

Doc 9975



Документация к сессии
Ассамблеи в 2013 году

Годовой доклад Совета

2011

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 2011 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 Договаривающимся государствам в настоящее время для сведения. Он также будет направлен Экономическому и Социальному Совету Организации Объединенных Наций во исполнение положений пункта 2 а) статьи VI Соглашения между Объединенными Нациями и ИКАО.

Воплощение в жизнь резолюций 37-й Ассамблеи

В 2011 году ИКАО приступила к систематическому выполнению резолюций 37-й Ассамблеи и внедрению инновационного процесса управления, основанного на оценке рисков, который позволит Организации эффективно решать проблемы, связанные с влиянием мощных сил, трансформирующих авиатранспортную отрасль, а также политическими, экономическими и социальными условиями, которые затрагивают нас всех.

Наши усилия опираются на надежное основание. В глобальной системе воздушного транспорта отмечается небывало высокий уровень безопасности полетов и авиационной безопасности, и нам удалось существенно снизить воздействие авиации на окружающую среду. Самая сложная из стоящих перед нами проблем связана с устойчивыми и беспрецедентно высокими темпами роста авиаперевозок, ожидаемыми в ближайшие десятилетия. Не менее трудная задача заключается в том, чтобы предсказать, как будет выглядеть отрасль воздушного транспорта через 30, 20, или даже 10 лет и какие проблемы в связи с будущими изменениями придется решать регулирующим органам.

ИКАО сохраняет бдительность и постоянно отслеживает появление новых проблем и тенденций. Мы все чаще действуем в упреждающем режиме и в то же время проявляем необходимую гибкость, чтобы, если потребуется, реагировать оперативно и уверенно.

В целом наши программы и деятельность строятся в соответствии с нашими тремя стратегическими целями: безопасность полетов, авиационная безопасность и охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта. Без достижения этих стратегических целей мы не можем реально рассчитывать на то, что нам удастся по-прежнему пользоваться теми колоссальными преимуществами, которые стабильно обеспечивает воздушный транспорт.

Постоянные улучшения в сфере безопасности полетов оказывают прямое положительное влияние на показатели общей и экологической эффективности деятельности авиатранспортной системы. Они также содействуют повышению жизнеспособности и доходности авиационной деятельности и укрепляют доверие общественности к воздушному транспорту.

Непрерывное совершенствование системы авиационной безопасности аналогичным образом способствует более эффективной и экономичной эксплуатационной деятельности, повышает удобство перелета для пассажиров и обеспечивает эффективную доставку критичных по срокам товаров по всему миру.

Охрана окружающей среды обусловлена социальными императивами и производственными потребностями. Сокращение объема сжигаемого топлива не только уменьшает углеродный след авиакомпаний, но и повышает их доходы. Наши успехи в области снижения уровня авиационного шума способствуют повышению качества жизни людей, находящихся в зоне аэропортов или на прилегающей территории.

В настоящем Годовом докладе кратко излагаются достигнутые ИКАО результаты, а также проблемы, стоящие перед Организацией во всех этих областях. В нем подчеркивается наша решимость добиться еще большего повышения уровня безопасности полетов во всем мире, новое усиление акцента на укреплении глобальной системы авиационной безопасности, наши неустанные усилия по поиску коллективного решения авиационных экологических проблем, а также наше активное участие в создании благоприятного правового климата для устойчивого развития международного воздушного транспорта.

Наряду с этим в докладе представляется беглое описание нового переходящего бизнес-плана, утвержденного Советом, который обеспечивает ИКАО возможность снизить риски и адаптироваться к изменениям, происходящим в мире гражданской авиации. С помощью данного плана выявляются новые проблемы и формирующиеся тенденции по каждой из стратегических целей к началу нового трехлетнего периода в 2014 году, что позволяет Организации и другим партнерам наметить тематические направления, которые лягут в основу их дальнейшего планирования.

В области безопасности полетов можно выделить следующие темы: растущая потребность в помощи ИКАО в переходный период постконфликтного или посткризисного восстановления; растущее осознание важности учета человеческого фактора на фоне повышения уровня автоматизации кабины экипажа; интеграция беспилотных авиационных систем в несегрегированное воздушное пространство; согласование механизмов ИКАО по контролю за обеспечением безопасности полетов с соответствующими механизмами государств и международных организаций и увеличение перевозок опасных грузов по воздуху.

В сфере авиационной безопасности повышенное внимание будет уделяться следующим вопросам: приоритетные проблемы, связанные с управлением рисками для авиационной безопасности и упрощением формальностей; признание равноценных подходов к достижению целей в области авиационной безопасности; новая стратегия обеспечения защиты проездных документов; повышение прозрачности

результатов проверок/оценок; разработка учебных материалов, посвященных приоритетным направлениям, связанным с угрозами и рисками для авиационной безопасности; оказание краткосрочной и долгосрочной помощи государствам-членам в обеспечении соблюдения положений ИКАО, касающихся авиационной безопасности.

В области охраны окружающей среды существует необходимость в том, чтобы: разрабатывать программы все более комплексной стандартизации в поддержку “Авиационной системы будущего”; содействовать обмену информацией об источниках и механизмах доступа к “зеленому” финансированию; разрабатывать функциональные элементы и методы реализации глобальной системы рыночных мер, направленных на снижение авиационной эмиссии; сформулировать политику и стандарты в целях согласования и поддержки усилий в области разработки альтернативных видов экологичного топлива и принять более строгие стандарты по авиационному шуму.

Что же касается устойчивого развития воздушного транспорта, то здесь стоят следующие задачи: реализация рекомендаций Шестой Всемирной авиатранспортной конференции, касающихся создания более совершенного глобального правового климата для обеспечения стабильности системы воздушного транспорта; развитие новой Статистической программы ИКАО и разработка инновационных стратегий по привлечению и удержанию авиационных специалистов следующего поколения.

Открывающие новые горизонты резолюции 37-й сессии Ассамблеи явились результатом компромисса и консенсуса. Залогом успешного претворения в жизнь этих резолюций и других инициатив, изложенных в настоящем докладе, является сотрудничество между государствами – членами ИКАО и с партнерами по авиационной отрасли.



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
United Nations Office at Nairobi, United Nations Avenue, Gigiri
P.O. Box 46294
00100 GPO, 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. Víctor Andrés Belaúnde 147
Centro Empresarial Torre 4, Piso 4
San Isidro, Lima 15073
Peru

Western and Central African (WACAF) Office
Léopold Sédar Senghor International Airport
P.O. Box 38050
Yoff, 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 (Многонациональное
Государство)
Босния и Герцеговина
Ботсвана
Бразилия
Бруней-Даруссалам
Буркина-Фасо
Бурунди
Бутан
Бывшая югославская Республика
Македония
Вануату
Венгрия
Венесуэла (Боливарианская
Республика)
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
Иемен

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

© ИКАО 2012

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/Pages/annual-reports.aspx

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 долларах США (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 государствами-членами (в настоящее время в Организацию входит 191 государство).

СОДЕРЖАНИЕ

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

Мир воздушного транспорта в 2011 году.....	1
Стратегическая цель А. Безопасность полетов.....	7
Стратегическая цель В. Авиационная безопасность.....	33
Стратегическая цель С. Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта.....	43
Вспомогательные стратегии реализации.....	57
Программа технического сотрудничества.....	69
Финансовый обзор.....	77
Добавления.....	www.icao.int/Pages/annual-reports.aspx

**МИР ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
В 2011 ГОДУ**



МИР ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В 2011 ГОДУ

Согласно предварительной статистике авиаперевозок, собираемой ИКАО, мировой объем выполненных пассажиро-километров на всех регулярных рейсах (т. е. объединенный показатель по международным и внутренним рейсам) за 2010 год вырос примерно на 6,5 % (7,1 % на международных и 5,4 % на внутренних авиалиниях). В 2011 году авиакомпании 191 государства - члена ИКАО перевезли примерно 2,7 млрд пассажиров, что примерно на 5,6 % больше, чем в 2010 году. Подробные статистические данные по воздушному транспорту доступны онлайн по адресу: www.icao.int/Pages/annual-reports.aspx

Увеличение объемов пассажирских перевозок явилось отражением экономического роста, наметившегося по всему миру и во всех регионах. По данным компании IHS Global Insight, одной из крупнейших организаций в мире, занимающихся экономическим прогнозированием, прирост мирового реального валового внутреннего продукта (ВВП) в 2011 году составил 3,7 %.

В 2011 году объем международных перевозок в выполненных пассажиро-километрах вырос на 7,1 %. В процентном отношении самые высокие показатели роста были отмечены у авиакомпаний Европейского региона (9,6 %), а за ними следуют авиакомпании Ближнего Востока (8,8 %), региона Латинской Америки/Карибского бассейна (6,4 %) и Азии/Тихого океана (6 %). Кроме того, Европа выиграла от сохраняющейся способности низкобюджетных перевозчиков расширять свои рынки перевозок между отдельными пунктами назначения. Объем международных перевозок на рынках Африки и Северной Америки вырос соответственно на 1,1 и 3,4 %. Однако в случае Северной Америки этот сравнительно низкий показатель роста связан с более широкой базой авиаперевозок и поэтому он все же свидетельствует о достаточно существенном увеличении в абсолютном выражении.

На внутреннем рынке темпы роста объемов воздушных перевозок в целом возросли на 5,4 % по сравнению с уровнем 2010 года. Прирост в Африке, Северной Америке и на Ближнем Востоке соответственно на 1,9, 2,0 и 3,9 % уравновешивался такими показателями, как 7% в Европе, 9,1 % в Азиатско-Тихоокеанском регионе и 13,5 % в Латинской Америке.

Увеличению объемов авиаперевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе способствовал рост внутреннего рынка в Китае примерно на 11,7 %. В Северной Америке, которая по-прежнему является крупнейшим внутренним рынком авиаперевозок в мире, снижение темпов роста перевозок служит подтверждением развитости данного рынка.

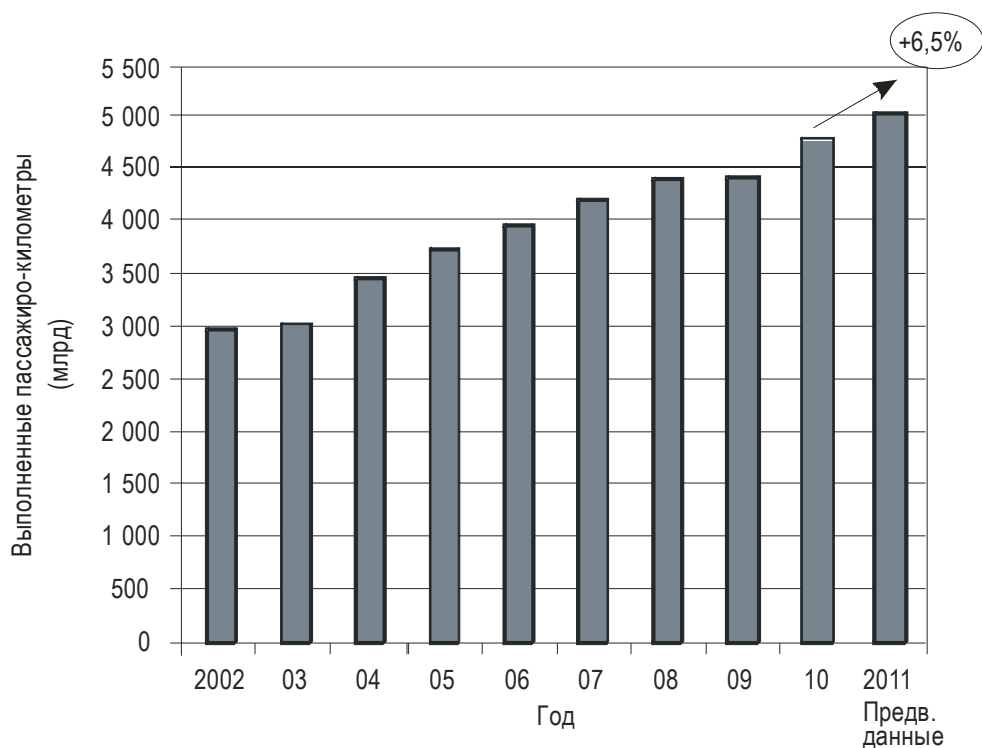


Рис. 1. Общий объем регулярных авиаперевозок в выполненных пассажиро-километрах, 2002-2011 гг.

В целом, увеличение объема международных авиаперевозок, наряду с ростом внутренних рынков в развивающихся странах, а также в сочетании с уверенным ростом развитых экономик, 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 6,7%. Хотя рост предлагаемой провозной емкости варьировался от 2,5% в Северной Америке до 9,7% в Европе, среднемировой коэффициент загрузки не изменился по сравнению с уровнем 2010 года.

Объем перевезенных авиагрузов в выполненных тонно-километрах уменьшился очень незначительно (на 0,1%) и составил примерно 51,4 млн тонн. Самые высокие темпы роста отмечались у перевозчиков Ближнего Востока, Латинской Америки и Европы. В других регионах наблюдались отрицательные или минимальные темпы роста, что объяснялось главным образом более медленным, чем ожидалось восстановлением экономики в развитых странах.

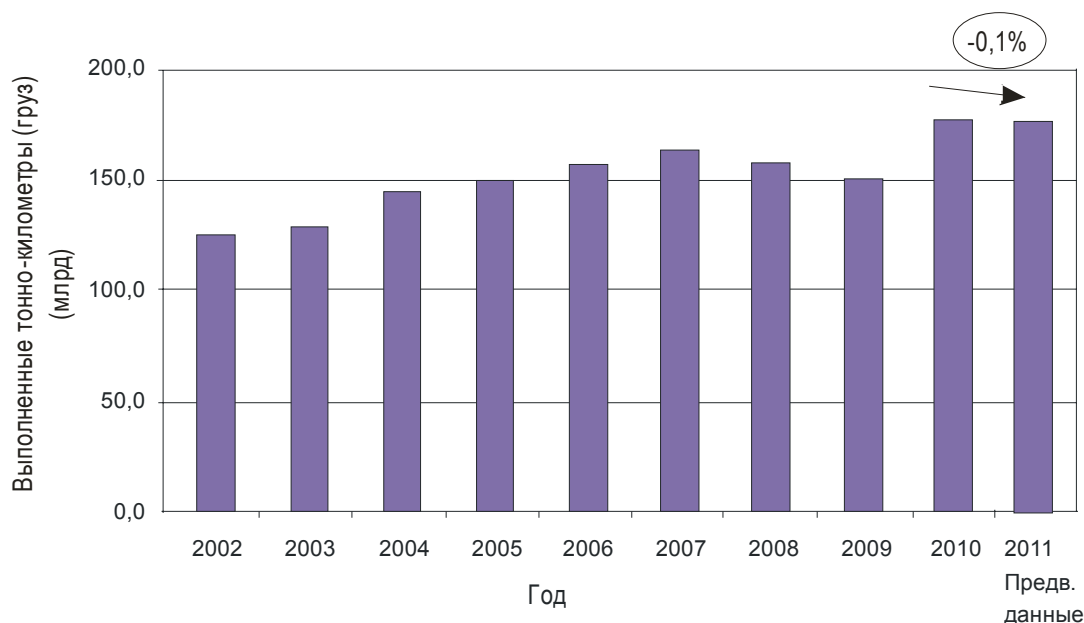


Рис. 2. Общий объем регулярных грузовых авиаперевозок

Менее благоприятный экономический климат в Европе, в сочетании со спадом экспорта из Китая, и сильная конкуренция со стороны морского транспорта негативно сказались на грузовых авиаперевозках.

По оценке ИКАО, основанной на имеющихся данных, эксплуатационная прибыль составит около 2,2 % от эксплуатационных доходов.

Исходя из перспективы ежегодного роста мировой экономики более чем на 3,5 % в течение следующих двух лет, ИКАО прогнозирует, что увеличение объема выполненных пассажиро-километров во всем мире в следующие два года составит более 6 %. Цены на нефть, превысившие в конце года 100 долл. США за баррель и превосходящие примерно на 35 % средний уровень цен предыдущего года, остаются потенциальным препятствием для роста, хотя влияние этого фактора может быть в определенной степени снижено за счет поставок новых и более топливно-эффективных воздушных судов.

Относительно новых воздушных судов следует отметить, что два крупнейших мировых изготовителя воздушных судов осуществили чуть более 1000 поставок, причем, как ожидается, около 35% 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 воздушных судов коммерческой авиации с максимальной сертифицированной взлетной массой более 2250 кг, в 2011 году произошло 126 авиационных происшествий (в том числе 16 со смертельным исходом) при выполнении регулярных рейсов, что на 4 % превышает показатель 2010 года, когда было зарегистрировано 121 происшествие. Число жертв среди пассажиров регулярных рейсов во всем мире снизилось до 414 человек, что более чем на 40 % ниже уровня 2010 года (707 человек). Хотя в 2011 году отмечен рост числа авиационных происшествий, в связи с общим ростом объемов перевозок во всем мире общемировой показатель частоты авиационных происшествий в целом остался неизменным и составляет примерно 3,9 авиационных происшествия на 1 млн регулярных вылетов против 4 авиационных происшествий на 1 млн регулярных вылетов в 2010 году.

В секторе нерегулярных коммерческих пассажирских перевозок в 2011 году было отмечено 36 авиационных происшествий (в том числе 9 со смертельным исходом) по сравнению со 177 происшествиями в прошлом году. Число жертв среди пассажиров нерегулярных рейсов снизилось со 193 в 2010 году до 112 человек. Оценить частоту авиационных происшествий при нерегулярных авиаперевозках не представляется возможным в силу отсутствия всесторонней статистики по такого рода услугам.

В 2011 году было отмечено 6 актов незаконного вмешательства. В их числе имели место две попытки захвата, один акт диверсии и три других акта, включая два инцидента с попыткой диверсии. В целях содействия анализу событий и тенденций эти акты включены в статистические данные за год.

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



Рис. 3. Частота авиационных происшествий в мире: показатели и тенденции в период 2002–2011 гг.
(количество авиационных происшествий на 1 млн регулярных вылетов)

**Стратегическая цель А.
БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ**



БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Обеспечение безопасности полетов в системе международного воздушного транспорта лежит в основе мандата и миссии ИКАО и имеет принципиально важное значение для мирового сообщества.

Постоянное повышение безопасности полетов оказывает прямое положительное воздействие на общий уровень эффективности и экологические показатели деятельности системы. Кроме того, меры в этой области способствуют жизнеспособности и рентабельности коммерческих авиаперевозок, а также укрепляют доверие общественности к воздушному транспорту.

Цели и программы ИКАО в области безопасности полетов имеют в высшей степени согласованный и координированный характер, отражают нужды стран-членов и опираются на содействие со стороны авиационной отрасли и крупных авиационных организаций всего мира.

Деятельность ИКАО, направленная на неуклонное улучшение успешных показателей гражданской авиации в области безопасности полетов, охватывает четыре основных направления:

- **Политика и стандартизация.**
- **Мониторинг** основных тенденций и показателей в сфере безопасности полетов.
- **Анализ** состояния безопасности полетов.
- **Реализация** целевых программ по безопасности полетов.

Работа по всем вышеуказанным направлениям подкрепляется за счет развития стратегий ИКАО в области безопасности полетов на основе передовых принципов управления рисками, лежащих в основе действующих государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) и систем управления безопасностью полетов (СУБП).

Посредством мероприятий, кратко описанных ниже, в 2011 году ИКАО стремилась достичь баланса между выявленными и оцененными рисками, с одной стороны, и потребностью авиационного сектора в практических и осуществимых стратегиях уменьшения риска, с другой.

Организация воздушного движения (ОрВД). Воздушное пространство

Инструмент ИКАО для оценки экономии топлива

Чтобы оказать содействие государствам в их усилиях по количественной оценке экологических достоинств новых эксплуатационных инициатив, ИКАО разработала Инструмент оценки экономии топлива (IFSET). IFSET позволяет оценить потенциальную экономию топлива и сокращение эмиссии CO₂, тем самым способствуя совершенствованию планирования и принятия решений в системе аэронавигационного обслуживания. IFSET внедряется во всех регионах ИКАО.

Технология iFlex

ИКАО содействовала планированию и проведению эксплуатационных испытаний, осуществлявшихся Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) в целях разработки системы более гибкого формирования трансатлантических маршрутов, соединяющих Йоханнесбург (Южная Африка) и Атланту (Соединенные Штаты Америки). На сегодняшний день эта новая система, основанная на использовании технологии "iFlex", полностью введена в эксплуатацию, что позволяет сократить время полетов, повысить топливную эффективность и снизить уровень эмиссии CO₂ на дальних перелетах через многие районы полетной информации (РПИ).

Дистанционно пилотируемые авиационные системы

В марте ИКАО опубликовала инструктивный материал для оказания содействия регулирующим органам при решении вопросов, связанных с дистанционно пилотируемыми авиационными системами (ДПАС) и беспилотными авиационными системами (БАС) в форме циркуляра "Беспилотные авиационные системы (БАС)" (Cir 328). В апреле Аэронавигационная комиссия утвердила проект доклада Совету ИКАО, содержащего рекомендации относительно новых Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), которые следует включить в Приложение 2 "Правила полетов" и Приложение 7 "Национальные и регистрационные знаки воздушных судов".

Поправка 1, касающаяся нового формата плана полета ИКАО

ИКАО продолжала оказывать поддержку государствам в реализации поправки 1, касающейся нового плана полета, к документу "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения" (PANS-ATM, Doc 4444), утвержденной Советом ИКАО в мае 2008 года с датой начала применения 15 ноября 2012 года. Для снижения риска возникновения значительных перебоев в эксплуатационной деятельности, связанных с внедрением нового формата плана полета, ИКАО провела серию практикумов в Египте, Канаде, Кении, Мексике, Перу, Сенегале, Соединенном Королевстве, США, Таиланде, Филиппинах и Франции, при необходимости предоставляя помощь в вопросах межрегиональной унификации.

Навигация, основанная на характеристиках

Обновление инструктивного материала

Было подготовлено новое издание *Руководства по навигации, основанной на характеристиках (PBN)* (Doc 9613). Оно включает в себя три новые навигационные спецификации (Advanced RNP, RNP-2 и RNP-0.3), а также требования к ожидаемым характеристикам разворота.

Завершена работа над двумя новыми томами *Руководства по обеспечению качества* (Doc 9906), в которых рассматриваются вопросы, касающиеся летной проверки схем полетов по приборам, а также требования к квалификации пилотов. Данные руководства послужат основой, на которую будет опираться процесс утверждения схем захода на посадку с использованием PBN. Была начата разработка проекта нового руководства ИКАО по полетам в режиме непрерывного набора высоты (ССО).

Развитие потенциала в области PBN

В рамках поездок в регионы группа ИКАО по содействию внедрению PBN посетила Объединенные Арабские Эмираты, Германию, Кению и Мексику. В ходе визитов группы проводится оценка проблемных областей, выявленных государствами в результате анализа недостатков в системе PBN, и предоставляются рекомендации, содействующие дальнейшему внедрению PBN. Предполагается, что поездки группы продолжатся по крайней мере до 2013 года, и деятельность группы будет постоянно корректироваться с учетом вновь возникающих проблем.

Чтобы помочь государствам составить более полное представление о принципах организации воздушного пространства для полетов по PBN и сопутствующих преимуществах, практикумы по данной тематике проводились в Индии, Литве, Мексике и Украине.

Управление безопасностью полетов

Доклад ИКАО о состоянии безопасности полетов в мире

Впервые в своей истории ИКАО опубликовала всесторонний доклад о состоянии безопасности полетов в международной системе воздушного транспорта. В докладе о *состоянии безопасности полетов в мире* обобщаются многочисленные факторы, влияющие на показатели безопасности полетов и освещаются возглавляемые ИКАО коллективные усилия, направленные на устранение рисков для безопасности полетов. С докладом можно ознакомиться на вебсайте ИКАО.

Как показано в докладе, мировой показатель частоты авиационных происшествий, хотя и находится на исключительно низком уровне и составляет четыре авиационных происшествия на миллион вылетов, за последние несколько лет оставался неизменным. В докладе делается акцент на стратегии ИКАО по снижению показателя аварийности за счет улучшенной координации и унификации многочисленных программ в области безопасности полетов на согласованной и системной основе.

Этот проактивный подход опирается на новые аналитические возможности, позволяющие приоритизировать существующие и вновь возникающие проблемы в области безопасности полетов, и лучше планировать ресурсы, необходимые для снижения рисков и повышения безопасности полетов, направляя их туда, где отмечается самый высокий уровень риска.

В дальнейшем доклад о состоянии безопасности полетов будет публиковаться ежегодно, чтобы постоянно отслеживать соответствующие глобальные тенденции в области обеспечения безопасности полетов и информировать общественность о значимых результатах, достигнутых в этой области ИКАО, ее государствами-членами и ее глобальными партнерами по авиационной отрасли.

Мероприятия в области обеспечения безопасности полетов, ориентированные на государства

ИКАО обновила и расширила свой Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП), которому предстоит пройти через процесс рассмотрения и одобрения.

На 1-м совещании Группы экспертов по управлению безопасностью полетов (SMP), состоявшемся в ноябре, был достигнут дальнейший прогресс в разработке Приложения 19 к Чикагской конвенции. Оно будет посвящено ответственности государств в области управления безопасностью полетов. Ожидается, что рекомендации SMP относительно нового приложения по безопасности полетов будут рассмотрены Аэронавигационной комиссией в ближайшем будущем.

Было пересмотрено *Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Doc 9859). При этом основное внимание уделялось государственным программам по безопасности полетов.

Сотрудничество в области безопасности полетов

Подчеркивая междисциплинарный характер задач в области безопасности полетов, ИКАО совместно со своими многочисленными партнерами по авиационной отрасли предпринимала усилия, чтобы разработать и, в конечном итоге, принять общеотраслевую стратегию по безопасности полетов. Такие первоначальные шаги, как согласование ключевых показателей и внедрение системы глобального обмена

информацией о безопасности полетов, будут облегчать и поощрять расширение обмена информацией и выявление системных проблем в области безопасности полетов.

Прочие инициативы в области безопасности полетов

Был предпринят ряд дополнительных инициатив в целях повышения безопасности полетов, эффективности, а также содействия повышению пропускной способности.

Во всех регионах ИКАО были созданы Региональные группы по обеспечению безопасности полетов (РГБП) для разработки и реализации рабочих программ и процедур отчетности, служащих опорой для региональной системы управления безопасностью полетов, основанной на Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов (ГДКБП).

ИКАО ввела методику блочной модернизации авиационной системы (ASBU), глобальную концепцию, которая рассматривает траектории полета во всей совокупности и объединяет в единое целое воздушные, наземные и нормативные компоненты глобальной аэронавигационной системы. Введение данной методики последовало в ответ на поручение 37-й сессии Ассамблеи 2010 года, в котором Организации предлагалось наращивать усилия в целях выполнения глобальных требований к развитию инфраструктуры и интероперабельности воздушного пространства, при этом продолжая уделять повышенное внимание обеспечению безопасности полетов.

ASBU в сочетании с вспомогательными планами и инструктивным материалом станет частью пересмотренного Глобального аэронавигационного плана (ГАНП). Развитие инфраструктуры и интероперабельность эксплуатационной совместимости использования воздушного пространства тесно взаимосвязаны и являются источником роста эффективности воздушного транспорта, а также повышения уровня безопасности полетов. Введению любых усовершенствований, способствующих повышению эффективности, должны предшествовать тщательное изучение и оценка, позволяющие убедиться в том, что нововведение, которое, по всей вероятности, будет сопровождаться повышением пропускной способности, позволит не только сохранить, но и повысить нынешний уровень безопасности полетов. Поэтому ГАНП и ГПБП тесно связаны и развиваются с таким расчетом, чтобы взаимно подкреплять друг друга.

Поддержание летной годности

Замена галонов

В июне Совет ИКАО принял новые поправки к Приложению 6 "Эксплуатация воздушных судов" и Приложению 8 "Летная годность воздушных судов", касающиеся замены огнегасящих составов на основе галонов в системе пожаротушения воздушных судов с целью усиления защиты озонового слоя от разрушения. Эта мера ИКАО в области охраны окружающей среды получила одобрение со стороны Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) и участников Монреальского протокола.

Глобальные стратегии в области ОрВД

Новый Глобальный аэронавигационный план

Продолжалась работа по внесению поправок в Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) с целью учета новых требований и задач, связанных с введением ASBU. Методика ASBU предусматривает долгосрочное планирование и внедрение аэронавигационных систем, предоставляя государствам гибкий и приспособленный к их индивидуальным особенностям подход к обеспечению соответствия стратегии ИКАО по гармонизации и модернизации систем ОрВД на глобальном уровне.

Глобальный отраслевой симпозиум по аэронавигации

Глобальный отраслевой симпозиум по аэронавигации (GANIS), состоявшийся в сентябре, стал первым в истории мероприятием, в ходе которого отраслевые организации были вовлечены в процесс разработки стратегических целей ИКАО в области ОрВД. Участники GANIS решительно одобрили согласованный на уровне сектора подход ASBU и стратегическое направление, которого сегодня придерживается ИКАО. Симпозиум также предоставил возможность получить полезную информацию от участников, которая в настоящее время используется для того, чтобы обеспечить эффективное и устойчивое развитие будущей системы ОрВД.

Региональные аэронавигационные планы

ИКАО продолжила разработку региональных электронных аэронавигационных планов (АНП) с учетом методик ASBU, внося соответствующие поправки в таблицы справочника документов о внедрении средств и служб (FASID). Региональные электронные АНП будут служить интерактивными онлайн-инструментами для государств, международных организаций и региональных бюро ИКАО.

Внедрение RVSM в Евразии

В результате успешной реализации проекта ИКАО по применению сокращенных минимумов вертикального эшелонирования (RVSM) в ноябре Казахстан, Кыргызстан, Российская Федерация, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан не только внедрили RVSM между ЭП 290 и ЭП 410, но и, в соответствии с положениями Приложения 2 ИКАО "Правила полетов", перешли к повсеместному использованию таблиц крейсерских эшелонов ИКАО в своем воздушном пространстве. Монголия, использующая метрическую систему выделения эшелонов полета при RVSM, внедренную в Китае и Афганистане, частично реализовала RVSM между ЭП 320 и ЭП 410.

Безопасность операций на ВПП

В мае ИКАО провела в своей Штаб-квартире Глобальный симпозиум по безопасности операций на ВПП (GRSS). Тематика GRSS, в основе которой лежат принципы управления безопасностью полетов, была связана с оценкой рисков и рассмотрением мер по снижению их последствий, которые в потенциале могут повысить уровень безопасности полетов за счет большей стандартизации и взаимодействия между всеми соответствующими эксплуатационными направлениями деятельности, обмена информацией о безопасности полетов и внедрения технических решений для преодоления проблем, связанных с обеспечением безопасности операций на ВПП. В ходе симпозиума были определены рамки проведения серии региональных семинаров по безопасности операций на ВПП (RRSS), причем организации-партнеры взяли на себя обязательство оказывать постоянную поддержку этим семинарам и создать междисциплинарные группы по обеспечению безопасности операций на ВПП для участия в их работе. Первый RRSS прошел в Майами в октябре.

Во взаимодействии с ИКАО и другими заинтересованными организациями также было подготовлено второе издание комплекта материалов ИАТА по снижению риска выездов за пределы ВПП (RERR). Он представляет собой обширный сборник докладов по вопросам обеспечения безопасности операций на ВПП, материалов практикумов и презентаций, а также образцов передовой практики. Данный комплект материалов, который первоначально был задуман как коммерческий продукт ИАТА, сегодня свободно доступен на вебсайте ИКАО, посвященном вопросам обеспечения безопасности операций на ВПП. Этот шаг убедительно свидетельствует о приверженности наших партнеров коллективной работе с ИКАО в целях повышения безопасности операций на ВПП. Новый комплект материалов был также размещен на открытом вебсайте ИКАО.

Безопасность эксплуатации аэродромов

Государствами и международными организациями была рассмотрена всесторонняя поправка к Приложению 14 "Аэродромы", усиливающая положения, касающиеся обеспечения безопасности эксплуатации аэродромов. Усовершенствования включают в себя усиление положений относительно концевых зон безопасности (КЗБ) и связанных с ними мер по снижению риска для безопасности полетов, принятие модульной концепции планирования мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме, а также внедрение более эффективных огнегасящих составов нового поколения для спасательных операций и пожаротушения и новые визуальные средства, позволяющие предотвратить выезды за пределы ВПП.

Были опубликованы циркуляр "Оценка, измерение состояния поверхности ВПП и представление данных" (Cir 329) и четвертое издание части 3 "Создаваемая дикой природой опасность и методы ее уменьшения" Руководства по аэропортовым службам (Doc 9137).

ИКАО были разработаны учебные материалы по комплексной сертификации аэродромов, предназначенные для включения в совместную программу Международного совета аэропортов (МСА) и ИКАО аккредитации специалистов по организации аэропортовой деятельности (AMPAP). Этот курс обучения поможет эксплуатантам аэродромов подготовиться к начальной сертификации аэродрома и составить представления о своих обязательствах, касающихся постоянного соблюдения сертификационных требований.

Расследование авиационных происшествий

Инструктивный материал

Во исполнение рекомендации последнего Специализированного совещания по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG) 2008 года было опубликовано *Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РОРАП)* (Doc 9946). Региональная система расследования может обеспечить экономию, обусловленную ростом масштабов деятельности, за счет обмена ресурсами и предоставления необходимых средств государствам, не имеющим достаточных ресурсов для проведения эффективных расследований авиационных происшествий в соответствии со своими обязательствами в рамках Чикагской конвенции. В Doc 9946 представлены рекомендации, касающиеся создания и управления РОРАП, а также описаны соответствующие обязанности и обязательства государств – членов ИКАО.

Меры, принятые в связи с недавними авиационными происшествиями

Недавние происшествия с пассажирскими воздушными судами, в том числе с рейсом 447 “Эр Франс” над Южной Атлантикой 1 июня 2009 года, вновь напомнили о том, насколько важно иметь доступ к полетным данным при расследовании авиационных происшествий. Группа экспертов ИКАО по бортовым самописцам обсудила предложения, которые помогут обеспечить доступность необходимых полетных данных для расследователей, включая меры, способствующие обнаружению бортовых самописцев. Рассматриваемые в настоящее время поправки к SARPS включают: подводные приводные маяки (ULB) с увеличенной продолжительностью излучения и низкочастотные ULB, повышающие вероятность обнаружения обломков; иницируемая передача полетных данных, позволяющая установить место происшествия и оперативно получить доступ к полетным данным после происшествия; и отделяемые/плавучие бортовые самописцы, дающие возможность установить место авиационного происшествия и повышающие вероятность более оперативного обнаружения бортовых самописцев после происшествия.

Практикумы по AIG

В Ботсване и Сенегале были проведены два пятидневных практикума по расследованию авиационных происшествий для расследователей авиационных происшествий/инцидентов и изготовителей воздушных судов, чтобы дать их участникам возможность поделиться своими профессиональными знаниями и опытом и обсудить вопросы регионального сотрудничества. Проведение практикумов обеспечивала Штаб-квартира и региональные бюро ИКАО при содействии программы США "За безопасность полетов в небе Африки".

Проверки состояния безопасности полетов*Механизм непрерывного мониторинга*

В соответствии с резолюцией А37-5 Ассамблеи официально начался переход Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) к использованию Механизма непрерывного мониторинга (МНМ) и был разработан план на двухлетний переходный период.

ИКАО ввела новую программу компьютеризированного обучения (КО) для технических экспертов государств в областях, охваченных МНМ УППКБП. КО также может использоваться в качестве инструмента подготовки квалифицированного персонала, участвующего в проведении проверок в рамках Всеобъемлющего системного подхода ИКАО (ВСП), проверок состояния безопасности полетов, а также в ограниченных или полномасштабных, проводимых в рамках МНМ координируемых ИКАО миссиях по валидации (ICVM).



Рис. 4. Глобальные результаты проверок: уровень внедрения критически важных элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов

Кроме того, ИКАО разработала материалы для семинаров/практикумов, чтобы помочь государствам выполнить требования МНМ. В семи региональных практикумах, проводившихся в каждом из регионов ИКАО, приняли участие 138 представителей из 52 государств и 6 международных организаций, а также 27 сотрудников региональных бюро ИКАО.

ICVM проводились в 10 государствах-членах: Багамские Острова, Вьетнам, Италия, Колумбия, Люксембург, Мали, Мозамбик, Соломоновы Острова, Судан и Украина.

В рамках подготовки к повышению уровня ответственности региональных бюро ИКАО в связи с введением МНМ УППКБП пять сотрудников региональных бюро приняли участие в двухмесячной программе обучения в Секции непрерывного мониторинга и контроля (СМО) в Штаб-квартире ИКАО и прошли практическую подготовку по ICVM. Три проверки с использованием ВСП были проведены в Алжире, Боснии и Герцеговине и Пакистане.

Система управления качеством

Была обновлена действовавшая в ИКАО с 2002 года система управления качеством (СУК) УППКБП, соответствующая требованиям стандарта ИСО 9001. В настоящее время ведется работа по ее

расширению для включения положений МНМ, и в целях поддержки деятельности в рамках МНМ УППКБП данная система управления качеством будет распространяться и на региональные бюро ИКАО.

Комиссия по рассмотрению результатов проверок

В ноябре Комиссия по рассмотрению результатов проверок (КРРП) была преобразована в Комиссию по рассмотрению эффективности оказания помощи и мониторинга (КРПМ) под председательством Генерального секретаря. КРРП была учреждена в 2006 году для того, чтобы рассматривать переданные ей вопросы о положении дел в государствах в области безопасности полетов и авиационной безопасности, а также выполнять роль координационного центра между Аэронавигационным управлением, Авиатранспортным управлением, Управлением технического сотрудничества и региональными бюро ИКАО. На момент открытия 193-й сессии Совета в июне в список на рассмотрение КРРП были включены в общей сложности 53 государства. Комиссия осуществляла мониторинг прогресса, достигнутого этими государствами, и координировала работу по оказанию помощи. Со временем характер деятельности Комиссии стал меняться в сторону разработки и реализации масштабных стратегий содействия высокого уровня. КРПМ будет по-прежнему способствовать созданию и реализации таких стратегий, уделяя основное внимание координации деятельности по мониторингу и оказанию помощи в государствах, где имеются серьезные проблемы в области безопасности полетов или авиационной безопасности, государствах, не участвующих в процессах проверок и мониторинга ИКАО, или государствах, которые не выполняют своих обязательств, касающихся реализации планов мероприятий по устранению недостатков.

Сотрудничество между гражданскими и военными органами

ИКАО опубликовала циркуляр под названием "*Сотрудничество гражданских и военных органов при организации воздушного движения*" (Cir 330), чтобы предоставить инструктивный материал и привести примеры успешной практики и процедур сотрудничества гражданских и военных органов. При поддержке гражданских/военных партнеров было проведено пять региональных семинаров/практикумов, посвященных сотрудничеству между гражданскими и военными органами.

Система управления факторами риска, связанными с утомляемостью

ИКАО провела Симпозиум по системам управления факторами риска, связанными с утомляемостью (FRMS), посвященного введению новых положений относительно FRMS, принятых Советом ИКАО в марте. Симпозиум призвал к расширению положений, касающихся FRMS, с тем чтобы они распространялись и на другие компоненты авиационной системы,

имеющие критически важное значение для безопасности полетов, в частности на диспетчерскую службу УВД и персонал, занимающийся техническим обслуживанием воздушных судов.

В соответствии с еще одним предложением, выдвинутым на симпозиуме по FRMS, были проведены три региональных семинара/практикума в Российской Федерации, Великобритании и Соединенных Штатах Америки, которые прошли соответственно в июле, ноябре и декабре и на которых были рассмотрены вопросы, связанные с внедрением нормативов FRMS на региональном уровне. Были разработаны два руководства по FRMS (одно для регулирующих органов и одно для эксплуатантов), чтобы предоставить всесторонний инструктивный материал по данному вопросу.

На открытом вебсайте ИКАО размещена отдельная страница, посвященная управлению факторами риска, связанными с утомляемостью, на которой представлены различные подходы к управлению утомляемостью, которые основаны как на соблюдении предписывающих правил, так и на принципах, не относящихся к таковым:

www2.icao.int/en/FatigueManagement/Pages/Home.aspx.

Программа по организации перевозки опасных грузов

Учебный курс в области перевозки опасных грузов по тому 1 *"Использование Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов"* Руководства по подготовке персонала для перевозки опасных грузов (Doc 9375) проводился в Штаб-квартире ИКАО и ряде государств. Данный курс предназначен для инспекторов по безопасности полетов, ответственных за опасные грузы, но полезен для любого сотрудника, которому требуется подробно знать положения Технических инструкций.

В соответствии с соглашением, подписанным с Международной федерацией транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), была создана учебная программа ИКАО/ФИАТА по перевозке опасных грузов по воздуху. Цель программы заключается в обеспечении квалификационной системы подготовки для экспедиторов грузов, которая соответствует задачам политики ИКАО в области подготовки персонала. Квалификационные рамки для грузоотправителей и экспедиторов грузов были разработаны Группой экспертов по опасным грузам на ее 23-м совещании в октябре месяце. Группа рекомендовала Совету ИКАО утвердить эти квалификационные рамки и закрепить их в новом документе.

В настоящее время ИКАО проводит работу по устранению рисков для безопасности полетов, связанных с опасными грузами, которая, в частности, охватывает следующий круг вопросов: содействие упрощению формальностей при получении освобождений посредством разрешения трудностей, с которыми сталкиваются грузоотправители и эксплуатанты при попытке получить освобождение/разрешение от государств пролета; требования к перевозке опасных грузов вертолетами; квалификационные требования

к государственным служащим, грузоотправителям и экспедиторам; и перевозка литиевых батарей, включая недавнее изменение в Конвенции Всемирного почтового союза (ВПС), которая в конечном итоге разрешит пересылать по почте находящиеся в аппаратуре литиевые батареи.

В марте Совет ИКАО принял поправку к Приложению 18 *"Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху"*. В ней разъясняются требования, касающиеся выдачи освобождений и разрешений. Дата начала применения поправки – 17 ноября 2011 года.

Электронная система представления информации о различиях

ИКАО приступила к сбору информации и обмену данными о соблюдении нормативных требований в режиме реального времени посредством введения электронной системы представления информации о различиях (e-FOD), предназначенную для повышения информированности в области безопасности полетов путем предоставления соответствующих инструментов для сбора и анализа информации. В настоящее время разрабатывается политика поддержки системы e-FOD.

Требования к уровню владения языком

В октябре была введена в действие программа ИКАО по утверждению тестов на владение авиационным английским языком с целью удостовериться в том, насколько эти тесты соответствуют критериям, предъявляемым к надежным и качественным языковым тестам, и отражают требования ИКАО к владению языком. Эта программа разработана при поддержке Международной ассоциации по тестированию на знание языков (ИЛТА), Международной ассоциации английского языка для гражданской авиации (ИКАЕА), Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международной федерации ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА).

В декабре ИКАО ввела в действие новый веб-сервис, позволяющий получить бесплатный доступ к аттестованным речевым образцам ИКАО (RSS) на вебсайте ИКАО по обмену информацией о безопасности полетов (ОИБП). На сайте можно ознакомиться с большим числом высококачественных речевых образцов, представляющих широкий диапазон уровней владения языком, отражающий усовершенствования в практике тестирования. Это средство, содержащее RSS, также будет содействовать специалистам в области обучения авиационному языку и языкового тестирования в стандартизации и совершенствовании соответствующих элементов в своей практике.

Подготовка кадров

Подготовка пилотов вертолетов и вертолетные пилотажные тренажеры

Секретариат добился успеха в работе над томом II *Руководства по критериям квалификационной оценки пилотажных тренажеров* (Дос 9625). Представленные в томе II методики, процедуры и стандарты тестирования, ориентированные на подготовку пилотов вертолетов, были разработаны на основе профессиональных знаний и опыта национальных ведомств гражданской авиации (НВГА), опытных инструкторов по подготовке пилотов вертолетов, а также эксплуатантов и изготовителей пилотажных тренажеров. Цель тома II документа Дос 9625 заключается в том, чтобы установить общепризнанные международные критерии для разработки, квалификационной оценки и эксплуатации пилотажных тренажеров для винтокрылых воздушных судов. В настоящее время документ проходит последние стадии редакторского анализа.

Системы лицензирования учебных организаций и выдачи свидетельств персоналу

Было опубликовано второе издание *Руководства по утверждению учебных организаций* (Дос 9841). В первом издании руководства 2006 года акцент делался исключительно на учебных организациях, занимающихся летной подготовкой. Последнее издание существенно расширено, и сегодня оно охватывает вопросы утверждения учебных организаций, которые предоставляют услуги по обучению в целях выдачи свидетельств или квалификационных отметок авиационному персоналу. Данное руководство следует использовать вместе с Приложением 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*.

Квалификационная система подготовки персонала по техническому обслуживанию

ИКАО выпустила первую поправку к документу *"Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала"* (PANS-TRG, Дос 9868). В этом новом материале представлены рекомендации относительно внедрения факультативного квалификационного подхода к обучению и оценке персонала, занимающегося техническим обслуживанием воздушных судов. Квалификационные методы подготовки обеспечивают ряд преимуществ с точки зрения безопасности полетов и эффективности для обладателей свидетельств, которые осуществляют сертификацию летной годности воздушных судов и компонентов воздушных судов, а также для нелицензированных сотрудников, которые проводят подготовительную работу в целях получения сертификата летной годности.

Доказательно-обоснованная система переподготовки пилотов

Опираясь на результаты консультаций с государствами, ИКАО разработала вторую поправку к PANS-TRG (Doc 9868). В ней содержатся положения, касающиеся квалификации инструкторов, а также разработки и реализации доказательно-обоснованных программ подготовки (ЕВТ) для членов летного экипажа. В новой поправке подробно описывается квалификация инструктора, и от инструкторов требуется продемонстрировать свои профессиональные навыки и уровень знания учебного материала курса. Данные положения, касающиеся доказательно обоснованной подготовки, предназначены для того, чтобы предоставить инструктивный материал ведомствам гражданской авиации (ВГА), эксплуатантам и утвержденным учебным организациям, который будет использоваться при разработке методик развития профессиональных навыков членов экипажа и оценки эффективности их работы на основе квалификационного подхода.

Следующее поколение авиационных специалистов

Специальная группа ИКАО по следующему поколению авиационных специалистов (NGAP) успешно продолжала работу, касающуюся уровней квалификации членов летных экипажей, диспетчеров УВД и персонала по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения. ИКАО провела четыре региональные конференции NGAP–TRAINAIR PLUS, организованные государствами-членами в целях повышения информированности государств, региональных организаций, эксплуатантов, отраслевых организаций, поставщиков услуг по обучению, учебных организаций и слушателей о тех проблемах, с которыми придется столкнуться в будущем при формировании контингента авиационных специалистов.

TRAINAIR PLUS

В соответствии с новой структурой программы TRAINAIR PLUS и новой политикой ИКАО в области подготовки кадров, все претенденты на участие в программе должны обеспечить соблюдение критериев, изложенных в рекомендациях TRAINAIR PLUS по аттестации (TPAG). С декабря 2010 года ИКАО провела 24 аттестации. Двадцать один центр прошел процесс аттестации и стал ассоциированным членом TRAINAIR PLUS. Два учебных центра – один из Южной Кореи, а второй из Объединенных Арабских Эмиратов – успешно завершили процесс получения полного членства в программе TRAINAIR PLUS посредством реализации планов по устранению недостатков и подготовки своих первых типовых учебно-методических разработок (ТУМР). Чтобы поддерживать развитие программы и обеспечить основу для нового курса ИКАО для разработчиков учебных материалов, ИКАО выпустила руководство под названием "TRAINAIR PLUS. Руководство по разработке учебно-методических материалов. Методика квалификационной системы подготовки" (Doc 9941). В этом руководстве представлена обновленная методика разработки учебных курсов, которая

включает в себя принципы квалификационной системы подготовки и способствует внедрению систем качества в учебных организациях гражданской авиации.

Поддержка мер реагирования на критические риски для безопасности полетов

Стихийные бедствия

ИКАО предоставляла технические консультации в процессе международного реагирования на ряд значимых мировых событий, включая извержения вулканов Гримсвотн в Исландии и Пуйеуэ-Кордон Каулле в Чили, а также разрушительный цунами и последующую утечку радиации на АЭС "Фукусима-Дайчи" в Японии. Эти усилия включали деятельность по координации мер реагирования и сотрудничеству с государствами и международными организациями в рамках системы ООН и за ее пределами.

Южный Судан

Южный Судан отпраздновал День независимости 9 июля, когда он официально стал независимым государством. В связи с этим событием резко возросла интенсивность воздушного движения в аэропорту Джуба в Южном Судане. ИКАО удалось успешно справиться с этой проблемой благодаря поддержке, оказанной многонациональной группой диспетчеров УВД, инженеров и представителей других заинтересованных организаций. Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА) осуществляла руководство этой работой и обеспечивала важную поддержку, опираясь на существенную финансовую помощь, предоставленную Соединенными Штатами Америки. Безопасное и эффективное проведение данного мероприятия явилось результатом почти двухмесячной работы всех партнеров. ИКАО предполагает продолжить оказание поддержки полномочным органам гражданской авиации Южного Судана в их усилиях по созданию инфраструктуры гражданской авиации в этой стране, являющейся самым новым членом ИКАО.

Ливия

В ходе развития вооруженного конфликта в Ливии ИКАО выполняла роль координационного центра, обеспечивавшего повышенный контроль и содействие в работе аэронавигационных служб в РПИ Триполи и его окрестностях. Действуя в тесном сотрудничестве с Организацией Северо-атлантического договора (НАТО), ЕВРОКОНТРОЛем, Мальтой, Египтом, ИАТА, а в последнее время и ливийскими властями, ИКАО успешно обеспечивала безопасное и организованное производство полетов в данном регионе даже во время проведения крупных военных операций. После того как контроль над воздушным пространством перейдет к ливийским властям, ИКАО продолжит играть ведущую роль в обеспечении упорядоченного и безопасного перехода к нормальной эксплуатационной деятельности.

Гаити

ИКАО продолжала играть роль центра по координации помощи в развитии гражданской авиации в Гаити после землетрясения 2010 года. Между Министерством транспорта Гаити и ИКАО был подписан контракт на выполнение работ по проекту Всемирного банка "Экстренная субсидия на восстановление инфраструктуры и институтов сектора гражданской авиации Гаити".

Координация действий в условиях кризиса

Было предпринято несколько инициатив в целях общего укрепления системы внутреннего и внешнего реагирования ИКАО на чрезвычайные ситуации. Что касается внутренних мер, то Организация приступила к разработке проекта плана действий ИКАО на случай чрезвычайных ситуаций, а также к созданию постоянного механизма экстренного реагирования в здании Секретариата. В плане внешних мер ИКАО установила контакты с несколькими органами и учреждениями ООН, активно участвующими в ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, в частности с Органом по материально-техническому обеспечению в глобальном масштабе и Всемирной продовольственной программой. В результате этого процесса, началась работа над проектом совместного партнерского соглашения, в котором определяются направления сотрудничества на стратегическом уровне. ИКАО устраняет тактические разногласия по деталям проекта посредством участия в совещаниях Органа по материально-техническому обеспечению в глобальном масштабе и на уровне стран.

Опираясь на уроки, усвоенные во время кризиса в Японии, и учитывая свое активное участие в работе Целевой группы по транспорту, ИКАО предложила внести поправку в План совместного управления радиационными аварийными ситуациями, чтобы обеспечить более активное участие международных полномочных органов, представляющих различные виды транспорта. Это предложение было принято, и в настоящее время ИКАО работает над проектом предложения, а также кругом полномочий для Постоянной рабочей группы по транспорту при Межучрежденческом комитете по радиологическим и ядерным аварийным ситуациям. ИКАО также пересматривает свое действующее соглашение о сотрудничестве с Международным агентством по атомной энергии (МАГАТЭ).

ИКАО также предложила создать Межучрежденческий комитет по транспорту для рассмотрения способов повышения готовности всего транспортного сектора к управлению кризисными ситуациями и принятию соответствующих мер.

Продолжалась работа по созданию нового Отделения по управлению авиационными рисками, руководство которым будет осуществляться совместно с Департаментом ООН по вопросам охраны и безопасности.

Вулканический пепел

Механизм управления рисками для безопасности полетов

Реагируя на последствия извержения вулкана Эйяфьятлайокудль в апреле/мае 2010 года, которое вызвало серьезные нарушения воздушного движения, междисциплинарная Международная целевая группа по вулканическому пеплу (IVATF) ускорила разработку механизма управления рисками для безопасности полетов с целью уменьшения опасности, связанной с загрязнением воздушного пространства вулканическим пеплом. Ее усилия дополняли работу, начатую Группой по эксплуатации Службы слежения за вулканической деятельностью на международных авиатрассах (IAVWOPG). Был внесен ряд усовершенствований в систему ИКАО, осуществляющую слежение за вулканической деятельностью на международных авиатрассах, включая разработку положений, обеспечивающих ее деятельность.

Группа по проблемам вулканического пепла

В сентябре ИКАО созвала совещание Группы по проблемам вулканического пепла (VACT), куда входят старшие должностные лица из нескольких заинтересованных государств и международных организаций. VACT одобрила ряд принципов, включая основания для закрытия воздушного пространства, и согласилась активизировать свои контакты с заинтересованными организациями в целях улучшения системы прогнозирования и слежения за вулканическим пеплом на более комплексной глобальной основе, чтобы оказывать содействие в работе Службы слежения за вулканической деятельностью на международных авиатрассах ИКАО (IAVW).

Региональная координация деятельности по обеспечению безопасности полетов

Региональные группы по обеспечению безопасности полетов

Концепция Региональных групп по обеспечению безопасности полетов (РГБП), утвержденная Советом ИКАО в 2010 году, к концу года была реализована в трех регионах: Азия/Тихий океан, Северная Америка и Южная Америка и Ближний Восток.

Механизм сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом (CAPSCA)

К программе CAPSCA, созданной в 2010 году, присоединились еще 19 государств. Сеть CAPSCA, сегодня насчитывающая 61 государство, сыграла важную роль в мерах, принятых авиационным сектором в связи с аварией в марте на АЭС "Фукусима-Дайчи" в Японии. CAPSCA финансируется главным образом Центральным фондом Организации

Объединенных Наций по борьбе с вирусом гриппа (CFIA), которым управляет Программа развития ООН. Фонд CFIA завершит свою деятельность в конце 2012 года, после чего потребуется новый источник финансирования.

Региональные организации по безопасности полетов

В октябре в Штаб-квартире ИКАО прошел симпозиум, посвященный региональным организациям по безопасности полетов (РОБП), собравший вместе представителей всех заинтересованных организаций, участвующих в создании региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (РОКБП) и управлении ими. В настоящее время разрабатывается новый рабочий план в отношении РОБП, ключевым элементом которого станет дополнительный инструктивный материал, касающийся устойчивого финансирования работы по созданию и материально-техническому обеспечению РОКБП. Механизмы финансирования, гарантирующие долговременную стабильность деятельности РОКБП, будут сочетаться с системой оценки способности РОБП выполнять поставленные перед ними задачи и соответствовать ожиданиям соответствующих государств-членов.

Было подготовлено и опубликовано второе издание документа *"Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управлению этой организацией"* (Дос 9734, часть В).

Сеть совместной помощи в области безопасности полетов (ССПБП)

В ходе Конференции ИКАО высокого уровня по безопасности полетов, проведенной в марте 2010 года, было выдвинуто предложение о создании группы для содействия транспарентности и обмену информацией. На основе этого предложения была создана сеть совместной помощи в области безопасности полетов (ССПБП), предназначенная для того, чтобы выполнять функции организатора и координатора обмена связанной с безопасностью полетов информацией, относящейся к проектам и мероприятиям по оказанию финансовой и технической помощи. ССПБП представляет собой новый канал связи между донорами и предоставляющими помощь сторонами для обсуждения осуществляемых проектов и потребностей в планировании будущей работы по оказанию помощи. Данная сеть помогает находить подходящих доноров для соответствующих проектов, а также дает потенциальным донорам возможность выделить те направления, где требуется помощь. Это позволяет донорам и предоставляющим помощь организациям избежать дублирования усилий, влекущего за собой значительные затраты финансовых средств и времени.

Участниками ССПБП являются координаторы от различных правительственных учреждений, региональных групп, изготовителей, финансовых учреждений и авиационных организаций, которые оказывают финансовую и/или техническую помощь в области гражданской авиации. ИКАО составляет перечень нынешних и предлагаемых проектов оказания помощи, для реализации которых необходимо соответствующее финансирование, основываясь при этом на анализе данных о безопасности полетов, полученных из различных источников. ИКАО совместно с государствами разрабатывает целевые планы мероприятий по устранению недостатков в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов путем проведения анализа на основе оценки рисков. Через ССПБП происходит обмен результатами этого анализа и информацией о возможностях по оказанию помощи. Информация о проектах финансовой и технической помощи предоставлялась государствам через ССПБП и созданный для этой цели вебсайт ССПБП.

Всеобъемлющий план осуществления проектов в регионе AFI

С января 2011 года мероприятия, предусмотренные в рамках Плана AFI, которые ранее осуществлялись через Всеобъемлющую программу осуществления проектов в регионе AFI (ACIP) в целях обеспечения безопасности полетов в Африке, были в полном объеме включены в программу работы региональных бюро в Дакаре и Найроби. Достигнут хороший прогресс в области оказания прямой поддержки государствам через группы региональных бюро по безопасности полетов (ROST), а также в сфере разработки и реализации планов действий, приспособленных к нуждам государств, особенно тех, что были направлены в Комиссию по рассмотрению результатов проверок (КРРП) или имели серьезные проблемы в области безопасности полетов. Разработанные планы представлялись на рассмотрение государствам.

По инициативе Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) и при поддержке ИКАО был создан механизм совместных инспекций, направляющий миссии с целью оказания помощи государствам, где отмечаются серьезные проблемы в области безопасности полетов.

В августе в Южной Африке прошла 3-я Панафриканская конференция по координации подготовки авиационного персонала, организованная Планом AFI ИКАО. Конференция утвердила концепцию гармонизации системы подготовки авиационных специалистов в регионе AFI, которая включает следующие элементы: базовые руководящие принципы и план мероприятий по созданию Африканской ассоциации авиационных учебных организаций; определение центров, проводящих высококачественную подготовку специалистов; создание Африканской комиссии по аккредитации авиационных учебных организаций; проект региональной политики в области подготовки персонала; и требования к единой системе аккредитации авиационных учебных организаций.

В октябре в Штаб-квартире ИКАО состоялось 8-е совещание Руководящего комитета Плана AFI. Его участники, представленные руководителями высокого уровня, рассмотрели прогресс в достижении целей Плана AFI и вынесли рекомендации относительно коррективов, которые будут вноситься в процессе продолжения совместной работы ИКАО, региональных организаций и государств региона AFI, направленной на решение проблем африканского континента в области обеспечения безопасности полетов, организации инспекций и подготовки квалифицированного авиационного персонала. Рабочая программа Плана AFI на 2012 год была утверждена Советом в ноябре 2011 года.

Проекты и деятельность в области технического сотрудничества

В течение 2011 года велась работа по 82 национальным и 29 региональным проектам технического сотрудничества, которые вносили свой вклад в дальнейшее улучшение состояния безопасности полетов во всем мире. В числе основных результатов, достигнутых за отчетный период, следует отметить:

Регион Африки и Индийского океана (AFI)

- подготовка технических требований для строительства ВПП для одного государства;
- продолжение оказания содействия в создании и функционировании Организации по контролю за обеспечением безопасности полетов группы государств – участников Банджунского соглашения (БАГАСО) и Агентства группы государств – участников Банджунского соглашения по расследованию авиационных происшествий (БАГАИА);
- содействие во внедрении системы GNSS в 13 аэропортах;
- создание системы выдачи свидетельств авиационному персоналу для одного ВГА;
- содействие в создании воздушного моста между двумя городами, действующего под контролем Департамента операций по поддержанию мира ООН (ДОПМ);
- проведение подготовки инспекторов по безопасности полетов в области сертификации аэродромов и безопасности полетов, а также организации инспекций по безопасности полетов;
- проведение обучения на местах в области перевозки опасных грузов по воздуху и технического обслуживания воздушных судов;
- продолжение оказания поддержки в разработке основного законодательства в области гражданской авиации для группы государств.

Регион Азии и Тихого океана (АРАС)

- продолжение оказания содействия 24 государствам и особым административным районам (ОАР) в области контроля за обеспечением безопасности полетов посредством реализации трех региональных программ и страновых проектов, осуществляемых в рамках Программы по совместной разработке мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержания летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP), включая предоставление технической помощи государствам-членам в решении серьезных проблем в области безопасности полетов, устранение недостатков, выявленных в ходе проверок УППКБП, и других проблем, имеющих отношение к безопасности полетов;
- продолжение оказания помощи 16 государствам и ОАР в области авиационной медицины через CAPSCA, которая ставит своей целью снижение рисков, связанных с чрезвычайными ситуациями в области общественного здравоохранения, затрагивающими сектор гражданской авиации, посредством проведения семинаров и обучения на рабочем месте в области планирования мероприятий по эпидемиологической готовности и оценки аэропортов по этому вопросу;
- оказание поддержки 11 государствам и ОАР в совершенствовании схем полетов (FPP) посредством подготовки документации и разработки учебных курсов;
- предоставление администрации одного аэропорта консультаций по техническим и эксплуатационным вопросам, касающимся модернизации и замены систем CNS;
- оказание содействия одному ведомству гражданской авиации в развитии потенциала в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов в области эксплуатации аэродромов, безопасности производства полетов и аэронавигационного обслуживания;
- пересмотр правил и процедур, установленных ГДГА для управлений аэропортов, аэронавигации, летной годности и производства полетов, в одном государстве;
- проведение обучения по тематике, связанной с обеспечением безопасности полетов (GNSS, радиолокационное управление заходом на посадку, СУБП, инспекторы по контролю за безопасностью полетов в области инженерно-технического обеспечения), в рамках Программы по подготовке кадров для развивающихся стран;

- проведение исследований в области CNS/ATM и технического обслуживания воздушных судов для одного государства;
- закупка противопожарных транспортных средств для трех аэропортов;
- закупка систем первичной и вторичной радиолокации, трех систем DVOR/DME и двух систем ILS/DME для одного государства;
- закупка различного оборудования для ВПП и аэронавигационных систем для одной администрации аэропорта.

Карибский и Южно-Американский регион (CAR/SAM)

- продолжение оказания содействия семи государствам в укреплении и модернизации их ведомств гражданской авиации;
- оценка работы полномочного органа гражданской авиации в одном государстве;
- создание независимой комиссии по расследованию авиационных происшествий в рамках недавно учрежденного ведомства гражданской авиации одного государства;
- оказание помощи трем государствам посредством найма международных экспертов и национальных специалистов в целях поддержания необходимого уровня профессионализма и возможностей для осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов;
- оказание содействия во внедрении СУБП и ГосПБП в двух государствах;
- разработка генерального плана для одного аэропорта;
- оценка уровня аэронавигационного обслуживания одного государства;
- совершенствование обслуживания воздушного движения в целях внедрения системы ОрВД в одном государстве;
- оказание содействия в проведении анализа и выявлении существующих препятствий и опасностей для аэронавигации в двух международных аэропортах;
- закупка вспомогательных систем для аэропортов, в частности телескопических пассажирских трапов, запасных частей для систем обработки багажа, а также предоставление технической поддержки и технического обслуживания;

- закупка системы первичной радиолокации для одного государства;
- строительство водяных и топливных резервуаров в связи с увеличением объема эксплуатационной деятельности в одном международном аэропорту;
- продолжение оказания содействия 12 государствам в гармонизации Латиноамериканских авиационных правил (LAR) и соответствующих процедур;
- проведение региональных совещаний технических экспертов;
- проведение многонациональных мероприятий по сертификации и надзору и программ подготовки персонала 12 государств, а также предоставление технической поддержки по вопросам, связанным с безопасностью полетов;
- продолжение управления сетью терминалов с очень небольшим раскрытием антенны (VSAT) в интересах 14 государств-членов, а также управление спутниковым сегментом в целях поддержки системы авиационной электросвязи в регионе;
- разработка при участии 9 государств планов действий по внедрению PBN при полетах по маршруту (RNAV 5), а также в районах аэродрома и при заходах на посадку; организация потоков воздушного движения (ОПВД); развитие потенциала в области CNS; обеспечение взаимосвязанности автоматизированных систем ОрВД в районных диспетчерских центрах, а также взаимосвязанности систем обработки сообщений ОВД (AMHS);
- оказание содействия подразделению аварийно-спасательных операций одной из миссий ООН.

Регион Европы и Ближнего Востока (EUR/MID)

- продолжение разработки стандартов и стандартов по безопасности полетов, а также долгосрочных программ обеспечения безопасности полетов для оказания содействия государствам в управлении безопасностью полетов, осуществлении контроля за обеспечением безопасности полетов, эксплуатации и поддержании функционирования оборудования и служб аэропортов;
- укрепление и модернизация полномочных органов гражданской авиации двух государств;
- оказание содействия в осуществлении "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов на Ближнем Востоке;

- обзор отчета миссии, занимавшейся сбором данных в связи с планируемой реорганизацией воздушного пространства одного государства и модернизацией его различных сетей электросвязи;
- проведение аэронавигационного исследования для установления поверхностей ограничения препятствий в целях подготовки защитной зоны в окрестностях аэропорта;
- проведение учебных курсов по широкому кругу вопросов, касающихся безопасности полетов, для государств Залива.

**Стратегическая цель В.
АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ**



АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

В течение 2011 года ИКАО уделяла основное внимание содействию реализации Декларации по авиационной безопасности, принятой на Ассамблее ИКАО, посредством осуществления инициатив по укреплению глобальной системы авиационной безопасности, проведения проверок с целью выявления проблем в области авиационной безопасности, имеющихся в государствах-членах, а также реализации расширенной стратегии помощи в области авиационной безопасности и развития потенциала.

Прогресс, достигнутый на региональном уровне в области реализации Декларации по авиационной безопасности ИКАО

В целях содействия более тесному сотрудничеству между государствами и оказания помощи в реализации Декларации по авиационной безопасности, принятой на 37-й сессии Ассамблеи, ИКАО запланировала проведение ряда региональных конференций по авиационной безопасности во всех регионах мира. В 2011 году конференции, последовательно проводившиеся в Нью-Дели, Дакаре и Москве, завершались принятием совместных заявлений об укреплении авиационной безопасности в соответствующих регионах. В выступлениях участников говорилось о разнообразных мерах по укреплению авиационной безопасности, принятых в соответствии с Декларацией, что вносило ценный вклад в общее обсуждение связанных с этим проблем. На этих совещаниях были определены возможности для перспективного сотрудничества в деле решения проблем безопасности. При том, что конференции по авиационной безопасности проводились с учетом региональных различий, все вместе они способствовали формированию единого мнения в отношении основных приоритетов и проблем авиационной безопасности, которые планируется обсудить в сентябре 2012 года на Всемирной Конференции высокого уровня по авиационной безопасности.

Укрепление и гармонизация подходов в сфере авиационной безопасности

Широкий круг представленных ниже мер в области нормативно-правового регулирования способствовал укреплению системы авиационной безопасности и гармонизации подходов к авиационной безопасности со стороны государств, ИКАО и других заинтересованных сторон.

Поправка 12 к Приложению 17 "*Безопасность*", вступившая в силу в июле, включала в себя новые усиленные положения, касающиеся авиационной безопасности, которые, в частности, предусматривают ужесточение мер по обеспечению безопасности авиагруза и применение процедуры досмотра, а также иные меры контроля в отношении лиц, не являющихся пассажирами. В поправке обращалось внимание на то, что государствам необходимо осуществлять меры безопасности, используя подход, основанный на оценке риска.

На своем 22-м совещании, проходившем в марте в Штаб-квартире ИКАО в Монреале, Группа экспертов по авиационной безопасности рассмотрела способы укрепления международной системы авиационной безопасности в свете сохраняющейся угрозы для гражданской авиации и создала новые рабочие группы в целях изучения безопасности авиагруза и вопроса обязательного досмотра персонала.

В целях совершенствования содействия государствам в реализации требований Приложения 17, в том числе введенных с внесением поправки 12, было распространено переработанное издание *Руководства по авиационной безопасности* (Дос 8973 для служебного пользования), ранее публиковавшееся под названием "*Руководство по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства*". Восьмое издание объединяет пять томов предыдущего издания в один целостный документ, что обеспечивает большее удобство и эффективность использования. В частности, оно дает полномочным органам по авиационной безопасности расширенный инструктивный материал в отношении безопасности цепи поставок, человеческого фактора, а также соглашений об обеспечении контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута.

В свете того, что характер угроз постоянно меняется, а государствам необходимо осуществлять меры безопасности на основе оценки рисков, ИКАО приступила к разработке нового инструмента для оценки рисков под названием "*Заявление о контексте риска*". Этот обновляемый документ предоставляет государствам уточненное описание ситуаций, связанных с угрозой и риском, и методику для подготовки своей собственной национальной оценки риска.

В связи с озабоченностью, выражавшейся государствами относительно Стандарта Приложения 17, предусматривающего досмотр лиц, не являющихся пассажирами, рабочая группа Группы экспертов по авиационной безопасности в июне согласовала альтернативные поправки, которые Группа экспертов рассмотрит в 2012 году. В частности, было разработано определение уязвимых зон аэропорта, где нужен такой досмотр, а также инструктивный материал по реализации соответствующих мер.

Укрепилось сотрудничество ИКАО со Всемирной таможенной организацией (ВТАО) в целях противодействия угрозам для безопасности авиагрузов в глобальном масштабе и упрощения формальностей при перевозке груза. В июне обе эти организации подписали меморандум о взаимопонимании, предусматривающий согласованную разработку политики, стандартов и инструктивного материала ИКАО и ВТАО в области безопасности авиагруза с учетом вклада таких организаций-партнеров, как Ассоциация "Глобальный экспресс" (GEA), Всемирный почтовый союз (ВПС) и Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА).

В рамках усилий, направленных на совершенствование инструктивного материала для государств по усилению безопасности авиагруза, ИКАО приступила к разработке концепции груза повышенного риска. При этом ИКАО также настоятельно призвала государства-члены разработать программы обеспечения безопасности цепи поставок, проводящих различие между грузом повышенного риска и обычными грузотправлениями, а также внедрить надлежащие методы досмотра грузов повышенного риска.

ИКАО возглавила разработку проекта пассажирского контрольно-пропускного пункта будущего и усовершенствованных процессов, которые позволят эффективно обеспечить безопасность при минимальном воздействии на эксплуатационную деятельность. Работая вместе с новой Технической консультативной группой по методам досмотра нового поколения (TAG/NGen), Секретариат обеспечивает координацию международных усилий по разработке концепции контрольно-пропускного пункта будущего в сотрудничестве с партнерами в лице государственных органов и организаций отрасли. Первое совещание TAG/NGen состоялось в Париже в декабре.

В декабре состоялось совещание исследовательской группы для рассмотрения инструктивных материалов по согласованному внедрению технологий досмотра, позволяющих выявить взрывчатые вещества в жидкостях, аэрозолях и гелях (ЖАГ). Группа разработала общие принципы для обеспечения единого подхода к ЖАГ и рекомендовала государствам и заинтересованным организациям авиационной отрасли разработать и обновлять перечень согласованных минимальных требований к досмотру ЖАГ.

Число участников Сети координационных центров (КЦ) AVSEC в настоящее время насчитывает 183 государств-членов и два особых административных района (ОАР) (в 2010 году – всего 172). В июне состоялось испытание системы связи, используемой для передачи сведений о непосредственных угрозах и рекомендуемых контрмерах, которое подтвердило ее целесообразность и эффективность.

В целях поощрения обмена конфиденциальной информацией о технологиях и методах досмотра между государствами ИКАО внедрила систему, реализованную на базе вебтехнологий, под названием

AVSECPaedia. Ведется работа над расширенной версией AVSECPaedia, оснащенной более эффективной системой поиска и удобным для пользователей интерфейсом.

Программа упрощения формальностей

Совет принял поправку 22 к Приложению 9 *"Упрощение формальностей"*, содержащую Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), касающиеся правил таможенного, иммиграционного и санитарно-карантинного контроля при пересечении границы. Эта поправка призвана помочь государствам в решении проблем, которые связаны с упрощением формальностей, а также сложностей, возникающих перед авиатранспортной отраслью и авиапутешественниками. Она также укрепляет SARPS, касающиеся программ передачи предварительной информации о пассажирах (API), обязывающих государства внедрять международные стандарты, обеспечивающие единообразие обмена в глобальном масштабе данными о пассажирах. В апреле пересмотренные рекомендации в отношении API, разработанные в сотрудничестве с ВТАО и ИАТА, были размещены на общедоступном сайте ИКАО <http://www.icao.int/Security/FAL/Pages/Publications.aspx>.

В поправке 22 также указаны меры, которые рекомендуется предпринимать государствам-членам в целях оказания помощи авиапутешественникам в случае отмены рейсов в результате наступления обстоятельств непреодолимой силы. Совет также утвердил основательно пересмотренные положения Приложения 9, касающиеся вопросов здравоохранения и призванных помочь государствам подготовиться к вспышкам инфекционных заболеваний (таких как H1N1, ТОРС и птичий грипп), создающих угрозу для общественного здоровья или эпидемическую ситуацию международного масштаба. Наконец, для обеспечения адаптации таможенных органов и торговли к новым условиям в сфере безопасности перевозки грузов, возникших после теракта 11 сентября, поправка 22 дополнена новыми положениями в целях согласования взаимосвязанных процедур и практики в области упрощения формальностей и обеспечения безопасности, принятых государствами и такими регулирующими органами, как ВТАО.

Программа разработки машиносчитываемых проездных документов (МСПД)

На конец этого года машиносчитываемые паспорта (МСП), выпускаемые в соответствии с Приложением 9, отсутствовали лишь у шести государств-членов. Некоторые из них приступили к реализации проектов, обеспечивающих им выпуск МСП в ближайшем будущем. (Для выпуска МСП в соответствии с требованиями ИКАО был отведен срок до 1 апреля 2010 года.) Кроме того, ИКАО предложила помощь пяти

государствам-членам, выпустившим МСП, которые не полностью соответствовали техническим требованиям, содержащимся в документе ИКАО *"Машиночитываемые проездные документы"* (Дос 9303).

Электронные паспорта были выпущены в 93 государствах-членах, при этом еще 21 государство объявило о своих планах начать выпуск электронных паспортов в двухлетний срок. В 56 государствах-членах в процессе осуществления пограничного контроля применялись технологии биометрической идентификации.

В декабре началась реализация трехлетнего проекта помощи государствам Северной и Южной Америки совместно с Межамериканским комитетом по борьбе с терроризмом Организации американских государств (ОАГ/СИКТЕ). Он включает в себя проведение субрегиональных семинаров, анализа пробелов, миссий по разработке проектов, а также оценки их результатов.

Всего помощь в реализации МСПД была оказана 24 государствам-членам и международным организациям. Среди главных мероприятий по развитию потенциала следует отметить:

- проект технической помощи Мексике (согласованный с Программой технического сотрудничества ИКАО) для изучения порядка выпуска паспортов и обеспечения его соответствия требованиям Дос 9303;
- оказание технической помощи Узбекистану по реализации проекта выпуска электронных паспортов совместно с Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ);
- оказание технической помощи Непалу в оценке соответствия непальских МСП требованиям Дос 9303.

По согласованию с Программой технического сотрудничества содействие в реализации ряда новых проектов по развитию потенциала было оказано в рамках программы МСПД Лесото, Мексике, Эквадору и Управлению ООН по выдаче международных паспортов.

В сентябре в Штаб-квартире ИКАО в Монреале состоялись 7-й симпозиум и выставка по машиночитываемым проездным документам ИКАО, средствам биометрического контроля и стандартам безопасности, на которых главное внимание было уделено роли МСПД и пограничного контроля в борьбе с терроризмом и трансграничной преступностью и их предотвращении. При этом многие из участников в качестве первоочередной проблемы называли отсутствие у целого ряда государств-членов средств, необходимых для обеспечения соответствия требованиям МСПД и создания эффективных систем идентификации личности.

В Катаре и Сингапуре были проведены региональные семинары по МСПД, средствам биометрического контроля и безопасности границ. На указанных мероприятиях, помимо распространения соответствующего положительного опыта, была подчеркнута целесообразность Программы МСПД в свете мер, принимаемых для пресечения трансграничного перемещения террористов и иных преступных элементов.

Программа Директории открытых ключей

В течение года к Директории открытых ключей (ДОК) присоединились пять новых членов – Болгария, Венгрия, Люксембург, Норвегия и Швеция. В результате общее число участников программы возросло до 30 государств и территорий. ДОК создана в 2007 году в целях упрощения и модернизации обмена информацией об электронных паспортах и обеспечивает общедоступный, коллективный и технически совместимый режим паспортного контроля. Эта система безопасности может высокоэффективно выявлять поддельные или измененные паспорта, или использование краденых паспортов. Отмечая разницу между количеством государств-членов, выпускающих электронные паспорта, и числом участников ДОК, Совет ДОК подчеркнул, что, согласно рекомендации Приложения 9, выпуск электронных паспортов и участие в ДОК должны быть тесно связаны.

ИКАО согласовала новые условия договора с компанией Netrust, оператором ДОК. По новому договору размер оплаты услуг оператора будет сокращен как только количество активных участников ДОК достигнет 31.

Во время проведения симпозиума по МСПД прошли два семинара в целях содействия присоединению к ДОК. На семинарах подчеркивалась ценность участия государств в этой системе, что способствует повышению уровня защиты электронных паспортов любого государства и укрепляет доверие к ним.

Реализация Универсальной программы по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности

Созданная в 2002 году Универсальная программа по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) по-прежнему является главным компонентом Всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере авиационной безопасности. Реализуемый с января 2008 года второй цикл проверок УППАБ направлен на выявление проблем, имеющихся в данной сфере в государствах-членах, выработку рекомендаций по их устранению и оказание помощи на местах.

В 2011 году группы проверяющих ИКАО выполнили 35 проверок, доведя общее количество вторичных проверок до 129 (в это число входят проверки в 128 государствах-членах и одном ОАР). Второй цикл проверок осуществляется без нарушения графика и должен быть завершен до конца

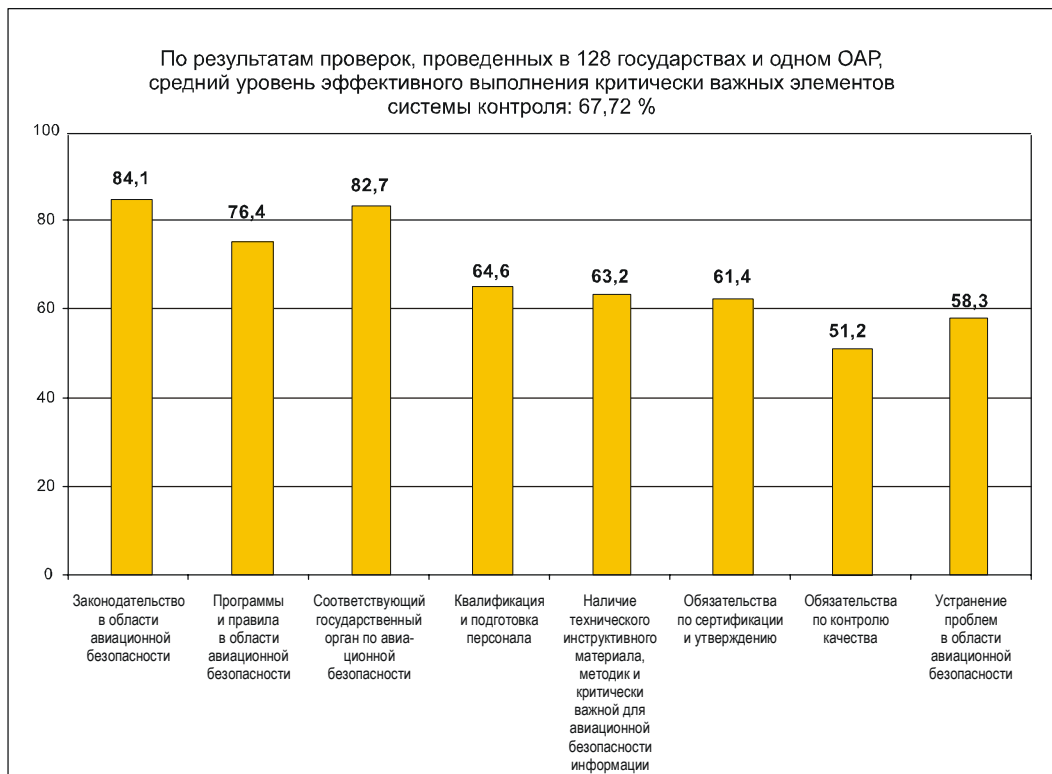


Рис. 5. Глобальные результаты проверок: уровень выполнения критически важных элементов системы контроля за обеспечением авиационной безопасности

2013 года. На рис. 5 отражены общие результаты проверок, относящиеся к реализации критически важных элементов системы контроля за обеспечением авиационной безопасности. В целях перспективного планирования при Секретариате создана исследовательская группа в целях разработки предложений по перспективной модификации УППАБ после 2013 года, когда текущий цикл проверок будет завершен.

Помимо проверок, в Монреале был проведен курс по подготовке и аттестации проверяющих УППАБ, которые также выступили в качестве наблюдателей при проведении курса Европейского Союза по подготовке инспекторов по безопасности авиагрузов и во время проведения инспекционной проверки Европейской комиссии. Кроме того, они приняли участие в работе двух миссий по содействию в обеспечении авиационной безопасности.

В течение года проверки УППАБ, проводимые в соответствии с механизмом, утвержденным Советом в феврале 2010 года, выявили восемь значительных недостатков, связанных с обеспечением авиационной безопасности (SSeC) в пяти государствах, из которых пять недостатков были впоследствии устранены, что было подтверждено в ходе миссий УППАБ по валидации.

Государства-члены и региональные организации продолжали оказывать ИКАО ценную поддержку посредством краткосрочного и долгосрочного откомандирования экспертов для участия в мероприятиях УППАБ. На длительный срок были откомандированы четыре эксперта из Канады, США, Франции и Швейцарии. Кроме того, в картотеке УППАБ содержится список экспертов из 63 государств-членов и их региональных организаций, которые на краткосрочной основе командируются в состав группы проверяющих УППАБ.

Международная помощь и сотрудничество

Поскольку ее мандат заключается в том, чтобы возглавлять и поддерживать международные усилия по обеспечению надежного режима безопасности и систем контроля в сфере гражданской авиации, ИКАО продолжала работу по укреплению партнерства с государствами, организациями авиационной отрасли и другими заинтересованными сторонами в целях совершенствования координации проектов помощи, реализуемых по всему миру. ИКАО также оказывала содействие нуждающимся в помощи государствам-членам посредством предоставления рекомендаций, инструктивного материала, а также стандартных и специально разработанных учебных курсов и практикумов по авиационной безопасности.

В рамках своей Программы поддержки внедрения и развития в области авиационной безопасности (ISD-SEC) ИКАО реализовала новую стратегию, предусматривающую более последовательный и согласованный подход в масштабе всей Организации к помощи в сфере авиационной безопасности и развития потенциала. В соответствии с этим подходом принимаются меры по включению проектов Программы технического сотрудничества в состав мероприятий ISD-SEC. Комплексные планы по улучшению ситуации были разработаны и введены в действие в пяти государствах-членах и одной региональной организации. В этих планах содержится подробное описание механизмов партнерства между государством-членом или регионом и ИКАО, обеспечивается выделение соответствующих средств и их использование для реализации согласованных этапов. По итогам изучения потребностей государств-членов в области авиационной безопасности были разработаны два плана по улучшению ситуации.

Мероприятия регионального уровня включали в себя участие в совещаниях органов регионального уровня, например ИКАО и Региональной группы по авиационной безопасности и упрощению формальностей Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (AVSEC/FAL/RG), которая определяет приоритеты для установления единообразного порядка обеспечения авиационной безопасности в странах региона и укрепления мероприятий по развитию потенциала. Кроме того, в Североамериканском, Карибском и Южноамериканском регионах для 27 государств осуществлялись региональные учебные программы, финансируемые государствами-донорами. Осуществление этих учебных программ планируется продлить до конца 2013 года.

Подготовка в области авиационной безопасности

Центром внимания Программы ISD-SEC продолжала оставаться разработка учебных материалов по обеспечению авиационной безопасности, а также осуществление надзора за работой сети учебных центров ИКАО. Рабочая группа по обучению в области авиационной безопасности на совещании в октябре обсудила вопрос о продолжении разработки учебных материалов о человеческом факторе и безопасности грузов, а также актуализации существующих учебных комплектов по авиационной безопасности (УКАБ). В настоящее время на платной основе предлагаются семь УКАБ: «Основные положения», «Груз», «Управление кризисной ситуацией», «Учения», «Инструкторы», «Управление» и «Национальные инспекторы».

К международной сети 23 учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ), работающих под контролем и при поддержке ИКАО, прибавилось три новых УЦАБ, расположенных в Донкастере (Великобритания), Мехико и Нью-Дели. Мероприятия этих центров, помимо прочего, включали в себя проведение 25 учебных курсов и практикумов при поддержке ИКАО для 495 специалистов по авиационной безопасности. В ответ на растущий спрос на обучение в области авиационной безопасности была проведена аттестация еще 33 инструкторов из всех регионов, причем общая численность аттестованных инструкторов достигла 211.

ИКАО продолжала поддерживать курс профессионального менеджмента (КПМ), предлагаемый Университетом Конкордия (Монреаль) и проводимый преимущественно через Интернет и обеспечивающий обучение персонала по авиационной безопасности новым управленческим навыкам. К концу года диплом КПМ получили 384 участника из 81 государства (в 2010 году – 317 участников из 75 государств).

Проекты и мероприятия в области технического сотрудничества

В целях оказания помощи ведомствам гражданской авиации и международным аэропортам в деле совершенствования их систем обеспечения безопасности проводилась работа по 17 национальным и 4 региональным проектам активного технического сотрудничества. Среди главных результатов, достигнутых за указанный период, следует отметить следующие:

Регион Азии и Тихого океана (АРАС)

- оказание постоянной поддержки в области авиационной безопасности 24 государствам и административным районам посредством реализации Совместной региональной программы по авиационной безопасности (CASP), включая техническую помощь государствам-членам и ведомствам по устранению недостатков, выявленных в ходе проверок УППАБ, и других проблем в области авиационной безопасности.

- пересмотр правил и процедур ГДГА для управлений по производству полетов и авиационной безопасности в одном государстве;

Карибский и Южноамериканский регион (CAR/SAM)

- проведение международного семинара по упрощению формальностей с участием представителей 18 государств;
- проведение международного семинара по планированию на случай чрезвычайных ситуаций, затрагивающих гражданскую авиацию, с участием представителей 14 государств;
- проведение международного семинара по планированию, развитию и управлению грузовой инфраструктурой аэропортов с участием представителей 13 государств-членов;
- консультации по различным аспектам электронных МСПД и планов мероприятий по реализации электронного пограничного контроля и электронных паспортов в двух государствах;
- закупка систем безопасности и оборудования, в частности замкнутой телевизионной системы и рентгеновских сканнеров, в двух государствах.

**Стратегическая цель С. ОХРАНА
ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ
И УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**



ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Экологическая работа ИКАО была в значительной степени направлена на реализацию мер, утвержденных 37-й сессией Ассамблеи ИКАО, включая проведение международной конференции по экологически устойчивому биотопливу, организацию обучения по разработке планов действий государствами-членами, а также продолжение реализации рабочей программы Комитета по защите окружающей среды от воздействия авиации (САЕР). Кроме того, значительное внимание уделялось таким вопросам, как разработка новых экологических инструментов, расширение сотрудничества с другими учреждениями системы ООН, выработка различных мер противодействия изменению климата и проведение разъяснительной работы.

Меры, предусмотренные 37-й сессией Ассамблеи ИКАО

Планы действий государств-членов по сокращению выбросов CO₂

ИКАО были подготовлены инструктивные материалы и разработан Интернет-портал в целях оказания помощи государствам-членам в разработке планов действий и определении наиболее целесообразных мер по сокращению выбросов CO₂ при полетах международной авиации, а также помощи государствам в реализации этих мер. Эти планы действий позволят ИКАО оценить прогресс, достигнутый государствами-членами в деле достижения глобальных желательных целей отрасли, и решить конкретные проблемы, с которыми они сталкиваются, путем оказания им технической и финансовой помощи. В отчетном году ИКАО в сотрудничестве с региональными бюро были проведены региональные семинары по планам действий государств в Бангкоке, Дубаи, Мехико, Найроби, Монреале и Париже с участием свыше 200 представителей из 81 государства, на долю которых приходится 92,4 % мирового объема коммерческих тонно-километров, и в настоящее время подготовлен 81 координатор по этим вопросам.

Экологические альтернативные виды топлива для авиации

Продолжена работа по активному содействию в разработке нормативных и финансовых структур, обеспечивающих своевременное наличие экологических альтернативных видов топлива в достаточных объемах. Развивая успех семинара и конференции по авиации и

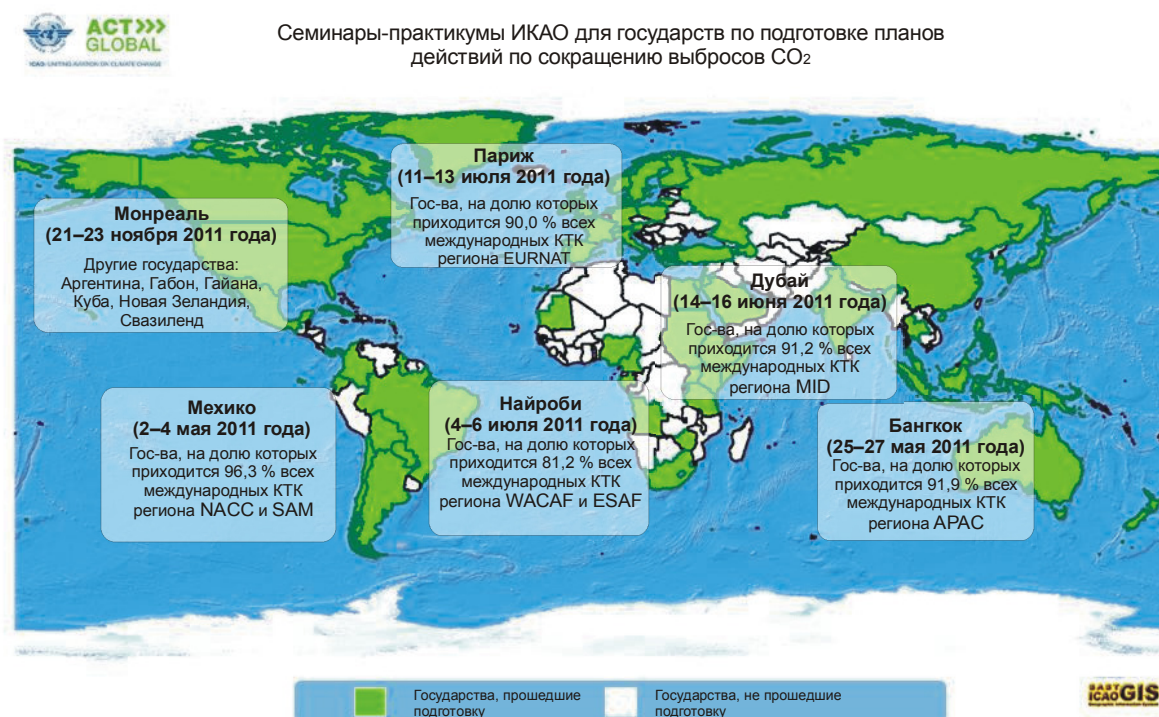


Рис. 6. Региональные учебные семинары-практикумы

альтернативным видам топлива, проведенной в 2009 году, ИКАО провела семинар по альтернативным видам топлива для авиации (SUSTAF), свыше 230 участников которого обменялись мнениями и информацией о мерах в области экологичного альтернативного топлива для авиации, принятых в мире. В центре дискуссии были такие вопросы, как международная гармонизация методик анализа жизненного цикла, критерии устойчивости, а также нормативно-правовое обеспечение наличия топлива данных видов.

Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации

САЕР осуществил дальнейшие шаги по выполнению программы действий, утвержденной на 9-м заседании САЕР (САЕР/9), целью которой является разработка технических мер по сокращению и ограничению экологического воздействия авиации.

Поправки к томам I и II Приложения 16

Аэронавигационная комиссия (АНК) на своей 186-й сессии рассмотрела две поправки, а также соответствующие замечания государств к томам I и II Приложения 16 "Охрана окружающей среды". Цель технических поправок к тому I заключалась в обновлении процедур и совершенствовании

сертификации. В поправки к тому II вошли, помимо обновлений широкого круга технических вопросов, новый Стандарт на эмиссию окислов азота (NO_x). Обе поправки были утверждены на 192-й сессии Совета ИКАО с датой начала применения 17 ноября 2011 года.

Авиационная эмиссия

Разработка Стандарта для сертификации воздушных судов на эмиссию CO₂ входит в число наиболее сложных задач программы действий САЕР/9. Целевая группа по эмиссии CO₂ (ЦГ CO₂) при технической рабочей группе по эмиссии занялась разработкой сертификационных требований, которые будут подкреплены результатами работы над системами измерений, процедурами, а также их применимостью и реализацией. В результате анализа были определены несколько вариантов систем измерений и совокупность, включая данные производителя, общего массива данных (CDS). Прежде чем заниматься порядком регулирования, ЦГ CO₂ проводит работу по выбору единой системы измерений. ЦГ CO₂ выполнила значительный объем работы по техническому анализу и по-прежнему планирует разработать техническое определение стандарта на эмиссию CO₂ к 2013 году.

Авиационный шум

САЕР продолжил изучение возможностей – с упором на технические – по ограничению или сокращению количества людей, которые подвергаются значительному воздействию авиационного шума. Техническая рабочая группа по проблеме шума в сотрудничестве с рабочими группами САЕР по моделированию продолжает анализ вариантов ужесточения требований к уровню шума в будущем. Результаты анализа планируется передать на рассмотрение Руководящей группы САЕР в 2012 году. Группа независимых экспертов (НЭ) приступила к изучению новейших технологий снижения шума. Его результаты будут представлены технической рабочей группе по проблеме шума в 2012 году.

Экологические инструменты

Экологический калькулятор ИКАО для проведения совещаний

В 2007 году во Всемирный день окружающей среды Генеральный секретарь ООН Пан Ги Мун призвал учреждения системы ООН направить усилия на то, чтобы обеспечить климатическую нейтральность и большую жизнеспособность. Эта климатически нейтральная инициатива содержит в себе призыв ко всем организациям системы ООН максимально сократить выбросы парниковых газов и сделать свою деятельность "экологически чистой". Экологический калькулятор ИКАО для проведения совещаний (IGMC) помогает ООН и другим организациям регулировать свои выбросы углерода, возникающие в ходе официальных поездок в целях участия в международных совещаниях. Он позволяет рассчитать оптимальное место

проведения совещания в плане эмиссии CO₂ от авиапутешествий с учетом численности участников и их местонахождения. Хотя решение о том, где проводить совещание, может зависеть от многих факторов, калькулятор ИКАО облегчает процесс планирования. Его применение обеспечивает экологически рациональный процесс планирования для сокращения выбросов CO₂ от авиапутешествий и является целесообразным для принятия решений в тех организациях, которые занимаются проведением международных совещаний.

Инструмент ИКАО для оценки экономии топлива

Оптимизация производства полетов может привести к значительному сокращению объема расхода топлива воздушными судами. Однако до настоящего времени не было инструмента, помогающего сделать это государствам, не имеющим автоматических средств для единообразного расчета, моделирования или формирования отчетности о такой экономии. Теперь это можно сделать с помощью разработанного ИКАО инструмента для оценки экономии топлива (IFSET), в котором реализована возможность показать разницу между траекториями полета по расходу топлива до и после оптимизации производства полетов на местном, региональном или глобальном уровнях. Данный инструмент помогает государствам на унифицированной основе рассчитывать экономию топлива и представлять об этом информацию соответствующим национальным органам и ИКАО. Он также облегчает модернизацию и улучшение инфраструктуры аэронавигационных служб государств, что способствует снижению эмиссии газов.

Сотрудничество с другими учреждениями системы ООН

Работа ИКАО в области охраны окружающей среды и, в частности, меры по противодействию изменению климата, включают в себя сотрудничество с целым рядом других организаций системы ООН, в том числе с Рамочной конвенцией ООН об изменении климата (РКИК ООН) и ее рабочими группами. В 2011 году ИКАО приняла участие в следующих мероприятиях ООН:

- 11-я сессия Рабочей группы III Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК), Абу-Даби;
- 5-е совещание МГЭИК по базе данных коэффициентов выбросов, Мумбай;
- Переходный комитет по созданию Зеленого климатического фонда (ЗКФ), Мехико;
- 5-е совещание Группы по организации решения проблем (ГОРП), касающихся управления в сфере устойчивого развития, Рим;
- 17-е совещание Группы ООН по рациональному природопользованию (ГРП), Нью-Йорк;
- заседание Исполнительного комитета по экономическим и социальным вопросам (ИКЭСВ) и заседание его директоров, Женева;

- 2-е межсессионное заседание Конференции ООН по устойчивому развитию (UNCSD), Нью-Йорк;
- Конференция РКИК ООН по изменению климата, Бонн;
- Конференция РКИК ООН по изменению климата, Панама-Сити;
- Конференция РКИК ООН по изменению климата, Дурбан – включая 17-ю Конференцию сторон (COP17).

На Конференции COP17 ИКАО направила доклад и передала заявление во Вспомогательный орган для консультирования по научным и техническим аспектам (ВОКНТА) с описанием последних событий в области международной авиации и изменения климата. Кроме того, ИКАО и Международная морская организация (ИМО) содействовали информированности об экологических инициативах на транспорте в рамках общей темы "Эмиссия международного транспорта: глобальные решения для глобальных отраслей". Доклад ИКАО был посвящен реализации конкретных мер, направленных на достижение глобальных желательных целей, утвержденных на 37-й сессии Ассамблеи. ИКАО также приняла участие в параллельном мероприятии системы ООН по ослаблению воздействия на окружающую среду, а также в параллельном мероприятии Международного валютного фонда (МВФ) о финансировании мер, направленных на противодействие изменению климата.

Кадастр выбросов углерода ИКАО и климатически-нейтральная инициатива

В 2010 году в рамках инициативы ООН, направленной на обеспечение нейтрального воздействия всех учреждений системы ООН на климат, ИКАО провела актуализацию своего кадастра выбросов углерода, а также оценку углеродного следа деятельности Секретариата, используя калькулятор эмиссии парниковых газов Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), а также углеродный калькулятор ИКАО. Валовой годовой объем выбросов ИКАО в 2011 году составил примерно 6080 т CO₂, которые, в основном, связаны с авиаперелетами сотрудников (40 %) и потреблением тепловой и электрической энергии (60 %). При этом ИКАО также приняла участие в заседании Группы ООН по организации решения проблем (ГОРП), касающихся управления в сфере устойчивого развития, и продолжала оказывать организациям ООН – членам этой группы помощь в разработке инструментов и рекомендаций по подготовке кадастров выбросов парниковых газов, связанных с авиационной отраслью.

Разъяснительная работа и повышение информированности общественности

В двух выпусках *Журнала ИКАО* опубликован материал на экологические темы (№ 3 и 6), а также обзоры, комментарии и новости авиационной отрасли. По итогам семинара SUSTAF опубликован доклад о достижениях в области авиационного биотоплива. На заседании COP17 был представлен убедительный доклад ИКАО, в котором подчеркивался

вклад авиационной отрасли в устойчивое развитие экономики, окружающей среды и общества. ИКАО также приняла участие в многочисленных международных форумах, информационных и просветительских мероприятиях, используя различные баннеры, брошюры, листовки и мультимедийные материалы. Среди них можно отметить следующие мероприятия:

- Ассоциация авиации и космонавтики Франции (ZAF), Американский институт авиации и космонавтики (AIAA) – Симпозиум ZAF/AIAA по снижению авиационного шума и эмиссии (ANERS), Марсель;
- Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА), 11-е совещание Комитета по воздушному транспорту, Найроби;
- Инициативная группа на воздушном транспорте (АТАГ), семинар по устойчивому развитию авиации, Рио-де-Жанейро;
- Конференция по воздушному праву, Бухарест;
- общее совещание членов Инициативы по альтернативному топливу для коммерческой авиации (CAAFI), Вашингтон;
- встреча на высшем уровне под названием "Земля в центре внимания", Абу-Даби;
- заседание экспертов Группы 20, Вашингтон;
- сеть исследований и разработок в области экологически чистой авиации (GARDN) – "Пусть мечта станет явью", Оттава;
- устойчивый метод использования альтернативного топлива и энергии в авиации (SWAFEA) – Итоговая конференция, Тулуза.

Добровольная поддержка работы ИКАО в области охраны окружающей среды

Франция и Италия продолжали оказывать поддержку работе ИКАО в области экологии посредством откомандирования, соответственно, одного консультанта по экологии и младшего сотрудника категории специалистов. Добровольную помощь экологической программе также оказали Норвегия и Чили.

Проекты и деятельность в области технического сотрудничества

Была проведена работа по 19 национальным и 4 региональным проектам технического сотрудничества, связанным с защитой окружающей среды.

Регион Азии и Тихого океана (АРАС)

- проведение исследования по двойному использованию аэропортов в мегаполисе государства;
- разработка прогноза воздушного движения в столичном регионе государства.

Карибский и Южноамериканский регион (CAR/SAM)

- создание и укомплектование группы из 12 экспертов по разработке генерального плана и бизнес-плана одного аэропорта;
- закупка отражателя реактивной струи;
- содействие одному государству в расширении аэропортов и укреплении инфраструктуры города как важного международного воздушного узла.

УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

В 2011 году ИКАО расширила работу по формированию благоприятной глобальной нормативной среды для устойчивого развития международного воздушного транспорта. Посредством содействия в налаживании диалога между государствами-членами и разработки инновационных инструментов, обеспечивающих доступ к авиационным данным онлайн, ИКАО способствовала процессу подписания двухсторонних и многосторонних соглашений о воздушных сообщениях, при этом предоставляя практические рекомендации по утверждению и внедрению политики и практических мер, предназначенных для укрепления устойчивого развития международной гражданской авиации. Нижеописанные инновации получили положительную оценку государств-членов и международного авиационного сообщества.

Метеорология

В отчетном году ИКАО осуществляла наблюдение за испытанием системы консультативных сообщений SIGMET в регионе AFI и отдельных частях Азиатско-Тихоокеанского региона. Эта работа была направлена на решение давно существующих проблем, с которыми сталкиваются многие государства при подготовке и распространении сообщений SIGMET.

На заседании Группы по эксплуатации Всемирной системы зональных прогнозов (WAFSOPSG) в марте 2011 года была достигнута договоренность о том, чтобы с ноября 2013 года изменить статус некоторых сообщений о прогнозе облачности с пробного на эксплуатационный и использовать их для предполетного планирования. Также была усовершенствована спутниковая система рассылки аэронавигационной информации (SADIS) путем улучшения доступа к Всемирной системе зональных прогнозов (WAFS) с координатной сеткой для облечения, турбулентности и кучево-дождевых облаков через Интернет-компонент SADIS на основе протокола передачи файлов (FTP). Эти прогнозы должны оказать значительную помощь эксплуатантам в предполетном планировании.

Также была завершена работа по повышению качества метеорологической информации посредством обновлений соответствующих инструктивных указаний для систем управления качеством (СУК). Разработка и реализация СУК для аэронавигационных метеорологических служб, которая ранее имела статус Рекомендуемой практики, преобразована в Стандарт, принятый Советом в 2011 году с датой вступления силу в ноябре 2012 года. Многие государства приступили к этой работе, при этом некоторые получили сертификацию в соответствии с ИСО 2000:2008.

Авиационный спектр частот

Актуализация международных положений в области управления спектром частот происходит каждые четыре года в ходе Всемирных конференций радиосвязи (ВКР). Системы связи, навигации и наблюдения (CNS) являются исключительно важными для обеспечения безопасности полетов воздушных судов и требуют доступа к значительной части имеющегося радиочастотного спектра при отсутствии помех. Обновления позиции ИКАО для Всемирной конференции радиосвязи в 2012 году (ВКР–12) были утверждены Советом в июне. ИКАО продолжила подготовку вспомогательных материалов для процесса ВКР и провела семинары по спектру частот в Париже и Дакаре. Позиция ИКАО излагалась и отстаивалась на различных подготовительных совещаниях ВКР, проводимых Международным союзом электросвязи (МСЭ) и региональными организациями электросвязи.

Управление аэронавигационной информацией

ИКАО разработала дорожную карту для перевода традиционного буквенно-цифрового кода на обеспечение использования будущих методов общесистемного управления информацией (SWIM).

В дополнение к действующим SARPS и дорожной карте перехода к управлению аэронавигационной информацией (УАИ) во всех регионах ИКАО были разработаны планы перехода от САИ к УАИ, которые реализуются в настоящее время.

События в области политики, касающейся воздушного транспорта

На двустороннем и региональном уровне продолжилась либерализация регулирования международных воздушных перевозок. Рядом государств были заключены новые двухсторонние соглашения о воздушных сообщениях и соглашений "об открытом небе". Данные соглашения, в целом, направлены на обеспечение большей степени гибкости в плане назначения авиаперевозчиков, прав на маршруты, провозной емкости, частоты полетов, совместного использования кодов и тарифов. На многостороннем уровне Всемирная торговая организация (ВТО) провела второй раунд пересмотра приложения о воздушных сообщениях к Генеральному

соглашению о торговле услугами (ГСТУ). Секретариат следил за развитием событий в ВТО, где предложения по расширению сферы применения приложения по-прежнему находятся в процессе рассмотрения.

Онлайновая база данных МСВС

Введена в эксплуатацию онлайновая база данных по Международным соглашениям о воздушных сообщениях (МСВС), заменяющая собой "Базу данных о всемирных соглашениях о воздушных сообщениях" на CD-ROM (Дос 9511). В своей новой версии база данных содержит в формате PDF тексты действующих двухсторонних соглашений о воздушных сообщениях и поправки к ним. В нее также вошли кодифицированные сводки основных положений двухсторонних соглашений о воздушных сообщениях и поправки к ним, которые были зарегистрированы в ИКАО государствами-членами, а также незарегистрированные соглашения, полученные из других источников, таких как официальные национальные вебсайты.

Права пассажиров

Подтвердилась отмеченная в предыдущие годы общая тенденция введения регулирующих механизмов, направленных на защиту прав авиапассажиров. В Соединенных Штатах Америки утвержденные Министерством транспорта правила, расширяющие возможности авиапассажиров для защиты своих прав, стали дополнением к действующим нормам (о компенсации за потерю багажа, информировании о произвольных сборах или предельном времени задержки на летном поле) и привели к повышению размера штрафа за нарушения. В Европе вопрос о сфере применения правил EU 261/2004 о компенсации пассажирам по-прежнему вызывает споры, хотя Директива ЕС о защите прав потребителей, запрещающая трейдерам взимать с потребителей повышенную плату при оплате по кредитной карте через Интернет, уже принята.

ИКАО продолжает следить за развитием ситуации в отношении того, что касается добровольных обязательств перед потребителями, а также государственного регулирования их интересов. В частности, с учетом последних событий для улучшения читабельности и актуализации была изменена сводка добровольных обязательств и мер регулирования, содержащая ссылки на правила о защите прав потребителей.

Содействие процессу переговоров о воздушных сообщениях

ИКАО провела в Мумбае 4-ю Конференцию по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN/2011), на которой присутствовало рекордное число делегатов (350) из 65 государств, а также представители 4 региональных организаций. На этой конференции состоялось свыше 370 официальных и неофициальных двухсторонних заседаний, приведших к подписанию свыше 120 двухсторонних соглашений и договоренностей о воздушных сообщениях. Конференция совпала с празднованием 100-летнего юбилея начала полетов коммерческой авиации в Индии.

Всемирная авиатранспортная конференция

На 37-й сессии Ассамблеи прозвучал призыв о созыве авиатранспортной конференции в соответствующие сроки в течение трехлетия. В июне 2011 года Совет решил, что Шестая Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/6) состоится в Штаб-квартире ИКАО в Монреале с 18 по 22 марта 2013 года. Конференция должна дать оценку текущей ситуации и наметить пути совершенствования режима нормативно-правового регулирования при содействии устойчивому развитию воздушного транспорта. На конференции также планируется рассмотреть ключевые вопросы, такие как доступ к рынку, владение авиаперевозчиками и контроль над ними, защита интересов потребителей, честная конкуренция и гарантии, налогообложение, экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания, а также меры по совершенствованию процесса реализации политики и рекомендаций ИКАО в области регулирования.

Управление инфраструктурой

На 194-й сессии Совет утвердил пересмотренный документ *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Дос 9082), который будет опубликован в виде девятого издания. Надлежащее применение ключевых принципов взимания сборов, описанных в данном документе, – отсутствие дискриминации, связь с затратами, прозрачность и консультации с пользователями – призвано содействовать устойчивому развитию аэропортовой и аэронавигационной инфраструктуры. ИКАО также проведен пересмотр и обновление результатов семи ситуационных исследований по вопросам коммерциализации, приватизации и экономического надзора в сфере аэропортового и аэронавигационного обслуживания и к соответствующей базе данных добавлены результаты анализа 19 новых примеров из практики.

Новый информационный ресурс ИКАО: предоставление информации об аэронавигационных сборах в режиме онлайн

Новый продукт под названием "Аэронавигационные сборы", включающий в себя перечень аэропортовых и аэронавигационных сборов, взимаемых в 184 государствах-членах, был реализован на основе издания *"Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб"* (Дос 7100).

В области обучения в рамках Программы аккредитации специалистов по организации аэропортовой деятельности (AMPAP), которая разработана ИКАО совместно с Международным советом аэропортов (МСА), были проведены три учебных курса по тематике, касающейся сборов с пользователей аэропортов.

Статистическая программа ИКАО

Началом реализации и распространения рекомендаций, выработанных на Десятом Специализированном совещании по статистике (STA/10), стал выпуск положения о конфиденциальности в отношении начального и конечного пункта полета (OFOD), запрос о назначении координаторов, отвечающих за вопросы сбора статистической информации, а также распространение глобального перечня бюджетных авиаперевозчиков. В Штаб-квартире ИКАО проведена практическая подготовка по вопросам статистики, в ходе которой представители отдельных франкоговорящих африканских государств-членов приобрели практический опыт применения статистических методов и заполнения форм статистической отчетности. Для мониторинга устойчивого развития воздушного транспорта и более точной оценки достижения желательных целей, относящихся к климатическому воздействию авиации, ИКАО реализована сбор сведений о потреблении топлива авиаперевозчиками, что позволит оценить динамику топливной эффективности.

Новая онлайн-статистическая платформа ИКАО

Новая онлайн-статистическая платформа ИКАО DATA+ была разработана как инструмент, позволяющий сравнивать глобальные авиационные данные и отвечающий высоким требованиям к распространению данных, которые предъявляют государства-члены, региональные организации гражданской авиации и сторонние пользователи. Первый модуль ИКАО DATA+, который был реализован, обеспечивает доступ к авиационной статистике в новой графической среде, облегчающей формирование отчетности, поиск, а также доступ к данным, которые традиционно отражались в форме статистических таблиц. Эта простая в использовании статистическая платформа позволяет пользователям менять графическое отображение данных в зависимости от выбранных параметров. Совокупность данных, собираемых ИКАО в рамках своей Статистической программы, будет предоставляться при помощи этой платформы на последовательной основе. Первый реализованный модуль охватывает ежемесячную статистику воздушных перевозок, собранную по форме отчетности А на воздушном транспорте. Для того чтобы получить доступ онлайн к платформе, необходимо зарегистрироваться в ИКАО на www2.icao.int/en/G-CAD.

Работа в области прогнозирования

Проведены совещания Группы прогнозирования перевозок региона Африки и Индийского океана (AFI TFG) и Подгруппы прогнозирования перевозок (TF-SG) Группы регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в Ближневосточном регионе (MIDANPIRG) в целях содействия Группе регионального планирования и осуществления проектов AFI (APIRG) и MIDANPIRG в вопросах разработки перспективных планов аэронавигационных услуг в соответствующих

регионах. Целью этих двух совещаний была разработка прогнозов перевозок с учетом перспективного объема пассажирских потоков и полетов воздушных судов, а также прогнозы для пар городов и анализ данных пиковых периодов в соответствующих РПИ. Опубликованы два доклада: *Прогноз перевозок в регионе Африки и Индийского океана на 2010–2030 годы* (Doc 9970) и *Доклад TF SG/4* (Каир, Египет, 15–17 ноября 2011 года), которые будут представлены соответственно на очередных совещаниях APIRG и MIDANPIRG для оценки и перспективного планирования и реализации аэронавигационных средств. На совещании AFI TFG присутствовали 15 участников из пяти африканских государств-членов и одной международной организации, а на совещании TF-SG присутствовали 16 участников из пяти ближневосточных государств-членов.

ИКАО опубликовала результаты нового и инновационного исследования под названием *"Глобальные и региональные прогнозы на 20-летний период: пилоты, персонал по техническому обслуживанию и диспетчеры УВД"* (Doc 9956). Доступ к результатам этой работы, опубликованным на всех языках, позволяет государствам, эксплуатантам воздушных судов, эксплуатантам аэропортов, поставщикам аэронавигационных услуг и учебным авиационным организациям получить информацию о последствиях ожидаемого увеличения объема перевозок и парка воздушных судов в части спроса на квалифицированный авиационный персонал. Дефицит или избыток возможностей для подготовки кадров при этом рассчитывается в глобальном и региональном плане для того, чтобы помочь государствам определить потенциальные проблемы и найти возможности для адаптации своей учебной инфраструктуры в соответствии с ними.

Экономический анализ

Продолжается исследование региональных различий в экономике эксплуатации международных авиалиний. Эти исследования продолжают служить уникальным источником данных и информации для решения различных профильных задач, включая анализ экономики эксплуатации воздушных линий, оценку влияния изменений в нормативно-правовой среде и экологическое планирование. Результаты данных исследований также служат основой для расчета факторов, определяющих пропорциональное распределение доходов от пассажирских перевозок, осуществляемое Агентством по пропорциональным тарифам ИАТА. На основе аналогичного принципа был проведен анализ авиаперевозок и финансовый анализ в целях расчета базового тарифа перевозки почты для Всемирного почтового союза (ВПС). Оба указанных продукта принесли доход для ИКАО.

Соглашения о совместном финансировании

ИКАО продолжала выполнять свои обязательства, касающиеся управления Датским и Исландским соглашениями о совместном финансировании, участниками которых являются соответственно 23 и

24 государства. Эти соглашения предусматривают предоставление обслуживания в области УВД, связи и метеорологии в Гренландии и Исландии в целях осуществления полетов международной гражданской авиации над Северной Атлантикой. С 1 января управлением соглашениями занимается подразделение совместного финансирования под руководством начальника Секции экономического анализа и политики. По приглашению полномочных органов Исландии и Дании Комитет по совместной поддержке посетил некоторые из совместно финансируемых объектов в Исландии и Гренландии.

Добровольная помощь работе ИКАО в области устойчивого развития

Китайская Народная Республика поддержала работу ИКАО в области устойчивого развития воздушного транспорта посредством откомандирования консультанта по базам данных и консультанта по прогнозированию рынков. Помощь данной программе также оказали два прикомандированных консультанта из Франции.

**ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ
СТРАТЕГИИ
РЕАЛИЗАЦИИ**



ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ СТРАТЕГИИ РЕАЛИЗАЦИИ

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И ВНЕШНИЕ СНОШЕНИЯ

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 два совещания, из которых первое состоялось в Женеве в марте 2011 года, а второе – в Оттаве в июне. Комиссия продолжила свою работу над рядом вопросов, включая устав международного фонда; регулирование срока и размера первоначальных взносов в фонд; рекомендаций по дополнению страховых лимитов; рекомендации в отношении механизма инвестиционно-финансового управления; рекомендации по компенсации и соглашениям со страховщиками по вопросам рассмотрения претензий; а также правила процедуры Конференции сторон.

Направлено письмо государствам, содержащее информацию о:

- 1) решении 37-й сессии Ассамблеи, настоятельно призывающем государства содействовать вступлению в силу двух соответствующих Конвенций, принятых в 2009 году, и настоятельно рекомендуя государствам, имеющим экспертов, обладающих соответствующей квалификацией, принять участие в работе Подготовительной комиссии;
- 2) принятой в 2010 году Резолюции Ассамблеи № А37-22 (*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области*), где, в частности, содержится призыв ко всем государствам в кратчайший срок ратифицировать две Конвенции, принятые в 2009 году.

Правовые вопросы, связанные с недисциплинированными пассажирами

Исследовательская группа Секретариата по недисциплинированным пассажирам, работа которой была возобновлена, провела свое первое заседание в Монреале в мае, а второе, организованное Францией, – в Париже в октябре. В результате работы Группы было рекомендовано продолжить изучение возможностей модернизации *"Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов"* (Токийская конвенция) с учетом проблемы недисциплинированных пассажиров. На 194-й сессии Совет решил создать в этих целях подкомитет Юридического комитета.

Содействие ратификации документов, принятых в Пекине

В соответствии с принятой на Ассамблее резолюцией А37-23 "Содействие принятию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 года" Совет и Секретариат продолжили работу по содействию ратификации документов, принятых в Пекине. В этих целях один семинар был организован в апреле месяце в Бухаресте (Румыния) под эгидой ИКАО и Центрально-европейской ротационной группы (в составе Болгарии, Венгрии, Польши, Румынии, Словакии, Словении и Чешской Республики), а другой – в мае в Тегусигальпе (Гондурас) под эгидой ИКАО и Центрально-американской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОЕСНА).

Международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационное оборудование)

От имени Совета, выступающего в качестве Контролирующего органа Международного регистра, Секретариат продолжал следить за работой Регистра в целях обеспечения его эффективного функционирования в соответствии со статьей 17 Кейптаунской конвенции 2001 года. В результате решения о переназначении Регистратора, принятого Советом на своей 188-й сессии в октябре 2009 года, с Регистратором (Aviareto Ltd.) был заключен новый контракт на второй пятилетний срок, начиная с 1 марта 2011 года.

Присоединение Южного Судана к Чикагской конвенции

11 октября Республика Южный Судан направила правительству США свое уведомление о намерении присоединиться к *Конвенции о международной гражданской авиации*. Присоединение Южного Судана в качестве нового члена ИКАО вступило в силу 10 ноября, в результате чего численность государств-членов достигла 191.

Хронологию ратификации или присоединения государств в 2011 году к многосторонним документам воздушного права можно найти на вебсайте ИКАО в разделе "Сборник договоров Управления по правовым вопросам и внешним сношениям", где перечень международных документов воздушного права постоянно обновляется.

Ознакомительный курс

В июле при финансовом содействии Европейского Союза, оказываемом на основе соглашения о безвозмездной финансовой помощи, заключенного с ИКАО в 2010 году, в Штаб-квартире ИКАО прошел 50-й ознакомительный курс (FAM). Цель курса состоит в том, чтобы обеспечить как можно более широкое распространение информации о деятельности ИКАО, особенно

для сотрудников национальных администраций, работающих с ИКАО от имени своих управлений, или выполняющих широкий круг обязанностей в области гражданской авиации, и обеспечить содействие этой деятельности. Участники выбираются из числа кандидатов, назначаемых их национальными администрациями. В 50-м ознакомительном курсе приняли участие 50 представителей 38 государств, а также двух межправительственных организаций.

Рабочая группа по вопросам управления (политики)

В ходе своей 193-й сессии Совет "обратился к Президенту с просьбой создать рабочую группу для того, чтобы выработать рекомендации о том, как решать значительные проблемы в области безопасности полетов (SSC), если Секретариат исчерпал все меры, направленные на улучшение ситуации в государстве в области контроля за обеспечением безопасности полетов". Президент Совета возложил эту задачу на Рабочую группу по вопросам управления (политики) (WGOG). WGOG провела два заседания по этому вопросу: в июне и ноябре. На 194-й сессии Совет принял к сведению промежуточный устный доклад WGOG: по существу в целях сохранения безопасности полетов было решено рассмотреть дополнительные меры по стимулированию надзора за иностранными эксплуатантами государств, имеющих SSC, а также продолжить работу над выработкой четкого, но адаптируемого к конкретной ситуации поэтапного процесса, действующего в отношении государств, имеющих SSC, вплоть до применения процедуры, установленной статьей 54 j) Чикагской конвенции. В начале 2012 года WGOG представит заключительный доклад по данному вопросу.

Обсуждение вопросов привилегий и иммунитетов на Трехстороннем консультативном комитете

В ходе его 193-й сессии Совет делегировал своему Президенту полномочия назначить группу из ряда членов Совета ИКАО для участия в заседаниях Трехстороннего консультативного комитета, созданного по инициативе правительства Канады. Цель Трехстороннего консультативного комитета, в состав которого входят представители Протокольного отдела Канады, Протокольного отдела Квебека и представители ИКАО, состоит в обсуждении вопросов, касающихся привилегий и иммунитетов представителей, аккредитованных в ИКАО, а также вопросов реализации действующих соглашений или иных документов на эту тему. Комитет провел два заседания: в мае и ноябре.

ЛЮДСКИЕ РЕСУРСЫ

По состоянию на 31 декабря 2011 года в составе Секретариата в категории специалистов и выше работали представители 77 государств. В ИКАО было 598 штатных должностей, 549 из которых финансировались из Регулярного бюджета по программам, а 49 – из Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (АОСC): 286 в категории специалистов и выше и 312 – в категории общего обслуживания. Всего было 43 вакантных штатных должности по регулярным программам. В это число входили вакантные должности, которые были необходимы для выполнения обязательного норматива по вакантным должностям или которые находились в процессе набора.

В общей сложности 31 декабря 2011 года работало 700 сотрудников: 527 финансировались из Регулярного бюджета по программам, 71 – из Фонда АОСC, а 102 – из внебюджетных средств.

Общая доля женщин среди сотрудников категории специалистов и более высоких категорий достигла 31 %. На руководящем уровне доля женщин составила 40 % в категории Д-2 и 18 % в категории Д-1. В рамках проводимой ИКАО разъяснительной работы семь женщин, обладающих соответствующей квалификацией, были удостоены международной стипендии ИКАО "Женщины в авиации" и прошли обучение в Аэронавигационном и Авиатранспортном управлениях.

С вступлением в действие с 1 января девятого издания *Кодекса службы ИКАО* произошли изменения в отношении набора персонала, заключения контрактов, профессиональной этики, повышения квалификации, а также применения норм права. Кроме того, реализована политика в отношении частных подрядчиков и консультантов. Также разработаны и утверждены Советом к реализации основные положения по вопросам этики. Был разработан порядок реализации основных положений по вопросам этики, следить за соблюдением которого будет вновь назначенный сотрудник по вопросам этики.

Создан механизм планирования трудовых ресурсов, включающий стратегический и комплексные трехлетние и ежегодные планы действий, касающиеся людских ресурсов (HRAP), разрабатываемые с учетом стратегических целей ИКАО. К этим планам HRAP прилагаются подробные указания по их реализации, сроки осуществления мероприятий и четкое описание функций, обязанностей и отчетности всех руководителей людских ресурсов и всех управлений. Этот механизм обеспечил объединение усилий ИКАО за счет структурной реорганизации большинства основных программ и отделов в Штаб-квартире. В целом эти планы оказали положительное влияние на планирование и организацию кадровой работы, особенно в отношении проработки организационной структуры и должностей, управления вакансиями и контрактами.

В целях более справедливой оценки и учета достижений, эффективности труда и квалификации персонала проведена работа по совершенствованию системы повышения производственных показателей и квалификации (ПППК). Повышение эффективности системы управления ИКАО призвано в большей мере содействовать росту компетентности и совершенствованию навыков штатных сотрудников, а также укреплению их личного потенциала и в конечном счете потенциала всей Организации.

Обучение является сферой совместной ответственности как ИКАО, так и ее штатных сотрудников. Организация обеспечивает возможности и ресурсы, необходимые для удовлетворения выявленных потребностей в обучении, а сотрудники должны демонстрировать свою приверженность и готовность участвовать в мероприятиях по повышению квалификации персонала. В текущем году было организовано 59 учебных мероприятий, на которых обучение в различных областях – от технических до нетехнических и вспомогательных навыков, включая языковую подготовку – прошли 663 сотрудника. Была инициирована подготовка плана разработки электронных учебных курсов, которые планируется реализовать на платформе системы управления обучением ИКАО (i-Learn). Этот новый инструмент позволит сотрудникам записываться на учебные курсы онлайн, следить за своими успехами в приобретении навыков и знаний, а также удовлетворять свои потребности в обучении. Экспериментальное тестирование системы планируется осуществлять на основе поэтапного подхода.

Свой вклад в деятельность ИКАО продолжали вносить 29 внештатных сотрудников, как командированных, так и работающих на безвозмездной основе, что стало возможным благодаря партнерским договоренностям с государствами-членами и авиационными администрациями. В текущем году к работе в Организации на безвозмездной основе приступили 23 новых сотрудника.

Автоматизация процессов управления кадрами получила свое дальнейшее развитие с внедрением онлайн-системы набора кадров, а также модуля по управлению отпусками. В целях повышения качества и своевременности услуг, оказываемых внутренним и внешним клиентам, оптимизирован документооборот и рабочие процедуры. Одновременно с внедрением автоматизации продолжена модернизация рабочих процессов управления людскими ресурсами.

Обеспечение бесперебойной деятельности

Как и другие учреждения системы ООН, ИКАО приступила к реализации системы обеспечения бесперебойной деятельности (BCM) для укрепления способности реагировать на риски и обеспечивать непрерывность своих важнейших рабочих процессов на минимальном согласованном уровне при возникновении перебоев. Подготовлен доклад о планировании обеспечения бесперебойной деятельности, в котором подробно изложена информация,

необходимая руководству для оценки воздействия критической ситуации и эффективного реагирования на нее, а также определена структура, которая обеспечивает выполнение критически важных функций и процессов.

ПЕРЕВОД И ПУБЛИКАЦИИ

В 2011 году общий объем работы в Отделе переводов и публикаций (LPB) составил 8,72 млн слов против 12,13 млн слов в 2010 году. При этом 45 % процентов работы было передано на внешний подряд, а 55 % выполнено собственными силами. Устный перевод обеспечивался на 1259 заседаниях (в 2010 году на 1595). По сравнению с уровнем 2010 года отмечалось снижение выпуска публикаций, предназначенных для продажи, на фоне постоянного увеличения объема интернет-публикаций на различных вебсайтах ИКАО. В соответствии с установленной в *Издательских правилах ИКАО* (Doc 7231) политикой выделения бесплатных квот количество изданий, безвозмездно направленных государствам-членам, составило 63 648.

В соответствии с бюджетом на 2011–2012–2013 годы, утвержденным на 37-й сессии Ассамблеи, изменилась структура LPB. Целью мер, направленных на реструктуризацию Отдела, было обеспечение оптимальных, транспарентных, экономичных и конкурентоспособных услуг перевода для удовлетворения потребностей ИКАО. При этом ставилась задача повысить рентабельность работы Отдела посредством:

- укрепления процесса управления услугами перевода, включая повышение качества перевода, передачу переводов на подрядное исполнение, а также координацию между устным и письменным переводом;
- совершенствования деятельности по оказанию услуг перевода, обеспечения паритета между различными языками и оптимизации использования переводческих ресурсов в целях удовлетворения спроса;
- приведения действующих в Организации норм производительности в области услуг перевода в соответствие с общей практикой ООН.

Новая структура позволяет ИКАО обеспечивать высокий уровень качества переводов и публикаций за счет повышения эффективности без выделения дополнительных средств. Новая оптимизированная структура опирается на универсальность кадров, позволяющую укрепить начальные этапы работы, т. е. терминологию, реферирование, внешний подряд, административную поддержку, в целях общего повышения производительности труда. В этой связи в июне было начато обучение этих сотрудников, которое продолжится в течение трехлетия. Кроме того, сокращена административная нагрузка на начальников секций письменного перевода с

тем, чтобы они могли уделять больше времени переводам. В соответствии с резолюцией А37-25 Ассамблеи *"Политика ИКАО в области лингвистического обслуживания"*, которая касается паритета языков, устный перевод на китайский и арабский языки в данный момент имеет одинаковый статус с другими языками. Корректировки будут вноситься с учетом изменения обстоятельств и поступления информации из различных источников.

Разработан проект политики внешнего подряда в целях обеспечения того, чтобы вся подрядная работа, связанная с запросами на услуги перевода, выполнялась на транспарентной основе и в строгом соответствии с нормами, обеспечивая надлежащее качество перевода при минимальных затратах и соотношении объема работы, выполняемой своими силами и передаваемой на внешний подряд, 60:40. Политика устанавливает объем и основные принципы передачи переводов на внешний подряд с учетом качества, скорости выполнения и конфиденциальности, а также финансовых аспектов. В ней также описывается механизм, применяемый в отношении управления качеством подрядного перевода и призванный обеспечить его выполнение в полном соответствии с конкретными указаниями и условиями, равно как его полноту и точность.

По итогам оценки ряда средств автоматизации перевода (CAT) в конце года в LPB была выбрана и внедрена программа, одним из прямых результатов применения которой должно стать повышение качества и согласованности переводов как выполняемых собственными силами, так и подрядных. При этом рост производительности может быть также со временем достигнут за счет повышения эффективности обработки объема публикаций с помощью CAT. Для обеспечения соответствия с требованиями LPB создан экспериментальный проект. Обучение работе с этой программой должны пройти все сотрудники LPB.

ДЕЛОПРОИЗВОДСТВО И ВЕБ-МЕНЕДЖМЕНТ

По итогам исследования экономической целесообразности, выполненного в 2010 году, в Штаб-квартире и региональных отделениях ИКАО начата реализация системы управления документацией и делопроизводством (EDRMS). Цель развертывания такой системы состоит в том, чтобы модернизировать и оптимизировать процессы и порядок управления документооборотом ИКАО в глобальном масштабе, а также повысить его эффективность. На этапе реализации данного проекта используется стандартная процедура и структура проектного управления PRINCE 2, что, помимо других преимуществ для ИКАО, облегчает связь между будущими пользователями этой системы и техническим персоналом, участвующим в разработке и внедрении. Завершена подробная проработка схемы рабочих процессов в области делопроизводства, составлен график тестирования предложенного решения в ограниченных масштабах. Ведется работа по составлению в рамках проекта подробной схемы управления документооборотом. Определяющим фактором для успешной реализации

проекта станет эффективная интеграция всех инициатив, которые связаны с управлением информацией, включая проект по управлению веб-контентом (WCM). Полномасштабная реализация системы должна привести к значительному повышению эффективности административных процессов ИКАО.

В контексте модернизации и повышенной безопасности информационной структуры ИКАО вебсайт ICAO-NET, который служит главным источником информации о работе ИКАО, перенесен на защищенный портал. Это потребовало значительных изменений процедуры доступа к данному вебсайту. Благодаря налаженному сотрудничеству с государствами-членами процесс был успешно завершен, а старая платформа в конце года была отключена.

Многочисленные конкретные проекты (EDRMS, WCM и т. д.) являются отражением постоянной работы по повышению эффективности административной деятельности ИКАО. Результаты, достигнутые в использовании современных веб-технологий в Секретариате и в работе руководящих органов, позволили значительно сократить объем документации в бумажном формате. Это привело не только к снижению затрат на производство документов, но и к конкретному положительному влиянию на окружающую среду.

ИНФОРМАЦИОННЫЕ И СВЯЗНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

На протяжении года продолжалась работа по повышению информационной безопасности, укреплению инфраструктуры, а также совершенствованию информационных систем и систем связи в целях общего повышения эффективности и действенности ИКАО. К числу конкретных мероприятий относятся:

- Инфраструктура и модернизация ИТ для создания единой сети ИКАО "One-ICAO":
 - интеграция всех региональных отделений во внутреннюю сеть ИКАО. Это способствовало связи и совместной работе за счет обеспечения доступа к общеорганизационным приложениям, таким как Agresso, а также к вебсайту Секретариата, и привело к сокращению путевых расходов;
 - разработка плана восстановления работоспособности в случае аварийной ситуации для того, чтобы обеспечить возможность восстановления всех информационных и ИТ служб ИКАО, необходимых для обеспечения бесперебойной деятельности, в аварийных ситуациях.

- Проект по веб-менеджменту ИКАО:
 - успешное завершение первого этапа проекта по управлению веб-контентом (WCM), включая модернизацию публичного сайта ИКАО;
 - завершение работы над новым вебсайтом ICAO-NET в начале 2011 года, что позволило повысить его безопасность и расширить функциональность для пользователей;
 - успешная модернизация защищенного сайта Совета ИКАО, что обеспечивает упрощенный, ускоренный доступ к необходимым документам в целях удовлетворения потребностей членов Совета. Эта инициатива привела к сокращению объема использования бумажных документов в ИКАО.

- Крупные проекты, реализованные в интересах управлений ИКАО:
 - разработка и внедрение онлайн-базы данных о международных соглашениях в сфере воздушных сообщений (МСВС), которая реализована в виде вебсайта, обеспечивающего пользователям возможность параметрического поиска зарегистрированных и незарегистрированных двухсторонних соглашений;
 - разработка новой системы набора кадров (eRecruiter) как для Секретариата, так и экспертов на местах. Эта новая, удобная в использовании система обеспечивает прозрачность процесса набора, регулярную и своевременную информацию, а также создание "безбумажного" процесса;
 - помощь в разработке ряда средств электронной безопасности и вебсайта по экологической деятельности.

Секция ИСТ разработала систему проектного управления для всех проектов ИСТ и приступила к реализации новой платформы, которая может быть преобразована в полноценную модель офиса управления проектами (ОУП). Этот проект имеет множество достоинств, в том числе обеспечение успешной реализации проектов и внедрения функций ОУП в ИКАО.

В связи с реализацией проекта EDRMS Секция ИСТ инициировала процесс согласования концепции проекта с Секцией делопроизводства и веб-менеджмента в целях создания платформы-прототипа для ознакомления и обучения пользователей. В ходе согласования планируется утвердить принципы, определяющие управление делопроизводством, и техническую платформу EDRMS, разработка которой будет опираться на три руководящих принципа: учет удобства пользователя, ориентация на рабочие процессы и модульность.

Кроме того, разработаны принципы управления ИТ в целях направления и отслеживания всех аспектов управления информацией, влияющих на всю Организацию в целом.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ГЕНЕРИРОВАНИЮ ДОХОДОВ (ДГД)

Валовой доход от ДГД и реализации продукции Службы размножения, продажи и внешнего распространения документов (RSED) составил около 8,3 млн кан. долл. Указанная сумма соответствует примерно 56 % валового дохода от ДГД за год. Чистый доход от деятельности и услуг RSED равняется 4,3 млн кан. долл., что составляет значительную часть средств (4,37 млн кан. долл.), выделенных из Фонда генерирования дополнительных доходов (ФГДД) в бюджет Регулярной программы.

ПОЛИТИКА ИКАО В ОБЛАСТИ РЕГИОНАЛЬНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Меморандум о сотрудничестве (МОС) между Европейским Союзом (ЕС) и ИКАО в области безопасности полетов, авиационной безопасности, организации воздушного движения и защиты окружающей среды подписан в Монреале и Брюсселе, соответственно, 28 апреля и 4 мая. Вступление МОС в силу на временной основе состоялось 4 мая. Его окончательное вступление в силу произойдет после завершения внутренних процедур ЕС и обмена соответствующими документами. Первое заседание Объединенного комитета ЕС и ИКАО (ОК) в соответствии с МОС состоялось в сентябре в Штаб-квартире ИКАО. На заседании были подписаны две официальные резолюции Объединенного комитета, первая из которых имела отношение к принятию приложения о безопасности полетов, а вторая – к утверждению рабочей договоренности (РД) о системе представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах ИКАО (ADREP) и об Европейском координационном центре систем сообщения об авиационных происшествиях и инцидентах (ECCAIRS).

С организациями Азиатского и Африканского регионов был согласован ряд инициатив по подписанию меморандумов о сотрудничестве. Совещания по этому вопросу с участием Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) и Африканского союза (АС) состоялись, соответственно, в мае и июле. Согласованы меры по реализации МОС, уже подписанных ИКАО с этими организациями. Кроме того, проводились региональные дискуссии с участием Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА), Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) на тему реализации МОС, уже подписанных с этими организациями.

РЕГИОНАЛЬНАЯ КООРДИНАЦИЯ

В третьем квартале региональные отделения были подключены к системе обмена знаниями ИКАО (IKSN). Полномасштабное использование ИКСН региональными бюро и АНУ и АТУ для управления программами, проектами и соответствующими видами деятельности начнется в 2012 году, что обеспечит Организацию единым инструментом проектного управления для профильных управлений/отделений, а также инструментом отчетности перед Советом.

Для каждого из семи региональных бюро были разработаны планы по обеспечению бесперебойной деятельности (ВСП). Планы предусматривают меры, принимаемые в случае перебоев в нормальном доступе или работе регионального бюро. В текущем году эти планы вступили в действие в региональных бюро в Каире и Бангкоке.

Решением Совета в регионе АРАС была создана новая региональная единица в форме регионального подразделения. Должность руководителя этого подразделения будет оплачивать ИКАО. Прочие ресурсы, включая штатных сотрудников и помещения, будут предоставляться принимающим государством (которое пока не названо) и другими государствами в регионе на добровольной основе.

В конце года было ликвидировано Отделение по региональной координации и общественным связям. Обязанности и функции отделения, а также его штатные сотрудники были переданы другим структурным единицам в составе Организации.

ИНФОРМАЦИОННО-КОММУНИКАЦИОННОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

С 1 января функции распространения информации среди общественности переданы в Канцелярию Генерального секретаря, а соответствующая служба была переименована в Секцию информационно-коммуникационного взаимодействия. Меры по поэтапному укреплению службы включали в себя назначение в октябре начальника Секции информационно-коммуникационного взаимодействия, подчиненного непосредственно Генеральному секретарю. Также приняты меры по назначению сотрудника по информационно-коммуникационному взаимодействию взамен уходящего сотрудника по связям с общественностью.

В течение года внимание уделялось отдельным элементам стратегического плана по информационно-коммуникационному взаимодействию, принятому в прошлом году, включая:

- расширение контактов со СМИ;
- укрепление связей с региональными бюро для решения вопросов, связанных со СМИ, и внесения вклада в текущую информационно-коммуникационную деятельность;
- обеспечение содержанием обновленного публичного вебсайта.

Большое внимание уделялось содержанию медийных и информационно-разъяснительных мероприятий, в частности выступлений, пресс-релизов и журнальных статей, призванных способствовать проведению в жизнь резолюций, принятых на 37-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2010 году.

**ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА**



ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Программа технического сотрудничества служит дополнением к Регулярной программе и оказывает государствам-членам поддержку в реализации Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), политики и процедур ИКАО. В этом году ИКАО выполнила Программу технического сотрудничества, объем которой оценивается в 70,15 млн долл. США. В рамках различных соглашений о целевых фондах было реализовано 111 проектов в 96 странах. Краткие сведения о проектах, выполненных в 2011 году, можно найти в добавлении 2 к настоящему докладу, доступном по адресу: www.icao.int/Pages/annual-reports.aspx.

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 2009–2011 гг. годовой объем Программы сократился на 48,8 % главным образом вследствие того, что до конца года не удалось приступить к выполнению нескольких крупных проектов, находящихся в стадии разработки, а реализация некоторых мероприятий, предусмотренных текущими крупными проектами, была отложена правительствами на будущие годы.

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

Регион	2009	2010	2011
Азия и Тихий океан	20,60	11,97	9,31
Африка	13,17	9,50	10,93
Европа и Ближний Восток	17,54	18,10	8,94
Северная и Южная Америка	77,95	97,31	40,97
Всего	129,27	136,88	70,15

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

Набор экспертов

ИКАО привлекла для работы на местах 328 международных экспертов и консультантов. С учетом 691 национального сотрудника, в работе по проектам принимали участие 1019 человек, в том числе 80 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.



Всего было предоставлено 770 стипендий общей продолжительностью 529,8 рабочего месяца, в том числе:

- 274 стипендии в рамках внутривосточных и региональных проектов технического сотрудничества, финансируемых принимающими правительствами или донорами.
- 496 стипендий в рамках меморандумов о взаимопонимании, заключенных ИКАО с Индией, Республикой Корея, Сингапуром и Таиландом, которые предусматривают финансирование обучения этими странами и руководство подготовкой со стороны ИКАО. Из них:
 - 12 стипендий для обучения в Индийской авиационной академии в области управления грузовыми операциями в аэропортах и управления эксплуатационной деятельностью аэропорта;
 - 202 стипендии для обучения специалистов в Учебном центре гражданской авиации Кореи в области технического обслуживания доплеровских станций VOR; глобальных навигационных спутниковых систем (GNSS); эксплуатации аэропортов; авиационной безопасности; радиолокационного управления заходом на посадку; положений Приложения 14 “Аэродромы”; концепций радиолокации; эксплуатации терминалов аэропорта; технического обслуживания систем посадки по приборам (ILS); и политики в области гражданской авиации (для руководителей высшего звена);
 - 90 стипендий для обучения в Академии гражданской авиации Сингапура в таких областях, как эксплуатация терминалов аэропорта и управление эксплуатационной деятельностью; кризисное управление в сфере авиационной безопасности; управление отраслью гражданской авиации; системы связи, навигации, наблюдения и управления воздушным движением (CNS/ATM); международное воздушное право; управление в чрезвычайных ситуациях; государственная программа по безопасности полетов; работа инспекторов по надзору за обеспечением безопасности полетов в области инженерно-технического обеспечения, производства полетов и технического обслуживания; и организация контроля за обеспечением безопасности полетов;
 - 192 стипендии для слушателей курсов, проведенных в Учебном центре гражданской авиации Таиланда по такой тематике, как требования к экзаменаторам-собеседникам/ аттестующим, оценивающим уровень владения авиацион-

ным английским языком; организация перевозки опасных грузов; влияние человеческого фактора применительно к работе эксплуатационного персонала; подготовка инструкторов; навигация, основанная на характеристиках; и системы управления безопасностью полетов.

Кроме того, эксперты ИКАО, набранные по линии проектов технического сотрудничества, провели обучение на местах по различной тематике для 4014 сотрудников ведомств гражданской авиации. Государства-реципиенты по-прежнему включали значительный объем затрат на обучение своих специалистов в статью расходов на закупки по проектам технического сотрудничества ИКАО. В общей сложности 274 национальных специалиста 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 0,98 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

Всего в рамках Программы технического сотрудничества было оформлено 74 заказа на закупку и субподряды; общая сумма расходов на закупки для реализации проектов на местах составила 36,8 млн долл. США. Помощь, оказанная государствам в сфере модернизации инфраструктуры

гражданской авиации, охватывала широкий диапазон направлений: от разработки технических спецификаций, подготовки и проведения тендеров и административного обеспечения сложных многоэтапных контрактов под ключ до ввода оборудования в эксплуатацию. Это непосредственно способствовало повышению уровня безопасности полетов и безопасности аэропортов, совершенствованию систем связи и аэронавигационной инфраструктуры за счет создания возможностей для повышения 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.

Дополнительные 1826 заказов на закупку и субподряды, оформленные в рамках Программы технического сотрудничества, на сумму 10,9 млн кан. долл. были связаны с приобретением (включая прямую закупку) оборудования и услуг для административно-хозяйственных нужд Регулярной программы и Управления технического сотрудничества ИКАО. Наиболее значительным из реализованных проектов был контракт на проведение исследования возможностей использования рыночных мер в сфере охраны окружающей среды стоимостью 236 080 кан. долл. Среди прочих крупных закупок можно отметить учебный Интернет-курс УППКБП (280 335 кан. долл.), лицензии и техническая поддержка компании "Оракл" (399 890 кан. долл.), услуги консультанта по корпоративному лицензионному соглашению с компанией "Майкрософт" (597 430 долл. США), платформа для электронной коммерции (554 100 кан. долл.) и программное обеспечение для машинного перевода (340 600 кан. долл.).

Кроме того, Секция снабжения начала процесс, направленный на достижение соответствия требованиям стандарта ИСО 9001:2008; в связи с этим, она стремится к тому, чтобы закупка товаров и/или услуг осуществлялась исключительно в интересах Организации и/или государств, которым оказывается помощь, а также способствует повышению подотчетности на всех уровнях Организации.



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

Стратегическая цель	Северная и Южная Америка		Африка		Азия и Тихий океан		Европа и Ближний Восток		Общий объем Программы	
		%		%		%		%		%
А. Безопасность полетов	25,20	62,0	9,89	90,0	7,26	78,0	6,70	75,0	49,05	70,0
В. Авиационная безопасность	9,01	22,0	0,84	8,0	0,93	10,0	0,45	5,0	11,23	16,0
С. Охр. окружающ. среды/Устойч. разв.	6,76	16,0	0,20	2,0	1,12	12,0	1,79	20,0	9,87	14,0
Всего	40,97	100,0	10,93	100,0	9,31	100,0	8,94	100,0	70,15	100,0



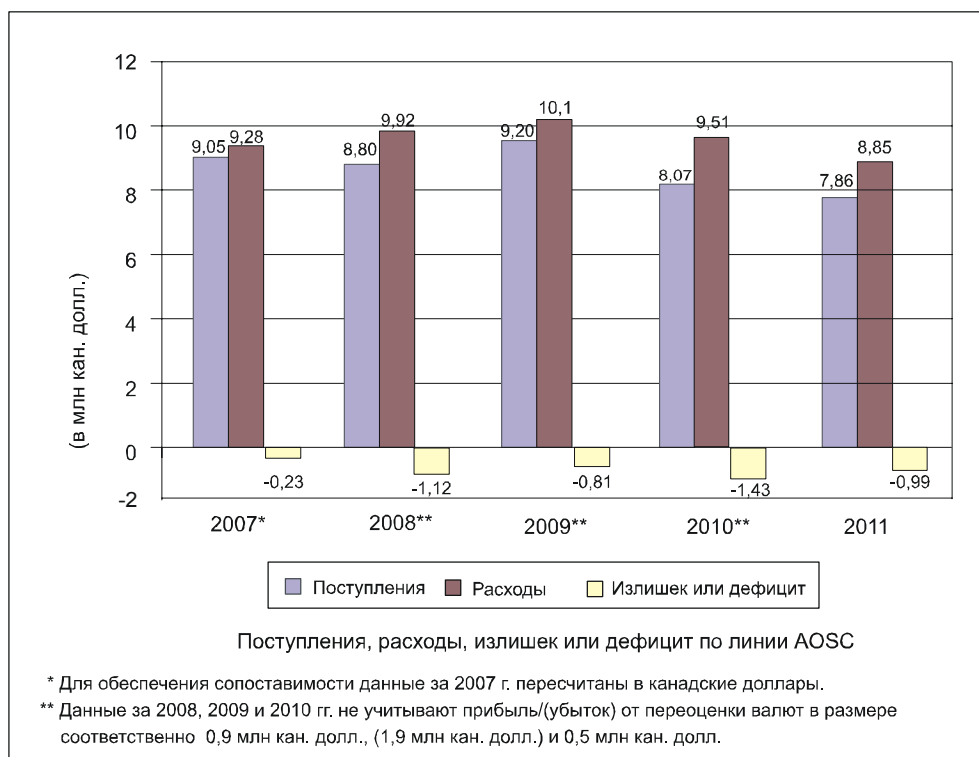
Бюджет расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС)

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 (АОС) Программы технического сотрудничества. Фонд АОС 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 АОС.

Базовой валютой для расчетов по сметам и счетам в рамках собственных фондов ИКАО, включая Фонд АОС, 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 АОСР являются результатом превышения или дефицита поступлений относительно расходов за конкретный год. По состоянию на 31 декабря 2011 года накопленный излишек Фонда АОСР равнялся 0,8 млн кан. долл.

Оценочные результаты свидетельствуют о наличии дефицита в размере 989 000 кан. долл. за 2011 год. Средняя ставка возмещения накладных расходов по проектам за последние пять лет увеличилась с 5,2 % в 2007 году до 7,2 % в 2011 году.



Подробную информацию о проектах, реализованных в 2011 году, можно найти на www.icao.int/Pages/annual-reports.aspx

ФИНАНСОВЫЙ ОБЗОР



ФИНАНСОВЫЙ ОБЗОР

Основные финансовые показатели за 2011 год

Бюджетные ассигнования на 2011–2012–2013 гг. и их источники финансирования, утвержденные Ассамблеей, приведены в таблице 1:

Таблица 1. Ассигнования на 2011, 2012 и 2013 гг.
(в тыс. кан. долл.)

	2011	2012	2013
Ассигнования	89 495	93 052	98 069
Финансируются за счет:			
взносов	82 024	84 256	88 727
разных поступлений	1 200	1 300	1 455
излишка Фонда генерирования дополнительных доходов	4 370	4 688	5 082
Возмещение из Фонда AOSC	1 712	1 759	1 841
Перенос средств со счета Системы стимулирования погашения долгосрочной задолженности	189	1 049	964

Как показано в таблице 2, окончательная сумма ассигнований на 2011 год была скорректирована до 90 471 000 кан. долл. в результате:

- i) переноса ассигнований за 2010 год на 2011 год в общей сумме 11 451 000 кан. долл. в соответствии с финансовым положением 5.6 и финансовым положением 5.7;
- ii) возврата неиспользованных средств обратно в Фонд AOSC и Систему стимулирования погашения долгосрочной задолженности в размере 279 000 кан. долл.;
- iii) перераспределения средств между стратегическими целями и вспомогательными стратегиями реализации в соответствии с финансовым положением 5.9;
- iv) следующих корректировок на общую сумму 10 196 000 кан. долл. в целях сокращения ассигнований на 2011 год и увеличения ассигнований на 2012 год:

- a) неисполненные обязательства в размере 7 786 000 кан. долл. в соответствии с финансовым положением 5.7;
- b) перенос ассигнований 2011 года на 2012 год в размере 2 410 000 кан. долл. в соответствии с финансовым положением 5.6.

Фактические расходы за 2011 год составили 89 416 000 кан. долл. С 2010 года счета государствам-членам выставляются частично в долл. США и частично в кан. долл. Курс обмена долл. США к кан. долл. на 1 января 2010 года (дата выставления счетов в долл. США) был ниже курса, заложенного в бюджет на 2011 год, что привело к сокращению общей суммы взносов на 1 055 000 кан. долл. Эта разница (1 055 000 кан. долл.) была добавлена к фактическим расходам (89 416 000 кан. долл.) для выведения их на уровень расходов по заложенному в бюджет обменному курсу в объеме 90 471 000 кан. долл.

Таблица 2. Пересмотренные ассигнования на 2011 год
(в тыс. кан. долл.)

Ассигнования							Расходы		
Стратегические цели / Вспомогательные стратегии реализации	Первоначальные согласно резолюции А37-26 Ассамблеи	Перенос и разные поступления с предыдущего года	Возврат неиспользованных средств	Переносы между СЦ/ВСП	Корректировки	Пересмотренные	Фактические расходы	Бюджетная курсовая разница	По бюджетному обменному курсу
Стратегические цели (СЦ)									
А Безопасность полетов	22 934	4 409	(114)	403	(3 367)	24 265	23 827	438	24 265
В Авиационная безопасность	13 474	621	(71)	(2 410)	(712)	10 902	10 654	248	10 902
С Охрана окружающей среды и устойчивое развитие	11 479	940	(48)	135	(1 256)	11 250	11 066	184	11 250
Итого по СЦ	47 887	5 970	(233)	(1 872)	(5 535)	46 417	45 547	870	46 417
Вспомогательные стратегии реализации (ВСП)									
Поддержка программы	20 135	2 775	–	1 088	(2 231)	21 767	21 697	70	21 767
Управление и администрация	14 527	2 170	(46)	1 403	(2 193)	15 861	15 773	88	15 861
Управление и администрация – руководящие органы	6 946	536	–	(619)	(437)	6 426	6 399	27	6 426
Итого по ВСП	41 608	5 481	(46)	1 872	(4 861)	44 054	43 869	185	44 054
Всего	89 495	11 451	(279)	–	(10 196)	90 471	89 416	1 055	90 471

Таблица 3. Остатки кассовой наличности за 2011 год
(в тыс. кан. долл.)

По состоянию на	2011			2010		
	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	15 618	5 998	21 616	15 140	6 223	21 363
31 марта	19 985	5 645	25 630	20 760	6 223	26 983
30 июня	8 713	5 710	14 423	19 912	6 199	26 111
30 сентября	10 570	5 887	16 457	18 671	6 202	24 873
31 декабря	8 787	6 140	14 927	15 618	5 998	21 616

Представленные ниже таблицы 4 и 5 взяты из ревизованных финансовых отчетов ИКАО за 2011 год.

В таблице 4 представлены данные о поступлениях и расходах за 2011 год, взятые из отчета II финансовых отчетов, подготовленных в соответствии с МСУГС. В ней указаны все средства, контролируемые ИКАО.

Таблица 4. Сводка поступлений и расходов за 2011 год (все фонды)
(в тыс. кан. долл.)

ПОСТУПЛЕНИЯ:	
Взносы по проектным соглашениям	104 776
Начисленные взносы	80 679
Прочая деятельность, приносящая доход	13 401
Прочие добровольные взносы	8 339
Прочие поступления	3 138
Общая сумма поступлений	210 333
РАСХОДЫ:	
Заработная плата и выплаты сотрудникам	126 016
Общие производственные расходы	16 989
Товарно-материальные запасы, расходные материалы и пр.	63 133
Поездки и совещания	9 307
Разные расходы	2 518
Общая сумма расходов	217 963
Доход/(дефицит) от основной деятельности	(7 630)

В таблице 5 представлено финансовое положение Организации по состоянию на 31 декабря 2011 года. В ней указаны активы, долговые обязательства и излишки/(дефицит) по всем категориям средств; таблица взята из отчета I финансовых отчетов.

Таблица 5. Финансовое положение на 31 декабря 2011 года (все фонды)
(в тыс. кан. долл.)

	2011 кан. долл.	2010 кан. долл.
АКТИВЫ		
ТЕКУЩИЕ АКТИВЫ		
Наличность и эквиваленты наличности	193 393	210 915
Начисленные взносы к получению от государств-членов	5 761	6 693
Суммы к получению и авансовые платежи	11 053	12 579
Товарно-материальные запасы	952	987
Прочие текущие активы	1 936	2 960
ИТОГО	213 095	234 134
ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ		
Начисленные взносы к получению от государств-членов	5 581	3 863
Суммы к получению и авансовые платежи	496	521
Имущество, установки и оборудование	3 046	699
Нематериальные активы	958	92
ИТОГО	10 081	5 175
ОБЩАЯ СУММА АКТИВОВ	223 176	239 309
ПАССИВЫ		
ТЕКУЩИЕ ПАССИВЫ		
Авансовые поступления	149 391	163 356
Счета к оплате и накопленные обязательства	19 354	22 289
Выплаты сотрудникам	4 060	4 612
Кредиты договаривающимся/обслуживающим правительствам	1 397	1 528
Отложенные поступления	168	343
ИТОГО	174 370	192 128
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		
Выплаты сотрудникам	78 817	76 900
ИТОГО	78 817	76 900
ОБЩАЯ СУММА ПАССИВОВ	253 187	269 028
ЧИСТЫЕ АКТИВЫ		
Накопленный дефицит	(43 659)	(35 416)
Резервы	13 648	5 697
ЧИСТЫЕ АКТИВЫ (накопленный чистый дефицит)	(30 011)	(29 719)
ОБЩАЯ СУММА ПАССИВОВ И ЧИСТЫХ АКТИВОВ	223 176	239 309

Сопроводительные примечания являются неотъемлемой частью финансовых отчетов.

Фонд генерирования дополнительных доходов (ФГДД)

ФГДД продолжает разрабатывать новые возможности для получения доходов и управлять своими издержками, и в 2011 году он продолжал успешно вести свою работу. Коммерческий успех ряда новых продуктов и услуг, появившихся за четыре года существования ФГДД, стал возможен прежде всего благодаря усилиям и профессионализму сотрудников группы ФГДД по продажам и маркетингу. Ниже приводится ряд примеров их работы:

- 1) лицензирование опасных грузов: в 2007 году доход от этой деятельности составлял 425 000 долл. США, а в 2011 – 800 000 долл. США;
- 2) благодаря активизации работы по программе TRAINAIR Plus в 2011 году был получен доход в размере 496 000 кан. долл.;
- 3) деятельность в области МСПД: в 2011 году доходы достигли 886 000 кан. долл. против 200 000 долл. США в 2007 году;
- 4) программа ФИАТА: совместная программа ФИАТА и ИКАО была официально открыта в октябре 2011 года, а ее созданию предшествовала работа по установлению деловых контактов и поиску партнеров, проведенная Группой по маркетингу и развитию бизнеса;
- 5) сотрудничество с ИФАЛПА: благодаря соглашению, заключенному с ИФАЛПА, продажи справочника под названием *"Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах"* (Дос 9481) выросли примерно на 200 %.

За прошедший год ФГДД получил доход в размере 14 681 000 кан. долл.; его расходы составили 9 691 000 кан. долл., а излишек – 4 990 000 кан. долл., из которого 4 556 000 кан. долл. было перечислено в Общий фонд.

Первый переходящий бизнес-план

С целью обеспечить Организации возможность планировать свою деятельность на трехлетний период, а также снижать риски и адаптироваться к изменениям, происходящим в мире гражданской авиации, ИКАО с этого года ввела в действие модель переходящего бизнес-плана, интегрированную в систему управления корпоративными рисками (УКР).

Согласно нынешнему бизнес-плану, предполагается завершить мероприятия, начатые в первый год работы (т. е. в 2011 г.), в самом начале следующего (2012) года, а затем продлить действие плана еще на один год (2014).

Благодаря процессу переходящего планирования удалось выявить новые проблемы и формирующиеся тенденции по каждой из стратегических целей на 2014 год, представленные Совету на его последней сессии в 2011 году (C-WP/13772), что позволило наметить тематическую основу для будущих дискуссий и планирования.

Переходящий бизнес-план представляет собой перечень программ и проектов, которые Секретариат намеревается реализовать в течение вышеупомянутого трехлетнего периода, независимо от источника или наличия финансирования. Предполагается, что все эти мероприятия имеют критически важное значение для выполнения миссии ИКАО и подкрепляются решениями Ассамблеи/Совета.

Использование данного подхода является первым шагом в процессе, который приведет к созданию бизнес-плана на последующее трехлетие (2014–2016) и в итоге позволит достичь конечной цели – жизнеспособного регулярного бюджета на тот же период.

Управления рисками предприятия

Было решено, что принципы управления рисками как неотъемлемая часть УКР должны применяться ко всем программам, реализуемым в рамках бизнес-плана. Предпринимались усилия по продвижению практики активного управления рисками во всех подразделениях Организации, направленные на то, чтобы привлечь внимание руководителей разного уровня к важности использования данного подхода в процессе планирования и реализации всех программ и проектов.

В целях оказания содействия управлениям ИКАО в выполнении этой задачи были внедрены стандартные формы и методики, а также разработан инструктивный материал для использования подразделениями Секретариата. В результате этого процесса управления ИКАО заполнили свои реестры рисков, выделив и оценив внутренние и внешние риски с точки зрения их воздействия и степени вероятности, а также указав меры, которые следует принять для обеспечения контроля над этими рисками. Реестры рисков разработаны для каждой из стратегических целей ИКАО, а также для основных областей деятельности Организации: финансы, людские ресурсы, закупки и информационно-коммуникационные технологии.

Кроме того, на основании реестров рисков, составленных управлениями, будет создан общекорпоративный реестр, включающий ключевые риски высокого уровня, которые будут находиться под контролем руководства высшего звена.

Оценки и ревизии

В течение 2011 года Отделение по оценке и внутренней ревизии (ЕАО) завершило оценку в сфере служебных командировок и внутреннюю ревизию в сферах письменного перевода и безопасности и доступности информационных технологий. Кроме того, Совету представлялись различные отчеты Объединенной инспекционной группы ООН (ОИГ) наряду с планами мероприятий, предлагаемыми Секретариатом. Тематика этих отчетов, в частности, включала проведение обзора системы управления рисками предприятия на уровне всей системы ООН, этические вопросы, а также внедрение международных стандартов учета в государственном секторе (МСУГС).

В сентябре 2011 года был создан Консультативный комитет по оценке и аудиту (ККОА), в который входят семь независимых экспертов, назначаемых государствами-членами. Задача ККОА заключается в том, чтобы проводить обзор процессов бухгалтерского учета и подготовки финансовой отчетности, системы внутреннего контроля, процессов оценки рисков и проведения проверок, мер по обеспечению соблюдения финансовых правил и положений, а также норм поведения сотрудников и предоставлять Совету свои экспертные консультации.

ДОБАВЛЕНИЕ 1. ТАБЛИЦЫ К РАЗДЕЛУ "МИР ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В 2011 ГОДУ"

Общее примечание. Статистические данные за 2011 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 регулярных, а также нерегулярных перевозок, осуществленных регулярными авиакомпаниями.

Таблица 1. Сводные данные о международных и внутренних коммерческих перевозках в мире
(регулярные перевозки авиакомпаний государств – членов ИКАО, 2002–2011 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 %
2002	1 665	-0,1	3 025 562	0,5	32,8	9,0	126 695	8,2	4 219	-13,9	409 413	2,3
2003 ¹	1 719	3,2	3 080 022	1,8	35,0	6,7	132 903	4,9	4 181	-0,9	420 467	2,7
2004	1 918	11,6	3 514 305	14,1	38,4	9,6	146 991	10,6	4 227	1,1	473 446	12,6
2005	2 054	7,1	3 795 450	8,0	39,4	2,5	150 665	2,5	4 299	1,7	503 273	6,3
2006	2 169	5,6	4 032 230	6,2	41,8	6,2	160 617	6,6	4 186	-2,6	534 693	6,2
2007	2 360	8,8	4 363 409	8,2	44,4	6,2	168 335	4,8	4 160	-0,6	570 167	6,6
2008	2 395	1,5	4 450 580	2,0	42,9	-3,2	166 717	-1,0	4 629	11,3	579 579	1,7
2009	2 385	-0,4	4 403 712	-1,1	42,6	-0,8	151 918	-8,9	4 376	-5,5	554 704	-4,3
2010	2 593	8,7	4 753 984	8,0	50,7	19,2	181 958	19,8	4 599	5,1	619 846	11,7
2011	2 738	5,6	5 061 711	6,5	51,4	1,4	181 814	-0,1	4 586	-0,3	646 752	4,3

1. С 1 октября 2002 года министерство транспорта Соединенных Штатов Америки (США) 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 США 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 США 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: Формы А и А-S отчетности ИКАО по воздушному транспорту и оценочные данные ИКАО.



Таблица 2. Данные о международных коммерческих перевозках в мире
(регулярные перевозки авиакомпаний государств – членов ИКАО, 2002–2011 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 %
2002	558	2,1	1 788 373	0,5	19,9	4,4	107 959	5,9	2 422	1,9	276 702	2,4
2003	572	2,6	1 790 162	0,1	20,7	4,3	109 579	1,5	2 422	0,0	278 086	0,5
2004	660	15,3	2 074 797	15,9	23,0	11,2	122 290	11,6	2 529	4,4	315 906	13,6
2005	719	9,0	2 265 679	9,2	23,9	3,7	125 836	2,9	2 663	5,3	337 071	6,7
2006	786	9,3	2 448 438	8,1	25,4	6,4	134 324	6,7	2 726	2,4	362 415	7,5
2007	868	10,5	2 660 158	8,6	27,0	6,3	141 065	5,0	2 861	4,9	386 422	6,6
2008	902	3,9	2 742 593	3,1	26,8	-0,9	139 885	-0,8	3 038	6,2	393 087	1,7
2009	914	1,3	2 707 610	-1,3	26,1	-2,3	127 573	-8,8	3 021	-0,6	377 760	-3,9
2010	1 011	10,6	2 937 898	8,5	33,8	29,2	155 367	21,8	3 213	6,4	428 797	13,5
2011	1 081	6,9	3 147 595	7,1	34,2	1,3	155 451	0,1	3 124	-2,8	446 866	4,2

Источник. Формы А и А-S отчетности ИКАО по воздушному транспорту и оценочные данные ИКАО.

Таблица 3. Тенденции изменения коэффициентов загрузки при регулярных международных и внутренних перевозках
(данные о коммерческих перевозках авиакомпаний государств – членов ИКАО, 2002–2011 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 загрузки (%)
2002	3 025 562	4 246 505	71	126 695	4 219	409 413	686 002	60
2003	3 080 022	4 308 413	71	132 903	4 181	420 467	706 220	60
2004	3 514 305	4 794 368	73	146 991	4 227	473 446	774 686	61
2005	3 795 450	5 070 715	75	150 665	4 299	503 273	818 529	61
2006	4 032 230	5 325 071	76	160 617	4 186	534 693	857 836	62
2007	4 363 409	5 688 183	77	168 335	4 160	570 167	914 429	62
2008	4 450 580	5 868 819	76	166 717	4 629	579 579	938 970	62
2009	4 403 712	5 749 932	77	151 918	4 376	554 704	899 879	62
2010	4 753 984	6 109 442	78	181 958	4 599	619 846	949 728	65
2011	5 061 711	6 516 040	78	181 814	4 586	646 752	1 000 110	65

Источник. Формы А и А-S отчетности ИКАО по воздушному транспорту и оценочные данные ИКАО.

Таблица 4. Распределение регулярных перевозок по регионам в 2011 году

Статистические регионы ИКАО по месту регистрации авиакомпаний	Самолето-километры (млн)	Самолето-вылеты (тыс.)	Перевезено пассажиров (тыс.)	Выполненные пассажиро-км (млн)	Коэффиц. пассажир. загрузки (%)	Выполненные тонно-км		Располаг. тонно-км (млн)	Коэфф. загрузки (%)
						Грузовые (млн)	Всего (млн)		
Общий объем (международных и внутренних) перевозок авиакомпаний государств – членов ИКАО									
Европа	9 687	7 606	751 718	1 384 713	78	40 227	166 698	245 201	68
% от мирового объема	25,1	25,3	27,5	27,4		22,1	25,8	24,5	
Африка	1 154	848	61 491	117 735	67	2 651	13 994	24 828	56
% от мирового объема	3,0	2,8	2,2	2,3		1,5	2,2	2,5	
Ближний Восток	2 124	947	125 317	383 131	76	17 385	53 818	87 592	61
% от мирового объема	5,5	3,2	4,6	7,6		9,6	8,3	8,8	
Азия и Тихий океан	9 903	7 048	816 901	1 496 147	76	74 785	210 363	316 616	66
% от мирового объема	25,7	23,5	29,8	29,6		41,1	32,5	31,7	
Северная Америка	13 328	11 301	800 268	1 434 220	82	41 663	174 152	282 149	62
% от мирового объема	34,6	37,6	29,2	28,3		22,9	26,9	28,2	
Латинская Америка и бассейн Карибского моря	2 333	2 303	182 434	245 765	73	5 103	27 726	43 722	63
% от мирового объема	6,1	7,7	6,7	4,9		2,8	4,3	4,4	
Всего	38 530	30 053	2 738 129	5 061 711	78	181 814	646 752	1 000 110	65
Международные перевозки авиакомпаний государств – членов ИКАО									
Европа	8 048	4 987	549 523	1 228 340	79	39 433	151 247	221 000	68
% от мирового объема	39,8	53,0	50,8	39,0		25,4	33,8	32,0	
Африка	936	460	38 789	102 543	67	2 579	12 560	22 564	56
% от мирового объема	4,6	4,9	3,6	3,3		1,7	2,8	3,3	
Ближний Восток	1 958	700	99 224	363 658	76	17 301	51 995	84 697	61
% от мирового объема	9,7	7,4	9,2	11,6		11,1	11,6	12,3	
Азия и Тихий океан	4 982	1 656	238 669	856 866	75	65 954	145 288	219 635	66
% от мирового объема	24,6	17,6	22,1	27,2		42,4	32,5	31,8	
Северная Америка	3 319	1 123	114 470	478 579	81	25 655	70 176	117 984	59
% от мирового объема	16,4	11,9	10,6	15,2		16,5	15,7	17,1	
Латинская Америка и бассейн Карибского моря	992	487	40 775	117 609	75	4 529	15 600	23 817	66
% от мирового объема	4,9	5,2	3,8	3,7		2,9	3,5	3,5	
Всего	20 234	9 413	1 081 450	3 147 595	77	155 451	446 866	689 697	65

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

Источник. Формы А и А-S отчетности ИКАО по воздушному транспорту и оценочные данные ИКАО.



Таблица 5. Тонно-километры и пассажиро-километры, выполненные при регулярных перевозках
(страны и группы стран, авиакомпании которых в 2011 году¹ 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 2011 г.	2011 г.	2010 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2011 г.	2011 г.	2010 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2011 г.	2011 г.	2010 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2011 г.	2011 г.	2010 г.	Увелич. или уменьш. (%)
Соединенные Штаты Америки	1	159 951	157 227	2	1	61 381	59 822	3	1	1 310 556	1 284 300	2	1	403 468	394 593	2
Китай ²	2	57 416	53 307	8	6	19 444	18 871	3	2	451 162	400 609	13	9	85 758	73 488	17
ОАР Гонконг ³		20 079	19 586	3		20 079	19 586	3		105 736	98 758	7		105 736	98 758	7
ОАР Макао ⁴		268	246	9		268	246	9		2 289	2 106	9		2 289	2 106	9
Объединенные Арабские Эмираты	3	30 418	28 836	5	2	30 418	28 836	5	5	206 384	190 156	9	4	206 384	190 156	9
Германия	4	30 211	27 831	9	3	29 199	26 822	9	4	222 977	201 567	11	3	212 813	191 435	11
Соединенное Королевство	5	24 784	23 343	6	4	24 145	22 746	6	3	243 003	226 419	7	2	234 840	218 714	7
Республика Корея	6	20 807	21 031	-1	5	20 317	20 554	-1	15	93 858	87 457	7	8	89 089	82 651	8
Франция	7	18 308	17 780	3	7	17 379	16 806	3	6	145 340	137 283	6	5	134 280	126 786	6
Япония	8	16 935	20 391	-17	10	11 948	14 450	-17	9	121 754	137 927	-12	13	64 369	72 060	-11
Российская Федерация	9	15 429	13 474	15	13	8 934	7 614	17	7	126 837	109 435	16	14	63 452	52 616	21
Сингапур	10	15 252	14 562	5	8	15 252	14 562	5	12	108 048	98 966	9	7	108 048	98 966	9
Канада	11	14 201	13 417	6	14	8 795	8 086	9	8	123 664	115 793	7	11	75 110	68 167	10
Австралия	12	12 357	12 095	2	17	8 009	7 840	2	14	103 345	99 859	3	17	58 918	56 264	5
Нидерланды	13	12 019	11 408	5	9	12 019	11 408	5	17	82 047	76 066	8	10	82 047	76 066	8
Индия	14	11 815	10 959	8	20	6 316	6 244	1	11	108 922	99 269	10	20	50 472	49 885	1
Испания	15	10 410	9 561	9	16	8 356	7 666	9	16	90 435	86 931	4	12	71 512	66 710	7
Бразилия	16	10 359	8 629	20	26	2 962	2 284	30	13	105 641	90 474	17	24	25 728	22 763	13
Ирландия	17	10 020	8 955	12	11	10 016	8 948	12	10	109 824	97 834	12	6	109 789	97 779	12
Таиланд	18	9 768	9 534	2	15	8 648	8 650	0	21	65 783	64 556	2	18	57 950	57 743	0
Катар	19	9 232	7 723	20	12	9 232	7 723	20	22	61 600	52 733	17	15	61 600	52 733	17
Индонезия	20	9 147	7 813	17	27	2 955	2 331	27	19	77 224	64 781	19	29	20 485	16 117	27
Турция	21	8 917	7 720	16	19	7 180	6 248	15	18	78 939	65 202	21	16	61 076	50 043	22
Малайзия	22	8 584	8 365	3	18	7 263	7 224	1	20	67 773	61 287	11	19	54 170	49 551	9
Швейцария	23	5 473	5 531	-1	21	5 459	5 515	-1	25	42 602	42 547	0	21	42 461	42 391	0
Люксембург	24	5 103	4 949	3	22	5 103	4 949	3	109	565	529	7	104	565	529	7
Скандинавия ⁵	25	4 746	4 542	4	23	4 096	3 940	4	23	46 654	42 092	11	22	39 883	35 937	11
Саудовская Аравия	26	4 738	4 102	16	24	3 740	3 224	16	27	35 793	30 758	16	26	25 563	21 842	17
Италия	27	4 759	4 520	5	25	3 490	3 291	6	24	43 539	41 649	5	23	30 585	29 104	5
Мексика	28	3 842	3 829	0	38	1 721	2 060	-16	26	36 706	37 781	-3	36	15 225	18 283	-17
Южная Африка	29	3 654	3 739	-2	28	2 813	2 902	-3	29	29 190	29 477	-1	28	20 690	21 198	-2
Чили	30	3 393	3 139	8	31	2 660	2 494	7	33	21 749	19 196	13	40	14 184	12 624	12
Филиппины	31	3 360	3 231	4	34	2 399	2 391	0	28	30 714	29 425	4	27	21 181	20 611	3
Колумбия	32	3 273	3 048	7	29	2 700	2 533	7	41	15 794	14 580	8	46	10 289	9 553	8
Португалия	33	2 871	2 714	6	30	2 667	2 496	7	30	27 653	25 793	7	25	25 580	23 610	8
Вьетнам	34	2 779	2 356	18	39	1 705	1 443	18	31	24 791	21 241	17	38	15 055	12 755	18
Новая Зеландия	35	2 764	2 616	6	35	2 386	2 260	6	32	22 983	21 852	5	32	18 809	17 991	5
Финляндия	36	2 635	2 352	12	33	2 525	2 252	12	34	20 435	17 786	15	31	19 259	16 708	15
Израиль	37	2 555	2 687	-5	32	2 555	2 653	-4	36	18 232	18 178	0	33	17 790	17 809	0
Австрия	38	2 059	2 139	-4	36	2 042	2 118	-4	35	19 745	17 569	12	30	19 583	17 363	13
Эфиопия	39	2 056	1 745	18	37	2 041	1 726	18	45	13 293	10 875	22	42	13 137	10 681	23
Пакистан	40	1 940	1 858	4	41	1 681	1 619	4	38	17 711	16 857	5	37	15 155	14 527	4
Аргентина	41	1 879	1 836	2	49	1 177	1 099	7	37	17 769	17 479	2	45	10 437	9 726	7
Египет	42	1 761	2 411	-27	40	1 693	2 298	-26	43	15 208	20 054	-24	39	14 521	18 872	-23
Марокко	43	1 654	1 411	17	42	1 624	1 378	18	40	16 808	14 366	17	35	16 507	14 040	18
Венгрия	44	1 562	1 377	13	43	1 562	1 377	13	39	17 021	14 984	14	34	17 021	14 984	14
Бельгия	45	1 518	1 742	-13	44	1 518	1 742	-13	54	7 777	7 454	4	52	7 777	7 454	4

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 2011 г.	2011 г.	2010 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2011 г.	2011 г.	2010 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2011 г.	2011 г.	2010 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2011 г.	2011 г.	2010 г.	Увелич. или уменьш. (%)
Бахрейн	46	1 497	1 590	-6	45	1 497	1 590	-6	46	11 960	12 691	-6	43	11 960	12 691	-6
Иран (Исламская Республика)	47	1 484	1 540	-4	56	698	698	0	42	15 305	16 291	-6	54	6 946	7 221	-4
Панама	48	1 442	1 204	20	46	1 442	1 204	20	44	13 889	11 574	20	41	13 889	11 574	20
Шри-Ланка	49	1 330	1 184	12	47	1 330	1 184	12	47	10 749	9 371	15	44	10 749	9 371	15
Кения	50	1 294	1 206	7	48	1 266	1 156	10	49	10 003	9 110	10	47	9 514	8 687	10
Перу	51	1 127	992	14	54	872	762	14	48	10 054	8 458	19	53	7 376	6 056	22
Кувейт	52	1 121	1 176	-5	50	1 121	1 176	-5	51	9 026	9 613	-6	49	9 026	9 613	-6
Иордания	53	997	908	10	51	996	907	10	52	8 570	7 805	10	50	8 556	7 789	10
Украина	54	992	703	41	52	936	656	43	50	9 981	6 940	44	48	9 367	6 426	46
Оман	55	927	736	26	53	895	705	27	53	8 378	6 960	20	51	8 000	6 624	21
Маврикий	56	788	762	3	55	782	756	3	57	6 605	6 320	5	55	6 536	6 257	4
Греция	57	702	743	-6	63	543	568	-5	55	7 251	7 693	-6	59	5 565	5 878	-5
Узбекистан	58	700	657	7	57	670	627	7	59	6 055	5 567	9	58	5 733	5 249	9
Польша	59	681	683	0	58	656	661	-1	56	6 613	6 576	1	56	6 303	6 307	0
Казахстан	60	633	573	11	68	395	346	14	58	6 512	5 754	13	67	3 868	3 407	14
Эквадор	61	624	615	2	64	499	475	5	61	5 487	5 421	1	65	4 175	3 959	5
Бруней-Даруссалам	62	592	587	1	59	592	587	1	65	4 492	4 853	-7	62	4 492	4 853	-7
Бангладеш	63	589	568	4	61	565	560	1	62	5 195	4 931	5	60	5 101	4 888	4
Исландия	64	566	485	17	60	566	485	17	63	4 970	4 112	21	61	4 970	4 112	21
Чешская Республика	65	556	561	-1	62	556	559	-1	60	5 950	5 998	-1	57	5 942	5 978	-1
Ливан	66	447	430	4	65	447	430	4	69	3 800	3 619	5	68	3 800	3 619	5
Румыния	67	435	420	4	67	412	400	3	64	4 520	4 423	2	64	4 270	4 202	2
Тринидад и Тобаго	68	419	288	45	66	414	284	46	66	4 463	3 009	48	63	4 406	2 958	49
Алжир	69	392	375	5	73	332	315	5	67	4 195	3 994	5	71	3 532	3 338	6
Ливия	70	391	493	-21	71	359	454	-21	74	3 084	4 035	-24	73	2 762	3 631	-24
Тунис	71	383	358	7	69	377	352	7	70	3 749	3 528	6	69	3 684	3 458	7
Сальвадор	72	366	311	18	70	366	310	18	68	3 870	3 307	17	66	3 870	3 303	17
Фиджи	73	358	353	1	72	351	345	2	72	3 575	3 455	3	72	3 517	3 392	4
Афганистан	74	349	350	0	76	289	300	-4	77	2 623	2 646	-1	77	2 163	2 250	-4
Ангола	75	330	291	13	75	294	258	14	73	3 135	2 706	16	74	2 746	2 341	17
Латвия	76	330	327	1	74	330	327	1	71	3 598	3 564	1	70	3 598	3 564	1
Таджикистан	77	232	172	35	79	225	165	36	78	2 466	1 818	36	76	2 394	1 748	37
Венесуэла (Боливарианская Республика)	78	252	253	-1	90	110	100	10	75	2 745	2 765	-1	88	1 174	1 069	10
Коста-Рика	79	246	230	7	77	245	228	7	76	2 733	2 569	6	75	2 718	2 555	6
Кипр	80	226	310	-27	78	226	310	-27	81	2 086	3 013	-31	79	2 086	3 013	-31
Папуа-Новая Гвинея	81	215	178	21	88	138	104	32	89	1 519	1 273	19	95	813	635	28
Сирийская Арабская Республика	82	196	180	9	82	191	176	9	85	1 793	1 634	10	82	1 749	1 602	9
Мальта	83	193	212	-9	80	193	212	-9	82	2 041	2 257	-10	80	2 041	2 257	-10
Йемен	84	192	203	-6	81	192	203	-5	80	2 130	2 255	-6	78	2 125	2 249	-5
Азербайджан	85	191	136	40	84	169	135	25	83	2 013	1 428	41	81	1 780	1 416	26
Боливия (Многонациональное Государство)	86	183	156	17	89	134	106	26	84	1 796	1 554	16	87	1 311	1 050	25
Сейшельские острова	87	183	200	-9	83	183	199	-8	90	1 444	1 556	-7	86	1 437	1 549	-7
Нигерия	88	175	148	18	111	40	37	6	79	2 204	1 808	22	108	506	478	6
Куба	89	165	150	10	85	158	142	11	86	1 729	1 494	16	83	1 658	1 420	17
Намбия	90	146	140	5	86	143	138	4	88	1 552	1 498	4	85	1 515	1 473	3

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 2011 г.	2011 г.	2010 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2011 г.	2011 г.	2010 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2011 г.	2011 г.	2010 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2011 г.	2011 г.	2010 г.	Увелич. или уменьш. (%)
Албания	91	140	110	28	87	140	110	28	87	1 553	1 202	29	84	1 553	1 202	29
Мадагаскар	92	118	135	-13	94	104	122	-15	94	1 095	1 240	-12	93	937	1 099	-15
Болгария	93	115	103	12	92	108	99	10	91	1 239	1 109	12	90	1 170	1 065	10
Хорватия	94	113	98	16	95	98	85	16	92	1 230	1 060	16	91	1 070	921	16
Беларусь	95	109	91	20	91	109	91	20	95	1 068	885	21	92	1 068	885	21
Сербия	96	108	93	16	93	108	93	16	93	1 173	1 004	17	89	1 173	1 004	17
Всего по перечисленным странам (98) ⁶		633 397	606 420	4		433 738	415 619	4		4 999 142	4 690 035	7		3 087 330	2 876 425	7
Всего по остальным странам		13 355	13 426			13 129	13 178			62 569	63 949			60 265	61 473	
Всего по 191 государству-члену ИКАО		646 752	619 846	4		446 866	428 797	4		5 061 711	4 753 984	6		3 147 595	2 937 898	7

1. Большинство показателей за 2011 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).
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. Формы А и А-S отчетности ИКАО по воздушному транспорту и оценочные данные ИКАО.

Таблица 6. Выполненные тонно-километры грузовых регулярных перевозок
(страны и группы стран, авиакомпании которых в 2011 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 2011 г.	2011 г.	2010 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2011 г.	2011 г.	2010 г.	Увелич. или уменьш. (%)
Соединенные Штаты Америки	1	39 629	39 353	1	1	24 111	23 413	3
Китай ²	2	16 765	17 194	-2	3	11 628	12 170	-4
ОАР Гонконг ³		10 562	10 697	-1		10 562	10 697	-1
ОАР Макао ⁴		41	37	11		41	37	11
Республика Корея	3	12 219	12 945	-6	2	12 162	12 873	-6
Объединенные Арабские Эмираты	4	10 147	10 000	1	4	10 147	10 000	1
Германия	5	7 712	7 497	3	5	7 705	7 487	3
Япония	6	6 349	8 307	-24	7	5 709	7 366	-22
Соединенное Королевство	7	6 289	6 082	3	6	6 288	6 080	3
Сингапур	8	5 696	5 802	-2	8	5 696	5 802	-2
Люксембург	9	5 052	4 902	3	9	5 052	4 902	3
Франция	10	5 017	5 114	-2	10	5 012	5 105	-2
Российская Федерация	11	3 900	3 532	10	14	3 206	2 863	12
Таиланд	12	3 730	3 616	3	13	3 316	3 345	-1
Нидерланды	13	3 699	3 698	0	11	3 699	3 698	0
Катар	14	3 637	2 946	23	12	3 637	2 946	23
Индонезия	15	2 433	1 978	23	25	1 069	770	39
Малайзия	16	2 411	2 774	-13	15	2 314	2 686	-14
Австралия	17	2 322	2 398	-3	16	2 137	2 229	-4
Индия	18	2 039	2 071	-2	21	1 542	1 543	0
Канада	19	2 034	2 011	1	20	1 544	1 503	3
Испания	20	1 690	1 615	5	17	1 651	1 573	5
Турция	21	1 654	1 209	37	18	1 637	1 191	37
Колумбия	22	1 599	1 487	8	19	1 572	1 462	8
Саудовская Аравия	23	1 501	1 325	13	22	1 431	1 251	14
Чили	24	1 422	1 400	2	23	1 372	1 348	2
Швейцария	25	1 351	1 282	5	24	1 351	1 282	5
Южная Африка	26	1 091	1 065	2	26	1 032	1 007	3
Бразилия	27	1 029	933	10	30	661	587	13
Бельгия	28	812	1 067	-24	27	812	1 067	-24
Финляндия	29	802	729	10	28	802	729	10
Израиль	30	799	856	-7	29	799	856	-7
Италия	31	536	472	14	31	530	466	14
Вьетнам	32	529	427	24	39	347	292	19
Скандинавия ⁵	33	496	477	4	32	490	471	4
Бахрейн	34	469	504	-7	33	469	504	-7
Новая Зеландия	35	469	469	0	34	461	461	0
Филиппины	36	460	457	1	43	285	323	-12
Эфиопия	37	440	393	12	35	439	392	12
Австрия	38	383	358	7	36	383	358	7
Португалия	39	360	369	-2	38	349	355	-2
Шри-Ланка	40	355	331	7	37	355	331	7

Страна или группа стран	ВЫПОЛНЕННЫЕ ТОННО-КИЛОМЕТРЫ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК (млн)							
	Общий объем перевозок (международные и внутренние)				Международные перевозки			
	Место в 2011 г.	2011 г.	2010 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2011 г.	2011 г.	2010 г.	Увелич. или уменьш. (%)
Пакистан	41	338	333	1	42	309	305	2
Кения	42	326	298	9	41	318	288	10
Египет	43	326	413	-21	40	326	411	-21
Мексика	44	317	321	-1	45	242	268	-10
Кувейт	45	278	274	1	44	278	274	1
Аргентина	46	237	222	7	47	219	204	7
Иордания	47	222	202	10	46	222	202	10
Перу	48	205	216	-5	48	192	203	-5
Бруней-Даруссалам	49	186	149	25	49	186	149	25
Маврикий	50	178	179	-1	50	178	179	-1
Оман	51	172	107	61	51	171	105	62
Узбекистан	52	154	154	0	52	154	153	0
Эквадор	53	133	130	2	53	124	119	4
Бангладеш	54	120	124	-3	55	105	119	-12
Ирландия	55	115	138	-17	54	113	137	-17
Иран (Исламская Республика)	56	109	95	16	56	98	82	19
Афганистан	57	108	108	0	57	91	94	-3
Ливия	58	87	95	-9	58	85	93	-9
Исландия	59	82	79	4	59	82	79	4
Украина	60	81	69	17	60	81	69	17
Польша	61	77	76	0	61	76	76	0
Фиджи	62	73	77	-5	62	71	75	-6
Панама	63	52	45	15	63	52	45	15
Бутан	64	51	44	15	64	51	44	15
Ангола	65	48	48	0	66	47	47	0
Ливан	66	48	48	-1	65	48	48	-1
Казахстан	67	45	42	6	68	43	32	33
Того	68	44	43	3	67	44	43	3
Папуа-Новая Гвинея	69	37	31	20	71	31	22	45
Кипр	70	36	36	0	69	36	36	0
Сейшельские Острова	71	32	36	-13	70	32	36	-13
Всего по перечисленным странам (73) ⁶		174 242	174 410	0		147 903	147 861	0
Всего по остальным странам		7 572	7 548			7 547	7 506	
Всего по 191 государству-члену ИКАО		181 814	181 958	0		155 451	155 367	0

1. Большинство показателей основаны на отчетности ИКАО по форме А, а также оценочных данных ИКАО, 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).
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. Формы А и А-S отчетности ИКАО по воздушному транспорту и оценочные данные ИКАО.



Таблица 7. Оценочные данные о международных нерегулярных коммерческих перевозках, 2002–2011 гг.

Категория	Выполненные пассажиро-километры (млн)									
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Нерегулярные перевозки ¹	244 930	240 720	266 590	262 560	245 105	241 730	223 360	197 690	210 475	225 208
Изменение по годам (%)	-10,2	-1,7	10,7	-1,5	-6,6	-1,4	-7,6	-11,5	6,5	7,0
Регулярные перевозки	1 788 373	1 790 162	2 074 797	2 265 679	2 448 438	2 660 158	2 742 593	2 707 610	2 937 898	3 147 595
Изменение по годам (%)	0,5	0,1	15,9	9,2	8,1	8,6	3,1	-1,3	8,5	7,1
Общий объем перевозок	2 033 303	2 030 882	2 341 387	2 528 239	2 693 543	2 901 888	2 965 953	2 905 300	3 148 373	3 372 803
Изменение по годам (%)	-0,9	-0,1	15,3	7,9	6,4	7,6	3,1	-2,1	8,4	7,1
Нерегулярные перевозки в % к общему объему	12,0	11,9	11,4	10,4	9,1	8,3	7,5	6,8	6,7	6,7

1. Включает объем нерегулярных перевозок регулярных и нерегулярных авиаперевозчиков.

Источник. Форма А отчетности ИКАО по воздушному транспорту и оценочные данные ИКАО.

Таблица 8. Объем перевозок через крупнейшие аэропорты мира

25 крупнейших аэропортов по общему количеству обслуженных в 2011 году пассажиров

Место	Город	Аэропорт	Отправленные и прибывшие пассажиры ¹			Операции воздушных судов ²		
			2011 (тыс.)	2010 (тыс.)	2011/2010 (%)	2011 (тыс.)	2010 (тыс.)	2011/2010 (%)
1	Атланта (Джорд.)	Хартсфилд-Джексон международный	92 389	89 238	3,5	924	950	-2,7
2	Пекин	Кэпитал международный	78 675	73 948	6,4	533	518	2,9
3	Лондон	Хитроу	69 433	65 882	5,4	476	455	4,6
4	Чикаго (Илин.)	О'Хара международный	66 793	67 027	-0,3	879	883	-0,5
5	Токио	Ханеда (Токио международный)	62 583	64 069	-2,3	379	342	10,8
6	Лос-Анджелес (Калиф.)	Лос-Анджелес международный	61 862	59 070	4,7	604	576	4,9
7	Париж	Шарль де Голль	60 879	58 165	4,7	513	492	4,3
8	Даллас/Форт-Уэрт (Техас)	Даллас/Форт-Уэрт международный	57 806	56 905	1,6	647	651	-0,6
9	Франкфурт	Франкфурт	56 436	52 945	6,6	487	456	6,8
10	Гонконг	Гонконг международный	52 984	50 349	5,2	329	316	4,1
11	Денвер (Колорадо)	Денвер международный	52 849	51 985	1,7	635	635	0,0
12	Дубай	Дубай международный	50 800	47 181	7,7	326	307	6,2
13	Амстердам	Амстердам-Схипхол	49 755	45 212	10,0	437	402	8,7
14	Мадрид	Баракас	49 542	49 764	-0,4	423	428	-1,2
15	Джакарта	Джакарта Сукарно-Хатта международный	47 647	43 981	8,3	345	309	11,7
16	Нью-Йорк (Нью-Йорк)	Джон Ф. Кеннеди международный	47 640	46 487	2,5	401	397	1,0
17	Бангкок	Бангкок Суварнабхуми международный	47 801	42 785	11,7	289	270	7,0
18	Сингапур	Чанги	45 429	42 039	8,1	302	268	12,7
19	Гуанчжоу	Гуанчжоу Байюнь международный	45 040	40 976	9,9	349	329	6,1
20	Шанхай	Шанхай Пудон международный	41 448	40 579	2,1	344	332	3,6
21	Сан-Франциско (Калиф.)	Сан-Франциско международный	41 045	39 391	4,2	404	387	4,4
22	Феникс (Аризона)	Скай-Харбор международный	40 566	38 552	5,2	439	449	-2,2
23	Хьюстон (Техас)	Джордж Буш международный	40 187	40 480	-0,7	529	531	-0,4
24	Лас-Вегас (Невада)	Маккаран международный	40 064	39 757	0,8	532	506	5,1
25	Шарлотт (Сев. Карол.)	Шарлотт-Дуглас международный	39 044	38 254	2,1	540	529	2,1
		Всего	1 338 697	1 285 021	4,2	12 066	11 718	3,0

25 крупнейших аэропортов по количеству пассажиров, обслуженных в 2011 году
при выполнении международных перевозок

Место	Город	Аэропорт	Отправленные и прибывшие пассажиры ¹			Операции воздушных судов ²		
			2011 (тыс.)	2010 (тыс.)	2011/2010 (%)	2011 (тыс.)	2010 (тыс.)	2011/2010 (%)
1	Лондон	Хитроу	64 687	61 041	6,0	430	402	7,0
2	Париж	Шарль де Голль	55 675	53 150	4,7	451	438	3,0
3	Гонконг	Гонконг международный	52 753	49 775	6,0	329	307	7,2
4	Дубай	Дубай международный	50 192	46 314	8,4	326	307	6,2
5	Амстердам	Амстердам-Схипхол	49 681	45 137	10,1	437	402	8,7
6	Франкфурт	Франкфурт	49 477	46 307	6,8	406	389	4,4
7	Сингапур	Чанги	45 429	42 039	8,1	302	264	14,4
8	Бангкок	Бангкок Суварнабхуми международный	37 386	32 381	15,5	213	189	12,7
9	Сеул	Инчон международный	34 538	32 950	4,8	225	210	7,1
10	Мадрид	Барахас	32 528	31 051	4,8	255	245	4,1
11	Лондон	Гатвик	29 918	27 870	7,3	199	186	7,0
12	Мюнхен	Франц Йозеф Штраусс	27 879	25 319	10,1	290	274	5,8
13	Токио	Нарита	26 344	32 216	-18,2	162	191	-15,2
14	Куала-Лумпур	Куала-Лумпур международный	25 916	23 402	10,7	173	158	9,5
15	Рим	Фьюмичино	24 450	23 281	5,0	197	190	3,7
16	Стамбул	Ататюрк международный	23 973	20 343	17,8	198	179	10,6
17	Нью-Йорк (Нью-Йорк)	Джон Ф. Кеннеди международный	23 877	23 103	3,4	149	145	2,8
18	Цюрих	Цюрих	23 733	22 330	6,3	243	232	4,7
19	Тайпей	Тайваньский Таоюань международный	23 137	23 129	0,0	163	156	4,5
20	Барселона	Эль-Прат	21 702	17 559	23,6	181	157	15,3
21	Анталья	Анталья международный	20 511	18 319	12,0	122	112	8,9
22	Вена	Вена международный	20 399	18 882	8,0	230	228	0,9
23	Торонто	Торонто Пирсон международный	20 357	19 205	6,0	221	221	0,0
24	Копенгаген	Копенгаген	20 232	18 964	6,7	214	199	7,5
25	Дублин	Дублин	18 591	18 045	3,0	147	141	4,3
Всего			823 364	772 113	6,6	6 263	5 922	5,8

1. Коммерческие пассажиры и пассажиры с бесплатным билетом, а также пассажиры прямого транзита; регулярные и нерегулярные перевозки.

2. Все операции воздушных судов (коммерческие и некоммерческие).

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

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

Год	Эксплуат. доходы в млн долл. США	Эксплуат. расходы в млн долл. США	Эксплуатационный итог		Чистый итог ²		Подходные налоги в млн долл. США
			Сумма в млн долл. США	Процентная доля от эксплуат. доходов	Сумма в млн долл. США	Процентная доля от эксплуат. доходов	
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	475 800	473 900	1 900	0,4	-4 600	-1,0	-1 580
2010 ³	579 300	550 400	28 900	5,0	19 200	3,3	-2 920
2011 ^{3,4}	635 600	621 500	14 100	2,2	8 400	1,3	-1 760

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 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. Итоговые данные за 2010 и 2011 гг. приводятся в предварительной оценке и не включают разовые статьи отчетности.
4. Полные финансовые данные за 2011 год еще не поступили в ИКАО на момент написания доклада вследствие различий в системах финансовой отчетности государств.

Источник. Форма EF отчетности ИКАО по воздушному транспорту и оценочные данные ИКАО.

Таблица 10. Парк коммерческих транспортных воздушных судов¹
государств – членов ИКАО на конец каждого года в период 2002–2011 гг.

Год	Турбореактивные		Турбовинтовые		Поршневые		Общее кол-во воздушных судов всех типов
	Кол-во	%	Кол-во	%	Кол-во	%	
2002	16 249	80,7	3 757	18,7	117	0,6	20 123
2003	16 628	81,7	3 620	17,8	105	0,5	20 353
2004	17 347	82,7	3 548	16,9	84	0,4	20 979
2005	17 845	83,4	3 466	16,2	76	0,4	21 387
2006	18 457	83,8	3 501	15,9	70	0,3	22 028
2007	19 366	84,4	3 524	15,4	65	0,3	22 955
2008	19 211	84,5	3 462	15,2	53	0,2	22 726
2009	19 471	84,8	3 425	14,9	56	0,2	22 952
2010	20 092	85,2	3 440	14,6	54	0,2	23 586
2011	21 001	85,5	3 516	14,3	51	0,2	24 568

1. Учитываются только эксплуатируемые воздушные суда; 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	
2011	6	0	2	0	0	1	3 ³	152	35	

1. Включают нападения на ВС в полете и прочие акты незаконного вмешательства.
2. Официальные отчеты о событиях 11 сентября 2001 года в Соединенных Штатах Америки не содержат данных о числе погибших и раненых на земле. Поэтому оценочные данные о количестве жертв были взяты из СМИ.
3. Включает попытки диверсии.

ДОБАВЛЕНИЕ 2. ПРОЕКТЫ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

ПЕРЕЧЕНЬ СТРАН/РЕГИОНОВ

АРГЕНТИНА

Создание новой Национальной администрации гражданской авиации (НАГА)

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 воздушного движения военно-воздушных сил Аргентины". Этот проект, начатый в сентябре 2007 года, был продлен до конца января 2014 года.

Результаты выполнения проекта

Внедрены новые системы районных диспетчерских центров и начата закупка 14 пожарных машин. Персонал проекта участвовал в ряде курсов повышения квалификации, связанных с внедрением систем управления безопасностью полетов. Обновлена нормативно-правовая база гражданской авиации. Создана многодисциплинарная межучрежденческая рабочая группа с целью разработки плана действий для оценки потребностей в различных сферах гражданской авиации. Подписан меморандум о взаимопонимании относительно сотрудничества и координации действий между национальными/государственными организациями. Определены требования к закону о государственной программе обеспечения безопасности полетов и подготовлен соответствующий законопроект.

Учреждение комиссии по расследованию происшествий в гражданской авиации (JIAAC)

Цель проекта

Цель этого проекта, финансируемого правительством Аргентины – обеспечить создание новой комиссии по расследованию происшествий в гражданской авиации (JIAAC), которая будет переведена из военно-воздушных сил Аргентины в качестве независимого органа в рамках Управления транспорта Министерства федерального планирования, государственных инвестиций и услуг. Кроме того, данный проект поможет JIAAC в получении людских ресурсов, средств материально-технического обеспечения, оборудования, инфраструктуры и систем, позволяющих ей продолжать эффективно выполнять свои обязанности и усиливать свою деятельность по предотвращению происшествий в гражданской авиации. Проект начат в сентябре 2011 года и рассчитан на два года.

Результаты выполнения проекта

Произведен прием на работу пяти сотрудников категории специалистов и пяти сотрудников административного обслуживания и проведено обучение двух сотрудников категории специалистов.

Помощь военно-воздушных сил Аргентины Национальной администрации гражданской авиации

Цель проекта

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

Результаты выполнения проекта

Проведено обновление системы летных инспекций, включая функциональные возможности систем зональной навигации и глобальных навигационных спутниковых систем. Помимо запчастей, принадлежностей и средств технического обслуживания, были приобретены летный тренажер, системы связи, компьютеры, метеостанции, аварийные приводные маяки, подвижные аэродромные системы и цифровая воздушно-фотограмметрическая система с высокой разрешающей способностью. Осуществлена сертификация аэродромной службы полетной информации и выдан контракт на техническое обслуживание воздушных судов летной

инспекции. Продолжалась работа по ремонту и модификации существующих воздушных судов. Получена экспертная помощь для оценки противопожарного оборудования.

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, был продлен до конца марта 2011 года и в настоящее время завершен.

Результаты выполнения проекта

Оказана техническая помощь в области служб аэронавигационной информации, связи, навигации и наблюдения, эксплуатации аэродромов, информационных технологий, инженерно-технического обеспечения, метеорологии, борьбы с пожаром и спасания, управления воздушным движением и обучения английскому языку.

Контроль за обеспечением безопасности полетов

Цель проекта

Цель данного проекта, который финансировался правительством Афганистана, заключалась в расширении возможностей министерства транспорта и гражданской авиации (MoTCA) в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов. Этот проект, начатый в сентябре 2008 года, был продлен до конца февраля 2011 года и в настоящее время завершен.

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.

БАГАМСКИЕ ОСТРОВА**Оказание помощи Департаменту гражданской авиации Багамских Островов в сфере управления безопасностью полетов****Цель проекта**

Цель данного проекта, который финансировался правительством Багамских Островов, состояла в оказании помощи Департаменту гражданской авиации Багамских Островов (BCAD) в разработке государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП). Этот проект, начатый в июне 2011 года, завершен в сентябре 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Проект позволил BCAD применять такие принципы управления безопасностью полетов, как управление рисками и гарантия безопасности полетов для выполнения своих обязанностей в области безопасности полетов; более эффективно взаимодействовать с поставщиками обслуживания в решении проблем безопасности полетов и применять принципы управления безопасностью полетов в различных подразделениях гражданской авиации в государстве.

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

Цель этого проекта, финансируемого Департаментом гражданской авиации Багамских Островов (BCAD), заключается в приобретении оборудования, необходимого для укрепления авиационных полномочных органов. Данный проект, начатый в апреле 2011 года, не имеет срока окончания действия.

Результаты выполнения проекта

Для сбора технической информации относительно закупки нового радиолокатора и ремонта существующего радиолокатора для Багамских

Островов в страну на 5 дней был командирован эксперт по радиолокаторам. Подготовлены технические спецификации, которые были направлены BCAD на рассмотрение и утверждение.

БАРБАДОС

Оказание помощи полномочному органу гражданской авиации

Цель проекта

Цель этого проекта, который финансировался ведомством гражданской авиации Барбадоса (BCA), заключалась в направлении эксперта по формированию полномочного органа гражданской авиации и управлению его деятельностью для проведения организационных обзоров и внесения рекомендаций относительно организационного планирования и проектирования. Данный проект, начатый в апреле 2011 года, завершен в июне 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Рекомендации по организационному планированию и проектированию были представлены BCA.

БОЛИВИЯ (МНОГОНАЦИОНАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВО)

Развитие национальной авиации

Цель проекта

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

Результаты выполнения проекта

В рамках данного проекта произведен набор 122 сотрудников категории специалистов и 72 сотрудников административного обслуживания из числа граждан этого государства, осуществлено управление кадрами и проведено обучение около 200 национальных специалистов по различным

авиационным дисциплинам. Предоставление группой экспертов ИКАО помощи ГДГА в области безопасности полетов привело к сохранению сертификации первой категории Федерального авиационного управления.

БОТСВАНА

Помощь в создании ведомства гражданской авиации Ботсваны

Цель проекта

Цель данного проекта, который финансировался правительством Ботсваны, заключалась 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, завершен в мае 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Директор по безопасности полетов (OPAS) завершил выполнение возложенных на него обязанностей в мае 2011 года. Инспекция по безопасности полетов, предусмотренная в рамках организационной структуры ведомства гражданской авиации Ботсваны, была полностью укомплектована персоналом. Подготовлены и опубликованы инструктивные материалы по системе управления безопасностью полетов, предназначенные для поставщиков обслуживания. В рамках проекта продолжалось обучение инспекторов по безопасности полетов на рабочих местах.

ВЕНЕСУЭЛА (БОЛИВАРИАНСКАЯ РЕСПУБЛИКА)

Модернизация аэропортов и служб управления воздушным движением

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Боливарианской Республики Венесуэла, 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 (Боливарианской Республики). Этот проект, начатый в 2004 году, продлен до конца 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Завершено строительство двух командно-диспетчерских пунктов и произведена поставка дополнительного оборудования и материалов.

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

Цель данного проекта оперативной помощи (OPAS), который финансировался Габонем, заключалась 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 был осуществлен в два этапа. Первый этап предусматривал принятие мер по устранению выявленных недостатков. На втором этапе был укреплен полномочный орган 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, завершен в апреле 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Обновлен план действий по устранению недостатков, выявленных в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Разработан или обновлен и принят Габонем ряд правил, касающихся выдачи лицензий авиационному персоналу, летной годности и эксплуатации воздушных судов. Проект также помог НАГА в подготовке и последующем участии в деятельности Комитета по безопасности полетов Европейской комиссии. Для инспекторов и отрасли разработаны и введены новые формы и контрольные перечни, предназначенные для применения, утверждения и рассмотрения документов. В рамках проекта продолжалось осуществление плана подготовки персонала, разработанного для Инспекции по безопасности полетов, путем либо обучения на рабочих местах, либо организации учебных курсов за рубежом. Создана авиационная библиотека, и НАГА подписались на основные авиационные документы.

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

Задание на командировку, представленное правительству с целью оценки, было утверждено. Оно содержало технические обоснования 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 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, Реталулеу, Уэуэтенанго и Эскипулас в соответствии с применимыми Международными Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS). Данный проект, начатый в 2005 году, продлен до конца декабря 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Установлена резервная и среднечасовая система электроснабжения пассажирского аэровокзала в международном аэропорту Ла Аурора, что сократило стоимость обеспечения электроэнергией. Кроме того, закуплена автоматизированная система обработки багажа. Завершена реконструкция здания ведомства гражданской авиации, что позволило улучшить инфраструктуру здания, существующих служб и технических средств.

ГРЕНАДА**Помощь в области технического сотрудничества. Исследование о возможных ограничениях по высоте*****Цель проекта***

Цели этого проекта, который финансировался правительством Гренады, заключались в осуществлении оценки риска для безопасности полетов на основе разработанной ИКАО методики управления безопасностью полетов и в проведении авиационного исследования для определения максимально допустимых ограничений по высоте в районе международного аэропорта Морис Бишоп. Данный проект, начатый в мае 2011 года и рассчитанный на один месяц, завершен.

Результаты выполнения проекта

Была выполнена задача, состоявшая в оценке и пересмотре генерального плана аэропорта, плана расположения аэропорта и топографических планов и районов, прилегающих к международному

аэропорту Морис Бишоп, в целях определения воздушного пространства вокруг аэродрома, которое должно быть свободно от препятствий, и установления ограничений по высоте вблизи аэропорта.

ГРЕЦИЯ

Наращивание потенциала в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Греции, заключается в дальнейшем повышении способности полномочного органа гражданской авиации Греции (НCAA) предоставлять безопасные, эффективные и рентабельные авиационные услуги, регулировать функции безопасности полетов и обеспечивать соответствие Стандартам и Рекомендуемой практике ИКАО (SARPS). Этот проект, начатый в 2000 году, продлен за рамки 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Проект оказывает НCAA поддержку в выполнении обязанностей контроля за обеспечением безопасности полетов в области летной эксплуатации воздушных судов и в разработке устойчивой системы летной годности. Экспертные услуги предоставлены тремя инспекторами по производству полетов, тремя инспекторами по летной годности и одним консультантом по выдаче лицензий авиационному персоналу.

ИНДИЯ

Развитие/модернизация международного аэропорта имени Индиры Ганди в Дели

Цель проекта

Цель данного проекта, который финансировался компанией "Дели интернэшнл эрпорт лимитед" (DIAL), заключалась 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, завершен в 2011 году.

Результаты выполнения проекта

Эксперт в области прогнозирования воздушного движения представил исследование по прогнозу объема воздушного движения в районе обслуживания Дели. Представлено предложение о проведении исследования относительно усовершенствования контролируемой зоны международного аэропорта в Дели с целью максимального повышения пропускной способности ВПП и воздушного пространства за счет безопасного и эффективного использования всех трех ВПП.

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

Цель данного проекта, финансируемого Генеральным директоратом 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, начатый в октябре 2010 года и рассчитанный на 12 мес., продлен до конца 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Проекты докладов представлены ГДГА для рассмотрения и представления замечаний. Эксперт в области связи, навигации и наблюдения (CNS) остается на месте работ для завершения выполнения задач, связанных с обучением персонала без отрыва от производства.

**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 указаниям Управления по безопасности гражданской авиации. Этот проект начат в 2008 году и рассчитан на 4 года.

Результаты выполнения проекта

На место работ направлена группа экспертов ИКАО, и корпорации CIDCO предложен доклад о дальнейшем рассмотрении подробного проекта NMIA.

Подготовка кадров в области СУБП для Управления международного аэропорта Мумбаи (MIAL)

Цель проекта

Цель этого проекта, который финансировался MIAL, заключалась в проведении учебного курса для персонала MIAL по вопросу управления безопасностью полетов в аэропортах. Данный проект, начатый в 2011 году, завершен.

Результаты выполнения проекта

Учебный курс по системе управления безопасностью полетов прошли 36 старших менеджеров MIAL, Генерального директората гражданской авиации Индии, Управления аэропортов Индии и международного аэропорта Бангалор.

Прогнозы перевозок по аэропортам в районе национальной столицы

Цель проекта

Цель этого проекта, который финансировался Управлением аэропортов Индии (УАИ), состояла в предоставлении правительству Индии, Министерству гражданской авиации и УАИ прогноза перевозок по аэропортам в районе национальной столицы на ближайшие 20 лет. Данный проект, начатый в 2011 году и рассчитанный на 6 недель, завершен.

Результаты выполнения проекта

УАИ представлены результаты исследования и проект окончательного доклада.

"Дорожная карта" развития перевозок авиации общего назначения, вертолетных перевозок и перевозок на гидросамолетах***Цель проекта***

Цель этого проекта, финансируемого правительством Индии, Министерством гражданской авиации/Генеральным директором гражданской авиации (МГА/ГДГА), заключается в предоставлении МГА/ГДГА и Управлению аэропортов Индии (УАИ) "дорожной карты" развития перевозок авиации общего назначения, вертолетных перевозок и перевозок на гидросамолетах на ближайшие 25 лет. Проект начат в ноябре 2011 года и рассчитан на 4 мес.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта сформирована группа, состоящая из 4 международных экспертов и 4 национальных специалистов.

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

Цель данного проекта, финансируемого Управлением аэропортов Индии (УАИ), заключается в оказании помощи со стороны ИКАО в осуществлении программы подготовки слушателей из развивающихся стран, отбираемых находящейся в Дели Авиационной академией Индии (IAA). Указанная помощь включает рассылку соответствующей информации государствам – членам ИКАО и подготовку писем о предоставлении или отказе в предоставлении стипендий. Этот проект, начатый в октябре 2008 года и рассчитанный на 3 года, продлен до конца декабря 2012 года.

Результаты выполнения проекта

ИКАО содействовала найму эксперта в области управления деятельностью аэропортов и еще одного эксперта в области управления обработкой грузов в аэропортах для оказания поддержки IAA в разработке и проведении двух курсов в Академии. Предоставлено 12 стипендий в области управления обработкой грузов в аэропортах и в области управления деятельностью аэропортов.

ИНДОНЕЗИЯ**Повышение способности Генерального директората гражданской авиации осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого Генеральным директоратом гражданской авиации (ГДГА), заключается в повышении его способности осуществлять контроль 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

Подготовлены 6 новых инспекторов по безопасности на воздушных судах и проведены курсы подготовки для приблизительно 42 сотрудников по различным вопросам, относящимся к безопасности полетов. 31 сотрудник прошел подготовку на рабочих местах (ОЖТ). Компанией "Боинг" проведен крупный практикум, в котором приняли участие примерно 300 слушателей из числа членов экипажей, менеджеров и государственных служащих. Были обновлены 26 правил ГДГА по безопасности полетов гражданской авиации, инструкции для персонала, контрольные перечни и соответствующие правила с целью приведения их в соответствие с Приложениями 1, 6, и 8. Разработана документация, касающаяся проблем безопасности полетов, с акцентом на организацию контроля и надзора, принятие мер по устранению недостатков и проведение подготовки кадров. В подразделениях четырех крупных авиаперевозчиков проведена подготовка на рабочих местах в контексте всесторонних детальных инспекций, в результате которых были сделаны существенные замечания. С учетом всех основных замечаний были приняты меры по устранению недостатков. Сотрудники проекта оказали помощь ГДГА в координации действий и подготовке к видеоконференции Комитета по безопасности полетов Европейского союза, по итогам которой с четырех грузовых перевозчиков 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, начатый в июне 2009 года и рассчитанный на 2 года, продлен до октября 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Продолжалось внедрение национальной программы безопасности полетов и системы управления безопасностью полетов для всех поставщиков авиационного обслуживания. В ГДГА был создан сектор ИКАО для выполнения функций единого контактного пункта по всей корреспонденции и письмам ИКАО, направляемым государствам. Разработана и внедрена процедура представления ИКАО докладов о столкновениях с птицами в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS).

Оказание помощи Агентству образования и профессиональной подготовки в разработке учебной программы по CNS/ATM в Индонезийском институте гражданской авиации (ICAI), Куруг, Индонезия

Цель проекта

Цель данного проекта, который финансировался Агентством образования и профессиональной подготовки (переименовано в Агентство развития людских ресурсов на транспорте), состояла в оценке всех аспектов подготовки, касающихся связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), службы аэронавигационной информации и управления качеством, и в представлении предложения относительно разработки, совершенствования и модернизации программы подготовки персонала в рамках второго этапа проекта ИКАО, касающегося организационного укрепления, с целью предоставления институту возможности проводить эффективное и результативное обучение индонезийских и иностранных студентов по этим дисциплинам. Этот проект, начатый в феврале 2011 года и рассчитанный на 1 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

Консультант ИКАО по вопросам подготовки персонала в области CNS/ATM провел оценку правил и принципов подготовки в этой области, организационной структуры, квалификации инструкторов, контроля качества, руководств по обучению, учебных планов и программ, эксплуатационных правил, учебных средств, справочного материала, разработки методики проведения экзаменов, системного управления, лаборатории и тренажеров, практикумов, организации подготовки на рабочих местах, международной сертификации и официального признания в ICAI. Подготовлен доклад о выводах и рекомендациях, касающихся организационного укрепления, включая предложение о втором этапе проекта по CNS/ATM.

Оказание помощи Агентству образования и профессиональной подготовки в разработке учебной программы по техническому обслуживанию воздушных судов в Индонезийском институте гражданской авиации (ICAI), Куруг, Индонезия**Цель проекта**

Цель данного проекта, который финансировался Агентством образования и профессиональной подготовки (переименовано в Агентство развития людских ресурсов на транспорте), состояла в оценке всех аспектов проводимой ICAI подготовки в области технического обслуживания воздушных судов и в представлении предложения относительно разработки, совершенствования и модернизации программы подготовки персонала в рамках второго этапа проекта ИКАО, касающегося организационного укрепления, с целью предоставления институту возможности проводить эффективное и результативное обучение индонезийских и иностранных студентов по этим дисциплинам. Данный проект, начатый в феврале 2011 года и рассчитанный на 1 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

Консультант ИКАО по вопросам подготовки персонала в области технического обслуживания воздушных судов провел оценку правил и принципов подготовки в этой области, организационной структуры, квалификации инструкторов, контроля качества, учебных планов и программ, общих эксплуатационных правил, средств и служб, справочного материала, экзаменов и разработки методики проведения экзаменов, системного управления работой лаборатории и тренажеров, организации подготовки на рабочих местах, международной сертификации и официального признания в ICAI. Подготовлен доклад о выводах и рекомендациях, касающихся организационного укрепления, включая предложение о втором этапе проекта организации подготовки кадров в области технического обслуживания воздушных судов.

КАБО-ВЕРДЕ

Контроль за обеспечением безопасности полетов в рамках ANS

Цель проекта

Целью этого проекта, который финансировался Управлением гражданской авиации (УГА) Кабо-Верде, являлось оказание помощи Управлению в повышении безопасности полетов в Кабо-Верде и его воздушном пространстве путем осуществления действий по устранению недостатков, выявленных в ходе проверки в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), которая была проведена в сентябре 2011 года в области аэронавигационного обслуживания (ANS). Этот проект, начатый в январе 2011 года и рассчитанный на 9 мес, завершен в октябре 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Рассмотрены и впоследствии, при необходимости, изменены проекты правил и процедур ANS, охватывающие положения Приложений 3, 4, 5, 10, 11, 12 и 15. Разработано Руководство инспектора ANS. В интересах УГА, а также персонала поставщика аэронавигационного обслуживания (ПАНО) проведены практикумы по управлению аэронавигационной информацией и глобальным навигационным спутниковым системам. Проведен семинар по вопросам поиска и спасания. Разработан национальный план Кабо-Верде в области поиска и спасания (SAR), который был принят всеми членами Комиссии SAR. ПАНО оказана помощь в вопросах сертификации службы аэронавигационной информации, пропускной способности служб воздушного движения и введения новых служб. УГА приняло на работу дополнительный технический персонал и провело его обучение на рабочих местах.

КАТАР

Развитие аэропорта

Цель проекта

Цель данного проекта, который финансировался правительством Катара, заключалась 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 и рассчитанный на 5 лет, был продлен до конца июня 2011 года и в настоящее время завершен.

Результаты выполнения проекта

Руководящему комитету NDIA оказана помощь в рассмотрении предложенных концепций и проектов в отношении всех средств и служб с технической и управленческой точек зрения.

Рассмотрение генерального плана международного аэропорта Аэропейс Сити

Цель проекта

Цель данного проекта, который финансировался Фондом Катара, заключалась в оказании консультационных услуг по рассмотрению генерального плана/подробного доклада по проекту аэропорта Аэропейс Сити, Катар, в целях обеспечения соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), процедур и инструктивного материала ИКАО. Этот проект, начатый в ноябре 2010 года и рассчитанный на 2 года, в настоящее время завершен.

Результаты выполнения проекта

Многодисциплинарная группа представила катарскому аэропорту Аэропейс Сити замечания относительно генерального плана/подробного доклада по проекту и подготовила свой заключительный доклад на основе полученных замечаний.

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 и рассчитанный на 3 года, был продлен до конца декабря 2012 года.

Результаты выполнения проекта

В 2011 году деятельность в рамках этого проекта не осуществлялась.

Помощь администрации аэропортов Китая (ОАР Макао) (АЭК)**Цель проекта**

Цель данного проекта, который финансировался Администрацией аэропортов (с ограниченной ответственностью) Китая (ОАР Макао) (АЭК), заключалась в предоставлении АЭК технических и оперативных консультаций по модернизации и замене систем связи, навигации и наблюдения, которые эксплуатируются в международном аэропорту Макао. Данный проект, начатый в марте 2010 года и рассчитанный на 9 мес, был продлен до марта 2011 года и в настоящее время завершен.

Результаты выполнения проекта

Введены в действие радиолокационные системы, системы связи и аэронавигационные средства и проведена подготовка персонала для эксплуатации этих систем.

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 северной части Тихоокеанского региона в развитии экономики, туризма и торговли государства. Этот проект, начатый в марте 2008 года, был завершен в декабре 2010 года. Однако в 2011 году проект был восстановлен на срок 6 лет.

Результаты выполнения проекта

В связи с изменением приоритетов правительства объем реализации проекта в 2011 году был минимальным.

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

Цель данного проекта, финансируемого Генеральным директором гражданской авиации (ГДГА), заключается в приобретении оборудования для укрепления авиационных полномочных органов. Этот проект был начат в 2007 году и продлен до конца декабря 2016 года.

Результаты выполнения проекта

Заключены контракты на закупку систем контроля речевой связи, телескопических пассажирских трапов и двух оборудованных подъемными устройствами транспортных средств 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

В связи с переориентацией ИГАК деятельность в рамках этого проекта в 2011 году не осуществлялась и его выполнение было приостановлено до получения дальнейшего уведомления.

КЮРАСАО (НИДЕРЛАНДЫ)**Помощь в области технического сотрудничества. Обзор возможных ограничений по высоте*****Цель проекта***

Цели этого проекта, который финансировался холдингом "Аэропорт Кюрасао", заключались в осуществлении оценки риска для безопасности полетов на основе разработанной ИКАО методики управления

безопасностью полетов и в проведении авиационного исследования для определения максимально допустимых ограничений по высоте в районе международного аэропорта Кюрасао. Данный проект, начатый в июле 2011 года и рассчитанный на один месяц, завершен.

Результаты выполнения проекта

Выполнена задача, состоявшая в оценке и пересмотре генерального плана аэропорта, плана расположения аэропорта, топографических планов аэропорта и районов, прилегающих к международному аэропорту Кюрасао, в целях определения воздушного пространства вокруг аэродрома, которое должно быть свободно от препятствий, и установления ограничений по высоте вблизи аэропорта.

ЛИВАН

Возобновление деятельности центра безопасности полетов гражданской авиации

Цель проекта

Цель этого проекта, финансируемого правительством Ливана, заключается в возобновлении деятельности Центра безопасности полетов гражданской авиации (CASC). Проект непосредственно затрагивает вопросы, связанные с развитием людских ресурсов и передачей технологии Ливану. Данный проект начат в 2002 году и продлен до конца декабря 2012 года.

Результаты выполнения проекта

ИКАО продолжала оказывать административную поддержку. Проведена переоценка потребностей в отношении дальнейшего использования международных экспертов и расширения закупочной деятельности новых полномочных органов гражданской авиации.

Укрепление сектора гражданской авиации

Цель проекта

Целями данного проекта, финансируемого правительством Ливана, являются повышение способности Департамента безопасности полетов осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов; повышение уровня безопасности и эффективности международного аэропорта Бейрут; обновление правил, процедур и руководств по организации контроля в

области безопасности полетов, обеспечение их соответствия международным требованиям и возобновление деятельности Центра безопасности полетов гражданской авиации (CASC). Этот проект начат в 2002 году и продлен до конца апреля 2012 года.

Результаты выполнения проекта

ИКАО продолжала оказывать административную поддержку. Проведена переоценка потребностей в отношении дальнейшего использования международных экспертов и расширения закупочной деятельности новых полномочных органов гражданской авиации.

МЕКСИКА

Курсы по сертификации аэропортов

Цель проекта

Цель данного проекта, который финансировался правительством Мексики, заключалась 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 до получения дальнейшего уведомления.

Результаты выполнения проекта

По согласованию с полномочными органами Мексики было решено отложить проектные мероприятия до получения дальнейшего уведомления из-за отсутствия финансирования по линии ГДГА и, следовательно, закрыть данный проект.

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

Подготовлен и затем включен в законодательный процесс первый проект обновленного основного закона об авиации. Завершено обновление правил гражданской авиации и технических стандартов гражданской авиации Намибии. Достигнут значительный прогресс в осуществлении плана мероприятий по устранению недостатков, выявленных в рамках УППКБП. Эксперты проекта продолжали проводить обучение персонала на рабочих местах и гражданам Намибии были предоставлены стипендии. Группа диспетчеров УВД (OPAS) провела обучение радиолокационной системе наблюдения. Намибия была исключена из списка стран, который ведется Комиссией ИКАО по рассмотрению результатов проверок (КРРП).

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

Цель данного проекта, который финансировался ведомством гражданской авиации Непала (ВГАН), заключался во введении Программы ТРЕЙНЭР в Академии гражданской авиации (АГА) 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 общей международной базы ТРЕЙНЭР. Этот проект, начатый в октябре 2010 года и рассчитанный на 9 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

В АГА создано постоянное подразделение разработки курсов ТРЕЙНЭР; установлены стандартные процедуры ТРЕЙНЭР; из общей международной базы ТРЕЙНЭР заимствована и адаптирована ТУМР по технологиям связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) для руководителей аэронавигационных служб (ANS).

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 и рассчитанный на 8 лет, продлен до конца декабря 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Два эксперта по производству полетов продолжали оказывать содействие персоналу оперативной помощи (OPAS) по проекту и способствовали совершенствованию функций контроля посредством проверок и инспекций. Осуществляется разработка правил и процедур гражданской авиации в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО.

Изучение поверхностей ограничения препятствий

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Омана, заключается в проведении "Изучения поверхностей ограничения препятствий и землепользования вблизи аэропортов Омана" на основе

соглашения о предоставлении услуг по закупкам для гражданской авиации. Этот проект, начатый в ноябре 2010 года и рассчитанный на 2 мес, продлен до конца 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Выполнен первый этап данного исследования, касающийся поверхностей ограничения препятствий, и внедрен компонент подготовки как административного, так и технического персонала ведомства гражданской авиации.

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

Подписаны контракты в отношении систем DVOR/DME и ILS/DME. Проведены конкурсные торги по полной системе первичных и вторичных радиолокаторов и ведомству гражданской авиации Пакистана направлена оценка сделанных предложений.

ПАНАМА

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

В центре управления воздушным движением Бальбоа произведена установка узлового терминала с очень небольшим раскрытием антенны (VSAT), включая программное обеспечение авиационной метеорологии/служб аэронавигационной информации и подключение сети авиационной фиксированной электросвязи. В аэропорту Рубен Канту установлен обычный ОВЧ-всенаправленный радиомаяк/дальномер, в аэропорту Алонсо Вальдеррама завершена установка замкнутой телевизионной системы. Приобретены оборудование и системы связи, необходимые для улучшения работы нескольких аэропортов и подразделений ведомства гражданской авиации, включая статистическую систему для Директората воздушного транспорта ВГА, новые радиостанции для эксплуатации системы летных тренажеров, пять программ для инструкторов, предназначенных для непрерывного обучения и квалификационной аттестации персонала служб авиационной безопасности. В общей сложности 172 техника и специалиста прошли подготовку в таких областях, как навигация, радиолокационный заход на посадку, производство полетов и безопасность полетов.

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, был возобновлен и продлен до конца 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Произведена закупка 12 новых телетрапов и завершена модернизация автоматической системы обработки с учетом всех уровней авиационной

безопасности. Персонал международного аэропорта Токумен прошел подготовку по ряду вопросов управления аэропортами. Предоставлены система огней порога и ограничительных огней ВПП, система огней приближения и система указателей траектории точного захода на посадку, а также осветительное оборудование летного поля и соответствующие технические средства и услуги. Группа международных экспертов ИКАО подготовила генеральный план и бизнес-план аэропорта.

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

Завершен второй этап подготовки персонала, осуществляющего эксплуатацию и техническое обслуживание оборудования и систем. Выполнен заключительный этап предварительных приемочных испытаний восьми пунктов расположения РЛС, пункта размещения системы ADS-B, нового районного диспетчерского центра, совмещенного с диспетчерским пунктом УВД в зоне аэродрома, и радиолокаторного тренажера.

Годность аэропорта Кахамарка к круглосуточной работе

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого горнодобывающей компанией Янакоча через правительство Перу, заключается в оказании помощи корпорации аэропортов и коммерческой авиации Перу (CORPAC S.A.) в закупке оборудования и подготовке технического персонала. Этот проект начат в октябре 2011 года и рассчитан на 6 мес.

Результаты выполнения проекта

Проведены конкурсные торги и оценка предложений по закупке и установке аэродромного светосигнального оборудования, системы связи, автоматической системы метеонаблюдения с функцией определения дальности видимости и системы обнаружения сдвига ветра для перевода аэропорта Кахамарка на режим круглосуточной работы.

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 со стороны ИКАО полномочному органу по безопасности полетов гражданской авиации (CASA) и корейскому учебному центру гражданской авиации (КСАТС) 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 2012 года.

Результаты выполнения проекта

ИКАО предоставила 202 стипендии слушателям из 51 развивающейся страны для прохождения курсов подготовки на базе КСАТС и Авиационной академии корпорации международного аэропорта Инчхон (ИИАС) по таким дисциплинам как техническое обслуживание доплеровского всенаправленного ОБЧ-радиомаяка, эксплуатация аэропортов, авиационная безопасность, радиолокационное управление заходом на посадку, Приложение 14 "Аэродромы", политика в области аэронавигации, концепции радиолокации, эксплуатация аэропортового аэровокзала, техническое обслуживание систем посадки по приборам (ILS) и авиационная политика для руководителей.

САЛЬВАДОР**Помощь в области технического сотрудничества.
Оценка существующей инфраструктуры аэропорта*****Цель проекта***

Цели этого проекта, который финансировался "Автономной исполнительной портовой комиссией" (СЕРА), заключались в проведении оценки существующей инфраструктуры международного аэропорта Сальвадора (AIES) и аэронавигационного оборудования, предоставлении предварительных рекомендаций по усовершенствованию, приобретению и замене оборудования, средств и служб и в подготовке обновленного генерального плана с учетом будущих потребностей. Кроме того, проектом были предусмотрены разработка и определение сферы действия проекта технического сотрудничества ИКАО, в рамках которого будут осуществляться действия согласно рекомендациям по итогам этой первоначальной оценки. Данный проект, начатый в сентябре 2011 года и рассчитанный на один месяц, завершен.

Результаты выполнения проекта

Даны рекомендации относительно незамедлительных действий и среднесрочной деятельности, включая приобретение и замену оборудования и обновление генерального плана AIES.

САУДОВСКАЯ АРАВИЯ**Генеральное ведомство гражданской авиации*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого Королевством 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 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 1997 году и рассчитанный на 6 лет, продлен до конца июня 2012 года.

Результаты выполнения проекта

В 2011 году в рамках этого проекта работали 24 международных эксперта, которые предоставляли консультационные услуги партнерам из Саудовской Аравии. Предусмотренная проектом деятельность включала инспекции воздушных перевозчиков/эксплуатантов и проверки сертифицированных ГВГА ремонтных станций в рамках контроля за обеспечением безопасности полетов. Эксперты ИКАО в области подготовки кадров вместе с местными инструкторами провели для персонала ГВГА учебные курсы в области связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), курсы по радиолокационному и нерадиолокационному обслуживанию и тренажерную подготовку. Кроме того, 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. В результате этих постоянных усилий в области подготовки кадров ГВГА удалось заполнить дополнительные должности квалифицированными специалистами из числа граждан Саудовской Аравии. Предоставлены технические консультации в области проектирования и строительства аэропортов для оказания помощи в рассмотрении текущих и будущих проектов.

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 апреле 2001 года и рассчитанный на 3 года, продлен до конца 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Отобран 81 слушатель из 39 развивающихся стран для прохождения 11 курсов по следующим дисциплинам: эксплуатация аэропортового аэровокзала и управление им; управление кризисной ситуацией в области авиационной безопасности; управление деятельностью гражданской авиации; связь, навигация и наблюдение/организация воздушного движения; международное воздушное право; концепции и их применение; управление

чрезвычайными ситуациями; государственная программа по безопасности полетов; подготовка инспекторов по контролю за безопасностью полетов в области инженерно-технического обеспечения, производства полетов и технического обслуживания и подготовка менеджеров в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов.

Оценка опасностей, связанных с дикой природой, и подготовка персонала

Цель проекта

Цель данного проекта, который финансировался Группой аэропорта Чанги (CAG), заключалась в проведении оценки связанных с дикой природой опасностей и организации для сотрудников CAG подготовки с целью создания в международном аэропорту Чанги эффективной программы управления дикой природой. Этот проект, начатый в ноябре 2010 года и рассчитанный на 9 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

Эксперт ИКАО по управлению дикой природой провел оценку связанных с дикой природой опасностей для воздушных судов, оценку опасностей по разновидностям диких животных и временам года; сделал описание явлений, привлекающих диких животных в аэропорту или вблизи аэропорта; рекомендовал оборудование и процедуры для устранения опасностей, включая активный контроль и меры по уходу и наблюдению за средой обитания, а также методы решения проблем вне аэропорта. Раскрыты вопросы реализации программы и внесено 12 рекомендаций. После проведения оценки опасностей в международном аэропорту Чанги были приняты тщательные меры контроля за дикой природой и проведены учебные занятия для управленческого персонала.

СОМАЛИ

Временный полномочный орган гражданской авиации Сомали (ВПОГАС)

Цель проекта

Основанием для данного проекта, 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 данный проект был продлен до конца 2012 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 региональным директором ИКАО, Бюро Восточной и Южной Африки. ВПОГАС продолжал предоставлять полетно-информационное обслуживание, включая службы аэронавигационной информации (САИ), 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, 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 САИ в аэропорту Харгейса. В части развития людских ресурсов в рамках проекта было предоставлено семь стипендий по различным авиационным дисциплинам, а информация о проекте была представлена на двух международных семинарах и практикумах. ВПОГАС также оказал помощь ПРООН в проведении оценки и сертификации гражданских объектов в аэропорту Харгейса. В рамках проекта была выполнена командировка в Могадишу в сотрудничестве с Отделением Организации Объединенных Наций по поддержке Миссии Африканского союза в Сомали (АМИСОМ) (ЮНСОА) для оценки операций в аэропорту Могадишу и проведения собеседований с кандидатами на прохождение подготовки по различным авиационным дисциплинам. В контексте исследования по выводам технического анализа результатов проверки/недостатков была проведена оценка работы проекта и ситуации в Сомали с целью передачи проекта сомалийским полномочным органам.

СУДАН**Наращивание потенциала УГА Судана*****Цель проекта***

Целями этого проекта, финансируемого правительством Судана, являются: организационное укрепление Управления гражданской авиации Судана (УГАС) и предоставление ему экспертных услуг и рекомендаций; оказание содействия УГАС в выполнении его планов дальнейшего развития и оказание помощи УГАС в модернизации его структуры. Конечная цель заключается в повышении уровня безопасности и производственного потенциала УГАС и предоставлении УГАС помощи в создании эффективной структуры гражданской авиации. Данный проект начат в августе 2011 года и рассчитан на 12 мес.

Результаты выполнения проекта

Для предоставления УГАС рекомендаций по обеспечению соблюдения им международных авиационных конвенций, Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО и связанного с ними инструктивного материала были использованы международные эксперты. Группа в составе пяти экспертов ИКАО сделала необходимые экспертные заключения относительно усовершенствования и модернизации служб организации воздушного движения, расширения возможностей в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и принимаемых методик выдачи свидетельств авиационному персоналу. Эксперты работали вместе с имеющимся персоналом УГАС с целью его обучения и повышения способности осуществлять управление и контроль в важнейших секторах авиации.

Предоставление услуг в области управления и технической поддержки***Цель проекта***

Цель данного проекта, который финансировался Миссией смешанной операции Африканского союза – Организации Объединенных Наций в Дарфуре (ЮНАМИД), заключалась в передаче ЮНАМИД экспертных знаний в области проектирования и строительства аэропортов и оказании ей поддержки в рамках управления проектом при выполнении и реализации проектов восстановления летных полей. Этот проект, начатый в декабре 2010 года, был завершен в ноябре 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Аэродромный инженер оказал помощь ЮНАМИД и Управлению гражданской авиации Судана в следующих областях: подготовка технических спецификаций, перечня работ и приглашений на участие в конкурсных торгах; инспектирование производственных объектов потенциальных подрядчиков; техническая оценка предложений; процесс заключения контракта; контроль работ на строительной площадке, контроль качества работы подрядчиков; проверка счетов подрядчиков и приемка и сертификация выполненных работ. В рамках восстановления трех аэропортов выполнены контрольные командировки на места работ с целью мониторинга установки системы светосигнального оборудования летного поля, дальномерного оборудования доплеровского всенаправленного ОВЧ-радиомаяка и систем посадки по приборам в трех действующих аэропортах.

Оказание услуг в области технической поддержки**Цель проекта**

Цели этого проекта, который финансировался Миссией Организации Объединенных Наций в Судане (ЮНМИС), заключались в оказании поддержки ЮНМИС в выполнении ее программы восстановительных и строительных работ в четырех аэропортах, совершенствовании аэронавигационного обслуживания и разработке плана подготовки диспетчеров УВД. Данный проект, начатый в мае 2010 года и рассчитанный на 12 мес, завершен в июле 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Подготовлены технические спецификации для топографической съемки, геологических и лабораторных тестов, а также для строительства грунтово-цементного перрона в аэропорту Джуба. Разработаны технические спецификации на асфальтовые покрытия для аэропортов Хартум и Эль Обейд. Разработана авиационная стратегия, касающаяся главным образом потребностей Управления гражданской авиации Судана (УГАС) в строительстве и/или увеличении ВПП и перронов, получении помощи в осуществлении УГАС проектов в области связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) и в оценке сильных сторон и будущих потребностей служб управления воздушным движением. Разработаны методы анализа оценки и снижения опасностей в области CNS/ATM в целях улучшения условий обеспечения безопасности полетов в Судане.

ТАИЛАНД**Пересмотренные генеральные планы развития международных аэропортов Суварнабхуми и Дон Муеанг*****Цель проекта***

Цель данного проекта, который финансировался акционерным обществом с ограниченной ответственностью "Аэропортс оф Таиланд" (АОТ), заключалась в оказании помощи АОТ в принятии принципиальных решений относительно будущей роли в долгосрочной перспективе аэропортов Дон Муеанг и Суварнабхуми, а также в определении политики относительно наличия одного или двух аэропортов в Бангкоке. Данный проект дополняет результаты исследования о наличии двух аэропортов для мегаполиса Бангкока, которое было завершено в апреле 2010 года. Этот проект, начатый в апреле 2010 года, завершен в марте 2011 года.

Результаты выполнения проекта

На основе результатов исследования о наличии одного аэропорта в Бангкоке акционерному обществу АОТ даны рекомендации относительно наиболее жизнеспособных вариантов будущей роли аэропортов Дон Муеанг и Суварнабхуми в долгосрочной перспективе.

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 со стороны ИКАО 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. Данный проект, начатый в 2009 году, продлен до конца 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Были отобраны 192 слушателя из 23 развивающихся стран для прохождения курсов в следующих авиационных дисциплинах: владение английским языком, проводящий собеседование/аттестующий сотрудник, организация перевозки опасных грузов, человеческий фактор для эксплуатационного персонала, подготовка инструкторов, навигация, основанная на характеристиках, и системы управления безопасностью полетов.

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 авиационными правилами (LAR), а также модернизировать обслуживание воздушного движения. Этот проект начат в 2009 году и первоначально рассчитан на 4 года.

Результаты выполнения проекта

Сотрудники проекта оказали помощь DINACIA в подборе местных специалистов для работы в таких важнейших областях, как инспекция производства полетов, международные правовые консультации, гарантия качества и компьютерная технология. Персонал DINACIA прошел подготовку по выдаче свидетельств авиационному персоналу, производству полетов, летной годности, аэронавигации, авиационной безопасности, упрощению формальностей, правовым вопросам и системам управления безопасностью полетов. Все инспекции в области производства полетов и летной годности, выполненные DINACIA в 2011 году, были осуществлены в рамках проекта. Разработано значительное число авиационных правил Уругвая в таких областях, как аэродромы, расследование авиационных происшествий, авиационная метеорология и поиск и спасание. Дополнительные правила разрабатываются или приводятся в соответствие с Приложениями к Чикагской конвенции и Латиноамериканскими авиационными правилами. Приобретены полная система связи и радиолокационная система.

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

Цель данного проекта, финансируемого Директоратом гражданской авиации и инфраструктуры (DINACIA), заключается в приобретении оборудования для укрепления авиационных полномочных органов. Этот проект начат в 2005 году и продлен до конца декабря 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Подписан контракт на поставку двух пожарных машин.



ФИЛИППИНЫ

Повышение уровня безопасности полетов на Филиппинах путем расширения возможностей ведомства воздушного транспорта в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов

Цель проекта

Цель данного проекта, который финансируется ведомством гражданской авиации Филиппин (ВГАФ), заключается в повышении уровня безопасности полетов путем расширения возможностей ВГАФ в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов на основе обновления правил и процедур, увеличения числа квалифицированных инспекторов и наблюдателей, совершенствования организационной структуры и расширения автономии в целях достижения эффективной организации контроля за обеспечением безопасности полетов в отношении эксплуатантов воздушных судов, организаций по техническому обслуживанию воздушных судов, утвержденных учебных организаций, эксплуатантов аэродромов и поставщиков аэронавигационного обслуживания, а также посредством 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 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Группа ИКАО по реализации проекта продолжала направлять усилия на решение вопросов по выводам проверки в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), проведенной в 2009 году. Эксперты оперативной помощи (OPAS) ввели квалификационную матрицу в качестве основы для оценки уровня соответствия персонала, занимающегося организацией контроля за обеспечением безопасности полетов в части летной годности, производства полетов и утвержденных учебных организаций. Разработан учебный план для проведения начальной подготовки и переподготовки. В рамках проекта наняты и обучены местные специалисты; некоторые из них проходили процесс назначения ведомством гражданской авиации на управленческие должности и должности инспекторов, продолжая выполнять связанную с контролем работу в отрасли. ВГАФ продолжало сохранять штат квалифицированных и опытных сотрудников в области производства полетов путем найма вышедших на пенсию пилотов-инструкторов. 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. С частными учебными заведениями и организациями по техническому обслуживанию воздушных судов достигнуты предварительные соглашения о предоставлении ВГАФ

полностью оборудованных помещений для проведения экзаменов в целях проверки квалификации. Успешно выполнен проект конверсии документов, в результате чего осуществлены преобразование в цифровую форму, классификация и индексация около 3,3 млн документов, которые доступны в цифровой форме пользователям, имеющим соответствующее разрешение. Группа специалистов проекта разработала и представила реалистичный план действий по устранению выявленных ИКАО значительных проблем в области безопасности полетов (SSC) и по обеспечению соответствия категории I ФАУ с достижением при этом устойчивости.

Соглашение с полномочным органом международного аэропорта Мактан-Себу о предоставлении услуг по закупкам 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, начатый в апреле 2010 года и рассчитанный на 15 мес., продлен до конца 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Установлена вторая из двух систем ILS/DME. После калибровки и тестирования оборудования проведены предварительные приемочные испытания на месте установки (PSAT) и летные проверки. Процедуры PSAT направлены MCIAA для рассмотрения и представления замечаний. Подрядчиком проведено обучение на рабочих местах.

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 и рассчитанный на девять лет, был продлен до декабря 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Обеспечена закупка систем терминалов с очень небольшим раскрытием антенны (VSAT), включая поставку шести партий оборудования VSAT, выполнение окончательных приемочных испытаний на местах установки и начало эксплуатации. На один год продлен контракт на техническое обслуживание оборудования Всемирной системы зональных прогнозов.

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 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Внедрены государственная система надзора и механизм контроля и наблюдения за обеспечением безопасности полетов. Выполнены 18 обзоров в сфере летной годности и разработаны все файлы летной годности повторно сертифицированных воздушных судов. Продлен сертификат организации по техническому обслуживанию воздушных судов национального эксплуатанта и утверждены 9 иностранных организаций, осуществляющих техническое обслуживание воздушных судов. Сертифицирована организация национального эксплуатанта, занимающаяся

вопросами управления поддержанием летной годности, и утверждены 6 иностранных организаций, осуществляющих такое управление. Разработаны и ждут утверждения Правила гражданской авиации Экваториальной Гвинеи (RAGCE). В сфере летной годности выполнены проверки и инспекции в объеме 1220 человеко-часов. В сфере производства полетов выполнены проверки и инспекции в объеме 1060 человеко-часов.

ПЕРЕЧЕНЬ МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ И МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ**АФРИКАНСКИЙ РЕГИОН****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, начатый в июле 2010 года и первоначально рассчитанный на 1 год, продлен до конца 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Созданный веб-сайт BAGASOO действует в полном объеме. Начата разработка региональных баз данных и реестров воздушных судов, арендованных воздушных судов, владельцев сертификата эксплуатанта, утвержденных организаций по техническому обслуживанию и авиационных учебных организаций и произведено заполнение базы данных. С такими агентствами, как ФАУ и EASA, заключены совместные договоренности о содействии оказанию технической помощи в области подготовки кадров в интересах национальных инспекторов и отрасли в регионе BAG. Государства – участники BAG извлекли пользу из программы подготовки персонала по оценке воздушных судов в части безопасности полетов. В ходе технических командировок Сьерра-Леоне были даны рекомендации по устранению недостатков и расширению возможностей этого государства в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и были пересмотрены и обновлены аэродромные правила, справочник инспектора по аэродромам и инструктивный материал по аэродромам Нигерии.

Оказание помощи африканским и мадагаскарским полномочным органам гражданской авиации (ААМАС) в создании Международной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов

Цель проекта

Цель этого проекта, финансируемого ААМАС (в состав входят государства – члены Агентства по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре, а именно: Бенин, Буркина-Фасо, Габон, Гвинея-Бисау, Камерун, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Мавритания, Мадагаскар, Мали, Нигер, Сенегал, Того, Центральнаяафриканская Республика, Чад и Экваториальная Гвинея) заключается в оказании помощи в преобразовании ААМАС из нынешней кооперативной структуры в международную организацию, которая будет помогать своим государствам-членам выполнять их функции контроля за обеспечением безопасности полетов. Данный проект, начатый в сентябре 2010 года и рассчитанный на 12 мес., продлен до конца 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Нанят руководитель проектной группы. Проект договора о создании организации подготовлен и представлен государствам-членам. Пересмотренный вариант договора представлен Совету министров и утвержден им. Начато составление руководств по административным и техническим вопросам.

Совместная договоренность о предотвращении распространения инфекционных заболеваний воздушным транспортом (CAPSCA). Африка

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Центральным фондом Организации Объединенных Наций по борьбе с вирусом гриппа (ЦФБГ), а также за счет материальных вкладов Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), Управления гражданской авиации Сингапура и других государств и международных организаций, заключается в снижении опасности распространения авиапассажирами таких инфекционных заболеваний, как грипп с пандемическим потенциалом, на основе совместных договоренностей между участвующими государствами и их администрациями (Ангола, Габон, Гамбия, Демократическая Республика Конго, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Кения, Кот-д'Ивуар, Лесото, Мали, Мозамбик, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Того, Чад и Южная Африка). В рамках проекта CAPSCA государствам оказывается помощь в соблюдении ими соответствующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, содержащихся в Приложениях 6, 9, 11, 14 и 18, положений документа *"Правила аэронавигационного обслуживания.*

Организация воздушного движения" (PANS-ATM (Doc 4444)) и соответствующих инструктивных указаний, касающихся планирования действий на случай чрезвычайной ситуации в области здравоохранения. Этот проект, начатый в марте 2008 года, продлен до конца 2012 года.

Результаты выполнения проекта

В Бамако проведен практикум с целью предоставления государствам необходимого инструментария для разработки планов и процедур действий в чрезвычайных ситуациях в области здравоохранения, затрагивающих авиационный сектор. Одновременно со 2-м совещанием Руководящего комитета в Абудже было проведено 2-е глобальное координационное совещание CAPSCA. Осуществлена подготовка технических советников для проведения визитов по оказанию помощи государствам/аэропортам в рамках проекта CAPSCA и были посещены международные аэропорты Абиджан, Бамако, Масеру, Найроби и Абуджа. В течение года к проекту присоединились Ангола, Габон, Гамбия, Замбия, Зимбабве, Лесото, Мали, Мозамбик, Объединенная Республика Танзания и Того. Такое увеличение числа участников, совещаний, визитов помощи и других инициативных мероприятий демонстрирует повышенное понимание государствами своих обязательств по Конвенции о международной гражданской авиации.

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 Западноафриканского экономического и валютного союза (UEMOA) (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), Европейской комиссии, 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, 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 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Штат сотрудников проекта был увеличен за счет включения одного инспектора по производству полетов. Были обновлены проект общих технических правил, охватывающих Приложения 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15 и 18 ИКАО, и руководство инспектора; эти документы были представлены в Комиссию УЕМОА на рассмотрение и дальнейшее утверждение. Выполнены командировки в государства УЕМОА для реализации их планов действий по устранению недостатков, выявленных в результате проверок в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Персонал проекта также участвовал в командировках по оказанию помощи, проведенных Европейским агентством по безопасности полетов (EASA) в рамках плана совместных инспекций в регионе AFI. Проведено 7-е совещание Руководящего комитета. Сотрудники проекта участвовали в семинарах и практикумах Консультативного комитета по практике иммунизации, в Форуме международного сотрудничества EASA по эксплуатантам третьих стран, в Международной конференции США/Европы по безопасности полетов, в подготовительном совещании АКГА к симпозиуму ИКАО по региональным организациям по контролю за обеспечением безопасности полетов и во второй части учебной программы по европейской оценке иностранных воздушных судов в плане безопасности полетов. Национальные инспектора прошли подготовку в области летной годности и эксплуатации аэродромов.

Совместный проект по повышению безопасности полетов и поддержанию летной годности в государствах – членах Центрально-африканского валютно-экономического сообщества и Сан-Томе и Принсипи (COSCAP-CEMAC/STP)

Цель проекта

Цели данного проекта, финансируемого государствами – членами CEMAC (Габон, Камерун, Конго, Центральноафриканская Республика, Чад и Экваториальная Гвинея) и Сан-Томе и Принсипи 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, повышению 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. Проект дополнительно продлен до конца 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Проектная группа была усилена за счет найма инспектора по безопасности и сертификации аэродромов и второго регионального инспектора по производству полетов. Рабочей группой по безопасности полетов рассмотрен и одобрен проект Кодекса гражданской авиации CEMAC. 14 нормативно-правовых документов, охватывающих Приложения 1, 6-I, 6-III, 8 и 14, были рассмотрены и одобрены Рабочей группой по безопасности полетов, утверждены Руководящим комитетом и направлены в Комиссию CEMAC для принятия. При содействии Консультативного комитета ИКАО по практике иммунизации (Программа для Африки и Индийского океана) было проведено исследование по вопросам организации и функционирования Регионального агентства по контролю за обеспечением безопасности полетов, и соответствующие юридические документы по его учреждению были представлены Комиссии CEMAC для принятия. При содействии EASA национальные и региональные инспекторы прошли подготовку по методике оценки иностранных эксплуатантов с точки зрения безопасности полетов. Командировки для оказания помощи были выполнены во все государства – члены COSCAP-CEMAC/STP.

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 состоит 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 конца 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Наняты два региональных инспектора по безопасности полетов. Министры SADC, ответственные за транспорт и метеорологию, утвердили проекты типового закона и типовых правил гражданской авиации, которые являются основными нормативными средствами гармонизации, используемыми государствами – членами SADC, а также проект устава, который устанавливает правовую и организационную структуру SASO. Выполнена двухнедельная командировка в Замбию в рамках оказания технической помощи и трехнедельная командировка в Южную Африку в рамках подготовки кадров для оказания помощи в предоставлении инструкций по осуществлению сертификации и надзора национальным инспекторам SADC по производству полетов, нуждающимся в прохождении учебной программы ИКАО, касающейся деятельности государственных инспекторов в области безопасности полетов.

РЕГИОН АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

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

Цель проекта

Данная программа, являющаяся региональной совместной программой, финансируется активно принимающими в ней участие государствами/администрациями Австралии, Китая (Китайской Народной Республики, ОАР Гонконг и ОАР Макао), Корейской Народно-Демократической Республики, Монголии, Республики Корея, Сингапура, Таиланда, Филиппин и Франции. Кроме того, в программе принимают участие, но не вносят ежегодных взносов, следующие государства: Афганистан, Бангладеш, Вьетнам, Камбоджа, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Малайзия, Мальдивские Острова, Мьянма, Непал, Пакистан, Тимор-Лешти и Шри-Ланка. Программа FPP выполняется с помощью Целевого фонда ИКАО, предоставленного государствами-участниками при материальной и финансовой поддержке в 2011 году Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки, Администрации гражданской авиации Китая, Генерального директората гражданской авиации (ГДГА) Франции, Департамента гражданской авиации (ДГА) Гонконга, ИАТА, концерна "Эрбас" и компании "Боинг". 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), которые были усилены в резолюции А37-11 Ассамблеи. Данная программа начата в январе 2010 года и рассчитана на 3 года.

Результаты выполнения проекта

Проведены второй и третий начальные курсы подготовки по PANS-OPS, в которых приняли участие соответственно 24 слушателя из 13 государств и 14 слушателей из 9 государств. Во втором и третьем курсах по построению схем для навигации, основанной на характеристиках, приняли участие соответственно 20 слушателей из 10 государств и 21 слушатель из 11 государств. Проведены 4 практикума для инструкторов по концепции использования воздушного пространства на основе PBN, первый из которых был организован при поддержке УГА Сингапура. Проведен первый учебный курс по построению схем на основе санкционируемых требуемых навигационных характеристик (RNP AR), в котором приняли участие 24 слушателя из 9 государств. Проведена подготовка на рабочих местах (OJT) по построению схем, которую прошли 2 разработчика схем из Индонезии, 2 – из Монголии и 2 – из Шри-Ланки. Совместно с программой COSCAP Азиатского региона в 11 государствах проведены практикумы по внедрению PBN.

Оказание помощи небольшим островным государствам юго-западной части Тихого океана в сфере сертификации аэродромов и внедрения СУБП

Цель проекта

Целями данного проекта, финансируемого за счет субсидий Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) для участвующих государств (Кирибати, Маршалловы Острова, Микронезия (Федеративные штаты), Науру, Папуа-Новая Гвинея, Самоа, Соломоновы Острова и Тонга) являются повышение способности государств осуществлять нормативный контроль и создание правовой основы для программы сертификации аэродромов и государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) в целях обеспечения осуществления всей деятельности по сертификации аэродромов и внедрения системы управления безопасностью полетов (СУБП) в соответствии с томом I Приложения 14 ИКАО и другим соответствующим инструктивным материалом, усиление концепции управления безопасностью полетов среди участвующих государств и расширение возможностей государств в рамках ГосПБП по принятию планов СУБП поставщиков аэродромного обслуживания и осуществлению контроля за

ними. Этот трехэтапный проект, начатый в сентябре 2011 года и первоначально рассчитанный на 4 мес., предусматривает перерыв в 1 год между начальным и двумя последними этапами.

Результаты выполнения проекта

Эксперт по сертификации аэродромов/безопасности полетов подготовил план работы по проекту и типовую документацию, включая правила сертификации аэродромов, руководства инспектора по аэродромам, и руководства по аэродрому. Выполнены командировки в шесть из восьми участвующих в проекте государств.

Совместная договоренность о предотвращении распространения инфекционных заболеваний воздушным транспортом (CAPSCA). Азия и Тихий океан

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого ведомствами гражданской авиации и полномочными органами аэропортов участвующих в данном проекте государств (Афганистан, Вьетнам, Индия, Индонезия, Китай (Китайская Народная Республика, ОАР Гонконг и ОАР Макао), Малайзия, Монголия, Мьянма, Непал, Папуа-Новая Гвинея, Сингапур, Соломоновы Острова, Таиланд, Тонга и Филиппины), а также за счет субсидии Центрального фонда Организации Объединенных Наций по борьбе с вирусом гриппа (ЦФБГ) и материальных вкладов Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), Управления гражданской авиации Сингапура и других международных организаций, заключается в снижении риска распространения авиапассажирами таких инфекционных заболеваний, как грипп с пандемическим потенциалом, на основе совместных договоренностей между участвующими в проекте государствами, ведомствами и аэропортами. На начальном этапе эта задача будет решаться посредством применения и выполнения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, содержащихся в Приложениях 6, 9, 11, 14 и 18, положений документа "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения" (PANS-ATM Doc 4444) и соответствующих инструктивных указаний, а также путем подготовки персонала участвующих в проекте ведомств гражданской авиации, аэропортов и авиакомпаний для обеспечения последовательного выполнения этих указаний и предоставления 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

На ноябрь 2011 года было запланировано совместное совещание Руководящего комитета и Региональной группы по авиационной медицине, однако в связи с наводнением в Бангкоке оно было перенесено на 2012 год. Общий технический советник по CASPCA оказал помощь Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) в проведении визита с целью оценки состояния аэропортов, организованного Региональным бюро ВОЗ для стран Юго-Восточной Азии, и к проекту присоединилась Мьянма.

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

Цели данной программы, финансируемой государствами-участниками (Афганистан, Бангладеш, Бруней-Даруссалам, Бутан, Вьетнам, Индия, Индонезия, Камбоджа, Кирибати, Китай (ОАР Гонконг и ОАР Макао), Лаосская Народно-Демократическая Республика, Малайзия, Мальдивские Острова, Монголия, Мьянма, Непал, Республика Корея, Сингапур, Тимор-Лешти, Фиджи, Филиппины, Шри-Ланка и Япония), а также за счет субсидии, предоставленной Европейской комиссией и правительством Канады, и материальных вкладов 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 авиационной безопасности* (для служебного пользования). Программа 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, продлен до конца августа 2014 года.

Результаты выполнения проекта

Произведена оценка национальных законодательств и правил 21 государства-члена и были подготовлены 13 юридических докладов по итогам оценки. Завершена разработка типового законодательства и правил в области авиационной безопасности (AVSEC), которые были направлены членам CASP, и оказана помощь в составлении документов пяти членам. По мере необходимости рассылались подборки инструктивных материалов по ратификации конвенций по авиационной безопасности. Произведена оценка 19 национальных программ AVSEC и в необходимых случаях была

оказана помощь в их пересмотре. Разработаны и адаптированы 14 программ контроля качества. Разработаны и адаптированы 15 программ подготовки персонала в области AVSEC. Рабочая группа CASP-AP разработала учебную программу для поставщика обслуживания воздушного движения. Проведены 12 курсов для инструкторов по авиационной безопасности, 4 курса для национальных инспекторов и 1 практикум по контролю качества. Были разработаны и проведены за счет ресурсов CASP-AP 1 семинар по правовым аспектам AVSEC, 2 курса по безопасности аэропортов, и 2 семинара по авиационной безопасности в контексте возникающих угроз. Четырём членам была оказана помощь в составлении плана мероприятий по устранению недостатков, выявленных в ходе проверок. Выполнена 1 оценка в области машиночитываемых проездных документов (МСПД), включая оценку организации пограничного контроля. Проведено согласование двух оценок в области МСПД на основе документа Дос 9303 "Машиночитываемые проездные документы". CASP-AP оказана помощь в организации региональной конференции AVSEC в Дели и в проведении семинара AVSEC после конференции. В рамках программы была также оказана помощь в организации курсов AVSEC в учебных центрах по авиационной безопасности и в проведении четырех курсов по просьбе государств, не являющихся членами, и подготовлено и согласовано проведение одного учебного курса по юридической оценке. Программа представляла Азиатское и Тихоокеанское региональное бюро ИКАО (Бангкок) на совещании регламентирующих органов AVSEC. Выполнены две оценки оборудования AVSEC. Завершено проведение четырехмесячной оценки структуры AVSEC одного государства-члена, результаты которой были утверждены государством-членом. Проведен один двухнедельный курс юридической подготовки и выполнен проект по оценке законодательства.

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 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 феврале 2003 года, продлен до конца января 2013 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) в Северной Азии. В связи с распространением Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) на все области, связанные с безопасностью полетов, программа COSCAP-NA была расширена для оказания помощи государствам-членам в осуществлении SARPS ИКАО в этих областях. Были организованы 8 программ подготовки для 124 слушателей, и с целью оказания помощи государствам-членам были выполнены 8 командировок. COSCAP-NA продолжал работать совместно с другими азиатскими проектами COSCAP, Федеральным авиационным управлением (ФАУ) и Австралией в целях внедрения типовых процедур получения эксплуатационных утверждений и проведения соответствующего обучения для 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. Государства-члены COSCAP-NA провели оценку потребности в помощи в области обслуживания воздушного движения, касающейся реализации принципов и методик управления рисками для безопасности полетов и Механизма непрерывного мониторинга в рамках УППКБП. В контексте COSCAP разработан и уточняется протокол по проведению оценок системы управления безопасностью полетов, который по завершении работы над ним даст государствам-членам подробный инструктивный материал, помогающий им в разработке собственных методик оценки.

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

Цель данного проекта, финансируемого правительствами Афганистана, Бангладеш, Бутана, Индии, Мальдивских Островов, Непала, Пакистана и Шри-Ланки, а также за счет субсидий концерна "Эрбас" и компании "Боинг" и 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 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

Разработаны типовые правила, стандарты и инструктивный материал, которые использовались в соответствующих программах подготовки персонала. В сотрудничестве с Отделением ИКАО по программе разработки схем полетов (FPP) в рамках COSCAP-SA проведены три аттестационных курса в трех государствах-членах и оказано содействие проведению практикумов по внедрению PBN, которые собрали вместе в одном государстве все заинтересованные стороны. Учебные занятия в объеме 2160 человеко-дней были проведены по различным дисциплинам, касающимся летной годности и аэродромов. Проведены 12 организационных проверок в 5 государствах и в общей сложности выполнены 27 технических командировок в 6 государствах. Региональная группа по безопасности полетов в Южной Азии (SARAST) провела совещание по безопасности полетов с региональными группами проекта COSCAP для Северной Азии (NA) и проекта COSCAP для Юго-Восточной Азии (SEA) в качестве объединенной группы Азиатского региона по безопасности полетов и определила 31 пункт действий по повышению уровня безопасности полетов и реализации Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) в Юго-Восточной Азии. Состоялось 12-е совещание SARAST. После утверждения Руководящим комитетом COSCAP-SA рекомендации SARAST были реализованы

посредством выпуска инструктивных материалов (консультативные бюллетени и циркуляры) и проведения практикумов и семинаров. В рамках программы продолжалось оказание помощи государствам в подготовке планов мероприятий по устранению недостатков и в принятии последующих мер по их выполнению. В соответствии с решением, принятым на 20-м совещании Руководящего комитета, Региональное отделение программы COSCAP-SA было переведено из Коломбо в Даку.

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 материальных вкладов 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 июня 2016 года.

Результаты выполнения проекта

Выпущены бюллетени и консультативные циркуляры и проведены практикумы и учебные курсы. Региональная группа по безопасности полетов в Юго-Восточной Азии 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 27 пунктов действий по повышению уровня безопасности полетов и реализации Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) в Южной Азии. Программы подготовки проводились на базе централизованных пунктов, а также, при необходимости, на местах в государствах. В рамках программы выполнено 12 командировок для оказания помощи государствам в осуществлении действий по устранению недостатков.

РЕГИОН ЕВРОПЫ И БЛИЖНЕГО ВОСТОКА**Совместная договоренность о предотвращении распространения инфекционных заболеваний воздушным транспортом (CAPSCA). Ближний Восток*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого Центральным фондом Организации Объединенных Наций по борьбе с вирусом гриппа (ЦФБГ), а также за счет материальных вкладов Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), Управления гражданской авиации Сингапура и других государств и международных организаций, заключается в снижении риска распространения авиапассажирами таких инфекционных заболеваний, как грипп с пандемическим потенциалом, на основе совместных договоренностей между участвующими государствами и их администрациями гражданской авиации. В рамках проекта CAPSCA государствам оказывается помощь в соблюдении ими соответствующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, содержащихся в Приложениях 6, 9, 11, 14 и 18, положений документа "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения" (PANS-ATM (Doc 4444)) и соответствующих инструктивных указаний, касающихся планирования действий на случай чрезвычайной ситуации в области здравоохранения. Этот проект начат в мае 2010 года и рассчитан на 2 года.

Результаты выполнения проекта

В связи с гражданскими волнениями в Египте в начале 2011 года первое совещание/практикум в рамках CAPSCA, первоначально запланированное на февраль 2011 года, было перенесено на декабрь 2011 года. В этом совещании приняли участие Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Международный совет аэропортов (МСА), а также более 12 государств и международных организаций. Алжиру, Бахрейну, Египту, Йемену, Иордании, Ираку, Катару, Кувейту, Ливану, Ливии, Марокко, Объединенным Арабским Эмиратам, Оману, Саудовской Аравии, Сирийской Арабской Республике, Судану и Тунису было предложено присоединиться к проекту.

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 и 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. Этот проект, начатый в 2006 году и рассчитанный на 5 лет, продлен до конца 2015 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта основное внимание по-прежнему уделялось разработке проекта согласованных авиационных правил, основанных, при необходимости, на европейской модели. Обеспечено участие в деятельности, связанной с осуществлением глобальной "дорожной карты" по безопасности полетов, и организованы семинары и практикумы по следующим вопросам: навигация, основанная на характеристиках/сертификация на основе санкционируемых требуемых навигационных характеристик (PBN/RNP-AR) (для 14 участников от 3 государств и 1 эксплуатанта воздушных судов), инспекционные проверки на перроне (для 31 участника от 13 государств и 3 международных организаций) и требования в отношении сохранения летной годности (часть М) (для 18 участников от 2 государств и 4 эксплуатантов воздушных судов). Осуществлено несколько командировок в участвующие в проекте государства для оказания помощи в выполнении согласованных правил. Комитет по нормативным положениям рассмотрел правила Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) и приступил к их выполнению. Разработаны и предоставлены государствам руководства по правилам и процедурам валидации иностранных эксплуатантов и надзора за их деятельностью. Для членов была проведена подготовка персонала в таких областях, как оценка иностранных воздушных судов в части безопасности полетов, валидация иностранных эксплуатантов и надзор за их деятельностью и полеты увеличенной дальности двухдвигательных воздушных судов.

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) (Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Республика Молдова, Российская Федерация, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и Украина), которое реализуется на основе фонда, созданного СНГ, концерном "Эрбас", компанией "Боинг", корпорацией "Дженерал Электрик", Европейской комиссией (ЕК), Авиационным комплексом имени Ильюшина, Межгосударственным авиационным комитетом (МАК) и Федеральным авиационным управлением (ФАУ) Соединенных Штатов Америки, и при финансовой поддержке со стороны Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП). Цели проекта заключаются в расширении возможностей государств-участников в сфере 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 и рассчитанный на 6 лет, продлен до конца 2012 года.

Результаты выполнения проекта

В ходе практикума, проведенного совместно с концерном "Эрбас" для 101 слушателя из 10 государств и 4 международных организаций, были рассмотрены вопросы, касающиеся систем управления безопасностью полетов и производства полетов, а также перехода от традиционной кабины летного экипажа к кабине летного экипажа самолета "Эрбас". Группа по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST-CIS) продолжала активно работать над повышением уровня безопасности полетов и провела четырехдневное совещание вместе с представителями группы специалистов Соединенных Штатов Америки по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST USA) и ФАУ. Совместно с ФАУ проведен семинар по программам безопасности полетов авиакомпаний в части мониторинга полетных данных и по использованию полетных данных в системе анализа и совместного использования информации о безопасности полетов (ASIAS). Совместно с ФАУ и Международной группой по безопасности полетов вертолетов (IHST) проведена конференция по безопасности полетов вертолетов, в которой приняли участие 79 слушателей от 7 государств, эксплуатантов воздушных судов и отрасли вертолетостроения. Проект помог региональному учебному центру "Комплэнг" пройти оценку своих программ и учебного процесса со стороны специалистов ИКАО, чтобы присоединиться к программе ТРЕЙНЭР PLUS и стать первым центром языковой подготовки в рамках этой программы.

50 специалистов высокого уровня из 9 стран региона прошли подготовку по программам для инспекторов/инструкторов по безопасности полетов и официальные классные занятия по производству полетов и летной годности. Совместно с концерном "Эрбас" проведен двухдневный семинар по программе оценки уровня безопасности полетов иностранных воздушных судов (SAFA).

РЕГИОН СЕВЕРНОЙ АМЕРИКИ И ЮЖНОЙ АМЕРИКИ

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 (Многонационального Государства), Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), 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

В рамках проекта продолжалась разработка планов действий по следующим направлениям: внедрение навигации, основанной на характеристиках при полетах по маршруту, в районах аэродрома и на этапе захода на посадку; организация потоков воздушного движения; совершенствование систем связи, навигации и наблюдения; взаимосвязанность автоматизированных систем организации воздушного движения (ОрВД) в районных диспетчерских центрах, а также взаимосвязанность систем обработки сообщений по обслуживанию воздушного движения (ОВД). Завершено внедрение сети маршрутов ОВД версии 1 и начата разработка сети маршрутов ОВД версии 2. Разработан план действий на случай непредвиденных обстоятельств, связанных с образованием вулканического пепла, а также разработаны инструктивные

указания по проведению авиационных исследований в области аэродромов. Начаты работы, направленные на внедрение систем управления качеством при метеорологическом обслуживании. В рамках проекта была оказана помощь в проведении двух совещаний Группы осуществления проектов региона SAM и были организованы и осуществлены семь программ подготовки по вышеуказанным дисциплинам, а также по определению пропускной способности аэродромов и секторов управления воздушным движением, в которых приняли участие 332 специалиста из 14 государств.

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 (Многонационального Государства), Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), 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 REDDIG и реализованы определенные виды применения в секторе CNS/ATM в соответствии с требованиями регионального аэронавигационного плана/документа о внедрении средств и служб для региона CAR/SAM. Данный проект, начатый в 2003 году и рассчитанный на 5 лет, продлен до декабря 2014 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках 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, а также оказание помощи во внедрении новых видов обслуживания. В целом было выполнено 6 видов связанных с материально-техническим обеспечением работ, включая поставку запасных частей государствам-членам, координацию ремонтных работ и закупку необходимых дополнительных запасных частей. Внедрены новые службы, включая обмен радиолокационными и полетными данными между районными диспетчерскими центрами (Аргентина, Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика) и Уругвай), оперативное взаимное подключение автоматизированных систем обработки сообщений (Перу,

Колумбия, Джорджтаун и Парамарибо), службы речевой связи по обслуживанию воздушного движения и сети авиационной фиксированной электросвязи для взаимного подключения сети MEVA II (модернизация средств речевой связи ОВД/ совершенствование линии речевой связи ОВД) и REDDIG (Каракас и Богота). Проведен семинар/практикум по новым технологиям спутниковых и наземных сетей, в котором приняли участие 34 слушателя из 11 государств-членов и 7 международных организаций. Присуждено 8 стипендий. Подготовлен проект исследования по внедрению новой региональной сети (REDDIG II) и соответствующих технических требований к ней.

**Совместная договоренность о предотвращении распространения инфекционных заболеваний воздушным транспортом (CAPSCA).
Северная Америка и Южная Америка**

Цель проекта

Целью данного проекта, финансируемого Центральным фондом Организации Объединенных Наций по борьбе с вирусом гриппа (ЦФБГ), а также за счет материальных вкладов Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), Управления гражданской авиации Сингапура и других государств и международных организаций, заключается в снижении риска распространения авиапассажирами таких инфекционных заболеваний, как грипп с пандемическим потенциалом, на основе совместных договоренностей между участвующими в проекте государствами (Аргентина, Багамские Острова, Барбадос, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Гаити, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Канада, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Перу, Сальвадор, Соединенные Штаты Америки, Суринам, Тринидад и Тобаго, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка) и их администрациями гражданской авиации и органами здравоохранения. В рамках проекта CAPSCA государствам оказывается помощь в соблюдении ими соответствующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, содержащихся в Приложениях 6, 9, 11, 14 и 18, положений документа "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения" (PANS-ATM (Doc 4444)) и соответствующих инструктивных указаний, касающихся планирования действий на случай чрезвычайной ситуации в области здравоохранения. Этот проект, начатый в декабре 2008 года, продлен до конца декабря 2012 года.

Результаты выполнения проекта

В мае 2011 года совместно с Панамериканской организацией здравоохранения ВОЗ были проведены 3-е совещание Региональной группы по авиационной медицине и здравоохранению, 3-е совещание Руководящего комитета CAPSCA Северной Америки и Южной Америки,

Региональный семинар по планированию на случай чрезвычайной ситуации в области здравоохранения и обеспечению готовности и подготовка технических советников. Достигнут прогресс в выполнении программы работы CAPSCA Северной Америки и Южной Америки. Проведена подготовка технических советников на рабочих местах для осуществления визитов по оказанию помощи государствам/аэропортам и выполнены поездки в Боливию (Многонациональное Государство), Бразилию, Гайану, Гондурас, Коста-Рику, на Кубу, в Никарагуа и Суринам. В 2011 году к проекту присоединились Белиз, Гайана, Тринидад и Тобаго и Эквадор.

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 Аргентины, Боливии (Многонационального Государства), Венесуэлы (Боливарианской Республики), Гватемалы, Испании, Колумбии, Коста-Рики, Кубы и Центральноамериканской корпорацией по аэронавигационному обслуживанию (КОЕСНА), 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 2012 года.

Результаты выполнения проекта

Выполнены исследования по следующим вопросам: мониторинг сетевых требований, определение центра сбора и распределения данных, технический анализ решения вопроса функционального дополнения для бассейна Карибского моря, Центральной Америки и Южной Америки (SBAS-SACCSA) с помощью спутниковой системы функционального дополнения, анализ ионосферы, топология сети наземных станций, прототип центрального процессорного блока (UCP), анализ взаимодействия SACCSA, а также портал WEB и требования к portalу WEB SACCSA. В ходе 7-го совещания Координационного комитета был получен первый сигнал в пространстве SACCSA в испытательном режиме (SIS).

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 2014 года.

Результаты выполнения проекта

Оказана поддержка путем проведения различных мероприятий, таких как обучение в области административного управления, совещания, семинары, обработка документов по стипендиям и организация командировок.

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

Цель данного проекта, финансируемого правительствами Аргентины, Боливии (Многонационального Государства), Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Колумбии, Панама, Парагвая, Перу, Уругвая, Чили и Эквадора, с участием концерна "Эрбас", имеющего статус наблюдателя, заключается в создании и эксплуатации региональной системы организации контроля за обеспечением безопасности полетов с предоставлением необходимой материально-технической и административной поддержки. Данный проект, начатый в 2001 году и рассчитанный на 5 лет, продлен до конца 2016 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. Программа подготовки персонала включала практикумы для инспекторов по аэродромам, учебные курсы по выдаче свидетельств авиационному персоналу, производству полетов и летной годности для государственных инспекторов, утверждению воздушных судов и эксплуатантов для зональной навигации и полетов с требуемыми навигационными характеристиками (RNAV/RNP) и курсы по программе обмена данными о

проверках на перроне в рамках обеспечения безопасности полетов (IDISR), в которых приняли участие 115 слушателей. В связи с программой IDISR в базу данных была введена информация о 728 инспекционных проверках на перронах. Кроме того, была оказана помощь 3 государствам в подготовке государственных инспекторов по безопасности полетов в различных областях. Министерством транспорта Канады был предложен и проведен учебный курс по оценке системы управления безопасностью полетов, в котором приняли участие 20 инспекторов по летной годности. Обновлены LAR по выдаче свидетельств авиационному персоналу, летной годности и производству полетов, а также руководства для инспекторов по летной годности и инспекторов по производству полетов. Начата разработка LAR по аэродромам, воздушным трассам и наземным средствам в соответствии с Приложением 14. Продолжался перевод LAR на английский и португальский языки. Государства-члены продолжали осуществлять процесс принятия или адаптации/согласования LAR в качестве национальных правил с различными уровнями их практического внедрения. На основе доклада о проверке, подготовленного многонациональной группой системы, 5 государств подписали многонациональное соглашение о сотрудничестве в целях признания организаций по техническому обслуживанию воздушных судов и компонентов воздушных судов среди полномочных органов гражданской авиации государств-членов.

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, продлен до конца 2014 года.

Результаты выполнения проекта

Проведены 3 международных семинара по вопросам грузовых перевозок, упрощения формальностей и планирования и управления крупными мероприятиями, затрагивающими гражданскую авиацию, в которых приняли участие 162 должностных лица из администраций гражданской авиации региона. В области международного сотрудничества были присуждены 6 годичных стипендий и 50 двухнедельных стипендий для обучения по программе магистра, которая охватывает такие области, как эксплуатация аэропортов, аэронавигационное обслуживание и управление аэропортами.