

Doc 9952



Документация для сессии
Ассамблеи в 2013 году

Годовой доклад Совета

2010

Международная организация гражданской авиации

"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;

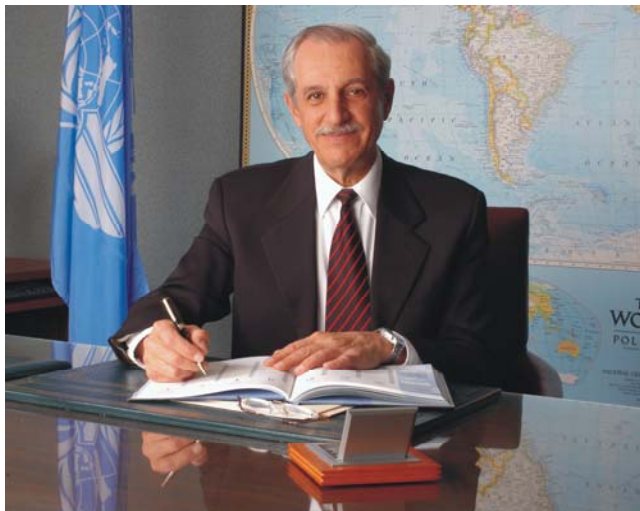
Принимая во внимание, что желательно избегать трений и содействовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире;

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 2010 год, подготовленный в соответствии со статьей 54 а) Конвенции о международной гражданской авиации. Он входит в документацию следующей очередной сессии Ассамблеи, которая состоится в 2013 году, однако рассылается государствам-членам 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 Организацией Объединенных Наций и ИКАО.

Объединение усилий авиации по вопросам безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды

Год проведения Ассамблеи имеет особое значение, поскольку это время поразмышлять о недавно достигнутых успехах и строить планы на будущее. Как и предыдущие сессии Ассамблеи, 37-я сессия приняла трехлетнюю программу работы, утвердила бюджет ИКАО и избрала новый состав Совета. Она также утвердила стратегии для продолжения безопасного и планомерного развития нашей глобальной воздушной транспортной системы под девизом "ИКАО: объединение усилий авиации по вопросам безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды".

Критически важную роль, вне всякого сомнения, будет играть выработка эффективной стратегии, учитывая прогнозируемый экспоненциальный рост объема авиаперевозок. Согласно долгосрочным прогнозам ИКАО, к 2030 году ежегодный объем пассажирских перевозок может удвоиться и достичь 5 млрд человек. Для того чтобы справиться с перевозкой этих дополнительных сотен миллионов авиапассажиров, потребуются колоссальные инвестиции в строительство новых воздушных судов и инфраструктуры, а также подготовка сотен тысяч авиационных специалистов для управления сложными системами и технологиями и их эффективной эксплуатации. Важнейшую роль будет играть расширение сотрудничества между всеми заинтересованными сторонами в целях удовлетворения растущего спроса на авиаперевозки на фоне поддержания должного уровня безопасности полетов, авиационной безопасности и долговременной стабильности и устойчивости авиационной отрасли.

Ассамблея согласовала стратегический подход к нашим основным приоритетам по обеспечению безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды. Таким образом, ИКАО сможет по-прежнему удовлетворять растущий спрос на авиаперевозки, совмещая эту работу с решением нелегких проблем, которые ставит перед нами рост авиационной отрасли.

Что касается безопасности полетов, то Ассамблея полностью одобрила выводы и рекомендации Конференции высокого уровня по безопасности полетов, состоявшейся в марте 2010 года. Цель утвержденной стратегии заключается в том, чтобы сократить число авиационных происшествий во всем мире, обеспечив такую ситуацию, чтобы ни в одном регионе мира количество происшествий более чем вдвое не превышало среднемировые показатели.

За последние несколько лет произошли изменения в подходе ИКАО к вопросам безопасности полетов. Отличным примером здесь может служить более эффективный и масштабный обмен информацией по безопасности полетов между регулирующими органами и отраслевыми организациями. Это способствует более совершенной системе выявления рисков и дает возможность предпринять меры еще до того, как они приведут к возникновению авиационного происшествия.

Конкретный шаг в сфере обмена информацией был предпринят в день открытия Ассамблеи, когда ИКАО подписала поистине новаторский Меморандум о взаимопонимании с Министерством транспорта США, Комиссией Европейского Союза и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) в целях создания Глобальной системы обмена информацией по безопасности полетов. Этот меморандум может служить знаменательным показателем того, что мы можем достичь очень многого, если действительно стремимся изменить ситуацию в той или иной области.

Ассамблея также утвердила подход ИКАО к повышению безопасности на ВПП. Большинство авиационных происшествий со смертельным исходом случаются на стадии взлета и посадки, зачастую непосредственно на ВПП. ИКАО утвердила междисциплинарный подход к решению вопросов, связанных с обеспечением безопасности на ВПП с целью существенного снижения количества таких происшествий. Эта работа объединяет усилия представителей авиакомпаний, аэропортов, поставщиков аэронавигационного обслуживания и регулирующих органов.

Что касается вопросов безопасности, то Декларация по авиационной безопасности, единогласно одобренная Ассамблеей, представляет собой выражение сильной приверженности государств к укреплению авиационной безопасности во всем мире, прежде всего посредством расширения международного сотрудничества в этой области. Данная декларация является не просто выражением политической воли, но и определяет ключевые направления деятельности, которые следует осуществлять государствам, чтобы преодолевать возникающие угрозы посредством коллективных упреждающих усилий.

Ассамблея также утвердила новую стратегию авиационной безопасности на ближайшие годы и подчеркнула всю важность ее реализации. Эта всеобъемлющая стратегия позволяет ИКАО более эффективно ассигновать ресурсы, направляя их на достижение критически важных целей. Помимо развития политической и нормативно-правовой базы, она подразумевает продолжение проверок систем безопасности со стороны ИКАО и делает особый акцент на преодолении недостатков путем оказания содействия государствам, особенно в сфере укрепления потенциала.

Также получило поддержку предложение развивать сотрудничество с организациями авиационной отрасли в разработке системы досмотра пассажиров и багажа следующего поколения – “контрольно-пропускного пункта будущего”. Акцент на совершенствовании процессов досмотра подчеркивает всю важность достижения баланса между действенными мерами безопасности и необходимостью обеспечить эффективное прохождение потока пассажиров через необходимые процедуры безопасности.

На экологическом фронте трехлетний период, предшествовавший 37-й сессии Ассамблеи, оказался особенно важным с точки зрения международной авиации и глобального изменения климата – ИКАО утвердила программу действий, которая, в сущности, означала, что международная авиация стала первым сектором, согласовавшим глобальную цель по сокращению эмиссии CO₂. На момент открытия Ассамблеи были достигнуты и другие впечатляющие результаты. В частности, было заключено соглашение о глобальном механизме по разработке и внедрению альтернативных экологических видов авиационного топлива, а также соглашение,

предусматривающее, что не позднее 2013 года должен быть установлен стандарт для воздушных судов по допустимому уровню эмиссии CO₂.

В ходе Ассамблеи государства полностью одобрили дальновидные меры ИКАО, благодаря которым удалось достичь заметных успехов в области развития международной гражданской авиации и противодействия глобальному изменению климата, в том числе принятие далеко идущих глобальных целей по ежегодному повышению эффективности использования топлива на 2 % и, в среднесрочной перспективе, стабилизации уровня эмиссии CO₂. Также было достигнуто согласие относительно руководящих принципов разработки и внедрения рыночно-ориентированных мер для гражданской авиации и процесса разработки соответствующих рамочных механизмов. Готовность государств добровольно представлять свои планы действий ИКАО приведет к динамичным изменениям роли Организации, делающей новый акцент не на установке стандартной политики, а на содействии внедрению.

Несмотря на то, что, по всеобщему признанию, дискуссии по проблемам экологии оказались очень нелегкими, Ассамблея приняла резолюцию, подтверждающую руководящую роль ИКАО. Этот документ вновь подтвердил, что работа по решению проблемы глобального изменения климата в части, касающейся международной авиации, должна вестись через ИКАО.

Ассамблея также стремилась к повышению общей эффективности глобальной системы воздушного транспорта. Были одобрены будущая работа ИКАО по содействию либерализации воздушного транспорта и план, служащий ориентиром для государств при осуществлении инвестиций в развитие авиационной инфраструктуры в течение следующего десятилетия. Кроме того, накануне Ассамблеи были сделаны шаги по укреплению международного сотрудничества посредством подписания ряда меморандумов о сотрудничестве с региональными организациями и региональными управлениями гражданской авиации. В этих соглашениях подчеркивается роль ИКАО как глобального форума для развития сотрудничества между государствами и всеми партнерскими организациями, связанными с авиационной отраслью.

Как и на протяжении всей предыдущей истории существования ИКАО, начиная с 1944 года, по мере нашего дальнейшего движения вперед глобальное сотрудничество остается главным ключом к успешному преодолению всех стоящих перед нами нелегких проблем.



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 (APAC) Office
252/1 Vibhavadi Rangsit Road
Chatuchak, Bangkok 10900
Thailand

Eastern and Southern African (ESAF) Office
P.O. Box 46294
00100 Nairobi
Kenya

European and North Atlantic (EURNAT) Office
3 bis villa Émile Bergerat
F-92522 Neuilly-sur-Seine Cedex
France

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

North American, Central American and Caribbean (NACC) Office
Avenida Presidente Masaryk No. 29 – 3er Piso
Col. Chapultepec Morales
11570 — México D.F.
México

South American (SAM) Office
Av. Victor Andrés Belaúnde 147
Centro Empresarial Torre 4, Piso 4
San Isidro, Lima 27
Peru

Western and Central African (WACAF) Office
15, boulevard de la République
Dakar
Sénégal



ГОСУДАРСТВА-ЧЛЕНЫ

Австралия
Австрия
Азербайджан
Албания
Алжир
Ангола
Андорра
Антигуа и Барбуда
Аргентина
Армения
Афганистан
Багамские Острова
Бангладеш
Барбадос
Бахрейн
Беларусь
Белиз
Бельгия
Бенин
Болгария
Боливия
Босния и Герцеговина
Ботсвана
Бразилия
Бруней-Даруссалам
Буркина-Фасо
Бурунди
Бутан
Бывшая югославская Республика
Македония
Вануату
Венгрия
Венесуэла
Вьетнам
Габон
Гаити
Гайана
Гамбия
Гана
Гватемала
Гвинея
Гвинея Бисау
Германия
Гондурас
Гренада
Греция
Грузия
Дания
Демократическая Республика
Конго
Джибути
Доминиканская Республика
Египет
Замбия
Зимбабве
Израиль
Индия
Индонезия
Иордания
Ирак
Иран (Исламская Республика)
Ирландия
Исландия
Испания
Италия
Йемен

Кабо-Верде
Казахстан
Камбоджа
Камерун
Канада
Катар
Кения
Кипр
Кирибати
Китай
Колумбия
Коморские Острова
Конго
Корейская Народно-
Демократическая Республика
Коста-Рика
Кот-д'Ивуар
Куба
Кувейт
Кыргызстан
Лаосская Народно-
Демократическая Республика
Латвия
Лесото
Либерия
Ливан
Ливийская Арабская Джамахирия
Литва
Люксембург
Маврикий
Мавритания
Мадагаскар
Малави
Малайзия
Мали
Мальдивы
Мальта
Марокко
Маршалловы Острова
Мексика
Микронезия
(Федеративные Штаты)
Мозамбик
Монако
Монголия
Мьянма
Намибия
Науру
Непал
Нигер
Нигерия
Нидерланды
Никарагуа
Новая Зеландия
Норвегия
Объединенная Республика
Танзания
Объединенные Арабские Эмираты
Оман
Острова Кука
Пакистан
Палау
Панама
Папуа-Новая Гвинея
Парагвай
Перу

Польша
Португалия
Республика Корея
Республика Молдова
Российская Федерация
Руанда
Румыния
Сальвадор
Самоа
Сан-Марино
Сан-Томе и Принсипи
Саудовская Аравия
Свазиленд
Сейшельские Острова
Сенегал
Сент-Винсент и Гренадины
Сент-Китс и Невис
Сент-Люсия
Сербия
Сингапур
Сирийская Арабская Республика
Словакия
Словения
Соединенное Королевство
Соединенные Штаты Америки
Соломоновы Острова
Сомали
Судан
Суринам
Сьерра-Леоне
Таджикистан
Таиланд
Тимор-Лешти
Того
Тонга
Тринидад и Тобаго
Тунис
Туркменистан
Турция
Уганда
Узбекистан
Украина
Уругвай
Фиджи
Филиппины
Финляндия
Франция
Хорватия
Центральноафриканская
Республика
Чад
Черногория
Чешская Республика
Чили
Швейцария
Швеция
Шри-Ланка
Эквадор
Экваториальная Гвинея
Эритрея
Эстония
Эфиопия
Южная Африка
Ямайка
Япония



ГОСУДАРСТВА – ЧЛЕНЫ СОВЕТА

Австралия
Аргентина
Бельгия
Бразилия
Буркина-Фасо
Гватемала
Германия
Дания
Египет
Индия
Испания
Италия
Камерун
Канада
Китай
Колумбия
Куба
Малайзия

Марокко
Мексика
Нигерия
Объединенные Арабские Эмираты
Парагвай
Перу
Республика Корея
Российская Федерация
Саудовская Аравия
Свазиленд
Сингапур
Словения
Соединенное Королевство
Соединенные Штаты Америки
Уганда
Франция
Южная Африка
Япония

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

© ИКАО 2011

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 государствами-членами.



ОГЛАВЛЕНИЕ

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

Безопасность полетов.....	3
Авиационная безопасность	19
Охрана окружающей среды.....	33
Эффективность	41
Непрерывность.....	53
Правовое регулирование.....	59
Вспомогательные стратегии реализации	67
Программа технического сотрудничества	75
Финансовые отчеты	85
Добавления	www.icao.int/annualreports



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, 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.

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 2010 году акцент делался на разработке всеобъемлющей стратегии, основанной преимущественно на обеспечении прозрачности и расширении обмена информацией между государствами и организациями авиационной отрасли. Государства настоятельно призывались к тому, чтобы предоставлять информацию, отражающую эффективность их систем контроля за обеспечением безопасности полетов и предоставлять гарантии использования "чувствительной информации" исключительно в целях повышения безопасности полетов. В целом новая стратегия предоставляет регулирующим органам и авиационной отрасли необходимые средства и информацию, позволяющие ограничить риски для безопасности полетов до того, как они приведут к авиационным происшествиям.

Конференция высокого уровня по безопасности полетов 2010 года

В ходе работы Конференции ИКАО высокого уровня по безопасности полетов (HLSC/2010), проходившей в марте – апреле в Монреале, было выработано 47 рекомендаций, которые послужили основой для стратегии, ориентированной на существенное повышение безопасности полетов во всем мире. Конференция привлекла внимание к необходимости установить упреждающую систему управления безопасностью полетов и подчеркнула важное значение обеспечения большей прозрачности и расширения обмена информацией в области безопасности полетов между государствами-членами и заинтересованными организациями авиационной отрасли в рамках усилий по повышению безопасности полетов на глобальном уровне. В конференции приняли участие 551 представитель из 117 государств-членов, а также наблюдатели из 32 международных организаций.

Глобальный план обеспечения безопасности полетов

Тридцать седьмая сессия Ассамблеи ИКАО призвала к модернизации Глобального плана по обеспечению безопасности полетов (ГПБП) в 2011 году с целью создания стратегического документа, делающего акцент на координации и реализации мероприятий в сфере безопасности полетов силами ИКАО, ее государств-членов и авиационной отрасли. Обновленный ГПБП поможет определять приоритеты и выделять ресурсы на каждый трехлетний период работы ИКАО в соответствии с достижением целей в области обеспечения глобальной безопасности полетов и сопутствующих целевых показателей, устанавливаемых на каждой Ассамблее. Совершенствование ГПБП позволит согласовывать и координировать деятельность, осуществляемую региональными организациями и региональными управлениями гражданской авиации. Кроме того,

государства-члены, региональные органы и организации авиационной отрасли будут использовать дополнительный документ известный под названием "Дорожная карта по обеспечению глобальной безопасности полетов" (GASR) для ускорения реализации мер по повышению безопасности полетов на государственном, субрегиональном и региональном уровнях.

Создание Фонда безопасности полетов

Совет одобрил создание нового фонда, предназначенного способствовать повышению безопасности полетов. Фонд безопасности полетов (SAFE) будет распределять ресурсы на проекты по оказанию содействия, используя подход, ориентированный на конечный результат, стремясь ограничивать административные издержки, и обеспечивая ответственное, последовательное, прозрачное и своевременное использование добровольных взносов. Совет ИКАО также предложил передать финансовые средства, управляемые Международным механизмом финансирования безопасности полетов (IFFAS), вновь созданному SAFE в целях более эффективного финансирования деятельности, осуществляемой IFFAS.

Посредством принятия резолюции А37-16 "*Фонд безопасности полетов (SAFE)*" Ассамблея одобрила создание SAFE и настойчиво призвала государства-члены, международные объединения, а также государственные и частные организации, связанные с международной гражданской авиацией, поддержать SAFE своими добровольными взносами. Ассамблея также поручила Совету предпринять все возможные усилия для привлечения субсидий.

Глобальная система обмена информацией по безопасности полетов

В ходе 37-й сессии Ассамблеи ИКАО подписала Меморандум о взаимопонимании по глобальному обмену информацией по безопасности полетов (GSIE) с Министерством транспорта США, Комиссией Европейского Союза и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА). Цель GSIE заключается в том, чтобы определять информацию по безопасности полетов, которой можно обмениваться между сторонами, а также устанавливать соответствующие процедуры обмена. Ожидается, что обмен информацией по безопасности полетов через GSIE будет способствовать снижению риска авиационных происшествий во всем мире.

ИКАО будет выполнять роль координационного центра по сбору, анализу и обмену информацией по безопасности полетов между членами GSIE, а также распространять соответствующую информацию среди членов мирового авиационного сообщества.

Интегрированная система анализа тенденций и отчетности в сфере безопасности полетов

ИКАО создала свою Интегрированную систему анализа тенденций и отчетности в сфере безопасности полетов (iSTARS). Эта система, реализованная на базе веб-технологий, размещает на уникальной платформе данные по безопасности полетов из разных источников (<http://secretariat.icao.int/anb/ISM/iSTARS>). Объединяя различные наборы данных, содержащие подробную информацию об авиационных происшествиях и инцидентах, результаты Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и другие данные по безопасности, пользователи системы могут интегрировать данные анализа и сопоставлять результаты исследований. Система поддерживает выполнение параллельного запроса данных, и результаты анализа могут демонстрироваться на интерактивных картах. Хотя iSTARS уже является важным средством мониторинга тенденций в этой области, предполагается, что платформа для глобального обмена информацией по безопасности полетов будет постоянно развиваться и приобретать дополнительные возможности.

Электронные инструменты безопасности полетов

В целях совершенствования информационных услуг в сфере безопасности полетов для международного авиационного сообщества ИКАО начала разработку целого ряда электронных инструментов безопасности полетов, а также поддерживает систему, обеспечивающую единый комплексный электронный интерфейс между базами данных, хранящихся в различных форматах и на различных платформах.

В сфере управления данными по безопасности полетов ИКАО начала консолидацию информации на ограниченном числе баз данных с тем, чтобы информация, предоставляемая государствами носила эффективно интегрированный, обеспечивающий бесперебойную и взаимосвязанную систему обслуживания. В качестве первого шага существующие данные по безопасности полетов и системы баз данных были сгруппированы по трем основным категориям: Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО (SARPS), эксплуатация воздушных судов и геопозиционирование.

Одна из электронных услуг, находящихся в стадии разработки, связана с внесением поправок в SARPS. Инструменты управления данными и составления отчетности относительно SARPS (SMART) в основном состоят из трех компонентов: управление поправками к Приложениям, электронные консультации по письмам ИКАО государствам, электронная регистрация существующих различий между национальными и международными стандартами (EFOD). Разработка опытной версии электронной системы подготовки писем государствам, касающихся внесения поправок в SARPS и Правила аэронавигационного обслуживания (PANS), началась в 2010 году, а ее тестирование предполагается провести в начале 2011 года. Кроме того,

в ноябре завершено создание системы EFOD, которая будет служить в качестве альтернативного средства уведомления ИКАО о существующих различиях. В конце года ИКАО разрабатывала внутренние нормативные документы, регламентирующие порядок пользования EFOD.

Продолжала развиваться онлайн-информационная система по безопасности полетов (OASIS), которая представляет собой набор средств, обеспечивающих сбор данных и упрощающих обмен информацией о воздушных судах и эксплуатантах. Один из нескольких компонентов OASIS, система регистрации воздушных судов, заработал в ноябре; в то же время началась разработка и других компонентов, в частности Международного регистра сертификатов эксплуатантов воздушных судов.

Система регистрации воздушных судов OASIS, начавшая действовать в ноябре, содержит регистрационные данные о воздушных судах, указанные в свидетельстве о регистрации, описанном в Приложении 7 *"Национальные и регистрационные знаки воздушных судов"*, а также данные, касающиеся владельца и эксплуатанта воздушного судна. Было выпущено письмо государствам, чтобы проинформировать государства-члены о регламенте использования ресурса, включая процедуры доступа и требования, предъявляемые к государствам при подаче соответствующих данных.

Географическая информационная система (GIS) объединяет существующие данные о геопривязке на единой платформе, которая отображает различные слои данных по безопасности полетов; в настоящее время они развиваются и будут включать в себя вспомогательные инструменты, которые позволят получать справочную информацию и обновлять данные и таблицы, связанные с аэронавигационными планами (АНП). В 2010 году ИКАО успешно ввела в действие базу данных в регионе Европы/Северной Атлантики (международные пятибуквенные обозначения названий и маршрута полета (ICARD)), разработанную Европейской организацией по безопасности воздушной навигации (Евроконтроль) и добавила визуальный слой, чтобы выявить проблемы безопасности полетов, связанные с повторяющимися или похоже звучащими пятибуквенными именными кодами, и повысить информированность об этой проблеме.

Расследование и предотвращение авиационных происшествий

В июле было опубликовано десятое издание Приложения 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*, включающее недавнюю поправку 13, внесенную в соответствии с рекомендациями Восьмого Специализированного совещания по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG/08), состоявшегося в 2008 году.

В феврале ИКАО выпустила письмо, привлекающее внимание к рекомендациям AIG/08, требующим дальнейших действий со стороны

государств (помимо тех, что касаются SARPS Приложения 13), и настоятельно потребовала их незамедлительного внедрения. Кроме того, в свете рекомендаций AIG/08 Секретариат разработал инструктивные материалы по созданию региональных организаций по расследованию авиационных происшествий, а также нормативные документы, регламентирующие порядок расследования.

Рабочая группа Группы экспертов по бортовым самописцам провела совещание в июне, чтобы обсудить предложения относительно бортовых самописцев, и рассмотрела ряд проблем, связанных с техническими требованиями к этим приборам, включая альтернативные источники питания для речевых самописцев в кабине экипажа, бортовые устройства для записи изображения, охватывающие кабину самолета, подводные локационные буи для бортовых регистраторов и приводные маяки, указывающие на общее место крушения, а также легкие системы регистрации данных для малых вертолетов.

Новое приложение по управлению безопасностью полетов

В соответствии с рекомендацией Конференции высокого уровня ИКАО, проходившей в марте – апреле, Секретариат начал процесс разработки нового приложения к Конвенции о международной гражданской авиации, посвященного управлению безопасностью полетов, а также пересмотр инструктивной документации по внедрению государственных программ безопасности полетов и систем управлению безопасностью. Ожидается, что в новом приложении удастся собрать воедино различные обязанности и процедуры, связанные с управлением безопасностью полетов, которые в настоящее время содержатся в различных приложениях. Он также будет способствовать интеграции сложных и взаимосвязанных государственных функций по управлению безопасностью полетов.

Программа обеспечения безопасности на ВПП

Обеспечение безопасности на ВПП охватывает многие производственные сферы, такие как эксплуатация воздушных судов, управление воздушным движением и аэродромы. В 2010 году ИКАО утвердила междисциплинарный подход к вопросам безопасности на ВПП с целью выявить взаимосвязи, которые повышают риск возникновения происшествий на ВПП, и в 2011 году организует глобальный симпозиум по вопросам обеспечения безопасности на ВПП. Ожидается, что этот всемирный симпозиум определит формат и содержание рабочих семинаров по обеспечению безопасности на ВПП, где будут подробно рассмотрены проблемы, специфичные для различных регионов.

Аэродромы

Государствам оказывалось содействие в создании нормативов и процедур первичной сертификации аэродромов и осуществлении непрерывного наблюдения за ситуацией посредством организации семинаров и совещаний по обмену опытом, проводившихся в регионах Ближнего Востока (MID) и Западной и Центральной Африки (WACAF).

В конце прошлого года находился в стадии разработки новый документ под названием *"Правила аэронавигационного обслуживания. Аэродромы"* (PANS-Аэродромы), определяющий единые глобальные правила решения вопросов, связанных с оперативным управлением аэродромами. Предполагается, что первый черновой вариант документа "PANS-Аэродромы" будет завершен к концу 2011 года.

Турбулентность в спутном следе

Исследовательская группа ИКАО по вопросам турбулентности в спутном следе (WTSG) начала обновлять положения документа *"Правила аэронавигационного обслуживания. Управление воздушным движением"* (PANS-ATM, Doc 4444), касающиеся минимумов эшелонирования с учетом турбулентности в спутном следе и категорий воздушных судов, а также проводить оценку своей будущей работы по другим вопросам, связанным с турбулентностью спутного следа.

Радиочастотный спектр

Ассамблея рассмотрела результаты рабочей программы ИКАО по вопросам радиочастотного спектра, которая осуществляется в процессе подготовки к Всемирной конференции радиосвязи (ВКР-12) Международного союза электросвязи (МСЭ), и привлекла внимание к постоянной необходимости осуществлять мониторинг процесса подготовки конференции, чтобы обеспечить такую ситуацию, при которой растущие требования неавиационных пользователей о расширении выделенного им спектра частотам не оказали негативного влияния на авиационную отрасль. Дополнительное выделение радиочастот на неавиационные виды деятельности чревато повышением риска нарушения работы авиационных служб.

Система управления рисками, связанными с утомляемостью

ИКАО завершила разработку проекта SARPS для системы управления рисками, связанными с утомляемостью (FRMS). Используемая эксплуатантами воздушных судов для повышения функциональной активности пилотов и членов кабинного экипажа FRMS основывается на данных последних научных исследований, а также практического производственного опыта в применении научных методик в течение последнего десятилетия. В случае

утверждения Советом в 2011 году, новые стандарты, относящиеся к FRMS, будут опираться на подробный инструктивный материал, в частности руководство по внедрению FRMS для эксплуатантов воздушных судов и руководство по надзору для регулятивных органов.

Замена галонов

Учитывая развитие современных технологий, ИКАО организовала совещание представителей регулятивных органов и Экологической программы ООН (ЮНЕП), производителей воздушных судов, систем пожаротушения и авиакомпаний, чтобы пересмотреть график замены галонов, которые вызывают разрушение озонового слоя и способствуют глобальному потеплению, и, вследствие этого, были запрещены к использованию в соответствии с международным соглашением 1994 года. Участники совещания рекомендовали принять пересмотренный график реализации, который был впоследствии одобрен Ассамблеей.

В то же время Ассамблея призвала Совет выпустить предписание о замене галонов в системе пожаротушения в туалетах и в ручных огнетушителях, которыми оснащаются вновь строящиеся воздушные суда, соответственно к 2011 и 2016 году. Кроме того, Совет попросили санкционировать замену галонов в двигателях воздушных судов и вспомогательных силовых установках к 2014 году для тех воздушных судов, на которые поданы заявки о сертификации нового образца.

Требования к уровню владения языком

Поскольку государства-члены продолжают испытывать трудности с обеспечением полного внедрения языковых требований ИКАО, вступивших в силу 5 марта 2008 года, Ассамблея приняла дополненную резолюцию о языковой компетентности (резолюция А37-10 *"Владение английским языком для ведения радиотелефонной связи"*), в которой государствам-членам и Совету предлагается принять меры по разрешению этой ситуации.

Ассамблея настоятельно призвала государства-члены, не сумевшие обеспечить выполнение требований, предоставить ИКАО подробные обновленные планы по внедрению требований к владению языком, которые впоследствии могут быть подвергнуты оценке другими государствами с точки зрения безопасности полетов. При оценке подобных мер государства настоятельно побуждались принимать оперативные решения на недискриминационной основе, не учитывая экономические соображения.

Со своей стороны, Совет получил указание осуществлять мониторинг внедрения требований к уровню владения языком. Таким образом, ИКАО будет рассматривать обновленные планы, представленные государствами, чтобы обеспечить включение в них всей необходимой информации и временных рамок для реализации каждого из проверяемых показателей

внедрения. ИКАО также будет собирать данные о ходе работы по реализации планов по внедрению.

Следующее поколение авиационных специалистов

Заглядывая в будущее, ИКАО создала программу, ставящую своей целью обеспечить достаточное количество квалифицированных авиационных кадров, необходимое для того, чтобы эксплуатировать международную систему воздушного транспорта, управлять ей и поддерживать работоспособность этой системы на фоне роста отрасли и/или демографических изменений. В марте ИКАО предприняла меры по повышению информированности об инициативе "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP) посредством проведения всемирного симпозиума при поддержке Целевой группы NGAP, созданной в 2009 году. Рабочая программа Целевой группы делает акцент на модернизацию системы подготовки кадров, чтобы удовлетворить будущий спрос на квалифицированный летный и авиадиспетчерский персонал. Еще одна приоритетная задача заключается в разработке и внедрении коммуникационной стратегии, которая позволит привлечь новое поколение авиационных специалистов. Как Конференция высокого уровня по безопасности полетов 2010 года, так и Ассамблея рекомендовали государствам-членам и международным организациям поддержать работу Целевой группы NGAP.

Проверка организации контроля за обеспечением безопасности полетов

Ассамблея призвала Универсальную программу проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) начать с 1 января 2011 года переход к использованию Механизма непрерывного мониторинга (МНМ). Разработка онлайн-механизма непрерывного мониторинга потенциала государств-членов в области контроля за безопасностью полетов, началась в 2010 году, и ИКАО приступила к приоритизации соответствующей деятельности в государствах-членах, включая проведение полных проверок, ограниченных проверок или координируемых ИКАО миссий по оценке (ICVM) в течение переходного периода внедрения МНМ, а также оказание технической поддержки. В течение двухлетнего переходного периода будет проводиться интенсивное тестирование онлайн-механизма группой стран-членов, избранных для поддержки ввода в действие МНМ, запланированного на январь 2013 года.

В период с августа 2009 года по сентябрь 2010 года проводились ознакомительные визиты ICVM во все региональные отделения ИКАО. В ходе этих визитов тестировались предлагаемые процессы и процедуры и проводилась без отрыва от работы подготовка региональных сотрудников, которые будут заниматься проведением реальных ICVM. Кроме того, оценивался прогресс каждого государства в сфере выполнения рекомен-

даций ИКАО по результатам проверок, а результаты публиковались на вебсайте УППКБП, имеющего ограниченный доступ.

В течение 2010 года 35 государств-членов прошли проверку в рамках всеобъемлющего системного подхода УППКБП (CSA), который охватывает все Приложения к *Конвенции о международной гражданской авиации*, имеющие отношения к безопасности полетов. К концу декабря 2010 года проверку прошли 177 государств-членов в рамках шестилетнего цикла, завершившегося в 2010 году, а также особые административные районы Китая Гонконг и Макао. На рис. 1 показан глобальный уровень эффективного внедрения восьми критически важных элементов системы контроля за безопасностью полетов, определенный на основе результатов проверок, проведенных CSA.

Государства-члены и региональные организации продолжают оказывать ценную поддержку ИКАО посредством откомандирования экспертов на долговременной или краткосрочной основе для участия в деятельности УППКБП. В 2010 году на долговременной основе было прикомандировано восемь экспертов – по одному из таких стран, как Багамские Острова, Куба, Малайзия, Республика Корея, Саудовская Аравия и Франция, и два специалиста из Соединенных Штатов Америки.



Рис. 1. Глобальные результаты проверок: уровень внедрения критически важных элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов

В конце прошлого года учебный интернет-курс УППКБП находился в стадии разработки, и, по всей вероятности, первый этап курса пройдет тестирование на пробной группе слушателей в начале 2011 года. Когда электронные курсы успешно заработают в полную силу, они будут обеспечивать начальную подготовку и повышение квалификации аудиторов, а также ICVM-тренинг для региональных сотрудников ИКАО.

Программа поддержки внедрения и развития (ПВР) в области безопасности полетов

В течение 2010 года Программа ПВР – безопасность полетов способствовала оказанию поддержки государствам, направленным в Комиссию по анализу результатов проверки (ARRB), стремясь помочь таким странам устранить недостатки, выявленные УППКБП.

В рамках постоянных усилий по совершенствованию методических рекомендаций по региональному сотрудничеству в области авиационной безопасности в конце прошлого года были внесены поправки и изменения в часть В "Создание региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой" *Руководства по организации контроля за обеспечением безопасности полетов* (Doc 9734).

В августе на совещании Африканской комиссии гражданской авиации (АФКГА)/ИКАО в Дакаре было внесено предложение о создании Механизма совместных инспекций (CIS). Цель этого предложения, находящегося в стадии рассмотрения, заключается в том, чтобы обеспечить африканским государствам конкретную поддержку, а также способствовать накоплению профессиональных знаний и опыта в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов на всей территории Африканского региона.

Постоянная поддержка оказывалась Организации по безопасности полетов в районе Тихого океана (ПАСО), региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов, в сфере организации учебных семинаров по вопросам наблюдения за иностранными эксплуатантами и контроля за безопасностью полетов.

Комплексная программа реализации проектов в регионе AFI

Ассамблея призвала региональные отделения ИКАО в Африке продолжать реализацию Комплексной программы реализации проектов в регионе AFI (ACIP), в то же время не упуская из виду необходимость предоставлять этим отделениям необходимые кадры и финансовые ресурсы, требуемые для осуществления деятельности в рамках ACIP. Государства – члены ИКАО из региона AFI настоятельно призывались к оказанию помощи в достижении целей ACIP посредством ускорения процесса создания региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов и агентств по расследованию происшествий там, где это необходимо, а также укреплению сотрудничества на территории всего региона, чтобы создать условия для оптимального использования имеющихся ресурсов.

Реорганизация Секретариата

Функции по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов были переданы от бывшего Отдела проверок состояния безопасности полетов и авиационной безопасности во вновь созданную Секцию непрерывного мониторинга и контроля (СНМК) Аэронавигационного управления; в то же время программу проверок состояния безопасности объединили с другими направлениями работы в сфере авиационной безопасности в рамках вновь созданного Отдела авиационной безопасности Авиатранспортного управления. Эта реструктуризация позволила улучшить координацию работы по программам, направленным на достижение стратегических целей ИКАО.

ИКАО также объединила свою деятельность по подготовке в области безопасности полетов в рамках вновь созданной Секции подготовки персонала в сфере безопасности полетов (СППБП) Аэронавигационного управления. Этот шаг позволил объединить различные текущие инициативы, такие как "Следующее поколение авиационных профессионалов" (NGAP), Программа "Трейнер плюс", разработка проектов электронного обучения и Государственная программа подготовки инспекторов по безопасности полетов (GSI). Кроме того, ИКАО утвердила политику профессиональной подготовки в гражданской авиации, которая распространяется на все направления учебной деятельности в сфере безопасности полетов.

В составе Аэронавигационного управления также появилось новое структурное подразделение – Сектор средств обеспечения безопасности полетов в государствах (SAST), ответственный за разработку электронных средств безопасности полетов.

Проекты и деятельность в области технического сотрудничества

В течение 2010 года велась работа по 66 национальным и 18 региональным проектам технического сотрудничества, которые вносили свой вклад в дальнейшее совершенствование безопасности полетов во всем мире. В числе основных результатов, достигнутых за отчетный период, следует отметить следующие:

Регион Африки и Индийского океана (AFI)

- приобретение и установка авиационных приборов, бортового радио-электронного оборудования и электронной аппаратуры управления полетом для одного государства;
- создание Организации по безопасности полетов для стран – членов Банджунского соглашения (BAGASOO) и Агентства стран Банджунского соглашения по расследованию авиационных происшествий (BAGAIA) и начало работы BAGASOO;

- разработка Генерального плана развития гражданской авиации для одного государства;
- предоставление обучения в области расследования авиационных происшествий и инцидентов для крупной авиакомпании.

Регион Азии и Тихого океана (APAC)

- оказание содействия по снятию запрета Европейского Союза на полеты семи авиакомпаний одного государства в европейском воздушном пространстве;
- содействие одному государству в создании Управления гражданской авиации;
- проведение 54 учебных курсов по широкому кругу вопросов, касающихся безопасности полетов, для государств региона;
- разработка и внедрение стратегического плана развития авиации для одного государства;
- оказание поддержки государствам в подготовке проверок УППКБП, внедрении планов мер по устранению существующих недостатков и усилении программ контроля за обеспечение безопасности полетов;
- проведение двух совещаний Региональных групп по безопасности полетов для всех Программ по совместной разработке процедур безопасности полетов и поддержания летной годности (COSCAP);
- продолжение оказания содействия государствам и специальным административным регионам в сфере совершенствования летно-технических правил и создания Отделения программ по разработке схем полета (FPP);
- проведение исследования работы аэропортов в четырех государствах;
- оказание содействия одному государству в развитии потенциала в сфере контроля за обеспечением безопасности в районе аэродромов, безопасности полетов и аэронавигационного обслуживания;
- предоставление консультаций одному государству по вопросам повторной сертификации международных и национальных эксплуатантов, организаций, занимающихся обучением и техническим обслуживанием воздушных судов;
- подготовка оценки угроз для безопасности полетов, связанных с активностью дикой фауны, для разработки эффективной программы снижения соответствующих рисков в главном аэропорту одного государства.

Карибский и Южно-Американский регион (CAR/SAM)

- оценка соответствующей организационной структуры семи государств;
- закупка запасных частей для спасательного и противопожарного оборудования, а также средств индивидуальной защиты для трех государств;
- предоставление программы технического обслуживания воздушных судов, надзор за инспекцией и общий ремонт нескольких воздушных судов для одного государства;
- перевод свыше 400 сотрудников, работавших по национальному проекту, в штат Управления гражданской авиации в одном государстве;
- проведение международного семинара по системам управления безопасностью полетов с участием 16 государств;
- оказание поддержки во внедрении системы управления безопасностью полетов и государственных программ безопасности полетов в двух государствах.

Регион Европы и Ближнего Востока (EUR/MID)

- разработка стандартов и правил безопасности полетов, а также долгосрочных программ обеспечения безопасности полетов для 19 государств и повышение технических и управленческих навыков их национального персонала;
- укрепление и модернизация полномочных органов гражданской авиации двух государств;
- сертификация национальной авиакомпании одного государства на предмет соответствия международным нормам и стандартам;
- закупка запасных частей для спасательного и противопожарного оборудования и средств индивидуальной защиты для двух государств;
- проведение одного учебного курса по широкому кругу вопросов, касающихся безопасности полетов, для стран Персидского залива.

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 и 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 стратегий в сфере авиационной безопасности, и, при необходимости, в 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

В течение 2010 года акцент делался на завершении разработки новой всеобъемлющей стратегии повышения авиационной безопасности во всем мире, проведении проверок потенциала государств-членов в области контроля за авиационной безопасностью и оказание поддержки государствам в преодолении недостатков в сфере обеспечения авиационной безопасности, в том числе посредством мер по развитию потенциала. Особого упоминания заслуживает тот факт, что государства-члены приняли декларацию Ассамблеи, подтверждающую их неуклонную решимость противодействовать возникающим угрозам гражданской авиации.

Противодействие новым и существующим угрозам авиационной безопасности

В свете существования постоянной угрозы гражданской авиации 37-я сессия Ассамблеи ИКАО единодушно приняла Декларацию по авиационной безопасности. Декларация отражает приверженность государств на высоком уровне делу укрепления авиационной безопасности во всем мире, прежде всего посредством усиления международного сотрудничества. В ней определяются ключевые направления работы, которые требуют упреждающих и коллективных действий.

В значительной степени декларация Ассамблеи сложилась под влиянием результатов серии региональных конференций на уровне министров, в которой ИКАО участвовала в первой половине 2010 года. На конференциях, проводившихся в Мехико, Токио, Абудже и Абу-Даби, уделялось особое внимание вопросам сбора информации и информационного обмена, технологиям авиационной безопасности, международным стандартам и оказания помощи в сфере авиационной безопасности. Каждая конференция принимала декларацию, подтверждающую приверженность участников борьбе с терроризмом.

Ассамблея подчеркнула всю важность внедрения Всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS), утвержденную Советом в феврале. Эта новая стратегия, включающая в себя семь направлений, позволяет более эффективно распределять ресурсы, направляя их на достижение критически важных целей, в том числе на противодействие новым и существующим угрозам. ICASS предполагает продолжение проверок системы контроля за обеспечением авиационной безопасности в государствах-членах, но при этом делает большой упор на преодолении недостатков в сфере авиационной безопасности посредством оказания помощи государствам. Большое

внимание уделяется инициативам по развитию потенциала, направленным на решение проблем авиационной безопасности на постоянной основе.

В ходе своего 21-го совещания, состоявшегося в марте, Группа экспертов по авиационной безопасности рассмотрела текущую ситуацию с точки зрения существующих угроз и рисков с учетом попытки совершения диверсии на рейсе № 253 компании “Нортуэст эрлайнз” 25 декабря 2009 года. Были обновлены и усилены положения Приложения 17 к Чикагской конвенции. Группа экспертов пришла к выводу, что угроза, представляемая жидкими взрывчатыми веществами, по-прежнему продолжает вызывать озабоченность и рекомендовала Исследовательской группе Секретариата разработать инструктивный материал по внедрению технологий досмотра, позволяющих выявить опасные вещества в жидкостях, аэрозолях и гелях (ЖАГ); неофициальное совещание по этой проблематике состоялось в ноябре в Женеве.

В области обеспечения безопасности авиагрузов Исследовательская группа по безопасности цепи поставок перенесла свое второе совещание на декабрь после того, как в октябре была пресечена попытка диверсии на двух грузовых воздушных судах. После обнаружения самодельных взрывных устройств, заложенных в грузовые отправления, в аэропортах Объединенных Арабских Эмиратов и Великобритании ИКАО выпустила электронный бюллетень, в котором содержалась рекомендация государствам провести оценку рисков на национальном уровне и осуществлять обязательный досмотр определенных категорий грузов, особенно тех, что отправляются неизвестными поставщиками. Государства также настоятельно призывались использовать самые всевозможные методы досмотра для проверки грузов, представляющих высокую опасность вследствие ограниченных возможностей для досмотра.

Практикум по разработке технологий следующего поколения для досмотра пассажиров и ручной клади проводился в сотрудничестве с Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международным советом аэропортов (МСА) в ноябре в Женеве. На совещании были рассмотрены планируемые и текущие инициативы по разработке “контрольно-пропускного пункта будущего”, который позволит повысить прохождение пассажиропотока и эффективно обеспечивать безопасность. В частности, было изучено, как определенные элементы, например использование пассажирских данных для выявления пассажиров, представляющих большую опасность, могут быть включены в процесс досмотра.

Первое совместное совещание Международной технической комиссии по взрывчатым веществам (IETC) и Специальной группы экспертов по выявлению взрывчатых веществ (AH/DE) было созвано в ноябре в Монреале. В ходе совещания был проведен критический анализ прогресса, достигнутого в сфере тестирования, внедрения и широкого использования передовых технологий досмотра, в том числе с использованием ручных сканеров. Участникам совместного совещания была представлена

информация о различных национальных инициативах в сфере обеспечения безопасности грузов, в том числе с использованием служебных собак и других методов досмотра. Специалисты по взрывчатым веществам пришли к выводу, что технология обнаружения следов взрывчатых веществ продолжает играть важную роль в процессе досмотра в аэропортах, и отметили, что дальнейшие исследования возможностей применения данной технологии для досмотра авиагрузов в настоящее время проводятся во многих государствах.

В январе Секретариат создал на закрытом вебсайте по авиационной безопасности (AVSEC) базу данных, чтобы распространять информацию об актах незаконного вмешательства (АНВ) эффективным и действенным путем вместо того, чтобы рассылать эти данные в виде ежегодного резюме в печатном виде. Государствам рекомендовалось регулярно просматривать материалы, содержащиеся на этом интернет-ресурсе, и представлять ИКАО всю актуальную информацию, касающуюся любого акта незаконного вмешательства на предмет ее включения в базу данных. База данных облегчает проведение исследований, предоставляя детальную информацию по годам (начиная с 1970 года), причем тенденции в области АНВ обновляются автоматически по мере поступления новых данных.

Поправка 12 к Приложению 17 "Авиационная безопасность"

В ноябре Совет одобрил поправку 12 к Приложению 17 "Авиационная безопасность" в соответствии с рекомендацией Комитета по незаконному вмешательству и Группы экспертов AVSEC. Поправка 12 обновляет и усиливает положения по авиационной безопасности, в частности, касающиеся досмотра персонала, технических возможностей технических средств безопасности, киберугроз и авиагрузов. Новые пересмотренные положения вступают в силу 26 марта 2011 года и, как ожидается, начнут применяться с 1 июля 2011 года.

Сеть координационных центров (КЦ) авиационной безопасности

Вслед за попыткой диверсии, совершенной 25 декабря 2009 года, ИКАО использовала защищенную Сеть координационных центров (КЦ) авиационной безопасности (AVSEC) для передачи информации и рекомендаций участникам сети, которая на тот момент объединяла 99 государств. Государствам рекомендовалось проводить оценку уровня риска и внедрять соответствующие меры досмотра в связи со случившимся инцидентом. Кроме того, им напоминалось о необходимости сотрудничества по всем вопросам, связанным с авиационной безопасностью. За этим посланием всем государствам-членам 6 января был разослан электронный бюллетень, содержащий ту же самую информацию.

В течение года ИКАО активно пропагандировала использование Сети КЦ как эффективного средства связи между государствами по вопросам, касающимся неизбежных угроз гражданской авиации. Государствам-членам рекомендовалось присоединиться к сети, и к концу года численность ее членов возросла до 172 государства.

В целях определения эффективности сети в августе было успешно проведено тестирование системы в регионе Азии и Тихого океана, а к концу года аналогичные тесты прошли в большинстве остальных регионов ИКАО.

Программа упрощения формальностей

Шестое совещание Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/6), состоявшееся в мае в Штаб-квартире ИКАО, рекомендовало ввести новый стандарт в Приложение 9 "*Упрощение формальностей*", обязывающий все государства придерживаться международно признанных требований, касающихся передачи предварительной информации о пассажирах (API). Группа экспертов по упрощению формальностей также согласовала новый набор рекомендаций по обмену данными о записях регистрации пассажиров (PNR), которые помогут государствам во внедрении своих национальных программ PNR. Также было решено безотлагательно приступить к деятельности по разработке новых технических требований к передовым программам обмена данными в координации с Всемирной таможенной организацией (ВТАО) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА).

Декларация по авиационной безопасности настоятельно призвала государства-члены содействовать расширенному использованию механизмов сотрудничества друг с другом и отраслю гражданской авиации, чтобы обеспечить заблаговременное выявление угроз и распространение информации об угрозах гражданской авиации. В качестве одного из таких механизмов приводился сбор и передача предварительной информации о пассажирах (API) и записях регистрации пассажиров (PNR), но при этом признавалась важность обеспечения конфиденциальности их личных данных. В этой связи было опубликовано обновленное издание *Рекомендаций по предварительной информации о пассажирах (API)*, совместно разработанное ИКАО, ВТАО и ИАТА. Рекомендации по "образцовой практике" ставят своей целью оказание содействия государствам, стремящимся к внедрению национальных программ API, и помогают обеспечить гармонизацию систем API на международном уровне.

В 2010 году также были опубликованы *Рекомендации в отношении записей регистрации пассажиров (PNR)* (Дос 9944). Коротко говоря, эти рекомендации устанавливают единые стандарты для передачи информации о PNR и последующую обработку этих данных соответствующими государствами. Кроме того, они помогают государствам разработать требования к таким данным, а также процедуры их сбора и хранения.

Была завершена работа над первым изданием *Руководства по упрощению формальностей* (FAL) (Дос 9957), а его выход в свет ожидается в 2011 году. Руководство FAL содержит подробное разъяснение SARPS Приложения 9 с исторической и современной точек зрения. Оно разрабатывалось с целью повышения информированности о проблемах и концепциях упрощения формальностей на воздушном транспорте, улучшения результатов государственных программ FAL и повышению уровня соответствия положениям Приложения 9. Руководство также служит инструктивным или справочным материалом для государств и прочих заинтересованных пользователей при подготовке учебных курсов и обучения по различным аспектам иммиграции, здравоохранения, таможенных процедур и карантина, подпадающим под действие Приложения 9.

Программа разработки машиносчитываемых проездных документов (МСПД)

К 1 апреля 2010 года более 180 государств выпустили машиносчитываемые паспорта (МСП) в соответствии с техническими требованиями ИКАО, а еще 5 государств добились выполнения данного требования к концу года.

Секретариат ИКАО продолжал тесное сотрудничество с Рабочей группой по внедрению и развитию потенциала (ICBWG) Технической консультативной группы по машиносчитываемым проездным документам (TAG/MRTD) в выявлении потребностей в содействии и вспомогательной деятельности по развитию потенциала в области МСПД. Основной акцент в усилиях ИКАО/ICBWG в 2010 году делался на оказании содействия государствам во внедрении МСП или систем выдачи электронных паспортов. Кроме того, государствам оказывалась помощь в решении вопросов уязвимости системы безопасности, связанных с использованием исходных документов, требуемых для оформления таких проездных документов (свидетельств о рождении, национальных удостоверений личности и т. д.). Также предоставлялось содействие в области введения автоматизированных систем оформления мигрантов, оснащенных устройствами считывания паспортов.

В 2010 году были проведены следующие мероприятия по развитию потенциала и продвижению МСПД:

- технические консультации и практикум по выдаче электронных паспортов в Узбекистане, проводившиеся совместно с Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ);
- практикум по обеспечению безопасности проездных документов, проводившийся совместно с Организацией американских государств/Межамериканским антитеррористическим комитетом (ОАГ/СІСТЕ) в Уругвае;

- технические консультации с Международной организацией криминальной полиции (Интерпол) по вопросам усиления совместной деятельности в области обеспечения безопасности проездных документов;
- практикум по продвижению Директории открытых ключей (ДОК) ИКАО в Вене для 53 государств – членов ОБСЕ, проведенное совместно с ОБСЕ и Правлением ДОК;
- региональный семинар по МСПД и биометрии для государств региона Южной Америки (Уругвай);
- миссия по оценке ситуации в Таджикистане в области выдачи электронных паспортов, обеспечения целостности МСП и управления идентичностью, проведенная совместно с ОБСЕ и Международной организацией по миграции (МОМ);
- региональный семинар по МСПД, биометрии и стандартам безопасности для государств Африки и Ближнего Востока (Мозамбик).

Помимо усиленного акцента на деятельности по развитию потенциала в 2010 году, в том числе повышенных усилий по привлечению донорских средств на проекты по укреплению потенциала, Программа МСПД разработала стратегию обучения, а ICBWG начала подготовку учебных модулей в тесном сотрудничестве с Frontex, пограничным агентством Европейского Союза.

Декларация по авиационной безопасности настоятельно призвала государства-члены содействовать обеспечению безопасности проездных документов и использовать Директорию открытых ключей ИКАО в сочетании с биометрической информацией для проверки подлинности проездных документов. Государствам предлагалось регулярно сообщать информацию об утерянных и украденных паспортах в базу данных Интерпола об утраченных и похищенных проездных документах, чтобы предотвратить использование таких документов при совершении актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Государства также настоятельно призывались к тому, чтобы осуществлять обмен передовым опытом и информацией в сфере обеспечения безопасности документов и выявлением подделок.

С принятием резолюции A37-20 *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"* Ассамблея ИКАО призвала Рабочую группу по новым технологиям (NTWG) Группы TAG/MRTD расширить свою рабочую программу, включив в нее разработку рекомендаций в отношении данных для идентификации личности, требуемых при подаче заявления о выдаче паспорта. Еще одно ключевое направление деятельности, отмеченное в резолюции, заключается в том, чтобы обновлять технические требования к электронным МСП и прочим МСПД с учетом технологического прогресса.

В 2010 году NTWG продолжала оказывать содействие Секретариату в разработке и выполнении технических требований, содержащихся в документе *"Машиночитываемые проездные документы"* (Doc 9303), разрабатывая новые спецификации для МСПД и выпуская соответствующий инструктивный материал. Регулярное обновление Doc 9303 обеспечивалось посредством выпуска дополнений (в 8-м издании, официально одобренном на совещании TAG/MRTD в июне, были обновлены все разделы данного документа). Документ Doc 9303 и последнее дополнение к нему можно загрузить с вебсайта MRTD ИКАО (www.icao.int/mrtd).

В симпозиуме по МСПД, который состоялся в ноябре в Монреале, приняли участие 574 представителя из 73 государств-членов и 10 международных организаций. На симпозиуме выступили с докладами делегаты Интерпола, Целевой группы Генерального секретариата по реализации контртеррористической стратегии ООН (СТИТФ) и ответственные представители государств и различных международных и региональных организаций. Это мероприятие подчеркнуло важную роль Программы разработки МСПД в борьбе с терроризмом и трансграничной преступностью.

Со времени создания Директории открытых ключей ИКАО в марте 2007 года число участников ДОК возросло до 23 государств-членов, и ожидается, что в будущем к ней присоединится еще больше стран.

Проверки в сфере обеспечения авиационной безопасности

Ассамблея выразила единодушную поддержку продолжению Универсальной программы по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) как важнейшей части недавно утвержденной Всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности. Эта программа, начавшая свою работу в 2002 году, в настоящее время делает акцент на способности государств-членов осуществлять надзор за деятельностью в области авиационной безопасности в рамках своей юрисдикции.

В 2010 году группы проверяющих ИКАО по авиационной безопасности выполнили 39 проверок (38 в государствах и 1 в Особом административном районе (ОАР)). На конец года в рамках второго цикла было выполнено 94 проверки и оценка системы проведения инспекций в сфере авиационной безопасности в Европейской комиссии. На рис. 2 показаны результаты этих проверок на глобальном уровне в части, касающейся уровня внедрения критически важных элементов системы контроля за обеспечением авиационной безопасности.

В течение года были проведены два курса по подготовке и аттестации проверяющих УППАБ – один в Азиатско-Тихоокеанском регионе, а второй в регионе Южной Америки.



Рис. 2. Глобальные результаты проверок: уровень внедрения критически важных элементов системы контроля за обеспечением авиационной безопасности

В феврале Совет утвердил определение термина "значительный недостаток, связанный с обеспечением авиационной безопасности" (SSeC), а также сопутствующий механизм для своевременного преодоления таких недостатков. Последовавшая за этим поправка к типовому меморандуму о взаимопонимании (МОВ) между ИКАО и государствами относительно проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности, отражающая новый механизм, была впоследствии утверждена Советом.

Государства-члены и региональные организации продолжают оказывать ИКАО ценную поддержку посредством долгосрочного или краткосрочного откомандирования экспертов для участия в мероприятиях УППАБ. В 2010 году в ИКАО было откомандировано на долгосрочной основе три эксперта из Соединенных Штатов Америки, Франции и Швейцарии. Кроме того, 37 государств-членов и 2 региональные организации на краткосрочной основе откомандировали экспертов для участия в проверках, проводимых в рамках УППАБ.

Программа внедрения и развития (ПВР) в области авиационной безопасности

В свете резолюции Ассамблеи А37-17 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства" ИКАО продолжает содействовать оказанию помощи государствам, которые нуждаются в совершенствовании контроля за обеспечением авиационной безопасности и безопасности аэропортов в соответствии с результатами проверки УППАБ, координируют деятельность в этой области, а также представляют стандартизированное обучение по авиационной безопасности. Такая деятельность осуществляется в рамках Программы ПВР по авиационной безопасности.

Помимо оказания помощи, в 2010 году Программа ПВР в области авиационной безопасности содействовала развитию глобального сотрудничества и принимала участие в создании региональных организаций по авиационной безопасности. Также предпринимались усилия по расширению обмена информацией в сфере авиационной безопасности, повышению прозрачности в отношениях между государствами и созданию партнерств и объединений со всеми сторонами, заинтересованными в обеспечении авиационной безопасности.

Краткосрочная помощь по внедрению SARPS Приложения 17 была оказана 12 государствам. Она заключалась в предоставлении рекомендаций по разработке и реализации планов мероприятий государств по устранению недостатков, проведению обучения на местах в области авиационной безопасности и завершении учений AVSEC по отработке организации действий в кризисной обстановке.

В ходе региональной конференции по авиационной безопасности, проходившей в апреле в г. Абуджа, в дискуссиях делался упор на укреплении и внедрении Африканской "дорожной карты" по авиационной безопасности, первоначально разработанной в 2007 году. Африканская комиссия гражданской авиации (АФКГА) представила обновленную версию "дорожной карты", которая на сегодняшний день включает в себя рабочую программу АФКГА по обеспечению авиационной безопасности на следующее трехлетие; сюда входит разработка различных программ по авиационной безопасности, в частности, делающих акцент на удовлетворении нужд в обучении и оборудовании.

В мае прошел региональный семинар в Порт-оф-Спейне, ставивший своей целью содействие устойчивому развитию в сфере авиационной безопасности и обмену мнениями по поводу развития событий в регионах Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна (NACC) и Южной Америки (SAM), включая межрегиональное сотрудничество среди государств. Итоги этого семинара были представлены участникам совещания Региональной группы NACC/SAM по авиационной безопасности и упрощению формальностей (AVSEC/FAL/RG).

В октябре ИКАО и правительство Канады подписали соглашение о механизме субсидирования программы по развитию потенциала в сфере борьбы с терроризмом, чтобы продолжить работу третьего этапа Программы ИКАО/Канады по обучению в целях повышения осведомленности в области безопасности.

Региональная партнерская программа для Северной и Южной Америки оказывает помощь государствам регионов NACC и SAM в совершенствовании систем авиационной безопасности и реализации SARPS Приложения 9 и Приложения 17 в течение трехлетнего периода 2011–2013 гг.

Обучение в области авиационной безопасности (AVSEC) остается одним из главных направлений деятельности ПБР. Ее мероприятия включают разработку и обновление учебных материалов, а также поддержку и осуществление контроля за работой 20 учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ) во всем мире. В 2010 году к этой учебной сети добавилось два новых УЦАБ, расположенных в Тулузе и Сеуле, которые начнут свою работу в 2011 году.

В 2010 году в рамках сети УЦАБ было проведено 29 учебных курсов и практикумов, в том числе курс по безопасности грузов и курс для национальных инспекторов (NIC), а также практикумы по национальной программе подготовки в области безопасности гражданской авиации (NCASTP), национальной программе контроля качества в области безопасности гражданской авиации (NCASQCP), национальной программе аттестации операторов досмотра (SCP) и программе безопасности аэропорта (ASP). В общей сложности в учебных курсах и практикумах приняли участие 530 специалистов по авиационной безопасности.

Семь учебных комплектов по авиационной безопасности (УКАБ) имелись в наличии для продажи: "Основные положения", "Груз", "Организация действий в кризисной обстановке", "Учения", "Инструкторы", "Управление" и "Национальные инспекторы". В 2010 году были обновлены УКАБ "Организация действий в кризисной обстановке" и "Учения". Таким образом, завершился процесс обновления всей серии УКАБ в течение трехлетнего периода 2008–2010 гг. Кроме того, для сети УЦАБ или проведения презентаций государствами было доступно пять вспомогательных практикумов по авиационной безопасности. Разработка нового вспомогательного практикума под названием "Анализ угроз и управление рисками" была завершена в конце года.

В ответ на растущий спрос на обучение в области авиационной безопасности в 2010 году было проведено три курса аттестации инструкторов. В ходе этих курсов прошел аттестацию 31 инструктор из всех регионов. Таким образом, сегодня во всем мире насчитывается 178 аттестованных инструкторов по авиационной безопасности, которые проводят обучение главным образом через сеть УЦАБ.

Поскольку ИКАО ставит своей целью повышение уровня профессионализма сотрудников, работающих в области авиационной безопасности во всем мире, она продолжает поддерживать проведение курса профессионального менеджмента (КПМ) – программы, реализуемой преимущественно через Интернет, которая использует инновационный онлайн-аудиторный подход, разработанный в сотрудничестве со Школой бизнеса имени Джона Молсона при Университете Конкордия в Монреале. КПМ дает возможность руководящему персоналу в области авиационной безопасности овладеть новыми навыками менеджмента и углубить их знания в области применения положений Чикагской конвенции, SARPS Приложения 17 и *Руководства ИКАО по авиационной безопасности*, а также содействует развитию внутри- и межрегионального сотрудничества. По состоянию на ноябрь 2010 года диплом КПМ получили 317 участников из 75 государств, что существенно превышает показатели прошлого года (227 выпускников из 59 государств).

Реорганизация Секретариата

Различные направления деятельности ИКАО в области авиационной безопасности были объединены в рамках вновь созданного Отдела авиационной безопасности Авиатранспортного управления. Создание этого структурного подразделения и новой должности начальника Отдела авиационной безопасности отражает повышенное внимание к вопросам авиационной безопасности и ставит своей целью улучшить координацию в сфере деятельности, связанной с обеспечением авиационной безопасности и повысить эффективность усилий ИКАО, направленных на повышение уровня авиационной безопасности во всем мире. В состав нового Отдела входят три секции, которые занимаются соответственно разработкой политики, проверками в сфере обеспечения авиационной безопасности и поддержкой внедрения и развития.

Проекты и мероприятия в области технического сотрудничества

В 2010 году велась работа по 21 национальному и 2 региональным проектам технического сотрудничества, осуществлявшимся для оказания помощи ведомствам гражданской авиации и международным аэропортам в совершенствовании их систем авиационной безопасности. Среди главных результатов, достигнутых за отчетный период, следует отметить:

Регион Азии и Тихого океана (АРАС)

- продолжение поддержки 23 государств и специальных административных регионов в области авиационной безопасности посредством реализации Совместной программы по авиационной безопасности в регионе Азии и Тихого океана (CASP-AP).

Карибский и Южно-Американский регион (CAR/SAM)

- оценка системы безопасности аэропорта в одном государстве и
- закупка систем безопасности аэропорта для трех государств.

Регион Европы и Ближнего Востока (EUR/MID)

- оценка безопасности аэропортов в двух государствах и
- закупка оборудования для обеспечения безопасности аэропортов для одного государства.

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; и
- ограничению или сокращению воздействия эмиссии парниковых газов авиацией на глобальный климат.

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

ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

2010 год оказался крайне важным для ИКАО с точки зрения выполнения Организацией своей глобальной лидирующей роли в области решения экологических вопросов, особенно проблем, связанных с изменением климата.

Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР)

В феврале Комитет ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) провел свое 8-е совещание (САЕР/8) с целью дальнейшей разработки различных технических мер по сокращению или ограничению экологического воздействия авиации и установления приоритетных задач на следующий трехлетний период. При разработке стандартов, политики и инструктивного материала, которые касаются мер, связанных с авиационным шумом и эмиссией авиационных двигателей, делался акцент на совершенствовании технологий, эксплуатационных процедур, эффективном управлении воздушным движением надлежащем проектировании аэропортов и планировании землепользования, а также использовании рыночных мер.

САЕР/8 выпустил 19 рекомендаций, в том числе 2 рекомендации, включающие предложения о внесении поправок в тома I и II Приложения 16 "Охрана окружающей среды". Предлагаемые изменения, касающиеся тома I Приложения 16, носящие подробный технический характер, были направлены на дополнение и совершенствование процедур сертификации, в то время как поправки к тому II Приложения 16, помимо широкого спектра технических обновлений, включали и новый стандарт на эмиссию оксидов азота (NO_x). Предложенный стандарт на 15 % превышает уровень действующего Стандарта САЕР/6; он должен вступить в силу с 1 января 2014 года, а 31 декабря 2012 года должно быть прекращено производство авиационных двигателей, не соответствующих нынешнему Стандарту САЕР/6 по эмиссии NO_x.

САЕР/8 обновил свою оценку нынешнего и будущего воздействия авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей, а также взаимосвязи шума, эмиссии, влияющей на местное качество воздуха, и выбросов, влияющих на глобальный климат, на основе оценок, использующих неограниченный прогноз, который не учитывал применение альтернативных видов топлива. Ожидается, что в абсолютном выражении общая численность населения во всем мире, подвергающаяся воздействию авиационного шума, и совокупный уровень авиационной эмиссии, влияющей на местное качество воздуха и глобальный климат, будут возрастать. Также прогнозируется усиление воздействия авиационного

шума и эмиссии, однако не столь быстрыми темпами, как спрос на авиаперевозки, и ожидается, что эффективность авиарейсов будет повышаться.

Первое совещание Руководящей группы по подготовке САЕР/9 состоялось в ноябре в Тулузе. Ключевые темы обсуждения включали обзор прогресса, достигнутого по разработке стандарта на эмиссию двуокиси углерода (CO₂), и рассмотрение итогов 37-й сессии Ассамблеи и вытекающих из них задач. Кроме того, техническим рабочим группам был предоставлен инструктивный материал по всем решаемым в настоящее время задачам. Наибольшая трудность для САЕР/9 заключается в том, чтобы добиться прогресса по нескольким высокоприоритетным задачам, решаемым параллельно, в том числе в области разработки стандарта на эмиссию CO₂, сертификационных требований к уровню эмиссии микрочастиц, и завершения исследований, направленных на изучение необходимости во введении более строгих стандартов по шуму.

Экологический коллоквиум

В мае состоялся третий Экологический коллоквиум ИКАО, чтобы провести обзор результатов последних оценок авиационной эмиссии и привлечь внимание к возможным решениям по снижению ее экологического воздействия еще до созыва Ассамблеи. В ходе прошедшего в первый день вводного семинара участники ознакомились с терминологией и концепциями, используемыми при описании, измерении, регулировании и управлении авиационными выбросами парниковых газов (ПГ). Коллоквиум также делал акцент на ключевых событиях, вытекающих из итогов Совещания ИКАО высокого уровня по международной авиации и изменению климата 2009 года, Конференции ИКАО по международной авиации и альтернативным видам топлива (состоялась в конце 2009 года), Конференции ООН по изменению климата 2009 года (Копенгагенский саммит), которые включали 15-ю Конференцию сторон (COP 15) Рамочной конвенции ООН по изменению климата (РКИК ООН) и САЕР/8. Это мероприятие привлекло участников из всех регионов мира, в том числе представителей государств-членов, международных организаций, авиационной отрасли и научно-исследовательских институтов.

Поправки к томам I и II Приложения 16

Письма государствам о предлагаемом внесении изменений в Приложение 16 "Охрана окружающей среды" (тома I и II) были разосланы в июне после предварительного рассмотрения проекта поправок Аэронавигационной комиссией (АНК). Комментарии государств относительно предлагаемых изменений были рассмотрены АНК в ноябре. Если данные изменения будут одобрены Советом, то ожидается, что новые Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) станут применяться с ноября 2011 года.

Ассамблея ИКАО

Экологические вопросы занимали важное место в повестке дня 37-й сессии Ассамблеи. Государства-члены рассмотрели и одобрили работу, проведенную ИКАО в области авиационного шума и местного качества воздуха, и утвердили резолюцию по этим аспектам защиты окружающей среды от воздействия авиации (резолюция А37-18 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха"*).

Учитывая различия взглядов по проблеме международной авиации и изменения климата, была создана достаточно представительная неофициальная группа по разработке проекта соответствующей резолюции. Участники провели достаточно обширные дискуссии в духе сотрудничества, способствовавшие сближению большинства расходящихся точек зрения, что позволило Ассамблее принять резолюцию А37-19 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"*.

Ассамблея поручила Совету предпринять попытку по урегулированию нерешенных вопросов, отмеченных в резолюции А37-19, в том числе касающихся высказанных некоторыми государствами оговорок относительно реализации среднесрочных целей в области ожидаемой эффективности потребления авиационного топлива на глобальном уровне и рыночных мер, включая положение *de minimis*. Совету также было поручено оказывать поддержку государствам в разработке их планов мероприятий в сфере охраны окружающей среды. Кроме того, Совет настоятельно призывался поощрять прогресс в сфере разработки альтернативных видов авиационного топлива.

Резолюция А37-19 отражала коллективную решимость государств-членов ИКАО продолжать вносить свой вклад в глобальные усилия по противодействию глобальному изменению климата.

Экологический доклад ИКАО

В сентябре ИКАО опубликовала свой второй Экологический доклад, делающий акцент на воздействиях авиации на изменение климата. Этот авторитетный справочный документ содержит всесторонний отчет о работе САЕР, включая обобщение основных событий, связанных с САЕР/8, и обеспечивают признание и популяризацию работы экспертов из САЕР, авиационной отрасли и научного сообщества. В последнем докладе вводятся новые темы и представляется отчет о текущей ситуации в области влияния авиации на изменение климата, совершенствования авиационной техники, эксплуатационных мер, экономических инструментов, разработки альтернативных видов топлива и сотрудничества с другими органами ООН.

Экологический доклад за 2010 год, в дальнейшем дополненный с учетом итогов Ассамблеи, доступен на вебсайте ИКАО.

Сотрудничество с другими органами Организации Объединенных Наций

Работа ИКАО в области защиты окружающей среды и, особенно, деятельность по противодействию изменению климата, ведется в сотрудничестве с рядом других органов ООН, в частности РКИК ООН и ее рабочими группами. В течение года ИКАО участвовала в совещаниях Специальной рабочей группы по дальнейшим обязательствам для сторон, включенных в Приложение 1, согласно Киотскому протоколу (AWG-KP), Специальной рабочей группы по долгосрочным совместным действиям в рамках Конвенции (AWG-LCA) и Вспомогательного органа по научно-техническим консультациям (SBSTA).

В ноябре – декабре ИКАО также участвовала в Конференции по изменению климата в Канкуне, которая объединила в себе ряд других совещаний, в частности 16-ю Конференцию сторон РКИК (COP 16), 33-ю сессию SBSTA, 15-ю сессию AWG-KP и 13-ю сессию AWG-LCA. ИКАО представила доклад и передала SBSTA материалы, содержащие краткое изложение результатов 37-й сессии Ассамблеи.

На Канкунской конференции ИКАО и Международная морская организация (ИМО) содействовали повышению информированности о связанных с транспортом экологических инициативах, объединенных общей темой "Эмиссия международного транспорта: глобальные решения для глобальных отраслей". В ходе работы конференции представители ИКАО делали акцент на освещении результатов 37-й сессии Ассамблеи.

ИКАО была также представлена на совещаниях Группы ООН по рациональному природопользованию (ГРП), координационных совещаниях COP 16, проводимых Рабочей группой по изменению климата Комитета высокого уровня ООН по программам (КВУП), и встречах экспертных групп ИМО по рыночным мерам в международном судоходстве.

Углеродный калькулятор ИКАО

В рамках соглашения, подписанного с группой Amadeus, глобальным поставщиком услуг в области информационных технологий для индустрии путешествий и туризма, ИКАО начала поставлять Amadeus данные, полученные с помощью своего калькулятора эмиссии углерода. Посредством использования этого сервиса глобальный контингент клиентов Amadeus может оценить углеродный след, связанный с воздушными путешествиями.

ИКАО продолжала усовершенствовать свой калькулятор, доступный на вебсайте Организации с 2008 года, посредством обновления методики, которая использует все доступные отраслевые данные, чтобы учитывать такие факторы, как тип воздушного судна, данные о маршруте и объем полезной загрузки. В августе была выпущена 3-я улучшенная версия методики, доступная на вебсайте ИКАО.

Кадастр выбросов углерода ИКАО и климатически-нейтральная инициатива

В 2010 году в рамках инициативы ООН, стремящейся добиться среди всех учреждений системы ООН нейтрального воздействия на климат, ИКАО обновила свой кадастр выбросов углерода и оценила углеродный след деятельности Секретариата в 2009 году, используя калькулятор эмиссии парниковых газов Экологической программы ООН (ЮНЕП), а также углеродный калькулятор ИКАО. Валовой годовой объем выбросов ИКАО составил примерно 5000 метрических тонн CO₂, которые, в основном, связаны с авиаперелетами сотрудников (45 %) и потреблением электроэнергии (36 %).

Рабочая группа ООН по достижению нейтрального воздействия на климат предложила всем специализированным учреждениям ООН подготовить доступный для общественности план мероприятий по снижению эмиссии (ERP) на период 2011–2013 гг. Кроме того, Объединенная инспекционная группа ООН выпустила доклад *“Экологический профиль организаций системы ООН”*, рекомендуя специализированным учреждениям ООН придерживаться практики управления, характерной для систем управления окружающей средой (EMS). Конкретные рекомендации относительно отчетности о ходе реализации климатически-нейтральной инициативы были направлены Генеральной Ассамблее ООН и Генеральному секретарю ООН.

Разъяснительная работа и повышение информированности общественности

За отчетный период были выпущены рекламные материалы с целью привлечь внимание общественности к достижениям ИКАО в области авиации и экологии, а также осветить решения 37-й сессии Ассамблеи в сфере охраны окружающей среды. На вебсайте ИКАО были размещены новые видеоматериалы, баннеры и брошюра, которые также использовались в ходе COP 16 (Канкунская конференция) для демонстрации результатов, достигнутых ИКАО.

Существенной переработке и усовершенствованию подвергся вебсайт Отдела охраны окружающей среды. В материалах этого интернет-ресурса освещаются такие темы, как глобальный механизм по разработке альтернативных видов топлива для авиации, адаптация к последствиям

климатических изменений, финансирование, местное качество воздуха, моделирование и базы данных, авиационный шум, эксплуатационные меры и программа действий, утвержденная Советом высокого уровня по международной авиации и изменению климата, а также итоги 37-й сессии Ассамблеи и Климатически-нейтральная инициатива ООН.

Реорганизация Секретариата

Чтобы отразить растущую значимость экологических вопросов, в январе в рамках Авиатранспортного управления были созданы Экологический отдел и новая должность начальника Экологического отдела. Реорганизация позволяет ИКАО более эффективно выделять ресурсы на те направления деятельности, которые направлены на решение проблемы изменения климата и других экологических вопросов, в частности, связанных с уровнем шума в районе аэропортов и местного качества воздуха.

Добровольная поддержка работы ИКАО в области охраны окружающей среды

Италия и Франция продолжали оказывать поддержку работе ИКАО в области экологии посредством откомандирования соответственно двух консультантов по экологии и одного младшего сотрудника категории специалистов. Экологическая программа была усилена за счет откомандирования трех стажеров из Объединенных Арабских Эмиратов, Румынии и международной организации "Женщины в авиации" (в рамках программы учебных стипендий ИКАО).

Проекты и деятельность в области технического сотрудничества

В течение 2010 года велась работа по 11 национальным проектам технического сотрудничества, связанным с защитой окружающей среды. Среди основных результатов, достигнутых за отчетный период, следует отметить проведение международного семинара по защите окружающей среды, инфраструктуре аэропортов и аэронавигационного обслуживания с участием 17 государств Карибского и Южно-Американского (CAR/SAM) региона.

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 экономического регулирования международного воздушного транспорта при обеспечении соответствующих гарантий.

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

ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Чтобы справиться с трудностями, сопутствующими росту авиационной отрасли, и успешно решать вызывающие озабоченность экологические проблемы, авиационная деятельность должна стать максимально эффективной. Ряд событий, происходивших в 2010 году, способствовали повышению эффективности воздушного транспорта посредством содействия увеличению объема воздушного движения, сокращения эксплуатационных издержек или снижения потребления топлива, а следовательно, авиационной эмиссии.

Глобальный аэронавигационный план

ИКАО начала пересмотр Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) – стратегического документа, в котором делается акцент на внедрении глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД). Усовершенствованный документ будет содержать набор поэтапных согласованных на глобальном уровне мер по модернизации, которые будут координироваться с государствами в ходе серии мероприятий, запланированных на 2011 и 2012 годы; при этом признается, что темпы разработки и реализации этих мер в разных государствах и регионах будут варьировать.

Посредством разработки "дорожных карт", которые поддерживают Глобальную эксплуатационную концепцию ОрВД, пересмотренный ГАНП придаст большую определенность инвестиционным решениям, связанным с инфраструктурой, летными экипажами и получением предусмотренных государствами разрешений контрольных органов, поставщиками аэронавигационного обслуживания, аэропортами и эксплуатантами воздушных судов. ГАНП будет определять глобальные эксплуатационные испытания, которые могут служить инструментом для подтверждения достигнутого прогресса; подобные испытания будут способствовать разработке соответствующих процедур, а также содействовать государствам-участникам в решении проблем, связанных с ростом объема авиаперевозок.

Внедрение навигации, основанной на характеристиках

Деятельность в сфере навигации, основанной на характеристиках (PBN), делала акцент преимущественно на внедрении, и ИКАО выполнила первый из серии визитов членов подвижной группы по реализации в государства, нуждающиеся в соответствующей поддержке. Кроме того, в четырех разных регионах прошли практикумы на тему планирования воздушного пространства PBN и проведена подготовительная работа по разработке курса ИКАО по эксплуатационному утверждению PBN.

ИКАО опубликовала новое руководство по производству полетов в режиме непрерывного снижения. Также были проведены два практикума, посвященных *Руководству по производству полетов в режиме постоянного снижения (CDO)* (Doc 9931). Полеты в режиме непрерывного снижения с помощью PBN потенциально могут привести к существенному сокращению потребления топлива и, тем самым, служить важным фактором снижения эмиссии воздушных судов.

В целях поддержки технологии спутниковых систем функционального дополнения (SBAS) в технические требования к навигации, на базе требуемых навигационных характеристик (RNP), были внесены поправки, чтобы включить в них оборудование SBAS; информация о поправках была доведена до сведения государств посредством письма государствам.

В 2010 году заработала в полную силу Азиатско-Тихоокеанская программа по разработке схем полетов. В рамках этой программы были проведены курсы по планированию воздушного пространства PBN, и государствами начата работа по нескольким проектам внедрения PBN.

Навигационные системы

Поправка 85 к Приложению 10 *"Авиационная электросвязь"*, которая стала применяться с 18 ноября 2010 года, содержала новые положения, позволяющие выполнять с помощью Глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) заходы на посадку и посадку по категории I во многих районах, не имеющих наземных радионавигационных средств.

Внедрение поправки дает значительные преимущества для безопасности и эффективности полетов. Очевидные улучшения будут отмечаться как в краткосрочной перспективе для некоторых районов, обслуживаемых спутниковыми системами функционального дополнения, так и в более долгосрочной перспективе на глобальной основе, когда будет введена в эксплуатацию дополнительная группировка спутников. Планируется внести дополнительную поправку к Приложению 10, отражающую начальный опыт, полученный в ходе текущей технической реализации наземной системы функционального дополнения GNSS.

Наблюдение за воздушным движением

В поправку 85 к Приложению 10 *"Авиационная электросвязь"* были включены новые положения, касающиеся систем гиперболической локации, которые служат экономически эффективной альтернативой системе наблюдения за воздушным движением. Первоначальный набор положений дает возможность согласованного усовершенствования бортовых систем наблюдения, основанных на радиовещательном автоматическом зависимом наблюдении (ADS-B). Поправка также включает в себя усовершенствованный алгоритм предотвращения столкновений в Стандарты и

Рекомендуемую практику (SARPS), касающихся бортовых систем предотвращения столкновений (ACAS).

С целью поддержки развития новых систем наблюдения была завершена работа по подготовке *Руководства по авиационному наблюдению* (Дос 9924), которое, как ожидается, будет опубликовано в 2011 году.

Минимумы эшелонирования

Продолжалась работа по обеспечению диспетчеров УВД и разработчиков структуры воздушного пространства минимумами эшелонирования, в большей степени соответствующими требованиям навигации, основанной на характеристиках (PBN). В ноябре новые минимумы эшелонирования были включены в *Правила аэронавигационного обслуживания "Организация воздушного движения"* (PANS-ATM, Дос 4444). В частности, ИКАО ввела минимумы эшелонирования для сертифицированных по RNP воздушных судов как на маршруте, так и в условиях аэровокзала.

Информация о полетах и потоках воздушного движения для обеспечения эффективного взаимодействия пользователей воздушного пространства

ИКАО разработала концепцию ОрВД, предусматривающую интеграцию полетной информации и данных наземных систем, которая обеспечивает организацию полетов на основе расчета траекторий. Этот подход, известный под названием "Информация о полетах и потоках воздушного движения для обеспечения эффективного взаимодействия пользователей воздушного пространства" (FF-ICE), необходим для внедрения интероперабельной глобальной и эффективно интегрированной системы ОрВД, предусмотренной Глобальной эксплуатационной концепцией ОрВД. Тем самым осуществляется реализация ожиданий авиационного сообщества, связанных с повышением эффективности в таких ключевых областях, как безопасность и прогнозируемость полетов. ИКАО предложит заинтересованным сторонам представить свои комментарии относительно данной концепции в 2011 году.

Изменения в формате плана полета ИКАО

Начиная с 2010 года все регионы ИКАО следовали общему плану внедрения нового формата плана полета ИКАО. Выполнение установленных сроков реализации продолжает отслеживаться с помощью специально созданной базы данных, известной под названием Система слежения за ходом внедрения плана полета (FITS). Помимо сбора информации о ходе внедрения нового формата плана полета государствами-членами, FITS обеспечивает доступ к сопутствующей документации и служит форумом для дискуссий.

Ожидаемое повышение эффективности связано главным образом с профилями полета воздушных судов. После внедрения изменений к плану полета систему организации воздушного движения можно будет информировать об улучшенных возможностях воздушного судна на этапе планирования полета. Это будет способствовать выделению оптимальных профилей полета и более эффективной организации использования воздушного пространства.

Сотрудничество между гражданскими и военными органами

Ассамблея утвердила резолюцию с внесенными в нее поправками, которая отчасти касается координации гражданских и военных потоков воздушного движения. В резолюции А37-15 *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации"* (добавление O) отмечалась твердая приверженность государств-членов к усилению сотрудничества между гражданскими и военными полномочными органами с целью более эффективного использования воздушного пространства.

Что касается инструктивных материалов, то ИКАО разработала циркуляр под названием *"Сотрудничество гражданских и военных органов при организации воздушного движения"* (Cir 330). Секретариат также выступил с инициативой разработки планов серии региональных практикумов, которые будут способствовать повышению информированности о проблемах в сфере координации гражданско-военного сотрудничества. Пять практикумов, которые планируется организовать при поддержке гражданских и военных партнеров, будут проведены в 2011–2013 гг.

Руководство для региональных органов мониторинга соблюдения сокращенных минимумов вертикального эшелонирования (RVSM)

Для совершенствования координации среди региональных органов, ответственных за контроль полетов в воздушном пространстве, где введена система RVSM, ИКАО завершила разработку руководства, регламентирующего механизмы сбора, анализа и обмена данными по RVSM между этими органами, а также с ведомствами гражданской авиации. Руководство *"Эксплуатационные правила и практика для региональных контрольных агентств в отношении применения минимума вертикального эшелонирования 300 м (1000 фут) между ЭП 290 и ЭП 410 включительно"* (Doc 9937) также определяет обязанности и обязательства региональных агентств мониторинга в отношении полетов с применением RVSM.

Авиационная метеорология

В ходе реагирования на последствия извержение вулкана Эйяфьяллайокудль в Исландии и беспрецедентные сбои в воздушном

движении, вызванные обширным облаком вулканического пепла в Европейском и Северо-Атлантическом регионах, ИКАО пересмотрела и обновила планы действий в случае появления облака вулканического пепла для затронутых регионов. ИКАО также создала Международную целевую группу по вулканическому пеплу для разработки глобального механизма управления рисками для безопасности полетов, который позволит определять безопасный уровень операций в воздушном пространстве, загрязненном вулканическим пеплом. Эта целевая группа занимается решением вопросов междисциплинарного характера, выходящих за рамки проблем организации воздушного движения, летной годности, авиационной метеорологии и атмосферных наук.

Переход к управлению аэронавигационной информацией

Благодаря реализации ряда мер удалось достичь целей, которые обозначены в дорожной карте ИКАО по переходу от служб аэронавигационной информации (САИ) к системе управления аэронавигационной информацией (УАИ), опирающейся на данные в цифровом формате. Сюда входит утверждение новых или пересмотренных SARPS, касающихся использования автоматизированного обмена цифровыми данными, автоматизированные системы предполетной информации, электронные публикации, содержащие аэронавигационную информацию, системы управления качеством, данные о рельефе местности и препятствиях, а также использование общедоступных ресурсов сети Интернет в производственных целях. Изменения в этих положениях знаменуют начало второго этапа переходного процесса, в ходе которого основной акцент делается на введении управляемых данными процессов при производстве нынешних продуктов САИ.

Устойчивое развитие

Учитывая влияние авиации на изменение климата и стремясь более эффективно обеспечивать государства необходимыми рекомендациями в ходе реализации проектов, связанных с окружающей средой, ИКАО начала разрабатывать инструмент, который позволит измерять выгоду от эксплуатационных усовершенствований и поддерживать процесс принятия решений. Этот будущий инструмент поможет государствам верифицировать получаемые результаты, оценивая любое плановое или новое эксплуатационное усовершенствование по объему сэкономленного топлива.

Переговоры в области воздушных сообщений

ИКАО провела 3-ю конференцию по ведению переговоров в области воздушных сообщений (ICAN/2010) в Монтего-Бэй (Ямайка), в которой приняли участие 195 делегатов из 39 государств и территорий, а также представители 2 региональных организаций. За четыре дня работы

ICAN/2010 прошло более 200 официальных и неофициальных совещаний, результатом которых стало заключение более 60 соглашений и договоренностей, в том числе соглашений об "открытом небе".

Впервые до начала конференции ИКАО был организован практикум по технике ведения переговоров, который привлек более 50 участников.

Экономика аэропортов/аэронавигационного обслуживания и прогнозирование

В ноябре – декабре в Мапуту (Мозамбик) при поддержке Африканской комиссии гражданской авиации (АФКГА) был проведен симпозиум ИКАО по финансированию инфраструктуры аэропортов и аэронавигационного обслуживания. На симпозиуме была отмечена необходимость в активизации международного сотрудничества в области аэронавигационного обслуживания, а государства призывались к более эффективному использованию действующих рекомендаций ИКАО и существующих механизмов финансирования инфраструктуры. Основное внимание в ходе дискуссий уделялось различным механизмам финансирования, а государствам настоятельно предлагалось внедрять политику ИКАО в области воздушного транспорта, особенно в сфере пассажирских сборов и налогообложения, с тем чтобы содействовать аэропортам и аэронавигационным службам в получении достаточных средств для развития своей инфраструктуры.

Совещания по вопросам прогнозирования в области воздушных перевозок были проведены в Кингстоне (Ямайка) и в Азиатском и Тихоокеанском бюро ИКАО в Бангкоке. В ходе совещаний делался акцент на будущих объемах пассажирских перевозок и воздушного движения в соответствующих регионах. Кроме того, в Ближневосточном бюро ИКАО в Каире прошел региональный практикум по прогнозированию воздушных перевозок и экономическому планированию. Практикум предоставил участникам из стран региона возможность ознакомиться с практическим опытом применения методов прогнозирования и оценки планирования.

В рамках Программы профессиональной аккредитации администрации аэропортов (АМРАР), совместно разработанной ИКАО и Международным советом аэропортов (МСА), было проведено три учебных курса по пассажирским сборам.

Проекты и деятельность в области технического сотрудничества

В 2010 году осуществлялось 79 национальных и 16 региональных проектов технического сотрудничества, способствовавших дальнейшему повышению эффективности авиаперевозок. Ниже приводятся основные результаты, достигнутые за отчетный период:

Регион Африки и Индийского океана (AFI)

- обзор рабочего проекта международного аэропорта;
- разработка заявки на подряд по строительству перрона аэропорта и соединительных рулежных дорожек в одном государстве;
- проведение аэронавигационного исследования для установления безопасной высоты пролета препятствий в одном международном аэропорту;
- предоставление обучения пяти диспетчерам УВД в одном государстве.

Регион Азии и Тихого океана (APAC)

- разработка планов действий по обеспечению постоянных аэронавигационных и метеорологических услуг и оборудования для восьми государств;
- разработка руководства эксплуатанта и руководства по навигации, основанной на характеристиках (PBN), для двух государств;
- подготовка заявки на подряд на оказание авиационных услуг на внутреннем рынке, а также рекомендаций для министра авиации одного государства;
- подготовка технико-экономического обоснования проекта по строительству нового международного аэропорта в одном государстве;
- закупка систем первичной и вторичной радиолокации и аэронавигационных систем, а также материально-техническое снабжение строительства ВПП для двух государств.

Карибский и Южно-Американский регион (CAR/SAM)

- закупка и установка 28 терминалов с очень малым раскрытием антенны (VSAT) в одном государстве;
- начало второго этапа внедрения восьми радиолокационных систем в одном государстве;
- разработка генеральных планов двух новых аэропортов в одном государстве;
- конструирование, строительство и модернизация подъездных дорог к пассажирскому терминалу одного международного аэропорта;

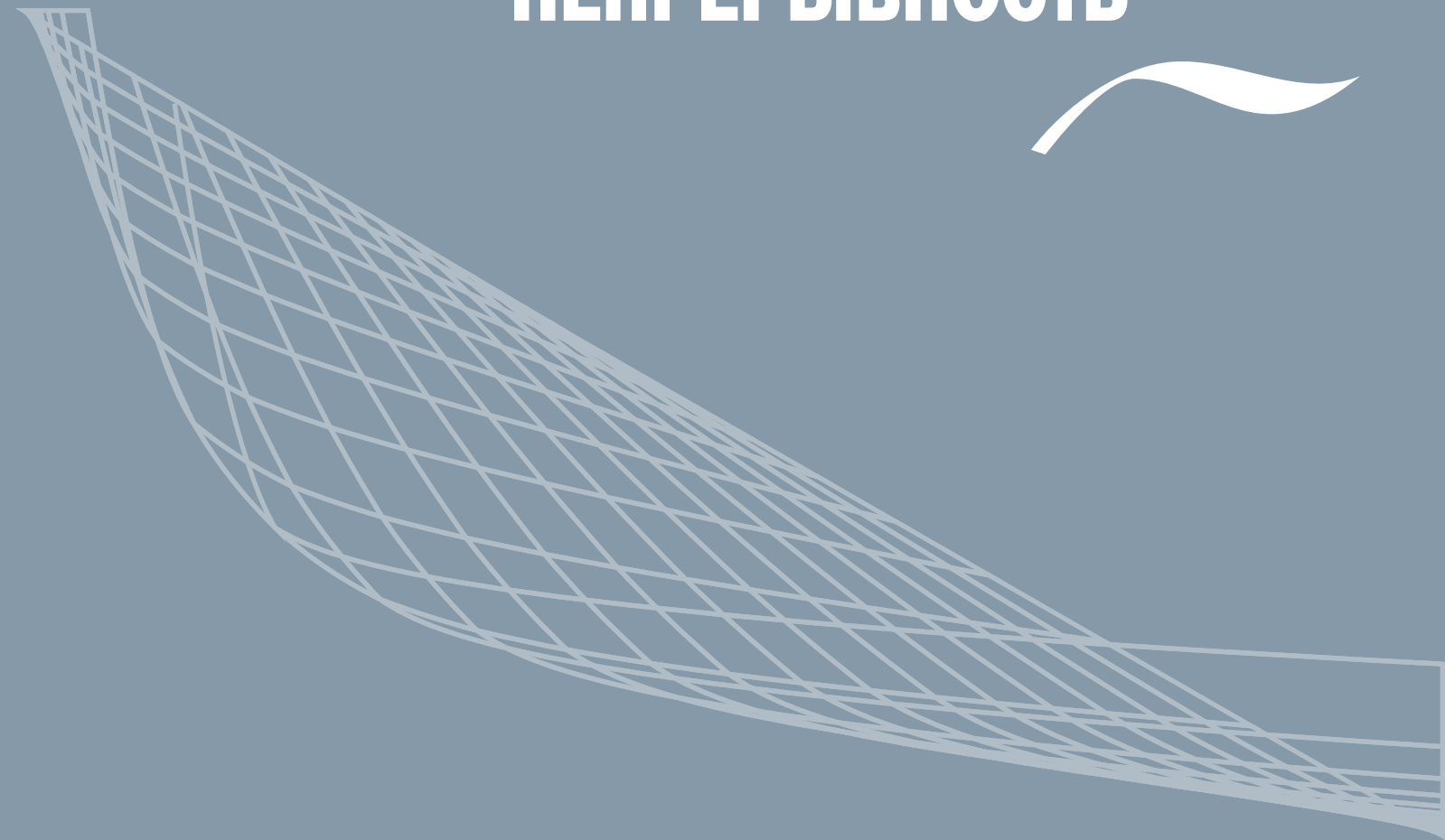
- проведение строительных и электротехнических работ в аэропортах нескольких государств;
- обеспечение профилактического ремонта одного международного аэропорта, а также работы по расширению перрона, строительству рулежной дорожки; закупка посадочных шлюзов, первичного обзорного радиолокатора и диспетчерской вышки;
- проведение международного семинара по автоматизированным системам управления воздушным движением с участием 13 стран;
- проведение аэронавигационных исследований и обзора комментариев Восточно-Карибского ведомства гражданской авиации (ВКВГА) в целях санкционирования ночных полетов в одном государстве;
- административная поддержка в процессе выделения 41 стипендии кандидатам из стран региона для обучения по программе подготовки руководителей аэропортов, осуществляемой в одном из государств;
- закупка вспомогательных систем и оборудования для аэропортов одного государства, в частности, машин для очистки ВПП, голосовых систем управления, телескопических трапов и двух передвижных подъемников для пассажиров с ограниченными возможностями;
- предоставление в аренду комплекса технических средств автоматического зависящего наблюдения (ADS) и системы автоматической передачи данных по радиолинии “пилот – диспетчер” (CPDLC) для одного государства;
- закупка системы электронного картирования для одного государства;
- закупка таких систем CNS/ATM, как системы захода на посадку и посадки по приборам по категории III, комплектов всенаправленных ОВЧ-радиомаяков/дальномерного оборудования (VOR/DME) и запасных частей для радиолокаторов для двух государств;
- закупка визуальных навигационных средств для одного государства;
- присуждение контракта на закупку, установку и ввод в эксплуатацию систем обработки багажа для одного государства.

Регион Европы и Ближнего Востока (EUR/MID)

- оперативное управление деятельностью Ближневосточного регионального агентства мониторинга (MID RMA) при участии десяти государств;

- проведение обзора генерального плана аэропорта для одного государства;
- обзор проекта здания терминала для одного международного аэропорта;
- обзор текущего состояния систем связи и навигации нескольких аэропортов в одном государстве;
- проведение аэронавигационного исследования для определения безопасной высоты пролета препятствий в нескольких международных аэропортах одного государства;
- закупка тренажера диспетчеров УВД для одного государства;
- проведение трех семинаров по авиационным системам связи, навигации и наблюдения, а также обучение сотрудников авиакомпаний для стран Содружества Независимых Государств (СНГ).

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

Предотвращение распространения инфекционных болезней

Посредством принятия резолюции А37-13 *"Предотвращение распространения инфекционных болезней воздушным транспортом"* Ассамблея настоятельно призвала государства-члены и региональные организации по надзору за безопасностью полетов сотрудничать в разработке национальных планов готовности и присоединиться к инициативе ИКАО, известной под названием "Механизм сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом" (CAPSCA). Участники Ассамблеи также сошлись во мнении, что CAPSCA следует включить в регулярную программу работы Организации.

К концу года к CAPSCA присоединились 42 государства, и в рамках этой программы была оказана помощь 25 международным аэропортам в разработке их планов готовности. CAPSCA строится на партнерстве между ИКАО и Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), Всемирной организацией по туризму Организации Объединенных Наций (ВОТ ООН), Управлением ООН по координации гуманитарных вопросов (УКГВ ООН), Международной организацией по миграции (МОМ), Международным советом аэропортов (МСА), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА).

В течение 2010 года CAPSCA получила четвертый грант от Центрального фонда ООН по борьбе с вирусом гриппа (CFIA), что позволяет программе в 2011 году выйти за пределы уже охваченных регионов (Азия/Тихий океан, Африка и Северная и Южная Америка) и распространить свою деятельность на Ближний Восток. Фонд CFIA завершит свою деятельность в конце 2012 года, после чего потребуются новые источники средств для продолжения финансирования работы CAPSCA.

Нехимическая дезинсекция воздушных судов

Продолжилось сотрудничество с ВОЗ в области разработки более безопасных и эффективных методов дезинсекции воздушных судов для выполнения международных рейсов. Резолюция А37-14 *"Нехимическая дезинсекция пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов, выполняющих международные рейсы"* призывает к разработке стандартов, обусловленных потребностями практической деятельности, и дальнейшему изучению нехимических методов дезинсекции.

Проекты и деятельность в области технического сотрудничества

В течение 2010 года осуществлялось 75 национальных и 18 региональных проектов технического сотрудничества, направленных на поддержку непрерывности авиаперевозок в соответствующих странах и регионах. За отчетный период были достигнуты следующие основные результаты:

Регион Африки и Индийского океана (AFI)

- оценка качества работы одного из учебных центров на предмет возможности его присоединения к сети ТРЕЙНЭР;
- содействие в разработке плана готовности к пандемии для двух государств.

Регион Азии и Тихого океана (APAC)

- проведение одного семинара/практикума по вопросам планирования в сфере обеспечения непрерывности авиационной деятельности для стран региона;
- внедрение методики ТРЕЙНЭР Плюс и создание подразделения по разработке учебного курса в Академии гражданской авиации одного государства;
- административная поддержка учебных программ развивающихся стран в шести государствах, в том числе выделение стипендий кандидатам из развивающихся стран для обучения на курсах, действующих при учебных заведениях гражданской авиации в принимающих государствах;
- оказание поддержки 13 государствам и специальным административным регионам в области авиационной медицины посредством Механизма сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных заболеваний воздушным транспортом в Азиатско-Тихоокеанском регионе (CAPSCA-AP).

Карибский и Южно-Американский регион (CAR/SAM)

- оказание содействия шести государствам в укреплении и модернизации национальных ведомств гражданской авиации, в том числе в области передачи соответствующих полномочий от военных структур гражданским;
- внедрение методики ТРЕЙНЭР в учебном центре одного государства;

- поддержка Латиноамериканской комиссии гражданской авиации по таким различным направлениям, как подготовка в сфере административного управления, организация совещаний и семинаров, оформление заявок на стипендии и подготовка командировок.

Регион Европы и Ближнего Востока (EUR/MID)

- оказание помощи одному государству в передаче полномочий по контролю над персоналом гражданской авиации от военных структур гражданским.

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

Деятельность, осуществлявшаяся в 2010 году в рамках рабочей программы Юридического комитета, охватывала целый ряд направлений. События освещаются в соответствии с расстановкой приоритетов рабочей программы.

Возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками

Подготовительная комиссия по созданию Международного фонда провела три совещания: первое из них состоялось 25–27 января в Претории; второе – 21–23 июня в Лондоне, а третье – 7–10 декабря в Сингапуре. Выполняя возложенные на нее полномочия, Комиссия занималась широким кругом вопросов, в том числе разработкой таких нормативных документов, как устав Международного фонда, рекомендации относительно размеров и срока внесения первоначальных взносов в фонд, принципы возмещения ущерба, рекомендации по инвестициям, а также на случай наступления событий в государствах-членах.

На 37-й сессии был отмечен достигнутый прогресс, а государствам, имеющим соответствующих экспертов, настоятельно предлагалось присоединиться к работе подготовительной комиссии. Государства также настоятельно призывались способствовать вступлению в силу двух конвенций, принятых в 2009 году.

Правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права

Дипломатическая конференция по авиационной безопасности, проходившая в Пекине с 30 августа по 10 сентября 2010 года, приняла *Конвенцию о пресечении незаконных актов, связанных с международной гражданской авиацией* (Пекинская конвенция) и *Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекинский протокол). В конференции приняли участие представители 76 государств, а также наблюдатели из 4 международных организаций.

Пекинская конвенция обновила *Конвенцию о пресечении незаконных актов, угрожающих безопасности гражданской авиации* 1971 года и *Дополнительный протокол* 1988 года посредством введения уголовной ответственности за акты, связанные с использованием гражданского

воздушного судна в качестве оружия, а также за акты, связанные с использованием опасных материалов для нападения на воздушное судно или другие цели. Незаконная перевозка биологического, химического и ядерного оружия и сопутствующих материалов стала наказуемым деянием. Кибератаки на средства аэронавигации также повлекут за собой уголовную ответственность. К концу года Конвенцию подписали 20 государств.

Пекинский протокол внес обновления в *Конвенцию о пресечении незаконного захвата воздушного судна* (Гаага, 1970 г.), расширив охват ее положений, касающихся различных форм воздушного пиратства. К концу года Протокол был подписан 22 государствами.

Как Конвенция, так и Протокол непосредственно предусматривают уголовную ответственность тех, кто направляет и организует противоправные действия, подпадающие под положения этих соглашений. Угроза совершения правонарушения, подпадающего под действие положений соглашений, может повлечь за собой уголовную ответственность, если обстоятельства указывают на то, что угроза носит реальный характер. При определенных условиях согласие на участие в правонарушении или содействие такому деянию, вне зависимости от того, было ли оно фактически совершено или нет, также может быть наказуемым. Эти соглашения вносят обновления в положения, касающиеся содействия сотрудничеству между государствами в борьбе с незаконными актами, направленными против гражданской авиации, в то же время акцентируя внимание на важности соблюдения прав человека и непредвзятого отношения к подозреваемым.

В свете принятия резолюции Ассамблеи А37-23 "*Содействие принятию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 года*" Совет и Секретариат начали пропагандировать ратификацию Пекинских документов.

Касаясь еще одной темы, относящейся к правовому регулированию, следует отметить, что в конце 2010 года возобновила свою деятельность Исследовательская группа Секретариата по нарушающим порядок пассажирам.

Международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования)

От имени Совета, действующего 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 свой второй доклад Сторонам Кейптаунской конвенции и Протокола, касающийся выполнения своих функций в качестве надзорного органа, и в ходе своей 189-й сессии утвердил изменения в *Правилах и процедурах Международного регистра* (Doc 9864). Четвертое издание *Правил и процедур Международного регистра* вышло в свет в июле.

Вследствие принятия решения Советом в октябре 2009 года о повторном назначении Aviareto Ltd. в качестве регистратора на второй пятилетний срок, начиная с 1 марта 2011 года, был подготовлен новый контракт с регистратором.

Рассмотрение вопроса о ратификации документов международного воздушного права

Секретариат продолжал предпринимать необходимые административные меры по поощрению ратификации международных соглашений, такие как разработка и распространение материалов по ратификации, и популяризация ратификации на различных совещаниях и семинарах. В ходе своих визитов в государства Президент Совета и Генеральный секретарь уделяли повышенное внимание вопросам ратификации. Соглашениям в сфере воздушного права также отводилось заметное место в повестке дня 37-й сессии Ассамблеи, совещаний Совета и Пекинской Дипломатической конференции по авиационной безопасности.

Была дополнительно усовершенствована электронная подборка договоров, а для того, чтобы сделать этот ресурс более заметным и доступным, соответствующую ссылку на вебсайте ИКАО поместили в раздел "Самые популярные материалы".

В подборке содержатся текущие перечни участников договоров; формуляры отдельных государств, поясняющие их статус в отношении договоров; сводная таблица, показывающая участников соглашений и статус отдельных государств; хронологический перечень действий, связанных с выполнением функций депозитария; и комплекты административных материалов, помогающие государствам в присоединении к международным соглашениям в сфере воздушного права. Пекинская Конвенция и Протокол, принятые 10 сентября, стали последними поступлениями в подборку соглашений, которая обновляется при каждой депозитарной операции.

Вместе с вновь добавленными резолюциями Ассамблеи, касающимися вопросов ратификации, и соответствующей текущей информацией и рекомендациями эти материалы заменяют собой письма государствам, которые служили для распространения данной информации два раза в год.

Аспекты безопасности полетов в ходе экономической либерализации и статья 83 bis

Секретариат продолжал активно следить за развитием событий, связанных с данным вопросом. В этом контексте оказывалась поддержка в целях создания необходимых правовых механизмов для выполнения статьи 21 Конвенции в части, касающейся базы данных по регистрации и принадлежности воздушных судов, а также международного регистра сертификатов эксплуатанта.

Рассмотрение рекомендаций в отношении конфликта интересов

После внесения соответствующего предложения на 37-й сессии Ассамблеи к Рабочей программе было добавлено рассмотрение рекомендаций в отношении конфликта интересов.

В данном контексте было предложено рассматривать вопрос возможного конфликта интересов в трех отдельных аспектах: 1) финансовые интересы, связанные с поднадзорными структурами; 2) переход отдельных лиц с правительственных должностей на работу в отраслевые организации и наоборот; и 3) практика назначения или откомандирования сотрудников для выполнения надзорных функций от имени ведомства гражданской авиации. Юридический комитет продолжит дальнейшее изучение этого вопроса и, если будет признано необходимым и целесообразным, вынесет рекомендацию о публикации и распространении соответствующего инструктивного материала.

Проекты и деятельность в области технического сотрудничества

В течение 2010 года осуществлялось 15 национальных и 7 региональных проектов технического сотрудничества, направленных на поддержку деятельности, связанной с международным воздушным правом. За отчетный период были достигнуты следующие основные результаты:

Регион Африки и Индийского океана (AFI)

- разработка основного законодательства в области гражданской авиации для государств Центральноафриканского валютно-экономического сообщества (ЦАВЭС);
- разработка набора национальных нормативных актов в области гражданской авиации для одного государства.

Регион Азии и Тихого океана (APAC)

- пересмотр нормативных положений и процедур на предмет их соответствия SARPS для управлений аэропортов, аэронавигации, летной годности, эксплуатации воздушных судов и авиационной безопасности одного государства.

Карибский и Южно-Американский регион (CAR/SAM)

- оценка нормативно-правовой базы одного государства в области гражданской авиации.

Регион Европы и Ближнего Востока (EUR/MID)

- критический обзор и внесение поправок в Закон об авиации одного государства.

**ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ
СТРАТЕГИИ
РЕАЛИЗАЦИИ**



ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ СТРАТЕГИИ РЕАЛИЗАЦИИ

Людские ресурсы

В конце декабря 2010 года в ИКАО насчитывалось 577 штатных должностей; 271 из этих должностей относилась к категории специалистов и более высоким категориям, а 306 – к категории общего обслуживания.

Общий уровень представительства женщин в Секретариате в 2010 году достиг 29,67 %. Представительство женщин на руководящих должностях сохранялось на уровне 60 % для категории D-2 и 15,79 % – для категории D-1 (директоров). Предпринимались усилия к тому, чтобы государства-члены способствовали привлечению женщин, имеющих высокую квалификацию, на работу в ИКАО и поощряли назначение женщин на пост представителей в Ассамблее ИКАО, Совете и других форумах и органах Организации. В рамках информационно-образовательной деятельности ИКАО пять женщин-специалистов получили стипендию ИКАО по линии международной организации "Женщины в авиации" и прошли подготовку в Аэронавигационном и Авиатранспортном управлениях.

Секретариатом и Комитетом по людским ресурсам был проведен всесторонний критический обзор *Кодекса службы ИКАО* с учетом последних тенденций развития системы ООН. В сентябре Совет утвердил девятое издание *Кодекса службы ИКАО*. Основные изменения, внесенные в Кодекс, коснулись таких областей, как набор персонала, заключение контрактов, служебная этика, повышение квалификации сотрудников и применение норм права.

Продолжались усилия по разработке и внедрению кадрового модуля в целях содействия управлению данными о должностях, сотрудниках и условиях найма. Проведение повторного исследования механизма оценки и аттестации онлайн-системы оценки производственных показателей сотрудников позволило выявить элементы, которые планируется усовершенствовать в 2011 году. Также началась работа по определению структуры и конфигурации онлайн-системы набора кадров. В 2010 году был внедрен интегрированный модуль HR-Payroll ("Персонал и зарплата"). Продолжилась и работа по автоматизации кадровых процессов, в частности, обеспечивающей управление отпусками сотрудников и ряд сервисов самообслуживания. На постоянной основе проводится критический анализ рабочих процедур, чтобы рационализировать порядок работы, обеспечив своевременность и качество услуг, оказываемых внутренним и внешним клиентам.

В течение всего 2010 года ИКАО осуществляла свою деятельность, связанную с обучением административного, управленческого и техниче-

ского персонала и повышением квалификации сотрудников, чтобы способствовать более эффективной реализации программ. Приоритет отдавался повышению профессионализма управленческого персонала, и руководители проходили подготовку, направленную на развитие управленческих компетенций. Ресурсы также выделялись региональным отделениям для организации и проведения тренингов на местах.

Перевод

В 2010 году Отдел переводов и публикаций (LPB) обработал 12,13 млн слов, что на 15,8 % больше, чем в предыдущем году; при этом на долю внешних подрядчиков пришлось 41 % общего объема, а на долю внутренних ресурсов 59 %.

Синхронный перевод обеспечивался на 1595 заседаниях (в 2009 году на 1714 заседаниях).

Вследствие бюджетных ограничений на протяжении двух последних трехлетних периодов накопилась задолженность по выпуску изданий, которые уже вышли в свет на английском языке, но еще не опубликованы на других языках, а также по техническому редактированию публикаций на английском. В конце 2009 года Генеральный секретарь выделил из Фонда генерирования дополнительных доходов финансирование на ликвидацию этой задолженности, и 95 % вышеупомянутых публикаций были завершены к концу 2010 года.

С целью сокращения расхода бумаги и рационализации процессов ручной работы проведена оценка новых технологий, которые будут внедряться в 2011 году. Эти технологии, в частности, включают средства автоматизации перевода (CAT), служащие для повышения качества и последовательности переводов и увеличения производительности, а также программное обеспечение для поиска нужной информации (ISYS), призванное облегчить изыскания, сопутствующие процессу перевода.

Началась реализация программы по обмену сотрудниками со Штаб-квартирой ООН, и был достигнут прогресс в расширении списка переводчиков, редакторов и синхронных переводчиков.

Началась реорганизация LPB и внедрение новых норм производительности. Эта реорганизация включает в себя тщательный анализ внутренних рабочих процессов в целях совершенствования взаимодействия внутри Отдела, а также расширения списка внешних подрядчиков и более широкого применения новых технологий. Новая структура LPB позволит ИКАО поддерживать высокий уровень переводческих услуг и стандартов качества публикаций не за счет дополнительного финансирования, а посредством повышения эффективности работы.

Издания

По сравнению с уровнем 2009 года в 2010 году объем выпуска изданий, предназначенных для продажи, увеличился, так же как и объем электронных публикаций и документов, доступных в режиме онлайн. В соответствии с политикой выделения бесплатных квот, закрепленной в *Издательских правилах ИКАО* (Doc 7231), в 2010 году государствам-членам было бесплатно разослано 46 303 экземпляра различных публикаций.

Управление документооборотом и корпоративным вебсайтом

Как показало проведенное технико-экономическое обоснование внедрения электронной системы управления документацией и делопроизводством (EDRMS), такая система позволит ИКАО модернизировать организацию рабочего процесса, автоматизировать некоторые административные процессы и упростить переход от бумажного документооборота к электронному. В результате анализа было сделано заключение, что для максимально эффективного использования подобной системы она должна включать в себя управление корпоративным вебсайтом, чтобы охватить весь диапазон управления информацией. Кроме того, рекомендуемое внедрение вспомогательной системы управления информацией должно быть увязано с переходом Организации от документо-центричных процессов (создание документов, готовых к печати) к информационно-центричным процессам (создание информационных активов, которые можно использовать в различных форматах в соответствии с потребностями пользователя). Следующим шагом, вытекающим из результатов исследования, станет реализация проекта EDRMS в 2011 году.

Продолжилась работа по обновлению вебсайта ICAO-NET с целью улучшения его структуры и функциональности. Доступ к новой версии ICAO-NET был временно предоставлен делегатам 37-й сессии Ассамблеи, получившим возможность им воспользоваться для поиска справочной документации. Новый вебсайт получил положительные отзывы, и окончательный переход на новый формат ICAO-NET ожидается в 2011 году.

По сравнению с предыдущими сессиями еще больше сократился объем бумажной документации, раздаваемой делегатам Ассамблеи, что отражает политику постепенного перехода на безбумажную систему работы.

Информационные технологии

В течение всего 2010 года продолжалась работа по повышению уровня информационной безопасности, укреплению инфраструктуры и дальнейшей разработке информационных и телекоммуникационных систем в целях общего повышения эффективности и результативности деятельности ИКАО. Конкретные мероприятия в сфере содействия достижению программных целей включали:

- установление прямой связи через сеть Интернет между Штаб-квартирой и региональными отделениями в целях поддержки внедрения проекта комплексной системы информационных ресурсов (КСИР) во всех региональных отделениях;
- успешный ввод в действие в ИКАО базы данных о международных соглашениях в сфере воздушных сообщений (МСВС) и международной системы пятибуквенных кодовых названий и указателей маршрутов (ICARD);
- распространение руководства *"Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб"* (Doc 7100);
- поставка новых Интернет-услуг, которые будут способствовать повышению эффективности коммуникации между ИКАО и внешними аудиториями;
- внедрение электронных технологий документооборота SharePoint 2010 и K2 BlackPearl для замены ручных или бумажных процессов делопроизводства;
- введение электронной системы голосования на 37-й сессии Ассамблеи;
- создание унифицированного механизма управления проектами (PRINCE2) для поддержки всех запросов на услуги.

В целях обеспечения непрерывности деятельности Секция ICT вкладывала средства в резервные системы для поддержания условий функционирования Организации, укрепляла систему управления жизненным циклом корпоративных данных, обновила существующую систему обмена сообщениями и осуществила первый этап внедрения системы планирования мероприятий по восстановлению работоспособности критически важных систем ИКТ и данных и обеспечения бесперебойной деятельности Организации после стихийных бедствий или крупных аварий.

К декабрю 2010 года Секция ICT согласовала имевшиеся разногласия и завершила модернизацию вычислительной среды конечных пользователей во всех региональных отделениях в рамках единой ИКТ-инфраструктуры ИКАО, необходимой для интеграции вычислительных ресурсов Штаб-квартиры и всех региональных отделений.

В связи с реализацией проекта EDRMS осуществлялся ряд мероприятий, направленных на стандартизацию Интернет-технологий, используемых ИКАО, совершенствование подачи материалов на вебсайте Организации и широкое использование новейших технологий публикации веб-контента. Новые Интернет-ресурсы демонстрировали последовательность в подходах к формированию имиджа ИКАО, а поставщики информации имели возможность напрямую публиковать информацию на вебсайтах,

тем самым существенно повышая способность ИКАО обеспечивать оперативную доставку информации самым разным аудиториям.

Деятельность по генерированию доходов (ДГД)

Валовой доход от ДГД и реализации продукции Службы размножения, продажи и внешнего распространения документов (RSED) составил около 9 млн кан. долл. На долю этой суммы приходится примерно 60 % валовых поступлений от ДГД в 2010 году. Чистый доход от деятельности и услуг RSED равнялся 4,3 млн кан. долл., что составляет около 75 % чистой выручки от ДГД и значительную часть внебюджетного финансирования ИКАО, выделяемого Фондом генерирования дополнительных доходов (ФГДД) (4,39 млн кан. долл. в 2010 году). В трехлетний период 2008–2010 гг. доходы RSED достигли 27 030 792 кан. долл., издержки составили 12 555 043 кан. долл., а совокупная чистая прибыль – 14 475 749 кан. долл.

Региональная координация

Внедрение системы Agresso

Был завершен процесс внедрения корпоративной системы планирования ресурсов Agresso в региональных отделениях, и к концу года все бухгалтерские операции проводились в режиме реального времени. Новый прозрачный процесс отчетности также позволяет выбирать пользователей в Штаб-квартире для осуществления мониторинга ситуации с освоением бюджетных ассигнований в региональных отделениях.

Руководство для региональных отделений

Было пересмотрено Руководство для региональных бюро (РРБ), которое является живым документом и будет постоянно обновляться. Последняя версия РРО доступна в Интранете ИКАО по адресу: <http://secretariat.icao.int/osg/rcc>.

Региональные организации и региональные органы

В сентябре были подписаны меморандумы о сотрудничестве с Африканским союзом (АС), Африканской комиссией гражданской авиации (АФКГА), Арабской комиссией гражданской авиации (АРКГА), Европейской конференцией гражданской авиации (ЕКГА) и Латиноамериканской комиссией гражданской авиации (ЛАКГА). Кроме того, был парафирован меморандум о сотрудничестве (и приложение по безопасности полетов) с Европейским союзом (ЕС).

Меморандумы о сотрудничестве содействуют реализации политики и рамочных механизмов регионального сотрудничества ИКАО, одновременно повышая эффективность взаимодействия между ИКАО и каждым из региональных органов гражданской авиации. Они помогают обеспечить такую ситуацию, при которой все организации работают по хорошо структурированной общей программе, избегают дублирования усилий и периодически проводят совместные совещания.

Информационно-коммуникационное взаимодействие

В целях повышения информированности о программах и деятельности ИКАО среди широкой общественности и критически важных социальных и политических групп во всем мире осуществлялась реализация нового стратегического плана коммуникаций, делающего упор как на традиционных, так и нетрадиционных СМИ, а также новых и развивающихся технологиях массовой коммуникации.

В 2010 году велась работа по реализации следующих инициатив в сфере коммуникации:

- 1) создание новой веб-версии отдела новостей;
- 2) проведение широко освещаемой "имиджевой" рекламной кампании на тему *"ИКАО: объединение усилий авиации по вопросам безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды"*;
- 3) открытие электронного бюллетеня для сотрудников под названием "Atmospheres".

Среди основных результатов, достигнутых в 2010 году, следует отметить очень успешную кампанию в СМИ, проведенную в преддверии 37-й сессии Ассамблеи, и существенное расширение сотрудничества государств-членов и региональных отделений в ходе многих медийных и информационно-разъяснительных мероприятий.

ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА



ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Программа технического сотрудничества служит дополнением к Регулярной программе и оказывает государствам-членам поддержку в реализации правил, политики и процедур ИКАО. В 2010 году ИКАО выполнила Программу технического сотрудничества, объем которой оценивается в 136,8 млн долл. США. В рамках различных соглашений о целевых фондах было реализовано 197 проектов в 95 странах, из которых 8 достигли эксплуатационной готовности в течение года. Краткие сведения о проектах, выполненных в 2010 году, можно найти в добавлении 2 к настоящему докладу, доступном на: <http://www.icao.int/annualreports>.

В 2010 году примерно 98,5 % 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 технического сотрудничества по линии Программы развития ООН (ПРООН) составил 1,0 %.

В период 2008–2010 гг. годовой объем Программы сократился на 12,8 %, что обусловлено главным образом завершением многочисленных проектов в регионе Северной и Южной Америки.

Как отмечается ниже, в число трех основных компонентов проектов, реализуемых ИКАО, входит привлечение экспертов для работы на местах, выделение стипендий сотрудникам ведомств гражданской авиации, выбранных правительством, а также закупка оборудования и услуг для проектов.

Реализация программы технического сотрудничества по регионам (в млн долл. США)

Регион	2008	2009	2010
Африка	16,07	13,17	9,50
Северная Америка и Южная Америка	102,06	77,95	97,31
Азия и Тихий океан	7,09	20,60	11,97
Европа и Ближний Восток	31,74	17,54	18,10
Всего	156,97	129,27	136,88

Набор экспертов

В 2010 году ИКАО привлекла для работы на местах 383 международных эксперта и консультанта. С учетом 835 национальных сотрудников, в работе по проектам принимали участие 1358 человек, в том числе 140 международных экспертов и консультантов, уже работавших на местах. Эти эксперты работали в качестве советников при национальных полномочных органах гражданской авиации, инструкторов в учебных центрах или на рабочих местах, а также сотрудников управленческого аппарата, занимающихся вопросами административного обеспечения и эксплуатационного обслуживания, в том числе проведением инспекций по безопасности полетов, в случае отсутствия у государств соответствующего кадрового потенциала.

Деятельность по набору, подготовке и удержанию квалифицированных национальных специалистов гражданской авиации и инспекторов по безопасности полетов в рамках проектов технического сотрудничества продолжала способствовать расширению возможностей полномочных авиационных органов в сфере контроля и проведения инспекций. Такие эксперты вносили свой вклад в достижение стратегических целей ИКАО посредством передачи знаний в различных областях национальным специалистам, реализации SARPS ИКАО, формирования соответствующих организационных структур гражданской авиации, институционального развития и укрепления потенциала, а также устранения недостатков в области безопасности полетов и авиационной безопасности.



Подготовка специалистов гражданской авиации

В течение 2010 года было предоставлено 872 стипендии общей продолжительностью 464,2 рабочего месяца, в том числе:

- 63 стипендии на обучение в Институте по подготовке руководящих кадров гражданской авиации Китая и Университете гражданской

авиации Китая в области управления безопасностью полетов в гражданской авиации, радиолокационного управления заходом на посадку, авиатранспортного надзора и электронного аэронавигационного оборудования, предоставленные в рамках меморандумов о взаимопонимании, заключенных ИКАО с Китаем, Индией, Республикой Корея, Сингапуром и Таиландом, которые предусматривают финансирование обучения этими странами и руководство подготовкой со стороны ИКАО;

- шесть стипендий для обучения в Индийской авиационной академии в области коммерческого управления аэропортами и обеспечения безопасности аэропортов;
- 159 стипендий для обучения специалистов в Учебном центре гражданской авиации Кореи в области эксплуатации аэропортов, авиационной безопасности, технического обслуживания доплеровских станций VOR, эксплуатации терминалов аэропорта, положений Приложения 14 "Аэродромы", концепций радиолокации, глобальных навигационных спутниковых систем (GNSS) и радиолокационного управления заходом на посадку;
- 83 стипендии для обучения в Академии гражданской авиации Сингапура в таких областях, как расследование и предотвращение авиационных происшествий, управление и законодательство в сфере гражданской авиации, управление безопасностью полетов и анализ безопасности полетов службами УВД, кризисное управление в сфере авиационной безопасности, системы связи, навигации, наблюдения и управления воздушным движением (CNS/ATM), управление в чрезвычайных ситуациях, государственная программа обеспечения безопасности полетов, работа инспекторов по надзору за обеспечением безопасности полетов (техническое обслуживание и выполнение полетов);
- 180 стипендий для слушателей курсов, проведенных в Учебном центре гражданской авиации Таиланда по авиационному английскому языку, управлению авиационной безопасностью, организации перевозки опасных грузов, человеческим факторам, метеорологии и системам управления безопасностью полетов.

Кроме того, эксперты ИКАО, привлеченные на работу в рамках проектов технического сотрудничества, провели обучение на местах по различной тематике для 3291 сотрудника ведомств гражданской авиации. Чтобы компенсировать низкий уровень финансирования по линии ПРООН, за счет которого традиционно обеспечивалась подготовка стипендиатов, принимающие государства по-прежнему включали значительный объем затрат на обучение своих специалистов в статью расходов на закупки по проектам технического сотрудничества ИКАО. В 2010 году 378 национальных специалистов успешно прошли подготовку в области новых технологий и эксплуатации оборудования, закупленного в рамках проектов ИКАО.

Общий объем средств, затраченных на обучение в рамках контрактов на закупки, составил 1,3 млн долл. США.

Подготовка управленческого, технического и эксплуатационного персонала играла особо важную роль в плане расширения возможностей ведомств гражданской авиации по обеспечению надзора. Согласно информации, поступившей от государств-членов, персонал, прошедший подготовку в рамках Программы технического сотрудничества, все больше задействуется ведомствами гражданской авиации, которые получают большие преимущества от обучения и сохранения штата квалифицированных специалистов по безопасности полетов и авиационной безопасности, в том числе инспекторов.



Оборудование и субподряды

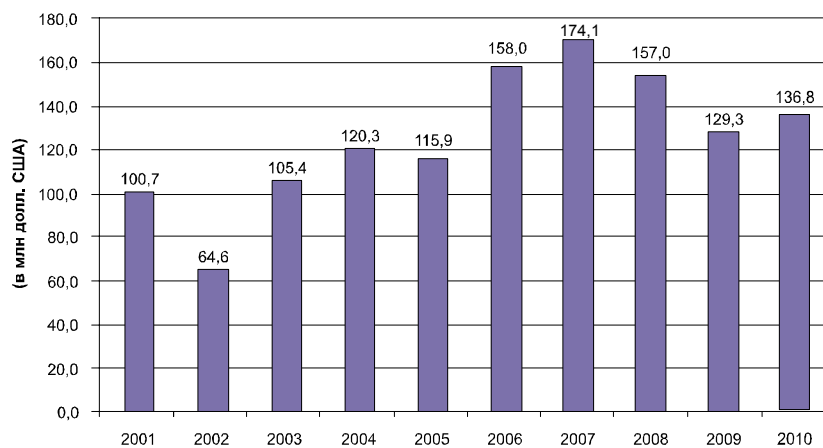
В течение 2010 года в рамках Программы технического сотрудничества было оформлено 399 заказов на закупку и субподрядов, а общая сумма расходов на закупки для реализации проектов на местах составила 83,5 млн долл. США. Помощь, оказанная государствам в сфере модернизации инфраструктуры гражданской авиации, заключалась в разработке технических спецификаций, подготовке и проведении тендеров и административном обеспечении сложных многоэтапных контрактов под ключ, предусматривающих ввод оборудования в эксплуатацию, что непосредственно способствовало повышению уровня безопасности полетов и безопасности аэропортов, совершенствованию систем связи и аэронавигационной инфраструктуры, а также повышению эффективности и экономичности авиационной деятельности в соответствующих странах и

регионах. Особо следует отметить, что высокий уровень компетентности и профессиональный опыт экспертов ИКАО позволил обеспечить соответствие технических спецификаций действующим SARPS и региональным аэронавигационным планам.



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

Стратегическая цель	Северная Америка и Южная Америка		Африка		Азия и Тихий океан		Европа и Ближний Восток		Общий объем Программы	
	Америка	%	Африка	%	океан	%	Восток	%	Программы	%
A (Безопасность полетов)	7,69	7,9	5,40	56,8	5,40	45,1	5,63	31,1	24,12	17,6
B (Авиационная безопасность)	2,82	2,9	0,23	2,4	1,46	12,2	1,23	6,8	5,74	4,2
C (Охрана окружающей среды)	2,04	2,1	0,14	1,5	0,12	1,0	0,0	0,0	2,30	1,7
D (Эффективность)	43,00	44,2	2,34	24,6	1,84	15,4	4,40	24,3	51,58	37,7
E (Непрерывность)	40,15	41,3	0,79	8,3	2,71	22,7	6,17	34,1	49,83	36,4
F (Правовое регулирование)	1,61	1,7	0,60	6,3	0,44	3,7	0,67	3,7	3,32	2,4
Всего	97,31	100,0	9,50	100,0	11,97	100,0	18,10	100,0	136,88	100,0



Объемы освоения Программы технического сотрудничества*

* Общие объемы освоения Программы включают расходы, непогашенные обязательства, а также осуществленные ИКАО закупки оборудования, расчеты по которым правительства производили непосредственно с поставщиками.

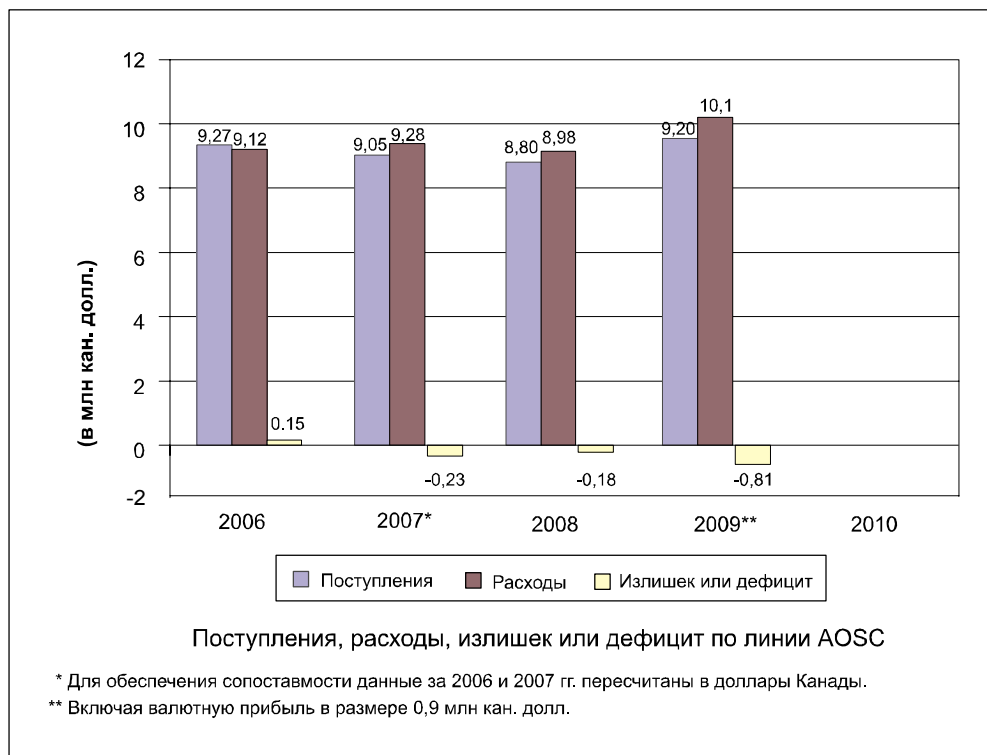
Бюджет расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC)

Программа технического сотрудничества финансируется за счет внебюджетных средств, предоставляемых донорами или правительствами для финансирования своих проектов. Административные сборы взимаются за реализацию проектов на основе принципа возмещения расходов, а управление средствами, полученными от таких сборов, осуществляется через Фонд расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC) Программы технического сотрудничества. Фонд AOSC покрывает все расходы, связанные с управлением Программой технического сотрудничества, а также ее функционированием и поддержкой, включая расходы на персонал Управления технического сотрудничества, общие операционные издержки и расходы на оборудование. Затраты Регулярной программы, связанные с предоставлением услуг Программе технического сотрудничества, также покрываются за счет Фонда AOSC.

Базовой валютой для расчетов по сметам и счетам в рамках собственных фондов ИКАО, включая Фонд AOSC, является 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.

Ежегодные излишки и дефициты бюджета AOSC являются результатом превышения или дефицита поступлений относительно расходов за конкретный год. По состоянию на 31 декабря 2010 года накопленный излишек AOSC оценивался в 1,8 млн кан. долл. Эти средства используются для покрытия возможного дефицита в ходе реализации программы, а также, в случае необходимости, для выплаты выходных пособий персоналу, сумма которых по состоянию на 31 декабря 2010 года составила примерно 4,0 млн кан. долл.

Оценочные результаты свидетельствуют о дефиците в размере 1,4 млн кан. долл. за 2010 год, который не учитывает прибыль от переоценки валют в размере 0,5 млн кан. долл. Средняя ставка возмещения накладных расходов по проектам за последние пять лет уменьшилась с 5,6 % в 2006 году до 5,3 % в 2010 году.



Подробную информацию о проектах, реализованных в 2010 году, можно найти на <http://www.icao.int/annualreports>

ФИНАНСОВЫЕ ОТЧЕТЫ



ФИНАНСОВЫЕ ОТЧЕТЫ

Основные финансовые показатели за 2010 год

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 2010 год была скорректирована до 87 645 000 кан. долл. в результате:

- i) переноса ассигнований за 2009 год на 2010 год в общей сумме 13 934 000 кан. долл. в соответствии с финансовым положением 5.6 и финансовым положением 5.7, C-DEC 190/3;
- ii) переноса ассигнований в размере 1 345 000 кан. долл. в другие фонды;
- iii) перераспределения средств между стратегическими целями и вспомогательными стратегиями реализации в соответствии с финансовым положением 5.9;
- iv) следующих корректировок на общую сумму 11 451 000 кан. долл. в целях сокращения ассигнований на 2010 год и увеличения ассигнований на 2011 год:
 - a) неисполненные обязательства в размере 8 611 000 кан. долл. в соответствии с финансовым положением 5.7;

- b) перенос ассигнований 2010 года на 2011 год в размере 2 840 000 кан. долл. в соответствии с финансовым положением 5.6.

Фактические расходы за 2010 год составили 85 501 000 кан. долл. В 2010 году впервые государствам-членам были выставлены счета частично в долл. США и частично в кан. долл. Курс обмена долл. США к кан. долл. на 1 января 2010 года (дату выставления счетов в долл. США) был ниже курса, заложенного в бюджет на 2010 год, что привело к сокращению общей суммы взносов на 2 144 000 кан. долл. Эта разница (2 144 000 кан. долл.) была добавлена к фактическим расходам (85 501 000 кан. долл.) для выведения их на уровень расходов по заложенному в бюджет обменному курсу в объеме 87 645 000 кан. долл.

Таблица 2. Пересмотренные ассигнования на 2010 год
(в тыс. кан. долл.)

Стратегические цели/ Вспомогательные стратегии реализации	Ассигнования						Расходы		
	Первоначальные согласно резолюции А36-29 Ассамблеи	Перенос с предыдущего года	Сокращение ассигнований	Переносы между СЦ/ВСП	Корректировки	Пересмотренные	Фактические расходы	Бюджетная курсовая разница	По бюджетному обменному курсу
Стратегические цели (СЦ)									
А. Безопасность полетов	16 185	3 920		1 619	(1 610)	20 114	19 646	468	20 114
В. Авиационная безопасность	8 778	206		(1 491)	(260)	7 233	7 070	163	7 233
С. Охрана окружающей среды	1 755	472	(205)	163	(316)	1 869	1 844	25	1 869
Д. Эффективность	21 304	2 540		64	(3 389)	20 519	19 695	824	20 519
Е. Непрерывность	2 046	111		(280)	(261)	1 616	1 502	114	1 616
Ф. Правовое регулирование	790	16		10	(3)	813	803	10	813
Итого по СЦ	50 858	7 265	(205)	85	(5 839)	52 164	50 560	1 604	52 164
Вспомогательные стратегии реализации (ВСП)									
Управление и администрация	19 638	4 006		1 714	(4 527)	20 831	20 511	320	20 831
Поддержка программы	14 871	2 663		(1 799)	(1 085)	14 650	14 430	220	14 650
Итого по ВСП	34 509	6 669		(85)	(5 612)	35 481	34 941	540	35 481
Всего	85 367	13 934	(205)		(11 451)	87 645	85 501	2 144	87 645
Функциональная реорганизация	140		(140)						
Всего	85 507	13 934	(345)	0	(11 451)	87 645	85 501	2 144	87 645

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 2009 год.

Таблица 3. Остатки кассовой наличности за 2010 год

По состоянию на	2010			2009		
	Общий фонд кан. долл.	Фонд оборотных средств кан. долл.	Всего кан. долл.	Общий фонд кан. долл.	Фонд оборотных средств кан. долл.	Всего кан. долл.
1 января	15 140 000	6 223 000	21 363 000	19 483 000	7 265 000	26 749 000
31 марта	20 760 000	6 223 000	26 983 000	20 308 000	7 307 000	27 615 000
30 июня	19 913 000	6 199 000	26 111 000	21 476 000	6 911 000	28 387 000
30 сентября	18 670 000	6 202 000	24 873 000	10 206 000	6 475 000	16 680 000
31 декабря	15 617 000	5 998 000	21 616 000	15 140 000	6 223 000	21 363 000

Представленные ниже таблицы 4 и 5 взяты из ревизованных финансовых отчетов ИКАО за 2010 год. Финансовые отчеты за 2010 год впервые подготовлены в соответствии с МСУГС. Развернутые пояснения и подробный анализ приводятся в представлении Генерального секретаря и примечаниях к финансовому отчету, содержащихся в финансовых отчетах ИКАО за 2010 год.

В таблице 4 представлены данные о поступлениях и расходах за 2010 год, взятые из отчета II финансовых отчетов. В ней указаны средства, контролируемые ИКАО.

Таблица 4. Резюме поступлений и расходов за 2010 год (все фонды)

	2010 кан. долл.
ПОСТУПЛЕНИЯ	
Взносы по проектным соглашениям	122 847 000
Начисленные взносы	77 483 000
Прочая деятельность, приносящая доход	13 173 000
Прочие добровольные взносы	5 976 000
Прочие поступления	3 798 000
Общая сумма поступлений	223 277 000
РАСХОДЫ	
Заработная плата и выплаты сотрудникам	137 359 000
Общие производственные расходы	17 098 000
Товарно-материальные запасы, расходные материалы и пр.	67 796 000
Поездки и совещания	10 068 000
Разные расходы	2 375 000
Общая сумма расходов	234 696 000
Доход/(дефицит) от основной деятельности	(11 419 000)
Доходы/(потери) в результате переоценки валюты	(393 000)
Заявленный излишек/(дефицит)	(11 812 000)

В таблице 5 представлено финансовое положение Организации по состоянию на 31 декабря 2010 года. В ней указаны активы, долговые обязательства и излишки/(дефицит) по всем категориям средств; она взята из отчета I Финансовых отчетов.

Таблица 5. Финансовое положение на 31 декабря 2010 года (все фонды)

	2010 кан. долл.	Остаток на 1 января 2010 года (пересчитанный) ¹ кан. долл.
АКТИВЫ		
ТЕКУЩИЕ АКТИВЫ		
Наличность и эквиваленты наличности	210 915 000	215 870 000
Начисленные взносы к получению от государств-членов	6 693 000	5 151 000
Суммы к получению и авансовые платежи	12 579 000	29 778 000
Товарно-материальные запасы	987 000	990 000
Прочие текущие активы	2 960 000	3 132 000
ИТОГО	234 134 000	254 921 000
ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ		
Начисленные взносы к получению от государств-членов	3 863 000	5 117 000
Суммы к получению и авансовые платежи	521 000	543 000
Имущество, установки и оборудование	699 000	
Нематериальные активы	92 000	
Производные активы		650 000
ИТОГО	5 175 000	6 310 000
ОБЩАЯ СУММА АКТИВОВ	239 309 000	261 231 000
ПАССИВЫ		
ТЕКУЩИЕ ПАССИВЫ		
Авансовые поступления	163 356 000	161 282 000
Счета к оплате и накопленные обязательства	22 289 000	33 713 000
Выплаты сотрудникам	4 612 000	4 691 000
Кредиты договаривающимся/обслуживающим правительствам	1 528 000	2 516 000
Отложенные поступления	343 000	585 000
ИТОГО	192 128 000	202 787 000
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		
Выплаты сотрудникам	76 900 000	66 668 000
ОБЩАЯ СУММА ПАССИВОВ	269 028 000	269 455 000
ЧИСТЫЕ АКТИВЫ		
Накопленный дефицит	(35 416 000)	(24 859 000)
Резервы	5 697 000	16 635 000
ЧИСТЫЕ АКТИВЫ/СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ (накопленный дефицит)	(29 719 000)	(8 224 000)
ОБЩАЯ СУММА ПАССИВОВ И ЧИСТЫХ АКТИВОВ	239 309 000	261 231 000

1. Суммы по состоянию на 31 декабря 2009 года были пересчитаны 1 января 2010 года, чтобы показать сравнительные данные на основе МСУГС.

Помимо ключевых цифровых данных, которые поясняются в документе C-WP/13735, можно выделить следующие основные моменты в финансовых отчетах за 2010 год:

- в связи с началом применения МСУГС в 2010 году долгосрочные обязательства, связанные с выплатами по системе медицинского страхования сотрудников после выхода их в отставку, ежегодными отпусками и репатриацией, теперь указываются в отчете о финансовом положении;
- общая ситуация с наличностью и финансовое положение позволяют покрывать потребные расходы в краткосрочном плане, при этом следует отметить, что дополнительные выплаты сотрудникам осуществляется на текущей основе;
- задолженность по начисленным взносам остается на уровне 12,6 млн кан. долл., и она представлена в финансовых отчетах в дисконтированной сумме 10,5 млн кан. долл. (за вычетом скидки на сомнительный счет, как это требуется МСУГС); задолженность по-прежнему является одним из факторов, сдерживающих реализацию Программы;
- выполнение Программы технического сотрудничества по-прежнему осуществлялась в условиях дефицита финансовых средств, но достигнутые результаты превосходят аналогичные показатели 2009 года;
- уже третий год в качестве отчетной валюты используется канадский доллар (кан. долл.), и в условиях продолжающихся из года в год значительных колебаний его обменного курса по отношению к доллару Соединенных Штатов Америки (долл. США) валютные операции продолжают приносить значительную прибыль и убытки.

Внедрение Международных стандартов учета в государственном секторе (МСУГС)

Эти международные стандарты учета внедряются учреждениями Организации Объединенных Наций в период с 2008 по 2014 год. Введение МСУГС обеспечивает следующие преимущества:

- повышение согласованности, сопоставимости и надежности финансовых отчетов;
- высокий уровень прозрачности структуры активов и пассивов;
- более полную информацию об издержках;

- возможность усилить систему надзора и внутреннего контроля;
- повышение качества финансовой отчетности.

Внедрив МСУГС в 2010 году, ИКАО на практике пользуется этими и другими преимуществами. В отличие от прежних стандартов учета ООН МСУГС признаны международным сообществом, включают большее количество требований и установлены независимым органом. Поэтому ревизованные финансовые отчеты, подготовленные в соответствии с МСУГС, имеют более высокий уровень сопоставимости с финансовыми отчетами других организаций государственного сектора, что способствует повышению доверия и степени признания со стороны заинтересованных кругов. Кроме того, применение новых стандартов позволяет более полно раскрывать информацию о финансовых активах и пассивах в финансовых отчетах и отражать в них изменения их структуры. К примеру, приобретение оборудования и нематериальных активов в течение года на сумму 0,5 млн кан. долл. теперь включается в отчет о финансовом положении, в то время как ранее такие операции относились к расходам и раскрывались в примечании. Кроме того, находящиеся на балансе печатные издания на сумму 0,7 млн кан. долл. и существенные финансовые обязательства по оплате медицинской страховки сотрудников после окончания срока службы, ежегодного отпуска и пособий на переезд при возвращении на родину на сумму в размере 76,5 млн кан. долл. по состоянию на 31 декабря 2010 года, указываются в основной части финансовых отчетов, что способствует повышению прозрачности финансовой отчетности.

Влияние нового подхода, когда признание расходов происходит одновременно с потреблением активов и получением преимуществ, дает возможность получить более полную информацию об издержках. Что касается печатных изданий, находящихся на инвентарном учете, то, к примеру, признание расходов происходит только при продаже или использовании актива; в случае оборудования и нематериальных активов признание расходов осуществляется на основе снижения их стоимости и амортизации в течение срока эксплуатации. Увеличение или сокращение объема долговых обязательств по выплате всех пособий для сотрудников теперь непосредственно отражается в отчете о финансовом положении и финансовых показателях ИКАО, что обеспечивает более полную картину результатов финансовой деятельности. Потребность в получении более полной финансовой информации, в частности об активах и пассивах, предоставляет хорошую возможность для совершенствования или пересмотра практики управления и внутренней системы контроля. В целом внедрение МСУГС дает повышение качества финансовой отчетности, которая является ключевым инструментом, обеспечивающим надлежащее управление деятельностью ИКАО с учетом принципов экономии, эффективности и результативности.

Введение МСУГС является частью постоянных усилий Организации Объединенных Наций, направленных на обеспечение соответствия системы ООН международно признанным образцам передовой практики, в

данном случае посредством применения надежных независимых стандартов бухгалтерского учета на основе принципа полных начислений.

Полностью обеспечив выполнение требований МСУГС в 2010 году, ИКАО стала одной из первых организаций системы Организации Объединенных Наций, успешно справившихся с этой очень непростой для организаций системы ООН задачей.

Скользкий бизнес-план/Сеть обмена знаниями ИКАО (IKSN)

Непрерывно стремясь обеспечить готовность к решению неотложных проблем, возникающих в постоянно меняющемся мире авиации, в 2010 году ИКАО предложила в течение следующего трехлетнего периода использовать так называемый "скользящий бизнес-план". Этот подход дает возможность руководству ИКАО сохранять необходимую гибкость для адаптации к изменениям, происходящим в мире авиации, в то же время не теряя из виду перспективы развития ИКАО на трехлетний период. Согласно скользящему бизнес-плану на 2011–2013 годы, к его реализации предполагается приступить в 2012 году, соответственно продлив срок действия плана до 2014 года включительно. План будет включать в себя деятельность и проекты, финансируемые из регулярного бюджета или за счет добровольных взносов, а также направления деятельности, не получившие финансирования.

В течение 2010 года Аэронавигационное управление осуществило успешный экспериментальный проект по внедрению второй версии Сети обмена знаниями ИКАО (IKSN v.2). IKSN представляет собой настраиваемый инструмент управления информацией, созданный на основе программы SharePoint и предназначенный для расширения возможностей Секретариата в сфере управления проектами, отчетности, сбора и анализа деловой информации и сотрудничества.

Фонд генерирования дополнительных доходов (ФГДД)

ФГДД продолжает разрабатывать новые возможности для получения доходов и управляет своими издержками, что позволяет ему успешно вести свою работу.

Помимо вклада в размере 4 386 000 кан. долл. в бюджетные ассигнования 2010 года, от ФГДД дополнительно поступило 530 000 кан. долл. в соответствии с финансовым положением 7.3 с).

За трехлетний период 2008–2009–2010 гг. доходы ФГДД составили 45 000 000 кан. долл.; издержки – 42 337 000 кан. долл., а итоговая чистая прибыль – 2 663 000 кан. долл.

Оценки и ревизии

В течение 2010 года Отделение по оценке и ревизии (ЕАО) провело проверку Секции снабжения на местах, Секции синхронного перевода, корпоративной системы планирования ресурсов для проводки финансовых операций (Agresso) и проекта технического сотрудничества в Сомали. Была завершена оценка Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП); содействие в проведении этой оценки оказывал эксперт, откомандированный ведомством гражданской авиации Италии (ENAC).

Была создана база данных в целях повышения эффективности мониторинга выполнения рекомендаций по результатам внутренних ревизий и оценок, проведенных ЕАО, а также внешними ревизорами и Объединенной инспекционной группой ООН (ОИГ).

Наряду с планами мероприятий, предлагаемыми Секретариатом, в течение года Совету представлены доклады ОИГ по таким вопросам, как хостинг информационно-коммуникационных технологий, помощь, оказываемая Организацией Объединенных Наций странам Африки, и управление вебсайтами.

ДОБАВЛЕНИЕ 1. МИР ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В 2010 ГОДУ

Согласно предварительной статистике авиаперевозок, собираемой ИКАО, общее количество выполненных пассажиро-километров на регулярных рейсах (в сумме по международным и внутренними перевозкам) выросло примерно на 8,0 % (8,5 % на внутренних и 7,1 % на международных авиалиниях) по сравнению с 2009 годом, когда в отрасли авиаперевозок еще отмечался спад, обусловленный глобальным финансовым кризисом. В 2010 году авиалинии 190 государств – членов ИКАО перевезли примерно 2,5 млрд пассажиров, что примерно на 8,7 % больше, чем в 2009 году. Подробные статистические данные по воздушному транспорту доступны онлайн по адресу www.icao.int/annualreports.

Существенное увеличение объемов пассажирских перевозок явилось отражением экономического роста, наметившегося по всему миру. По данным аналитической компании IHS Global Insight, одной из крупнейших организаций в мире, занимающихся экономическим прогнозированием, прирост реального валового внутреннего продукта (ВВП) глобальной экономики в 2010 году составил 3,9 %.

В 2010 году объем международных пассажирских перевозок вырос на 8,5 %, что было в значительной степени обусловлено динамичным посткризисным ростом количества дальних поездок с деловыми и рекреационными целями, особенно в государствах с формирующейся рыночной экономикой, например, странах БРИК (Бразилия, Россия, Индия и Китай), где процветал выездной туризм. В процентном отношении самые высокие показатели роста объема международных перевозок были отмечены у авиакомпаний Ближнего Востока (20,5 %), а за ними следуют авиакомпании Африки (18,3 %) и Азиатско-Тихоокеанского региона (12,6 %).

Объем международных перевозок на рынках Европы, Латинской Америки и Северной Америки вырос соответственно на 7,7, 6,6 и 6,6 %. Сравнительно низкие показатели роста в Европе и Северной Америке связаны с большим исходным объемом авиаперевозок, и поэтому данные показатели свидетельствуют о достаточно существенном увеличении в абсолютном выражении. Кроме того, Европа выиграла от способности низкобюджетных перевозчиков расширять свои рынки прямых перелетов, отчасти вследствие произошедшего ранее географического расширения Европейского Союза.

Кроме того, сохранялся большой и стабильный спрос на авиаперелеты, несмотря на последствия извержения вулкана Эйяфьяллайокудль, которые привели к частичному закрытию европейского воздушного пространства весной 2010 года, что стало причиной отмены множества поездок по делам

и на отдых и парализовало доставку авиагрузов. По оценкам в результате возникновения облака вулканического пепла пришлось отменить более 100 тыс. рейсов, в том числе 80 % авиарейсов на внутриевропейском рынке. Эта ситуация затронула 9 млн пассажиров.

На внутреннем рынке темпы роста объемов воздушных перевозок в целом возросли на 7,1 % по сравнению с уровнем 2009 года. Прирост на 2,4, 7,7 и 7,6 % соответственно в Северной Америке, на Ближнем Востоке и в Африке уравнивался такими показателями, как 12,8 % в Азиатско-Тихоокеанском регионе; 18,6 % в Латинской Америке и 9,9 % в Европе.

Увеличению объемов авиаперевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе способствовал примерно 17-процентный рост внутреннего рынка в Китае. В Северной Америке, которая по-прежнему является крупнейшим внутренним рынком авиаперевозок в мире, снижение темпов роста перевозок привело к стиранию граней между низкобюджетными перевозчиками и компаниями, придерживающимися традиционных моделей ведения бизнеса.

В целом, внушительный рост объема международных авиаперевозок и динамичные внутренние рынки в развивающихся странах в сочетании с более высокими темпами экономического роста, чем в странах с развитой экономикой, привели к появлению различных моделей роста и региональным диспропорциям.

Провозная емкость, предлагаемая авиакомпаниями мира, которая выражается в располагаемых кресло-километрах, в среднем по миру увеличилась на 6,1 %. Хотя рост предлагаемой провозной емкости варьировал от 18,9 % на Ближнем Востоке до 2,6 % в Северной Америке, тем не менее увеличение коэффициентов загрузки составило в среднем 1 %.

Повышение коэффициентов загрузки в сочетании с минимальным ростом количества вылетов (4,9 %) относительно увеличения объема перевозок, свидетельствовало об эффективности управления авиационной индустрией, которое помогало обеспечивать устойчивое развитие воздушного транспорта как с экономической, так и с экологической точки зрения.

Что же касается перевозки авиагрузов, то параллельно с внезапным подъемом мировой торговли объем грузовых авиаперевозок, выражаемый в тонно-километрах, вырос на 19,8 %, что составляет самый крупный прирост за три десятилетия и являет собой впечатляющее улучшение по сравнению с показателями 2009 года, когда объем грузоперевозок сократился на 8,9 %. Лидировали здесь авиаперевозчики Азиатско-Тихоокеанского региона, где объем перевозок вырос на 23,6 %, но и во всех регионах были отмечены двузначные показатели роста.

В результате последней рецессии усилились или подтвердились несколько тенденций, наметившихся в авиационной отрасли. Ускорился процесс консолидации авиаперевозчиков, главным образом среди авиакомпаний США и стран Европы, направленной на повышение конкурентоспособности эксплуатантов воздушных судов. В то же время низкобюджетные перевозчики продолжают укреплять свои позиции, особенно в Азии, где на сегодняшний день им принадлежит 15 % рынка пассажирских авиаперевозок.

На Ближнем Востоке авиакомпании воспользовались текущей либерализацией, чтобы предложить потребителю продукцию, обещающую "хорошее качество по доступной цене": стыковку со стратегическими транзитными узлами в регионе, а также новые и эффективные воздушные суда с удобными креслами, привлекательным дизайном салона и различными удобствами.

Основываясь на неполных данных, ИКАО прогнозирует эксплуатационную прибыль на уровне 4 % от эксплуатационных доходов. (Полные финансовые данные за 2010 год еще не поступили в ИКАО на момент написания доклада вследствие различий в системах финансовой отчетности государств.)

Исходя из перспективы ежегодного роста мировой экономики более чем на 3,5 % в течение следующих трех лет, ИКАО прогнозирует, что объем выполненных пассажиро-километров во всем мире возрастет на 5,3 % в 2011 году и на 6,2 % в 2012 году. Цены на нефть, превысившие в конце года 80 долл. США за баррель и превосходящие средний уровень цен 2007 года, остаются потенциальным препятствием для роста, хотя влияние этого фактора может быть отчасти снижено за счет поставок новых и более топливно-эффективных воздушных судов.

Относительно новых воздушных судов следует отметить, что два крупнейших мировых производителя воздушных судов в 2010 году осуществили 972 поставки, причем, как ожидается, около 40 % этих поставок рассчитаны на замену воздушных судов, эксплуатируемых на сложившихся рынках. Новые топливно-эффективные воздушные суда будут способствовать уменьшению углеродного следа авиационного сектора и поддерживать усилия по противодействию изменению климата.

Согласно результатам анализа глобальной мировой статистики по безопасности полетов, касающейся коммерческих авиатранспортных воздушных судов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 2250 кг, в 2010 году произошло 135 авиационных происшествий (в том числе 19 со смертельным исходом) при выполнении регулярных рейсов, что на 19,4 % превышает показатель 2009 года, когда было зарегистрировано 113 происшествий. Число погибших среди пассажиров регулярных рейсов во всем мире возросло до 767, что на 25,7 % превышает показатель 2009 года (610 человек).

Хотя в 2010 году отмечен рост числа авиационных происшествий, в связи с общим ростом объемов перевозок во всем мире, глобальный уровень аварийности в целом остался неизменным и составляет примерно 4 авиационных происшествия на 1 млн регулярных вылетов.

В секторе нерегулярных коммерческих пассажирских перевозок в 2010 году было отмечено 137 авиационных происшествий (в том числе 29 со смертельным исходом) против 145 происшествий в 2009 году. Число жертв среди пассажиров нерегулярных рейсов сократилось с 200 человек в 2009 году до 154 человек. Оценить уровень аварийности для нерегулярных авиаперевозок не представляется возможным в силу отсутствия всесторонней статистики по такого рода услугам.

В течение года было отмечено 14 актов незаконного вмешательства. В их числе имели место одна попытка захвата, одно нападение на объект, одна диверсия и 11 других актов, включая четыре инцидента с попыткой саботажа. Для облегчения анализа тенденций и трендов эти акты включены в статистические данные за год (см. таблицу 11 в дополнении к настоящему добавлению).

Более полную информацию по безопасности полетов читатели могут найти в онлайн-базе данных: (<http://www2.icao.int/en/ism/istars>).

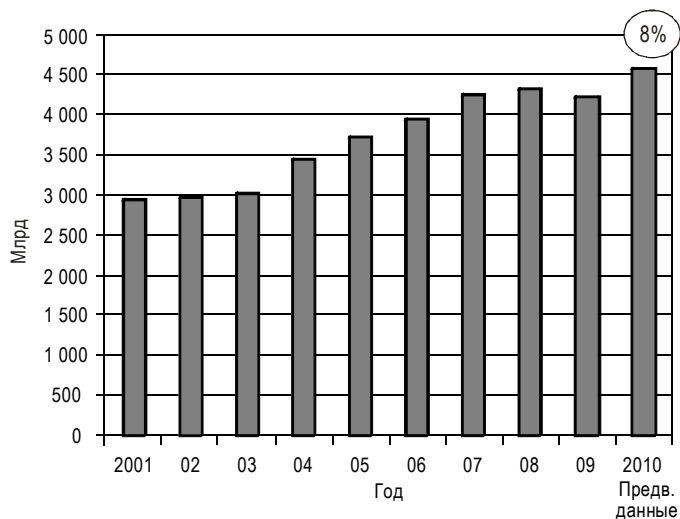


Рис. 1. Общий объем авиаперевозок в выполненных пассажиро-километрах, 2001–2010 гг.



Рис. 2. Мировой показатель аварийности и тенденции его изменения в 2000–2010 гг. (количество авиационных происшествий на 1 млн регулярных вылетов)

ДОПОЛНЕНИЕ К ДОБАВЛЕНИЮ 1

Общее примечание. Статистические данные за 2009 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 государствам – членам 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 государств – членов ИКАО, 2001–2010 гг.)

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, %
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	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	2 127	5,2	3 948 570	6,1	40,0	6,4	151 940	6,6	4 530	-2,8	518 440	6,3
2007	2 303	8,3	4 252 520	7,7	42,0	4,9	159 050	4,7	4 490	-0,9	550 010	6,1
2008	2 367	2,8	4 385 907	3,1	41,0	-2,4	157 755	-0,8	5 011	11,6	563 855	2,5
2009	2 358	-0,4	4 339 719	-1,1	40,7	-0,7	143 752	-8,9	4 738	-5,5	539 655	-4,3
2010	2 563	8,7	4 684 902	8,0	48,0	17,7	172 177	19,8	4 979	5,1	603 031	11,7

- 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 государств – членов ИКАО, 2001–2010 гг.)

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, %
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	764	8,3	2 374 810	7,9	24,1	6,6	126 400	6,7	3 040	2,0	349 820	7,5
2007	858	12,3	2 576 130	8,5	25,5	5,7	132 910	5,1	3 180	4,6	372 830	6,6
2008	891	3,8	2 682 761	4,1	25,2	-1,2	131 740	-0,9	3 390	6,6	381 341	2,3
2009	902	1,2	2 648 541	-1,3	24,7	-2,0	120 146	-8,8	3 371	-0,6	366 472	-3,9
2010	998	10,6	2 873 806	8,5	31,8	28,7	146 321	21,8	3 586	6,4	415 985	13,5

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 государств – членов ИКАО, 2001–2010 гг.)

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 пассажирской загрузки %
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	3 948 570	5 215 340	76	151 940	4 530	518 440	819 810	63
2007	4 252 520	5 544 460	77	159 050	4 490	550 010	868 300	63
2008	4 385 908	5 788 437	76	157 755	5 011	563 865	896 594	63
2009	4 339 719	5 671 180	77	143 752	4 738	539 655	859 267	63
2010	4 684 902	6 025 765	78	172 177	4 979	603 031	906 866	66

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 2010 году

Статистические регионы ИКАО по месту регистрации авиакомпаний	Самолето-километры (млн)	Самолето-вылеты (тыс.)	Перевезено пассажиров (тыс.)	Выполненные пассажиро-км (млн)	Кoeffиц. пассажир. загрузки (%)	Выполненные тонно-км Грузовые (млн)	Всего (млн)	Располагаемые тонно-км (млн)	Кoeffиц. коммерч. загрузки (%)
Общий объем (международных и внутренних) перевозок авиакомпаний государств – членов ИКАО									
Европа	9 965	7 860	748 017	1 307 241	77	44 576	165 567	227 721	72
% от мирового объема	26,6	28,3	29,2	27,9		25,9	27,5	25,1	
Африка	1 221	762	61 590	123 246	68	2 284	13 781	26 023	53
% от мирового объема	3,3	2,7	2,4	2,6		1,3	2,3	2,9	
Ближний Восток	1 969	884	112 359	348 321	76	16 191	49 525	79 404	62
% от мирового объема	5,2	3,2	4,4	7,4		9,4	8,2	8,8	
Азия и Тихий океан	9 642	6 247	710 974	1 283 421	76	62 812	181 420	264 564	69
% от мирового объема	25,7	22,5	27,7	27,4		36,5	30,1	29,2	
Северная Америка	12 711	10 047	769 275	1 411 714	84	40 864	169 000	268 152	63
% от мирового объема	33,9	36,2	30,0	30,1		23,7	28,0	29,6	
Латинская Америка и бассейн Карибского моря	2 015	1 958	160 669	210 959	70	5 450	23 738	41 003	58
% от мирового объема	5,4	7,1	6,3	4,5		3,2	3,9	4,5	
Всего	37 523	27 759	2 562 884	4 684 902	78	172 177	603 031	906 866	66
Международные перевозки авиакомпаний государств – членов ИКАО									
Европа	8 327	5 201	521 165	1 140 551	78	40 849	149 274	214 837	69
% от мирового объема	41,1	56,7	52,2	39,7		27,9	35,9	33,4	
Африка	1 028	447	38 882	109 228	68	2 512	12 869	24 890	52
% от мирового объема	5,1	4,9	3,9	3,8		1,7	3,1	3,9	
Ближний Восток	1 794	641	87 779	320 235	76	16 592	47 790	79 946	63
% от мирового объема	8,9	7,0	8,8	11,1		11,3	11,5	12,4	
Азия и Тихий океан	5 027	1 365	199 173	735 365	76	55 859	123 846	184 904	67
% от мирового объема	24,8	14,9	20,0	25,6		38,2	29,8	28,7	
Северная Америка	3 122	1 057	109 639	459 440	82	24 671	67 357	113 606	59
% от мирового объема	15,4	11,5	11,0	16,0		16,9	16,2	17,6	
Латинская Америка и бассейн Карибского моря	954	460	41 364	108 987	71	5 839	14 849	25 824	58
% от мирового объема	4,7	5,0	4,1	3,8		4,0	3,6	4,0	
Всего	20 252	9 171	998 002	2 873 806	77	146 321	415 985	644 006	65

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. Тонно-километры и пассажиро-километры, выполненные при регулярных перевозках
(страны и группы стран, авиакомпании которых в 2010 году¹ в общей сложности выполнили более 100 млн тонно-км)

Страна или группа стран	ВЫПОЛНЕННЫЕ ТОННО-КИЛОМЕТРЫ (млн) (пассажиры, груз, почта)								ВЫПОЛНЕННЫЕ ПАССАЖИРО-КИЛОМЕТРЫ (млн)											
	Общий объем перевозок (международные и внутренние)				Международные перевозки				Общий объем перевозок (международные и внутренние)				Международные перевозки							
	Место в	2010 г.	2010 г.	2009 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в	2010 г.	2010 г.	2009 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в	2010 г.	2010 г.	2009 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в	2010 г.	2010 г.	2009 г.	Увелич. или уменьш. (%)
Соединенные Штаты Америки																				
Штаты Америки	1	156 286	147 819	6	1	59 641	54 372	10	1	1 299 874	1 256 996	3	1	394 281	372 738	6				
Китай ²																				
Китай ²	2	53 302	42 155	26	6	18 871	12 618	50	2	400 610	334 762	20	10	73 488	55 348	33				
ОАР Гонконг ³																				
ОАР Гонконг ³		16 189	16 966	-5		16 189	16 966	-5		85 811	89 019	-4		85 811	89 019	-4				
ОАР Макао ⁴																				
ОАР Макао ⁴		246	240	3		246	240	3		2 106	2 078	1		2 106	2 078	1				
Германия																				
Германия	3	29 518	26 796	10	2	28 489	25 818	10	4	202 047	202 681	0	3	191 037	192 489	-1				
Объединенные Арабские Эмираты																				
Объединенные Арабские Эмираты	4	28 347	23 126	23	3	28 347	23 126	23	5	186 821	154 561	21	4	186 821	154 561	21				
Соединенное Королевство																				
Соединенное Королевство	5	23 650	23 453	1	4	23 053	22 785	1	3	229 649	230 644	0	2	221 953	222 319	0				
Республика Корея																				
Республика Корея	6	21 175	16 166	31	5	20 724	15 696	32	13	91 759	83 459	10	9	87 121	78 470	11				
Япония																				
Япония	7	20 401	18 170	12	9	14 470	12 665	14	7	138 079	127 859	8	11	72 212	66 575	8				
Франция																				
Франция	8	19 543	19 150	2	7	17 837	17 370	3	6	154 761	154 407	0	5	136 493	135 601	1				
Сингапур																				
Сингапур	9	14 788	13 997	6	8	14 788	13 997	6	17	87 674	84 514	4	8	87 674	84 514	4				
Нидерланды																				
Нидерланды	10	13 845	12 500	11	10	13 845	12 500	11	16	87 696	84 575	4	7	87 695	84 575	4				
Российская Федерация																				
Российская Федерация	11	13 474	9 918	36	14	7 614	5 168	47	9	109 435	83 828	31	16	52 616	37 143	42				
Канада																				
Канада	12	13 144	11 904	10	12	8 017	6 942	15	8	115 793	107 371	8	12	68 167	60 979	12				
Австралия																				
Австралия	13	11 388	11 652	-2	17	6 721	6 923	-3	12	96 579	100 515	-4	19	46 902	50 061	-6				
Индия																				
Индия	14	10 578	8 944	18	20	5 990	5 086	18	11	99 692	85 788	16	18	49 885	43 773	14				
Бразилия																				
Бразилия	15	10 451	7 364	42	25	3 377	2 464	37	14	90 846	74 049	23	25	22 777	20 649	10				
Испания																				
Испания	16	9 367	8 276	13	15	7 424	6 369	17	15	88 300	80 094	10	13	68 079	59 782	14				
Ирландия																				
Ирландия	17	9 229	7 370	25	11	9 225	7 366	25	10	100 664	80 502	25	6	100 633	80 462	25				
Таиланд																				
Таиланд	18	7 844	6 964	13	16	7 359	6 590	19	19	57 201	54 106	6	14	53 257	49 337	8				
Катар																				
Катар	19	7 723	5 621	37	13	7 723	5 621	37	20	52 733	40 408	31	15	52 733	40 408	31				
Турция																				
Турция	20	7 351	6 420	14	18	6 139	5 230	17	18	64 800	57 488	13	17	51 475	44 717	15				
Малайзия																				
Малайзия	21	7 140	6 207	15	19	6 137	5 251	17	21	51 564	45 532	13	20	40 719	35 020	16				
Италия																				
Италия	22	5 645	5 151	10	23	4 383	4 187	5	22	50 446	43 951	15	23	37 341	34 084	10				
Швейцария																				
Швейцария	23	5 314	4 371	22	21	5 299	4 358	22	25	40 564	33 698	20	21	40 408	33 552	20				
Люксембург																				
Люксембург	24	5 234	4 696	11	22	5 234	4 696	11	111	529	483	10	110	529	483	10				
Скандинавия ⁵																				
Скандинавия ⁵	25	4 761	4 303	11	24	4 150	3 729	11	24	43 748	41 449	6	22	37 387	35 447	5				
Индонезия																				
Индонезия	26	4 370	3 836	14	45	1 329	1 097	21	23	46 974	37 675	25	38	12 660	9 443	34				
Саудовская Аравия																				
Саудовская Аравия	27	4 102	3 746	9	26	3 224	2 902	11	27	30 758	28 891	6	27	21 842	20 248	8				
Южная Африка																				
Южная Африка	28	3 554	3 379	5	28	2 676	2 501	7	26	31 012	29 700	4	26	22 101	20 804	6				
Филиппины																				
Филиппины	29	3 438	2 684	28	30	2 590	1 899	36	28	28 084	25 364	11	29	20 196	16 910	19				
Чили																				
Чили	30	3 140	2 769	13	33	2 495	2 204	13	33	19 200	17 523	10	39	12 628	11 822	7				
Колумбия																				
Колумбия	31	3 097	2 499	24	32	2 495	1 977	26	42	14 760	13 983	6	44	9 596	9 005	7				
Новая Зеландия																				
Новая Зеландия	32	3 083	3 249	-5	27	2 804	2 922	-4	30	25 512	25 358	1	28	21 809	21 736	0				
Португалия																				
Португалия	33	2 728	2 367	15	31	2 509	2 144	17	29	25 918	22 656	14	24	23 735	20 448	16				
Израиль																				
Израиль	34	2 680	2 375	13	29	2 610	2 348	11	36	18 369	16 757	10	32	17 477	16 454	6				
Финляндия																				
Финляндия	35	2 456	2 159	14	34	2 361	2 056	15	34	18 947	18 374	3	31	17 883	17 233	4				
Австрия																				
Австрия	36	2 358	2 210	7	35	2 337	2 191	7	32	19 293	17 965	7	30	19 077	17 776	7				
Вьетнам																				
Вьетнам	37	2 344	1 797	30	42	1 439	1 065	35	31	21 095	16 531	28	37	12 721	9 530	33				
Мексика																				
Мексика	38	2 306	2 404	-4	39	1 680	1 715	-2	35	18 546	20 831	-11	41	12 079	13 616	-11				
Бельгия																				
Бельгия	39	2 221	1 843	21	36	2 221	1 843	21	48	8 609	7 079	22	47	8 609	7 079	22				
Египет																				
Египет	39	2 186	1 820	20	37	2 074	1 776	17	37	18 217	16 326	12	34	17 123	15 845	8				
Бахрейн																				
Бахрейн	41	1 773	1 893	-6	38	1 773	1 893	-6	44	12 753	13 950	-9	36	12 753	13 949	-9				
Иран (Исламская Республика)																				
Иран (Исламская Республика)	42	1 683	1 373	23	49	943	635	49	39	16 322	14 487	13	51	7 770	6 333	23				
Эфиопия																				
Эфиопия	43	1 671	1 478	13	40	1 653	1 460	13	45	10 875	9 746	12	42	10 681	9 562	12				
Марокко																				
Марокко	44	1 652	1 501	10	41	1 614	1 471	10	38	17 557	15 797	11	33	17 141	15 474	11				
Пакистан																				
Пакистан	45	1 554	1 515	3	44	1 374	1 331	3	43	14 326	13 779	4	40	12 581	12 047	4				
Аргентина																				
Аргентина	46	1 501	1 225	23	50	932	716	30	41	15 158	11 997	26	46	8 808	6 418	37				
Венгрия																				
Венгрия	47	1 421	1 204	18	43	1 421	1 204	18	40	15 512	13 115	18	35	15 512	13 115	18				
Шри-Ланка																				
Шри-Ланка	48	1 180	988	19	46	1 180	988	19	47	9 338	7 750	20	45	9 338	7 750	20				
Кувейт																				
Кувейт	49	1 003	1 004	0	47	1 003	1 004	0	52	7 886	7 962	-1	49	7 886	7 962	-1				
Перу																				
Перу	50	992	909	9	53	762	646	18	50	8 458	8 765	-4	56	6 056	5 911	2				
Кения																				
Кения	51	986	987	0	48	967	965	0	51	8 257	7 925	4	48	8 026	7 695	4				
Греция																				
Греция	52	921	917	0	55	725	734	-1	49	8 563	8 900	-4	53	6 557	7 083	-7				
Панама																				
Панама	53	912	916	0	51	912	916	0	46	10 138	10 175	0	43	10 175	10 175	0				
Иордания																				
Иордания	54	877	747	17	52	875	746	17	53	7 805	6 734	16	50	7 789	6 721	16				
Маврикий																				
Маврикий	55	762	668	14	54	756	663	14	56	6 320	5 605	13	55	6 257	5 551	13				

Страна или группа стран	ВЫПОЛНЕННЫЕ ТОННО-КИЛОМЕТРЫ (млн) (пассажиры, груз, почта)								ВЫПОЛНЕННЫЕ ПАССАЖИРО-КИЛОМЕТРЫ (млн)							
	Общий объем перевозок (международные и внутренние)				Международные перевозки				Общий объем перевозок (международные и внутренние)				Международные перевозки			
	Место в 2010 г.	2010 г.	2009 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2010 г.	2010 г.	2009 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2010 г.	2010 г.	2009 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2010 г.	2010 г.	2009 г.	Увелич. или уменьш. (%)
Польша	56	736	700	5	56	715	681	5	54	7 710	7 169	8	52	7 453	6 939	7
Украина	57	707	588	20	57	659	536	23	55	6 980	5 880	19	54	6 454	5 311	22
Узбекистан	58	657	507	29	58	627	482	30	58	5 567	4 775	17	59	5 249	4 505	17
Бруней-Даруссалам	59	603	454	33	59	603	454	33	59	5 260	3 885	35	58	5 260	3 885	35
Чешская Республика	60	564	601	-6	60	562	598	-6	57	6 014	6 350	-5	57	5 994	6 324	-5
Оман	61	530	431	23	62	496	404	23	60	5 129	4 308	19	61	4 763	4 016	19
Бангладеш	62	521	623	-16	61	517	620	-17	62	4 905	4 953	-1	60	4 872	4 927	-1
Казахстан	63	495	455	9	70	308	283	9	61	4 905	4 529	8	72	2 987	2 760	8
Фиджи	64	428	368	17	63	424	363	17	66	3 855	3 230	19	64	3 802	3 182	19
Румыния	65	421	377	12	65	402	359	12	64	4 438	3 960	12	62	4 218	3 762	12
Алжир	66	406	365	11	68	347	299	16	63	4 554	4 033	13	65	3 762	3 302	14
Кипр	67	403	412	-2	64	403	412	-2	65	4 070	4 163	-2	63	4 070	4 163	-2
Исландия	68	398	424	-6	66	398	424	-6	72	3 180	3 445	-8	70	3 180	3 445	-8
Ливан	69	377	366	3	67	377	366	3	71	3 182	3 075	3	69	3 182	3 075	3
Эквадор	70	340	476	-29	75	228	360	-37	74	2 837	4 248	-33	80	1 473	2 954	-50
Латвия	71	311	283	10	69	311	283	10	67	3 591	2 993	20	66	3 591	2 993	20
Ливийская Арабская Джамахирия	72	308	309	0	73	280	277	1	69	3 384	3 293	3	71	3 111	2 920	7
Сальвадор	73	299	332	-10	71	299	331	-10	70	3 223	3 516	-8	68	3 219	3 511	-8
Тунис	74	295	330	-11	72	295	330	-11	68	3 510	3 252	8	67	3 510	3 252	8
Тринидад и Тобаго	75	256	279	-8	73	241	255	-5	76	2 718	2 879	-6	74	2 675	2 828	-5
Венесуэла	76	249	230	8	91	99	91	8	75	2 765	2 551	8	90	1 069	987	8
Мальта	76	249	230	8	74	249	230	8	73	2 949	2 529	17	73	2 949	2 529	17
Йемен	78	237	218	9	76	228	210	9	78	2 448	2 258	8	76	2 357	2 175	8
Коста-Рика	79	228	215	6	78	225	213	6	77	2 582	2 877	-10	75	2 555	2 854	-10
Таджикистан	80	205	189	8	80	192	182	6	80	2 166	2 005	8	78	2 084	1 928	8
Ямайка	81	202	206	-2	79	201	206	-2	79	2 187	2 241	-2	77	2 187	2 241	-2
Куба	82	199	184	8	81	189	175	8	84	1 538	1 427	8	81	1 462	1 357	8
Нигерия	83	183	169	8	97	90	80	12	81	2 121	1 873	13	97	879	870	1
Сирийская Арабская Республика	84	162	132	23	82	159	129	23	87	1 468	1 415	4	82	1 437	1 385	4
Боливия	85	153	132	16	90	106	95	12	83	1 570	1 519	3	91	1 050	1 021	3
Ангола	86	147	126	16	84	137	119	15	100	760	680	12	101	671	605	11
Суринам	87	146	136	8	83	146	136	8	92	1 121	1 131	-1	87	1 121	1 131	-1
Мьянма	88	145	134	9	89	108	98	11	82	1 611	1 470	10	85	1 200	1 093	10
Намбия	89	139	171	-19	85	137	168	-18	85	1 498	1 668	-10	79	1 473	1 640	-10
Азербайджан	90	136	122	12	86	135	110	23	89	1 428	1 274	12	84	1 416	1 148	23
Сейшельские Острова	91	134	182	-26	87	134	181	-26	88	1 431	1 452	-1	83	1 425	1 446	-1
Туркменистан	92	132	185	-29	91	102	126	-19	86	1 475	1 955	-25	88	1 088	1 310	-17
Армения	93	114	103	11	88	114	103	11	90	1 194	1 074	11	86	1 194	1 074	11
Папуа-Новая Гвинея	94	112	94	20	102	68	56	21	95	997	728	37	108	544	386	41
Мадагаскар	95	109	88	24	94	99	79	25	96	983	819	20	98	872	719	21
Болгария	96	104	115	-9	92	100	111	-10	91	1 126	1 248	-10	89	1 083	1 202	-10
Всего по перечисленным странам (98) ⁶		601 419	538 201	12		414 536	365 157	14		4 668 771	4 324 648	8		2 859 370	2 635 036	9
Всего по остальным странам		1 611	1 455			1 449	1 315			16 131	15 070			14 436	13 505	
Всего по 190 государствам – членам ИКАО		603 031	539 655	12		415 985	366 472	14		4 684 902	4 339 719	8		2 873 806	2 648 541	9

1. Большинство показателей за 2010 год являются оценочными данными, поэтому занимаемое место и процент увеличения или уменьшения могут измениться после получения окончательных данных.
2. В статистических целях данные о перевозках в Китай исключают перевозки в особые административные районы Гонконг и Макао (ОАР Гонконг, ОАР Макао) и перевозки в китайскую провинцию Тайвань.
3. Перевозки в Особый административный район (ОАР) Гонконг.
4. Перевозки в Особый административный район (ОАР) Макао.
5. Три государства: Дания, Норвегия и Швеция.
6. Включая государства, перечисленные в примечании 5.

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

Таблица 6. Выполненные тонно-километры грузовых регулярных перевозок
(страны и группы стран, авиакомпании которых в 2010 году выполнили более 25 млн тонно-км¹)

Страна или группа стран	ВЫПОЛНЕННЫЕ ТОННО-КИЛОМЕТРЫ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК (млн)							
	Общий объем перевозок (международные и внутренние)				Международные перевозки			
	Место в 2010 г.	2010 г.	2009 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2010 г.	2010 г.	2009 г.	Увелич. или уменьш. (%)
Соединенные Штаты Америки	1	39 149	35 084	12	1	23 252	19 937	17
Китай ²	2	17 194	11 976	44	3	12 170	7 575	61
ОАР Гонконг ³		7 076	8 236	-14		7 076	8 236	-14
ОАР Макао ⁴		37	32	14		37	32	14
Республика Корея	3	12 648	8 551	48	2	12 583	8 480	48
Объединенные Арабские Эмираты	4	9 666	7 781	24	4	9 666	7 781	24
Германия	5	8 906	6 871	30	5	8 901	6 863	30
Япония	6	8 303	7 018	18	6	7 372	6 171	19
Сингапур	7	7 088	6 559	8	7	7 088	6 559	8
Соединенное Королевство	8	6 108	5 864	4	8	6 107	5 862	4
Франция	9	5 343	4 894	9	9	5 282	4 818	10
Люксембург	10	5 178	4 652	11	10	5 178	4 652	11
Нидерланды	11	5 004	3 960	26	11	5 004	3 960	26
Российская Федерация	12	3 532	2 306	53	13	2 946	1 953	51
Катар	13	2 946	1 953	51	12	2 863	1 814	58
Таиланд	14	2 593	2 091	24	14	2 450	2 059	19
Малайзия	15	2 441	2 064	18	15	2 406	2 031	18
Бразилия	16	2 138	1 782	20	25	1 986	1 890	5
Австралия	17	2 131	2 032	5	16	1 443	1 069	35
Канада	18	1 764	1 347	31	17	1 422	996	43
Индия	19	1 654	1 235	34	21	1 348	1 129	19
Колумбия	20	1 486	1 043	42	18	1 310	1 202	9
Чили	21	1 400	1 179	19	19	1 292	968	33
Саудовская Аравия	22	1 325	1 138	16	23	1 272	1 012	26
Бельгия	23	1 310	1 202	9	20	1 251	1 072	17
Испания	24	1 286	1 002	28	24	1 196	930	29
Швейцария	25	1 273	1 013	26	22	1 098	915	20
Турция	26	1 037	729	42	26	1 016	710	43
Италия	27	991	889	11	27	988	886	12
Израиль	28	848	688	23	28	848	688	23
Новая Зеландия	29	841	770	9	29	841	770	9
Бахрейн	30	768	577	33	30	768	577	33
Финляндия	31	729	485	50	31	729	484	51
Южная Африка	32	727	682	7	32	697	631	11
Скандинавия ⁵	33	564	323	75	33	562	320	76
Индонезия	34	518	401	29	45	436	404	8
Мексика	35	494	458	8	34	429	341	26
Австрия	36	429	342	26	35	355	286	24
Вьетнам	37	428	311	37	39	329	279	18
Филиппины	38	402	296	36	41	321	254	27
Португалия	39	369	301	22	36	291	202	44
Шри-Ланка	40	329	279	18	37	274	281	-2

Страна или группа стран	ВЫПОЛНЕННЫЕ ТОННО-КИЛОМЕТРЫ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК (млн)							
	Общий объем перевозок (международные и внутренние)				Международные перевозки			
	Место в 2010 г.	2010 г.	2009 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2010 г.	2010 г.	2009 г.	Увелич. или уменьш. (%)
Эфиопия	41	321	254	27	38	252	184	37
Пакистан	42	282	270	4	43	245	271	-10
Кувейт	43	274	281	-2	40	241	242	0
Кения	44	245	272	-10	42	203	101	102
Перу	45	216	107	103	44	190	163	16
Египет	46	188	177	6	46	187	176	6
Маврикий	47	179	153	18	47	179	152	18
Иордания	48	174	138	26	48	174	138	26
Узбекистан	49	154	76	102	49	153	76	102
Аргентина	50	149	148	1	51	145	110	33
Ирландия	51	145	110	33	50	136	136	0
Бруней-Даруссалам	52	129	103	26	52	129	103	26
Эквадор	53	104	103	0	53	96	96	0
Бангладеш	54	80	97	-18	54	79	97	-19
Исландия	55	78	86	-10	55	78	86	-10
Ангола	55	78	64	22	56	77	63	22
Польша	57	76	55	37	57	76	55	37
Иран (Исламская Республика)	58	74	82	-10	59	69	52	33
Украина	59	70	53	32	58	63	71	-11
Марокко	60	63	50	26	61	62	76	-18
Фиджи	61	62	76	-18	60	60	49	22
Казахстан	62	42	37	13	65	39	36	6
Ливан	62	39	36	6	62	37	38	-3
Кипр	64	37	38	-3	63	34	30	14
Греция	65	34	31	9	64	32	28	13
Уганда	66	30	27	13	66	30	27	13
Куба	66	30	27	12	77	28	26	10
Всего по перечисленным странам (68) ⁶		171 806	143 343	20		145 979	119 762	22
Всего по остальным странам		371	409			341	384	
Всего по 190 государствам – членам ИКАО		172 177	143 752	20		146 321	120 146	22

1. Большинство показателей за 2010 год являются оценочными данными, поэтому занимаемое место и процент увеличения или уменьшения могут измениться после получения окончательных данных.
2. В статистических целях данные о перевозках в Китае исключают перевозки в особые административные районы Гонконг и Макао (ОАР Гонконг, ОАР Макао) и перевозки в китайскую провинцию Тайвань.
3. Перевозки в Особый административный район (ОАР) Гонконг.
4. Перевозки в Особый административный район (ОАР) Макао.
5. Три государства: Дания, Норвегия и Швеция.
6. Включая государства, перечисленные в примечании 5.

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

Таблица 7. Оценочные данные о международных нерегулярных коммерческих перевозках, 2001–2010 гг.

Категория	Выполненные пассажиро-километры (млн)									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Нерегулярные перевозки ¹	272 790	244 930	240 720	266 590	262 560	245 105	241 730	223 360	197 690	210 475
Изменение по годам (%)	2,8	-10,2	-1,7	10,7	-1,5	-6,6	-1,4	-7,6	-11,5	6,5
Регулярные перевозки	1 726 580	1 736 070	1 738 510	2 015 070	2 199 940	2 374 810	2 576 130	2 682 761	2 648 541	2 873 806
Изменение по годам (%)	-3,6	0,5	0,1	15,9	9,2	7,9	8,5	4,1	-1,3	8,5
Общий объем перевозок	1 999 370	1 981 000	1 979 230	2 281 660	2 462 500	2 619 915	2 817 860	2 906 121	2 846 231	3 084 281
Изменение по годам (%)	-2,7	-0,9	-0,1	15,3	7,9	6,4	7,6	3,1	-2,1	8,4
Нерегулярные перевозки в % к общему объему	13,6	12,4	12,2	11,7	10,7	9,4	8,6	7,7	6,9	6,8

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 8. Объем перевозок через крупнейшие аэропорты мира

25 крупнейших аэропортов по общему количеству обслуженных в 2010 году пассажиров

Место	Город	Аэропорт	Отправленные и прибывшие пассажиры			Операции воздушных судов		
			2010 (тыс.)	2009 (тыс.)	2010/2009 (%)	2010 (тыс.)	2009 (тыс.)	2010/2009 (%)
1	Атланта (Джорд.)	Хартсфилд-Джексон международный	89 332	88 032	1,5	950	970	-2,1
2	Пекин	Кэпитал международный	73 948	65 375	13,1	518	488	6,2
3	Чикаго (Илин.)	О'Хара международный	67 027	64 398	4,1	883	828	6,7
4	Лондон	Хитроу	65 882	66 037	-0,2	455	466	-2,4
5	Токио	Ханеда (Токио международный)	64 069	61 934	3,4	342	336	1,8
6	Лос-Анджелес (Калиф.)	Лос-Анджелес международный	58 976	56 521	4,3	576	545	5,7
7	Париж	Шарль де Голль	58 165	57 907	0,4	492	525	-6,3
8	Даллас/Форт-Уэрт (Техас)	Даллас-Форт-Уэрт международный	56 820	56 030	1,4	651	639	1,9
9	Франкфурт	Франкфурт	52 945	50 891	4,0	456	456	0,0
10	Денвер (Колорадо)	Денвер международный	52 211	50 167	4,1	636	612	3,9
11	Гонконг	Гонконг международный	50 349	45 581	10,5	316	288	9,7
12	Мадрид	Барахас	49 764	48 221	3,2	428	430	-0,5
13	Дубай	Дубай международный	47 181	40 902	15,4	307	281	9,2
14	Нью-Йорк (Нью-Йорк)	Джон Ф. Кеннеди международный	46 487	45 915	1,2	397	415	-4,3
15	Амстердам	Амстердам-Схипхол	45 217	43 570	3,8	397	402	-1,3
16	Джакарта	Джакарта Сохарно Хатта международный	43 981	37 144	18,4	309	273	13,2
17	Бангкок	Бангкок Суварнабхуми международный	42 785	40 500	5,6	270	258	4,7
18	Сингапур	Чанги	42 039	37 204	13,0	268	245	9,4
19	Гуанчжоу	Гуанчжоу Байюнь международный	40 976	37 049	10,6	329	309	6,5
20	Шанхай	Шанхай Пудон международный	40 579	31 921	27,1	332	288	15,3
21	Хьюстон (Техас)	Хьюстон Джордж Буш межконтинентальный	40 477	40 007	1,2	531	538	-1,3
22	Лас-Вегас (Невада)	Маккаран международный	39 757	40 469	-1,8	506	511	-1,0
23	Сан-Франциско (Калиф.)	Сан-Франциско международный	39 392	37 224	5,8	387	380	1,9
24	Феникс (Ариз.)	Скай-Харбор международный	38 552	37 825	1,9	449	457	-1,8
25	Шарлотт (Сев. Карол.)	Шарлотт-Дуглас международный	38 254	34 537	10,8	529	509	3,9
		Всего	1 285 165	1 215 361	5,7	11 714	11 450	2,3

25 крупнейших аэропортов по количеству пассажиров, обслуженных в 2010 году
при выполнении международных перевозок

Место	Город	Аэропорт	Отправленные и прибывшие пассажиры			Операции воздушных судов		
			2010 (тыс.)	2009 (тыс.)	2010/2009 (%)	2010 (тыс.)	2009 (тыс.)	2010/2009 (%)
1	Лондон	Хитроу	61 041	60 782	0,4	402	408	-1,5
2	Париж	Шарль де Голль	53 150	53 015	0,3	438	429	2,1
3	Гонконг	Гонконг международный	50 349	45 581	10,5	307	279	10,0
4	Франкфурт	Франкфурт	46 414	44 609	4,0	388	388	0,0
5	Дубай	Дубай международный	46 314	40 902	13,2	307	258	19,0
6	Амстердам	Амстердам-Схипхол	45 215	43 567	3,8	389	391	-0,5
7	Сингапур	Чанги	42 039	37 204	13,0	264	240	10,0
8	Сеул	Инчeon международный	32 950	28 208	16,8	210	194	8,2
9	Бангкок	Бангкок Суварнабхуми международный	32 942	30 280	8,8	192	182	5,5
10	Токио	Нарита международный	32 141	30 862	4,1	170	171	-0,6
11	Мадрид	Барахас	31 051	29 388	5,7	245	238	2,9
12	Лондон	Гатвик	27 870	28 721	-3,0	186	197	-5,6
13	Мюнхен	Франц Йозеф Штраусс	25 259	23 265	8,6	266	270	-1,5
14	Тайпей	Тайваньский Таоюань международный	25 114	21 617	16,2	156	138	13,0
15	Куала-Лумпур	Куала-Лумпур международный	23 771	19 402	22,5	158	142	11,3
16	Рим	Фьюмичино	23 281	21 096	10,4	190	178	6,7
17	Нью-Йорк (Нью-Йорк)	Джон Ф. Кеннеди международный	23 103	21 900	5,5	145	142	2,1
18	Цюрих	Цюрих	22 330	21 409	4,3	232	214	8,4
19	Стамбул	Ататюрк международный Шанхай Пудон	20 343	18 396	10,6	179	170	5,3
20	Шанхай	международный	19 471	15 317	27,1	155	137	13,1
21	Торонто	Лестер Б. Пирсон международный	19 204	16 548	16,1	240	216	11,1
22	Копенгаген	Копенгаген	18 964	17 620	7,6	199	183	8,7
23	Вена	Вена международный	18 882	17 438	8,3	228	227	0,4
24	Анталья	Анталья международный	18 319	15 211	20,4	112	97	15,5
25	Дублин	Дублин	18 045	19 862	-9,1	141	152	-7,2
		Всего	777 562	722 200	7,7	5 899	5 641	4,6

Источник. Форма I отчетности ИКАО по воздушному транспорту и вебсайты аэропортов.

Таблица 9. Эксплуатационные и чистые итоги¹
(авиакомпаниям государств – членам ИКАО, выполняющие регулярные перевозки)

Год	Эксплуат.	Эксплуат.	Эксплуатационный итог		Чистый итог ²		Подходные налоги в млн долл. США
	доходы в млн долл. США	расходы в млн долл. США	Сумма в млн долл. США	Процентная доля от эксплуат. доходов	Сумма в млн долл. США	Процентная доля от эксплуат. доходов	
2001	307 500	319 300	-11 800	-3.8	-13 000	-4.2	3 610
2002	306 000	310 800	-4 800	-1.6	-11 300	-3.7	2 300
2003	321 800	323 300	-1 500	-0.5	-7 500	-2.3	-1 460
2004	378 800	375 500	3 300	0.9	-5 600	-1.5	-2 560
2005	413 300	408 900	4 400	1.1	-4 100	-1.0	-2 800
2006	465 200	450 200	15 000	3.2	5 000	1.1	-3 380
2007	509 800	489 900	19 900	3.9	14 700	2.9	-5 370
2008	569 500	570 600	-1 100	-0.2	-26 100	-4.6	2 240
2009 ³	475 800	473 900	1 900	0.4	-4 600	-1.0	-1 580
2010 ³	546 500	524 800	21 700	4.0	15 800	2.9	-1 800

1. Для авиакомпаний, не представивших данные о доходах и расходах, использованы оценочные показатели.
2. Чистый итог исчисляется на основе эксплуатационного итога с учетом (соответственно со знаком плюс или минус) неэксплуатационных расходов (таких как проценты и прямые субсидии) и подоходного налога. Приводимые эксплуатационные и чистые итоги, особенно чистые итоги, представляют собой небольшую по величине разницу между оценочными крупными цифрами (доходами и расходами), в связи с чем в отношении этих данных существует значительная неопределенность.
3. Предварительные данные. Итоговые данные за 2009 и 2010 гг. приводятся в предварительной оценке и не включают разовые статьи отчетности.

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

Таблица 10. Парк коммерческих транспортных воздушных судов¹
Договаривающихся государств ИКАО на конец каждого года в период 2001–2010 гг.

Год	Турбореактивные		Турбовинтовые		Поршневые		Общее кол-во воздушных судов всех типов
	Кол-во	%	Кол-во	%	Кол-во	%	
2001	15 923	78,8	4 162	20,6	118	0,6	20 203
2002	16 508	80,1	3 978	19,3	119	0,6	20 605
2003	16 931	81,0	3 854	18,4	110	0,5	20 895
2004	17 682	82,0	3 784	17,5	98	0,5	21 564
2005	18 221	82,7	3 708	16,8	94	0,4	22 023
2006	18 890	83,1	3 765	16,6	86	0,4	22 741
2007	19 893	83,7	3 803	16,0	80	0,3	23 776
2008	19 884	83,8	3 775	15,9	71	0,3	23 730
2009	20 275	84,1	3 768	15,6	67	0,3	24 110
2010	20 939	84,8	3 678	14,9	67	0,3	24 684

1. Сюда не включены данные о воздушных судах с максимальной взлетной массой менее 9000 кг (20 000 фунтов).

Источник. OAG Aviation Solutions.

Таблица 11. 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	
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	
2009	23	5	3	1	0	0	14 ³	4	3	
2010	14	0	1	1	0	1	11 ³	13	6	

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 систем CNS/ATM и укрепление Национального агентства гражданской авиации (НАГА)

Цель проекта

Целью данного проекта, финансируемого правительством Аргентины, является модернизация систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), которые обеспечивают создание инфраструктуры для национальной и региональной аэронавигации. Данный проект направлен на оказание поддержки в области обеспечения безопасности полетов и устойчивого развития гражданской авиации. Данный проект, начатый в сентябре 2004 года, завершен в 2010 году.

Результаты выполнения проекта

Подготовлено более 300 местных консультантов. Разработан план передачи этих консультантов в качестве новых технических специалистов и административного персонала в Национальную администрацию гражданской авиации. Предприняты действия для внедрения систем CNS/ATM с целью обеспечения аэронавигационного обслуживания океанических маршрутов из Аргентины в Южную Африку. Завершена установка метеорологического оборудования и предоставлена техническая помощь по обслуживанию радиолокаторов в Эсейса и Кордове.

Создание новой Национальной администрации гражданской авиации

Цель проекта

Целью данного проекта, финансируемого правительством Аргентины, является создание нового органа, отвечающего за функционирование аэропортов и предоставление аэронавигационного обслуживания, а также за организацию контроля за обеспечением безопасности полетов, включая



передачу ему всех функций и обязанностей, выполняемых в настоящее время "Региональным управлением воздушным движением военно-воздушных сил Аргентины". Этот проект, начатый в сентябре 2007 года, продлен до конца декабря 2011 года.

Результаты выполнения проекта

В результате изучения существующих наставлений Национальной администрации гражданской авиации (НАГА), касающихся методов работы, были предложены рекомендации и план действий, направленные на расширение возможностей НАГА в сфере регулирования. Была оказана помощь правительству в создании и внедрении государственной программы по безопасности полетов и программы по управлению безопасностью полетов.

Помощь военно-воздушных сил Аргентины Национальной администрации гражданской авиации

Цель проекта

Целью данного проекта, финансируемого правительством Аргентины, является создание службы поиска и спасания (SAR) в новой Национальной администрации гражданской авиации (НАГА). Проект предусматривает найм местных специалистов, закупку оборудования, предоставление обслуживания и обучение. Этот проект начат в июле 2009 года и рассчитан на 3 года.

Результаты выполнения проекта

Продолжалась работа по ремонту и модификации существующих воздушных судов. Приобретено вспомогательное оборудование для воздушных судов, обеспечено техническое обслуживание и получены запасные части для воздушных судов и навигационных средств.

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 (MoTCA), с тем чтобы MoTCA смогло взять на себя



ответственность за управление функционированием, эксплуатацию и техническое обслуживание тех служб и средств в кабульском международном аэропорту, которые будут ему переданы Организацией Североатлантического договора (НАТО)/Международными силами содействия безопасности (ISAF) в конце предусмотренного проектом переходного периода. Этот проект, начатый в декабре 2007 года, завершен в декабре 2010 года.

Результаты выполнения проекта

С помощью экспертов ИКАО, предоставивших рекомендации и документацию, а также персонала OPAS, который обеспечил отвечающее международным требованиям обслуживание в критических областях, в рамках проекта продолжалась оказываться помощь MoTCA в передаче ответственности за управление кабульским аэропортом от военных к гражданским органам. В рамках данного проекта была оказана техническая помощь в области служб аэронавигационной информации, связи, навигации и наблюдения, эксплуатации аэродромов, информационных технологий, инженерно-технического обеспечения, метеорологии, поиска и спасания и борьбы с пожаром, управления воздушным движением и обучения английскому языку. Приобретены тренажеры УВД и система NOTAM. Восемь афганских специалистов метеорологической службы прошли подготовку на курсах повышения квалификации и обучение на рабочих местах. Завершена подготовка руководства по эксплуатации аэродромов, порядку действий в аварийной ситуации и по системам управления безопасностью полетов. Сотрудники ИКАО предоставили рекомендации и оказали поддержку администрации аэропорта, министерству и другим заинтересованным сторонам по многим дисциплинам, тем самым ускорив развитие этого важного для страны аэропорта.

Организация контроля за обеспечением безопасности полетов

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Афганистана, заключается в расширении возможностей министерства транспорта и гражданской авиации (MoTCA) в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Этот проект, начатый в сентябре 2008 года, продлен до конца февраля 2011 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта продолжалась оказываться помощь MoTCA в организации надзора за производством полетов и проведением инспекций, в том числе в авиакомпаниях и организациях по техническому обслуживанию. С целью восстановления функций контроля за

обеспечением безопасности полетов MoTCA был создан Совет по обеспечению безопасности полетов. Совместная группа ИКАО OPAS/Афганистана по обеспечению безопасности полетов провела инспекцию афганских перевозчиков, а также реорганизовала департамент министерства, ответственный за обеспечение безопасности полетов.

БОЛИВИЯ

Развитие национальной авиации

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Боливии, заключается в дальнейшем обеспечении эффективного выполнения Генеральным директором гражданской авиации (ГДГА) своих функций в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов и содействия развитию национальной авиации. Данный проект начат в декабре 2009 года и рассчитан на 38 мес.

Результаты выполнения проекта

Было продолжено внедрение системы управления качеством, основанной на стандарте ИСО 9001. Авиационные правила Боливии были приведены в соответствие с Приложениями ИКАО. С помощью международных экспертов ИКАО отделение внутренней ревизии выработало рекомендации по совершенствованию системы управления в ГДГА.

БОТСВАНА

Помощь 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 развития авиационной отрасли и потребности социально-экономического развития страны, содействуя при этом торговле и туризму. Этот проект, начатый в 2005 году, продлен до конца 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Назначение со стороны ИКАО в рамках оперативной помощи (OPAS) директора по безопасности полетов было продлено на один год. Была завершена подготовка генерального плана развития гражданской авиации. Разработаны правила реализации сертификации аэродромов и внедрения систем управления безопасностью полетов в Ботсване. Разработан справочник по сертификации аэропортов для использования как полномочным органом по сертификации, так и эксплуатантами аэропортов. Перед проведением сертификации в четыре аэропорта были выполнены инспекционные поездки. Для инспекторов аэродромов был организован учебный курс с целью ознакомления их с порядком использования вышеупомянутого справочника.

БРАЗИЛИЯ**Проведение исследований и подготовка кадров в области гражданской авиации****Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого правительством Бразилии, заключается в повышении профессиональной квалификации кадров и расширении исследовательской базы в системе гражданской авиации Бразилии путем предоставления технической поддержки, людских ресурсов, оборудования и обучения Национальному агентству гражданской авиации (НАГА). Этот проект, начатый в июле 2001 года, завершен в 2010 году.

Результаты выполнения проекта

В рамках данного проекта персонал НАГА принимал участие в совещаниях и конференциях. Были проведены курсы подготовки в области безопасности полетов, авиационного регулирования и воздушного транспорта, связанного с усталостью риска и других соответствующих областях, а также был включен курс "Система ввода в действие управления полетом". В рамках двух международных консультативных мероприятий была оказана помощь в разработке авиационных правил в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО (SARPS). Были приобретены системы проведения видеоконференций с целью облегчения заочного дистанционного обучения, обмена информацией и установления связи с делегацией Бразилии в ИКАО.

ВЕНЕСУЭЛА**Развитие людских ресурсов*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Венесуэлы, заключается в оказании технической помощи по совершенствованию деятельности в области управления людскими ресурсами в Национальном институте гражданской авиации Венесуэлы (НИГА), выполняющем роль авиационного ведомства и поставщика аэронавигационного обслуживания, посредством обучения, введения соответствующих методов работы и набора персонала. Основное внимание уделялось разработке и принятию соответствующих мер по устранению недостатков в краткосрочной и среднесрочной перспективе, а также стандартизации и внедрению эффективных и действенных методов в долгосрочной перспективе с целью удовлетворения потребностей НИГА в области людских ресурсов. Этот проект, начатый в 2006 году, завершен в марте 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Международным координаторам были продлены контракты до конца 2010 года. Для сотрудников НИГА была организована подготовка по проведению проверок состояния безопасности полетов.

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 безопасности полетов и дальнейшего развития гражданской авиации Венесуэлы. Этот проект, начатый в 2004 году, продлен до конца 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Продолжалась работа по установке средств связи, навигации и наблюдения.

ГАБОН**Укрепление системы нормативного контроля в авиации
Национального агентства гражданской авиации (НАГА)*****Цель проекта***

Цель данного проекта оперативной помощи (OPAS), финансируемого Габонем, заключается в оказании правительству содействия в устранении недостатков в обеспечении безопасности полетов, выявленных в ходе проведенной ИКАО в мае 2007 года проверки на основе комплексного системного подхода. Проект будет осуществляться в два этапа. Первый этап предусматривает принятие мер по устранению выявленных недостатков. На втором этапе планируется усиление полномочного органа гражданской авиации для выполнения функций контроля за обеспечением безопасности полетов в области выдачи свидетельств авиационному персоналу, летной годности и производства полетов. Этот проект, начатый в ноябре 2008 года, продлен до конца 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Были достигнуты значительные успехи в осуществлении функций по сертификации и надзору. Продолжалась работа по внедрению и обеспечению выполнения основных процедур, связанных с различными видами деятельности по надзору в области выдачи свидетельств авиационному персоналу, летной годности и производства полетов. Был сертифицирован новый эксплуатант. Все участвующие в проекте сотрудники продемонстрировали понимание методического подхода. Участвующие в проекте инспектора ИКАО или местные старшие инспектора разработали и провели официальный курс подготовки инспекторов, включая подготовку на рабочем месте. Были наняты и обучены пять инспекторов по выдаче свидетельств авиационному персоналу/производству полетов и семь инспекторов по летной годности. Законодательство, которым было учреждено НАГА, было изучено ИКАО и правительству Габона были представлены замечания относительно внесения в него поправок.

ГАИТИ**Восстановление и модернизация аэронавигационной инфраструктуры после землетрясения 2010 года на Гаити, совершенствование обслуживания и укрепление полномочного органа гражданской авиации*****Цель проекта***

Данный проект финансируется Национальным управлением гражданской авиации (НУГА). Целью этапа I является реализация восстановления и модернизации аэронавигационной инфраструктуры после землетрясения 2010 года на Гаити, а также совершенствование предоставляемого обслуживания, что будет способствовать эффективности производства полетов в международном аэропорту Туссен-Лювертьюр в Порт-о-Пренсе, эффективному функционированию района полетной информации (РПИ)/районного диспетчерского центра (РДЦ) Порт-о-Пренса и международного аэропорта Кап-Аитьен. Цель этапа II заключается в укреплении административной и финансовой автономии НУГА в качестве агентства, регулирующего воздушный транспорт, а также в обновлении основного законодательства о гражданской авиации, которое было начато на этапе I данного проекта. Кроме того, на этапе II будет проведена подготовка эксплуатационного, инженерно-технического и управленческого персонала, что поможет этим сотрудникам улучшить работу НУГА, с тем чтобы соблюдать Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) ИКАО, региональные требования и стандарт владения английским языком на уровне IV. Данный проект, начатый в 2009 году с целью укрепления полномочного органа гражданской авиации, был расширен в плане его задачи и продлен до конца июня 2014 года.

Результаты выполнения проекта

Правительством было подписано письмо о взаимопонимании (ПоВ), предусматривающее создание Руководящего комитета по гражданской авиации (РКГА). Содержащиеся в ПоВ принципы создания РКГА были утверждены членами Временной комиссии Гаити по восстановлению во время совещания, проведенного в Вашингтоне в августе 2010 года. Было подготовлено и представлено правительству задание на командировку с целью оценки и предоставления технических обоснований для выделения Всемирным банком экстренной денежной субсидии на ремонт двух всенаправленных радиомаяков очень высокой частоты (ОВЧ), модернизацию ОВЧ-систем, восстановление искусственного покрытия, замену системы огня приближения и на подготовку диспетчеров УВД.

ГВАТЕМАЛА

Комплексная модернизация системы национальных аэропортов

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Гватемалы, заключается в оказании помощи при планировании и модернизации аэропортовых средств и служб во внутренних аэропортах Кецальтенанго, Кобан, Пуэрто-Барриос, Реталуле, Уэуэтенанго и Эскипулас в соответствии с применимыми Международными Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS). Данный проект, начатый в 2005 году, продлен до конца декабря 2011 года.

Результаты выполнения проекта

В связи с изменением приоритетов правительства объем реализации проекта в 2009 году был минимальным, что включало только подготовку проекта здания аэровокзала аэропорта Пуэрто-Барриос. Для завершения оставшегося объема работ контракты сотрудников были продлены.

ДЖИБУТИ

Укрепление функции контроля за обеспечением безопасности полетов в ведомстве гражданской авиации Джибути

Цель проекта

Цель данного проекта оперативной помощи (OPAS), финансируемого по линии программы "Безопасное небо (SSP) для Африки" Соединенных Штатов Америки и за счет взноса из Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП), а также взноса правительства Джибути, заключается в оказании содействия правительству в устранении недостатков в обеспечении безопасности полетов, выявленных в ходе проверки ИКАО с использованием комплексного, системного подхода. Результатом этой работы станет создание в Джибути эффективной системы осуществления функций сертификации и надзора в области выдачи свидетельств авиационному персоналу, производства полетов и летной годности. Этот проект, начатый в апреле 2009 года, продлен до конца 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Инспектора ИКАО прервали свои контракты и заменены не были. В результате этого в рамках данного проекта в 2010 году никакой работы не проводилось.

ДОМИНИКА**Авиационное исследование для реконструированного аэропорта Мелвилл Холл****Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого Генеральным директором гражданской авиации (ГДГА), заключается в оказании помощи ГДГА в проведении авиационного исследования для реконструированного аэропорта Мелвилл Холл. Данный проект, начатый в феврале 2010 года, завершен в октябре 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Для проведения авиационного исследования в реконструированном аэропорту Мелвилл Холл было выполнено две командировки: одна экспертом по правилам аэронавигационного обслуживания – производству полетов (PANS-OPS), а другая – экспертом по аэродромам, воздушным трассам и наземным средствам (AGA).

ДОМИНИКАНСКАЯ РЕСПУБЛИКА**Программа ТРЕЙНЭР для Доминиканского института гражданской авиации****Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого Доминиканским институтом гражданской авиации (ДИГА), заключается в совершенствовании и расширении учебно-методической базы ДИГА посредством внедрения в его учебном подразделении методики ТРЕЙНЭР ИКАО. Данный проект, начатый в апреле 2009 года, завершен в 2010 году.

Результаты выполнения проекта

Квалифицированные разработчики курсовых материалов ТРЕЙНЭР продолжали использовать методику ТРЕЙНЭР для разработки типовых учебно-методических разработок (ТУМР). ДИГА пригласил делегацию Агентства по безопасности полетов в Центральной Америке (ACSA) на симпозиум по новому поколению авиационных специалистов в авиационной отрасли. Кроме того, был подготовлен проект с целью предоставления сотрудникам международных стипендий по специальностям в области гражданской авиации, по которым подготовка в стране не проводится. ДИГА получил разрешение ИКАО на использование ТУМР 133/195 "Обслуживание воздушного движения/пункт сбора донесений ОВД (ATS/ARO)".

ЕГИПЕТ**Помощь в реконструкции аэровокзала 2 в каирском международном аэропорту****Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого правительством Египта, заключается в рассмотрении проектных чертежей и документации по реконструкции и расширению аэровокзала в каирском международном аэропорту с целью определения их соответствия национальным правилам и обеспечения того, что поставленные задачи выполняются в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО. Этот проект, начатый в 2010 году, завершен.

Результаты выполнения проекта

Два консультанта ИКАО оказали необходимую помощь в Египте местным специалистам, участвующим в данном проекте. Цели данного проекта были успешно достигнуты, и отчет о проекте аэровокзала был представлен полномочному органу Египта.

ИНДИЯ

Подготовка технико-экономического обоснования проекта создания нового международного аэропорта в Ченнай, включая изучение схемы функционирования двух аэропортов

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Управлением аэропортов Индии (УАИ), заключается в подготовке технико-экономического обоснования проекта создания второго международного аэропорта в Ченнай, включая изучение схемы функционирования двух аэропортов. На основе этого исследования правительство Индии должно принять решение о строительстве второго аэропорта в мегаполисе Ченнай. Этот проект, начатый в 2009 году, завершен в декабре 2010 года.

Результаты выполнения проекта

После того как УАИ утвердило проект на основании предложенной оперативной стратегии, ИКАО провела конкурсные торги и рассмотрела поданные заявки на проведение исследования, и предоставила рекомендации в УАИ. Контракт был присужден победителю торгов, который представил окончательный отчет об исследовании в ИКАО с целью его доработки и представления в УАИ в декабре 2010 года.

Исследование о создании полномочного органа гражданской авиации Индии

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Генеральным директоратом гражданской авиации Министерства гражданской авиации Индии (ГДГА/МГА), заключается в подготовке для правительства исследования о преобразовании существующего Генерального директората гражданской авиации в автономное ведомство гражданской авиации (ВГА), которое будет функционировать в соответствии с политикой ИКАО в отношении автономных полномочных органов гражданской авиации. Этот проект, начатый в октябре 2009 года, завершен в феврале 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Правительству был представлен доклад, содержащий результаты требуемого исследования, и соответствующие рекомендации, а также проект законодательства для создания ВГА Индии. Данный доклад был устно представлен правительству Индии в Министерстве гражданской

авиации, в результате чего было принято решение приступить к выполнению рекомендаций доклада.

Совершенствование организации контроля за обеспечением безопасности полетов на аэродроме. Этап I

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Генеральным директоратом гражданской авиации (ГДГА) Индии, заключается в совершенствовании организации контроля за обеспечением безопасности полетов на аэродроме в директорате аэродромных стандартов ГДГА в части эффективного выполнения его обязанностей, функций и обязательств в сфере организации контроля за обеспечением безопасности полетов, а также плана мероприятий по устранению недостатков в области аэродромов и наземных средств, подготовленного Индией в связи с замечаниями и рекомендациями по итогам проверки в рамках УППКБП ИКАО. Этот проект, начатый в ноябре 2009 года, завершен.

Результаты выполнения проекта

Правительству Индии был представлен доклад, содержащий требуемые предложения и рекомендации по повышению эффективности. ГДГА использовал данный доклад в качестве основы для мер по совершенствованию организации контроля за обеспечением безопасности полетов на аэродроме.

Совершенствование организации контроля за обеспечением безопасности полетов

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Генеральным директоратом гражданской авиации (ГДГА) Индии, заключается в оказании помощи ГДГА в систематическом совершенствовании его организации контроля за обеспечением безопасности полетов и в соблюдении Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО и национальных требований. Этот проект, начатый в апреле 2010 года, завершен в декабре 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Эксперт/координатор проекта по безопасности полетов, эксперт по производству полетов и эксперт по летной годности провели оценку и предоставили рекомендации в отношении повышения эффективности, результативности и расширения возможностей организации и улучшения

работы существующих сотрудников при выполнении их обязанностей по обеспечению контроля за безопасностью полетов с учетом итогов проверки в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Это включало рассмотрение законодательства о гражданской авиации, оценку организационной структуры, анализ выполнения поставленных задач и численности персонала, инспекционные проверки отрасли и подготовку на рабочем месте, разработку и предоставление определенных правил и инструктивного материала, а также проведение практических курсов подготовки национальных инспекторов. В ГДГА был представлен доклад, содержащий описание основных видов деятельности в рамках данного проекта.

Создание механизма организации контроля за обеспечением безопасности полетов при предоставлении аэронавигационного обслуживания (ANS)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Генеральным директором гражданской авиации (ГДГА) Индии, заключается в оказании помощи ГДГА в создании и обеспечении эффективного функционирования Директората аэронавигационного обслуживания (ANS) в части выполнения его обязанностей по регулированию ANS и контролю за обеспечением безопасности полетов, выполнению функций и обязательств и реализации государственного плана действий по устранению недостатков, подготовленного в связи с замечаниями и рекомендациями в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Этот проект начат в октябре 2010 года и рассчитан на 12 мес.

Результаты выполнения проекта

Координатор проекта/руководитель группы и эксперт в области метеорологии представили первоначальный план выполнения работ в рамках проекта для замечаний и утверждения. В течение года к группе по выполнению проекта присоединились эксперты в области связи, навигации и наблюдения (CNS), поиска и спасания (SAR) и системам аэронавигационной информации (CAI).

Развитие/модернизация международного аэропорта имени Индиры Ганди в Дели***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого компанией "Дели интернэшнл эрпорт лимитед" (DIAL), заключается в оказании помощи DIAL в осуществлении технического изучения конструкции, изготовления и установки средств в контролируемой зоне, уделяя при этом основное внимание уровню соблюдения соответствующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО. Этот проект, начатый в 2008 году, продлен до конца декабря 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Эксперт в области прогнозирования воздушного движения представил исследование по прогнозу объема воздушного движения в районе обслуживания Дели.

**Генеральный 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" (CIDCO), заключается в оказании помощи CIDCO в рассмотрении Генерального плана, подробного отчета о проекте и предварительного проекта NMIA, разработанных главным консультантом CIDCO. В ходе рассмотрения ИКАО будет главным образом обращать внимание на обеспечение соответствия планов/документов Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) ИКАО, требованиям к гражданской авиации (CAR), выпущенным ГДГА, и рекомендациям Управления по безопасности гражданской авиации. Этот проект начат в 2008 году и рассчитан на 4 года.

Результаты выполнения проекта

Группа технических экспертов ИКАО рассмотрела Генеральный план NMIA на предмет соответствия SARPS и представила отчет, содержащий результаты и рекомендации относительно дальнейшего планирования этого нового аэропорта.

Программа ИКАО/Индии по подготовке кадров для развивающихся стран***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого Управлением аэропортов Индии (УАИ), заключается в оказании помощи в осуществлении программы подготовки слушателей из развивающихся стран, отбираемых находящимся в Дели Национальным институтом управления и исследований в области авиации (NIAMAR), который в настоящее время переименован в Авиационную академию Индии (IAA). Указанная помощь включает рассылку соответствующей информации государствам – членам ИКАО и подготовку писем о предоставлении или отказе в предоставлении стипендий. Реализация этого проекта, начатого в октябре 2008 года, осуществляется на постоянной основе.

Результаты выполнения проекта

ИКАО содействовала найму эксперта в области управления коммерческой деятельностью аэропортов и еще одного эксперта в области безопасности аэропортов для оказания поддержки NIAMAR в разработке двух курсов, проводимых в учебном заведении NIAMAR.

ИНДОНЕЗИЯ**Совершенствование деятельности Генерального директората гражданской авиации по организации контроля за обеспечением безопасности полетов*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого Генеральным директоратом гражданской авиации (ГДГА), заключается в совершенствовании его деятельности по организации контроля за обеспечением безопасности полетов путем улучшения организации, предоставления большего числа должным образом подготовленных и квалифицированных инспекторов и наблюдателей, обновления законодательства, правил и процедур и более эффективного внедрения и соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, инструктивного материала, а также путем применения содержащегося в Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (ГПБП) проактивного подхода к безопасности полетов и снижения числа авиационных происшествий. Этот проект начат в 2009 году и рассчитан на 3 года.

Результаты выполнения проекта

Были подготовлены 10 новых инспекторов по безопасности на борту воздушного судна и проведены курсы подготовки для приблизительно 240 сотрудников по различным, относящимся к безопасности полетов, вопросам. Приблизительно 20 сотрудников прошли подготовку на рабочем месте. Были обновлены правила безопасности полетов гражданской авиации, инструкции для персонала, контрольные карты и соответствующие правила ГДГА с целью приведения их в соответствие с Приложением 6. Были рассмотрены инструкции для персонала в части развития людских ресурсов и подготовлены рекомендации относительно внесения необходимых поправок. Была разработана документация, касающаяся проблем обеспечения безопасности полетов с акцентом на организацию контроля и надзора, принятие мер по устранению недостатков и проведение подготовки кадров. Был завершен план действий по устранению недостатков ГДГА по результатам проверки в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и выполнена координированная ИКАО миссия по валидации (ICVM). Сотрудники проекта оказали помощь ГДГА в подготовке к совещанию Комитета по безопасности полетов (ASC) Европейского Союза (ЕС) и осуществляли координацию с ЕС по вопросам безопасности полетов. Координатор проекта сопровождал генерального директора на совещании ASC, по итогам которого с двух авиаперевозчиков Индонезии был снят запрет ЕС на пролет европейской территории.

Группа по преобразованию гражданской авиации (САТТ) путем реализации Стратегического плана действий в области гражданской авиации**Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого Генеральным директоратом гражданской авиации (ГДГА), заключается в оказании помощи ГДГА в создании Группы по преобразованию гражданской авиации (САТТ) для эффективного управления реализацией и внедрения подготовленного ГДГА Стратегического плана действий в области гражданской авиации (СПДГА), в котором содержится "дорожная карта" действий по совершенствованию деятельности Индонезии в области безопасности полетов и авиационной безопасности до уровня, соответствующего международным и национальным требованиям. Этот проект начат в июне 2009 года и рассчитан на 3 года.

Результаты выполнения проекта

САТТ разработала план осуществления программы, направленной на совершенствование деятельности ГДГА в области организации контроля за

обеспечением безопасности полетов. Была разработана и утверждена национальная программа по безопасности полетов. Осуществляется внедрение системы управления безопасностью полетов для всех поставщиков авиационного обслуживания. Разработана национальная система обеспечения авиационной безопасности. В июне 2010 года с двух авиаперевозчиков Индонезии был снят запрет Европейского Союза (ЕС).

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), который будет полностью независим 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. Этот проект, начатый в 2003 году, продлен до июня 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Была оказана консультативная помощь руководящему комитету NDIA в подборе подрядчиков и поставщиков в области генерального планирования и управления гражданской авиацией/аэропортами в связи со строительством нового аэропорта. Была завершена большая часть инженерно-технических работ по аэродрому.

КИТАЙ

Программа ИКАО/Китая по подготовке кадров для развивающихся стран

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Главным управлением гражданской авиации Китая (ГУГАК), заключается в оказании помощи со стороны ИКАО в осуществлении программы подготовки слушателей из развивающихся стран. Указанная помощь включает рассылку информации государствам – членам ИКАО и направление писем о предоставлении или

отказе в предоставлении стипендий. Этот проект, начатый в 2009 году, продлен до конца декабря 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Были отобраны 63 слушателя из 21 развивающейся страны для прохождения следующих курсов подготовки на базе Института подготовки руководящих кадров гражданской авиации Китая (СAMIC) или Университета гражданской авиации Китая (CAUC): управление безопасностью полетов гражданской авиации, начальный курс по управлению заходом на посадку по радиолокатору, контроль за выполнением воздушных перевозок или навигационное и авиационное радиоэлектронное оборудование.

Помощь администрации аэропортов Китая (ОАР Макао) (АЭК)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Администрацией аэропортов (с ограниченной ответственностью) Китая (ОАР Макао) (АЭК), заключается в предоставлении АЭК технических и оперативных консультаций по модернизации и замене систем связи, навигации и наблюдения, которые эксплуатируются в международном аэропорту Макао. Данный проект начат в марте 2010 года и рассчитан на 9 мес.

Результаты выполнения проекта

Была проведена подготовка в технических областях. Были установлены и испытаны следующие системы: система всепогодных полетов, базы данных извещений для пилотов (NOTAM), система речевой связи (VCS), новые, заменяющие старые системы очень высокой частоты (ОВЧ) и управления воздушным движением (УВД). Начат процесс установки нового моноимпульсного вторичного обзорного радиолокатора (МВОРЛ), радиолокатора контроля наземного движения (SMR), доплеровского всенаправленного ОВЧ-радиомаяка (DVOR)/дальномерного оборудования (DME), системы посадки по приборам (ILS) и телеметрии.

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

Цель данного проекта, финансируемого Центральноамериканской корпорацией по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА), 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 более широкомасштабного развития экономики, туризма и торговли в северной части Тихоокеанского региона. Этот проект, начатый в марте 2008 года, завершен в декабре 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Генеральный план был доработан и детализирован, а для сотрудников Генерального директората гражданской авиации (ГДГА) был проведен курс подготовки по системам управления безопасностью полетов.

Комплексный план модернизации национальной сети аэродромов***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Коста-Рики, заключается в модернизации сети аэропортов с учетом увеличения объемов международных и внутренних перевозок, включая реализацию типовой модели модернизации основных внутренних аэродромов. Эта модель предусматривает проведение экологической экспертизы и социально-экономического анализа определенных на предыдущем этапе туристских центров. Планируется разработка генерального плана нового международного аэропорта параллельно со строительством второй очереди аэропорта. Этот проект, начатый в марте 2008 года, завершен в декабре 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Была выбрана компания для проведения исследования о возможности передислокации аэропорта Хуан Санта-Мария.

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

Цель данного проекта, финансируемого Генеральным директоратом гражданской авиации (ГДГА), заключается в дальнейшем укреплении авиационных полномочных органов. Этот проект, начатый в марте 2008 года, завершен в декабре 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Продолжалась работа по изменению общего авиационного законодательства, а также по реорганизации регламентирующего органа и структуры поставщика обслуживания в соответствии с рекомендациями, предоставленными в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Продолжается разработка экспертами ИКАО проекта нового авиационного законодательства.

Служба закупок для гражданской авиации (СЗГА)***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого Генеральным директоратом гражданской авиации (ГДГА), заключается в приобретении оборудования для укрепления авиационных полномочных органов. Этот проект, начатый в апреле 2007 года, продлен до конца декабря 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Были закуплены уборочные машины для ВПП, огни приближения ВПП, системы контроля речевой связи (VCCS), запасные части для радиолокаторов, телескопические пассажирские трапы и два оборудованных подъемными устройствами транспортных средства для пассажиров с физическими недостатками.

КУБА**Служба закупок для гражданской авиации (СЗГА)*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Кубы, заключается в оказании помощи Институту гражданской авиации Кубы (ИГАК) в модернизации его инфраструктуры гражданской авиации. Этот проект начат в октябре 2010 года и рассчитан на 3 года.

Результаты выполнения проекта

Была выполнена командировка на Кубу с целью определения технических и финансовых потребностей проекта, включая обеспечение функционирования международного аэропорта Хосе Марти (AIJM), расширение перрона и строительство рулежной дорожки в аэропорту Санта-Клара, закупку тоннелей для посадки пассажиров для AIJM, закупку первичного обзорного радиолокатора, закупку аэродромного диспетчерского пункта для аэропорта Ольгин и закупку аэродромного диспетчерского пункта для аэропорта Кайо-Ларго. Впоследствии был подготовлен проект технических требований и определены возможные источники финансирования. Были объявлены конкурсные торги и произведена оценка представленных заявок.

ЛИВИЙСКАЯ АРАБСКАЯ ДЖАМАХИРИЯ**Консультант по связи и навигационным средствам*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Ливийской Арабской Джамахирии, заключается в изучении состояния существующих систем связи и навигационных средств в нескольких аэропортах на предмет их соответствия требованиям к соблюдению Ливийской Арабской Джамахирией Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО. Этот проект, начатый в 2010 году, завершен.

Результаты выполнения проекта

Один консультант совместно с правительственными должностными лицами изучил систему навигационных средств для нескольких аэропортов и окончательный отчет был представлен ведомству гражданской авиации Ливийской Арабской Джамахирии.

МЕКСИКА**Курсы по сертификации аэропортов*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Мексики, заключается в оказании помощи Генеральному директорату гражданской авиации (ГДГА) посредством подготовки сотрудников аэропорта в области сертификации аэропортов с целью укрепления национальной авиационной системы. Предусмотренные в рамках проекта работы включают организацию курсов по аэродромам, воздушным трассам и наземным средствам на основе Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО и рекомендаций в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Указанные курсы будут проводить международные эксперты, включая стажировку на местах в отдельных аэропортах. Выполнение этого проекта, начатого в июне 2008 года, было отложено впрямь до дальнейшего уведомления.

Результаты выполнения проекта

Завершен отбор экспертов/инструкторов. После координационных мероприятий между полномочными органами Мексики и ИКАО относительно материально-технического обеспечения помещений для проведения курсов курс был отложен до 2011 года из-за отсутствия финансирования по линии ГДГА.

НАМИБИЯ**Контроль за обеспечением безопасности полетов и авиационная безопасность*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Намибии, заключается в оказании помощи Директорату гражданской авиации (ДГА) в совершенствовании организации контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности. Это включает этап оценки для выявления все еще имеющихся недостатков, установленных в ходе проверки 2006 года в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), после чего будут приняты меры по устранению этих недостатков, а на втором этапе планируется создание устойчивой системы сертификации и надзора. Этот проект, начатый в 2009 году, продлен до конца 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Для введения в действие гражданского воздушного кодекса Намибии был нанят эксперт в области международного воздушного права. Также была нанята группа диспетчеров УВД для подготовки всех национальных диспетчерских кадров. Была усовершенствована государственная нормативная структура, были наняты и подготовлены сотрудники в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности и были расширены функциональные возможности ДГА в области соблюдения ее обязательств по контролю за обеспечением безопасности полетов.

НЕПАЛ**Введение Программы ТРЕЙНЭР в Академии гражданской авиации Непала****Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого ведомством гражданской авиации Непала (ВГАН), заключается во введении Программы ТРЕЙНЭР в Академии гражданской авиации Непала путем создания централизованного подразделения разработки курсов, завершения разработки по крайней мере одной типовой учебно-методической разработки (ТУМР) и адаптации по крайней мере одной ТУМР, заимствованной из международной общей базы TRAINAIR. Этот проект начат в октябре 2010 года и рассчитан на 9 мес.

Результаты выполнения проекта

Эксперт ИКАО по ТРЕЙНЭР приступил к внедрению методики ТРЕЙНЭР в Академии гражданской авиации.

Система наблюдения для обслуживания воздушного движения (ОВД) и системы захода на посадку и посадки в международном аэропорту Трибхуван. Этап I**Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого ведомством гражданской авиации Непала (ВГАН), заключается в оказании помощи ВГАН в определении и подготовке закупочной документации и объявлении конкурсных торгов, касающихся системы наблюдения Непала и системы захода на посадку и посадки для международного аэропорта Трибхуван в Катманду. Этот проект, начатый в июле 2010 года, завершен.

Результаты выполнения проекта

Помощь ВГАН была оказана одним экспертом/руководителем группы в области связи, навигации и наблюдения и одним экспертом в области организации воздушного движения. На рассмотрение ВГАН был представлен отчет, включая требуемые исследования, соответствующую документацию и рекомендации.

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

Цель данного проекта, финансируемого правительством Никарагуа и подготовленного за счет фондов Межамериканского банка развития (МБР), заключается в выборе места и строительстве двух новых аэропортов в южной части страны с целью создания в этом регионе альтернативного речному транспорту вида транспорта. Кроме того, социально-экономическое развитие региона будет стимулироваться экотуризмом. Этот проект, начатый в октябре 2008 года, завершен в 2010 году.

Результаты выполнения проекта

Был завершен и представлен правительству Генеральный план.

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 аэропортов, производством полетов и летной годностью, а также в оказании содействия созданию эффективного регламентирующего органа с целью обеспечения развития безопасной и экономически жизнеспособной авиатранспортной системы. Этот проект, начатый в 1993 году, продлен до конца 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Эксперты и персонал оперативной помощи (OPAS) оказали помощь в совершенствовании системы контроля путем проведения проверок и инспекций постоянно растущего парка воздушных судов эксплуатантов Омана. Отделы выдачи свидетельств авиационному персоналу и управления воздушным движением должным образом укомплектованы квалифицированным персоналом и успешно решают свои производственные задачи. Продолжалась работа над приведением правил и процедур гражданской авиации в соответствие со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО.

Консультант по авиационному законодательству**Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого правительством Омана, заключается в рассмотрении законодательства Омана. Этот проект, начатый в 2010 году, завершен.

Результаты выполнения проекта

Один международный консультант рассмотрел действующее авиационное законодательство и другие основные авиационные законодательства, предоставил рекомендации и оказал помощь коллегам из числа местных специалистов в изменении основного авиационного законодательства с целью обеспечения создания государственной организации гражданской авиации с четкими функциями и обязанностями. На утверждение правительству было представлено авиационное законодательство на английском и арабском языках.

ПАКИСТАН

Соглашение о предоставлении услуг по закупке для гражданской авиации полностью укомплектованной системы первичного и вторичного радиолокаторов, трех доплеровских всенаправленных ОВЧ-радиомаяков/дальномерного оборудования (DVOR/DME) и двух систем посадки по приборам/дальномерного оборудования (ILS/DME)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Пакистана, заключается в приобретении оборудования наблюдения и связи с целью оказания помощи правительству в общем совершенствовании его

стандартов по безопасности полетов. Этот проект начат в апреле 2010 года и рассчитан на 30 мес.

Результаты выполнения проекта

ИКАО подготовила технические требования в отношении полностью укомплектованной системы первичного и вторичного радиолокаторов. Были проведены конкурсные торги по трем системам DVOR/DME и двум системам ILS/DME и техническая оценка полученных предложений была направлена ведомству гражданской авиации Пакистана (ВГАП). Делегация ВГАП приняла участие в переговорах по заключению контрактов с wybranными поставщиками.

ПАНАМА

Развитие международного аэропорта Токумен Панамы

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого международным аэропортом Токумен, заключается в оказании помощи правительству Панамы в модернизации аэропортовых служб и средств, включая руководство проектами по расширению аэропорта и закупку оборудования, необходимого для его эксплуатации, а также в обеспечении эксплуатации аэропорта в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО. Этот проект, начатый в 2003 году, завершен в декабре 2010 года.

Результаты выполнения проекта

39 сотрудников аэропорта Токумен прошли подготовку по правилам эксплуатации аэропорта. Была построена посадочная галерея в северной части аэровокзала и объявлены конкурсные торги на закупку оборудования. Были выполнены строительные работы в пассажирских и грузовых аэровокзалах, построены ангары, платформы, созданы зоны стоянки, возведены звукозащитные барьеры и ограждения по периметру аэропорта. Был продлен контракт на техническое обслуживание, который включал пункты выхода на посадку, ленты багажного конвейера и приобретение запасных частей для оборудования. Были подписаны несколько контрактов на приобретение аэропортовых систем и оборудования.

Укрепление эксплуатационных и технических служб ведомства гражданской авиации Республики Панама

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Панамы, заключается в оказании ведомству гражданской авиации содействия в расширении технических, эксплуатационных и управленческих экспертных возможностей в области аэронавигации и аэродромов, включая связь, навигацию, наблюдение, безопасность полетов и авиационную безопасность, путем подготовки технических специалистов и эксплуатационного персонала, предоставления консультаций экспертами, приобретения оборудования для предоставления обслуживания и укрепления административного и управленческого персонала органов аэронавигационного обслуживания и эксплуатации аэропортов. Этот проект начат в 2009 году и рассчитан на 3 года.

Результаты выполнения проекта

Был установлен вторичный обзорный радиолокатор режима S с соответствующими системами связи для передачи данных. Было осуществлено обслуживание и введение в действие двух аэродромных диспетчерских пунктов. Было подписано несколько контрактов на закупку и установку аэропортовых систем и оборудования. Была осуществлена техническая модернизация сети авиационной фиксированной электросвязи, системы связи и служб аэронавигационной информации (AFTN/COM/CAI). Были разработаны авиационные правила Панамы для организации контроля за обеспечением безопасности полетов, а также проведена подготовка и повышение компетентности инспекторов и технических специалистов, занимающихся такой деятельностью. Было создано управление по обеспечению качества.

ПЕРУ

Модернизация системы организации воздушного движения

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Корпорацией аэропортов и коммерческой авиации Перу (CORPAC S.A.) через правительство Перу, заключается в модернизации служб воздушного движения в целях создания необходимой инфраструктуры для внедрения системы организации воздушного движения (ОрВД). Проектом предусматривается подготовка кадров, модернизация районного диспетчерского центра (РДЦ), установка вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ) режима S и создание органов

обслуживания воздушного движения. Этот проект начат в июле 2009 года и рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

На территории страны подготовлены площадки для установки восьми радиолокаторов и системы связи с терминалом с очень небольшим раскрытием антенны VSAT и построено здание нового центра управления воздушным движением (ЦУВД). Завершена начальная фаза подготовки персонала, занятого в эксплуатации и обслуживании оборудования и систем.

Модернизация аэронавигационных систем

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Перу, заключается в оказании помощи Корпорации аэропортов и коммерческой авиации Перу (CORPAC S.A.) в закупке комплексных систем посадки по приборам (ILS) категории III В с совмещенным дальномерным оборудованием (DME), автоматизированной системы наблюдения за погодой (AWOS) с оборудованием для определения дальности видимости на ВПП (RVR) и аэродромным светосигнальным оборудованием для улучшения эксплуатационных характеристик до категории III В в международном аэропорту Лима, включая подготовку технических специалистов. Этот проект, начатый в октябре 2010 года, завершен в январе 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Приобретение комплексной системы ILS категории III В было успешно завершено и контракт был присужден победителю конкурсных торгов.

Организационное укрепление ГДГА. Этап II

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Перу, заключается в расширении возможностей Генерального директората гражданской авиации (ГДГА) в части разработки технических стандартов и повышения уровня профессиональной компетентности в области аэронавигации, авиационной безопасности и безопасности полетов с целью усиления роли гражданского воздушного транспорта как инструмента экономического развития. Этот проект, начатый в декабре 2007 года, завершен в 2010 году.

Результаты выполнения проекта

Технические специалисты ГДГА прошли подготовку в нескольких авиационных областях. В целом было нанято 135 специалистов и 5 местных консультантов.

РЕСПУБЛИКА КОРЕЯ**Программа ИКАО/Республики Корея по подготовке кадров для развивающихся стран****Цель проекта**

Цель данного проекта, который финансируется правительством Республики Корея, заключается в оказании помощи полномочному органу по безопасности полетов гражданской авиации (CASA) и корейскому учебному центру гражданской авиации (KCATC) в осуществлении программы подготовки слушателей из развивающихся стран, отобранных САТС. Указанная помощь включает рассылку соответствующей информации государствам – членам ИКАО, а также направление писем о предоставлении или об отказе в предоставлении стипендий. Этот проект, начатый в июле 2007 года, продлен до конца декабря 2011 года.

Результаты выполнения проекта

ИКАО предоставила 159 стипендий слушателям из 57 развивающихся стран для прохождения курсов подготовки на базе KCATC и Авиационной академии корпорации международного аэропорта Инчхон (IIAC).

САУДОВСКАЯ АРАВИЯ**Оказание помощи Генеральному ведомству 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 авиаперевозок, предоставлении ГВГА последней информации об изменениях в области деятельности гражданской авиации, подготовке ГВГА к внедрению новых технологий, а также в оказании ГВГА помощи в замене иностранных экспертов национальными специалистами путем профессиональной подготовки квалифицированных кадров из

Саудовской Аравии. Этот проект, начатый в июле 1997 года, продлен до конца июня 2011 года.

Результаты выполнения проекта

27 сотрудников OPAS оказывали помощь в разработке соответствующих стандартов, процедур и долгосрочной программы для служб, занимающихся обеспечением безопасности полетов гражданской авиации. По мере необходимости сотрудникам ГВГА и специалистам Саудовской Аравии предоставлялись консультации. Были проведены комплексные проверки новых воздушных судов авиакомпаний "Сауди арабиан эрлайнз" и "Сауди роял флайт", а также проверки авиаперевозчиков/эксплуатантов и сертифицированных ремонтных центров ГВГА в рамках контроля за обеспечением безопасности полетов. Для сотрудников ГВГА были организованы дополнительные курсы подготовки в области связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), а также курсы по радиолокационному и нерадиолокационному обслуживанию и проведена тренажерная подготовка. Была оказана экспертная помощь в создании и внедрении программы профессионального совершенствования и карьерного роста для повышения в будущем квалификации сотрудников противопожарных служб и служб поиска и спасания. Была реализована крупномасштабная программа замены в течение пятилетнего периода противопожарных транспортных средств и оборудования, при этом было поставлено, проверено и введено в эксплуатацию 70 % оборудования. Была оказана экспертная техническая помощь в отношении разработки действенного, инициативного проекта ускоренной модернизации местных аэродромов, строительства/открытия аэропорта Принц Абдумаджид Бин Абдулазиз, а также в отношении подготовки проекта стратегического генерального планирования аэродромов.

СЕНТ-ЛЮСИЯ

Соглашение об управленческом обслуживании (СУО)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Генеральным директоратом гражданской авиации (ГДГА), заключается в предоставлении ИКАО технической помощи в целях укрепления полномочных авиационных органов. Этот проект, начатый в феврале 2010 года, завершен.

Результаты выполнения проекта

Были выполнены две командировки с целью предоставления консультаций полномочным органам Сент-Люсии в отношении



исследования создания национальной электростанции и использования корпоративных реактивных самолетов, выполняющих полеты в аэропорт Джордж Ф. Л. Чарльз.

СИНГАПУР

Программа ИКАО/Сингапура по подготовке кадров для развивающихся стран

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого ведомством гражданской авиации Сингапура (ВГАС), заключается в оказании со стороны ИКАО помощи в осуществлении программы подготовки слушателей из развивающихся стран, отобранных Авиационной академией Сингапура (ААС). Указанная помощь включает рассылку соответствующей информации государствам – членам ИКАО и направление писем о предоставлении или отказе в предоставлении стипендий. Этот проект, начатый в 2009 году, продлен до конца 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Были отобраны 74 слушателя из 33 развивающихся стран для прохождения 11 курсов по следующим дисциплинам: методика и организация расследования авиационных происшествий, международное воздушное право: концепции и применение, обслуживание воздушного движения (ОВД): управление безопасностью полетов и расследование, управление кризисной ситуацией при обеспечении авиационной безопасности, управление деятельностью гражданской авиации, связь, навигация и наблюдение/организация воздушного движения (CNS/ATM), радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение (ADS-B) и навигация, основанная на характеристиках (PBN), управление чрезвычайными ситуациями, государственная программа по безопасности полетов, подготовка инспекторов в области обеспечения безопасности полетов, подготовка инспекторов по контролю за безопасностью полетов в области инженерно-технического обеспечения и инспекторов по контролю за безопасностью полетов в области производства полетов.

Рассмотрение программы управления дикой природой

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Группой аэропорта Чанги (CAG), заключается в оказании помощи CAG в проведении оценки связанных с дикой природой опасностей, организации для сотрудников CAG

подготовки с целью создания в международном аэропорту Чанги эффективной программы контролирования дикой природы и в разработке плана управления дикой природой и реализации соответствующих мер. Этот проект начат в ноябре 2010 года и рассчитан на 9 мес.

Результаты выполнения проекта

Эксперт ИКАО провел оценку связанных с дикой природой опасностей для разработки эффективной программы контролирования дикой природы в международном аэропорту Чанги, в результате чего был разработан план управления дикой природой и реализации соответствующих мер.

СОМАЛИ

Временный полномочный орган гражданской авиации Сомали (ВПОГАС)

Цель проекта

Основанием для данного проекта, полностью финансируемого 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, по возможности, полеты по местным воздушным линиям в пределах района полетной информации (РПИ) Могадишо, в целях удовлетворения насущных потребностей в области безопасности полетов, в оказании, по мере возможности, помощи в восстановлении и развитии авиационной инфраструктуры при условии финансирования за счет источников, не относящихся к аэронавигационным сборам, а также в разработке и реализации плана создания ядра функционально-административной структуры гражданской авиации для будущего правительства Сомали. Этот проект, начатый в 1996 году, первоначально был продлен до конца 2006 года. Из-за продолжающейся нестабильности и отсутствия действенного национального правительства данный проект был продлен до конца 2011 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта продолжалось оказание помощи по руководству и управлению деятельностью Временного полномочного органа гражданской

авиации Сомали (ВПОГАС) во взаимодействии с резидентом-представителем и координатором по гуманитарным вопросам Организации Объединенных Наций в Сомали и региональным директором ИКАО, Бюро для Восточной и Южной Африки. 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 продолжал предоставлять аэродромное полетно-информационное обслуживание (AFIS), поисково-спасательное и противопожарное обслуживание, а также управление движением на земле в аэропортах Харгейса, Бербера и Босассо. В рамках данного проекта также использовалась станция AEROCOM в аэропорту Гарове и пункт инструктажа CAI в аэропорту Харгейса. В части развития людских ресурсов в рамках проекта было предоставлено четыре стипендии гражданам Сомали: три – на прохождение двухнедельного курса подготовки в области комплексного управления безопасностью полетов в учебном центре гражданской авиации Эфиопии и одна стипендия – для получения диплома по управлению деятельностью авиации в Сингапуре. ВПОГАС продолжал оказывать поддержку местным властям, Программе развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и другим учреждениям ООН путем предоставления услуг технических экспертов и осуществления краткосрочных командировок для проведения оценок состояния аэропортов. В этой связи оценки были проведены на новом аэродроме Гарове, который в настоящее время введен в эксплуатацию. В рамках данного проекта была также оказана финансовая помощь в целях завершения строительства ВПП в аэропорту Гарове и защитного ограждения в аэропорту Харгейса. В рамках данного проекта в настоящее время осуществляется контроль за работами по увеличению на 1800 м длины ВПП в аэропорту Харгейса. Проводились работы по разработке плана расширения системы сети VSAT в северо-восточной части AFI (NAFISAT) для включения внутренней сети, которая будет обеспечивать увеличенную дальность действия ОБЧ-системы связи, контрактное/радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение (ADS-B/C) в Сомали, а также позволит внедрить над воздушным пространством Сомали связь "диспетчер-пилот" по линии передачи данных (CPDLC).

ТАИЛАНД

Программа ИКАО/Таиланда по подготовке кадров для развивающихся стран

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Учебным центром гражданской авиации (УЦГА) Таиланда, заключается в оказании помощи в



осуществлении программы подготовки слушателей из развивающихся стран, отобранных этим учебным заведением. Указанная помощь включает рассылку соответствующей информации государствам – членам ИКАО и направление писем о предоставлении или об отказе в предоставлении стипендий. Реализация данного проекта, начатого в 2009 году, осуществляется на постоянной основе.

Результаты выполнения проекта

Были отобраны 180 слушателей из 37 развивающихся стран для прохождения курсов в следующих авиационных областях: владение английским языком, проводящий собеседование/аттестующий сотрудник, организация перевозки опасных грузов, управление авиационной безопасностью, человеческие факторы для эксплуатационного персонала, система управления безопасностью полетов и метеорология для авиационного персонала.

Пересмотренные генеральные планы развития международных аэропортов Суварнабхуми и Дон Муеанг

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого акционерным обществом с ограниченной ответственностью "Аэропортс оф Таиланд" (АОТ), заключается в оказании помощи АОТ в принятии принципиальных решений относительно будущей роли в долгосрочной перспективе аэропорта Дон Муеанг, а также определения политики в части наличия одного или двух аэропортов в Бангкоке. Данный проект дополнит результаты исследования о наличии двух аэропортов для мегаполиса Бангкока, которое было завершено в апреле 2010 года. Данный этап этого проекта, начатый в апреле 2010 года, продлен до конца марта 2011 года.

Результаты выполнения проекта

При содействии координатора проекта ИКАО были объявлены конкурсные торги на получение субподряда на подготовку исследования о наличии одного аэропорта для Бангкока, и контракт был присужден победителю торгов.

УРУГВАЙ**Укрепление Директората гражданской авиации и инфраструктуры (DINACIA)*****Цель проекта***

Цели данного проекта, финансируемого правительством Уругвая, заключаются в обеспечении предоставления технических, административных и квалифицированных людских ресурсов, которые позволят местному полномочному авиационному органу выполнять его обязанности по организации контроля за обеспечением безопасности полетов в соответствии со Стандартами ИКАО и Латиноамериканскими правилами (LAR), а также модернизировать обслуживание воздушного движения. Этот проект начат в августе 2009 года и рассчитан на 4 года.

Результаты выполнения проекта

В целях обеспечения реализации программы организации контроля за обеспечением безопасности полетов были наняты семь местных специалистов. Была проведена подготовка местного персонала в различных авиационных областях, таких как тренажерная переподготовка для инспекторов, перевозка опасных грузов, инспектирование аэродромов и авиационная безопасность. Были проведены публичные конкурсные торги на приобретение радиолокатора и систем ОВЧ-связи.

ФИЛИППИНЫ**Повышение уровня безопасности полетов на Филиппинах путем совершенствования организации контроля за обеспечением безопасности полетов в ведомстве воздушного транспорта*****Цель проекта***

Цели данного проекта, который финансируется ведомством гражданской авиации Филиппин (ВГАФ), заключаются в повышении уровня безопасности путем совершенствования организации контроля за обеспечением безопасности полетов в ВГАФ посредством обновления правил и процедур, использовании большего числа хорошо подготовленных и квалифицированных инспекторов и наблюдателей, а также за счет расширения организационных полномочий и автономии в целях достижения эффективной организации контроля за обеспечением безопасности полетов в отношении эксплуатантов, организаций по техническому обслуживанию воздушных судов, аэродромов и служб воздушного движения, а также путем обеспечения выполнения правил и процедур в области безопасности полетов и применения принципов Глобального плана обеспечения

безопасности полетов (ГПБП) ИКАО. Этот проект, начатый в мае 2008 года, продлен до конца июня 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Группа ИКАО по реализации проекта проанализировала результаты проверки в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), проведенной в 2009 году. В результате этого было увеличено число сотрудников оперативной помощи (OPAS), занятых в области производства полетов и летной годности, а также были наняты местные специалисты в области летной годности и организации контроля за деятельностью утвержденных учебных заведений. После начального этапа подготовки сотрудники приступили к проведению сертификационных проверок под контролем экспертов OPAS. В проекте продолжал работать квалифицированный и опытный штат сотрудников в области производства полетов, что достигалось путем найма ушедших на пенсию пилотов-инспекторов. Была оказана помощь ВГАФ в выполнении требований к обеспечению безопасности полетов Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки и Комитета по безопасности полетов Европейского Союза, который наложил запрет на пролет европейской территории всеми авиаперевозчиками Филиппин. Были подготовлены многочисленные поправки к правилам гражданской авиации (CAR), а также изменения к справочникам, процедурам и формам. Группа проекта разработала и представила план действий по устранению выявленных ИКАО значительных проблем в области безопасности полетов (SSC) и по обеспечению соответствия категории I ФАУ. Члены группы проконсультировали ведущих сотрудников новой администрации ВГАФ о главных проблемах, возникающих в ходе повторной сертификации международных и внутренних эксплуатантов, учебных заведений и организаций по техническому обслуживанию в соответствии с новыми стандартами. Были разработаны и представлены графики проведения мероприятий по надзору и была продолжена подготовка персонала ВГАФ.

Соглашение с полномочным органом международного аэропорта Мактан-Себу о предоставлении услуг по закупке для гражданской авиации: приобретение двух систем посадки по приборам/ дальномерного оборудования (ILS/DME)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого полномочным органом международного аэропорта Мактан-Себу (MCIAA), заключается в приобретении различных аэропортовых систем для ВПП и аэронавигационных систем с целью оказания помощи MCIAA в

совершенствовании всей системы обеспечения безопасности полетов. Данный проект начат в апреле 2010 года и рассчитан на 15 мес.

Результаты выполнения проекта

После проведения в штаб-квартире ИКАО переговоров по заключению контракта, контракт был присужден победителю торгов в апреле 2010 года. Были проведены заводские приемочные испытания, первая партия оборудования была доставлена на Филиппины и были начаты строительно-земляные работы.

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 (УЦГА) Шри-Ланки посредством внедрения методики ТРЕЙНЭР ИКАО. Данный проект, начатый в 2006 году, завершен.

Результаты выполнения проекта

Центральное подразделение ТРЕЙНЭР ИКАО продолжало оказывать помощь и предоставлять консультации до завершения этого проекта. Сотрудникам УЦГА были выделены стипендии для участия в мероприятиях ТРЕЙНЭР.

ЭКВАДОР

Укрепление сектора гражданской авиации

Цель проекта

Цели данного проекта, финансируемого правительством Эквадора и Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), заключаются в разработке национального аэронавигационного плана с учетом Генерального плана развития гражданской авиации, модернизации системы организации воздушного движения, представлении правительству рекомендаций об установлении концессии на эксплуатацию существующих и новых аэропортов в Гуаякиле и Кито, реорганизации организационной

структуры Генерального директората гражданской авиации (ГДГА), повышении профессионального уровня кадров на основе обучения и оптимизации выполнения Эквадором своих обязательств по организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Данный проект, начатый в 1998 году, продлен до конца декабря 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Был подписан контракт на поставку терминала с очень небольшим раскрытием антенны (VSAT) и скоординированы вопросы, связанные с импортом и доставкой оборудования VSAT. При содействии экспертов ИКАО и представителей подрядчика была завершена подготовка документов по геодезической съемке и приемочных испытаний (SAT) мест установки. Эксперты ИКАО и представители подрядчика проверили все технологические процессы и разработали планы подготовки кадров. Сотрудники ГДГА прошли подготовку в Сингапуре.

ЭКВАТОРИАЛЬНАЯ ГВИНЕЯ

Расширение национальных и организационных возможностей в сфере гражданской авиации

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Экваториальной Гвинеи, заключается в создании автономного ведомства гражданской авиации, должным образом укомплектованного квалифицированным персоналом для выполнения функций контроля за обеспечением безопасности полетов в сферах производства полетов и летной годности, а также сертификации воздушных судов и выдачи свидетельств авиационному персоналу и летному составу. Данный проект, который первоначально финансировался в рамках соглашения о совместном финансировании между правительством и Программой развития Организации Объединенных Наций, срок действия которого истек в 2009 году, был начат в 2004 году и продлен до конца 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Были продлены контракты координатору проекта/эксперту по производству полетов и эксперту по летной годности, а также были наняты четыре местных специалиста. В соответствии с требованиями ИКАО были разработаны государственная система организации контроля за обеспечением безопасности полетов и механизм контроля и надзора.

ПЕРЕЧЕНЬ МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ И МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ**АФРИКАНСКИЙ РЕГИОН****Совместная договоренность о предотвращении распространения инфекционных заболеваний воздушным транспортом (CAPSCA). Африканский регион*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого Центральным фондом Организации Объединенных Наций по борьбе с вирусом гриппа (ЦФБГ), заключается в снижении опасности распространения птичьего гриппа и других аналогичных инфекционных заболеваний воздушным транспортом на основе совместных договоренностей между участвующими государствами и их администрациями (Гана, Демократическая Республика Конго, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Кот-д'Ивуар, Нигерия, Чад и Южная Африка). В рамках проекта CAPSCA государствам оказывается помощь в соблюдении соответствующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО и рекомендаций, содержащихся в Приложениях 6, 9, 11, 14 и в документе "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения" (PANS-ATM (Doc 4444)), относящийся к планированию на случай чрезвычайных обстоятельств, связанных со здравоохранением и предотвращением распространения инфекционных заболеваний воздушным транспортом. Этот проект, начатый в марте 2008 года, продлен до конца 2011 года.

Результаты выполнения проекта

В региональных бюро Найроби и Дакара были назначены два координатора для содействия сотрудничеству между государствами и региональными координаторами в Африке. Кроме того, был назначен региональный координатор для франкоязычных государств Африки. Был проведен практикум с целью предоставления государствам необходимых средств для разработки планов и процедур для принятия мер в случае возникновения чрезвычайных для здравоохранения ситуаций, которые затрагивают авиационный сектор. В глобальном совещании Региональной группы по авиационной медицине CAPSCA – первом мероприятии подобного рода, – проведенном в Сингапуре в октябре 2010 года, приняли участие региональные координаторы и координаторы CAPSCA-Африка. С целью облегчения обмена информацией и документами между различными проектами CAPSCA и другими организациями-партнерами был создан веб-сайт CAPSCA.

Совместный проект по повышению безопасности полетов и поддержанию летной годности в группе государств – участников Банджувского договора (COSCAP-BAG) и технико-экономическое обоснование его институционализации

Цель проекта

Цели данного проекта, финансируемого группой государств – участников Банджувского договора (BAG) (Гамбия, Гана, Гвинея, Кабо-Верде, Либерия, Нигерия и Сьерра-Леоне) при материальной и финансовой поддержке Африканского банка развития, концерна "Эрбас", компании "Боинг", Генерального директората гражданской авиации (ГДГА) Франции, Европейского агентства по безопасности полетов (EASA), Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки, Французского агентства по сотрудничеству, Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) и министерства транспорта Канады, заключаются в повышении безопасности и эффективности воздушных перевозок путем создания региональной группы высококвалифицированных инспекторов в области безопасности полетов для проведения сертификации, постоянного надзора, проверок и обучения, разработки согласованных авиационных законодательств, нормативных положений, процедур сертификации/надзора, а также оказания помощи государствам в проведении необходимых работ в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов с целью определения целесообразности создания в рамках COSCAP-BAG региональной организации по обеспечению безопасности полетов, именуемой "Организация BAG по контролю за обеспечением безопасности полетов (BAGASOO)". Этот проект, начатый в 2005 году, завершен в 2010 году.

Результаты выполнения проекта

Руководящий комитет определил приоритетные задачи проекта на оставшиеся шесть месяцев до его завершения. Была завершена доработка документации, включая типовые правила для группы государств – участников Банджувского договора. Рабочая группа по безопасности полетов COSCAP-BAG рассмотрела процедурные и инструктивные руководства, которые были утверждены руководящим комитетом. В целях эффективной передачи функций в Организацию BAG по обеспечению безопасности полетов (BAGASOO) главный технический советник COSCAP-BAG провел подробный инструктаж вновь назначенного исполнительного директора о проведенной в рамках проекта работе с начала его реализации.

Оказание помощи в создании Организации по контролю за обеспечением безопасности полетов группы государств – участников Банджувского договора (BAGASOO)***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого группой государств – участников Банджувского договора (BAG) (Гамбия, Гана, Гвинея, Кабо-Верде, Либерия, Нигерия и Сьерра-Леоне) при материальной и финансовой поддержке Африканского банка развития, компании "Боинг", Европейского агентства по безопасности полетов (EASA), Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки и Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП), заключается в оказании помощи группе государств – участников Банджувского договора в создании Организации BAG по контролю за обеспечением безопасности полетов (BAGASOO), задача которой состоит в повышении безопасности полетов и эффективности воздушных перевозок в субрегионе. BAGASOO, которая взяла на себя реализацию проекта COSCAP-BAG, срок действия которого истек в конце июля 2010 года, была создана под эгидой BAG в соответствии с соглашением BAG, подписанным министрами, ответственными за гражданскую авиацию в государствах-членах BAG. Этот проект начат в июле 2010 года и первоначально рассчитан на 1 год.

Результаты выполнения проекта

Был назначен исполнительный директор BAGASOO, а также наняты шесть специалистов и восемь сотрудников общего обслуживания. Были созданы необходимые административные инфраструктуры. Были разработаны и представлены на утверждение совету директоров руководства по политике и процедурам, правила о персонале, финансовые положения и политика в области подготовки кадров BAGASOO. В целях определения приоритетных задач для оказания технической помощи разрабатываются базы данных по подготовке и характеру деятельности национальных инспекторов государств-членов, а также о состоянии авиационных служб и средств.

Совместный проект по повышению безопасности полетов и поддержанию летной годности в государствах – членах Центрально-африканского 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 и материальной поддержке Африканского банка развития, концерна "Эрбас", компании "Боинг",

Генерального директората гражданской авиации (ГДГА) Франции, Европейского агентства по безопасности полетов (EASA), Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки, Французского агентства по сотрудничеству, Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) и министерства транспорта Канады, заключаются в повышении уровня безопасности воздушных перевозок, содействии применению скоординированного подхода к совместному использованию технического опыта, повышении технических знаний и квалификации национальных инспекторов за счет теоретической подготовки и подготовки на рабочих местах, выполнении задач по сертификации региональных эксплуатантов и надзору от имени тех ведомств гражданской авиации (ВГА), которые в настоящее время имеют ограниченные возможности в осуществлении надзора, и в учреждении программы инспектирования аэродромов, реализация которой приведет к созданию организации по обеспечению безопасности полетов для государств-членов. Этот проект, который был утвержден в 2005 году, но начал реализовываться лишь в 2008 году вследствие политической нестабильности и ограничений, наложенных на полеты в Нджамену, где расположена база проекта COSCAP-CEMAC, рассчитан на 36 мес.

Результаты выполнения проекта

На 5-м совещании Руководящего комитета были определены приоритетные задачи проекта COSCAP-CEMAC на 2010 год. Был разработан окончательный проект основного законодательства CEMAC. Был подготовлен проект общих технических правил, касающихся Приложений 1, 6 и 8 ИКАО. При содействии Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) инспектора гражданской авиации региона CEMAC, включая региональных инспекторов COSCAP, прошли подготовку по оценке уровня безопасности полетов иностранных авиаперевозчиков (SAFA). Начата разработка программы CEMAC SAFA. COSCAP принимала участие или оказывала помощь в миссиях по проведению анализа пробелов в Габоне, Конго, Сан-Томе и Принсипи и Экваториальной Гвинее. Между государствами – членами CEMAC и Всеобъемлющей программой ИКАО по осуществлению проектов в регионе AFI был подписан меморандум о взаимопонимании для оказания помощи в создании региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов.

Совместный проект по повышению безопасности полетов и поддержанию летной годности в Сообществе по вопросам развития стран юга Африки (COSCAP-SADC)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого государствами – членами Сообщества по вопросам развития стран юга Африки (SADC) (Ангола,

Ботсвана, Демократическая Республика Конго, Замбия, Зимбабве, Лесото, Мадагаскар, Маврикий, Малави, Мозамбик, Намибия, Объединенная Республика Танзания, Свазиленд, Сейшельские Острова и Южная Африка) при финансовой и материальной поддержке Европейского агентства по безопасности полетов (EASA), Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки и Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП), заключается в создании на полупостоянной или постоянной основе совместной региональной организации, именуемой "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, продлен до 2012 года.

Результаты выполнения проекта

В области гармонизации нормативных документов Руководящий комитет COSCAP-SADC утвердил типовое законодательство по безопасности полетов SADC и типовые правила SADC (SGR), охватывающие Приложения 1, 6, 7 и 8 ИКАО. Государства уже либо включают положения SGR в свои национальные правила, либо в соответствующих случаях полностью заменяют свои национальные правила правилами SGR. Разработан ряд типовых технических процедур для использования инспекторами по производству полетов и летной годности. В течение года 10 слушателей прошли подготовку на неофициально организованных курсах по вопросам, касающимся ознакомления с проектом, по гармонизации нормативных документов и процедур, по соответствующим статьям Чикагской конвенции и ее Приложениям и SGR. Был начат процесс отбора одного инспектора по производству полетов и одного инспектора по летной годности для работы в COSCAP. По мере приближения запланированного срока окончания действия проекта была создана Институционализационная рабочая группа (IWG), для того чтобы при содействии Всеобъемлющей программы ИКАО по осуществлению проектов в регионе AFI облегчить передачу функций COSCAP-SADC в Организацию по обеспечению безопасности полетов в странах юга Африки (SASO).

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

Цель проекта

Цели данного проекта, финансируемого государствами – членами УЕМОА (Бенин, Буркина-Фасо, Гвинея-Бисау, Кот-д'Ивуар, Мали, Нигер, Сенегал и Того), а также Мавританией и при финансовой и материальной

поддержке Африканского банка развития (АБП), компании "Боинг", Европейского агентства по безопасности полетов (EASA), Французского агентства по сотрудничеству и Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП), заключаются в повышении безопасности воздушных перевозок, повышении технических знаний и квалификации национальных инспекторов за счет теоретической подготовки и подготовки 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, и в 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, продлен до 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Штат проекта был увеличен за счет включения одного инспектора по производству полетов и одного инспектора по сертификации аэродромов и безопасности полетов. Был обновлен проект общих технических правил, охватывающих Приложения 1, 6, 7 и 8 ИКАО, который был представлен в комиссию УЕМОА на рассмотрение и дальнейшее утверждение. Для персонала служб гражданской авиации и эксплуатантов воздушных судов был проведен семинар по государственной программе по безопасности полетов и системе управления безопасностью полетов. В рамках проекта было выполнено четыре командировки в государства УЕМОА в целях оказания помощи во введении в действие основного законодательства УЕМОА и в реализации технических правил УЕМОА или их планов по устранению недостатков по результатам проверки, проведенной в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). По просьбе ведомства гражданской авиации Мали инспектора COSCAP в рамках регионального проекта безопасности полетов и авиационной безопасности для Западной и Центральной Африки, спонсированного Всемирным банком, приняли участие в разработке наставлений и процедурных руководств для инспекторов в области выдачи свидетельств авиационному персоналу, производства полетов, летной годности, аэродромных и аэронавигационных служб. Сотрудники проекта, а также национальные инспектора участвовали в технических практикумах, семинарах и курсах подготовки, организованных в рамках Всеобъемлющей программы ИКАО по осуществлению проектов в регионе AFI (ACIP) и Европейским агентством по безопасности полетов (EASA). Между государствами – членами УЕМОА и ACIP был подписан меморандум о взаимопонимании относительно оказания помощи в создании региональной организации по обеспечению безопасности полетов.

Совместный проект по развитию авиационных метеорологических служб в регионе WACAF – экспериментальный проект (CODEVMET-WACAF – экспериментальный проект)**Цель проекта**

Цели экспериментального проекта CODEVMET, направленного на обеспечение дальнейшей реализации программы совместного развития авиационных метеорологических служб (AeroMet) в регионе WACAF, который финансируется государствами-участниками (Гамбия, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Кабо-Верде, Либерия, Нигерия, Сан-Томе и Принсипи и Сьерра-Леоне), заключаются в создании системы, позволяющей поставщикам обслуживания AeroMet в государствах-членах обеспечить соблюдение международных стандартов по безопасности полетов и расширить возможности регламентирующих полномочных органов государств проводить проверки качества обслуживания AeroMet в области обеспечения безопасности полетов посредством применения всеобъемлющего системного подхода. Этот проект начат в сентябре 2010 года и рассчитан на 2 года.

Результаты выполнения проекта

Подготовлено предложение по проекту, включающее рекомендации относительно проекта CODEVMET – этап I и касающееся реализации экспериментального проекта CODEVMET в рамках организационной структуры, основанной на опыте ИКАО в выполнении в глобальном масштабе аналогичных региональных совместных программ. Предложение по проекту было утверждено государствами-участниками на 1-м совещании Руководящего комитета.

РЕГИОН АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА**Совместная договоренность о предотвращении распространения инфекционных заболеваний воздушным транспортом (CAPSCA)****Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого ведомствами гражданской авиации и полномочными органами аэропортов участвующих в данном проекте государств (Афганистан, Вьетнам, Индонезия, Китай (ОАР Гонконг и ОАР Макао), Малайзия, Непал, Сингапур, Соломоновы Острова, Таиланд, Тонга и Филиппины), а также за счет субсидии Центрального фонда Организации Объединенных Наций по борьбе с вирусом гриппа (ЦФБГ) и материального вклада Всемирной организации здравоохранения, 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, а также за счет подготовки кадров участвующих в проекте ведомств гражданской авиации, аэропортов и авиакомпаний в области авиационной медицины для обеспечения последовательной реализации этих рекомендаций, а также оказания помощи другим государствам региона, которые могут присоединиться к данной программе. Данный проект, начатый в сентябре 2006 года, продлен до конца декабря 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Была создана Региональная группа по авиационной медицине (RAMT) для региона Азии и Тихого океана, выполнены командировки в аэропорты государств для оценки их состояния, проведена подготовка экспертов и создан их резерв, а также введено планирование обеспечения бесперебойности деятельности. Была проведена оценка десяти аэропортов в семи государствах и осуществлялась подготовка к проведению повторных оценок в других аэропортах. Была выполнена командировка для предоставления информации на совещании регионального бюро для Юго-Восточной Азии Всемирной организации здравоохранения, посвященном наращиванию функционального потенциала в пунктах въезда. Информация о деятельности CAPSCA была представлена на межотраслевом теоретическом семинаре по планированию и предпринятию действий в случае пандемии, проведенном Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), с участием Организации Объединенных Наций и Агентства Соединенных Штатов Америки по международному сотрудничеству (USAID). Для сотрудников министерства иностранных дел Сингапура был организован учебный курс, касающийся появления новых инфекционных заболеваний. В 1-м всемирном совещании RAMT приняли участие представители программы CAPSCA из регионов Африки, Северной и Южной Америки и Азии и Тихого океана.

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

Цель проекта

Цели данной программы, финансируемой государствами-участниками (Афганистан, Бруней-Даруссалам, Бутан, Вьетнам, Индия, Камбоджа, Кирибати, Китай (ОАР Гонконг и ОАР Макао), Лаосская Народно-Демократическая Республика, Малайзия, Мальдивы, Монголия, Мьянма, Непал, Республика Корея, Сингапур, Тимор-Лешти, Фиджи, Филиппины, Шри-Ланка, Япония), а также за счет субсидии, предоставленной Европейской комиссией и правительством Канады, и материальным вкладом администрации по безопасности на транспорте, заключаются в обеспечении соблюдения требований международных конвенций,

Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО и, в особенности требований Приложения 17 "Безопасность", касающихся авиационной безопасности положений Приложения 9 "Упрощение формальностей", а также инструктивного материала по авиационной безопасности, содержащегося в *Руководстве ИКАО по безопасности* (для служебного пользования). По состоянию на ноябрь 2010 года 21 государство и особые административные районы присоединились к данной программе, которая направлена на расширение возможностей участвующих государств и администраций в сфере обеспечения авиационной безопасности, а также на создание региональной структуры сотрудничества и координации деятельности в области авиационной безопасности и подготовки сотрудников служб авиационной безопасности. Данный проект, начатый в 2004 году, реализуется согласно этапу II и продлен до конца августа 2014 года.

Результаты выполнения проекта

В целях оказания помощи в соблюдении касающихся авиационной безопасности положений Приложения 9 была организована подготовка для 103 слушателей по распознаванию поддельных документов. Были проведены два курса для местных инспекторов по авиационной безопасности. Была произведена оценка 19 национальных программ по авиационной безопасности, включающих Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) ИКАО и усиленные меры обеспечения авиационной безопасности и процедуры, относящиеся к данному региону. Была оказана помощь в подготовке пяти планов по устранению недостатков по итогам проведенной проверки (CAP) и была проведена оценка двух планов реализации CAP. Были предоставлены четыре технических документа по авиационной безопасности, касающихся порядка досмотра пассажиров, сертификации сотрудников по досмотру, рекомендаций по контролю качества и правил в отношении недисциплинированных пассажиров. Была завершена разработка типовых соглашений по авиационной безопасности. Были изучены национальные законодательства и правила 22 государств/администраций. Были подготовлены проекты юридических докладов по законодательству и правилам 20 государств/администраций, 12 из которых были обсуждены во время командировок на места с соответствующими группами, представляющими государства/администрации, и в это же время были проведены дискуссии относительно статуса национального законодательства и рекомендуемых поправок.

Совместный проект по повышению безопасности полетов и поддержанию летной годности для Северной Азии (COSCAP-NA)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Китайской Народной Республикой, Корейской Народно-Демократической Республикой,



Монголией и Республикой Корея, а также за счет субсидий концерна "Эрбас" и компании "Боинг" и за счет материальных вкладов Европейского агентства по безопасности полетов (EASA), Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки и министерства транспорта Канады, заключается в повышении безопасности и эффективности воздушных перевозок в регионе. Проект COSCAP-NA представляет собой специализированный форум для содействия постоянному диалогу, координации и сотрудничеству в области безопасности полетов между участвующими ведомствами гражданской авиации, а также созданию условий для согласования и совершенствования политики, процедур и нормативных положений, касающихся организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Этот проект обеспечивает действенный и экономически эффективный механизм проведения инспекций и сертификации эксплуатантов, воздушных судов и учебных заведений, а также дает возможность проводить подготовку кадров в области контроля за обеспечением безопасности полетов. Помимо этого, проект содействует предотвращению авиационных происшествий с помощью контрольных функций созданной Региональной группы по безопасности полетов в Северной Азии (NARAST). Этот проект, начатый в 2003 году, продлен до конца 2012 года.

Результаты выполнения проекта

NARAST провела совещание с региональными группами по безопасности полетов в Юго-Восточной Азии COSCAP (SEA) и в Южной Азии COSCAP (SA) в качестве объединенной группы Азиатского региона по безопасности полетов и определила 41 пункт действий по повышению уровня безопасности полетов и реализации Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). Руководящий комитет придал первостепенное значение подготовке национальных инспекторов, а также оказанию активной помощи государствам-членам в реализации Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО и в подготовке к проверкам в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Было организовано 18 программ подготовки для 263 слушателей, а для оказания помощи государствам-членам было выполнено 36 командировок. При сотрудничестве с другими проектами COSCAP Азии, Федеральным авиационным управлением (ФАУ) и Австралией были внедрены типовые процедуры получения эксплуатационных утверждений и организовано соответствующее обучение с целью оказания поддержки государствам в реализации навигации, основанной на характеристиках. Государства-члены, успешно прошедшие проверку по линии УППКБП, оказывали помощь другим государствам-членам в подготовке к проведению у них проверок.

Совместный проект по повышению безопасности полетов и поддержанию летной годности для Южной Азии (COSCAP-SA)***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительствами Бангладеш, Бутана, Индии, Мальдивов, Непала, Пакистана и Шри-Ланки, а также за счет предоставления субсидий со стороны концерна "Эрбас" и компании "Боинг" и при материальной поддержке со стороны Европейского агентства по безопасности полетов (EASA), Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки и министерства транспорта Канады, заключается в повышении безопасности и эффективности воздушных перевозок в субрегионе. Основные цели этапа III предусматривают укрепление региональной организационной структуры для авиации, оказание помощи в разработке согласованной нормативно-правовой базы, содействие использованию всеобъемлющего системного подхода при организации контроля за обеспечением безопасности полетов на основе эффективного внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО и действенной реализации возможностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов, разработку региональной системы обмена данными в целях улучшения доступа к информации, связанной с безопасностью полетов, оказание помощи ведомствам гражданской авиации государств-членов в соблюдении международных и национальных стандартов в области гражданской авиации, а также обеспечение развития людских ресурсов в области гражданской авиации. Данный проект, начатый в 1997 году, был продлен до 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Были проведены курсы и семинары, на которых прошли подготовку слушатели из всех семи государств-членов. Продолжалась разработка, пересмотр, обновление и/или выпуск новых изданий связанных с безопасностью полетов документов и руководств. Региональные эксперты выполнили несколько командировок в каждое государство-член для осуществления, при необходимости, контроля за обеспечением безопасности полетов, проведения теоретической подготовки и подготовки на рабочем месте и оказания помощи в пересмотре требований в отношении организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Продолжается обновление официального веб-сайта программы COSCAP-SA. Региональная группа по безопасности полетов в Южной Азии (SARAST) проводила работу по содействию предотвращению авиационных происшествий. В рамках программы было проведено совещание руководителей учебных авиационных центров в целях популяризации методики ТРЕЙНЭР и обмена информацией об обучении в авиационном секторе. Региональные эксперты приняли участие в подготовке и проведении совещания Региональной группы по безопасности полетов (RAST).

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

Цель проекта

Цели данного проекта, финансируемого правительствами Бруней-Даруссалама, Вьетнама, Индонезии, Камбоджи, Китая (ОАР Гонконг и ОАР Макао), Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Мьянмы, Сингапура, Таиланда, Тимора-Лешти и Филиппин, а также за счет субсидий концерна "Эрбас" и компании "Боинг" и при материальной поддержке со стороны Европейского агентства по безопасности полетов (EASA), Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки и министерства транспорта Канады, заключаются в повышении безопасности и эффективности воздушных перевозок в данном регионе, улучшении обучения и профессионального совершенствования национальных инспекторов по летной годности и производству полетов, согласовании политики и правил, оказании помощи в сертификации и проведении инспекций государствам, которые в настоящее время не в состоянии выполнить свои нормативные обязательства, в координации программ технической помощи и создании региональной группы по безопасности полетов для реализации разработанных на глобальной основе решений проблем в области безопасности полетов. Данный проект, начатый в 2001 году, продлен до конца июля 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Были выпущены бюллетени и консультативные циркуляры и проводились практикумы и учебные курсы. Региональная группа по безопасности полетов в Юго-Восточной Азии (SEARAST) провела совещание с другими группами по безопасности полетов в рамках проекта COSCAP для Северной Азии и COSCAP для Южной Азии в качестве объединенной группы Азиатского региона по безопасности полетов и определила 41 пункт действий по повышению уровня безопасности полетов и реализации Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). Руководящий комитет придал первоочередное значение подготовке национальных инспекторов. Программы подготовки организовывались на месте в государствах, если это оправдывалось большим количеством слушателей, однако зачастую подготовка проводилась на базе одного или двух централизованных пунктов. Государства-члены, успешно прошедшие проверку в рамках УППКБП, оказывали помощь другим государствам-членам в подготовке проведения у них проверок, и в рамках проектов COSCAP для Азии государствам была оказана другая поддержка.

Программа разработки схем полета для региона Азии и Тихого океана (FPP)

Цель проекта

Данная программа, являющаяся региональным совместным соглашением, финансируется активно принимающими в ней участие государствами/администрациями Австралии, Вьетнама, Китая (ОАР Гонконг и ОАР Макао), Корейской Народно-Демократической Республики, Монголии, Республики Корея, Сингапура, Таиланда и Франции. Кроме того, в программе принимают участие, но не вносят ежегодных взносов, следующие государства: Бангладеш, Камбоджа, Малайзия, Мьянма, Непал, Пакистан, Тимор-Лешти, Филиппины и Шри-Ланка. Программа FPP выполняется с помощью Целевого фонда ИКАО, предоставленного государствами-участниками при материальной и финансовой поддержке Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки, администрации гражданской авиации Китая, Генерального директората гражданской авиации (ГДГА) Франции, департамента гражданской авиации (ДГА) Гонконга, Управления аэропортов Индии, концерна "Эрбас", компании "Боинг" и Института по исследованию экологических систем (ESRI). Цель данной программы состоит в оказании помощи государствам в разработке действенного механизма для построения схем полетов по приборам, с тем чтобы они могли выполнить свои обязательства в рамках резолюции А36-23 Ассамблеи относительно внедрения навигации, основанной на характеристиках (PBN), а также качества их схем полетов по приборам (IFP). Данная программа начата в январе 2010 года, и ее реализация осуществляется на постоянной основе.

Результаты выполнения проекта

В рамках программы был создан механизм построения схем. Были разработаны и организованы курсы подготовки для разработчиков схем. Эти курсы включали: курс начальной подготовки построения схем согласно документу *"Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов"* (PANS-OPS (Doc 8168)), в котором приняли участие 24 слушателя из 10 государств, один курс построения схем для PBN, в котором приняли участие 15 слушателей из 8 государств и один практикум по заходу на посадку с непрерывным снижением для сотрудников FPP и 16 слушателей из Китая. В бюро FPP в Пекине была организована подготовка на рабочем месте по построению схем для двух разработчиков схем. Было разработано руководство, содержащее организационную структуру и административные правила, которое было утверждено Руководящим комитетом.

РЕГИОН ЕВРОПЫ И БЛИЖНЕГО ВОСТОКА**Совместный проект по повышению безопасности полетов и поддержанию летной годности для государств Залива (COSCAP-GS)*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительствами Бахрейна, Кувейта и Объединенных Арабских Эмиратов при поддержке концерна "Эрбас", компании "Боинг", Европейского агентства по безопасности полетов (EASA), Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки, авиакомпании "Этихад эруэйз" Объединенных Арабских Эмиратов, заключается в повышении безопасности и эффективности воздушных перевозок в субрегионе государств Залива посредством согласования и эффективного применения международных стандартов и национальных положений, правил и процедур организации контроля за обеспечением безопасности полетов, содействуя тем самым социально-экономическому развитию региона и способствуя более широкому сотрудничеству между участвующими в проекте государствами. 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 2006 году и рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта основное внимание по-прежнему уделялось разработке проекта согласованных авиационных правил, основанных, при необходимости, на европейской модели. Был нанят эксперт в области производства полетов. Была введена платформа согласования регламентирующих правил на веб-основе. Защищенный сайт по согласованию правил позволяет Комитету по нормативным положениям своевременно рассматривать новые или измененные правила и отслеживать, сравнивать и сохранять нормативные документы, согласованные на региональной основе или в рамках государств. Был организован семинар по реализации Государственной программы по безопасности полетов, в котором приняло участие 150 слушателей. Была организована полностью спонсируемая подготовка в области эксплуатационного утверждения для навигации, основанной на характеристиках, и требуемых навигационных характеристиках – эксплуатационного утверждения с требуемым разрешением для инспекторов из государств-членов и соседних государств. Было обновлено руководство по подготовке правил для государств Залива. Осуществляется рассмотрение части FCL (выдача свидетельств летному экипажу) и подготавливаются поправки к части M (поддержание летной годности). В рамках проекта продолжалась оказываться помощь в осуществлении "дорожной карты" по безопасности полетов на Ближнем Востоке, включая координацию работы рабочей группы по внедрению стратегии уменьшения

риска, разработанной группой по обеспечению безопасности полетов коммерческой авиации в субрегионе Залива.

Повышение уровня безопасности полетов и поддержание летной годности в Содружестве Независимых Государств (СНГ)

Цель проекта

Данный проект представляет собой совместное соглашение между государствами, входящими в состав Содружества Независимых Государств (СНГ) (Армения, Беларусь, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан), которое реализуется на основе фонда, созданного СНГ, концерном "Эрбас", компанией "Боинг", Федеральным авиационным управлением (ФАУ) Соединенных Штатов Америки, Авиационным комплексом им. Ильюшина и Межгосударственным авиационным комитетом (МАК). Цели проекта заключаются в расширении возможностей государств-участников в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов посредством создания при Межгосударственном авиационном комитете регионального учебно-консультативного центра по безопасности полетов, предоставлении помощи в устранении недостатков, организации подготовки национальных инспекторов и, при необходимости, гармонизации национального авиационного законодательства. Этот проект, начатый в 2001 году, продлен до конца 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Были проведены семинары по вопросам утверждения программ подготовки авиакомпаний и оптимизации работы экипажа, семинары по анализу модели Группы Соединенных Штатов Америки по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST) и Европейской группы по безопасности полетов коммерческой авиации (ECAST), по требуемым навигационным характеристикам и системам управления безопасностью полетов при производстве полетов, организованные при поддержке экспертов от концерна "Эрбас", компании "Боинг" и ФАУ, в которых приняли участие 252 слушателя, являющихся гражданами СНГ. По итогам работы 2-го практикума по "Глобальной дорожной карте обеспечения полетов (GASR)", проведенного с участием экспертов ИКАО, а также экспертов от концерна "Эрбас", компании "Боинг", Европейского агентства по безопасности полетов (EASA), ФАУ, Фонда безопасности полетов, МАК и Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), были подготовлены практические предложения, направленные на повышение безопасности полетов в регионе.

РЕГИОН СЕВЕРНОЙ АМЕРИКИ И ЮЖНОЙ АМЕРИКИ**Оказание технической помощи Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого 22 государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), заключается в оказании административной помощи в руководстве секретариатом ЛАКГА. Данный проект основан на новых рабочих соглашениях, подписанных 21 декабря 2005 года Президентом Совета ИКАО и председателем ЛАКГА, с учетом автономии этой региональной организации в управленческой и финансовой областях. Упомянутые рабочие соглашения вступили в силу 1 января 2007 года. Этот проект, начатый в январе 2007 года, продлен до конца декабря 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Оказывалась поддержка путем проведения различных мероприятий, таких как обучение в области административного управления, проведение совещаний, семинаров, обработка документов по стипендиям и организация командировок.

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 правительствами Аргентины, Боливии, Бразилии, Венесуэлы, Гайаны, Колумбии, Парагвая, Перу, Суринама, Тринидада и Тобаго, Уругвая, Франции, Чили и Эквадора, заключается в создании многонационального механизма организации сети цифровой связи CNS посредством использования сети REDDIG и модернизации службы авиационной фиксированной связи для обеспечения ее однородности, взаимосвязанности и интероперабельности с другими сетями цифровой связи в Карибском и Южно-Американском (CAR/SAM) регионах. После создания этого многонационального механизма в рамках проекта на временной основе осуществляется управление сетью и реализованы определенные виды применения в секторе CNS/ATM в соответствии с требованиями регионального аэронавигационного плана/документа о внедрении средств и служб (FASID) для региона CAR/SAM. Данный проект, начатый в 2003 году, продлен до конца 2012 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках регионального проекта продолжалось эффективное управление сетью REDDIG и управление спутниковым сегментом, что позволило предоставлять всем государствам-членам устойчивую и надежную сеть, обеспечивающую высочайшее качество работы системы авиационной электросвязи в регионе. Было выполнено 22 вида связанных с материально-техническим обеспечением работ, включая поставку запасных частей для замены неисправных частей, координацию ремонтных работ и закупку необходимых дополнительных запасных частей. На 13-м координационном совещании Руководящего комитета проекта был пересмотрен проект бюджета, с тем чтобы продлить действие проекта до конца 2012 года. Успешно продолжались работы по взаимному подключению сетей REDDIG и MEVA II в Карибском бассейне путем внедрения каналов речевой связи ОВД в Колумбии и Венесуэле. В Лиме было проведено техническое оперативное совещание по сетям связи и передаче данных, в котором приняли участие 38 слушателей, 16 из которых были присуждены стипендии в рамках данного проекта.

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, Гватемалы, Испании, Колумбии, Коста-Рики, Кубы, Чили и Центральноамериканской корпорацией по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА), заключается в планировании и проработке технических, финансовых и эксплуатационных аспектов предварительной версии спутниковой системы функционального дополнения (SBAS) для регионов CAR/SAM с учетом эволюционного развития GNSS, рекомендаций 11-й Аэронавигационной конференции и выводов Группы регионального планирования и осуществления проектов регионов CAR/SAM (GREPECAS). Данный проект, начатый в 2003 году, продлен до конца июня 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Реализация этапа III-A проекта начата в январе 2010 года и рассчитана на 24 месяца. Были завершены следующие исследования: определение сети мониторинга, поддержка мониторинга и контролирование сети SACCSA, топология сети наземных станций и определение требований к веб-сайту. Продолжалась оказываться поддержка и проводиться исследования сценариев Группы экспертов по ионосфере (IET), касающихся анализа и генерации ионосферы. На основе результатов

исследований в рамках этапа III-A данного проекта были получены и утверждены характеристики сигнала в пространстве.

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

Цель проекта

Цели данного проекта, финансируемого правительствами Аргентины, Боливии, Бразилии, Венесуэлы, Панамы, Парагвая, Перу, Уругвая и Чили, заключаются в разработке и внедрении инициатив глобального аэронавигационного плана, реализация которого приведет к переходу от системы организации воздушного движения, основанной на наземных средствах, к системам, основанным на характеристиках воздушных судов, внедрении систем обеспечения качества служб аэронавигационной информации (CAI) и систем управления безопасностью полетов в соответствии с международными стандартами, разработке стратегии внедрения и интеграции автоматизированных систем организации воздушного движения в регионе CAR/SAM с целью облегчить обмен информацией и содействовать процессу совместного принятия решений применительно ко всем компонентам системы ОрВД. Данный проект, начатый в 2007 году, рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

Деятельность в рамках проекта включала разработку планов действий по следующим направлениям: внедрение навигации, основанной на характеристиках (PBN) при полетах по маршруту (RNAV 5), совершенствование обслуживания в районах аэродрома и при заходах на посадку, организация потоков воздушного движения (ОПВД), совершенствование систем связи, навигации и наблюдения (CNS), взаимосвязанность автоматизированных систем организации воздушного движения (ОрВД) в районных диспетчерских центрах, а также взаимосвязанность систем обработки сообщений ОВД (AMHS). Была разработана стратегия для региона SAM с целью внедрения нового формата плана полета. Были утверждены консультативный циркуляр и соответствующие рабочие пособия для утверждения воздушных судов и эксплуатантов, планирующих осуществлять RNAV, и были утверждены полеты с требуемыми навигационными характеристиками (RNP). Государства-члены проанализировали оптимизацию сети маршрутов ОВД в регионе SAM. Были подготовлены вторая часть процедурного руководства по ATFM, том I процесса совместного принятия решений (CDM) и исследование сети авиационной электросвязи (ATN) для региона SAM, а также инструктивный материал для внедрения и взаимного подключения систем AMHS в регионе SAM. Были подготовлены типовой меморандум о взаимопонимании для внедрения автоматизированных систем подключения,

дополнение к AIC для внедрения PBN и ATFM и поправка к документу "Дополнительные региональные правила" (Дос 7030) в части PBN и ATFM. Были начаты работы, направленные на совершенствование предоставления метеорологического обслуживания для международной аэронавигации и совершенствование служб аэронавигационной информации, а также были проанализированы проблемы, с которыми сталкиваются государства при сертификации аэродромов. В рамках данного проекта была оказана поддержка созыву двух совещаний группы осуществления проектов SAM и были организованы и осуществлены 12 программ подготовки по вышеуказанным дисциплинам, в которых приняли участие около 320 специалистов из 11 государств-членов.

Региональная система организации контроля за обеспечением безопасности полетов

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительствами Аргентины, Боливии, Бразилии, Венесуэлы, Кубы, Парагвая, Перу, Испании, Чили, Уругвая, а также концерном "Эрбас", Агентством по безопасности полетов в Центральной Америке (ACSA) Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОЕСНА), национальной авиакомпанией "Лан" (Чили), национальным авиационным предприятием "ENAER" (Чили), компанией по техническому обслуживанию Перу и авиакомпанией "Венесуэлан эрлайнз" (SEMAN), 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, продлен до конца 2013 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта продолжалась работа по таким направлениям, как гармонизация Латиноамериканских авиационных правил (LAR) и соответствующих процедур, проведение совещаний экспертов, многонациональные мероприятия по сертификации и надзору, программы подготовки и техническая поддержка государствам-членам. Были проведены курсы, на которых прошли подготовку около 94 слушателей, по следующим дисциплинам: выдача свидетельств авиационному персоналу, внедрение правил, утверждение воздушных судов и эксплуатантов для зональной навигации и полетов с требуемыми навигационными характеристиками (RNAV/RNP), программа обмена данными по инспекции персонала в рамках обеспечения безопасности полетов. В связи с этой последней программой, выполненной при содействии Европейского агентства по безопасности полетов (EASA), в базу данных была загружена информация о приблизительно 370 инспекционных проверках персонала.

Была оказана помощь одному государству-члену в подготовке государственных инспекторов по безопасности полетов. Были обновлены LAR по выдаче свидетельств авиационному персоналу, руководства для инспекторов по летной годности и инспекторов по производству полетов. Продолжался перевод LAR на английский и португальский языки. Была успешно проведена первая сертификационная проверка учебного центра в рамках LAR 142 и одно государство-член выделило сотрудников для прохождения подготовки на рабочем месте по внедрению систем управления безопасностью полетов, организованной министерством транспорта Канады в утвержденной организации по техническому обслуживанию. Государства-члены Региональной системы сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP) продолжили осуществление процесса принятия или адаптации/согласования LAR в качестве национальных правил с различным уровнем их практического внедрения.

Обучение авиационного персонала в регионе CAR/SAM

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Испании, заключается в повышении уровня оперативного руководства деятельностью поставщиков аэронавигационного обслуживания, эксплуатантов аэропортов и других поставщиков услуг путем участия в конференциях, семинарах и программах предоставления стипендий. Этот проект, начатый в 1997 году, ежегодно продлевается до конца 2011 года.

Результаты выполнения проекта

183 должностных лица приняли участие в трех международных семинарах по вопросам окружающей среды, автоматизированным системам управления воздушным движением и системам управления безопасностью полетов. В области международного сотрудничества были присуждены 6 годичных стипендий и 35 двухнедельных стипендий для обучения по программе магистра в Политехническом университете Мадрида, которая охватывает такие области, как эксплуатация аэропортов, аэронавигационное обслуживание и управление аэропортами.

