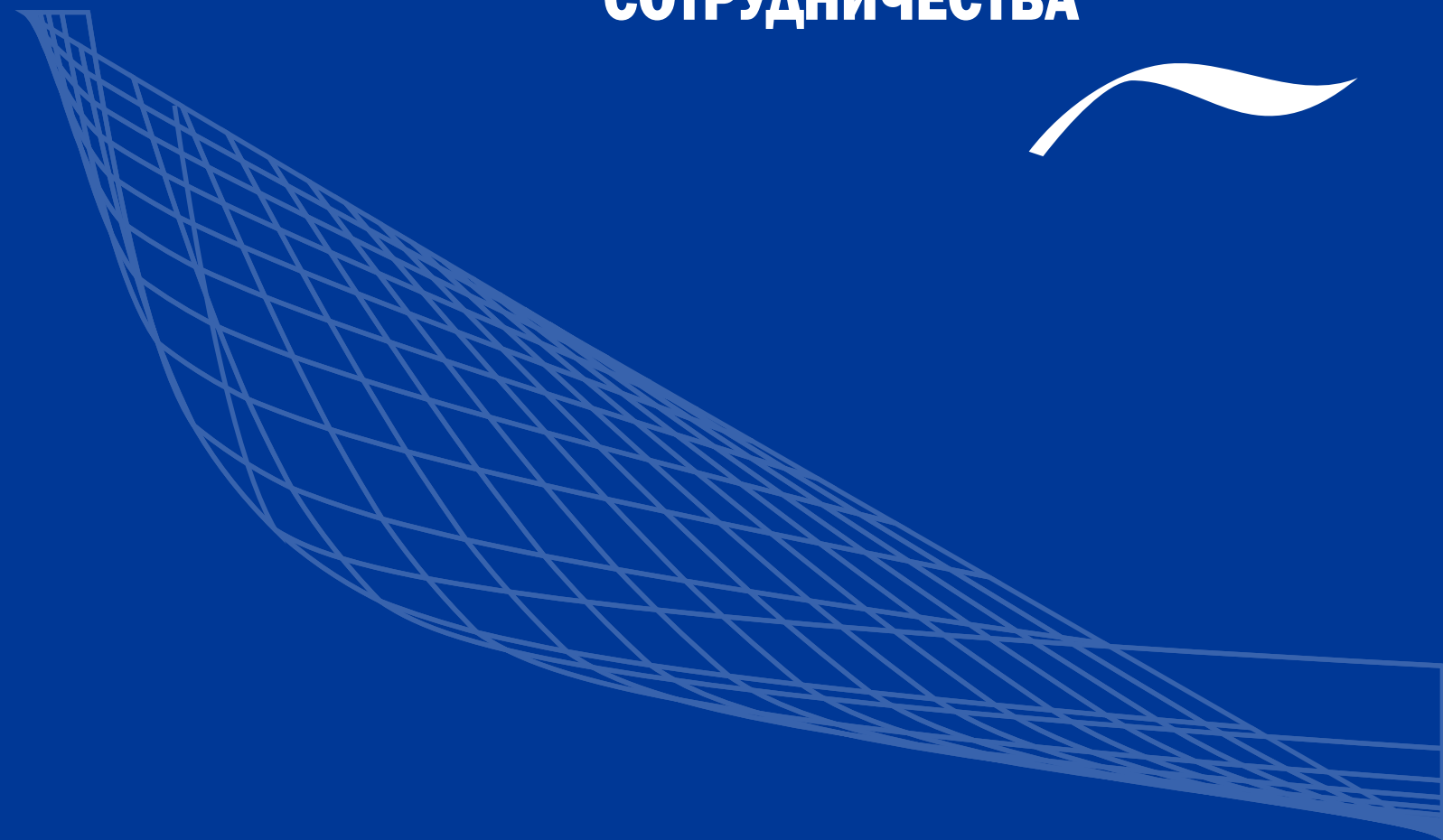
В рамках всестороннего пересмотра *Издательских правил ИКАО* (Дос 7231) была продолжена работа по дальнейшему сокращению объема печатной продукции и более широкому применению электронных средств передачи документов. Одиннадцатое издание этих правил в упорядоченном формате планируется опубликовать в начале 2009 года.

Приняты меры к полному осуществлению в 2009 году политики выпуска печатной продукции по потребности. Передача функции административного управления канцелярскими принадлежностями ИКАО Секции делопроизводства (RMS) способствовала повышению прозрачности в сфере учета и потребления канцелярских товаров и улучшению обслуживания.

Почетная награда

В 2008 году Совет по экологически чистому строительству Соединенных Штатов Америки наградил золотым сертификатом под названием *"Лидерство в энергоэффективном и экологическом проектировании"* (LEED-EB) здание Штаб-квартиры ИКАО, ставшее первым в Канаде сооружением, удостоенным такой чести. Эта престижная награда была присуждена в знак признания эффективной и экологически рациональной практики управления зданием.

**ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА**



ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Программа технического сотрудничества, оказывающая поддержку Договаривающимся государствам в реализации правил, политики и процедур ИКАО, является постоянной приоритетной деятельностью Организации, дополняющей техническую роль Регулярной программы.

Управление технического сотрудничества (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 (УППКБП) и Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ).

В 2008 году ИКАО выполнила Программу технического сотрудничества, объем которой составил 157 млн долл. США. В рамках различных соглашений о целевых фондах УТС реализовало 320 проектов в 72 странах, 36 из которых в этом году достигли эксплуатационной готовности. Сводные данные о проектах технического сотрудничества, выполненных в 2008 году, приводятся на общедоступном сайте ИКАО с разбивкой по страновым, межстрановым и межрегиональным проектам.

Примерно 99,5 % общего объема Программы финансировалось 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 0,5 %, включая добровольные взносы в натуральной форме. Основной взнос в Программу по линии Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) составил 0,5 %.

За период 2006–2008 гг. объем Программы увеличился на 39,7 %, 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.

Программа 2008 года тесно связана со стратегическими целями ИКАО, и проекты технического сотрудничества охватывают широкий диапазон тем: генеральное планирование в области гражданской авиации, планирование

и развитие людских ресурсов, административное управление и законодательство, связь и навигация, авиационная безопасность, авиационная метеорология, летная годность и производство полетов, системы управления безопасностью полетов, авиационная медицина, технико-экономические обоснования развития аэропортов, строительство и управление, обслуживание воздушного движения, внедрение методики ТРЕЙНЭР ИКАО, а также глобальные и региональные программы подготовки кадров с предоставлением стипендий.

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

Регион	2006	2007	2008	Увеличение (+)/ уменьшение (–) в 2008 г. по сравнению с 2006 г. (%)
Африка	9,59	14,58	29,28	19,69 (205,3 %)
Северная Америка и Южная Америка	141,76	182,52	155,39	13,63 (9,6 %)
Азия и Тихий океан	5,20	6,12	9,70	4,50 (86,5 %)
Европа и Ближний Восток	13,32	26,39	42,88	29,56 (221,9 %)
Всего	169,87	228,61	237,25	67,38 (39,7 %)

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 2008 году международных экспертов и консультантов для работы на местах составило 437 человек. В рамках проектов работали 1338 национальных специалистов, а в целом участие в их реализации принимал 1861 человек, включая 86 международных экспертов и консультантов, уже работавших на местах в рамках текущих проектов. Эти эксперты были наняты для работы консультантами при национальных администрациях гражданской авиации и инструкторами в учебных центрах и на рабочих местах или для работы в качестве руководящего персонала, в том числе инспекторов, оказывающего оперативные и административные услуги правительствам при отсутствии у государств соответствующих возможностей.

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. Оказывая помощь полномочным органам гражданской авиации, эти эксперты способствовали достижению стратегических целей ИКАО посредством передачи знаний в различных областях национальным специалистам, внедрения SARPS ИКАО, разработки адекватных организационных структур гражданской авиации, институционального развития и создания мощностей и устранения недостатков в области безопасности полетов и авиационной безопасности.



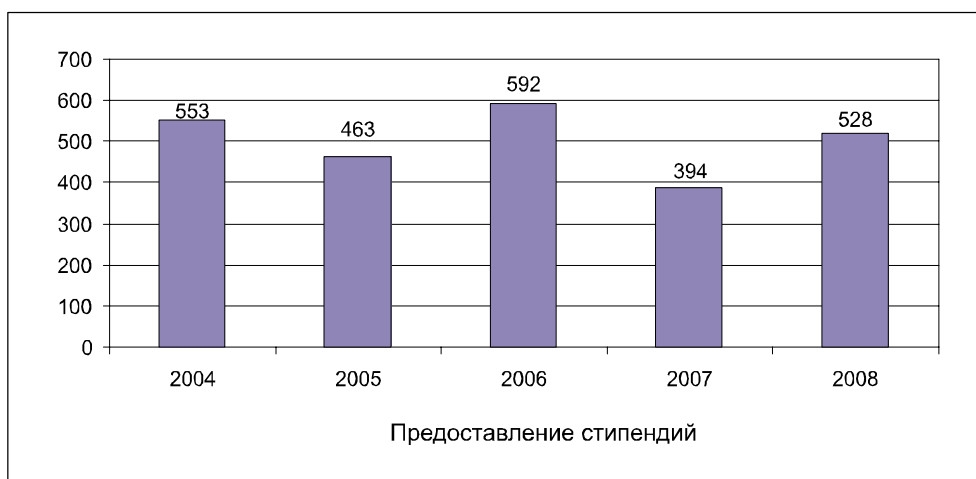
Подготовка специалистов гражданской авиации

В течение года было предоставлено 528 стипендий общей продолжительностью 359 рабочих месяцев. В рамках меморандумов о взаимопонимании, заключенных ИКАО с Китаем, Индией, Республикой Корея, Сингапуром и Таиландом, предусматривающих финансирование подготовки кадров этими странами и руководство этой подготовкой со стороны ИКАО, в общей сложности было предоставлено 12 стипендий на подготовку специалистов в учебном учреждении NIAMAR аэропортового полномочного органа Индии по вопросам сертификации аэропортов и систем управления безопасностью полетов в аэропортах; 51 стипендия на подготовку специалистов в учебном центре гражданской авиации Кореи по вопросам глобальных навигационных спутниковых систем (GNSS), доплеровских VOR и радиолокационного захода на посадку; в целом 52 стипендии были предоставлены Академией гражданской авиации Сингапура на подготовку специалистов по вопросам расследования авиационных происшествий, управления гражданской авиацией, проверки летной годности в рамках контроля за обеспечением безопасности полетов, летной годности/производства полетов, организации контроля за обеспечением безопасности полетов и комплексных систем управления безопасностью полетов; 36 стипендий было предоставлено слушателям курсов, проведенных в учебном центре гражданской авиации Таиланда по повышению уровня знаний авиационной терминологии на английском языке, системам CNS/ATM и подготовке сотрудников по производству полетов/ диспетчеров.

Дополнительно к стипендиям, предоставленным в различных областях посредством программ обучения в странах, выполненных инструкторами в рамках проектов УТС, было подготовлено свыше 2500 специалистов ведомств гражданской авиации в технической, управленческой и эксплуатационной областях, что свидетельствует о постоянном придании государствами важного значения подготовке в области гражданской авиации.

В целях компенсации низкого 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 2008 году подготовку по вопросам новых технологий и эксплуатации закупленного в рамках проектов ИКАО оборудования прошли 447 национальных специалистов, при этом общая сумма расходов на такую подготовку составила 2,7 млн долл. США.

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 специалистов и инспекторов по безопасности полетов и авиационной безопасности.



Оборудование и субподряды

В течение 2008 года в рамках программы УТС было оформлено 486 заказов на закупку и субподрядов. Общая сумма расходов на закупки для реализации проектов на местах составила 109,1 млн долл. США. 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.

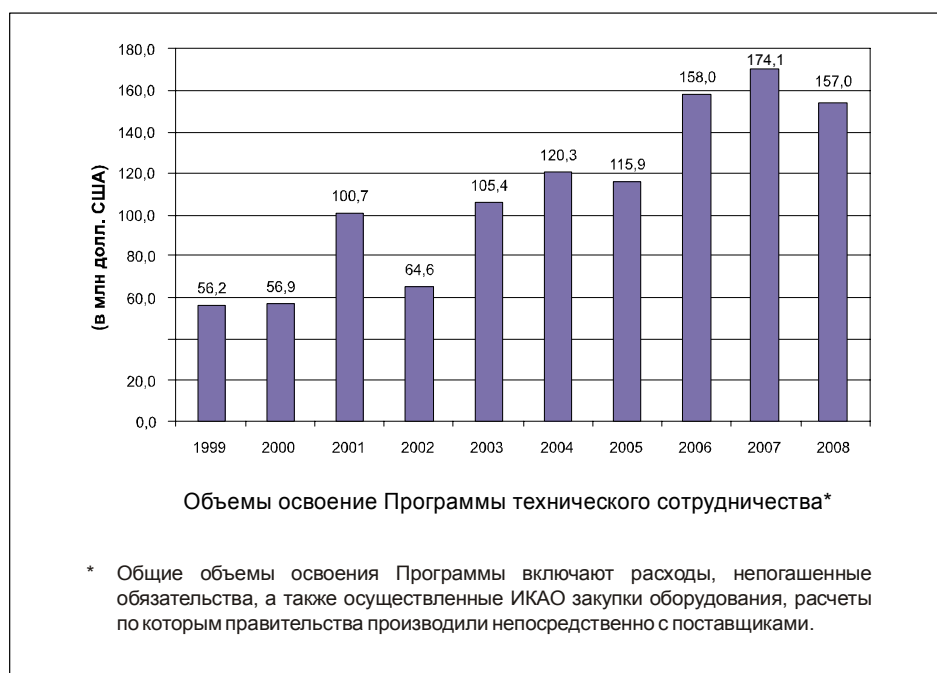
Оборудование и услуги, закупленные ИКАО, оказали непосредственное влияние на улучшение инфраструктуры гражданской авиации государств и повышение уровня безопасности и эффективности воздушных перевозок. В частности, экспертиза, проведенная ИКАО, обеспечила соответствие технических спецификаций применяемым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

Кроме того, УТС оформило еще 230 заказов на закупку и субподрядов на сумму 8,5 млн кан. долл., в рамках которых были приобретены оборудование и услуги для удовлетворения административных потребностей Регулярной программы и Управления технического сотрудничества (УТС) ИКАО. Наиболее значительным проектом, выполненным в 2008 году, был контракт на создание Директории открытых ключей (этап II) на сумму 1,5 млн долл. США. Другие крупные закупки были связаны с продлением договорного соглашения по серверной программе SharePoint (88 000 кан. долл.), обновлением базы данных ISDB (130 000 кан. долл.) и экспериментальным проектом/исследованием по вопросу возмещения затрат (107 250 кан. долл.).



**Объемы освоения с разбивкой по стратегическим целям
(в долл. США)**

Стратегическая цель	Северная и Южная Америка		Африка		Азия и Тихий океан		Европа и Ближний Восток		Общий объем Программы
		%		%		%		%	
A (Безопасность полетов)	35 581 350	36,8	2 787 498	13,4	2 844 417	43,0	10 879 719	33,1	52 092 984
B (Авиационная безопасность)	483 442	0,5	1 809 793	8,7	396 895	6,0	12 884 742	39,2	15 574 873
C (Охрана окружающей среды)	1 063 573	1,1	0	0	0	0	0	0	1 063 573
D (Эффективность)	41 576 034	43,0	16 017 711	77,0	1 012 083	15,3	8 052 964	24,5	66 658 792
E (Непрерывность)	17 887 363	18,5	104 011	0,5	2 136 620	32,3	1 051 816	3,2	21 179 811
F (Правовое регулирование)	96 688	0,1	83 209	0,4	224 907	3,4	0	0	404 805
Всего	96 688 451	100,0	20 802 222	100,0	6 614 924	100,0	32 869 241	100,0	156 974 837



**Бюджет расходов на административное
и оперативное обслуживание (AOSC)**

ИКАО не выделяет ассигнований на свою Программу технического сотрудничества из своих регулярных источников; она финансируется за счет внебюджетных источников, предоставляемых донорами или правительствами для финансирования своих проектов. 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). Фонд AOSC используется в целях покрытия всех расходов, связанных с управлением делами, функционированием и поддержкой Программы технического сотрудничества. Он возмещает такие расходы УТС, как расходы на персонал, общие эксплуатационные расходы и расходы на оборудование. Расходы Регулярной программы, связанные с предоставлением услуг Программе технического сотрудничества, также покрываются за счет Фонда AOSC. На основе круга полномочий, утвержденного Советом, была нанята внешняя консультационная фирма для проведения исследования с целью предложить варианты новой согласованной политики возмещения косвенных расходов, относимых ко всем видам внебюджетной деятельности Организации, включая Программу технического сотрудничества. Это исследование было начато в декабре 2008 года.

Утвержденные Ассамблеей бюджетные сметы AOSC носят лишь ориентировочный характер, поскольку точный объем Программы определить нельзя до тех пор, пока правительства и доноры не примут решение о суммах, которые будут выделены на реализацию проектов гражданской авиации.

В 2008 году в качестве базовой валюты для расчетов по сметам и счетам в рамках собственных фондов ИКАО, включая Фонд AOSC, был принят канадский доллар. Однако учет по фондам, управляемым от имени третьих сторон, в частности по фондам, созданным для управления проектами технического сотрудничества, ведется в долларах США.

Для облегчения сравнения указанные в нижеприведенной таблице цифры за 2004–2007 гг. пересчитаны в канадских долларах.



Поступления, расходы, излишек или дефицит по линии AOSC

Ежегодные излишки или дефициты AOSC являются следствием превышения или дефицита поступлений относительно расходов за конкретный год. По состоянию на 31 декабря 2008 года совокупный излишек AOSC оценивается в 5,5 млн кан. 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 2008 года составила примерно 4,5 млн кан. долл.

Оценочные результаты операционной деятельности свидетельствуют о дефиците в 2008 году в размере 182 000 кан. долл. Средняя ставка возмещения накладных расходов по проектам за последние 5 лет сократилась с 5,2 % в 2004 году до 4,2 % в 2008 году.

Подробная информация о проектах, выполненных в 2008 году, приводится на веб-сайте, содержащем Годовой доклад.

ФИНАНСОВАЯ СПРАВКА



ФИНАНСОВАЯ СПРАВКА

Бюджетные ассигнования на 2008–2009–2010 гг. и их источники финансирования, утвержденные Ассамблеей, приведены в таблице 1:

Таблица 1. Ассигнования на 2008, 2009 и 2010 гг.

	2008 (кан. долл.)	2009 (кан. долл.)	2010 (кан. долл.)
Ассигнования	79 951 000	80 085 000	85 507 000
Финансируются за счет:			
взносов	74 184 000	74 060 000	79 204 000
разных поступлений	1 916 000	1 917 000	1 917 000
излишка Фонда генерирования дополнительных доходов	3 851 000	4 108 000	4 386 000

Как показано в таблице 2, окончательная сумма ассигнований на 2008 год была скорректирована до 69 577 000 кан. долл. в результате:

- i) переноса ассигнований с 2007 на 2008 года и использования излишка разных поступлений за 2007 год в общей сумме 9 137 000 кан. долл. в соответствии с финансовыми положениями 5.2 с) и 5.11, C-DEC 182/13 и C-DEC 184/8;
- ii) переноса ассигнований в размере 8 187 000 кан. долл. в другие фонды в соответствии с C-DEC 182/13 и C-DEC 184/8;
- iii) переносов суммы между стратегическими целями или вспомогательными стратегиями реализации в соответствии с финансовым положением 5.9 и C-DEC 186/8;
- iv) следующих корректировок на общую сумму 11 324 000 кан. долл. в целях сокращения ассигнований 2008 года и увеличения ассигнований на 2009 год:
 - a) неисполненные обязательства в сумме 1 167 000 кан. долл. в соответствии с финансовыми положениями 5.6 и 5.7;
 - b) остаток по обязательствам на трехлетний период в сумме 4 195 000 кан. долл. в соответствии с финансовым положением 5.6 и C-DEC 186/8;

- с) отложенная деятельность на сумму 1 975 000 в соответствии с финансовым положением 5.6;
- д) перенос ассигнований 2008 года на 2009 год в соответствии с финансовым положением 5.6, C-DEC 186/8 и C-DEC 186/12.

Фактические расходы за 2008 год по линии ассигнований составили сумму в размере 69 577 000 кан. долл.

Начисленные Договаривающимся государствам взносы за 2008 год составили 74 184 000 кан. долл. Фактическая сумма взносов за 2008 год, полученных на конец года, составила 71 868 001 кан. долл., или 96,88 % (для сравнения: на конец 2007 года поступило 97,67 % взносов, а на конец 2006 года – 84,28 %). Кроме того, в погашение взносов за предыдущие годы было получено 1 284 073 кан. долл. По состоянию на 31 декабря 2008 года общая сумма задолженности по взносам составила 9 935 436 кан. 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 2007 год.

Вышеприведенная информация относится к деятельности в рамках Регулярной программы Организации, финансируемой за счет ассигнований, выделенных Ассамблеей. Расходы, связанные с деятельностью Управления технического сотрудничества (УТС), 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.

Корпоративная система планирования ресурсов

В 2008 году в рамках проекта создания комплексной системы информационных ресурсов (КСИР), финансирование которого осуществляется из Фонда информационных и связанных технологий (ICT), были выполнены следующие основные работы, связанные с внедрением:

- 1) Обработка операций с помощью модулей готовой системы, внедренных на этапе I (главный регистр бухгалтерского учета, счета выплат и поступлений, руководство проектами и закупки), началась в соответствии с графиком, т. е. 8 января 2008 года.
- 2) Группа внедрения системы КСИР усилила поддержку, оказываемую пользователям, для устранения пробелов в обучении и трудностей, связанных с выполнением пользователями новых процедур и функций. Десятки сотрудников были обучены работе с новой системой, десятки запросов были удовлетворены по телефону и электронной почте, и были предоставлены дополнительные услуги по индивидуальному обучению персонала. Кроме того, в сети ИКАО Intranet предоставлен новый справочный веб-сайт IRIS/Agresso, на

Таблица 2. Пересмотренные ассигнования на 2008 год

Стратегическая цель/ вспомогательная стратегия реализации	Ассигнования						
	Первоначаль- ные согласно резолюции А36-29 Ассамблеи (кан. долл.)	Перенос и разные поступ- ления из преды- дущего года (кан. долл.)	Сокращение ассигнований (кан. долл.)	Переносы между СЦ/ВСП (кан. долл.)	Корректировки (кан. долл.)	Пересмот- ренные (кан. долл.)	Фактические расходы (кан. долл.)
Стратегические цели (СЦ)							
А. Безопасность полетов	14 415 000	1 921 000	-1 374 000	716 000	-1 770 000	13 908 000	13 908 000
В. Авиационная безопасность	5 019 000	-	-	-1 506 000	-62 000	3 451 000	3 451 000
С. Охрана окружающей среды	1 674 000	589 000	-589 000	-67 000	-294 000	1 313 000	1 313 000
Д. Эффективность	20 640 000	196 000	-	131 000	-637 000	20 330 000	20 330 000
Е. Непрерывность	1 951 000	-	-	-307 000	-27 000	1 617 000	1 617 000
Ф. Правовое регулирование	607 000	-	-	495 000	-358 000	744 000	744 000
Итого по стратеги- ческим целям	44 306 000	2 706 000	-1 963 000	-538 000	-3 148 000	41 363 000	41 363 000
Вспомогательные стратегии реализации (ВСП)							
ВСП: управление и администрация	18 670 000	2 549 000	-981 000	987 000	-5 070 000	16 155 000	16 155 000
ВСП: поддержка программы	14 086 000	3 882 000	-1 373 000	-530 000	-3 106 000	12 959 000	12 959 000
Итого по вспомога- тельным страте- гиям реализации	32 756 000	6 431 000	-2 354 000	457 000	-8 176 000	29 114 000	29 114 000
Всего	77 062 000	9 137 000	-4 317 000	-81 000	-11 324 000	70 477 000	70 477 000
Функциональная реорганизация	2 889 000	-	-2 889 000	-	-	0	-
Возврат ссуды в TSSF	-	-	-981 000	981 000	-	0	-
Валютная прибыль/ убыток – ПРИБЫЛЬ	-	-	-	-900 000	-	-900 000	-900 000
Всего	79 951 000	9 137 000	-8 187 000	0	-11 324 000	69 577 000	69 577 000

Таблица 3. Финансовое положение (кассовая наличность) Организации

По состоянию на	2008			2007		
	Общий фонд (кан. долл.)	Фонд оборотных средств (кан. долл.)	Всего (кан. долл.)	Общий фонд (долл. США)	Фонд оборотных средств (долл. США)	Всего (долл. США)
1 января	24 651 730	5 887 510	30 539 240	11 999 500	5 996 859	17 996 359
31 марта	21 922 338	5 837 479	27 759 817	20 833 052	5 996 859	26 829 911
30 июня	21 771 447	5 939 307	27 710 754	16 217 554	5 996 859	22 214 413
30 сентября	11 886 009	5 974 031	17 860 040	15 648 820	6 001 539	21 650 359
31 декабря	19 483 148	7 265 360	26 748 508	25 129 185	6 001 539	31 121 734



котором размещены учебные материалы, в том числе справочники, руководства и учебные видеоклипы по различным операциям, которые возможны в системе Agresso. Для управленцев среднего звена в Финансовом отделе (FIN) и УТС также было организовано дополнительное обучение по системе Agresso и ее возможностям обработки запросов и представления отчетности.

- 3) Все функциональные возможности, которые в соответствии с новым графиком было намечено ввести в строй после начала постоянного использования системы в январе 2008 года, дорабатывались и вводились в действие в течение всего года, за исключением функции автоматической проверки бюджета и наличия фондов. Уровень сложности этой функции оказался значительно выше, чем ожидала компания Agresso, в результате чего возникли задержки с ее вводом в строй. Для смягчения последствий этих задержек были введены изменения в производственные операции "закупки – оплата", предусматривающие автоматическое направление в соответствующие бюджетные подразделения заявок на выполнение ручной проверки правильности проводки денежных средств.

Одновременно с завершением работ, предусмотренных этапом I, в феврале 2008 года начался этап II, в рамках которого были проанализированы и спроектированы оставшиеся модули, а именно управление людскими ресурсами (HR)/ведение расчетных ведомостей, основные фонды, продажи, путевые расходы и составление бюджета. В середине 2008 года начала создаваться конфигурация системы, основанная на результатах анализа и итогах проектирования, а в ноябре начались ее испытания с целью начального ввода в строй модуля людские ресурсы/расчетные ведомости. В первом квартале 2009 года будут продолжены испытания всех модулей, проводимые в различные сроки/периоды в зависимости от степени готовности каждого модуля. Ожидается, что в период с января по март 2009 года новый модуль людские ресурсы/расчетные ведомости будет использоваться параллельно со старой системой обработки данных по людским ресурсам/расчетным ведомостям, а постоянное использование этого модуля начнется в апреле 2009 года. Также ожидается, что испытания и начало постоянного использования других модулей также будут иметь место в тот же период, но на разных этапах, в зависимости от степени готовности каждого модуля.

Принятие Международных стандартов 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 МСУГС, которые надлежит применять к счетам и финансовым отчетам с 1 января 2010 года или ранее. Совет ИКАО представил доклад 36-й сессии Ассамблеи о постепенном внедрении МСУГС в течение

следующего трехлетнего периода (2008–2010) для того, чтобы ИКАО шла в ногу с другими организациями системы ООН.

Внедрение МСУГС окажет существенное влияние на содержание и форму финансовой отчетности Организации. Изменяются принципы бухгалтерского учета: произойдет переход от использования кассового метода и принципа обязательств к полному использованию метода начислений. С принятием МСУГС крупные изменения коснутся финансовых отчетов и счетов. Эти изменения будут включать признание в финансовых отчетах дополнительных активов, таких как оборудование, и дополнительных обязательств, таких как выплаты, причитающиеся сотрудникам после ухода со службы.

Согласно СУСООН организации могут постепенно принимать МСУГС в период до 2010 года. Считается, что Организация соблюдает СУСООН, если она полностью соблюдает отдельные стандарты МСУГС и все остальные требования СУСООН. Это означает, что ИКАО может постепенно внедрять отдельные стандарты МСУГС и по-прежнему соблюдать требования СУСООН до 1 января 2010 года.

МСУГС внедряются в ИКАО на основе и по мере разработки инструкций, получаемых от Целевой группы КСР ООН по стандартам бухгалтерского учета. Для целей эффективности используемая в настоящее время в ИКАО корпоративная система планирования ресурсов (КСР) приведена в соответствие с требованиями МСУГС.

Оценки и ревизии

В 2008 году Отделение по оценке программ, ревизии и анализу управленческой деятельности (ЕАО) завершило оценку контрактов сотрудников и провело ревизии в сфере использования служебных телефонов, Фонда генерирования дополнительных доходов (ФГДД), субсидий на образование и финансовых отчетов Европейской комиссии гражданской авиации (ЕКГА). ЕАО осуществило также вскрытие запечатанных заявок по тендерам и поддерживало контракты с Объединенной инспекционной группой (ОИГ) системы Организации Объединенных Наций по вопросам, связанным с выполнением рекомендаций, содержащихся в докладах ОИГ и докладах внешнего ревизора.

Рабочая группа Совета по вопросам эффективности и ЕАО оказали административную поддержку и содействие в работе новой Консультативной группы ИКАО по оценке и аудиту (AGEA), которая приступила к работе в 2008 году.

ДОБАВЛЕНИЕ 1. ТАБЛИЦЫ К РАЗДЕЛУ "МИР ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В 2008 ГОДУ"

Общее примечание. Статистические данные за 2008 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, 1999–2008)

Год	Пассажиры		Пассажиро-км		Груз, т		Выполненные тонно-км (груз)		Выполненные тонно-км (почта)		Общий выполненный тонно-километраж	
	Млн	Годовой прирост, %	Млн	Годовой прирост, %	Млн	Годовой прирост, %	Млн	Годовой прирост, %	Млн	Годовой прирост, %	Млн	Годовой прирост, %
1999	1 562	6,2	2 797 800	6,5	28,1	6,0	108 660	6,7	5 720	-0,7	370 420	6,3
2000	1 672	7,0	3 037 530	8,6	30,4	8,2	118 080	8,7	6 050	5,8	403 960	9,1
2001	1 640	-1,9	2 949 550	-2,9	28,8	-5,3	110 800	-6,2	5 310	-12,2	388 150	-3,9
2002	1 639	-0,1	2 964 530	0,5	31,4	9,0	119 840	8,2	4 570	-13,9	397 120	2,3
2003 ¹	1 691	3,2	3 019 100	1,8	33,5	6,7	125 760	4,9	4 530	-0,9	407 670	2,7
2004	1 888	11,6	3 445 300	14,1	36,7	9,6	139 040	10,6	4 580	1,1	458 910	12,6
2005	2 022	7,1	3 721 690	8,0	37,6	2,5	142 520	2,5	4 660	1,7	487 860	6,3
2006	2 124	5,0	3 938 770	5,8	39,8	5,9	151 230	6,1	4 530	-2,8	516 700	5,9
2007	2 281	7,4	4 228 330	7,4	41,8	5,0	158 280	4,7	4 500	-0,7	546 670	5,8
2008	2 271	-0,4	4 282 870	1,3	40,5	-3,1	156 310	-1,2	4 790	6,4	549 730	0,6

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, 1999–2008)

Год	Пассажиры		Пассажиро-км		Груз, т		Выполненные тонно-км (груз)		Выполненные тонно-км (почта)		Общий выполненный тонно-километраж	
	Млн	Годовой прирост, %	Млн	Годовой прирост, %	Млн	Годовой прирост, %	Млн	Годовой прирост, %	Млн	Годовой прирост, %	Млн	Годовой прирост, %
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	761	7,9	2 365 010	7,5	23,9	5,8	125 700	6,1	3 040	2,0	348 080	7,0
2007	836	9,9	2 551 910	7,9	25,2	5,4	132 140	5,1	3 190	4,9	369 480	6,1
2008	866	3,6	2 639 090	3,4	25,0	-0,8	130 890	-0,9	3 360	5,3	376 330	1,9

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, 1999–2008)

Год	Пассажиро-км (млн)	Располагаемые место-км (млн)	Коэффициент пассажирской загрузки, %	Груз, тонно-км (млн)	Почта, тонно-км (млн)	Всего выполнено тонно-км (млн)	Всего располагаемых тонно-км (млн)	Коэффициент коммерческой загрузки, %
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	3 938 770	5 198 910	76	151 230	4 530	516 700	816 880	63
2007	4 228 330	5 512 580	77	158 280	4 500	546 670	863 140	63
2008	4 282 870	5 654 340	76	156 310	4 790	549 730	875 210	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 2008 году

Статистические регионы ИКАО по месту регистрации авиакомпаний	Самолето-километры (млн)	Самолето-вылеты (тыс.)	Перевезено пассажиров (тыс.)	Выполненные пассажиро-км (млн)	Кэффиц. пассажир. загрузки (%)	Выполненные тонно-ккм Грузовые (млн)	Всего (млн)	Располагаемые тонно-ккм (млн)	Кэфф. коммерч. загрузки (%)
Общий объем (международных и внутренних) перевозок авиакомпаний Договаривающихся государств ИКАО									
Европа	9 426	7 569	649 090	1 220 991	76	41 064	152 374	228 777	67
% от мирового объема	27,3	28,8	28,6	28,5		26,3	27,7	26,1	
Африка	890	558	47 015	103 285	67	2 127	12 027	21 904	55
% от мирового объема	2,6	2,1	2,1	2,4		1,4	2,2	2,5	
Ближний Восток	1 366	667	81 744	233 469	74	11 139	33 181	55 598	60
% от мирового объема	4,0	2,5	3,6	5,5		7,1	6,0	6,4	
Азия и Тихий океан	7 888	5 395	604 099	1 149 693	73	56 004	161 423	256 399	63
% от мирового объема	22,9	20,6	26,6	26,8		35,8	29,4	29,3	
Северная Америка	13 017	10 255	755 498	1 385 766	80	40 702	168 887	274 474	62
% от мирового объема	37,8	39,1	33,3	32,4		26,0	30,7	31,4	
Латинская Америка и бассейн Карибского моря	1 881	1 801	133 678	189 665	69	5 272	21 844	38 057	57
% от мирового объема	5,5	6,9	5,9	4,4		3,4	4,0	4,3	
Всего	34 469	26 245	2 271 123	4 282 870	76	156 309	549 735	875 209	63
Международные перевозки авиакомпаний Договаривающихся государств ИКАО									
Европа	7 696	4 727	461 441	1 075 363	77	40 038	138 369	206 191	67
% от мирового объема	43,3	57,7	53,3	40,7		30,6	36,8	34,9	
Африка	712	314	28 473	89 339	66	2 031	10 643	19 811	54
% от мирового объема	4,0	3,8	3,3	3,4		1,6	2,8	3,3	
Ближний Восток	1 220	449	61 475	217 881	74	11 048	31 696	53 127	60
% от мирового объема	6,9	5,5	7,1	8,3		8,4	8,4	9,0	
Азия и Тихий океан	4 019	1 189	172 870	696 917	73	50 127	115 976	179 873	64
% от мирового объема	22,6	14,5	20,0	26,4		38,3	30,8	30,4	
Северная Америка	3 147	1 057	104 779	453 701	80	23 511	65 807	108 693	61
% от мирового объема	17,7	12,9	12,1	17,2		18,0	17,5	18,4	
Латинская Америка и бассейн Карибского моря	976	461	36 353	105 887	71	4 131	13 842	23 850	58
% от мирового объема	5,5	5,6	4,2	4,0		3,2	3,7	4,0	
Всего	17 769	8 197	865 391	2 639 088	75	130 886	376 333	591 544	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, 1999–2008

Категория	Выполненные пассажиро-километры (млн.)									
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Нерегулярные перевозки ¹	238 380	265 460	272 790	244 930	240 720	266 590	262 560	245 105	241 680	226 390
Изменение по годам (%)	-7,3	11,4	2,8	-10,2	-1,7	10,7	-1,5	-6,6	-1,4	-6,3
Регулярные перевозки	1 622 250	1 790 370	1 726 580	1 736 070	1 738 510	2 015 070	2 199 940	2 365 010	2 551 910	2 639 090
Изменение по годам (%)	7,3	10,4	-3,6	0,5	0,1	15,9	9,2	7,5	7,9	3,4
Общий объем перевозок	1 860 630	2 055 830	1 999 370	1 981 000	1 979 230	2 281 660	2 462 500	2 610 115	2 793 590	2 865 480
Изменение по годам (%)	5,2	10,5	-2,7	-0,9	-0,1	15,3	7,9	6,0	7,0	2,6
Нерегулярные перевозки в % к общему объему	12,8	12,9	13,6	12,4	12,2	11,7	10,7	9,4	8,7	7,9

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, 1989–2008 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
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	18	288	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
2008	10	308	0,01	0,01	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.

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	24	911	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	19	290	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
2008	12	455	0,01	0,02	0,04	0,06	0,02	0,05

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			Кол-во актов диверсий	Прочие акты ¹	Кол-во раненых или погибших в результате актов незаконного вмешательства	
		Захваты	Попытки захвата	Нападения на объекты	Попытки нападения на объекты	Раненые			Погибшие	
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	
2008	23	1	6	3	0	0	13 ³	31	11	

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

Модернизация системы CNS/ATM и укрепление "Регионального управления воздушным движением (CRA)"

Цель проекта

Целью данного проекта, финансируемого правительством Аргентины, является модернизация систем связи, навигации и наблюдения (CNS), которые обеспечивают создание инфраструктуры для национальной и региональной аэронавигации. Данный проект направлен на оказание поддержки в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов и прогнозирования развития гражданской авиации в социальной, экономической и культурных областях. Данный проект, начатый в сентябре 2004 года и рассчитанный на 2 года, был продлен до октября 2010 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках реализации данного проекта было набрано 518 сотрудников для Регионального управления воздушным движением (CRA) и закупки оборудования.

Создание нового национального ведомства гражданской авиации

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Аргентины, заключается в создании нового органа, отвечающего за функционирование аэропортов и предоставление аэронавигационного обслуживания, а также за организацию контроля за обеспечением безопасности полетов, включая передачу всех функций и обязанностей, выполняемых "Региональным управлением воздушным движением военно-воздушных сил Аргентины". Ожидаемая продолжительность данного проекта, начатого в 2007 году, составляет 36 мес.

Результаты выполнения проекта

Подготовлен план работы по передаче ответственности и полномочий новому гражданскому органу. Под ответственность новых полномочных



органов передано более 400 аэродромов и начат новый процесс аренды помещений для размещения более 500 сотрудников. Наняты консультанты для разработки нового законодательства в области гражданской авиации, а также технических и административных руководств и процедур. Закуплена оргтехника, необходимая для разработки автоматической системы управления.

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

В настоящее время структуры, осуществляющие реализацию проекта, почти полностью укомплектованы персоналом. Имели место некоторые задержки в наборе кадров, обусловленные задержкой в поступлении финансовых средств на 5 мес. В настоящее время идет замена некоторых экспертов, которые вышли из проекта по различным причинам. ИКАО и МОТСА продолжали согласованно выполнять проект в установленные сроки в рамках сотрудничества с воинскими частями, участвующими в производстве работ, относящихся к аэропорту и воздушному пространству, что способствует активизации работ по реализации проекта и, таким образом, достижению поставленных целей. В целях обеспечения набора сотрудников, которые должны быть назначены на посты международных экспертов, граждане Афганистана продолжали проходить подготовку в учебном центре гражданской авиации в Кабуле и стажировку на рабочих местах с помощью сотрудников ИКАО, предоставляющих оперативную помощь (OPAS) в области управления воздушным движением, пожаротушения и поисково-спасательных операций, метеорологии и в других областях аэропортовой деятельности. Кроме того, осуществляется подбор кандидатов для прохождения курсов повышения квалификации, которые, как ожидается, начнут работу в 2009 году.

Организация контроля за обеспечением безопасности полетов***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Афганистана, заключается в расширении возможностей министерства транспорта и гражданской авиации (МОТСА) в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Работы по данному проекту, рассчитанному на 12 мес, начались в сентябре 2008 года.

Результаты выполнения проекта

Данный проект, в рамках которого должны предоставляться услуги трех экспертов, находится на начальных этапах планирования. Инспектор по производству полетов/руководитель Группы прибыл в Кабул в конце сентября 2008 года, а инспектор по летной годности – в конце ноября 2008 года. Второй инспектор по производству полетов должен прибыть в начале 2009 года.

БОЛИВИЯ**Организация контроля за обеспечением безопасности полетов и аэронавигация*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Боливии, заключается в том, чтобы обеспечить возможность продолжения выполнения Генеральным директором гражданской авиации (ГДГА) своих функций в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов посредством укрепления аэронавигационного подразделения и Национального института гражданской авиации (НИГА). Данный проект, начатый в 2004 году, рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

Проведены учебные курсы, семинары и практикумы по таким вопросам, как выдача свидетельств авиационному персоналу, производство полетов, летная годность, аэронавигация, авиационная безопасность, упрощение формальностей, организация управления, а также по юридическим вопросам и вычислительной технике. Укрепление НИГА было достигнуто благодаря увеличению числа сотрудников (заключены контракты с 184 национальными специалистами), улучшению инфраструктуры и использованию более современного оборудования. Сооружение нового здания в Кочабамбе обеспечит наличие соответствующих помещений для учебных целей для будущей сертификации в рамках Программы ТРЕЙНЭР. Полномочные органы гражданской авиации принимали участие в

совещаниях с региональными органами, такими как Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА) и Андский комитет авиационных полномочных органов. На основе выполнения рекомендаций, представленных ГДГА в техническом руководстве по информационным системам, укреплена техническая библиотека ГДГА.

БОТСВАНА

Оказание помощи в создании ведомства гражданской авиации Ботсваны

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Ботсваны, заключается в создании автономной, эффективной и действенной структуры гражданской авиации, которая учитывала бы динамику авиационной отрасли и потребности социально-экономического развития страны, содействуя, тем самым, торговле и туризму. Данный проект, начатый в 2005 году и рассчитанный на 18 мес, был продлен до конца 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Заменено нынешнее авиационное законодательство, в частности сводный Акт о гражданской авиации от 2008 года и Акт об авиационной безопасности от 2008 года, вместе с соответствующими нормативными актами. Принято новое законодательство, которое было направлено на утверждение национальной ассамблеей. Совет ведомства гражданской авиации утвердил его организационную структуру, а также общие правила, касающиеся сроков и условий службы сотрудников. Назначен руководитель ведомства гражданской авиации со вступлением в должность с 1 апреля 2001 года; назначены управляющий делами, директор аэропортов, директор аэронавигационных служб, финансовый директор и директор по людским ресурсам и административным вопросам. Приняты меры по набору руководителей подразделений, отвечающих за безопасность полетов и воздушный транспорт, по распоряжению ведомства гражданской авиации. Направлены просьбы в отношении назначения экономиста по вопросам воздушного транспорта и эксперта в области электросвязи для оказания помощи в подготовке всеобъемлющего генерального плана для гражданской авиации. Завершена подготовка проекта пятилетнего сводного плана и подписано соглашение по откомандированию сотрудников департамента гражданской авиации в ведомство гражданской авиации (ВГА). Кроме того, определено соответствующее местонахождение Штаб-квартиры ВГА.

БРАЗИЛИЯ

Проведение исследований и подготовка кадров в области гражданской авиации

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Бразилии, заключается в повышении квалификации специалистов в системе гражданской авиации Бразилии и расширении масштабов 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 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Организована подготовка кадров в области знания языка, летной годности, ТРЕЙНЭР, управления, контроля за обеспечением безопасности полетов, правил, производства полетов, сертификации аэродромов, а также поисково-спасательных операций и пожаротушения. Сотрудники НАГА принимали участие в работе совещаний, конференций и симпозиумов. Выполнено 50 международных и 320 местных командировок, большинство из которых осуществлялось по программе предоставления стипендий. Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) представлен генеральный план по борьбе с пандемическим гриппом в аэропортах, а также национальная программа по контролю качества в области упрощения формальностей. Проведена Четвертая Региональная координационная конференция ТРЕЙНЭР (RTCC/4) и организован семинар по авиации и окружающей среде – климатическим изменениям. Внутренние ревизоры НАГА прошли подготовку в области Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО. В рамках дистанционного обучения были подготовлены и проведены два учебных курса по основам гражданской авиации и шуму в аэропортах. Приобретена компьютерная модель для имитационного моделирования деятельности аэропорта и воздушного пространства (SIMMOD)[™], а также программное обеспечение, которое позволяет анализировать аэропорты и комплексную систему деятельности аэропорта, апробированную Федеральным авиационным управлением ФАУ.

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 аэронавигационным планом Карибского/Южноамерикан-

ского регионов (CAR/SAM) и Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО. Данный проект, начатый в 2001 году и рассчитанный на 5 лет, продлен до конца 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Проведены испытания спутниковой системы функционального дополнения (SBAS) в целях улучшения характеристик сигнала глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS); проведен сбор данных от воздушных судов и наземных станций в рамках исследований ионосферных помех применительно к наземной системе функционального дополнения (GBAS); проведены аттестационные испытания системы связи "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC) и автоматического зависимого наблюдения (ADS); на маршрутах Европы и Южной Америки (EUR/SAM) завершено введение требуемых навигационных характеристик 10 (RNP 10) и сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM); продолжались разработки в области навигации, основанной на характеристиках (PBN), включая зональную навигацию (RNAV); проведены исследования, направленные на разработку и усовершенствование сети авиационной электросвязи (ATN), включая имитационную модель системы DATACOM с целью обеспечения перехода и использования геостационарных спутников для связи и наблюдения. Кроме того, в рамках данного проекта заключены контракты с 102 национальными специалистами и оказано содействие участию сотрудников Департамента по контролю за воздушным пространством (DECEA) в совещаниях, семинарах и технических командировках, что делается в увязке с целями обучения. На основе финансовой поддержки по данному контракту проведены три региональных мероприятия. В общей сложности девять специалистов приняли участие в 15-м совещании Группы регионального планирования и осуществления проектов Карибского/Южноамериканского регионов (CAR/SAM) (GREPECAS), семинаре по прогнозированию и экономическому планированию, а также в работе 7-го совещания Группы по прогнозированию перевозок в регионах CAR/SAM.

ВЕНЕСУЭЛА

Развитие людских ресурсов

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Венесуэлы, заключается в оказании технической помощи по организации работы в области людских ресурсов в Национальном институте гражданской авиации (НИГА) посредством обучения, введения соответствующих методов работы и набора персонала. Основное внимание уделялось разработке и предпринятию соответствующих мер по устранению недостатков в краткосрочной и среднесрочной перспективе, а также стандартизации и внедрению эффективных и действенных методов на долгосрочную

перспективу. Данный проект, начатый в 2006 году и рассчитанный на 9 мес, был продлен до конца 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Предварительно отобранные сотрудники НИГА прошли подготовку, необходимую для занятия должностей специалистов по оценке знания языка. Проведена оценка всего технического состава НИГА с целью определения требований к знанию языка и разработке соответствующих методов обучения. Проведена оценка методики расчета сборов/платежей за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание и приняты рекомендации в отношении соответствующей методики, которая будет действовать применительно к расчету аэропортовых и аэронавигационных сборов в рамках новой тарифной структуры, а также в отношении порядка возмещения сборов/платежей. Проведен отбор диспетчеров управления воздушным движением на основе введения новой методики и средств оценки. Разработаны планы набора кадров и графики стажировки на рабочих местах для специалистов по техническому обслуживанию, работающих в аэропортах и на объектах аэронавигационных средств, а также для операторов авиационной связи. Подготовлены комплексные программы обучения в целях обеспечения оперативной гибкости, например предусматривается подготовка специалистов для работы в пунктах сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения (ОВД), со знанием служб связи и аэронавигационной информации (службы ARO-COM-AIS) и обновление сравнительных показателей профессиональной пригодности посредством анализа и определения круга служебных обязанностей. Подготовлена методика разработки программ обучения, а также двухлетний план подготовки всех технических сотрудников в области оперативных вопросов обеспечения безопасности полетов. Завершен первый этап подготовки учебного Руководства по типовой учебно-методической разработке (ТУМР) в области технического обслуживания средств радиосвязи, используя при этом методику ТРЕЙНЭР.

Модернизация аэропортов и служб управления воздушным движением

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Венесуэлы, заключается в оказании помощи Национальному институту гражданской авиации (НИГА) в модернизации служб управления воздушным движением и аэропортовых служб с целью обеспечения повышения безопасности полетов гражданской авиации Венесуэлы. Данный проект, начатый в 2004 году, рассчитан на 4 года.

Результаты выполнения проекта

Продолжалась реализация трех запланированных этапов выполнения данного проекта, в соответствии с которыми было заключено 33 контракта на закупку оборудования, в рамках которых предусматривается обновление оборудования на национальном уровне посредством приобретения, установки и эксплуатации систем связи, навигации и наблюдения (CNS), систем поиска и спасания (SAR), а также бортовых и аэропортовых противопожарных систем и устройств. Приняты меры, направленные на развитие людских ресурсов на основе повышения образовательного уровня и технической подготовки эксплуатационного персонала.

Программа ТРЕЙНЭР для Национального института гражданской авиации

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 введения в данном учебном заведении методики ТРЕЙНЭР ИКАО. Проект, начатый в 2007 году и запланированный на 1 год, был продлен до конца 2009 года.

Результаты выполнения проекта

В 2008 году центральный сектор ТРЕЙНЭР предоставил учебному центру гражданской авиации "Мигель Родригес" полномасштабное членство в Программе ТРЕЙНЭР. Завершена подготовка одной новой типовой учебно-методической разработки (ТУМР) в соответствии со стандартами ТРЕЙНЭР. Кроме того, предстоит разработать еще два ТУМР. Проведен практикум для разработчиков курсов, один эксперт был направлен в учебный центр для оказания помощи в реализации Программы ТРЕЙНЭР посредством проведения в ходе разработки двух новых ТУМР и реализованы программы подготовки инструкторов практикумов для разработчиков курсов и стажировки на рабочих местах. Кроме того, оказана помощь во введении требований к знанию английского языка. Два эксперта из службы управления воздушным движением и навигации (ATNS) Южной Африки провели в учебном центре гражданской авиации (УЦГА) в Бангкоке учебный курс по ТУМР "Проводящий собеседование/аттестующий на предмет знания английского языка в области авиации". Соответствующие сотрудники прошли подготовку в качестве специалистов по проведению аттестации, которые затем провели стажировку на рабочих местах недавно прошедших обучение сотрудников. Эксперты вместе с местными специалистами подготовили учебный план, который в настоящее время находится в стадии реализации.

ГВАТЕМАЛА

Расширение и модернизация международного аэропорта Ла Аурора в г. Гватемале

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Гватемалы, заключается в оказании помощи в расширении и модернизации международного аэропорта Ла Аурора в г. Гватемале и обеспечении соблюдения предусмотренных в национальных правилах эксплуатационных требований и требований к обеспечению авиационной безопасности, а также Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО и положений регионального аэронавигационного плана. В настоящее время в проект внесены изменения, касающиеся финансирования работ по расширению аэропорта. Данный проект, начатый в 2005 году и рассчитанный на 2 года, продлен до конца 2008 года.

Результаты выполнения проекта

Приняты меры, направленные на гарантирование безопасности аэропорта в целях соблюдения SARPS ИКАО, в рамках которых закуплена радиолокационная станция дальнего радиуса действия с системой отображения, позволяющая охватить территорию страны.

Комплексная модернизация национальной системы аэропортов

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Гватемалы, заключается в оказании помощи в планировании развития и модернизации аэропортовых средств и служб во внутренних аэропортах в Кесальтенанго, Кобане, Пуэрто-Барриоссе, Реталулеу, Уэуэтенанго 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

В связи с изменениями приоритетов правительства, в 2008 году был проведен минимальный объем работ, который включал только разработку проекта здания аэровокзала аэропорта в Пуэрто-Барриоссе. Предполагается, что решения в отношении продолжения данного проекта будут приняты в 2009 году.

ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА КОНГО

Проект восстановления аэропортов/аэродромов

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Департаментом операций по поддержанию мира Организации Объединенных Наций (ДОПМООН), 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 (МООНДРК), посредством предоставления технических рекомендаций по восстановлению аэропортов и проведения курсов переподготовки для диспетчеров управления воздушным движением. Проект, начатый в 2003 году и первоначально рассчитанный на 18 мес, был продлен до конца апреля 2009 года.

Результаты выполнения проекта

В целях соблюдения международных стандартов безопасности полетов и обеспечения приема более крупных воздушных судов увеличена длина ВПП аэропорта Гома и заменено асфальтовое покрытие перрона. Разработаны технические требования к установке/сертификации системы указателя точного захода на посадку (PAPI) в аэропорту Гома. Заменено покрытие ВПП, рулежных дорожек и перронов в аэропортах Буниа и Букаву. Для летного состава эксплуатантов воздушных судов МООНДРК, подразделения по воздушным трассам (RVA) и ведомства гражданской авиации (ВГА), которые располагают соответствующими навыками и способны выполнять полеты по схемам RNAV, были проведены учебные курсы в области зональной навигации (RNAV) и глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS). Завершена программа по обслуживанию GNSS, основанная на Всемирной геодезической системе 1984 года (WGS-84), в рамках которой будет проведено обследование всех важных новых препятствий, с тем чтобы предоставить данные о точках пути, основанных на спутниковой навигации. Для всех аэропортов в установленном порядке были опубликованы схемы неточных заходов на посадку (NPA), основанные на RNAV (GNSS). В целях создания надлежащего районного диспетчерского центра (РДЦ) ИКАО добилась выделения здания и рабочих мест диспетчеров управления воздушным движением (УВД). Завершена подготовка новых руководств по выполнению полетов в условиях управления воздушным движением, соответствующих требованиям ИКАО. Завершена подготовка проекта руководства по организации служб поиска и спасания, который представлен на утверждение полномочных органов. МООНДРК на временной основе выделила здание в аэропорту Ндола для РДЦ, а ИКАО на безвозмездной основе определила, какие рабочие места необходимы для РДЦ.

ДОМИНИКАНСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Совершенствование нормативных положений, касающихся аэропортов/подготовки кадров в области сертификации аэропортов

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Доминиканской Республики, заключается в техническом сотрудничестве с Доминиканским институтом гражданской авиации (ДИГА) и расширении возможностей правительства по надзору в таких областях, как нормативно-правовое регулирование, сертификация и системы управления безопасностью аэропортов. Данный проект, начатый в феврале 2008 года, завершен в апреле 2008 года.

Результаты выполнения проекта

Пять международных инспекторов/экспертов, специализирующихся в области регламентирования, сертификации и систем управления безопасностью полетов, провели два учебных курса для специалистов аэропорта, работающих в качестве инспекторов ДИГА. Кроме того, проведены учебные курсы для эксплуатационного персонала частных и концессионных аэропортов.

Программа ТРЕЙНЭР для Доминиканского института гражданской авиации (ДИГА)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого ДИГА, заключается в совершенствовании и расширении возможностей учебно-методической системы ДИГА посредством введения в данном учебном заведении методики ТРЕЙНЭР ИКАО. Данный проект, начатый в 2008 году, рассчитан на 1 год.

Результаты выполнения проекта

Совместно с ДИГА завершен процесс набора кадров с целью выдвинуть в начале 2009 года кандидата в эксперты ТРЕЙНЭР.

ЕГИПЕТ

Программа ТРЕЙНЭР для авиакомпании "ИДЖИПТЭР"

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого авиакомпанией "ИДЖИПТЭР", заключается в повышении эффективности и расширении учебно-

методической системы авиакомпании путем внедрения в учебном центре авиакомпании методики ТРЕЙНЭР ИКАО. Данный проект, начатый в 2006 году и рассчитанный на 1 год, был продлен до 2009 года.

Результаты выполнения проекта

В 2007 году центральный сектор ТРЕЙНЭР (ТСУ) ИКАО предоставил учебному центру авиакомпании "ИДЖИПТЭР" (ЕТС) полномасштабное членство в Программе ТРЕЙНЭР. В рамках данного проекта квалифицированные разработчики курсов ТРЕЙНЭР продолжали использовать методику ТРЕЙНЭР для подготовки типовых учебно-методических разработок (ТУМР). Кроме того, в рамках данного проекта ЕТС выступил в качестве принимающей стороны для Четвертой Региональной координационной конференции ТРЕЙНЭР (RTCC/4), проведенной в октябре 2008 года, в работе которой участвовали 49 представителей из 26 учреждений в 24 государствах, а также 5 наблюдателей.

ИНДИЯ

Совместная (ИКАО – Индия) программа подготовки для развивающихся стран

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого полномочным органом аэропортов Индии (AAI), заключается в оказании AAI помощи в руководстве программой по обучению кадров из развивающихся стран в Национальном институте управления и исследований в области авиации (NIAMAR) в Нью-Дели, который был выбран AAI. Оказываемая помощь охватывает рассылку информации Договаривающимся государствам ИКАО и подготовку писем о предоставлении стипендий и писем с отказом. Данный проект, начатый в ноябре 2008 года, рассчитан на 12 мес.

Результаты выполнения проекта

ИКАО предоставила 12 стипендий для участников из 12 стран для прохождения двух учебных курсов ("Сертификация аэропортов" и "Системы управления безопасностью полетов аэропортов"), проведенных в NIAMAR.

Соблюдение SARPS ИКАО: международный аэропорт Хайдерабад

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого компанией с ограниченной ответственностью "Хайдерабад интернэшнл эрпорт лимитед" (HIAL), заключается в тщательном изучении проектной документации на

аэропортовые средства и оборудование (за исключением систем связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) и авиационной метеорологии) и в обеспечении соответствия Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) ИКАО. Кроме того, проектом предусматривается рассмотреть руководство по аэродромам, подлежащее разработке компанией HIAL; провести независимую проверку установленных средств и оборудования с точки зрения обеспечения безопасности полетов до предоставления заявки в Генеральный директорат гражданской авиации Индии на получение сертификата аэродрома; проанализировать систему управления безопасностью полетов и рекомендовать HIAL любые необходимые меры по устранению недостатков. Данный проект, начатый в январе 2006 года, рассчитан на 27 мес.

Результаты выполнения проекта

Инженер ИКАО в области аэропортов и инженер ИКАО в области электромеханики выполнили в 2008 году командировку в аэропорт Хайдерабад (GHIAL) в целях проведения оценки уже завершенных работ на данном аэродроме на предмет соответствия SARPS ИКАО и требованиям гражданской авиации (CAR), в частности, дренажных систем аэродрома, что выполнялось в рамках подготовки аэропорта к сертификации ведомством гражданской авиации Индии.

Развитие/модернизация: международный аэропорт Дели

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого компанией с ограниченной ответственностью "Дели интернэшнл эрпорт лимитед" (DIAL), заключается в оказании помощи в проведении технического изучения проектной документации, конструкций и установки средств в контролируемой зоне, что было поручено осуществлять подрядчику по инженерному обеспечению, закупке и строительству (EPC), уделяя при этом особое внимание проверке соответствия средств и оборудования DIAL Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) ИКАО. Проект, начатый в ноябре 2007 года, рассчитан на 13 мес.

Результаты выполнения проекта

В мае 2008 года вторая группа, состоящая из пяти экспертов ИКАО, представила доклад по рассмотрению документации, которая представляет собой основу проекта и технических требований генерального плана расширения аэропорта. При этом были охвачены такие элементы проекта, как предлагаемая схема расширения аэропорта, дренажная система аэродрома, аэродромное покрытие и коэффициент сцепления ВПП, наземные аэродромные светотехнические системы, топливозаправочная система, а также службы поиска и спасания и пожаротушения.

План международного аэропорта Нави Мумбаи (NMIA)/подробный отчет по проекту/предварительное рассмотрение проекта***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого городом и корпорацией промышленного развития "Махараштра лимитед" (CIDCO) и выполняемого в рамках соглашения о целевых фондах, заключается в обеспечении того, чтобы генеральный план NMIA, отчет по проекту и предварительные проекты/технические требования соответствовали Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) ИКАО, положениям соответствующих Приложений и инструктивного материала ИКАО, требованиям гражданской авиации (CAR), выпущенным Генеральным директором гражданской авиации (ГДГА) Индии, и правилами, выпущенными Управлением по безопасности гражданской авиации (BCAS). Проект, начатый в августе 2008 года, рассчитан на 6 мес.

Результаты выполнения проекта

В августе 2008 года группа, состоящая из пяти экспертов ИКАО в области сводного планирования аэропортов, инженерных систем аэропортов, прогнозирования и оценки объема перевозок, организации воздушного движения, а также связи, навигации и наблюдения, посетила аэропорт Нави Мумбаи с целью рассмотреть доклады, представленные по вопросу развития NMIA. Эти документы включали цели проекта, требования и концепции, а также первоначальный отчет о проекте, схему воздушного движения, анализ осуществимости маркетинга, сопоставительный анализ показателей деятельности аэропортов, стратегию развития, институциональную структуру, принципы планирования, прогноз потребностей в авиационной деятельности, требования к авиационным средствам и альтернативную концепцию генерального плана. Группа представила доклад, который предусматривает пересмотр и изменение проекта в целях обеспечения точности, правильного использования справочных материалов и терминологии в документации, а также полного соответствия SARPS ИКАО и требованиям ГДГА Индии.

ИРАК**Генеральный план развития гражданской авиации Ирака (CAMP)*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), заключается в создании прочной основы для безопасного, надежного и эффективного восстановления и модернизации сектора гражданской авиации в соответствии с международными требованиями, способствуя при этом удовлетворению потребностей страны в воздушных перевозках, экономическому и социальному

развитию, а также торговле и туризму. Данный проект, начатый в середине 2008 года, предполагается завершить в июле 2009 года.

Результаты выполнения проекта

В 2008 году выбрано пять международных экспертов в качестве членов группы САМР. В целях сбора данных для подготовки разделов проекта САМР группа посетила аэропорты Багдада, Басры, Неджефа, Сулеймании и Эрбиля.

ЙЕМЕН

Программа ТРЕЙНЭР для Института гражданской авиации и метеорологии

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Институтом гражданской авиации и метеорологии (САМ) Йемена, заключается в совершенствовании и расширении возможности учебно-методической системы Института гражданской авиации и метеорологии (САМ) посредством применения в данном учебном заведении Программы ТРЕЙНЭР. Данный проект, начатый в декабре 2008 года, рассчитан на 1 год.

Результаты выполнения проекта

Завершен процесс набора кадров, и 24 декабря 2008 года нанят на работу эксперт ТРЕЙНЭР с целью принятия совместно с ведомством гражданской авиации (ВГА) мер по реализации данной программы.

КАМБОДЖА

Соблюдение SARPS ИКАО. Аэропорт Раттанакири

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Азиатским банком развития (АЗБР), заключается в рассмотрении и контроле хода выполнения проекта по модернизации аэропорта Раттанакири на основе заранее определенных этапов и предоставления отчетов, с тем чтобы убедиться в соответствии проекта аэропорта надлежащим предписанным ИКАО Стандартам в области эксплуатации и безопасности полетов, а также распространенной в отрасли принятой практике. Данный проект, начатый в декабре 2007 года, рассчитан на 12 мес.

Результаты выполнения проекта

В начале 2008 года в Пномпень и Раттанакири сроком на 1 мес был направлен эксперт ИКАО в области строительства аэропорта. Доклад эксперта, рассмотренный и законченный в Штаб-квартире ИКАО, был представлен правительству и Азиатскому банку развития. Проект был завершен в 2008 году.

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, а также в выполнении функций представителя ВГА при контактах с подрядчиками и консультантами. Данный проект, начатый в 2003 году и рассчитанный на 5 лет, был продлен до конца июня 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Объем выполненных ИКАО работ по технической помощи в части строительства инженерных сооружений аэродрома в рамках проекта стоимостью 10 млрд долл. США в настоящее время выполнен на 60 %; общие работы, предусмотренные данным проектом, выполнены на 43 %. Открытие нового аэропорта планируется в июле 2011 года.

КОСТА-РИКА**Генеральный план развития международного аэропорта
Даниэл Одубер в г. Либерия****Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого Центральноамериканской корпорацией по аэронавигационному обслуживанию (КОЕСНА), заключается в разработке генерального плана увеличения пропускной способности международного аэропорта Даниэл Одубер для того, чтобы он мог принимать более крупные самолеты, а также для удовлетворения потребностей Северо-Тихоокеанского региона в отношении более широкомасштабного развития в области экономики, туризма и торговли. Этот проект, начатый в

марте 2008 года и рассчитанный на 6 мес, продлен до конца декабря 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Генеральный план, заверченный к концу 2008 года, будет обсуждаться с правительством Коста-Рики в 2009 году в целях рассмотрения возможности продления данного проекта.

План действий на случай чрезвычайной обстановки для международного аэропорта Хуан Сантамария

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Коста-Рики, заключается в разработке плана обеспечения выполнения регулярных полетов в рамках плана действий на случай чрезвычайной обстановки в международном аэропорту Хуан Сантамария, гарантируя при этом отсутствие перебоев в выполнении международных рейсов из-за спора правительства с концессионерами аэропорта. Кроме того, этот план предусматривает перевод группы квалифицированных сотрудников, способных организовать материально-техническое снабжение международного аэропорта Хуан Сантамария. Проект, начатый в марте 2008 года, завершен в июле 2008 года.

Результаты выполнения проекта

План на случай действий в чрезвычайной обстановке был успешно задействован в ходе процесса переговоров между правительством и концессионерами аэропорта. Группа квалифицированных сотрудников передана государству в целях обеспечения надежного выполнения аэропортовых операций.

Комплексный план модернизации национальной сети аэродромов

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Коста-Рики, заключается в модернизации сети аэропортов для обеспечения новых международных и местных авиaperевозок, что включает в себя введение типового варианта модернизации основных внутренних аэропортов. В рамках этого типового варианта учтены результаты исследований в области экономического воздействия и анализа социально-экономических последствий для выбранных на предыдущем этапе туристских центров. Планируется подготовка генерального плана для нового международного аэропорта совместно со вторым этапом сооружения аэропорта. Проект, начатый в марте 2008 года и рассчитанный на 6 мес, был продлен до конца декабря 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Завершена подготовка генерального плана для нового аэропорта в южной зоне страны.

Комплексный план модернизации Генерального директората гражданской авиации (ГДГА)**Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого Генеральным директоратом гражданской авиации (ГДГА), заключается в укреплении авиационных полномочных органов. Проект, начатый в марте 2008 года и рассчитанный на 9 мес, был продлен до конца декабря 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Проведены работы по изменению общего авиационного законодательства и реорганизации структур регламентирующего органа и поставщика обслуживания в соответствии с рекомендациями, представленными в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Начат процесс набора международных экспертов.

МЕКСИКА**Оценка аэронавигационной системы в Мексике****Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого правительством Мексики и осуществляемого в рамках Соглашения о целевом фонде, заключается в проведении оценки аэронавигационных систем, которая затрагивает Генеральный директорат гражданской авиации (ГДГА), как орган надзора, и службу обеспечения аэронавигации в воздушном пространстве Мексики (SENEAM), как поставщика аэронавигационного обслуживания. Оценка будет проводиться в четырех районных диспетчерских центрах и охватывать такие области, как служба аэронавигационной информации, организация воздушного движения, связь, навигация и наблюдение (CNS), технология обслуживания, метеорология, бортовые системы технического обслуживания и системы управления безопасностью полетов. Данный проект, начатый в июле 2008 года и рассчитанный на 2 мес, был продлен до конца декабря 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Консультант в области гражданской авиации и международный эксперт/координатор проектов в области CNS подготовили план работы. Продолжается работа по набору других международных экспертов. Совместно с сотрудником ГДГА и SENEAM рабочие группы провели совместную оценку, начав, таким образом, свою стажировку на рабочих местах, с тем чтобы в будущем работать в качестве инспекторов в соответствии с рекомендациями Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП).

Базовые и продвинутые курсы в области безопасности полетов**Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого правительством Мексики, заключается в оказании ГДГА помощи в обучении сотрудников на сжатых (базовых и продвинутых) курсах по системам управления безопасностью полетов, основанных на Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPS) ИКАО и рекомендациях УППКБП, в целях укрепления национальной авиационной системы. Данный проект, начатый в июне 2008 года и рассчитанный на 1 мес, был продлен до марта 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Завершен отбор экспертов/инструкторов, а также решено, что данные курсы начнутся в начале 2009 года. Проведена работа по координации материально-технического снабжения, связанного с проведением данных курсов.

Курс по сертификации аэропортов**Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого правительством Мексики, заключается в оказании ГДГА помощи посредством подготовки сотрудников аэропорта в области сертификации аэропортов с целью укрепления национальной авиационной системы. Предусмотренные в рамках данного проекта работы включают организацию курсов по аэродромам, воздушным трассам и наземным средствам на основе SARPS ИКАО и рекомендаций УППКБП. Данные курсы будут вести международные эксперты. Кроме того, будет проводиться работа на местах в отдельных аэропортах. Данный проект, начатый в июне 2008 года и рассчитанный на 2 мес, был продлен до марта 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Проведен набор экспертов/инструкторов, и принято решение о том, что курсы начнутся в 2009 году. Проведена работа по согласованию между полномочными органами Мексики и ИКАО в части материально-технического обеспечения, связанного с организацией этих курсов.

Программа ТРЕЙНЭР для агентства "Аэропорты и вспомогательные службы" (ASA)**Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого агентством "Аэропорты и вспомогательные службы" (ASA) Мексики, заключается в совершенствовании и расширении возможностей учебно-методической системы ASA посредством применения в данном учебном заведении методики ТРЕЙНЭР ИКАО. Проект, начатый в апреле 2008 года, рассчитан на один год.

Результаты выполнения проекта

Эксперт ТРЕЙНЭР провел практикум для разработчиков курсов и обеспечил проведение практического обучения данных разработчиков учебных курсов посредством оказания им помощи в подготовке новой типовой учебно-методической разработки (ТУМР), которая близка к завершению. Кроме того, эксперт инструктирует разработчиков курсов в части адаптации ТУМР, взятых их глобального фонда совместного использования ТРЕЙНЭР.

**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 со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО и правилами Европейской комиссии. Данный проект, начатый в 2003 году и рассчитанный на один год, продлен до конца декабря 2008 года.

Результаты выполнения проекта

15 июня 2008 года введен в действие новый закон о гражданской авиации Косово, предусматривающий создание ведомства гражданской авиации, которое примет полномочия CARO 1 января 2009 года. Переход осуществляется министром транспорта. Международный аэропорт Приштина был сертифицирован на предмет соблюдения Стандартов Приложения 14 ИКАО "Аэродромы". Сотрудники CARO прошли подготовку в рамках программы ИКАО по предоставлению стипендий с той целью, чтобы приступить к сертификации поставщиков обслуживания воздушного движения, служб аэронавигационной информации (САИ) и метеослужб. Разработан порядок проведения такой сертификации. В целях обеспечения соответствия с протоколом соглашения о едином европейском авиационном районе (ЕСАА) в октябре 2008 года Европейское агентство по безопасности полетов (ЕАБП) и Европейская комиссия провели оценку CARO, результаты которой были положительны. CARO оказывает помощь посредством совместного проведения работ с Европейским агентством безопасности полетов (ЕАБП) и Европейской комиссией по постоянной подготовке инспекторов по вопросам нормативных положений, касающихся безопасности полетов и проверок ее состояния, а также посредством проведения инспекций в рамках денных проектов.

НИКАРАГУА**Развитие аэропортов в регионе Рута-дель-Агуа****Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого правительством Никарагуа и реализуемого за счет фондов, полученных от Межамериканского банка развития (МБР), заключается в определении местоположения и сооружении двух новых аэропортов в южной части страны с целью предоставить данному региону альтернативу речному транспорту, стимулируя тем самым социально-экономическое развитие региона посредством экотуризма. Данный проект, начатый в октябре 2008 года и рассчитанный на 4 мес, был продлен до конца декабря 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Мобилизованы эксперты для проведения исследований применительно к воздушному пространству, грунту, топографии и любым последствиям для окружающей и социальной среды. В результате разработки проекта нового аэропорта правительство поручило подготовить последующий проект, направленный на создание национальной сети аэропортов, основанной на стратегическом плане для конкретных географических районов.

ОМАН

Развитие гражданской авиации и техническая поддержка

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Омана, заключается в оказании постоянной помощи Генеральному директорату гражданской авиации и метеорологии в вопросах, связанных с управлением воздушным движением, инженерно-техническим обеспечением, производством полетов и летной годностью, а также в оказании содействия созданию эффективного регламентирующего органа с целью обеспечения развития безопасной и экономически жизнеспособной авиатранспортной системы. Данный проект, начатый в 1993 году и рассчитанный на 8 лет, ежегодно продлевается.

Результаты выполнения проекта

Продление этого проекта осуществляется по просьбе ГДГА в целях набора сотрудников в Секцию производства полетов, которая испытывает недостаток в кадрах. Продолжалась ведущаяся на постоянной основе разработка нормативных документов гражданской авиации и процедур в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО.

ПАКИСТАН

Предварительная помощь в развитии УЦГА в Хайдарабаде

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого полномочным органом гражданской авиации Пакистана (PCAA), заключается в проведении общей оценки средств обучения, программ и личного состава Учебного центра гражданской авиации (УЦГА) в Хайдарабаде на основе требований ИКАО, последних технологических разработок в области гражданской авиации и современных методик и систем обучения с той целью, чтобы соответствующей группе консультантов ИКАО, каждый член которой специализируется в своей области, была поручена задача определить конкретные направления необходимой работы. Данный проект, рассчитанный на 1 мес, был выполнен в августе 2008 года.

Результаты выполнения проекта

Консультант ИКАО по обучению в области гражданской авиации был направлен на две недели в Хайдарабад и Карачи. Представленный консультантам доклад был рассмотрен и завершён в Штаб-квартире ИКАО, после чего он был представлен правительству.

Приватизация аэропортов

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого полномочным органом гражданской авиации Пакистана (РСАА), заключается в оказании РСАА помощи в пересмотре его политики в области приватизации аэропортов. Данный проект, начатый в марте 2008 года, рассчитан на 1 мес.

Результаты выполнения проекта

В Карачи сроком на 1 мес направлен консультант ИКАО по приватизации аэропортов. Доклад консультанта был рассмотрен и завершён в Штаб-квартире ИКАО, после чего он был представлен правительству. Данный проект завершён в мае 2008 года.

ПАНАМА

Развитие международного аэропорта Токумен (Панама)

Цель проекта

Цели данного проекта, финансируемого международным аэропортом Токумен (АИТ), заключаются в оказании правительству Панамы помощи в модернизации аэропортовых служб и средств, включая руководство проектами по расширению аэропорта и закупку оборудования, необходимого для его эксплуатации, а также в обеспечении эксплуатации аэродромов в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО. Данный проект, начатый в 2003 году и рассчитанный на один год, был продлен до конца 2008 года.

Результаты выполнения проекта

Продолжалось расширение и модернизация средств и служб международного аэропорта Токумен, включая сооружение ограждения вокруг аэропорта, проведение тендеров на закупку оборудования, такого как спасательные транспортные средства, противопожарное оборудование, системы визуальных средств и светотехнические системы ВПП, а также оборудование для замера коэффициента сцепления и удаления резины с ВПП. Продолжен контракт на техническое обслуживание, которое охватывает пункты выхода на посадку, ремни багажного конвейера, а также закупку запасных частей для оборудования.

Реорганизация гражданской авиации и развитие людских ресурсов

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Панамы, заключается в укреплении институциональных возможностей ведомства гражданской авиации (ВГА), а также в оказании помощи в модернизации аэронавигационной инфраструктуры в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО и региональным аэронавигационным планом. Данный проект, начатый в 1999 году и рассчитанный на 5 лет, был продлен до 2008 года.

Результаты выполнения проекта

Работы по выполнению данного проекта главным образом были сосредоточены на институциональном укреплении и подготовке кадров, в частности, в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности. Заключены контракты с 43 сотрудниками для работы в ВГА Панамы. Организовано несколько курсов в таких областях, как системы управления безопасностью полетов, сертификация аэропортов, проведение проверок состояния безопасности полетов, проведение проверок состояния авиационной безопасности (AVSEC), управление аэропортами, техническая эксплуатация и автоматизация административного управления, техническое обслуживание тренажерного оборудования, тарифы на аэронавигационное обслуживание и услуги аэропортов, а также воздушный транспорт. Закуплены две пожарные машины и новая радиолокационная система. Кроме того, в рамках данного проекта начали предоставляться услуги спутниковой связи через сеть MEVA II VSAT. Кроме того, предпринимались особые меры, направленные на поддержание высоких показателей безопасности полетов в Панаме.

ПАРАГВАЙ

Оказание помощи Национальному директорату гражданской авиации (DINAC)

Цель проекта

Цель этого реализуемого на уровне государства проекта Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), финансируемого правительством Парагвая, заключается в организационном укреплении директората гражданской авиации (DINAC) для обеспечения аэронавигационного обслуживания, а также для оказания помощи в модернизации аэронавигационной инфраструктуры в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО и региональным аэронавигационным планом. Данный проект, начатый в 2004 году и рассчитанный на 1 год, продлен до конца 2008 года.

Результаты выполнения проекта

Выполняемые в рамках проекта работы были направлены на модернизацию аэронавигационных и аэропортовых средств. Установлены приемо-передатчики диапазона ОВЧ-АМ для обслуживания воздушного движения и модем для радиосвязного оборудования метеорологических станций. Кроме того, завершены основные контракты на установку светотехнической системы на ВПП в международном аэропорту Сильвио Петтиросси и проведены курсы английского языка для технических сотрудников DINAC.

ПЕРУ**Организационное укрепление ГДГА (этап II)****Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого правительством Перу, заключается в проведении реорганизации Генерального директората гражданской авиации и обеспечении соблюдения технических и профессиональных стандартов, а также в адекватном выполнении соответствующих функций таким образом, чтобы гражданская авиация и воздушный транспорт стали инструментами экономического развития. Данный проект, начатый в декабре 2007 года, рассчитан на 3 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках национального плана подготовки кадров приблизительно 300 сотрудников гражданской авиации прошли подготовку в таких областях, как аэродромы, авиационная безопасность (AVSEC), опасные грузы, организация контроля за обеспечением безопасности полетов, моделирование производства полетов, навигационные тренажеры, обеспечение качества, лицензирование и управление. Подготовлен национальный стратегический план для гражданской авиации (PENAC). Кроме того, проведена работа по подготовке технико-экономического обоснования "Автоматизация и модернизация обслуживания воздушного движения в Перу", и на этой основе подготовлен новый проектный документ, который предусматривает приобретение восьми моноимпульсных вторичных обзорных радиолокаторов (MSSR) и здания для нового районного диспетчерского центра. В области организации воздушного движения были приняты меры, направленные на разработку схем зональной навигации/требуемых навигационных характеристик (RNAV/RNP) в аэропорту Кузко. Кроме того, проведена работа в области выдачи свидетельств диспетчерам управления воздушным движением.

РЕСПУБЛИКА КОРЕЯ

Совместная (ИКАО – Республика Корея) программа подготовки для развивающихся стран

Цель проекта

Целью данного проекта, который финансируется правительством Республики Корея, заключается в оказании полномочному органу по безопасности полетов гражданской авиации Республики Корея (KCASA) и корейскому учебному центру гражданской авиации (KCATC) помощи в управлении программой подготовки кадров из развивающихся государств, выбранных KCATC. Помощь охватывает такие области, как распространение информации об обучении среди всех Договаривающихся государств ИКАО, подготовка писем о предоставлении стипендий и писем с отказом. Данный проект, начатый в июле 2007 года, рассчитан на 3 года.

Результаты выполнения проекта

ИКАО предоставила 52 стипендии специалистам из 30 государств для прохождения трех курсов, организованных KCATC в области технического обслуживания доплеровского ОБЧ-всенаправленного радиомаяка (DVOR), глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) (вводный курс) и радиолокационного управления подходом.

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

Программа ТРЕЙНЭР для Санкт-Петербургского Государственного университета гражданской авиации

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Санкт-Петербургским Государственным университетом гражданской авиации, заключается в совершенствовании и расширении возможностей учебно-методической системы Санкт-Петербургского Государственного университета гражданской авиации (СПУГА) путем внедрения в этом учебном заведении методики ТРЕЙНЭР ИКАО. Данный проект, начатый в 2007 году и рассчитанный на один год, был продлен до конца 2008 года.

Результаты выполнения проекта

В 2007 году центральный сектор ТРЕЙНЭР предоставил СПУГА полноправное членство в Программе ТРЕЙНЭР в 2007 году. Квалифицированные разработчики курсов ТРЕЙНЭР начали подготовку новой учебно-методической разработки (ТУМР) для диспетчеров управления воздушным движением.

САУДОВСКАЯ АРАВИЯ

Генеральное ведомство гражданской авиации

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Саудовской Аравии, заключается в оказании помощи Генеральному ведомству гражданской авиации (ГВГА) в обеспечении безопасных, эффективных и рентабельных авиaperезовок, 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 путем профессиональной подготовки квалифицированных кадров из Саудовской Аравии. Данный проект, начатый в 1997 году и первоначально рассчитанный на 6 лет, был продлен до конца марта 2009 года.

Результаты выполнения проекта

В 2008 году в рамках этого проекта работали 24 международных эксперта, оказывая, по необходимости, консультативную помощь руководителям проекта и экспертам из Саудовской Аравии. Деятельность в рамках проекта включала комплексную проверку новых воздушных судов авиакомпании "Сауди арабиан эрлайнз" и "Сауди роял флайтс" с целью обеспечения соблюдения Стандартов, Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил, а также регулярную инспекцию авиаперевозчиков/эксплуатантов и контроль за сертифицированными ремонтными центрами ГВГА в рамках организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Эксперты ИКАО в области обучения вместе с национальными инструкторами организовали для ГВГА дополнительные курсы в области связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), организации радиолокационных и нерадиолокационных маршрутов и тренажерной подготовки. Кроме того, эксперты обеспечили создание и внедрение программы профессионального и карьерного роста для будущего развития противопожарной службы и службы поиска и спасания. Продолжается процесс замены международных экспертов квалифицированными национальными кадрами из Саудовской Аравии в целях укомплектования этих должностей полностью кадрами из Саудовской Аравии.

СИНГАПУР

Выполнение программ обучения авиационных кадров
из развивающихся стран

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого ведомством гражданской авиации (ВГА) Сингапура, заключается в оказании Авиационной академии

Сингапура (SAA) помощи в реализации программы подготовки специалистов из развивающихся стран, выбранных SAA. Эта помощь охватывает такие направления, как распространение соответствующей информации Договаривающимся государствам ИКАО и направление писем о предоставлении стипендий или писем с отказами. Данный проект, начатый в 2001 году, рассчитан на 3 года.

Результаты выполнения проекта

54 стипендиата из 32 стран прошли обучение на 7 курсах в таких областях, как управление и расследование авиационных происшествий; управление в гражданской авиации; связь, навигация и наблюдение/организация воздушного движения (CNS/ATM); инспекторы по контролю за обеспечением безопасности полетов/летней годности (техническое обслуживание и инженерное обеспечение); инспекторы по контролю за обеспечением безопасности полетов/производству полетов; менеджеры по контролю за обеспечением безопасности полетов и комплексные системы управления безопасностью полетов в SAA.

Прогнозы воздушных перевозок

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого ведомством гражданской авиации (ВГА) Сингапура, заключается в оказании этому ведомству помощи в обновлении системы прогнозирования воздушных перевозок для аэропорта Чанги. Работы по данному проекту начаты в сентябре 2008 года.

Результаты выполнения проекта

В Сингапур направлен консультант ИКАО в области прогнозирования воздушных перевозок. Доклад, представленный консультантом, был рассмотрен и завершён в Штаб-квартире ИКАО и представлен правительству.

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 оказании под контролем директора Управления технического сотрудничества ИКАО помощи в эксплуатации и техническом обслуживании основных средств, оборудования и служб, предназначенных для обеспечения международных воздушных перевозок, включая полеты для оказания гуманитарной помощи и помощи в чрезвычайных ситуациях, а также полеты по местным воздушным линиям в пределах района полетной информации (РПИ), по возможности на основе самофинансирования, 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 функционально-административной структуры гражданской авиации для будущего правительства Сомали. Данный проект, начатый в 1996 году и рассчитанный первоначально на 7 лет, был продлен до конца 2006 года. Учитывая нестабильную ситуацию в регионе и отсутствие действенного национального правительства, проект будет продлен до конца 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 Бюро Восточной и Южной Африки (ESAF). ВПОГАС продолжал предоставлять полетно-информационное обслуживание (FIS), включая службы аэронавигационной информации (CAI), средства авиационной связи (AEROCOM) и авиационной метеорологии (AEROMET) на круглосуточной основе для обеспечения полетов в воздушном пространстве Сомали из созданного для реализации данного проекта бюро в Найроби. Он также обеспечивал аэродромное полетно-информационное обслуживание (AFIS), поисково-спасательные противопожарные средства, а также управление движением на земле в аэропортах Хергейса, Бербера и Босасо. В рамках реализации проекта эксплуатируются подстанции AEROCOM в аэропортах Хергейса и Гарове, а также пункты инструктажа CAI в аэропорту Хергейса. В феврале 2008 года закончены работы по установке и вводу в эксплуатацию терминала с очень небольшим раскрытием антенны (VSAT), который является частью Северо-Восточной сети VSAT AFI (NAFISAT). Этот терминал обеспечивает международный канал связи AFTN в Найроби, а также каналы прямой речевой связи обслуживания воздушного движения (ОВД) с соседними РПИ в Аддис-Абебе, Джибути, Мумбаи, Сана и Сейшельскими островами. 25 сентября 2008 года успешно введен сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM). Закуплено семь метеорологических станций для различных аэропортов в Сомали, в т. ч. одной станции для полномочного органа гражданской авиации и метеорологии Сомали, которые будут установлены в аэропорту Магадишу. В рамках проекта предоставлено 16 стипендий на обучение в различных областях авиации, включая картографию CAI, RVSM, курс инструкторов по авиационной безопасности (AVSEC) и управление в авиации. Все сотрудники, работающие в Найроби,

прошли организованную собственными силами подготовку в части программного обеспечения Lotus Notes. ВПОГАС продолжал оказывать поддержку местным властям, Программе развития Организации Объединенных Наций (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 для нового летного поля аэропорта Гарове, а также аэропортов Хергейса, Босасо и Мерка. Отремонтирована ВПП в аэропорту в Хергейса, после чего аэропорт передан в ведение министра гражданской авиации и воздушного транспорта Сомали.

ТАИЛАНД

Совместная (ИКАО – Таиланд) программа подготовки специалистов из развивающихся стран

Цель проекта

Цель данного проекта, который финансируется Учебным центром гражданской авиации (УЦГА) Таиланда, заключается в оказании УЦГА помощи в управлении программой подготовки специалистов из Договаривающихся государств ИКАО по выбору УЦГА. Помощь охватывает рассылку соответствующей информации Договаривающимся государствам ИКАО, а также выпуск писем о предоставлении стипендий и писем с отказами. Данный проект, начатый в августе 2008 года, рассчитан на 8 мес.

Результаты выполнения проекта

ИКАО предоставила 58 стипендий для участников из 10 стран для прохождения трех курсов, организованных УЦГА по таким вопросам, как знание английского языка в области авиации (проводящий собеседование/ аттестующий); связь, навигация, наблюдение/организация воздушного движения (CNS/ATM) для руководителя в области обслуживания воздушного движения, а также сотрудник по производству полетов/полетный диспетчер.

ФИЛИППИНЫ

Повышение безопасности полетов авиации в Филиппинах посредством расширения возможностей ведомства гражданской авиации Филиппин в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов

Цель проекта

Цель данного проекта, который финансируется ведомством гражданской авиации (ВГА) Филиппин и выполняется в рамках целевого фонда,



заключается в повышении безопасности полетов посредством расширения возможностей ВГА Филиппин в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов за счет обновления нормативных положений и процедур, использования хорошо подготовленных и квалифицированных инспекторов и экспертов, расширения организационных полномочий и автономии в целях обеспечения эффективной организации контроля за обеспечением безопасности полетов для всех эксплуатантов воздушных судов, использования организации по техническому обслуживанию воздушных судов, аэродромов и служб управления воздушным движением, обеспечения соблюдения правил и процедур в части безопасности полетов, а также применения принципов Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). Данный проект, начатый в мае 2008 года, рассчитан на 24 мес.

Результаты выполнения проекта

Координатор проекта и пять экспертов в области производства полетов, летной годности, сертификации аэродромов, выдачи свидетельств авиационному персоналу, а также другие нанятые на короткий срок специалисты выполняли важные функции, принимали непосредственное участие в разработке правовых рамок, которые позволили перевести организацию по авиационной подготовке (ОАП) под начало ведомства гражданской авиации Филиппин. Разработаны новые нормативные положения в области гражданской авиации (CAR), касающиеся сертификации аэродромов, эксплуатации и технического обслуживания воздушных судов, перевозки опасных грузов, а также стандартов сертификации и руководств для инспекторов. Соответствующие документы утверждены и приняты в ходе общественных слушаний. Сотрудники ВГА Филиппин прошли интенсивное обучение в целях ознакомления с новыми правилами. Кроме того, в рамках данного проекта оказана помощь в наборе квалифицированных и имеющих надлежащий опыт сотрудников в секцию инспекторов в области производства полетов посредством принятия на работу и переподготовки вышедших на пенсию пилотов-инспекторов. Помимо этого, в рамках проекта оказана помощь ВГА Филиппин в рассмотрении требований к организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Члены группы продолжали ежедневно оказывать помощь ведущим специалистам новой администрации ВГА Филиппин.

ШРИ-ЛАНКА

Программа ТРЕЙНЭР для учебного центра гражданской авиации

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого компанией с ограниченной ответственностью "Эрпорт энд авиэйшн сервисес оф Шри-Ланка лимитед", заключается в совершенствовании и расширении возможностей учебного центра гражданской авиации Шри-Ланки (УЦГА) посредством применения методики ТРЕЙНЭР ИКАО. Проект, начатый в 2006 году, рассчитан на 4 года.



Результаты выполнения проекта

Став в 2006 году полномасштабным членом Программы ТРЕЙНЭР, УЦГА Шри-Ланки подготовил учебно-методическую разработку (ТУМР) 291/154/LAN ENG "Знание английского языка в области авиации для проводящих собеседование/аттестующих". Этот курс был открыт как для национальных, так и для международных участников. УЦГА приступил к подготовке трех новых ТУМР в части базовой подготовки специалистов по наземным электронным средствам обеспечения безопасности полетов при обслуживании воздушного движения (ATSEP), статистических методов для специалистов гражданской авиации и подготовки специалистов Штаб-квартиры в области САИ (на английском языке). Один сотрудник подразделения по разработке курсов УЦГА принял участие в 4-й Региональной координационной конференции "ТРЕЙНЭР" (RTCC/4) (на английском языке), проведенной в Каире.

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, представлении правительству рекомендаций об установлении концессии на эксплуатацию существующих и новых аэропортов в Кито и Гуаякеле, реорганизации структуры Генерального директората гражданской авиации (ГДГА), повышении профессионального уровня кадров на основе обучения и в оптимизации выполнения Эквадором своих обязанностей по организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Данный проект, начатый в 1998 году и рассчитанный на 9 лет, был продлен до декабря 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Для оказания поддержки и контроля за предоставлением профессиональных услуг в технической, административной и эксплуатационной областях наняты национальные кадры, которые были назначены в аэропорты Кито и Гуаякель. В рамках выполнения работ по закупке заключен двухлетний контракт на техническое обслуживание радиолокационных станций, выполнен первый этап создания сети терминалов с очень небольшим раскрытием антенны (VSAT) и установлена радиолокационная станция в Сан-Кристобале.

ЭКВАТОРИАЛЬНАЯ ГВИНЕЯ

Расширение национальных и институциональных возможностей гражданской авиации

Цель проекта

Цели данного проекта, финансируемого правительством Экваториальной Гвинеи и Программой развития Организации Объединенных Наций (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 составу. В рамках данного проекта предусматривается оказание непосредственной оперативной помощи в таких областях, как производственная деятельность авиакомпаний, аэродромы, техническое обслуживание навигационных средств (NAVAIDS) и электротехнические системы, а также подготовка кадров для гражданской авиации. Идет подготовка к разработке генерального плана развития гражданской авиации. Данный проект, начатый в 2004 году и рассчитанный на 4 года, был продлен до конца 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Эксперты по правовым вопросам завершили разработку закона о гражданской авиации, который еще предстоит передать в парламент. Группа инспекторов по безопасности полетов (оперативная помощь (OPAS)) была направлена для оказания помощи ведомству гражданской авиации (ВГА) по созданию постоянной системы сертификации и наблюдения. Эта работа включает в себя обновление нынешних правил, предусматривающих повторную сертификацию эксплуатантов, повторное подтверждение свидетельств личного состава, а также разработку и последующее выполнение учебного плана для национальных технических кадров.

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 расширении возможности ведомства для обеспечения приемлемого уровня производства полетов/организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Проект, начатый в мае 2007 года и рассчитанный на 18 мес, был продлен до конца октября 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Успешно завершена работа по набору требуемого числа инспекторов, необходимых для создания подразделения по контролю за обеспечением безопасности полетов. Продолжается подготовка с использованием реализуемых собственными силами программ и внешних курсов. Однако подготовка на рабочих местах была задержана из-за отсутствия квалифицированных инспекторов. В целях обеспечения соответствия со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО пересмотрена и изменена нормативно-правовая база. Подготовлен инструктивный материал для инспекторов, в который будут внесены поправки в целях учета изменений в авиационных правилах. Введен глобальный план создания системы надзора (MSP), который, однако, требует доработки в таких областях, как частота и методика проведения проверок и инспекций и их содержание, а также в части создания системы автоматического оформления и отслеживания контрольных мероприятий. Что касается проверки ВГАЮА Федеральным авиационным управлением (ФАУ), то были подготовлены необходимые поправки к инструктивному материалу вместе с пересмотром авиационного законодательства, что привело к успешному проведению проверки.

ПЕРЕЧЕНЬ МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ И МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ

АФРИКАНСКИЙ РЕГИОН

Совместный механизм сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом (CAPSCA)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Центральным фондом Организации Объединенных Наций по борьбе с вирусом гриппа (CFIA), заключается в снижении опасности распространения птичьего гриппа и других аналогичных инфекционных заболеваний воздушным транспортом на основе совместной договоренности между участвующими государствами/администрациями и аэропортами. Проект CAPSCA направлен на оказание помощи государствам с той целью, чтобы они смогли обеспечить соответствие со статьей 14 "Предотвращение распространения болезней" Конвенции о международной гражданской авиации (Doc 7300). Кроме того, положения Приложения 9 "Упрощение формальностей" требуют от государств разрабатывать национальный авиационный план в области подготовки к вспышке серьезных инфекционных заболеваний. Данный проект, начатый в марте 2008 года, рассчитан на 2 года.

Результаты выполнения проекта

В Дакаре и Йоханнесбурге проведены два практикума по вопросу предотвращения распространения инфекционных заболеваний воздушным транспортом, в котором приняли участие 20 делегатов из директоров гражданской авиации, полномочных органов аэропортов, полномочных органов общественного здравоохранения и авиакомпаний. В 2008 году к проекту присоединились Кабо-Верде, Чад и Нигерия. Все большее число государств выразили свою заинтересованность в присоединении к данному проекту в ходе Специального регионального аэронавигационного совещания региона Африки/Индийского океана (Специальное совещание AFI RAN), проведенного в Дурбане. Завершен набор сотрудников на должности регионального координатора региона Западной и Центральной Африки и главного медицинского специалиста ведомства гражданской авиации Нигерии. Идет процесс набора сотрудников на должности регионального координатора для региона Восточной и Южной Африки и главного медицинского специалиста ведомства гражданской авиации Южной Африки.

Совместный проект по повышению безопасности полетов и сохранению летной годности в группе государств – участников Банджулского договора (COSCAP-BAG) и технико-экономическое обоснование его институционализации**Цель проекта**

Цели данного проекта, финансируемого группой государств – участников Банджулского договора (Гамбия, Гана, Гвинея, Кабо-Верде, Либерия, Нигерия и Сьерра-Леоне) при материальной и финансовой поддержке доноров, заключаются в повышении безопасной эффективности авиaperевозок на основе создания региональной группы высококвалифицированных инспекторов в области безопасности полетов для проведения сертификации, постоянного надзора, проверок и обучения; разработке согласованных авиационных законов, регламентирующих положений, процедур сертификации/надзора; оказании помощи государствам в проведении необходимых работ в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов, а также в определении возможности создания в рамках COSCAP-BAG региональной организации по обеспечению безопасности полетов "Организация BAG по контролю за обеспечением безопасности полетов (BAGASOO)". Данный проект, начатый в 2005 году и первоначально рассчитанный на 2 года, был продлен до 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Кадровая ситуация в рамках реализации проекта COSCAP-BAG улучшилась за счет набора нового главного технического советника/эксперта по производству полетов и административного помощника, а также посредством создания секции по обеспечению безопасности и сертификации аэродромов, в составе которой работают один эксперт по

аэродромам и один региональный инспектор по аэродромам. Состав Рабочей группы по безопасности полетов (РГБП) расширен, с тем чтобы учесть вопросы безопасности аэродромов. Подписан Меморандум о взаимопонимании (МОВ) относительно новой структуры совместного инспектората (CIS) с той целью, чтобы создать расширенную группу инспекторов для эффективной реализации проекта. COSCAP-BAG осуществлял сотрудничество с ИКАО и Федеральным авиационным управлением (ФАУ) в целях организации подготовки правительственных инспекторов по безопасности полетов (GSI) для 25 инспекторов по летной годности и производству полетов, в результате чего успешно завершено выполнение первого этапа подготовки GSI. Данный проект получил утверждение на выполнение второго этапа программы обучения GSI. Завершена разработка руководства по квалификационным требованиям к инспекторам по летной годности, их подготовке и должностным обязанностям, проведению сертификации и постоянного надзора. Завершена подготовка руководства для инспекторов по летной годности и начата работа по подготовке руководства и инструктивного материала для инспекторов по производству полетов. Некоторые государства BAG достигли значительного прогресса в области приведения нынешних нормативных положений в соответствие с общими нормативными положениями, разработанными COSCAP-BAG. В рамках сотрудничества с всеобъемлющей программой осуществления проектов (ACIP) в регионе Африки (AFI) в государствах – членах BAG проведен ряд анализов разрыва на основе методики, изложенной в глобальной "дорожной карте" безопасности полетов (ГДКБП), с целью установить, какая поддержка необходима для выполнения их обязательств в части обеспечения безопасности полетов.

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 CEMAC (Габон, Камерун, Конго, Сан-Томе и Принсипи, Центральноафриканская Республика, Чад и Экваториальная Гвинея) при финансовой поддержке компании "Боинг", Африканского банка развития, Французского агентства по сотрудничеству и Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП), заключается в повышении уровня безопасности авиаперевозок, содействии применению скоординированного подхода к совместному использованию специальных технических знаний, повышению технических знаний и квалификации национальных инспекторов за счет теоретической подготовки и стажировки на рабочих местах, выполнении задач по сертификации региональных эксплуатантов и надзору от имени тех ведомств гражданской авиации (ВГА), которые в настоящее время располагают ограниченными возможностями по осуществлению надзора, учреждению программы инспектирования аэродромов, реализация которой приведет к созданию организации по

обеспечению безопасности полетов для государств-членов. Данный проект, который был утвержден в 2005 году, но начал реализовываться в 2008 году вследствие политической нестабильности и ограничений, наложенных на пассажирские перевозки в Нджамену, которая является специально назначенным пунктом для проекта COSCAP-CEMAC, рассчитан на 3 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках данного проекта, управление по реализации которого в настоящее время находится в Нджамене, работают четыре сотрудника, включая двух региональных инспекторов по летной годности, одного инспектора по производству полетов и одного эксперта по производству полетов/координатора проекта. В апреле 2008 года в Дуале проведено заседание руководящего комитета.

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

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого государствами – членами SADC (Ангола, Ботсвана, Демократическая Республика Конго, Замбия, Зимбабве, Лесото, Мадагаскар, Маврикий, Малави, Мозамбик, Намибия, Танзания, Свазиленд, Сейшельские Острова и Южная Африка), заключается в создании полупостоянной или постоянной совместной региональной организации, называемой как Организация по обеспечению безопасности полетов SADC (SASO), задача которой заключается в полномасштабном или частичном выполнении необходимых функций по сертификации и надзору от имени государств – членов SADC, а также в создании в этих районах центра учебных ресурсов. Данный проект, начатый в апреле 2008 года, рассчитан на 36 мес.

Результаты выполнения проекта

Проведены два заседания руководящего комитета, и в ходе первого года выполнения проекта достигнуты поставленные в нем цели и задачи. В рамках данного проекта обеспечено проведение половины из предусмотренных оценок положения дел в области принятия государствами-членами мер по устранению недостатков по результатам самых последних проверок, проведенных в рамках УППКБП. Подготовлена подробная программа разработки общих правил выполнения полетов, обеспечения летной годности и выдачи свидетельств авиационному персоналу. Разработан всеобъемлющий план обучения национальных и региональных инспекторов по безопасности полетов, а также подробный рабочий план для разработки процедурных руководств и документов для инспекторов по производству полетов, летной годности и выдаче свидетельств авиационному персоналу.

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), компанией "Боинг", Европейской комиссией, Французским агентством по сотрудничеству и Международным механизмом финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП), заключаются в повышении безопасности авиаперевозок; повышении технических знаний и квалификации национальных инспекторов за счет теоретической подготовки и стажировки на рабочих местах; выполнении задач по сертификации эксплуатантов воздушных судов и надзору за их деятельностью от имени тех ведомств гражданской авиации (ВГА), которые имеют ограниченные возможности в области надзора, учреждении программы проверок и сертификации аэродромов, реализация которой приведет к созданию организации по обеспечению безопасности полетов для государств-членов. Данный проект, начатый в 2004 году и рассчитанный на 3 года, был продлен на один год.

Результаты выполнения проекта

Ведомства гражданской авиации двух государств-членов получили помощь в подготовке проектов поправок к национальному воздушному кодексу. Проведены командировки в пять из восьми государств-членов в целях проведения оценки степени единообразия установленных ведомствами гражданской авиации нормативных положений и порядка их соблюдения с учетом положений Приложений 1, 6 и 8 и инструктивного материала ИКАО (*Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора* (Doc 8335)). После завершения проверок, проведенных в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), и в целях оказания национальным инспекторам помощи в проведении проверок воздушных судов на перроне осуществлялся контроль за состоянием выполнения плана устранения выявленных недостатков. Подготовлен проект поправок к существующим нормативным положениям и введены новые нормативные положения, учитывающие расширение масштабов проведения проверок в рамках УППКБП. Официальная подготовка специалистов проводилась Федеральным авиационным управлением (ФАУ) в Сале, штаб-квартире Объединенных авиационных администраций (ОАА) (Нидерланды) и Европейском агентстве по безопасности полетов (ЕАБП) (Германия). Кроме того, в Тулузском региональном бюро Генерального директората гражданской авиации (ГДГА) (Франция) проведены практические инспекции по оценке уровня безопасности полетов иностранных воздушных судов (SAFA). Инспекторы COSCAP-UEMOA приняли участие в семинаре по глобальной "дорожной карте" безопасности полетов (ГДКБП), проведенном в Абудже, и выступили в качестве принимающей стороны первого семинара по вопросам ГДКБП на французском языке в Угадугу. С целью предоставления информации авиационному сообществу регулярно обновляется веб-сайт COSCAP.

РЕГИОН АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

Совместное соглашение по расширению метеорологического обслуживания авиации в южной части Тихого океана (CAEMSA-SP)

Цель проекта

Данный проект представляет собой совместное соглашение между восемью государствами – участниками южной части Тихого океана (Вануату, Кирибати, Науру, Острова Кука, Самоа, Соломоновы Острова, Тонга и Фиджи), которое реализуется посредством Целевого фонда. Цель проекта заключается в повышении безопасности и эффективности воздушного транспорта в регионе посредством создания метеорологических служб в Тихом океане, включая устойчивое развитие метеорологических служб и систем управления качеством, разработку методов возмещения расходов, мер на случай непредвиденных обстоятельств и национального законодательства, а также поддержание адекватных уровней укомплектования служб подготовленными кадрами. Данный проект, который реализуется в рамках тесных консультаций со Всемирной метеорологической организацией (ВМО), учитывает недостатки в обеспечении базового метеорологического обслуживания в субрегионе южной части Тихого океана, выявленные специальным проектом внедрения (SIP), реализованным в 2005 году, с участием международных банков данных ОРМЕТ, Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) и на основе результатов проверок ИКАО и регионального бюро ИКАО, проведенных в регионе Азии и Тихого океана (ASIA/PAC). Проект, зачатый в апреле 2008 года и рассчитанный на 3 мес, был продлен до января 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Одному эксперту в области авиационной метеорологии была поставлена задача в течение 3 мес провести оценку недостатков и подготовить практические экономически эффективные решения. В результате кратких посещений государств-участников выявлены недостатки метеорологического измерительного оборудования, отсутствие систем управления качеством, отсутствие назначенных метеорологических (MET) полномочных органов и двусторонних соглашений для межгосударственного метеорологического (MET) обслуживания, а также недостаток подготовленных кадров и ненадежная работа систем электросвязи. Группа рекомендаций по устранению этих недостатков была включена в окончательный доклад, который будет разослан после декабря 2008 года. Для покрытия расходов на проект были выделены безвозмездные средства Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП).

Совместная договоренность о предотвращении распространения инфекционных заболеваний воздушным транспортом (CAPSCA)***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого ведомством гражданской авиации и полномочными органами аэропортов, участвующих в данном проекте государств и особых административных районов (Вьетнам, Индонезия, Китай (ОАР Гонконг и ОАР Макао), Малайзия, Непал, Сингапур, Соломоновы Острова, Таиланд, Тонга и Филиппины) заключается в снижении риска распространения авиапассажирами птичьего гриппа и аналогичных инфекционных заболеваний путем заключения совместной договоренности между участвующими в проекте государствами, ведомствами и аэропортами. На начальном этапе эта задача будет решаться посредством применения и выполнения рекомендаций ИКАО по предотвращению распространения инфекционных заболеваний в крупных международных аэропортах, а также подготовки кадров, участвующих в проекте ведомств гражданской авиации, аэропортов и авиакомпаний в области авиационной медицины в целях обеспечения того, чтобы внедрение этих рекомендаций продолжалось, а также оказания помощи другим государствам региона, которые могут присоединиться к этой программе. Данный проект, начатый в сентябре 2006 года, был продлен до конца 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Эксперт в области авиационной медицины посетил аэропорты в Бали, Себу, Джакарте, Цинане, Куала-Лумпуре, Маниле, Сингапуре и Таиланде и провел совместно со Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) оценку применения и выполнения рекомендаций ИКАО в части глобального плана подготовки к чрезвычайной ситуации (авиационные аспекты) применительно к птичьему гриппу/инфекционным заболеваниям. Кроме того, эксперт провел стажировку на рабочих местах сотрудников аэропортов и авиакомпаний. Кроме того, в Карачи и Нью-Дели проведены практикумы по авиационной медицине/выдаче свидетельств авиационному персоналу. На 45-й Конференции генеральных директоров гражданской авиации (ГДГА) региона Азии и Тихого океана и на форуме "ИКАО – Всемирный банк развития" представлен доклад по CAPSCA. В Бали проведено второе заседание управляющего комитета, на котором рассматривалась просьба об утверждении данного проекта конференцией ГДГА. В региональном бюро ИКАО в Бангкоке проведено второе совещание региональной группы по авиационной медицине (РГАМ). Сформулированы важные выводы, касающиеся уровня планирования в государстве готовности к пандемии, а также планов на случай пандемии на уровне авиакомпаний и аэропортов. Гранты, полученные от Центрального фонда Организации Объединенных Наций по борьбе с вирусом гриппа (CFIA), были использованы для оплаты расходов по данному проекту. В 2008 году к CAPSCA присоединились Вьетнам, Соломоновы Острова и Тонга.

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

Данный проект, финансируемый правительствами/ведомствами Австралии, Бруней-Даруссалама, 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, Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и инструктивного материала ИКАО, касающихся авиационной безопасности (AVSEC). Он также направлен на создание региональной структуры сотрудничества и координации деятельности в области авиационной безопасности и подготовки сотрудников служб авиационной безопасности. Данный проект, начатый в 2004 году и рассчитанный на 36 мес, продлен до конца 2013 года.

Результаты выполнения проекта

В 2008 году число государств и ведомств, являющихся членами программы, возросло с 21 до 23. Подготовлены национальные программы в области AVSEC для 16 государств, и 4 программы находятся в стадии рассмотрения. Проведена оценка 9 программ для авиаперевозчиков и 13 национальных программ для управления контролем качества. Подготовлено 15 национальных программ обучения с учетом требований отдельных государств и ведомств. В странах проведено 9 курсов для инструкторов AVSEC, обучение на которых прошло более 100 участников. Во Вьетнаме проведен курс для национальных инспекторов, а в Тонге – семинар по управлению качеством для островов Тихого океана. Подготовлено типовое законодательство в области AVSEC и рассмотрено национальное законодательство для 20 стран и ведомств, применительно к которым завершено 17 отчетов. Ведется разработка типовых правил в области AVSEC. Была выполнена командировка в Бруней-Даруссалам в целях проведения оценки. Безвозмездные фонды, полученные Европейской комиссией (ЕК), были использованы для направления на работу консультанта в области AVSEC и эксперта по воздушному праву.

Совместный проект 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, который выполняется за счет средств проекта целевого фонда, созданного государствами-участниками и поддерживаемого компанией "Эрбас", Ассоциацией авиакомпаний Азии и Тихого океана (AAPA), компанией

"Боинг", компанией "Бомбардье", Европейской комиссией (ЕК), Федеральным авиационным управлением (ФАУ) и Международным механизмом финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) и министерством транспорта Канады, заключается в повышении безопасности и эффективности авиаперевозок в регионе. COSCAP-NA представляет собой специализированный форум для содействия постоянному диалогу, координации и сотрудничеству в области безопасности полетов между участвующими в данном проекте ведомствами гражданской авиации, а также в создании условий для согласования и совершенствования политики, процедур и нормативных положений, касающихся организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Кроме того, этот проект обеспечивает действенный и экономически эффективный механизм проведения инспекций и сертификации эксплуатантов, воздушных судов и учебных организаций, а также дает возможность проводить подготовку кадров в области контроля за обеспечением безопасности полетов. Помимо этого, проект позволяет этим государствам эффективно содействовать предотвращению авиационных происшествий, используя контрольные функции Региональной группы по безопасности полетов в Северной Азии (NARAST). Данный проект, начатый в 2003 году и рассчитанный на 5 лет, продлен до конца 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) была расширена в целях проведения проверок во всех связанных с безопасностью полетов областях и соответственно оказания государствам-членам помощи во внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО. Рекомендации NARAST были учтены посредством выпуска инструктивного материала и проведения семинаров и практикумов. Создана система подготовки отчетов о ходе внедрения с целью отслеживать выполнение этих рекомендаций. В целях повышения эффективности и действенности проведено совместное совещание групп по безопасности полетов COSCAP-NA, COSCAP-SA и COSCAP-SEA. Руководящий комитет придал работе по подготовке национальных инспекторов приоритетное значение. Учебные курсы проведены в каждом государстве, в котором это было оправдано числом национальных кадров, а также в центральных пунктах данного субрегиона. Эксплуатантам воздушных судов и поставщикам обслуживания было предложено послать своих специалистов для участия в этих учебных курсах. Проведено 15 курсов/практикумов/семинаров в таких областях, как безопасность в кабине, расследование авиационных происшествий, тестирование и аттестация на предмет оценки владения английским языком, эксплуатация систем управления безопасностью полетов, системы предоставления информации об обледенении на земле, а также об авиационных происшествиях и инцидентах (Европейский координационный центр систем представления информации об авиационных происшествиях и инцидентах (ECCAIRS)), в которых приняло участие 599 специалистов, в результате чего общее число национальных кадров, прошедших подготовку с начала реализации этой программы в рамках 105 курсов, семинаров/практикумов, составило 3448 человек. В

целях оказания государствам-членам помощи во внедрении SARPS ИКАО, в частности в области контроля за обеспечением безопасности полетов, были задействованы иностранные эксперты, приглашенные на краткосрочной основе. Кроме того, налажено сотрудничество между государствами-членами и донорами в таких областях, как опасные грузы, безопасность на аэродроме, обслуживание воздушного движения и расследование авиационных происшествий.

Совместная программа по повышению безопасности полетов и сохранению летной годности для Южной Азии (COSCAP-SA) (3-й этап)

Цель проекта

Данный проект, представляющий собой совместное соглашение, финансируемое правительствами Бангладеш, Бутана, Индии, Мальдивов, Непала, Пакистана и Шри-Ланки, осуществляется в виде проекта целевого фонда, созданного государствами – участниками проекта при поддержке со стороны концерна "Эрбас", компании "Боинг", Европейской комиссии (ЕК), Федерального авиационного управления (ФАУ), Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) и министерства транспорта Канады. Цель проекта заключается в повышении безопасности и эффективности авиаперевозок в субрегионе. Основные цели третьего этапа предусматривают укрепление региональной организационной структуры для авиации и оказание помощи в разработке согласованной нормативно-правовой базы; содействие использованию всеобъемлющего системного подхода для проведения работ в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов на основе эффективного внедрения SARPS ИКАО и действенной реализации возможностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов; разработку региональной системы обмена информации в целях улучшения доступа к информации, связанной с безопасностью полетов; оказание помощи ВГА государств-членов в проводимой ими работе по обеспечению соответствия с международными и национальными стандартами в области гражданской авиации, а также обеспечение развития людских ресурсов в области гражданской авиации. Данный проект, начатый в 1998 году и рассчитанный на 5 лет, был продлен до 2012 года.

Результаты выполнения проекта

С расширением УППКБП ИКАО данная программа, реализация третьего этапа которой началась в январе 2008 года, также была расширена в целях учета всех направлений, связанных с безопасностью полетов, охватываемых SARPS. Проведены учебные курсы в каждом государстве, в котором это было оправдано числом национальных кадров, а также в центральных пунктах данного субрегиона. Проведены учебные курсы и семинары (281), на которых прошло обучение 6498 человек. Эксплуатантам воздушных судов и поставщикам авиационного обслуживания было предложено направить своих специалистов на эти учебные курсы. Обновлены и перевыпущены связанные с безопасностью

полетов документы и руководства. Создана специальная группа для стандартизации нормативных положений по техническому обслуживанию. Региональные эксперты выполняли командировки по оказанию технической помощи в каждое государство-член два раза в год, с тем чтобы решать задачи в области контроля за обеспечением безопасности полетов, проводить аудиторную подготовку, а также стажировку на рабочих местах и оказывать помощь при рассмотрении SARPS, связанных с организацией контроля за обеспечением безопасности полетов. Обновлен и расширен официальный веб-сайт в целях более полного охвата связанной с безопасностью полетов информации и инструктивного материала. Южно-азиатская региональная группа по безопасности полетов (SARAST) оказала содействие в проведении работ по предотвращению авиационных происшествий в соответствии с Глобальным планом обеспечения безопасности полетов ИКАО (ГПБП). COSCAP-NA, COSCAP-SA и COSCAP-SEA согласились провести совместное совещание региональных групп по безопасности полетов (RAST) вместе с Азиатской региональной группой по безопасности полетов (ARAST). В каждом ВГА, участвующем в данном проекте, одно старшее должностное лицо было назначено национальным координатором для выполнения координационных функций, заключающихся в связи и согласовании при решении задач между соответствующим государством и проектом COSCAP-SA. В Бутане прошло совещание национальных координаторов в целях обсуждения стратегии внедрения и конкретных потребностей государств. Меры по повышению безопасности полетов, рекомендованные Группой по безопасности полетов в коммерческой авиации (CAST – Соединенные Штаты Америки) и Европейской стратегической инициативой в области безопасности полетов (ESSI – Европа), рассмотрены и утверждены к выполнению посредством SARAST. Кроме того, была разработана и размещена на веб-сайте специализированная система отслеживания для обеспечения внедрения на уровне государства. В каждом государстве-члене создана Национальная группа по безопасности полетов (NAST) в целях налаживания координации с SARAST и ARAST. Грант, полученный от Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП), был использован в целях проведения работ в таких областях, как выдача свидетельств и авиационная медицина. Гранты, полученные от Европейской комиссии (ЕК), были использованы для направления в командировку регионального эксперта по УВД и регионального эксперта по безопасности аэродромов.

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 концерна "Эрбас", компании "Боинг", Европейской

комиссии (ЕК), Федерального авиационного управления (ФАУ) и Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП). Цель проекта заключается в повышении безопасности и эффективности авиаперевозок в данном регионе, улучшении обучения и профессиональной подготовки национальных инспекторов по летной годности и производству полетов, согласовании политики и правил предоставления 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, был продлен до конца 2011 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках COSCAP-SEA создан механизм реализации Глобального плана безопасности полетов (ГПБП) ИКАО, и по аналогии с Универсальной программой ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) масштабы применения этого механизма были расширены в целях проведения проверок во всех связанных с безопасностью полетов областях для оказания ведомств-членам помощи во внедрении SARPS ИКАО. Руководящий комитет придал работе по подготовке национальных инспекторов приоритетное значение. Учебные курсы были проведены во всех государствах, где это было оправдано числом национальных кадров. Однако более часто подготовка проводилась в центральных пунктах данного субрегиона. Всем эксплуатантам воздушных судов и поставщикам обслуживания было предложено послать своих специалистов для участия в этих учебных курсах. В работе 24 курсов, семинаров/практикумов приняло участие 1011 специалистов. В ноябре 2008 года проведено 9-е совещание Южно-Азиатской региональной группы по безопасности полетов (SEARAST). SEARAST подготовила многочисленные инструктивные документы, а также провела практикумы для оказания помощи во внедрении рекомендаций SEARAST. Разработана система подготовки докладов о ходе работ в целях отслеживания хода внедрения рекомендаций. В рамках COSCAP-SEA продолжалась работа по налаживанию сотрудничества между ведомствами-участниками и устранению недостатков в области контроля за обеспечением безопасности полетов, отмеченных в данном субрегионе. В 2008 году продолжалась активная работа по реализации программы COSCAP-SEA в части оказания помощи ведомствам-членам относительно УППКБП. COSCAP-SEA проводит активную работу в оказании помощи Бруней-Даруссаламу, Вьетнаму и Камбодже в части реализации плана устранения отмеченных недостатков. Кроме того, COSCAP-SEA активно участвует в оказании помощи Китаю (ОАР Гонконг и ОАР Макао), Лаосской Народно-Демократической Республике, Мьянме и Филиппинам в области соблюдения SARPS, относящихся к контролю за обеспечением безопасности полетов.

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 авиаперевозок в субрегионе государств Залива посредством согласования и эффективного применения Международных стандартов и национальных положений, правил и процедур организации контроля за обеспечением безопасности полетов, содействуя тем самым социально-экономическому развитию региона 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 подготовки кадров по авиационной безопасности. Данный проект начат в январе 2006 года и рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

В рамках данного проекта, целью которого является создание общей системы нормативных положений, по-прежнему основное внимание уделялось разработке проекта согласованных нормативных положений по безопасности полетов 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 улучшения авиационной безопасности. Продолжались приниматься меры, направленные на внедрение рекомендаций ИКАО, касающихся жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ), а также пакетов, защищенных от несанкционированного вскрытия (STEB). Кроме того, в рамках совместной программы по авиационной безопасности для Азиатского и Тихоокеанского региона (CASP-AP) была выдвинута инициатива по разработке меморандума о взаимопонимании, предназначенного для использования государствами при достижении взаимного признания канала поставок LAG/STEB.

Повышение уровня безопасности полетов и сохранение летной годности в Содружестве Независимых государств (СНГ)

Цель проекта

Данный проект представляет собой совместное соглашение между государствами, входящими в состав Содружества Независимых Государств (СНГ) (Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан), которое 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 МАК регионального учебно-консультативного центра по безопасности полетов, предоставлении помощи в устранении недостатков, организации подготовки национальных инспекторов и, по необходимости, гармонизации национального авиационного законодательства. Проект, начатый в 2001 году и рассчитанный на 6 лет, продлевается на ежегодной основе.

Результаты выполнения проекта

В 2008 году проведено 5 международных семинаров, конференций и координационных совещаний и прошли подготовку более 2000 инспекторов и экспертов из ведомств гражданской авиации. При поддержке компании "Боинг" и концерна "Эрбас" продолжалась разработка всеобъемлющей системы авиационных правил, которые будут постепенно включаться в национальные законодательства государств. Организованы учебные курсы инспекторов по безопасности полетов в новом учебно-консультативном центре МАК в рамках сотрудничества и при финансовой поддержке ММФБП для инспекторов из Азербайджана, Армении, Беларуси, Казахстана, Кыргызстана, Молдавии, Российской Федерации, Таджикистана, Туркменистана и Украины.

РЕГИОН СЕВЕРНОЙ АМЕРИКИ И ЮЖНОЙ АМЕРИКИ

Техническая помощь, оказываемая Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого 22 государствами – членами ЛАКГА, заключается в оказании административной помощи в руководстве секретариатом ЛАКГА. Данный проект основан на новых рабочих соглашениях, подписанных 21 декабря 2005 года Президентом Совета ИКАО и Президентом ЛАКГА, с учетом того, что эта региональная организация становится автономной в управленческой и финансовой областях. Эти рабочие соглашения вступили в силу 1 января 2007 года. Данный проект, начатый в январе 2007 года, рассчитан на 2 года.

Результаты выполнения проекта

Оказана поддержка в проведении различных мероприятий, таких как обучение в области административного управления, проведение совещаний,

семинаров, обработка документов по стипендиям и мероприятия по выполнению командировок.

Новая модель управления для Центральноамериканского института авиационной подготовки (ICCAE) и авиационной школы Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОЕСНА)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого КОЕСНА, заключается в разработке новой модели управления для ICCAE с целью способствовать реализации портфеля заказов и содействовать непосредственному управлению службами, а также набрать высококвалифицированных инструкторов для создания и разработки планов/программ, направленных на обеспечение конкурентоспособности в части аккредитации и сертификации, выводящих их на глобальный уровень. Данный проект, начатый в январе 2008 года, рассчитан на 9 мес.

Результаты выполнения проекта

Два эксперта разработали новую модель управления для учебного института КОЕСНА. Новая модель позволила ICCAE поддерживать действующий механизм генерирования доходов, который соответствует положениям стратегического плана КОЕСНА.

Организация сети цифровой связи в регионе Южной Америки (REDDIG) для обеспечения связи, навигации и наблюдения (CNS) 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 организации сети цифровой связи CNS посредством использования 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 Карибском и Южно-Американском (CAR/SAM) регионах. Данный проект, начатый в 2003 году и рассчитанный на 5 лет, был продлен до конца 2010 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта продолжалось эффективное управление сетью REDDIG посредством контролирования спутникового сегмента, который



предоставляет государствам устойчивую и надежную сеть для их служб авиационной связи. При обновлении соглашения для поставщика спутникового сегмента подтверждены первоначальные условия. Для новых технических сотрудников проведены учебные курсы по техническому обслуживанию и эксплуатации станции REDDIG как на английском, так и на испанском языках. Центр управления сетью REDDIG переведен в Эсейсу для осуществления процесса поочередного функционирования двух центров управления сетью REDDIG и повышения надежности работы REDDIG.

**Переход к глобальной навигационной спутниковой системе (GNSS) в Карибском и Южно-Американском (CAR/SAM) регионах.
Решение вопроса функционального дополнения для бассейна Карибского моря, Центральной Америки и Южной Америки (SACCSA)**

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительствами Боливии, Венесуэлы, Испании, Колумбии, Кубы, Чили и Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА), заключается в планировании и проработке технических, финансовых и эксплуатационных аспектов предварительной спутниковой системы функционального дополнения (SBAS) для регионов CAR/SAM с учетом эволюционного развития GNSS, рекомендаций 11-й Аэронавигационной конференции (AN-Conf/11) и выводов Группы регионального планирования и осуществления проектов регионов CAR/SAM (GREPECAS). Данный проект, начатый в 2003 году и рассчитанный на 4 года, был продлен до конца 2008 года.

Результаты выполнения проекта

Шестое совещание Комитета по координации проектов, проведенное в апреле в Сантьяго, сформулировало третий этап проекта в целях анализа всех альтернатив, создания прототипа и обработки данных для получения сообщения подобного тому, которое используется в GNSS, с целью продемонстрировать осуществимость внедрения системы SBAS в регионах CAR/SAM, основанной на использовании данных в реальном масштабе времени. При условии положительного результата данного исследования будет проведен анализ экономической эффективности и работы по апробации/сертификации. Государства регионов CAR/SAM утвердили резолюцию в поддержку внедрения системы SBAS.

Эксплуатационная концепция организации воздушного движения (ОрВД) и обеспечение связи, навигации и наблюдения (CNS) соответствующими техническими средствами

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Аргентиной, Боливией, Бразилией, Венесуэлой, Панамой, Парагваем, Перу, Уругваем и Чили, заключается в разработке и внедрении инициатив глобального плана, реализация которого приведет к переходу от системы организации воздушного движения, основанной на наземных системах, к системам, основанным на характеристиках воздушных судов; внедрении систем обеспечения качества службы аэронавигационной информации (CAI) и систем управления безопасностью полетов в соответствии с Международными стандартами и разработке стратегии внедрения и интеграции автоматизированных систем организации воздушного движения в регионах CAR/SAM с целью облегчить обмен информацией и процесс совместного принятия решений применительно ко всем компонентам системы ОрВД. Данный проект, начатый в 2007 году, рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

Работы, выполненные в рамках данного проекта, включали разработку инструктивного материала по плану внедрения навигации, основанной на характеристиках (PBN). Кроме того, подготовлен инструктивный материал по усовершенствованию связи, навигации и наблюдения (CNS) в целях удовлетворения эксплуатационных требований на краткосрочную и среднесрочную перспективу и по внедрению сети IP. Подготовлен проект инструктивного материала по введению южноамериканских (SAM) автоматизированных систем (SSS), государственных программ по безопасности полетов (ГПБП) и систем управления безопасностью полетов (SMS). Осуществлен сбор и анализ данных о воздушном движении в целях понимания потоков воздушного движения в конкретном воздушном пространстве. В рамках данного проекта предоставлено 16 стипендий для участия в двух практикумах по внедрению в регионе SAM.

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 Центральной Америки (ACSA), компанией "ЛАН" (Чили), компанией "ЕНАЕР" (Чили), 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, начатый в 2003 году, рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта продолжало осуществляться эффективное руководство выполнением различных работ, которые включали подготовку Латиноамериканских авиационных правил (LAR), назначение координаторов в Договаривающихся государствах и организацию заседаний совета, проведение семинаров, практикумов и совещаний групп экспертов в таких областях, как безопасность полетов, производство полетов, летная годность, инспекция на перроне и авиационная медицина, разработку технических руководств по выдаче свидетельств авиационному персоналу, подготовку инспекторов с учетом стандартов ИСО в рамках системы управления безопасностью полетов. В рамках этой работы важную роль играло обеспечение соответствующей подготовки специалистов. Кроме того, для проведения связанных с реализацией данного проекта работ предоставлено 79 стипендий.

