



Международная организация гражданской авиации

ГODOVOЙ ДОКЛАД СОВЕТА



2009

"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;

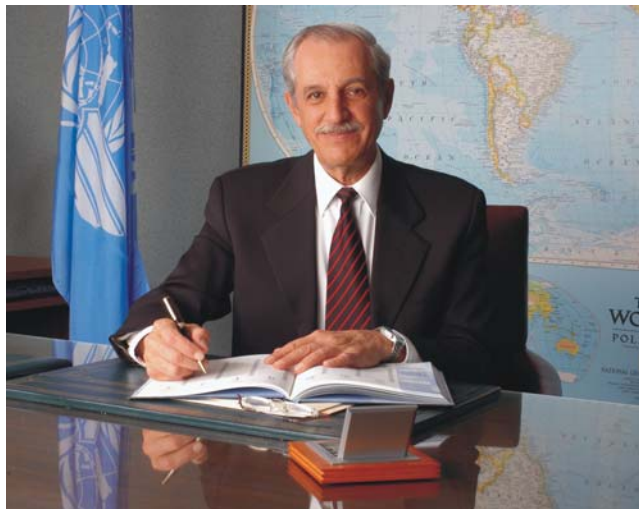
Принимая во внимание, что желательно избегать трений и содействовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире;

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 2009 год, подготовленный в соответствии со статьей 54 а) Конвенции о международной гражданской авиации. Он входит в документацию следующей очередной сессии Ассамблеи, которая состоится в 2010 году, однако рассылается государствам-членам в настоящее время для сведения. Он также будет направлен Экономическому и Социальному Совету Организации Объединенных Наций во исполнение положений пункта 2 а) статьи VI Соглашения между Организацией Объединенных Наций и ИКАО.

В 2009 году традиционные и нетрадиционные заинтересованные стороны авиационного сектора продемонстрировали исключительно высокий уровень международного сотрудничества в отношении инициатив, которые несомненно приведут к существенному повышению безопасности полетов, авиационной безопасности, устойчивости и эффективности глобальной авиатранспортной системы. Одной из таких инициатив был первый в истории Форум по сотрудничеству между гражданскими и военными органами, посвященный глобальной организации воздушного движения, на котором представители каждого сообщества достигли гораздо более глубокого понимания взаимных обязанностей и ограничений. На Форуме было выражено обязательство теснее сотрудничать в интересах более эффективного использования воздушного пространства, выполняя при этом эксплуатационные требования, требования национальной обороны и требования охраны окружающей среды.

ИКАО также выдвинула инициативу разработки новой всеобъемлющей стратегии повышения уровня безопасности полетов во всем мире и рассмотрения такой потенциально опасной ситуации, как наступающая нехватка квалифицированных авиационных специалистов к концу текущего десятилетия. В центре нашего внимания был переход к новой парадигме безопасности полетов – обмен информацией и транспарентность (вопросы повестки дня Конференции высокого уровня по безопасности полетов, которая состоится в марте 2010 года).

В сфере авиационной безопасности Организация занималась разработкой новой всеобъемлющей стратегии ИКАО по обеспечению авиационной безопасности с учетом новых и возникающих угроз гражданской авиации. Попытка совершения диверсии на одном из коммерческих рейсов, предпринятая в конце года, подчеркнула целесообразность и настоятельную необходимость подхода, основанного на постоянной бдительности, упреждающих действиях и обмене информацией. Этот инцидент напомнил о сохраняющейся уязвимости воздушного транспорта перед террористическими нападениями и о необходимости постоянного проявления бдительности при усилении системы проверки в целях безопасности в каждом контактном пункте. Значительные усилия были направлены на оказание государствам поддержки в расширении их возможностей по упрощению формальностей, включая переход к использованию машиночитываемых проездных документов и выдерживание установленного срока начала выдачи машиночитываемых паспортов (апрель 2010 года).

Хотя ИКАО играла ключевую роль в объединении авиационного и политического сообществ вокруг целей повышения безопасности полетов и авиационной безопасности, наиболее ощутимых результатов в 2009 году Организация, пожалуй, достигла в таких взаимосвязанных областях, как охрана окружающей среды и изменение климата.

Благодаря образцовому сотрудничеству всех партнеров под эгидой ИКАО ко времени проведения Конференции сторон (COP 15) Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, состоявшейся в Копенгагене, было подготовлено первое и на сегодняшний день единственное гармонизированное в глобальном масштабе соглашение, направленное на решение отрасли проблемы изменения климата. Оно включает цель 2-процентного ежегодного повышения топливной эффективности до 2050 года; стандарт на CO₂ для воздушных судов; рамки рыночных мер в гражданской авиации и меры, способствующие доступу развивающихся государств к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала. Также в 2009 году были приняты глобальные рамки ИКАО по развитию и внедрению во всем мире альтернативных видов авиационного топлива, что сделало авиацию первым сектором, использующим экологичные альтернативные виды топлива на глобальной основе.

Авиационный сектор может служить образцом сочетания экономического развития и экологической устойчивости, особенно в период, когда мировое сообщество всячески старается добиться консенсуса относительно наилучшего способа продвижения вперед в этой области.

Воздушный транспорт успешно решает технические и эксплуатационные задачи, а также задачи социальной политики. Этот годовой доклад освещает ведущую роль ИКАО и ее деятельность и достижения в содействии повышению безопасности полетов, авиационной безопасности и экологичности в мировом небе.



Роберто Кобе Гонсалес
Президент Совета

ШТАБ-КВАРТИРА И РЕГИОНАЛЬНЫЕ БЮРО

Штаб-квартира

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

Региональные бюро

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

Eastern and Southern African (ESAF) Office
P.O. Box 456294
00100 Nairobi
Kenya

European and North Atlantic (EURNAT) Office
3 bis villa Émile Bergerat
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 - 3
Col. Chapultepec Morales
11570 — México D.F.
México

South American Office
Av. Víctor Andrés Belaúnde 147
Centro Empresarial Torre 4
Piso 4, Lima 27
Peru

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



ГОСУДАРСТВА-ЧЛЕНЫ

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

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

Парагвай
Перу
Польша
Португалия
Республика Корея
Республика Молдова
Российская Федерация
Руанда
Румыния
Сальвадор
Самоа
Сан-Марино
Сан-Томе и Принсипи
Саудовская Аравия
Свазиленд
Сейшельские Острова
Сенегал
Сент-Винсент и Гренадины
Сент-Китс и Невис
Сент-Люсия
Сербия и Черногория
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
Чешская Республика
Чили
Швейцария
Швеция
Шри-Ланка
Эквадор
Экваториальная Гвинея
Эритрея
Эстония
Эфиопия
Южная Африка
Ямайка
Япония



ГОСУДАРСТВА – ЧЛЕНЫ СОВЕТА

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

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

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

© ИКАО 2010

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в какой форме и никакими средствами без предварительного письменного разрешения Международной организации гражданской авиации.

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

ПРИМЕЧАНИЯ

Добавления к данному докладу имеются исключительно на сайте:

www.icao.int/annualreports

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

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

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

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

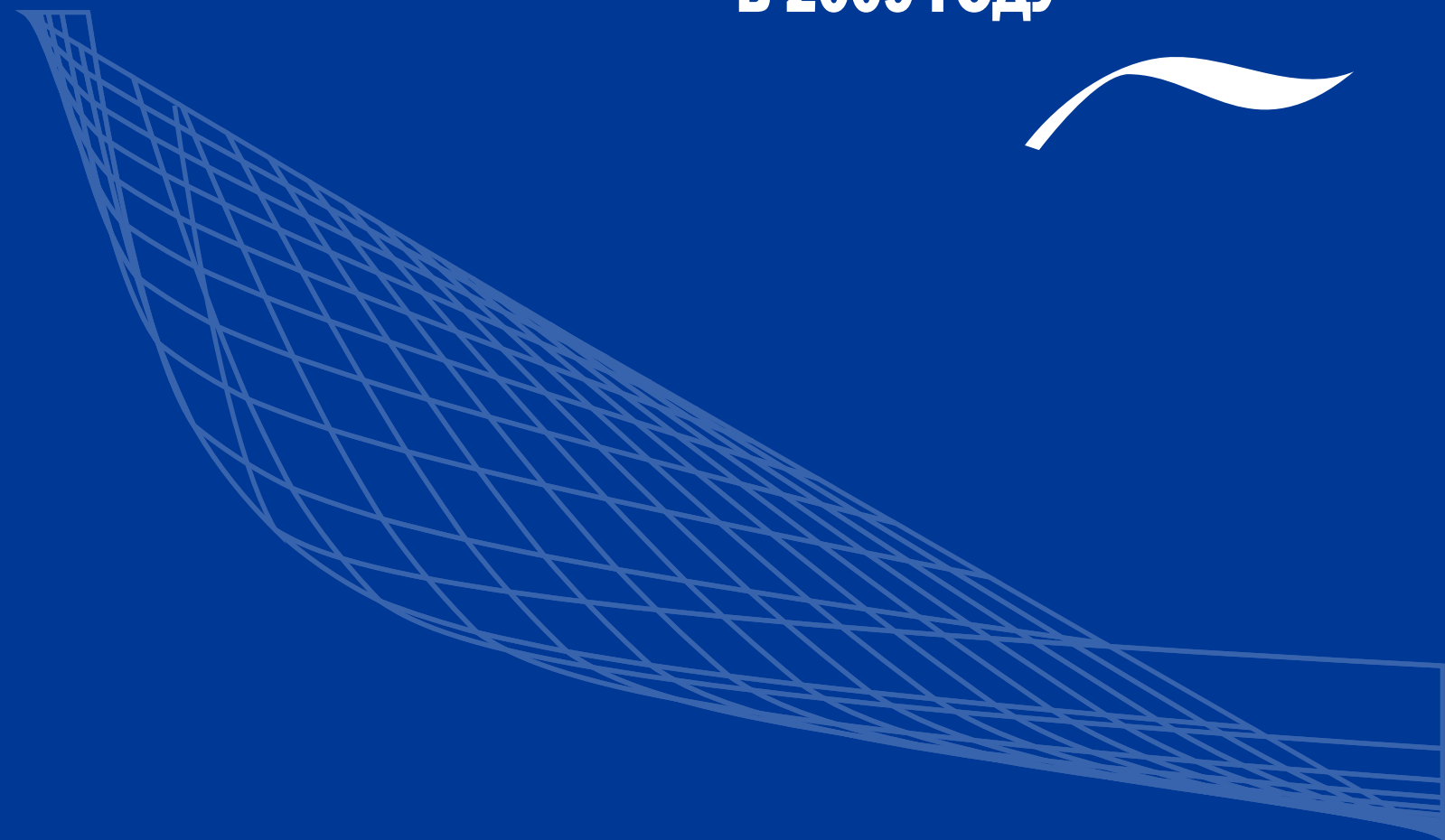


ОГЛАВЛЕНИЕ

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

Мир воздушного транспорта в 2009 году.....	3
Бизнес-план ИКАО	19
Безопасность полетов.....	23
Авиационная безопасность	37
Охрана окружающей среды.....	51
Эффективность	61
Непрерывность.....	71
Правовое регулирование.....	77
Вспомогательные стратегии реализации	85
Программа технического сотрудничества	93
Финансовая справка.....	105
Добавления	www.icao.int/annualreports

**МИР
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
В 2009 ГОДУ**



МИР ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В 2009 ГОДУ

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МИРОВОЙ И РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

В 2009 году темпы развития мировой экономики снизились в связи с продолжением глобального финансового кризиса. В результате, по оценкам агентства "Глобал инсайт"¹, в реальном выражении валовой внутреннего продукта (ВВП) в мире, вычисленный на основе паритета покупательной способности², уменьшился примерно на 0,8 % (см. рис. 1).



Рис. 1. Динамика мирового ВВП в постоянных ценах
изменение по годам, 2000 – 2009 гг.

В промышленно развитых странах произошел резкий спад производства, а темпы уменьшения ВВП составили $-3,2\%$. Темпы роста на новых рынках и в развивающихся странах резко замедлились до $2,0\%$, однако они по-прежнему были выше среднемирового показателя, но при этом существенно варьировались в зависимости от региона.

Углубление финансового кризиса, особенно в течение первых трех кварталов года, вместе с понижением степени уверенности потребителей нанесло большой ущерб экономике Северной Америки, в результате чего совокупный ВВП Соединенных Штатов Америки/Канады уменьшился примерно на $2,5\%$. В Соединенных Штатах Америки спад ВВП отражает

1. Агентство "Глобал инсайт" является международно признанным провайдером данных.
2. Измеряется с учетом паритета покупательной способности (ППС), который представляет собой экономическую концепцию, увязывающую валютные курсы с ценами на товары и услуги в любых двух странах.

последствия сокращения инвестиций в жилищное строительство и резкое падение объема потребления.

Несмотря на то что в четвертом квартале показатели, характеризующие как экспорт, так и рынки труда, носили устойчивый характер, зарегистрированное уменьшение ВВП в Соединенных Штатах Америки составило 2,4 %. Аналогичным образом последствия кризиса в Соединенных Штатах Америки и понижение спроса на энергоносители и предметы потребления сказались на экономике Канады (-2,6 %).

Темпы роста ВВП Африки замедлились до 2,7 %, что частично является следствием уменьшения вклада стран – экспортеров нефти в связи с падением цен на нефть до уровней, предшествовавших 2008 году.

В целом экономика государств региона Азии и Тихого океана развивалась значительно меньшими темпами, чем в прошлом году, которые составили 3,4 %. Значительный вклад внесли развивающиеся страны, показатель прироста ВВП в которых составил 5,6 %. По сравнению с прошлым годом темпы прироста ВВП Китая и Индии замедлились и соответственно составили 8,7 и 6,6 %, хотя деловая активность по-прежнему подкреплялась активным увеличением объемов инвестиций, потребления и экспорта. Объем ВВП в государствах Азии, вступивших на путь индустриализации, уменьшился на 1,0 %. ВВП Японии резко сократился на 5,2 %, что отражает падение объема экспорта и внутренних расходов. Параллельно прирост экономики Австралии составил 1,3 %.

В условиях глобальной рецессии в экономике стран Европейского региона зарегистрированы наихудшие за десятилетие средние темпы спада ВВП, составившие 4,7 %. Несмотря на признаки экономического подъема в четвертом квартале, обусловленного принятием денежно-кредитных и фискальных стимулирующих мер в дополнение к помощи, предоставленной банковскому сектору, совокупный ВВП в зоне использования европейской валюты в 2009 году уменьшился на 4,1 %. Экономика стран Центральной и Восточной Европы упала приблизительно на 3,9 %, что в основном обусловлено ее зависимостью от внешнего спроса и внешнего заимствования в целях поддержки внутреннего спроса и стимулирования экономического роста. Прирост ВВП в странах Содружества Независимых Государств (СНГ) сократился еще больше на величину, составившую около 7,1 %, что обусловлено зависимостью основных экономик от экспорта товаров широкого потребления и слабостью банковских систем.

В экономике стран региона Латинской Америки и Карибского бассейна также наступил спад, и ВВП уменьшился на 1,8 % в результате ухудшения финансовых условий, понижения цен на нефть и тенденции к спаду производства в Соединенных Штатах Америки.

ВВП стран Ближневосточного региона уменьшился лишь на 0,2 %, чему способствовали низкие цены на нефть, проблемы в банковском секторе и слабый рынок недвижимости.

В 2009 году мировой объем торговли товарами и услугами в реальном выражении уменьшился на 12 %. Для сравнения в 2008 году он увеличился на 3 %.

Согласно предварительным данным за 2009 год, опубликованным Всемирной туристской организацией ООН (ЮНВТО), количество туристов уменьшилось на 4,2 % и составило примерно 880 млн. Африка стала единственным регионом, в котором объем туризма увеличился (3,1 %). Во всех других регионах объем туризма уменьшился в диапазоне от 1,7 % (Азия и Тихий океан) до 5,6 % (Европа). Согласно оценкам, годовой объем поступлений от международного туризма в 2009 году уменьшился примерно на 9,6 %, с 942 млрд до 852 млрд долл. США³ (см. рис. 2).

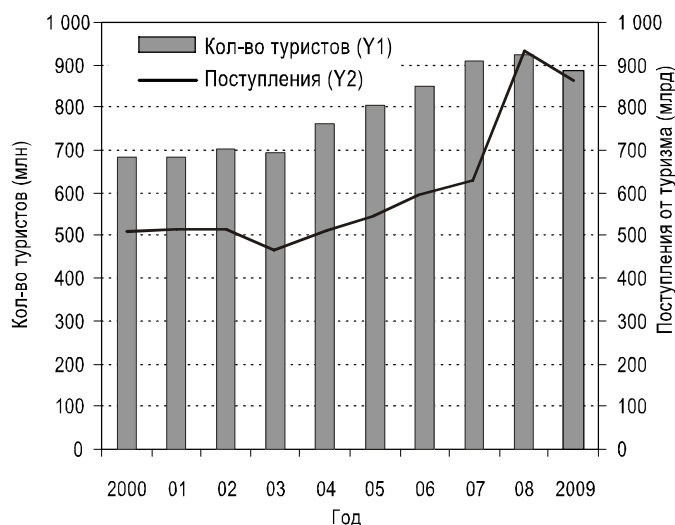


Рис. 2. Динамика международного туризма и поступлений от него 2000 – 2009 гг.

Экономическое регулирование

На различных уровнях продолжался процесс либерализации в сфере регулирования международного воздушного транспорта. Двусторонними соглашениями о воздушном сообщении в рамках концепции "открытого неба" и региональными либерализованными соглашениями и договоренностями охвачены примерно 32 % пар государств, между которыми осуществляются беспосадочные международные пассажирские перевозки, и почти 57 % предлагаемых рейсов.

На двустороннем уровне 18 государств заключили 14 новых соглашений об "открытом небе"; в результате общее количество

3. В данном документе все суммы выражены в долларах Соединенных Штатов Америки (долл. США), если не указано иное.

соглашений, в которых участвует 101 государство, составило 167. Эти соглашения предусматривают полный доступ к рынкам без ограничений по пунктам назначения, правам на маршруты, провозной емкости, количеству рейсов, совместному использованию кодов и тарифам.

На многостороннем уровне Всемирная торговая организация (ВТО) продолжала второй пересмотр приложения об авиатранспортных услугах к Генеральному соглашению о торговле услугами (ГАТС). Продолжается рассмотрение предложений о расширении сферы действия этого приложения.

На национальном уровне 16 государств на односторонней основе приняли политику "открытого неба", предусматривающую либерализацию полного или частичного доступа на рынок зарубежных авиакомпаний на своих территориях. Ряд государств приступили к процессу пересмотра своей политики в области воздушного транспорта с учетом глобальных тенденций в направлении расширения либерализации.

Многие государства продолжали оказывать государственную помощь своим национальным авиакомпаниям, столкнувшимся с финансовыми трудностями.

Увеличение числа слияний и постоянное расширение альянсов с участием трех глобальных группировок ("Стар альянс", "Уануорлд" и "Скай тим") по-прежнему привлекало внимание полномочных органов по вопросам регулирования и конкуренции.

- В январе Австралийская комиссия по конкуренции и потребителям (АССС) официально отклонила соглашение об альянсе между авиакомпаниями "Эр Нью Зиланд" и "Эр Кэнада"; в декабре АССС утвердила соглашение о совместном предприятии между авиакомпаниями "Верджин блю" и "Делта эрлайнз".
- В мае Европейская комиссия утвердила предложение о приобретении авиакомпанией "Люфтханза" авиакомпании "Бритиш мидленд", а также условно утвердила предложение о приобретении авиакомпанией "Люфтханза" авиакомпании "Брасселс эрлайнз".
- В июле министерство транспорта Соединенных Штатов Америки (DOT) одобрило предложение о применении иммунитета от действия антитрестовского законодательства в отношении соглашения об альянсе между десятью авиакомпаниями "Стар альянс", включая соглашение между авиакомпаниями "Эр Кэнада", "Континентал эрлайнз", "Люфтханза" и "Юнайтед эрлайнз" о создании совместного предприятия.
- В августе Европейская комиссия утвердила предложение о приобретении авиакомпанией "Люфтханза" авиакомпании "Остриэн

эрланз" при условии принятия ряда мер, призванных уменьшить обеспокоенность относительно конкуренции.

- В сентябре Европейская комиссия опубликовала заявление о возражениях, касающихся соглашения об альянсе между авиакомпаниями "Бритиш эруэйз", "Американ эрлайнз" и "Иберия".

Учитывая быстрые изменения в области распределения продукции авиакомпаний, был поставлен вопрос о необходимости и эффективности норм/правил, регламентирующих функционирование существующей автоматизированной системы бронирования (АСБ). В марте Европейская комиссия упростила свои правила, касающиеся АСБ, с целью уменьшить расходы на бронирование и расширить выбор потребителей и турагентов в части поездок, обеспечив при этом сохранение базовых гарантий.

АВИАКОМПАНИИ

Принятие государствами мер либерализации авиатранспортного сектора стало основной движущей силой структурной трансформации авиационной отрасли. Традиционная модель коммерческой деятельности крупных авиакомпаний, в частности авиакомпаний с глобальной сетью маршрутов, была подвергнута тщательному пересмотру. Феномен появления бюджетных авиаперевозчиков (LCC) продолжал все в большей степени проявляться не только на внутренних, но и на региональных рынках и даже в глобальном масштабе.

Регулярные полеты

Общий объем перевозок

Общий объем регулярных перевозок, выполненных авиакомпаниями 190 государств – членом ИКАО, составил приблизительно 2280 млн пассажиров и около 38 млн т груза. Общее количество выполненных пассажирских/грузовых/почтовых тонно-километров по сравнению с 2008 годом сократилось примерно на 4,3 %, а количество тонно-километров, выполненных при международных перевозках – примерно на 5,9 % (см. таблицы 1 и 2 добавления 1⁴). На рис. 3 показана тенденция за период с 2000 по 2009 год.

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

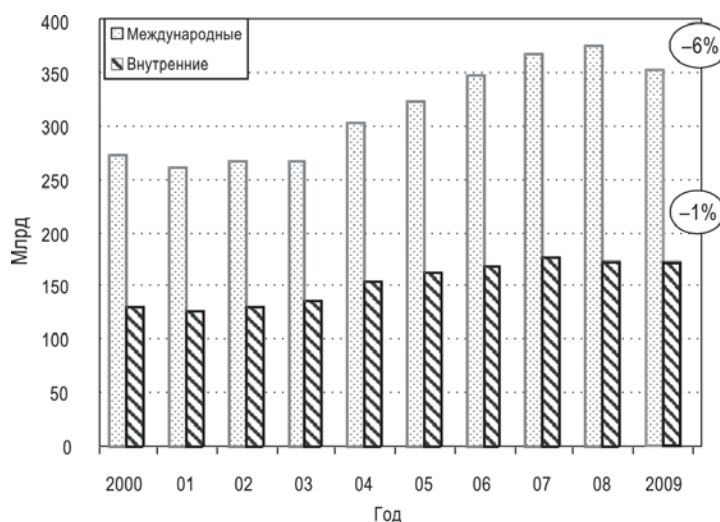


Рис. 3. Регулярные перевозки
выполненные тонно-километры, 2000 – 2009 гг.

Сокращение объема пассажирских перевозок в целом происходило одновременно с сокращением предлагаемой провозной емкости в креслах. В результате средний коэффициент пассажирской загрузки на всех регулярных рейсах (внутренних и международных) составил 76 %, почти столько же, сколько и в 2008 году. Коэффициент грузовой загрузки понизился с 63,0 до 62,4 % главным образом в результате слабых грузовых перевозок во время экономического спада 2009 года (см. таблицу 3 добавления 1).

Что касается перевозок с разбивкой по регионам, то 30 % общего объема перевозок (пассажирских/грузовых/почтовых) был выполнен авиакомпаниями Северной Америки, 29 % – авиакомпаниями Азии и Тихого океана, 27 % – европейскими авиакомпаниями, 7 % – авиакомпаниями Ближнего Востока, 4 % – авиакомпаниями Латинской Америки и Карибского бассейна и 2 % – африканскими авиакомпаниями (см. таблицу 4 добавления 1).

Данные по отдельным странам (см. таблицы 5 и 6 добавления 1) свидетельствуют о том, что около 41 % общего объема регулярных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок приходится на авиакомпании Соединенных Штатов Америки, Китая (не считая перевозок из особых административных районов Гонконг и Макао) и Германии (соответственно примерно 28, 8 и 5 %). Около 29 % общего объема международных перевозок было выполнено авиакомпаниями Соединенных Штатов Америки, Германии и Соединенного Королевства (соответственно примерно 15, 7 и 6 %).

Международные пассажирские перевозки

Темпы роста объема международных пассажирских перевозок уменьшились с 4,2 % в 2008 году до –3,3 % в 2009 году. Данные в процентах по общему объему выполненных перевозок и темпам роста перевозок авиакомпаний выглядят следующим образом: Европа 41 и –3,4; Азия и Тихий океан 25 и –6,5; Северная Америка 17 и –5; Ближний Восток 10 и 9,7; Латинская Америка и Карибский бассейн 4 и –2,5 и Африка 3 и –3,0.

Внутренние пассажирские перевозки

На внутреннем рынке темпы роста объемов воздушных перевозок возросли с –2 % в 2008 году до 0,4 % в 2009 году. Объем перевозок североамериканских компаний, на долю которых приходится почти 55 % мирового объема внутренних перевозок, сократился на 3,4 %. Такое существенное сокращение в крупном масштабе привело к снижению общих мировых показателей роста. Перевозки авиакомпаний Азии и Тихого океана, на долю которых приходится примерно 30 % внутренних перевозок, возросли на целых 9,6 % по сравнению примерно с 3,9 % в 2008 году. Объем перевозок европейских авиакомпаний, на долю которых приходится 8 % мирового объема внутренних перевозок, сократился на 7,4 %, а перевозки латиноамериканских авиакомпаний, на долю которых приходится приблизительно 5 % мирового объема, возросли на 5,2 %.

Общий объем грузовых перевозок

Экономический спад в наибольшей степени повлиял на рост грузовых перевозок. В 2009 году общий объем регулярных грузовых перевозок сократился приблизительно на 10 % по сравнению с 1,3 % в предыдущем году. Количество груза, перевезенного во всем мире регулярными рейсами, уменьшилось примерно до 37,8 млн т по сравнению с 40,7 млн т в 2008 году, а темпы роста сократились с –3,0 % приблизительно до –7,0 %.

Сводная информация о сокращении перевозок в 2009 году

Сокращение темпов роста пассажирских и грузовых перевозок обусловлено прежде всего замедлением темпов развития экономики во всех регионах мира. Тенденция изменения реального валового внутреннего продукта (ВВП) существенно поменялась (в 2008 году рост на 2,9 %, а в 2009 году снижение предположительно на 0,8 %), что повлияло на перевозки во всех регионах мира. В 2009 году объем пассажирских перевозок сократился бы более чем на 2 %, если бы во второй половине года не произошло существенного роста перевозок. Это относится прежде всего к внутренним перевозкам в странах Азии и Латинской Америки с формирующейся рыночной экономикой, объем которых существенно возрос во второй половине 2009 года. Прекращение падения темпов роста внутренних перевозок в Северной Америке, являющейся крупнейшим рынком внутренних перевозок, также способствовало тому, что общее сокращение объема пассажирских перевозок ограничилось в 2009 году приблизительно 2 %.

Перспективы развития авиаперевозок в 2010 году

После сокращения примерно на 0,8 % в 2009 году ВВП, как ожидается, в 2010 году восстановится и возрастет на 3,9 %; соответственно ИКАО прогнозирует рост объема мировых перевозок в том же году примерно на 3,3 %.

Нерегулярные коммерческие перевозки

По оценкам, в 2009 году общий объем международных нерегулярных пассажирских перевозок, выраженный в пассажиро-километрах, уменьшился примерно на 11 % по сравнению с 2008 годом, а доля нерегулярных перевозок в общем объеме международных пассажирских перевозок уменьшилась примерно на 1-процентный пункт приблизительно до 7 % (см. рис. 4 и таблицу 7 добавления 1). Доля внутренних нерегулярных пассажирских перевозок в общем объеме нерегулярных пассажирских перевозок составляет около 6 %, а в общем объеме внутренних пассажирских перевозок во всем мире – приблизительно 1 %.

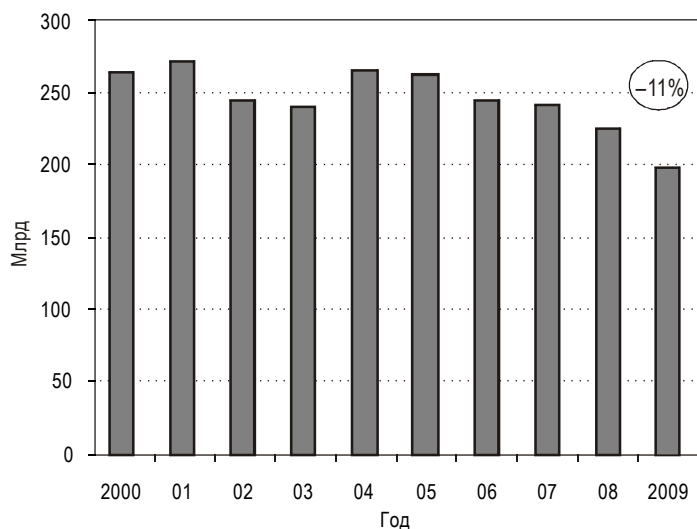


Рис. 4. Международные нерегулярные перевозки
выполненные пассажиро-километры,
2000 – 2009 гг.

Эксплуатация аэропортов

В соответствии с предварительными расчетами в 2009 году 25 наиболее крупных аэропортов мира обслужили более 1 217 млн пассажиров (таблица 8). В течение этого же периода соответствующие аэропорты (12 из которых расположены в Северной Америке, 5 в Европе, 7 в Азии и 1 на Ближнем Востоке) также обслужили более 11,5 млн авиатранспортных операций.

Финансы

В результате наличия различных определений финансового года, применяемых авиакомпаниями в мире, не представлялось возможным осуществить оценку финансовых результатов глобальной авиатранспортной отрасли за 2009 год на момент выпуска доклада. Однако на основе полученных до настоящего времени отчетов (с помощью формы IF) и предварительных расчетов можно показать, что результаты эксплуатационной деятельности могут составлять 4,1 млрд долл.

В отношении 2008 года (таблица 9) эксплуатационные доходы регулярных авиакомпаний государств – членов ИКАО рассчитаны на уровне около 563,6 млрд долл., а эксплуатационные расходы тех же самых авиакомпаний составляют 572,5 млрд долл., что отражает превышение на 1,6 % эксплуатационных расходов над доходами, тогда как в 2007 году эксплуатационные доходы превысили расходы на 3,9 %. Эксплуатационные доходы на тонно-километр составляли около 9,7 цента (89 центов в 2009 году), хотя эксплуатационные расходы на тонно-километр равнялись порядка 62,6 цента (54,2 цента в 2007 году).

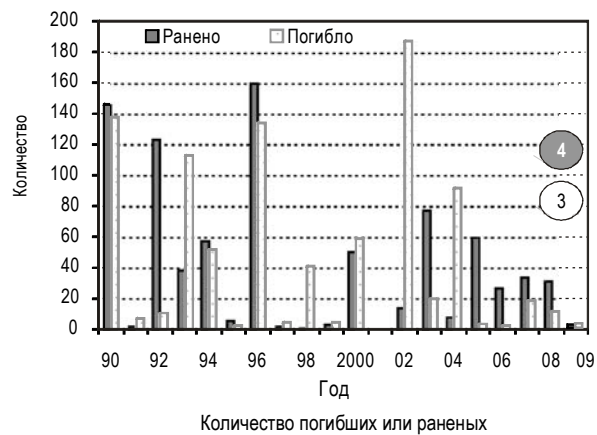
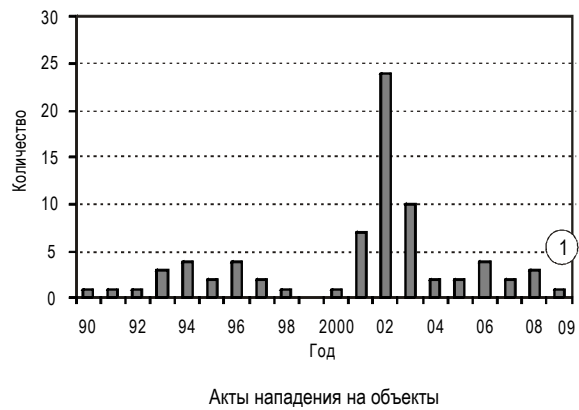
Воздушные суда

С 2002 по 2009 год число коммерческих авиатранспортных воздушных судов, находящихся в эксплуатации, возросло приблизительно на 18 %, с 20 456 до 24 110 (исключая воздушные суда с максимальной взлетной массой менее 9 000 кг). Количество турбореактивных воздушных судов, включенное в эти общие числа, возросло почти на 27 %, с 16 004 до 20 275, за тот же самый период времени (таблица 10).

В 2009 году было заказано 635 реактивных воздушных судов (по сравнению с 1750 в 2008 году) и 1227 были доставлены заказчику (по сравнению с 1153 в 2008 году). Задолженность по невыполненным заказам в конце 2009 года составила 7548 воздушных судов по сравнению с 8143 воздушными судами на конец 2008 года.

АКТЫ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

В течение отчетного года было зарегистрировано 23 акта незаконного вмешательства, включая 8 актов незаконного захвата или попыток захвата, 1 нападение на объекты, 1 нападение в полете, 2 попытки диверсии и 11 других актов. Сведения об этих актах включены в ежегодные статистические сводки, которые используются для анализа тенденций и динамики в этой области (см. рис. 5 и таблицу 11 добавления 1).



В 2001: ранено — 3 217, погибло — 3 524.

Рис. 5. Статистика авиационной безопасности 1990 – 2009 гг.

АЭРОПОРТЫ

Постоянное снижение объемов воздушного движения создает проблемы для многих эксплуатантов аэропортов. В 2009 году в результате уменьшения количества рейсов и пассажиропотока уменьшился объем авиационных и неавиационных доходов. В то же время в результате кредитного кризиса увеличились расходы. Аэропорты во всем мире приняли различные меры, включая снижение издержек, пересмотр капиталовложений, замораживание набора персонала и уменьшение численности штатных сотрудников. Многие аэропорты не стали увеличивать размеры сборов и ставок или ограничивать запланированное расширение существующих мощностей, а некоторые даже понизили размер своих сборов на временной основе. Рейтинговые агентства понизили категорию ряда частных аэропортов. Тем не менее модернизация инфраструктуры аэропортов по-прежнему носит приоритетный характер. Согласно Международному совету аэропортов, в 2009 году объем капиталовложений на создание новой или модернизацию существующей инфраструктуры аэропортов достиг расчетного уровня в 46 млрд долл. США.

В 2009 году никаких существенных событий в области приватизации или изменения формы собственности аэропортов не произошло. В Соединенном Королевстве эксплуатант аэропортов ВАА объявил о продаже аэропорта Гатвик за 2,33 млрд долл. США. ВАА опротестовал постановление Комиссии по конкуренции Соединенного Королевства о том, что он должен продать три своих аэропорта (Гатвик, Станстед и либо Эдинбург, либо Глазго). Один крупный австралийский эксплуатант аэропортов предложил продать свою долю 19,9 % в токийском аэропорту Ханеда. Одна новозеландская компания, занимающаяся инвестициями в инфраструктуру, продала свою долю 3,87 % в международном аэропорту Окленд. В Соединенных Штатах Америки сорвалась первая такого рода сделка стоимостью 2,5 млрд долл. США на приватизацию аэропорта Чикаго-Мидуэй в результате глобального кредитного кризиса, поскольку частные инвесторы не смогли собрать необходимую сумму.

В области регулирования имели место следующие события:

- В феврале Европейский совет министров официально утвердил новую директиву Европейского союза (ЕС) об аэропортовых сборах. Эта директива применяется ко всем европейским аэропортам с ежегодным пассажиро-потоком более 5 млн человек, и ее должны выполнить все государства – члены ЕС до марта 2011 года. Директива определяет четкие правовые рамки установления аэропортовых сборов, и после ее внедрения новое законодательство будет способствовать улучшению диалога между аэропортами и пользователями. Это обеспечит транспарентность, исключение дискриминации и проведение соответствующих консультаций между пользователями и аэропортами в рамках независимого регулирующего органа в каждом государстве-члене.

- В марте правительство Соединенного Королевства опубликовало консультационный документ с изложением предложений о реформе системы экономического регулирования деятельности аэропортов. Первое основное изменение заключается в обеспечении защиты интересов пассажиров, а не авиакомпаний, что является основной функцией нормативного органа. В отношении авиапассажиров представительству потребителей предоставлена официальная юридическая основа за счет передачи функций и специалистов Совета пользователей воздушным транспортом органу потребителей, представляющему пассажиров воздушного, железнодорожного и автомобильного транспорта. Предложен новый режим лицензирования для аэропортов в целях приведения правил, регулирующих деятельность аэропортов, в более полное соответствие с правилами, регулирующими деятельность других объектов общего пользования. Кроме того, предлагается новая более совершенная по сравнению с действующей процедура обжалования, согласно которой Комиссии по конкуренции отводится роль проведения промежуточных обзоров, но без права апелляции.

АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ СЛУЖБЫ

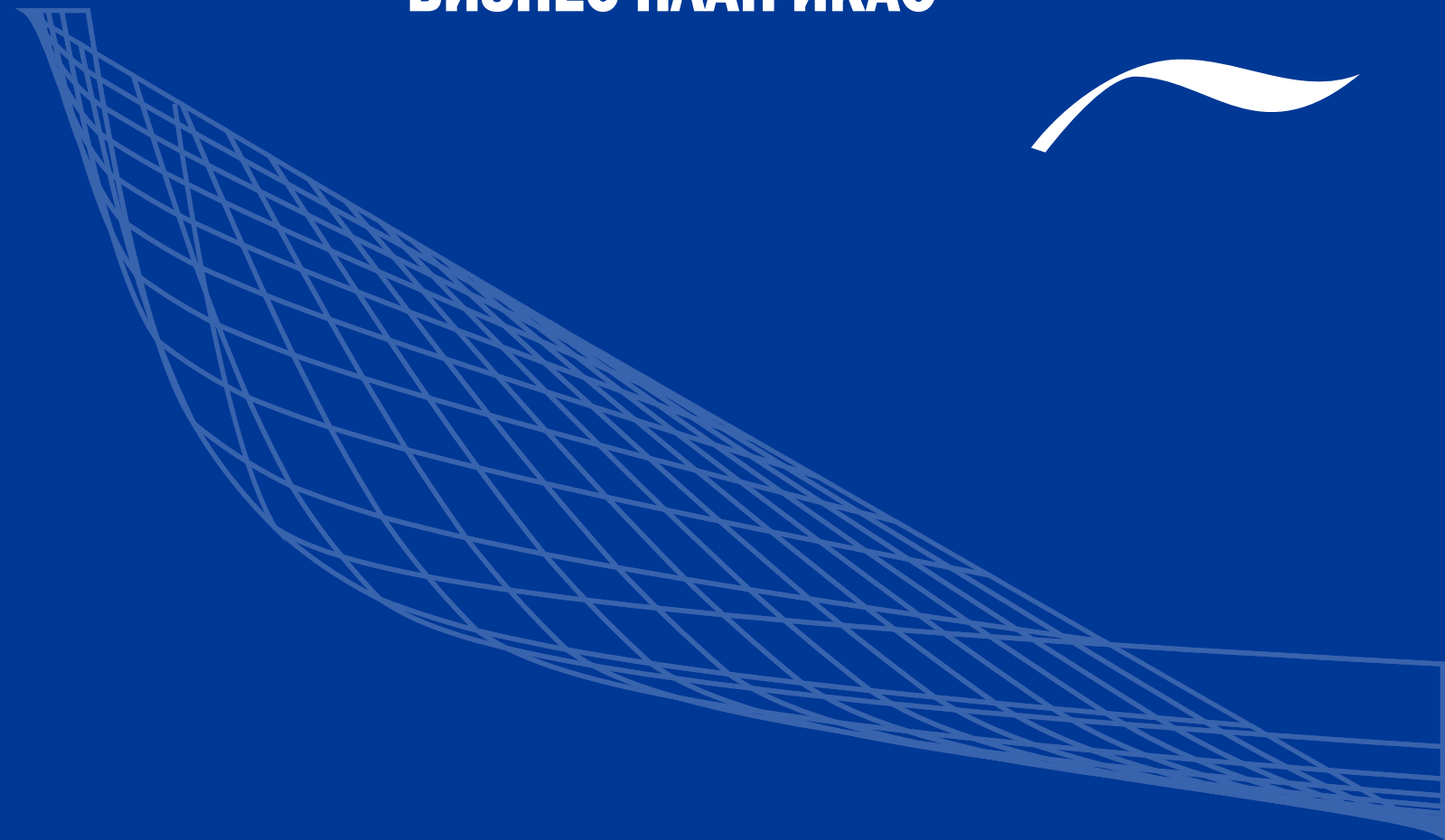
Аналогично аэропортам финансовое положение поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) в 2009 году также ухудшилось в результате уменьшения объемов воздушного движения. Во всем мире ПАНО приняли меры по сокращению расходов и приостановили инвестиции во второстепенные проекты. Многие ПАНО не стали увеличивать сборы за аэронавигационное обслуживание, а некоторые понизили размеры своих сборов на временной основе.

Имели место следующие события:

- В марте Европейский парламент принял второй пакет законодательства, связанного с созданием "единого европейского неба" (SES II). Это законодательство также получило политическую поддержку со стороны Совета по транспорту. SES II было принято после подробного обсуждения этого вопроса Европейской комиссией, Европейским парламентом и Советом. Это является значительным шагом в направлении улучшения характеристик системы организации воздушного движения (ОрВД) в Европе посредством постановки обязательных целей в таких ключевых областях, как безопасность полетов, пропускная способность сети, эффективность полетов, экономическая эффективность и экологическая устойчивость. Кроме того, в рамках этой деятельности вновь делается акцент на функциональные блоки воздушного пространства (ФБВП) в целях более рациональной организации европейского воздушного пространства с пересечением национальных границ.

- В сентябре Целевая группа по созданию в среднесрочной перспективе авиатранспортной системы следующего поколения (NextGen) представила свой окончательный доклад Федеральному авиационному управлению (ФАУ) Соединенных Штатов Америки. В деятельности Целевой группы принимали участие более 300 авиационных специалистов из более 110 организаций, которые пришли к согласованному мнению относительно рекомендуемого расширения эксплуатационных возможностей системы NextGen в части, касающейся управления воздушным движением, которая будет реализована в период 2009–2018 гг. В рамках плана внедрения авиатранспортной системы NextGen будет осуществлен переход от использования наземной системы радиолокаторов к использованию спутниковой системы при управлении воздушным движением.

БИЗНЕС-ПЛАН ИКАО



БИЗНЕС-ПЛАН ИКАО

Система управления эффективностью деятельности

Чтобы предоставить группе старших руководителей и Совету ИКАО информацию о ходе выполнения программ ИКАО, на втором году реализации бизнес-плана ИКАО на трехлетний период 2008–2010 гг. была введена концепция предоставления информации об эффективности деятельности.

В этой связи в мае 2009 года Совету был представлен самый первый доклад об эффективности выполнения бизнес-плана. Произведена оценка всех ключевых показателей эффективности, включенных в бизнес-план, основанных на использовании критериев SMART (конкретность, измеримость, точность, надежность и своевременность), а также оценка хода выполнения работы в 2008 году.

ИКАО находится в процессе разработки основанного на использовании веб-механизма автоматизации в реальном масштабе времени процесса представления докладов об эффективности деятельности и административного управления информацией. В качестве экспериментальной прикладной программы в Аэронавигационном управлении разработана сеть обмена знаниями ИКАО (IKSN), с тем чтобы отслеживать работу, выполняемую в рамках достижения стратегических целей "Безопасность полетов" и "Эффективность", и предоставлять в этой связи соответствующую информацию, уделяя при этом главное внимание пяти взаимосвязанным стратегическим результатам. Оценка ключевых показателей эффективности для остальных десяти стратегических результатов выполнялась с применением основанной на использовании программы Excel упрощенной системы управления административной информацией. ИКАО предполагает продолжить работу, направленную на полномасштабное введение IKSN применительно ко всем стратегическим целям в 2010 году.

Общая эффективность деятельности Организации оценивалась в 93 %. Управление эффективностью деятельности осуществлялось по методу исключения, согласно которому Совету сообщалось только о неблагоприятных программах и планах мероприятий по устранению выявленных недостатков.

Полученный на основе доклада об эффективности деятельности опыт будет использоваться в подготовительной работе на следующее трехлетие. Эта работа предусматривает следующее:

- использование упрощенного подхода с меньшим числом уровней, стратегических целей и ключевых показателей эффективности;

- сохранение функций владения и управления фондами за ответственными координаторами;
- использование скользящего плана, предусматривающего возможность включения новых и исключение других проектов в ходе выполнения бизнес-плана и бюджета.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ



СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ А

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

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

Обеспечивать своевременное внедрение положений ИКАО путем постоянного контроля за ходом реализации их в государствах.

Осуществлять проверки организации контроля за обеспечением безопасности полетов с целью выявления недостатков и поощрять устранение недостатков государствами.

Разрабатывать глобальные планы, направленные на устранение основных причин выявленных недостатков.

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

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

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

Поддерживать создание во всех государствах систем управления безопасностью полетов, охватывающих весь диапазон связанных с безопасностью полетов дисциплин.

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

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

В 2009 году было уделено особое внимание основанному на результатах подходу к безопасности полетов и, в частности, были выделены вопросы измерения результатов. Значительный прогресс был достигнут в ходе сбора и анализа данных, а также разработки инструментов и систем для их использования государствами. Существующие программы и виды деятельности были адаптированы для этой упреждающей стратегии с целью дальнейшего повышения уровней безопасности полетов во всем мире.

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

Цель УППКБП заключается в оценке способности государства эффективно контролировать свою систему гражданской авиации. В ходе проверок выясняются недостатки, способность к осуществлению контроля, а планы коррективных действий, основанные на результатах проверки, дают возможность облегчить выполнение Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS) и, в конечном итоге, повысить уровень безопасности полетов. В 2004 году УППКБП была расширена с целью охвата связанных с безопасностью полетов положений, содержащихся во всех относящихся к безопасности полетов Приложениях к *Чикагской конвенции о международной гражданской авиации*. Вместе с национальным авиационным законодательством и организацией работы всеобъемлющий системный подход (ВСП) УППКБП дает полную картину государственной системы гражданской авиации.

В течение 2009 года 32 государства-члена и специальные административные районы Гонконг и Макао (САР) Китая подверглись проверкам в рамках ВСП. В конце 2009 года ИКАО завершила с помощью ВСП проверки 145 государств и 2 САР, что представляет собой часть работы, выполняемой в рамках шестилетнего цикла проверок, который заканчивается в 2010 году. На рис. 6 показывается мировой уровень эффективности выполнения восьми критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов в соответствии с определением, полученным в ходе проверок ВСП.

36-я сессия Ассамблеи, проведенная в сентябре 2007 года, поручила Совету ИКАО, помимо прочего, внести соответствующие изменения в УППКБП и рассмотреть различные варианты ее продолжения. Была создана Исследовательская группа по работе механизма непрерывного мониторинга (МНМ) для изучения вопросов, связанных с будущим УППКБП после 2010 года. Совет изучил выводы Исследовательской группы и поручил Генеральному секретарю приступить к разработке методологии и

инструментов, требующихся для внедрения МНМ, включая и подробные рекомендации для государств. Совет также поручил Генеральному секретарю провести целенаправленные командировки специалистов ИКАО с целью проведения скоординированной оценки (ICVM) на переходном этапе. Другие виды деятельности по предотвращению возникающей опасности, обычно выполняемые в рамках МНМ, постепенно переходят к форме экспериментальных проектов, проводимых в отдельных государствах.

МНМ представляет собой создание системы мониторинга возможностей государств-членов для осуществления постоянного контроля за обеспечением безопасности полетов с применением упорядоченного и согласованного подхода к оценке уровня безопасности полетов в ходе авиационной деятельности и определению средств управления безопасностью полетов. Для МНМ также потребуется создать централизованную базу данных и систему представления в режиме реального времени сообщений для надлежащего управления информацией, постоянно получаемой из различных источников. Применение этой схемы в рамках УППКБП позволит проводить целенаправленные проверки и даст возможность определить потребность в других видах вмешательства, как, например, оперативная или техническая помощь. Для работы МНМ будет необходима постоянная обратная связь с государствами, чтобы ИКАО могла определить тип стратегии вмешательства, необходимый в каждом конкретном случае. К такой деятельности будут относиться как целенаправленные, так и полномасштабные проверки возможностей государств осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов.

В 2009 году ИКАО продолжала пропагандировать ВСП с помощью региональных семинаров и практикумов с целью повысить осведомленность об этом подходе. Два таких семинара были проведены в Бухаресте и Джидде.

Государства-члены и региональные организации продолжают оказывать ценную поддержку ИКАО, командируя экспертов на долгосрочной или краткосрочной основе для участия в деятельности УППКБП. В 2009 году на долгосрочной основе было откомандировано восемь специалистов – по одному из Австрии, Кубы, Малайзии, Республики Корея, Франции и три из Соединенных Штатов Америки.



Рис. 6. Уровень выполнения критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов (%)

Государственная программа безопасности полетов (ГосПБП)

Обучение в рамках государственной программы безопасности полетов (ГосПБП) было начато в марте, и в общей сложности было проведено 34 курса, 25 из которых было проведено в государствах-членах, 5 – в регионах и 3 – в Штаб-квартире ИКАО, включая и первый курс для инструкторов, который также проводился в Штаб-квартире ИКАО.

Было продолжено оказание поддержки комплексной программе реализации проектов в регионе AFI (ACIP) в области подготовки специалистов по вопросам внедрения систем управления безопасностью полетов (СУБП), ГосПБП и систем сообщений об авиационных инцидентах Европейского координационного центра (ECCAIRS).

Системы управления безопасностью полетов (СУБП)

Второе издание *Руководства по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Doc 9859) было опубликовано на английском и китайском языках и будет опубликовано после перевода и на других официальных рабочих языках. Продолжается дальнейшая разработка и пересмотр текста инструктивного материала по СУБП и ГосПБП и содержания учебной подготовки.

Как для государств, так и партнеров в различных частях мира было проведено 19 курсов подготовки по тематике СУБП. Ряд таких курсов был проведен для различных авиационных организаций, включая Авиационный проект Евромед и Всемирную продовольственную программу Организации Объединенных Наций (ВПП).

Комплексная программа реализации проектов в регионе AFI (ACIP)

В рамках ACIP была проведена большая работа по трем основным направлениям.

Первое направление. Предоставить возможность государствам создать надежную систему контроля за обеспечением безопасности полетов и поддерживать ее работу (создание инфраструктуры и технических мощностей).

Было проведено 3 практикума в рамках Глобального плана по обеспечению безопасности полетов и осуществлено 40 анализов недостатков в регионе AFI. Кроме того, была разработана структура для создания организации по безопасности полетов (BAGASOO) для государств – членов группы Банджунского соглашения (BAG) и агентства по расследованию авиационных происшествий (BAGAIA), а также подготовлено соглашение относительно создания к январю 2010 года двух региональных организаций, которое подписали со Штаб-квартирой ИКАО министры, отвечающие за авиацию своих стран.

В ноябре начались консультации с государствами – членами Западно-африканского экономического валютного союза (ЗЭВС) и Мавритании с целью разработки структур для региональной организации по безопасности полетов и регионального агентства по расследованию авиационных происшествий. Были подписаны соглашения с государствами – партнерами Восточноафриканского сообщества (Бурунди, Кения, Объединенная Республика Танзания, Руанда и Уганда) относительно оказания аналогичной поддержки в целях повышения эффективности работы Агентства по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации (КАССОА). В соответствии с указанным соглашением в начале 2010 года должна быть начата разработка структуры для создания независимого регионального агентства по расследованию авиационных происшествий.

Второе направление. Оказание помощи государствам в устранении выявленных недостатков в течение разумного периода времени.

При региональных бюро Восточной и Южной Африки (ESAF) и Западной и Центральной Африки (WACAF) были созданы группы по безопасности полетов (ROST) для продолжения реализации Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI) с целью оказать поддержку

государствам в их усилиях по устранению выявленных в них недостатков и для отслеживания последующих проектов по реализации. Кроме того, около 405 участников посетили семинары, практикумы и курсы обучения, которые проводились в регионе на английском и французском языках на темы летной годности воздушных судов, создания государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управления этой системой, организации воздушного движения и безопасности полетов, сертификации аэродромов и безопасности полетов, ECCAIRS, авиационной медицины и перевозки опасных грузов по воздуху.

Были предприняты действия по выполнению рекомендации 5/8 Регионального специализированного аэронавигационного совещания (SP AFI RAN) относительно стратегии безопасности полетов в регионе AFI и была проведена конференция в Ниамее и совещание учебных заведений Африки по подготовке авиационных специалистов в Йоханнесбурге. Проводимое в Йоханнесбурге совещание учредило Рабочую группу экспертов по вопросам обучения (TEWG), которая в настоящее время занимается выполнением рекомендаций AFI RAN, созданием базы данных о потребностях обучения и наличия технических средств в Африке.

Третье направление. Развитие культуры поставщиков авиационного обслуживания в Африке в области безопасности полетов.

Были проведены регулярные и специальные курсы "Обучи инструктора" по тематике ГосПБП и СУБП. Был также подготовлен курс по объединенным системам управления безопасностью полетов, в которые включены составные элементы ГосПБП, СУБП и курсов по контролю безопасности полетов, и разработана методика анализа недостатков. Были также разработаны общие региональные программы практикумов по безопасности полетов, предназначенные для групп трех-шести государств каждого субрегиона.

Инструменты безопасности полетов

База данных ИКАО (ICARD) в регионе Европы/ Северной Атлантики (EUR/NAT)

Значительный прогресс был достигнут в течение этого года в области выполнения проекта ICARD, который предназначен для обеспечения основы для надлежащей оценки идентификаторов ИКАО, таких как пятибуквенные кодовые обозначения названий (5LNC) и маршрута полета. ICARD является инициативой международного сообщества гражданской авиации при участии ИКАО, Европейской организации по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ) и Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки, являющихся основными партнерами.

Совершенствование обслуживания GIS

Набор услуг географической информационной системы (GIS) в поддержку аэронавигационной деятельности был улучшен за счет усовершенствования обслуживания в районе полетной информации (РПИ), позволяющего визуально ознакомиться с последним изданием данных о районах полетной информации в каждом регионе ИКАО.

Международная информационная система о воздушных судах

Продолжается работа по разработке международной информационной системы ИКАО о воздушных судах (IIAIS). Эта система будет содержать соответствующую информацию относительно всех воздушных судов, обычно используемых в деятельности международной гражданской авиации, включая их регистрацию, принадлежность и контроль за их использованием в соответствии со статьей 21 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Doc 7300). К этой системе будут иметь доступ только государства-члены для определения принадлежности воздушного судна и контроля за его использованием, и она будет обладать возможностью создания индивидуальных идентификаторов воздушного судна на основе объединенных полей данных, вне зависимости от регистрационной отметки на данный период времени, что позволит предоставить более четкую картину хронологии использования воздушного судна.

Объединенная система сбора и анализа данных о безопасности полетов (ISDCAS)

В октябре был начат проект ISDCAS. Целью этого проекта является создание всеобъемлющего аналитического инструмента, способного использовать многочисленные ресурсы данных для проведения всестороннего анализа в области безопасности полетов, предоставляя ИКАО средства для определения возникающих вопросов в области безопасности полетов, связанных с ними сопутствующих факторов, а также для подготовки профилактических мер смягчения последствий.

Подготовительные курсы по сбору данных о безопасности полетов для систем сообщений об авиационных инцидентах Европейского координационного центра (ECCAIRS)

Государствам-членам была предоставлена возможность принять участие в шести курсах ИКАО по подготовке в области управления данными о безопасности полетов на тему "Обучение конечных пользователей и техническая подготовка ECCAIRS".

Вопросы расследования и предотвращения происшествий

Поправка 12-А к Приложению 13 вступила в силу 19 ноября и касается, помимо прочего, включения в Приложение 13 серьезных инцидентов, которыми являются несанкционированные выезды на ВПП, отнесенные по серьезности последствий к категории А. Это облегчит применение на глобальном уровне методики по сбору данных, а также определение сопутствующих факторов.

Следующее поколение авиационных специалистов (NGAP)

Продолжается тесное сотрудничество с Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) в рамках инициативы по подготовке и квалификации (ITQI) специалистов, в особенности в области разработки рекомендаций для включения в *Правила аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала"* (PANS-TRG, Doc 9868) относительно профессиональной подготовки и оценки знаний персонала технического обслуживания, подготовки на фактическом материале, квалификации инструктора и экзаменатора. В мае была образована целевая группа NGAP для дополнения и расширения масштабов работы, предпринятой в рамках ITQI. В целевую группу вошли представители нормативных организаций, отрасли, международных ассоциаций, университетов и поставщиков учебных материалов с целью обратиться к трем областям: планирование людских ресурсов, методология подготовки и обучения и мобилизация следующего поколения.

Опасные грузы

22-е совещание по опасным грузам подготовило инструктивный материал для государств относительно обстоятельств, в которых следует предоставлять утверждение и освобождение с учетом важного значения предотвращения задержек при перевозке гуманитарных или прочих грузов по воздуху, необходимых для оказания помощи в чрезвычайных обстоятельствах. Был разработан новый материал, в котором разъясняется, какая информация ожидается от государства в отношении назначенного полномочного органа, отвечающего за выполнение положений Приложения 18. Отсутствие такой информации часто приводит к длительным задержкам, в особенности когда утверждение исключений предполагается получить от других государств.

Группа экспертов уделила значительное время рассмотрению вопросов, связанных с литиевыми батареями. Было определено, что необходимо усовершенствовать процессы исполнения, надзора и разъяснения с целью сократить число невыполнения правил грузоотправления, а также улучшить отчетность относительно инцидентов. В результате было условлено, что всем государствам будет направлено письмо с разъяснением вопросов и мер, которые можно будет принять для повышения осведомленности в этой области.

Окончательный доклад совещания размещен на общественном веб-сайте ИКАО по адресу:

<http://www.icao.int/anb/FLS/DangerousGoods/dgp/DGP22/Report>.

Замена галонов

Более 45 лет галогенированные углеводороды (галоны) являются практически единственным огнегасящим составом, используемым на гражданских транспортных воздушных судах. Однако галон является веществом, разрушающим озоновый слой, и химическим составом, способствующим глобальному потеплению, и его производство было запрещено международным соглашением. Хотя галлоны и были запрещены, но авиация освобождалась от этого запрета ввиду ее особых требований, предъявляемых к эксплуатации и противопожарной безопасности. На основе резолюции А36-12 Ассамблеи (Замена галонов) государствам настоятельно предлагается рекомендовать своим изготовителям воздушных судов, авиакомпаниям, поставщикам химикатов и компаниям, занимающимся изготовлением огнетушителей, как можно быстрее перейти к замене галонов на альтернативные реагенты, применяющиеся для пожаротушения двигателей, вспомогательных силовых установок и в ручных огнетушителях и туалетах, и, кроме того, провести исследование по организации дополнительной замены галонов, применяющихся для двигателей/вспомогательных силовых установок и грузовых отсеков. В процессе подготовки к проведению в 2010 году 37-й сессии Ассамблеи вместе с государствами и международными организациями проводится обзор для обновления графика работы, указанного в резолюции А36-12.

Сертификация аэродромов

В регионах ИКАО было проведено три семинара/практикума ИКАО с целью оказания помощи государствам в выполнении требований тома I *"Проектирование и эксплуатация аэродромов"* Приложения 14 *"Аэродромы"* относительно сертификации аэродромов, которая является эффективным средством обеспечения их безопасности. Семинары проводились в Касабланке и Марокко для региона Африки и Индийского океана (AFI), в Гонконге (CAP) для региона Азии и Тихого океана (ASIA/PAC) и на Кастри для Карибского и Южноамериканского региона (CAR/SAM). Во время всех трех семинаров отмечался высокий уровень посещаемости, и их проведение оказалось успешным.

Авиационная метеорология

В Лондоне (Соединенное Королевство) был создан координационный центр по вопросам международной аэронавигации для получения информации относительно радиоактивных облаков от Международного агентства по атомной энергии (МАГАТЭ) и дальнейшей передачи этой

информации соответствующим районным диспетчерским центрам (РДЦ). Этот шаг является важной мерой для упрощения используемой в настоящее время системы, который даст возможность своевременно получать эту необходимую информацию.

Во всех регионах были проведены проверки на наличие вулканического пепла с целью обеспечения готовности международной гражданской авиации к извержению вулканов, которые могут заблокировать огромные районы воздушного пространства, а предупреждения о них передаются лишь незадолго до извержения.

Публикация инструктивного материала

Контроль за деятельностью эксплуатантов

Пятое издание *Руководства по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора* (Doc 8335) было опубликовано на английском языке и будет после перевода выпущено и на других официальных рабочих языках. В нем содержится инструктивный материал относительно контроля деятельности национальных эксплуатантов, включая сертификацию и надзор. В настоящее время в нем содержится материал для надзора за деятельностью иностранных эксплуатантов, включая рекомендации относительно предпринимаемых действий по устранению недостатков, выявленных в ходе инспекций на перроне. Дополнительные рекомендации также даются относительно соглашений об аренде.

Средства обучения на пилотажных тренажерах

Был опубликован том I *"Самолеты" Руководства по критериям квалификационной оценки пилотажных тренажеров* (Doc 9625). В томе I этого Руководства государствам, изготовителям и эксплуатантам предоставляется инструктивный материал, касающийся критериев первоначальной и периодически повышаемой квалификации и оценки пилотажных тренажеров (FSTD). Для оказания помощи в осуществлении установленных типов обучения было приведено семь стандартных примеров FSTD. В Руководстве также приводится описание процесса определения критериев для FSTD в соответствии с конкретными потребностями. Этот процесс определения готовится в соответствии с всеобъемлющим перечнем задач в области подготовки с учетом требований, предъявляемых к характеристикам FSTD.

Требования к знанию языка

Для помощи государствам в выполнении требований, предъявляемых к знанию языка, в форме двух циркуляров был подготовлен инструктивный материал. В циркуляре *"Критерии языкового тестирования для глобального согласования"* (Cir 318) содержатся рекомендации по

организации процесса тестирования кандидатов в соответствии с требованиями ИКАО относительно знания языка и приводятся рекомендованные критерии для разработки или отбора программ тестирования в области знания авиационной терминологии. Циркуляр *"Рекомендации относительно подготовки программ по обучению авиационной терминологии на английском языке"* (Cir 323), который был выпущен совместно с Международной ассоциацией авиационного английского языка (ICAEA), подготовлен по просьбе различных полномочных органов, эксплуатантов и поставщиков обслуживания с целью получения более подробных рекомендаций относительно обучения специалистов английскому языку для более эффективного выполнения ими требований Приложения 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*, касающихся знания языка.

Проекты и деятельность в области технического сотрудничества

Деятельность в рамках 33 национальных и 9 региональных проектов технического сотрудничества способствовала дальнейшему повышению безопасности полетов во всем мире.

Этому также способствовал набор 72 международных экспертов, которые оказывали помощь национальным администрациям гражданской авиации в самых различных областях, таких как расследование и предотвращение авиационных происшествий, сертификация летной годности, техническое обслуживание, техническая разработка (бортовое электронное оборудование) и инспекция, производство полетов, выдача свидетельств авиационному персоналу, системы управления безопасностью полетов, сертификация и безопасность аэродромов, спасание и пожаротушение, светосигнальное оборудование летного поля, эксплуатация воздушных судов, производство полетов и техническое обслуживание авиакомпаний, авиационная медицина, управление и разработка генеральных планов в области гражданской авиации и развитие людских ресурсов.

Программой стипендий ИКАО была обеспечена подготовка 106 национальных специалистов, главным образом в таких областях, как расследование и предотвращение авиационных происшествий, техническое обслуживание и летная годность воздушных судов, сертификация и наблюдение, производство полетов, обучение на пилотажных тренажерах и подготовка инспекторов (выдача свидетельств персоналу, производство полетов и летная годность), спасание и пожаротушение, системы управления безопасностью полетов.

Кроме того, с помощью экспертов ИКАО 1791 человек прошел подготовку в своих странах в одной или нескольких из упомянутых областей на семинарах и практикумах, проведенных в рамках региональных проектов технического сотрудничества.

Обучение, обеспечивающее правильное использование нового оборудования, является еще одним аспектом усиления людских ресурсов. ИКАО участвовала в заключении контрактов на поставку крупного оборудования, включая аэропортовые светосигнальные системы и вспомогательное оборудование, спасательные и пожарные машины и прочее оборудование. Процесс закупок этого оборудования был связан с обучением 33 граждан в различных странах.

Управление технического сотрудничества в настоящее время осуществляет 10 проектов совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) с участием 106 государств регионов Азии и Тихого океана, Европы, Ближнего Востока, Африки, Северной Америки и Южной Америки. Цель COSCAP заключается в расширении возможностей участвующих государств по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов, содействию применению скоординированного подхода к совместному использованию технических экспертов и обучению национальных инспекторов на основе создания субрегиональной структуры по контролю за обеспечением безопасности полетов, призванной сократить затраты отдельных государств.

АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ



СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ В

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

Выявлять и отслеживать существующие виды угроз авиационной безопасности в гражданской авиации, вырабатывать и внедрять эффективные глобальные и адекватные меры противодействия возникающим угрозам.

Обеспечивать своевременное внедрение положений ИКАО путем постоянного контроля за ходом их реализации в государствах.

Осуществлять проверки в сфере авиационной безопасности в целях выявления недостатков и поощрения устранения недостатков государствами.

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

Разрабатывать и обновлять учебные комплекты по авиационной безопасности и электронные средства обучения.

Поощрять обмен информацией между государствами в целях укрепления у государств взаимного доверия к уровню авиационной безопасности.

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

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

АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Противодействие новым и возникающим угрозам безопасности авиации

На своем 20-м совещании, состоявшемся в марте/апреле, Группа экспертов по авиационной безопасности (AVSEC) создала ряд новых рабочих групп с целью рассмотрения вопросов, имеющих особо важное значение для повышения авиационной безопасности во всем мире.

Признав необходимость обновления стратегии ИКАО в отношении авиационной безопасности, Группа экспертов создала Рабочую группу по разработке всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS). Стратегия ICASS (как она условно называется) считается необходимой для концентрации ограниченных ресурсов на критически важных аспектах авиационной безопасности, заслуживающих повышенного внимания и безотлагательных действий. На своем совещании в Сингапуре, состоявшемся в октябре, Рабочая группа определила основные направления деятельности или приоритеты в области авиационной безопасности, которые наряду с планами действий по достижению соответствующих целей, могут создать основу данной стратегии на два следующих трехлетия.

В конце года основное внимание в контексте предложенной стратегии уделялось рассмотрению новых и возникающих угроз гражданской авиации, а также распространению различных инициатив, направленных на повышение авиационной безопасности во всем мире, включая улучшение обмена информацией между государствами-членами и создание соответствующей культуры обеспечения безопасности между всеми заинтересованными сторонами.

С учетом ключевой роли технических средств в обеспечении действенности и эффективности функционирования систем авиационной безопасности в целом Группа экспертов создала также Рабочую группу по техническим средствам с целью предоставления рекомендаций по оборудованию для обеспечения безопасности и по другим смежным вопросам. Помимо прочего, Рабочая группа должна рассмотреть вопрос о необходимости технических требований к оборудованию для обеспечения безопасности с учетом последствий для производства полетов, здоровья, безопасности и возможностей потребителя.

К числу других вопросов, поднятых на 20-м совещании, относятся проблема новых и возникающих угроз гражданской авиации, разработка инструктивного материала и учебных программ для государств и внесение поправки в Приложение 17 "Безопасность". Обсуждались также вопросы

безопасности авиагруза, в частности принятие подхода к обеспечению безопасности груза в соответствии с концепцией цепи поставок, и более широкого применения концепции "обеспечения безопасности в одном пункте маршрута" как одного из способов предотвращения дублирования усилий и повышения эффективности процессов обеспечения авиационной безопасности.

В отношении безопасности цепи поставок была создана Исследовательская группа Секретариата, в состав которой вошли члены Группы экспертов AVSEC и Группы экспертов по упрощению формальностей, с целью рассмотрения возможности разработки стандартов по авиационной безопасности, в соответствии с которыми грузооператоры, агенты, аэропорты и операторы по наземному обслуживанию могли бы сертифицироваться как уполномоченные предприятия или зарегистрированные агенты.

Наконец, Группа экспертов AVSEC рекомендовала восстановить Исследовательскую группу Секретариата по перевозке и досмотру жидкостей, аэрозолей и гелей и поручить ей разработку новых рекомендаций по досмотру ЖАГ. С учетом вывода Группы экспертов о том, что для выработки различных технических решений проблемы досмотра ЖАГ в аэропортах необходим глобальный подход, в ноябре в Брюсселе был проведен практикум по обмену информацией о возможных новых разрабатываемых процедурах и технических средствах обнаружения. Участники практикума рассмотрели вероятные последствия применения различных технологий досмотра для выполнения операций и упрощения формальностей в аэропортах с учетом необходимости согласованного устранения в конечном итоге ограничений в отношении объемов. На практикуме были подготовлены выводы для рассмотрения Исследовательской группой по перевозке и досмотру ЖАГ.

Поправка 21 к Приложению 9 "Упрощение формальностей"

В марте Совет принял поправку 21 к Приложению 9 с изменениями, рекомендованными 5-м совещанием Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/5). В главу 6 (Средства и службы, предназначенные для обработки загрузки в международных аэропортах) включен новый текст, в котором, помимо прочего, рассматриваются роль приватизированных аэропортов в удовлетворении требований органов пограничного контроля, меры предотвращения распространения болезней по воздуху и вопросы, касающиеся современных систем досмотра. В главе 4 (Ввоз и вывоз грузов и других предметов) вводятся новые SARPS, направленные на достижение международного единообразия и уменьшение задержек при ввозе/вывозе радиоактивного материала, а также на снижение числа отказов в перевозке такого материала по воздуху, в особенности материала, используемого в медицинских целях.

В целях приведения существующих и появляющихся режимов обмена данными о пассажирах в соответствие с мировой передовой практикой

были усовершенствованы SARPS главы 3 (Прибытие и убытие лиц и багажа), касающиеся систем предварительной информации о пассажирах (API). В настоящее время многие государства-члены либо внедрились, либо находятся в процессе внедрения программ API. В ряде случаев, однако, вводимые программы API не учитывали существующую передовую международную практику, одобренную Всемирной таможенной организацией (ВТО), ИКАО и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА). Данные изменения к Приложению 9 призваны уменьшить трудности, с которыми сейчас сталкиваются авиакомпании в связи с наличием неединообразных режимов API.

Кроме того, была создана Рабочая группа FALP по предварительной информации о пассажирах/записям регистрации пассажиров (API/PNR) в целях рассмотрения возможности распространения систем API на авиацию общего назначения и изучения вопроса о недавнем введении некоторыми государствами так называемых "интерактивных" API ("i-API"). Эта Рабочая группа при необходимости также пересмотрит *Рекомендации ИКАО в отношении записей регистрации пассажиров (PNR)*, опубликованные в циркуляре 309, в свете последних глобальных событий в этом отношении.

Еще одна Рабочая группа была образована для изучения и пересмотра существующих рекомендаций ИКАО в отношении пассажиров-инвалидов (PWD), опубликованных в виде циркуляра 274, с учетом все больших изменений в этой области, происходящих во многих государствах. По замыслу эта группа должна объединить эти рекомендации и, при необходимости, согласовать их с инструктивным материалом по данному вопросу, разработанным соответствующими международными организациями.

Проверки в сфере обеспечения авиационной безопасности

Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) была введена в действие в июне 2002 года в целях проведения универсальных, обязательных и регулярных проверок систем авиационной безопасности всех государств – членом ИКАО. В рамках этих проверок выявляются недостатки в системе авиационной безопасности каждого государства и вносятся рекомендации по их устранению.

Первоначальный цикл проверок по линии УППАБ был завершен в декабре 2007 года, а программа контрольных проверок была выполнена в 2009 году. Проведение контрольных проверок было начато в 2005 году в целях оценки достигнутых государственных успехов в выполнении рекомендаций ИКАО, указываемых в планах мероприятий государств по устранению недостатков. В общей сложности были выполнены 172 контрольные проверки, причем 30 из них в 2009 году. Они свидетельствуют, что в целом государства достигли прогресса в выполнении своих планов мероприятий по устранению недостатков.

Реализация второго цикла проверок была начата в январе 2008 года. Основное внимание в ходе этого цикла уделялось эффективности выполнения государствами критических элементов системы контроля за обеспечением авиационной безопасности. Расширенные проверки охватывают соответствующие положения Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, связанные с обеспечением безопасности, в том числе о верификации процессов контроля за подготовкой и выдачей проездных документов. В 2009 году в рамках второго цикла ИКАО провела проверки в 33 государствах. На рис. 7 показаны общие результаты всех 55 проверок второго цикла (по состоянию на декабрь 2009 года) в части, касающейся уровня выполнения критических элементов.

Кроме того, группа специалистов ИКАО провела в феврале в рамках УППАБ оценку системы контроля в сфере обеспечения авиационной безопасности Европейской комиссии (ЕК) в соответствии с Меморандумом о сотрудничестве, подписанным между ИКАО и ЕК в сентябре 2008 года, и относящимся к нему Меморандумом о взаимопонимании между ИКАО и ЕК, согласованным в феврале 2009 года. Проверяющие ИКАО участвовали в проводимом ЕК инспектировании аэропортов Европейского союза в качестве наблюдателей.

В 2009 году в Сан-Хосе (Коста-Рика) был проведен семинар по УППАБ в целях ознакомления государственных должностных лиц со средствами и методикой, применяемыми при подготовке и проведении проверок и представлении отчетов о них в рамках второго цикла, а в Касабланке – учебный курс для проверяющих УППАБ.

Государства-члены и региональные организации продолжают оказывать ИКАО ценную поддержку путем долгосрочного или краткосрочного откомандирования экспертов для участия в мероприятиях УППАБ. В 2009 году в Секцию проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности было откомандировано на долгосрочной основе три эксперта из Соединенных Штатов Америки, Франции и Швейцарии.

Программа разработки машиносчитываемых проездных документов (МСПД)

В декабре 2009 года в Штаб-квартире ИКАО состоялось совещание Технической консультативной группы по машиносчитываемым проездным документам (TAG/MRTD). Группа TAG подтвердила расширенную повестку дня и утвердила новые пункты программы работы, в том числе об исходных документах и записях актов гражданского состояния, об автоматизированной верификации в целях безопасности и о временных проездных документах. Межучрежденческий и международный обмен данными, в том числе разработка методики электронных иммиграционных разрешений, были признаны важными вопросами повестки дня TAG. Совещание также утвердило работу, связанную с логической структурой данных, дополнительным контролем доступа, транслитерацией арабских букв, ДОК



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

и проездными документами формата td1. Группа TAG приветствовала активизацию и расширение деятельности по наращиванию потенциала, включая стратегические планы и средства сбора и оценки информации. Кроме того, на совещании TAG Генеральный секретарь ИКАО объявил, что документ *"Машиночитываемые проездные документы"* (Doc 9303) будет бесплатно предоставляться на веб-сайте МСПД в целях содействия всеобщему выполнению технических требований к МСПД.

В 2009 году Группа TAG/MRTD оказывала Секретариату помощь в повышении уровня защиты проездных документов путем выпуска весьма необходимого инструктивного материала, в частности *Руководящих принципов, касающихся электронных МСПД и упрощения формальностей в отношении пассажиров; Руководства по оценке стандартов безопасности, касающихся обработки и выдачи проездных документов и Инструктивных указаний органам пограничного контроля относительно обработки электронных паспортов, не поддающихся считыванию*. Консультативная группа также подготовила новые технические требования в отношении Директории открытых ключей (ДОК) ИКАО.

Рабочая группа по новым технологиям (NTWG) Группы TAG/MRTD продолжала разработку и обновление стандартов и технических требований в отношении МСПД. Помимо прочего, NTWG работала над методикой испытаний МСПД и электронных МСПД и провела исследование

по вопросу об определении глобального стандарта на МСПД будущего поколения.

Секретариат совместно с новой Рабочей группой по внедрению и созданию потенциала (ICBWG) Группы TAG/MRTD оказывал помощь многим государствам и международным организациям в решении вопросов, касающихся МСПД. Основной акцент в деятельности по созданию потенциала по-прежнему делался на осуществлении проектов оказания помощи государствам, которые не могут ввести в обращение МСПД, отвечающие требованиям ИКАО, к установленному крайнему сроку 1 апреля 2010 года. Основное внимание уделялось уязвимости системы безопасности в связи с использованием исходных документов (свидетельств о рождении, национальных удостоверений личности и т. д.), требующихся для оформления проездных документов, и введением автоматизированных систем оформления мигрантов, оборудованных устройствами считывания паспортов.

К числу конкретных мероприятий, проведенных в 2009 году, относятся реализация проектов, предложенных для Республики Кирибати и Тихоокеанского региона, профессиональная подготовка кадров для африканских государств и введение электронных МСПД в Намибии. Кроме того, была оказана помощь Управлению Верховного комиссара Организации Объединенных Наций по делам беженцев (УВКБ) в связи с разработкой проездного документа, предусмотренного Конвенцией о беженцах, и Отделению по оформлению паспортов ООН в связи с выдачей электронного МСПД, отвечающего требованиям ИКАО. В целом Секретариат определил стратегию разработки и реализации инициатив в области МСПД по подготовке сотрудников органов пограничного контроля и выдачи паспортов.

Прогресс в деле оказания помощи государствам стал возможен только благодаря активным действиям совместно с другими органами, включая такие подразделения ООН, как Исполнительный директорат контртеррористического комитета (UNCTED). Среди других партнеров были Международная организация по стандартизации (ИСО), Интерпол, Международный совет аэропортов (МСА), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и, в последнее время, Секретариат Межамериканского антитеррористического комитета (СІСТЕ) Организации американских государств (ОАГ), Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) и Международная организация по миграции (МОМ).

Кроме того, в сотрудничестве и совместно с международными партнерами ИКАО провела ряд практикумов и учебных семинаров. К ним относятся, в частности, региональный семинар по МСПД, биометрии и стандартам безопасности, проведенный в апреле в Абудже (Нигерия). Это было первое в своем роде мероприятие в регионе Африки и Индийского океана (AFI), и на него прибыло свыше 300 участников из 25 государств. Этот организованный Нигерией семинар, в финансировании которого участвовал UNCTED, послужил делу оказания помощи государствам во

внедрении МСПД, отвечающих стандартам ИКАО, к установленному сроку (2010) и способствовал получению ИКАО дохода за счет продажи выставочной площади. В число участвовавших международных партнеров входили МОМ и ОБСЕ.

Проведенный в сентябре симпозиум по МСПД повысил роль данной программы как важного инструмента в борьбе с трансграничным передвижением террористов и трансграничной преступностью. Он также предоставил возможность приступить к реализации инициативы ИКАО "Концепция МСПД 2020 года", заключающейся в осуществлении процесса консультаций, предназначенных для сбора и анализа информации о потребностях государств-членов в отношении контроля проездных документов и пограничного контроля в будущем. Этот ежегодный симпозиум стал основным всемирным мероприятием в области проездных документов, а также важным источником дополнительных доходов ИКАО. В симпозиуме этого года приняли участие 517 делегатов из 73 государств-членов и 10 международных организаций, и основными выступающими на нем были генеральный секретарь Интерпола, директор UNCTED и другие представители руководящего состава из государств и различных международных и региональных организаций.

В целях улучшения доступа к информации обновлен веб-сайт по МСПД, предоставляющий государствам-членам и пользователям, в том числе рабочим группам TAG/MRTD, обширный справочный материал и мощные средства. Секретариат также разработал онлайн-справочник по поставщикам обслуживания и продукции (<http://mrt.d.icao.int>), являющийся еще одной инициативой в сфере генерирования доходов.

С момента создания в марте 2007 года Директории открытых ключей (ДОК) ИКАО число ее участников возросло до 16 государств-членов, и предполагается, что в будущем к ней присоединится больше государств. Правление ДОК достигло своего максимального численного состава – 15 членов: Австралия, Германия, Индия, Казахстан, Канада, Китай, Корея (Республика), Нигерия, Новая Зеландия, Сингапур, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Франция, Швейцария и Япония.

Программа поддержки внедрения и развития (ПВР)

В соответствии с резолюцией Ассамблеи А36-20 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства" оперативный мандат на осуществление деятельности по ПВР в области авиационной безопасности может оцениваться с точки зрения ее двух основных компонентов: оказание помощи государствам и подготовка кадров в области авиационной безопасности.

В рамках ПВР Договаривающимся государствам оказывается помощь в их деятельности по устранению недостатков, выявленных в ходе

реализации Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), и выполнению SARPS Приложения 17 ИКАО. Чтобы обеспечить эффективное внедрение SARPS, все заинтересованные стороны должны быть вовлечены в процесс и связаны обязательствами (основополагающее условие успеха). Это требует более широкого участия государств-доноров и заинтересованных сторон. В этой связи с помощью ПВР была модернизирована и усовершенствована база данных о проектах оказания помощи (IDAP) в области безопасности полетов и авиационной безопасности и внедряется система, предназначенная для расширения участия доноров и других заинтересованных сторон.

Модернизированная IDAP была создана в качестве сетевой базы данных для проектов оказания помощи в области безопасности полетов и авиационной безопасности и для согласования связанной с ними информации. База данных помогает определять дополнительные или частично дублируемые виды деятельности, с тем чтобы государства-доноры и заинтересованные стороны могли лучше использовать свои собственные и коллективные ресурсы. В ходе координации деятельности по оказанию помощи IDAP предоставляет Секции ПВР возможность активного подбора партнеров с учетом выполняемых проектов, обмена информацией относительно возможных потребностей или требований в сфере технической помощи и представления предложений/стратегий, нуждающихся в технических или финансовых ресурсах.

В апреле в Гонконге (Китай) в рамках ПВР был проведен региональный семинар по вопросам авиационной безопасности. Этот семинар был первым в серии региональных семинаров, направленных на содействие устойчивому развитию системы авиационной безопасности и поощрение обмена мнениями относительно происходящих в регионе событий, включая межрегиональное сотрудничество государств. Проведение семинара в Гонконге позволило обратить внимание регионального авиационного сообщества на важное значение усиления и развития надежной и устойчивой системы авиационной безопасности в регионе Азии и Тихого океана. Участники семинара сделали вывод о том, что поскольку в регионе предпринимаются различные инициативы по оказанию помощи, любую помощь и поддержку следует оказывать в первую очередь с учетом результатов проверок в рамках УППКБП и следует координировать ее с региональным бюро ИКАО в Бангкоке. Такая координация предотвратит дублирование усилий и неправильное использование ресурсов и обеспечит соответствие с требованиями SARPS ИКАО.

В июне была успешно завершена Программа ИКАО/Канады по обучению в целях повышения осведомленности о безопасности (этап II), которая осуществлялась в рамках Программы создания условий для борьбы с терроризмом Управления транспорта Канады при Министерстве иностранных дел и международной торговли (DFAIT). Эта вспомогательная программа для Американского континента была подготовлена в целях оказания помощи государствам Южной Америки (SAM), Северной Америки, Центральной Америки и Карибского региона (NACC) в усовершенствовании

их систем авиационной безопасности и внедрении SARPS Приложения 17. В общей сложности в регионах NACC и SAM подготовку в области авиационной безопасности прошли 656 специалистов из 38 государств и 3 международных/региональных организаций.

Обучение в области авиационной безопасности остается одной из основных функций ПВР. Ее мероприятия включают разработку и обновление учебных материалов в сотрудничестве с Секцией политики в области авиационной безопасности и упрощения формальностей (SFP), а также поддержку и контролирование работы 18 учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ) во всем мире.

Из девяти имеющихся в настоящее время учебных комплектов по авиационной безопасности (УКАБ) в 2009 году были пересмотрены четыре комплекта: "Основные положения", "Груз", "Инструкторы" и "Национальные инспекторы". Остальными являются следующие комплекты: "Авиакомпания", "Организация действий в кризисной обстановке", "Учения", "Управление" и "Руководители среднего звена". Кроме того, в сети УЦАБ и непосредственно в государствах продолжается обучение в рамках пяти следующих семинаров по оказанию помощи в области авиационной безопасности: национальная программа безопасности гражданской авиации (NCASP), национальная программа контроля качества в гражданской авиации (NQCP), национальная программа аттестации операторов досмотра в гражданской авиации (NSP), национальная программа подготовки в области безопасности гражданской авиации (NCASTP) и программа безопасности аэропорта (ASP).

В октябре, в Порт-оф-Спейне (Тринидад и Тобаго) было проведено ежегодное совещание директоров УЦАБ в целях укрепления и обеспечения эффективных связей между центрами и ИКАО. Учебные центры обменялись передовой практикой и опытом, были установлены и укреплены личные контакты и расширены рамки дальнейшего сотрудничества. Были обсуждены и согласованы вопросы совместной политики УЦАБ и общего понимания будущего направления работы. Был принят документ, определяющий круг полномочий для получения и сохранения статуса УЦАБ ИКАО, включая новую форму оценки, отражающую данный круг полномочий. В настоящее время УЦАБ проходят процесс оценки, которая проводится сотрудниками ИКАО на основе установленных критериев. Предполагается, что эти оценки будут завершены к январю 2011 года.

В целях усовершенствования стандартов и поддержания квалификации инструкторов по авиационной безопасности в рамках ПВР была разработана программа переаттестации инструкторов. В этой программе основное внимание уделяется практике обучения и методике представления УКАБ ИКАО и учебных практикумов и определяются роли и обязанности инструктора и учебных центров по авиационной безопасности ИКАО (УЦАБ). В июле 2009 года данная программа была выполнена. В результате выполнения программы переаттестацию прошли 145 инструкторов по авиационной безопасности.

Совместно со Школой бизнеса им. Джона Молсона при Университете Конкордия был разработан курс профессионального обучения в области AVSEC. Цель этой программы состоит в обеспечении руководящего персонала в сфере авиационной безопасности новыми навыками управления и в повышении уровня понимания применения *Конвенции о международной гражданской авиации* (Дос 7300) и Стандартов и Рекомендуемой практики, содержащихся в Приложении 17 к Конвенции, и *Руководства по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства* (Дос 8973, для служебного пользования). По состоянию на ноябрь 2009 года этот курс успешно прошли 227 участников из 59 государств.

Проекты и инициативы в области технического сотрудничества

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

В соответствии с Программой технического сотрудничества ИКАО привлекла 15 международных экспертов в области авиационной безопасности для оказания помощи в рассмотрении и разработке национальных программ авиационной безопасности, программ безопасности аэропортов и правил обеспечения авиационной безопасности. Кроме того, Организация обеспечила теоретическую подготовку и подготовку на рабочих местах местных инспекторов и инструкторов по авиационной безопасности, а также оказала помощь во внедрении систем машинночитываемых проездных документов и технических средств безопасности.

В рамках предоставленных стипендий подготовку по обработке груза и обеспечению безопасности аэропорта прошли 8 инспекторов по авиационной безопасности и менеджеров, а в семинарах и практикумах по авиационной безопасности приняли участие 23 человека.

При участии 24 государств продолжалось выполнение совместной программы по авиационной безопасности (CASP) в регионе Азии и Тихого океана. Конечной целью CASP является создание региональной структуры, которая способствует сотрудничеству и координации решения вопросов в области авиационной безопасности и поощряет обмен информацией между полномочными органами по авиационной безопасности, а также обеспечение более высокой степени согласованности мер в области авиационной безопасности и обучения персонала. Реализация данного проекта, являющегося экономичным решением вопросов по устранению общих недостатков в области авиационной безопасности на региональной основе, привела к тому, что участвующие в нем государства и их международные аэропорты стали в большей степени соответствовать международным требованиям и SARPS ИКАО в области безопасности. В проект COSCAP в государствах Персидского залива включен компонент

авиационной безопасности, и запланировано принять на работу эксперта по безопасности полетов.

Основные закупки в области авиационной безопасности были связаны с приобретением рентгеновских систем для проверки багажа в аэропортах и оборудования для аэропортов. 160 национальных специалистов двух государств прошли соответствующую подготовку, организованную поставщиками оборудования.

ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ



СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ С

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

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

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

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

ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

2009 год является поворотным годом для Организации в активном выполнении своей глобальной роли в решении вопросов окружающей среды, в особенности эмиссии парниковых газов, связанных с изменением климата.

Совещание высокого уровня по международной авиации и изменению климата

36-я сессия Ассамблеи в 2007 году поручила Совету создать Группу по международной авиации и изменению климата (ГМАИК) для подготовки и представления Совету активной программы действий ИКАО в области международной авиации и изменения климата при технической поддержке Комитета Организации по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР). Программа действий должна быть пересмотрена в установленное время с учетом результатов 15-го совещания Конференции сторон (COP 15) РКИК ООН в декабре 2009 года.

ГМАИК была создана в январе 2008 года и состоит из 15 высокопоставленных правительственных чиновников, представляющих все регионы ИКАО, с равным участием всех развивающихся и развитых государств. Ее работа должна быть основана на достижении согласия, которое отражает общее понимание и волю всех государств-членов.

После 3-го и 4-го совещаний ГМАИК, состоявшихся соответственно в феврале и мае 2009 года, в июне Совету была представлена программа действий, которую он впоследствии принял в качестве позитивного вклада в работу по ограничению или сокращению влияния авиации на изменение климата.

Совещание высокого уровня по международной авиации и изменению климата проводилось с 7 по 9 октября с целью рассмотреть программу действий и еще раз подтвердить твердую уверенность государств-членов относительно того, что ИКАО должна взять на себя лидирующую роль в сфере авиации и изменения климата. Совещание утвердило декларацию и рекомендации относительно дальнейшей работы ИКАО и поручило использовать ее результаты в качестве основы информации ИКАО, которую она представит на совещании COP 15.

К результатам Совещания высокого уровня относятся постановка глобальной цели повышения на 2 % в год топливной эффективности до 2050 года и направление дальнейшей работы по достижению среднесрочных и долгосрочных целей, включая изучение возможности

постановки более амбициозных целей, включая последующее укрепление нейтральной углеродной концепции и сокращение эмиссии, с учетом особых обстоятельств и наличия соответствующих возможностей у развивающихся государств и устойчивого роста отрасли. Такое повышение топливной эффективности или другие цели в области сокращения эмиссии не возложат на отдельные государства конкретных обязательств.

Совещание также согласилось с разработкой нового глобального стандарта CO₂ для воздушных судов, подготовкой структуры для рыночных мер международной авиации и проведением мероприятий с целью облегчить доступ развивающихся государств к финансовым ресурсам, передаче технологий и укреплению технического потенциала.

Декларация и рекомендации отражают коллективную волю государств-членов действовать совместно и последовательно в решении вопросов международной авиации и изменения климата. В ноябре Совет полностью одобрил результаты Совещания высокого уровня, включая его декларацию и рекомендации, и решил продолжить обсуждение дальнейших действий на 37-й сессии Ассамблеи и после ее окончания.

Практикум и Конференция ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (СААФ)

Другая значительная группа совещаний касается альтернативных видов топлива для авиации. Проведенный с 10 по 12 февраля практикум по данному вопросу четко показал, что альтернативное топливо является ключевым компонентом любой долгосрочной стратегии, направленной на устойчивое сокращение авиационной эмиссии CO₂.

Практикум явился подготовительной платформой для Конференции по авиации и альтернативным видам топлива (СААФ), которая проводилась в Рио-де-Жанейро по инициативе правительства Бразилии с 16 по 19 ноября. СААФ приняла глобальную структуру разработки и внедрения альтернативных видов топлива для авиации во всем мире. Размещенный на веб-сайте динамичный документ послужит глобальной платформой для обмена информацией, примерами передовой практики и будущими инициативами государств – членов ИКАО и авиатранспортной отрасли. Он будет размещен на веб-сайте ИКАО.

СААФ также приняла декларацию и связанные с ней рекомендации для представления их на совещании COP 15 и на 37-й сессии Ассамблеи. Одна из рекомендаций призывает ИКАО организовать совещание государств, финансовых институтов, производителей топлива, производителей сырья, изготовителей воздушных судов и эксплуатантов с целью рассмотреть критические вопросы, связанные с расходами и финансированием проектов в области инфраструктуры, посвященных авиационным альтернативным видам топлива и системе поощрений, необходимой для преодоления возникающих с самого начала препятствий на рынке.

**Сотрудничество с другими органами Организации
Объединенных Наций (ООН)**

В декабре 2007 года совещание COP 13 привело в действие "Балийскую дорожную карту", которая является всеобъемлющей программой обеспечения разработки будущего соглашения об изменении климата. ИКАО и РКИК ООН приступили к выполнению параллельной деятельности, которая должна завершиться в декабре 2009 года. ИКАО соответственно обеспечивает координацию этой деятельности с органами РКИК ООН.

В 2009 году на каждом из совещаний РКИК ООН ИКАО проводила брифинги и представляла в письменном виде информацию относительно разработок ИКАО в области количественной оценки, смягчения негативного воздействия и политики с целью обратиться к вопросу эмиссии международной авиации и проинформировала РКИК ООН о проблемах, которые возникают в ходе сбора данных относительно эмиссии международной авиации. Результаты Совещания высокого уровня и СААФ были предоставлены в Копенгагене COP 15 в качестве информации для глобальной сети с целью обратиться к вопросу авиационных эмиссий ПГ.

В сущности, авиационное сообщество подготовило под руководством ИКАО первое и в настоящее время единственное согласованное на глобальном уровне соглашение, касающееся проблемы изменения климата в результате деятельности авиационного сектора. Тот факт, что в Копенгагене не было достигнуто договоренностей относительно топлива для международной авиации и морских судов, сделал позицию авиации еще более актуальной.

Кроме того, ИКАО продолжала тесное сотрудничество с другими органами Организации Объединенных Наций, такими как МГЭИК, ИМО и ЮНЕП, в оценке влияния авиации на окружающую среду и выработке политики.

МГЭИК приступила к подготовке Пятого оценочного доклада, который будет завершен в 2014 году, а ИКАО работает с ней с целью выработки научного понимания влияния авиационной эмиссии на глобальный климат, включая влияние авиационной эмиссии, помимо CO₂, и оценку жизненного цикла использования альтернативных видов топлива в авиации.

Комитет ИМО по охране морской среды продолжил свою работу по подготовке комплекта технических, эксплуатационных и рыночных мер для сокращения эмиссии, возникающей в результате международных морских перевозок, а ИКАО продолжила обмен информацией с ИМО и обсудила с ней стратегию взаимодействия между этими международными отраслями транспорта.

Кроме того, Генеральный секретарь ООН провел в сентябре 2009 года самое крупное из когда-либо проводившихся совещаний на высоком уровне

по изменению климата, на которое собрались политические лидеры государств с целью обсудить изменение климата в ходе подготовки совещания COP 15. Генеральный секретарь ИКАО принял участие в работе этого совещания и встретился с Генеральным секретарем ООН, а также с руководителями РКИК ООН, ЮНЕП, ИМО и ВМО.

Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР)

В 2009 году САЕР сконцентрировал свою работу на подготовке 8-го совещания (САЕР/8), которое Совет постановил провести с 1 по 12 февраля 2010 года со следующей повесткой дня:

1. Рассмотрение результатов оценки текущего и будущего воздействия авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей.
2. Рассмотрение технических предложений, касающихся эмиссии авиационных двигателей.
3. Рассмотрение рыночных мер, касающихся эмиссии авиационных двигателей.
4. Рассмотрение предложений, касающихся авиационного шума.
5. Будущая работа.

Эмиссия авиационных двигателей

САЕР продолжил изучение вариантов ограничения или сокращения авиационной эмиссии, сконцентрировав свое внимание на технических, эксплуатационных и рыночных мерах. Он продолжил работу по определению среднесрочных и долгосрочных требований к NO_x и целей в области потребления топлива, связанного с технологическим усовершенствованием планера и двигателей воздушного судна, а также целей эксплуатационного характера, таких как совершенствование системы организации воздушного движения.

САЕР также продолжил свою техническую работу по подготовке мер, облегчающих сокращение авиационной эмиссии, включая ужесточение существующих норм на эмиссию NO_x и разработку глобального стандарта CO_2 для воздушных судов.

На основе *Руководства ИКАО по эксплуатационным мерам уменьшения потребления топлива и сокращения эмиссии* (циркуляр 303), в котором определяются и рассматриваются различные эксплуатационные возможности и методики сокращения потребления топлива и, таким образом, объема эмиссии CO_2 при производстве полетов гражданской

авиации, САЕР работает над новым инструктивным материалом, который будет представлен САЕР/8 на утверждение.

В отношении рыночных мер по сокращению авиационной эмиссии CO₂ САЕР продолжил изучение взаимной увязки открытых систем торговли квотами на эмиссию применительно к авиации, подчеркнув повышение уровня согласования характеристик и процессов в качестве средства, помогающего облегчить взаимную увязку различных систем для создания глобальной системы. САЕР также провел исследование относительно потенциальных мер для компенсации выбросов углерода с целью уменьшить влияние авиации на изменение климата, признавая потенциал для их реализации в ближайшее время. Оба исследования будут представлены для утверждения на САЕР/8

Авиационный шум

Ключевым достижением САЕР явилась публикация тома I *"Методики сертификации воздушных судов по шуму"* нового *Технического руководства по окружающей среде* (Doc 9501). Это руководство было обстоятельно пересмотрено с целью свести воедино все поэтапные изменения, возникшие в течение ряда лет, и привести его структуру в соответствие с положениями тома I *"Авиационный шум"* Приложения 16 *"Охрана окружающей среды"*. Были также затронуты некоторые аспекты формулировки положений тома I Приложения 16, касающиеся применимости, с целью обеспечить последовательность процесса во всех государствах.

САЕР продолжил изучение вариантов для ограничения или сокращения числа людей, подверженных воздействию значительных уровней авиационного шума, и сконцентрировал свою работу на технических и эксплуатационных вариантах решения этой проблемы. Техническая рабочая группа по шуму подготовила доклад о современных технологиях снижения авиационного шума. В нем содержится обзор данных и анализ сертификационных уровней шума для дозвуковых реактивных и тяжелых винтовых самолетов. Группа независимых экспертов установила средне- (2018) и долгосрочные (2028) цели для сокращения шума с помощью применения новых технологий изготовления воздушных судов и двигателей. Эти цели будут представлены САЕР/8 для утверждения, а ИКАО опубликует по этому поводу подробный доклад. Эти два исследования предоставят ключевую информацию для рассмотрения более жестких сценариев по снижению шума в рамках следующего цикла САЕР.

Было завершено исследование о последствиях для окружающей среды в результате запрета полетов в одном регионе на начальный/конечный пункт полета в других регионах. Исследование было направлено на изучение проблемы шума в ночное время применительно к парам городов между Европой и Южной Африкой и Индией. Эти анализы основаны на недавних полетных данных, полученных в результате исследований

аэропортов и прямых полетов в европейские города и в обратном направлении, в которых запрещены ночные полеты или установлены ограничения для полетов в ночное время. Ожидается, что САЕР/8 рассмотрит результаты этого исследования и предложит направление будущей работы в этой области.

САЕР также продолжил работу по количественному определению преимуществ в области снижения шума в результате эксплуатационных мер, таких как эксплуатационные приемы снижения шума при вылете и производстве полетов в режиме непрерывного снижения. Продолжается координация исследований с группами экспертов ИКАО главным образом в области безопасности полетов и пропускной способности.

Данные и моделирование

В ответ на необходимость распознавания глобальных тенденций в области окружающей среды Целевая группа САЕР по моделированию и базам данных (MODTF) провела оценку 13 моделей и 12 баз данных в областях шума, местного качества воздуха, эмиссии парниковых газов и экономики.

MODTF САЕР рассчитала глобальные тенденции на 2006, 2016, 2026 и 2036 годы для ряда сценариев, относящихся к различным усовершенствованиям в области технологии создания воздушных судов и эксплуатации. К ним относятся следующие: 1) тенденции в области шума, определяемые количеством населения, подвергаемого его воздействию; 2) тенденции в области выброса эмиссии NO_x и микрочастиц (МЧ) на высотах менее 3000 футов над абсолютной высотой аэропорта; 3) тенденции в области NO_x на высотах более 3000 футов; и 4) тенденции в области потребления топлива и топливной эффективности в течение всего полета.

Благодаря использованию общих входных данных для каждой модели стало возможным произвести упорядоченную оценку влияния шума, местного качества воздуха и эмиссии парниковых газов, что явилось первым шагом на пути понимания взаимозависимости их влияния на окружающую среду.

Вычислитель объема выбросов углерода ИКАО

В июне 2008 года ИКАО поместила на своем веб-сайте точный, удобный для пользования и прошедший экспертную оценку вычислитель объема выбросов углерода, который рассчитывает объем эмиссии CO_2 , возникающей в результате авиаперелетов, с целью использования в рамках компенсационных программ. Для применения этой методики используются доступные для общественности надежные отраслевые данные для учета различных факторов, таких как типы воздушных судов, конкретные данные о маршруте, коэффициенты пассажирской загрузки и перевозимых грузов.

В апреле 2009 года вычислитель объема выбросов углерода ИКАО был принят Организацией Объединенных Наций в целях поддержки своей климатически-нейтральной инициативы, которая призывает все учреждения и подразделения системы ООН определить общий объем своих выбросов углерода. ИКАО обучила представителей более 40 организаций ООН использованию этого вычислителя. Организация также сотрудничает с ГРП ЮНЕП в рамках углеродонейтрального проекта и применения вычислителя объема выбросов углерода.

В ходе совещания ГРП в сентябре 2009 года было согласовано, что ИКАО, ЮНЕП и МГЭИК продолжают работу по вопросам учета влияния эмиссии парниковых газов, не относящихся к авиационной эмиссии CO₂.

ИКАО продолжит совершенствовать вычислитель с помощью обновления методологии и использования новых источников данных, по мере их доступности для общественности, в интересах повышения качества своего официального и признанного на глобальном уровне инструмента.

Кадастр выбросов углерода ИКАО

Координатор ИКАО по выполнению углеродонейтральной инициативы подсчитал объемы выбросов углерода в результате деятельности Секретариата ИКАО с использованием применяемого в ЮНЕП вычислителя объемов ПГ ООН и вычислителя объемов выбросов углерода ИКАО. Предварительный анализ на основе данных за 2008 год указывает на выброс приблизительно 5000 метрических тонн двуокиси углерода. Двумя наиболее важными источниками выбросов являются авиаперелеты (45 %) и эмиссия, образуемая при производстве закупаемой электроэнергии (36 %).

Разъяснительная работа и повышение информированности общественности

ИКАО подготовила логотип на тему "Действовать глобально", а также рекламные материалы, включая видеофильмы, плакаты и брошюры для демонстрации действий и достижений ИКАО в области окружающей среды и изменения климата.

Добровольные взносы и кадровое обеспечение

Франция и Италия продолжали оказывать поддержку, выделив для работы младших сотрудников категории специалистов.

Проекты и инициативы в области технического сотрудничества

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

Для оказания помощи одному ведомству гражданской авиации и одному международному аэропорту в оценке и совершенствовании экологического планирования, обзоре существующего плана управления популяцией диких животных и режима проведения инспекций были привлечены два международных эксперта.

В рамках обучения на местах подготовку по вопросам охраны окружающей среды и управления качеством прошли 11 национальных специалистов одного государства.

Для одного государства было закуплено оборудование для предотвращения опасности столкновения с птицами.

ЭФФЕКТИВНОСТЬ



СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ D

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

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

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

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

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

ЭФФЕКТИВНОСТЬ

В настоящее время как никогда ощущается важное значение эффективности производства полетов авиации. Ожидаемый рост объемов воздушного движения и необходимость сокращения влияния сектора воздушного транспорта на окружающую среду означают, что каждое достижение в области повышения эффективности является вкладом в благосостояние как авиационного сектора, так и глобального сообщества. В 2009 году был отмечен ряд значительных достижений в области повышения эффективности.

Внедрение системы слежения за ходом внедрения плана полета (FITS)

Утверждение в 2009 году поправки 1 к *Правилам аэронавигационного обслуживания "Организация воздушного движения"* (PANS-ATM, Doc 4444) вводит новый формат плана полета ИКАО, который начнет действовать с 15 ноября 2012 года. Он предназначен для приведения в соответствие потребностей воздушных судов с расширенными возможностями и с разрабатываемыми требованиями к автоматизированным системам ОрВД.

Переход к новому формату плана полета, включая связанные с этим требования, может представлять собой проблему для государств и организаций, занятых обработкой планов полета. ИКАО разработала инструктивный материал в форме письма государствам для оказания помощи поставщикам аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и пользователям воздушного пространства в работе по координации и успешному глобальному переходу к дате начала применения. ИКАО разработала FITS (<http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx>) для дополнения информации, предоставляемой ПАНО, которая послужит пользователям воздушного пространства справочным материалом в процессе мониторинга переходных планов государств и статуса выполнения поправки 1 к PANS-ATM в государствах и районах полетной информации (РПИ).

Сотрудничество между гражданскими и военными органами

Форум по сотрудничеству между гражданскими и военными органами, посвященный глобальной организации воздушного движения, проводился в Монреале с 19 по 21 октября с целью повысить осведомленность гражданских и военных пользователей воздушного пространства о необходимости повышения уровня сотрудничества и координации действий между гражданскими и военными службами. Цель заключается в том, чтобы

все пользователи воздушного пространства использовали его с оптимальной отдачей и эффективно выполняли эксплуатационные требования, предъявляемые к воздушному транспорту, национальной обороне и сохранению окружающей среды. Форум был организован совместно с основными заинтересованными участниками, включая Ассоциацию управления воздушным движением (АТКА), Организацию по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Европейскую организацию по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ), Международную ассоциацию воздушного транспорта (ИАТА), Организацию Североатлантического договора (НАТО) и Международную организацию по системам беспилотных транспортных средств (UVS).

Стало ясно, что как гражданским, так и военным представителям авиационного сообщества необходимо стремиться к сотрудничеству и совместной работе для создания условий, обеспечивающих взаимное доверие и приверженность общему делу. Был обозначен план действий, в соответствии с которым ИКАО будет играть ключевую роль в этом процессе и явится международной трибуной для обсуждения вопросов и достижений в области сотрудничества между гражданскими и военными органами. В этот план войдет предложение о разработке руководства ИКАО по данному вопросу, рассмотрение этого сотрудничества на 37-й сессии Ассамблеи и обеспечение сотрудничества между гражданскими и военными службами в регионах с помощью групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG). Кроме того, все стороны будут работать вместе над вопросами безопасности ОрВД. Наконец, делегаты Форума согласились с тем, что в определенное время ИКАО следует провести второе глобальное совещание для оценки прогресса в области сотрудничества между гражданскими и военными органами.

Турбулентность в спутном следе

Исследовательская группа по вопросам турбулентности в спутном следе (WTSG) была создана для оказания помощи Секретариату в обновлении существующих положений PANS-ATM (Doc 4444), касающихся минимумов эшелонирования с учетом турбулентности в спутном следе и категорий воздушных судов, и проведения оценки объемов будущей деятельности по рассмотрению других вопросов, связанных с турбулентностью в спутном следе.

Внедрение навигации, основанной на характеристиках (PBN)

Все регионы ИКАО завершили выполнение своих региональных планов внедрения навигации, основанной на характеристиках, и приступили к выполнению новых планов. Совместными усилиями программы ИКАО по PBN, Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Группы по выполнению проектов в регионе Южной Америки, Программы

совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) Азиатского региона и Глобальной целевой группы PBN была проведена подготовка с целью облегчить внедрение PBN. В эту деятельность входит разработка инструктивного материала ИКАО для эксплуатационного утверждения PBN и проведение на основе этого материала серии практикумов, рассчитанной на два года. Проведение этих практикумов будет координироваться с графиком практикумов на темы воздушного пространства PBN, программы которых разрабатываются Федеральным авиационным управлением (ФАУ) Соединенных Штатов Америки и Европейской организацией по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ), а также с учетом командировок членов подвижной группы по реализации, которые будут готовиться и координироваться ИАТА и Целевой группой по глобальному внедрению PBN.

Деятельность Группы тактических действий (TAG) в регионе AFI

TAG AFI официально приступила к своей работе в 2009 году после ее создания в соответствии с поручением Специального совещания AFI RAN, состоявшегося в ноябре 2008 года. Группа TAG провела в общей сложности 13 телеконференций, на которых были рассмотрены эксплуатационные ошибки и отклонения от маршрутов в африканском воздушном пространстве на маршрутах выше эшелона полета 280. Были рассмотрены определенные для этой цели вопросы и поручено выполнение последующих действий. Было отмечено, что почти все государства региона AFI активно участвовали в подготовке ответов на вопросы TAG.

Последующая деятельность TAG и поддержание базы данных до настоящего времени выполнялись добровольцами из числа участников телеконференций. В настоящее время изучаются планы финансирования и более устойчивого решения в отношении проведения телеконференций с помощью программного обеспечения Интернета, а также ведутся поиски преданного делу сотрудника, который будет заниматься последующей работой TAG в период между конференциями.

Авиатранспортная система нового поколения (NextGen)/исследование ОрВД в условиях единого европейского неба (SESAR)

В октябре ИКАО провела 1-е совещание из серии совещаний "за круглым столом" по разработке стандартов в целях сотрудничества с ЕВРОКОНТРОЛем, ФАУ и международными органами по подготовке стандартов для разработки программы удовлетворения потребностей в области стандартизации программ NextGen и SESAR и приведения их в соответствие на глобальном уровне. На совещании присутствовали представители Аэронавигационного радио инкорпорейтед (АРИНК), Европейского агентства по безопасности полетов (EASA), Европейского института стандартов электросвязи (ETSI), Европейской организации оборудования

для гражданской авиации (EUROCAE), ЕВРОКОНТРОЛЯ, ФАУ, Радиотехнической авиационной комиссии (RTCA) инкорпорейтед, Международного общества инженеров-транспортников (SAE) и совместного предприятия SESAR.

Во время совещания было согласовано, что в целях соответствия потребностям стандартизации следует предпринять следующие шаги: повысить уровень координации; добиться общего понимания требуемых стандартов, как общих, так и предназначенных для поддержки появляющихся авиационных систем; разработать методы устранения всех появляющихся разногласий. В результате совещания был подготовлен механизм для достижения всех поставленных целей. Кроме того, совещание определило 20 ключевых областей, для которых потребуются разработка стандартов, и подготовило предварительный график работы в первой из этих областей, которая касается производства полетов с использованием четырехмерных траекторий (4D). В этой работе примут участие международные органы стандартизации, а ИКАО займет в этом процессе роль координатора.

Организация и уточнение адресной информации системы обработки сообщений обслуживания воздушного движения (ОВД) (AMHS)

В настоящее время осуществляется переход от устаревающей сети авиационной фиксированной электросвязи (AFTN) к AMHS. Государства были проинформированы (письмо государствам AN 7/49.1-09/34), что в краткосрочной и среднесрочной перспективе с целью координации распределения адресов AMHS и управления их рассылкой ИКАО приступит к использованию Европейского центра ОВД по управлению сообщениями (AMC), услуги которого предоставляются ЕВРОКОНТРОЛЕМ. Информация об адресах AMC будет размещена на веб-сайте Группы экспертов по авиационной электросвязи.

Навигационные системы

Был проведен тщательный обзор Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), касающихся обычных радионавигационных средств, с целью внести поправки в устаревшие или двусмысленные положения и привести их в соответствие с имеющимися в настоящее время требованиями и передовой практикой. Эта работа привела к подготовке поправки 84 к Приложению 10 "Авиационная электросвязь", которая начала применяться с 19 ноября 2009 года.

Также будет продолжено дальнейшее внесение поправок в Приложение 10, позволяющих выполнять с помощью глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) заходы на посадку и посадку по категории I во многих районах без использования дополнительных наземных радионавигационных средств. Внедрение предлагаемой поправки

предоставит значительные преимущества для безопасности и эффективности полетов, как в краткосрочной перспективе для некоторых районов, обслуживаемых спутниковыми системами функционального дополнения (SBAS), так и в более долгосрочной перспективе на глобальной основе, когда будет сдана в эксплуатацию дополнительная группировка спутников.

Радиочастотный спектр. Позиция ИКАО на Всемирной конференции радиосвязи (2012) (ВКР-12) Международного союза электросвязи (МСЭ)

Позиция ИКАО на следующей Всемирной конференции радиосвязи в 2012 году (ВКР-12) Международного союза электросвязи (МСЭ) была утверждена Советом ИКАО в июне и разослана всем государствам. В соответствии с резолюцией Ассамблеи А36-25 (Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра) ИКАО настоятельно рекомендует государствам и международным организациям твердо поддерживать позицию ИКАО на ВКР-12, а также в процессе региональной и другой международной деятельности, проводимой при подготовке к этой конференции.

Постоянный рост объемов воздушного движения, а также необходимость применения новых и появляющихся устройств типа беспилотных авиационных комплексов возлагают большую ответственность на механизмы регулирования авиационной деятельности и организацию воздушного движения, и в результате этого повышаются требования к присвоению и распределению частотного спектра.

Хотя эти требования в некоторой степени могут быть выполнены за счет повышения спектральной эффективности новых радиосистем, тем не менее неизбежно, что для выполнения указанных требований может потребоваться расширение уже распределенного спектра или выделение дополнительных спектров авиационных частот. Однако эта тенденция не является присущей только авиации. Авиации приходится соперничать с рядом других отраслей, которые активно стремятся расширить выделенный для них спектр частот, постоянно сталкиваясь с растущим давлением, оказываемым на нее с целью завладеть уже распределенным спектром частот, необходимым для обеспечения безопасности и регулярности полетов, что связано с опасностью вмешательства в деятельность служб, использующих эти частоты.

Осведомленность о ситуации

Были достигнуты некоторые результаты в области осведомленности о ситуации: подготовлены Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) и инструктивный материал для систем гиперболической локации (MLAT), что дает возможность принятия альтернативных, экономически эффективных решений для наблюдения за воздушным движением; также приведен к

завершению первоначальный набор положений, дающих возможность гармоничного усовершенствования бортового оборудования наблюдения (основанного на радиовещательном автоматическом зависимом наблюдении (ADS-B) IN); подготовлена предлагаемая поправка относительно SARPS, касающихся бортовых систем предотвращения столкновения (БСПС), с целью повысить эффективность с помощью усовершенствования алгоритмов предотвращения столкновений; подготовлено для публикации новое *Руководство по автоматическому наблюдению* (Doc 9924), в котором сводится воедино применяющийся в настоящее время и обновленный материал из двух существующих руководств с инструктивным материалом относительно различных новых методик наблюдения и связанных с этим вопросов.

Авиационная метеорология

Был подготовлен и успешно выполняется совместно с Всемирной метеорологической организацией (ВМО) экспериментальный проект для обмена авиационной метеорологической информацией (MET) в кодовой форме XML. Это является важной вехой на пути реализации "модели обмена информацией о погодных условиях", которая основана на формате XML и является частью программ NextGen/ SESAR.

Изменение положений MET, как ожидается, приведет к значительной экономии расходов. Они были разработаны для того, чтобы использовать полностью автоматические системы наблюдения (без вмешательства человека) на международных аэродромах; отказаться от плановых речевых сообщений, содержащих информацию MET, использовавшихся с 1940-х годов, принимая во внимание бурный рост технических средств рассылки автоматических сообщений; использовать полностью автоматические глобальные и отвечающие современным требованиям прогнозы по маршруту относительно угроз, турбулентности и обледенения на экспериментальной основе, с тем чтобы в конечном итоге заменить дорогостоящие прогнозы, составляемые человеком.

Управление аэронавигационной информацией (УАИ)

В течение года проводилась работа по переходу от предоставляемой в настоящее время аэронавигационной информации в виде распечаток к использованию цифровых данных (от служб аэронавигационной информации (САИ) к УАИ). Эта основная задача будет решена в течение последующих десяти лет. К первым шагам в этой области относится укрепление связанных с управлением качеством положений, которые являются важным инструментом организации будущей работы, и введение в действие положений, позволяющих использовать цифровую аэронавигационную информацию наряду с печатной продукцией.

Проекты и деятельность в области технического сотрудничества

С эффективностью авиатранспортных операций было связано 43 национальных и 8 региональных проектов технического сотрудничества.

193 набранных международных эксперта предоставляли консультации в таких областях, как глобальные навигационные спутниковые системы, радиолокационные и навигационные средства, вспомогательное наземное оборудование, аэродромные (архитектура, инженерно-конструкторские работы, строительные работы), маршрутные и наземные средства, связь, организация воздушного движения, авиационная метеорология, планирование, развитие и эксплуатация аэропортов, проектирование и строительство аэропортов, приватизация аэропортов и аэронавигационных систем, поиск и спасание и экономика воздушного транспорта.

В рамках предоставленных стипендий прошел подготовку 231 местный специалист в таких областях, как службы аэронавигационной информации, авиационные метеорологические службы, организация воздушного движения, воздушный транспорт, поиск и спасание, авиационная связь, техническое обслуживание навигационных средств, а также проектирование, строительство и техническое обслуживание аэропортов. В некоторых из этих областей подготовка специалистов осуществлялась внутри страны посредством проведения семинаров. Кроме того, эксперты ИКАО обучили 329 национальных сотрудников на местах.

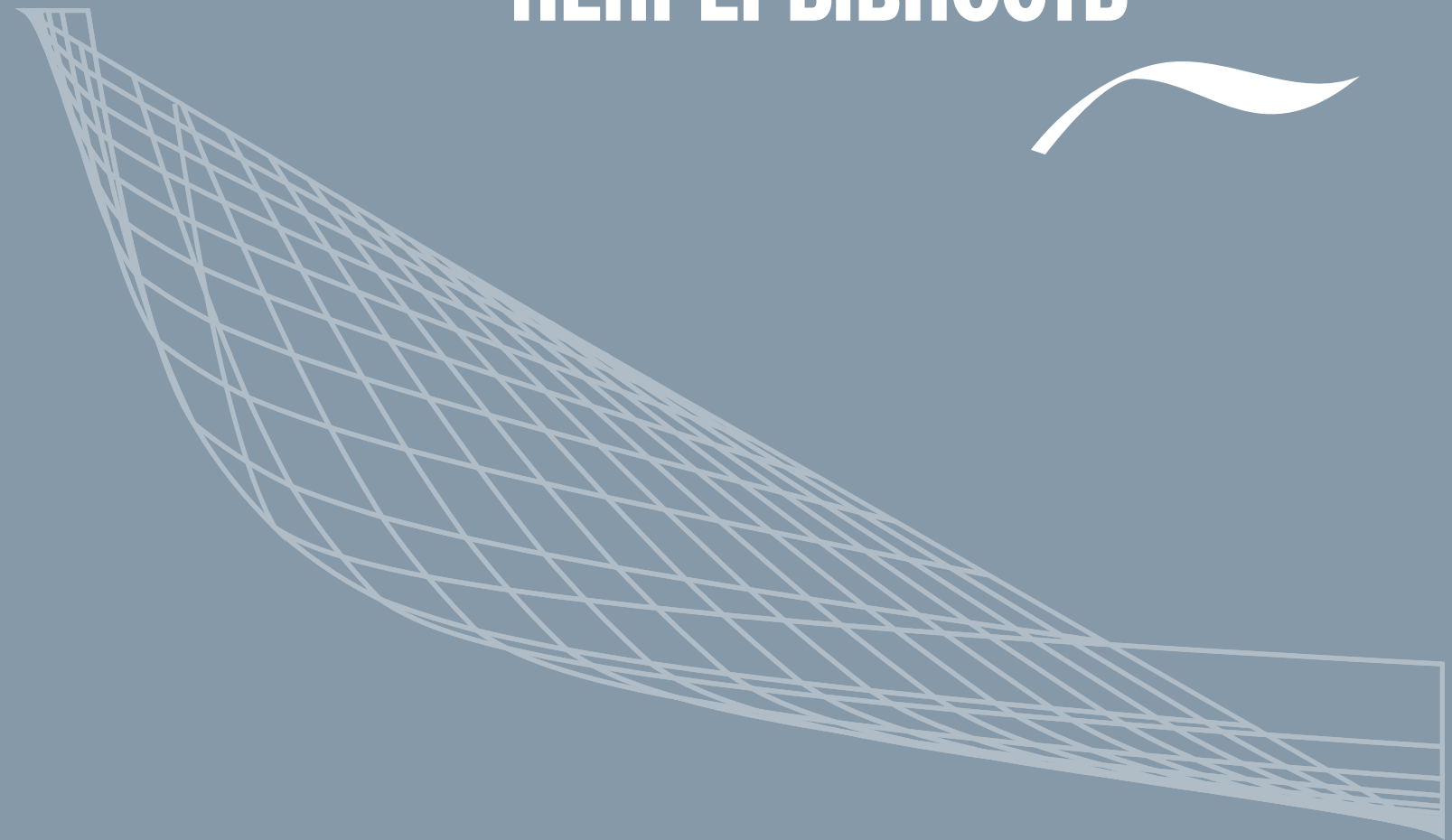
Подготовка по вопросам планирования, развития или модернизации аэропортов и аэронавигационных средств проводилась в рамках той части проектов, которая относится к закупке оборудования. В рамках закупки оборудования и услуг было приобретено наземное аэродромное оборудование, в частности системы обработки багажа и замкнутые телевизионные системы (ССТV). Другое закупленное оборудование включало навигационные средства, системы связи, системы наблюдения, системы организации воздушного движения и метеорологическое оборудование, также была произведена оплата работ, связанных со строительством аэровокзала, оборудования и услуг, бортового оборудования, услуг по проверке и ремонту воздушных судов и установка периметрового ограждения аэродрома. Соответствующую подготовку в этих областях, а также в области технического обслуживания наряду с обучением на рабочих местах и на производстве прошли 119 специалистов из различных регионов.

Региональные проекты, направленные на модернизацию аэронавигационных систем для обеспечения перехода на современные условия применения CNS/ATM, включая организацию сети цифровых систем радиосвязи, были реализованы в Карибском и Южноамериканском регионе. Эти проекты оказались эффективными и способствовали межрегиональному сотрудничеству и координации и обеспечивали соответствие с Глобальным планом, региональными аэронавигационными планами и применимыми SARPS ИКАО. В рамках этих проектов осуществлялись

закупка оборудования, предоставление экспертных услуг и специализированная подготовка технического и эксплуатационного персонала в области аэронавигации.

По рекомендации Группы регионального планирования и осуществления проектов (APIRG) в регионе Африки с участием девяти государств выполняется региональный проект по выявлению недостатков в области авиационной метеорологии и подготовке мер по их устранению. В 2009 году была завершена подготовка соглашения между восемью государствами южной части региона Тихого океана о повышении уровня надлежащего метеорологического обслуживания, организованного в процессе подробных консультаций с Всемирной метеорологической организацией (ВМО).

НЕПРЕРЫВНОСТЬ



СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ Е

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

Оказывать государствам помощь в разрешении споров, создающих препятствия осуществлению аэронавигации.

Реагировать в целях ослабления последствий природных или техногенных явлений, могущих привести к нарушению аэронавигации.

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

НЕПРЕРЫВНОСТЬ

Решение проблем, связанных с вирусом гриппа А (H1N1)

В течение 2009 года Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) объявила о первой человеческой пандемии за последние более чем 40 лет, вызванной распространением среди людей вируса гриппа А (H1N1). Несмотря на то что ВОЗ рекомендовала не вводить ограничения на поездки в результате вспышки гриппа, некоторые государства ограничили поездки в наиболее опасные районы и из этих районов. В ответ Совет ИКАО 19 мая принял заявление, в котором подчеркивалось, что связанные с авиацией меры, предпринимаемые государствами-членами, должны быть пропорциональными, уместными, недискриминационными и строго ограничиваться целями устранения рисков для здоровья.

В момент вспышки гриппа корректировка приоритетов позволила ИКАО усилить свою деятельность по сотрудничеству с ВОЗ и партнерами по отрасли в целях обеспечения дополнения всего инструктивного материала информацией, касающейся нынешней чрезвычайной ситуации в сфере общественного здравоохранения. Некоторые документы были выпущены раньше запланированных сроков, и регулярное обновление новостей, электронных бюллетеней и интервью со средствами массовой информации позволили авиационным партнерам и общественности располагать информацией о действиях ИКАО и ее партнеров.

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

Когда интерес, связанный с пандемией, поуменьшился, внимание было перенесено на проект CAPSCA, явившийся совместной инициативой Аэронавигационного управления и Управления технического сотрудничества, начатой в 2006 году, который частично финансировался государствами, но главным образом за счет трех субсидий по линии ПРООН, выделенных из Центрального фонда ООН по борьбе с гриппом. В течение года в рамках CAPSCA проводились административные и технические совещания по вопросам готовности к пандемии в трех регионах, в которых осуществляется проект: Азии и Тихого океана, Африки и Северной Америки и Южной Америки.

В соответствии с проектом CAPSCA проводится подготовка местных сотрудников, оценка положения в международных аэропортах (результаты которой используются для определения областей, в которых государства могут улучшить свои планы готовности) и реализация согласованного регионального международного подхода к планированию готовности в

авиационном секторе. Государствам в трех вышеупомянутых регионах, которые не присоединились к проекту CAPSCA, было рекомендовано сделать это и принять участие в проводимой работе по его развитию.

Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) и инструктивный материал

В течение 2009 года начал применяться ряд SARPS, относящихся к борьбе с инфекционными заболеваниями в авиационном секторе. В Приложение 6 (*Эксплуатация воздушных судов*) были внесены изменения к рекомендуемым запасам медицинских средств на борту воздушных судов, и положения Приложений 11 (*Обслуживание воздушного движения*) и 14 (*Аэродромы*) были уточнены таким образом, что чрезвычайные ситуации в сфере общественного здравоохранения в настоящее время включены в перечень вопросов, подлежащих учету в планах на случай чрезвычайных ситуаций. *Правила аэронавигационного обслуживания "Организация воздушного движения"* (PANS-ATM, Doc 4444) в настоящее время содержат подробные процедуры связи для командира воздушного судна, которому необходимо уведомлять полномочные органы здравоохранения в пункте назначения о подозреваемом случае инфекционной болезни на борту его воздушного судна. Они являются следствием и дополнением ряда изменений, внесенных в 2007 году в Приложение 9 (*Упрощение формальностей*). ИКАО также предоставляет в распоряжение государств соответствующий инструктивный материал.

Проекты и инициативы в области технического сотрудничества

Непрерывность осуществления воздушных перевозок обеспечивается реализацией 12 региональных и 37 национальных проектов.

70 нанятых международных экспертов оказывали помощь администрациям гражданской авиации в определении потребностей в области обучения и технологии. Эта помощь включала разработку или реализацию проектов ТРЕЙНЭР, разработку процедур и инструктивного материала, обучение методам предотвращения распространения инфекционных болезней и проведение языковой подготовки.

19 национальным специалистам предоставлены стипендии для прохождения подготовки в области общей организации деятельности гражданской авиации, управления ресурсами экипажа, проведения языковой подготовки и совершенствования технологии обучения. Эксперты ИКАО провели подготовку 417 национальных сотрудников на местах, в частности в области общественного здравоохранения и планирования действий на случай чрезвычайных ситуаций.

Субподрядные услуги распространялись на предоставление лабораторных систем для изучения языка и оборудования информационных

технологий и обслуживания. 75 граждан одной страны прошли подготовку по обеспечению качества обслуживания.

В настоящее время на региональной основе в регионе Азии и Тихого океана и в регионе Африки с участием соответственно десяти и девяти стран осуществляется внедрение механизма сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом (CAPSCA), цель которого заключается в уменьшении риска распространения птичьего гриппа и аналогичных инфекционных болезней в крупных международных аэропортах.

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ



СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ F

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

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

Поощрять ратификацию государствами документов международного воздушного права.

Предоставлять услуги по регистрации международных соглашений и выполнять функции депозитария документов международного воздушного права.

Обеспечивать механизмы урегулирования споров в гражданской авиации.

Обеспечивать государства типовым законодательством.

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

На 6-м заседании своей 188-й сессии Совет в ходе рассмотрения документа C-WP/13414 "Доклад о 34-й сессии Юридического комитета" утвердил следующую общую программу работы Юридического комитета:

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

С 20 апреля по 2 мая 2009 года в Штаб-квартире ИКАО в Монреале была проведена Дипломатическая конференция, на которой были приняты следующие тексты:

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

Конвенцией о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов, учреждается Международный фонд гражданской авиации для возмещения ущерба (Международный фонд). Конференция также приняла резолюцию о необходимости проведения подготовительной работы, связанной с учреждением Международного фонда, с тем чтобы он мог начать функционировать к моменту вступления в силу Конвенции. В этой связи Конференция решила создать до вступления в силу Конвенции Подготовительную комиссию в целях учреждения Международного фонда. Предварительное совещание Комиссии было проведено в Монреале с 8 по 10 сентября 2009 года; запланированы и дополнительные совещания.

Конвенция о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов, подписана семью государствами. Конвенция о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, подписана девятью государствами.

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

С 9 по 17 сентября 2009 года была проведена 34-я сессия Юридического комитета. Она рассмотрела два проекта текстов, подготовленных Специальным подкомитетом с целью внесения поправок в Гаагскую конвенцию 1970 года и Монреальскую конвенцию 1971 года. Сессия пришла к выводу, что два проекта текстов с изменениями, внесенными Юридическим комитетом, в достаточной степени подготовлены для представления Совету и, в конечном итоге, Дипломатической конференции для дальнейших действий.

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

С 7 по 9 декабря 2009 года в г. Бразилия (Бразилия) была проведена Дипломатическая конференция, созванная ИКАО. В работе Дипломатической конференции приняли участие восемь государств Южной Америки. Конференция разработала текст Учредительной конвенции о создании южноамериканской организации по аэронавигации и безопасности полетов. Данная Конвенция была подписана в конце работы Конференции Парагваем, Уругваем и Чили и в настоящее время открыта для подписания заинтересованными южноамериканскими государствами – членами ИКАО в министерстве внешних сношений Бразилии до 30 июня 2010 года; затем до вступления в силу она будет открыта для подписания в Штаб-квартире ИКАО. Создание этой международной организации упрочит на региональном уровне процессы внедрения, управления и консолидации многонациональных систем, связанных с аэронавигацией и безопасностью полетов, в частности CNS/ATM. Управление по правовым вопросам и внешним сношениям дало рекомендации по разработке материалов к Дипломатической конференции, обеспечило проведение дискуссий по вопросам правовой политики Организации и предоставило инструментарий для подготовки правовых документов во время Конференции.

- 4) *Международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования).*

От имени Совета, действующего в качестве Контролирующего органа Международного регистра, Секретариат продолжал следить за работой Регистра в целях обеспечения его эффективного функционирования в соответствии со статьей 17 Кейптаунской конвенции 2001 года. На своей 186-й сессии Совет утвердил изменения к Правилам и процедурам Международного регистра, а на 188-й сессии – повторное назначение действующего регистратора (Aviareto Ltd.) на второй пятилетний срок, начиная с 1 марта 2011 года. В июле Совет вновь назначил Комиссию экспертов

Контролирующего органа Международного регистра (CESAIR) еще на три года. В настоящее время Комиссия состоит из 12 членов. На своем 4-м совещании в декабре CESAIR внесла на утверждение Совета дополнительные изменения, предложенные регистратором.

- 5) *Рассмотрение вопроса о ратификации документов международного воздушного права.*

Секретариат продолжал предпринимать необходимые административные действия по поощрению ратификации, такие как разработка и распространение комплектов материалов по ратификации, содействие ратификации на различных форумах, в частности на совещаниях и семинарах, и постоянный акцент на вопросы ратификации со стороны Президента Совета и Генерального секретаря в ходе их визитов в государства.

Обновлена подборка договоров Управления по правовым вопросам и внешним сношениям, размещенная на веб-сайте ИКАО. Она содержит текущие перечни участников договоров; формуляры отдельных государств, поясняющие их статус в отношении договоров; сводную таблицу, показывающую участников договоров и статус отдельных государств; хронологический перечень действий, связанных с выполнением функций депозитария, и комплекты административных материалов, помогающие государствам в присоединении к международным документам воздушного права. Все действия, связанные с выполнением функции депозитария, и принятые новые договоры незамедлительно отражаются в подборке договоров.

- 6) *Аспекты безопасности полетов в ходе экономической либерализации и статья 83 bis.*

Секретариат продолжал активно следить за развитием событий, связанных с данным вопросом. В этом контексте Управление по правовым вопросам и внешним сношениям, в частности, оказывало юридическую поддержку в целях создания необходимых рамок выполнения статьи 21 Конвенции в части, касающейся базы данных о регистрации и принадлежности воздушных судов, а также международного регистра сертификатов эксплуатанта.

Рабочая группа по вопросам управления (политика) – WGOG

В июне в ходе 187-й сессии Совета Рабочая группа по вопросам управления (политика) – WGOG, функции секретариата которой выполняет Управление по правовым вопросам и внешним сношениям, представила Совету два доклада:

- Будущие сессии Ассамблеи (C-WP/13344; C-DEC 187/3-4): Совет в основном решил проводить сессии Ассамблеи в две стадии (стадия заседаний комитетов и стадия пленарных заседаний) и использовать при выборах в Совет систему электронного голо.
- Участие наблюдателей и избрание должностных лиц в Юридический комитет (C-WP/13399; C-DEC 187/4): Совет поручил Юридическому комитету рассмотреть вопрос о целесообразности изменения правила 31 Правил процедуры; Комитет принял решение не изменять правило, но позволил председателю придавать соответствующее значение участию делегаций и наблюдателей от государств.

Кроме того, в ноябре (188-я сессия) Совет рассмотрел дополнительные доклады WGOG по следующим вопросам:

- Рассмотрение практики международного управления (Чикагская конвенция) (C-WP/13416; C-DEC 188/6): Совет принял решение не предпринимать дальнейших действий по данному вопросу, учитывая, что все государства-члены имеют право представлять через Совет на рассмотрение Ассамблеи предложения по изменению Чикагской конвенции в соответствии с резолюцией A4-3 Ассамблеи.
- Распределение мест в Совете (устный доклад; C-DEC 188/7): Совет решил сохранить статус-кво в отношении распределения мест в соответствии с тремя этапами выборов, на которые делается ссылка в статье 50 b) Чикагской конвенции.
- Выборы должностных лиц Ассамблеи (устный доклад; C-DEC 188/7): Совет подтвердил, что избрание кандидатов является деликатным процессом, который должен оставаться гибким и доверяться Президенту Совета.

Урегулирование споров

В ряде случаев Управление по правовым вопросам и внешним сношениям оказывало помощь Президенту Совета и Генеральному секретарю в их усилиях по поощрению или облегчению проведения переговоров между государствами при возникновении споров.

Проекты и инициативы в области технического сотрудничества

Выполнено десять национальных и четыре региональных проекта технического сотрудничества с целью поддержки деятельности, связанной с международным воздушным правом.

ИКАО наняла восемь международных экспертов для оказания консультативной помощи администрациям гражданской авиации при разработке или обновлении законодательства в области гражданской авиации, включая основной авиационный закон и правила, касающиеся Стандартов ИКАО, и другие относящиеся к гражданской авиации международные договоры, подлежащие включению в национальное законодательство.

28 национальных специалистов прошли специализированную подготовку в области воздушного права, причем 14 из них была предоставлена стипендия.

**ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ
СТРАТЕГИИ
РЕАЛИЗАЦИИ**



ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ СТРАТЕГИИ РЕАЛИЗАЦИИ

Перевод и издания

В 2008 году Совет согласился выделить дополнительные финансовые средства на переводческое обслуживание в целях обеспечения надлежащего управления на основе улучшения координации действий и повышения эффективности и во избежание сбоев в предоставлении обслуживания.

В 2009 году это позволило более эффективно удовлетворять общую потребность в переводе 11,7 млн слов (увеличение на 33,7 % по сравнению с 2008 годом). Отдел переводов и публикаций (LPB) обработал 10,2 млн слов (на 31 % больше, чем в предыдущем году), используя внешних подрядчиков, на долю которых пришлось 37 % общего объема, и внутренние ресурсы, на долю которых пришлось 63 %. Была произведена приоритизация изданий, уже опубликованных на английском, но еще не опубликованных на других языках. В декабре Генеральный секретарь утвердил дополнительное финансирование из Фонда генерирования дополнительных доходов в целях покрытия расходов на обработку приоритетных изданий, а также изданий, представленных на техническое редактирование на английском языке. Задолженность по выпуску представленных до 2008 года работ была ликвидирована и никакой дополнительной задолженности в 2008 году не образовалось. По состоянию на конец 2009 года не был завершен перевод только одного крупного издания.

В 2009 году объем выпуска изданий, предназначенных для продажи, остался на уровне 2008 года, как и объем электронных публикаций и документов, предоставляемых в режиме онлайн.

Синхронный перевод обеспечивался на 1714 заседаниях (в 2008 году – на 1333 заседаниях).

В целях оценки средств автоматизации перевода (CAT) был проведен специальный анализ с использованием трех различных пакетов программного обеспечения. Непосредственная выгода от применения CAT заключается в повышении качества и последовательности переводов, выполняемых как внутренними силами, так и внешними подрядчиками. Со временем за счет повышения эффективности обработки потока публикаций, образуемого в результате применения CAT, может также возрасти и производительность. При условии финансирования этот проект будет введен в действие в следующем трехлетии.

В стремлении к повышению эффективности и действенности управления переводческим обслуживанием подготовлены два документа по вопросам политики: "Политика в отношении обработки изданий" и

"Политика и процедуры координации обслуживания в области устного и письменного перевода".

Людские ресурсы

В 2009 году, руководствуясь рекомендациями Комитета по людским ресурсам (КЛР), Отдел людских ресурсов (HRB) по-прежнему уделял основное внимание пересмотру и обновлению положений о персонале ИКАО, касающихся набора кадров и заключения контрактов, для лучшего удовлетворения меняющихся потребностей Организации и реализации общей цели успешного привлечения, сохранения и подготовки первоклассных специалистов, оказывая, таким образом, поддержку непосредственным руководителям в достижении стратегических целей Организации. С учетом недавних событий, имевших место в Организации Объединенных Наций, начата работа по пересмотру требований Организации в сфере служебной этики и отправления правосудия.

HRB по-прежнему предоставлял Организации рекомендации, направленные на успешное внедрение системы повышения производственных показателей и квалификации (ПППК), которая за два последних года зарекомендовала себя конструктивным управленческим инструментом в доведении планов выполнения работы до сведения персонала, определении потребностей в повышении квалификации сотрудников и оценке производственных показателей персонала. По сравнению с прошлой системой оценки работы ПППК в целом повысила степень участия, а также улучшила производственные показатели персонала. С учетом накопленного опыта HRB продолжит обновление ПППК для дальнейшего улучшения производственных показателей персонала и результатов работы Организации.

В целях обеспечения наличия у ИКАО гибкого штата сотрудников с навыками и квалификацией, необходимыми для удовлетворения потребностей Организации, HRB, благодаря существенному увеличению объема финансовых средств, выделенных на 2009 год, продолжал расширять свою деятельность, связанную с обучением административного, управленческого и технического персонала и повышением квалификации сотрудников. За отчетный год было проведено 89 учебных занятий. Аэронавигационному управлению были предоставлены ресурсы в поддержку его инициатив по техническому обучению персонала Штаб-квартиры и региональных бюро в области аэронавигации. Эти мероприятия по подготовке и повышению квалификации персонала способствовали совершенствованию навыков и знаний сотрудников и, следовательно, лучшему выполнению ими своих обязанностей.

Что касается набора персонала на должности сотрудников категории специалистов, то время, требуемое для заполнения этих должностей, продолжало сокращаться. Благодаря усилиям и сотрудничеству HRB и непосредственных руководителей в 2009 году большинство решений о

назначениях (71 %) было принято в течение 6-месячного срока, установленного Советом. По-прежнему предпринимались усилия по обеспечению экономии средств за счет повышения эффективности, в частности в контексте проведения реформы управления и внесения технических усовершенствований.

В конце года в Организации насчитывалось 576 штатных должностей, финансируемых за счет средств Регулярной программы и Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC). 268 из этих должностей относились к сотрудникам категории специалистов и более высоких категорий, а 308 – к сотрудникам категории общего обслуживания.

Делопроизводство

На основе доклада группы Секретариата, возглавляемой директором Административного управления, была начата реализация проекта по подготовке экономического обоснования внедрения в масштабах всей Организации системы управления документацией и делопроизводства (EDRMS) как для Штаб-квартиры, так и для региональных бюро. Основное внимание уделялось модернизации административных процедур и процессов ИКАО в целях повышения эффективности и действенности Организации.

В 2009 году было утверждено 11-е издание Издательских правил ИКАО, общая структура которого упрощена. Это явилось еще одной инициативой, направленной на дальнейшее повышение эффективности программы издательской деятельности ИКАО.

Благодаря сотрудничеству с некоторыми государствами-членами часть архивных материалов ИКАО преобразована в цифровую форму и предоставляется онлайн более широкой аудитории, в том числе членам некоторых групп экспертов и рабочих групп, что повышает эффективность доступа и использования материалов ИКАО за прошлые годы.

Информационная технология

На протяжении 2009 года Секция информационных и связанных технологий (ICT) выдвигала инициативы в масштабах всей Организации, направленные на повышение безопасности, создание инфраструктуры и развитие информационно-телекоммуникационных систем, повышая, таким образом общую эффективность и действенность Организации и оказывая управлениям и отделениям поддержку в достижении их программных целей. Конкретная деятельность в этой области включает:

Программная поддержка

- Внедрение технологии SharePoint в целях расширения возможностей пользователей и упорядочения организации проведения

совещаний и опубликования документов на веб-сайтах. На 188-й сессии Совета введен в действие веб-сайт Совета, работа которого постоянно рассматривается на предмет повышения его эффективности и удобства пользования.

- Предоставление таких новых услуг в Интернете, как услуги интерактивного информационного центра ИКАО и системы конференцсвязи в сети веб в режиме реального времени. Это повысило уровень взаимодействия между Организацией и внешней аудиторией, включая государства, международные организации и общественность.
- Участие в подготовке экономического обоснования в отношении электронной системы управления документацией и делопроизводства.
- Успешное внедрение электронной учебной программы повышения осведомленности о мерах безопасности в целях поддержки структуры информационной безопасности.
- Постоянная поддержка проектов в отношении сети обмена знаниями ИКАО и комплексного планирования командировок.
- Обновление существующих систем с учетом современной технологии: объединенной статистической базы данных ИКАО (ОСБД), базы данных о международных соглашениях о воздушных сообщениях (МСВС) и Европейского координационного центра систем сообщения об авиационных инцидентах (ECCAIRS). Начат обзор систем анализа доходов и расходов воздушного транспорта, который будет завершен к первому кварталу 2010 года.
- Разработка первой версии системы регистрации воздушных судов (ARS) и участие в совместном внедрении в ИКАО региональной базы данных ИКАО и EUR/NAT (ICARD) будут продолжены в 2010 году. Секция ICT активно работала совместно с Аэронавигационным управлением и Аэронавигационной комиссией в целях разработки электронной системы подготовки писем государствам, касающихся поправок к Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) и Правилам аэронавигационного обслуживания (PANS).

Инфраструктура и служба технической поддержки

В целях повышения как пропускной способности, так и безопасности соединений в сети Интернет были модернизированы следующие системы: система межсетевое защитного экрана, система соединения с пользователем, работающим с дистанционного терминала, и антивирусная/антиспамная система электронной почты. ИКАО ввела серверную виртуализацию в целях предоставления более эффективной и гибкой серверной инфраструктуры. Серверная виртуализация способствует

созданию в ИКАО более экологичной информационной технологии и позволяет эффективнее использовать имеющиеся серверные ресурсы. Более экологичная информационная технология была достигнута также за счет замены устаревшего малоэффективного оборудования новыми блоками, потребляющими меньше энергии.

Наконец, осуществлено полномасштабное обновление набора бизнес-приложений Microsoft Office, обеспечивающее Организации возможность оставаться в курсе технологии и позволяющее ей поддерживать связь и взаимодействовать с государствами-членами, отраслью и другими организациями.

**ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА**



ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

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

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

В 2009 году ИКАО выполнила Программу технического сотрудничества, объем которой составил 129,3 млн долл. США. В рамках различных соглашений о целевых фондах УТС реализовало 208 проектов в 82 странах, 9 из которых в этом году достигли эксплуатационной готовности. Краткая информация о проектах технического сотрудничества, выполненных в 2009 году, приводятся в добавлении 2 к настоящему докладу по адресу: <http://www.icao.int/annualreports>.

Примерно 98 % 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 1 %, включая добровольные взносы в натуральной форме. Основной взнос в Программу по линии Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) составил 1 %.

За 2007–2009 гг. объем Программы сократился на 26 %, что в основном обусловлено экономическим спадом за этот период. ИКАО осуществляла свою деятельность по уменьшению разрыва в объеме помощи, оказываемой различным географическим регионам, в целях обеспечения более сбалансированной программы.

Программа 2009 года тесно связана со стратегическими целями ИКАО и проектами технического сотрудничества, которые охватывают широкий диапазон вопросов: генеральное планирование в области гражданской

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

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

Регион	2007	2008	2009	Увеличение (+)/ уменьшение (-) в 2009 г. по сравнению с 2007 г. (%)
Африка	9,47	16,07	13,17	+4,23
Северная Америка и Южная Америка	153,01	102,06	77,95	-75,15
Азия и Тихий океан	2,52	7,09	20,60	+18,08
Европа и Ближний Восток	9,10	31,74	17,54	+8,44
Всего	174,11	156,97	129,27	-44,84

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

Набор экспертов

Общее количество набранных в 2009 году международных экспертов и консультантов для работы на местах составило 360 человек. В рамках проектов работали 1253 национальных специалиста, а в целом участие в их реализации принимали 1720 человек, включая 107 международных экспертов и консультантов, уже работавших на местах. Эти эксперты были наняты для работы консультантами при национальных администрациях гражданской авиации в качестве инструкторов в учебных центрах или на рабочих местах, а также для работы в качестве руководителей и инспекторов безопасности полетов по оказанию оперативных и административных услуг правительствам при отсутствии у государств соответствующих возможностей.

Деятельность по набору, подготовке и удержанию квалифицированных национальных специалистов гражданской авиации и инспекторов по безопасности полетов в рамках проектов технического сотрудничества по-

прежнему была направлена на расширение возможностей авиационных полномочных органов осуществлять контроль и проводить инспекции. Оказывая помощь полномочным органам гражданской авиации, эти эксперты способствовали достижению стратегических целей ИКАО посредством передачи знаний в различных областях национальным специалистам, внедрения SARPS ИКАО, разработки адекватных организационных структур гражданской авиации, совершенствования подготовки и создания мощностей и устранения недостатков в области безопасности полетов и авиационной безопасности.



Подготовка специалистов гражданской авиации

В течение года была предоставлена 731 стипендия общей продолжительностью 465,5 рабочего месяца. В рамках меморандумов о взаимопонимании, заключенных ИКАО с Китаем, Республикой Корея, Сингапуром и Таиландом, предусматривающих финансирование подготовки кадров этими странами и руководство этой подготовкой со стороны ИКАО, в общей сложности было предоставлено 33 стипендии на подготовку специалистов в Институте руководителей гражданской авиации Китая в областях авиатранспортного надзора и выполнения основных схем захода на посадку/использования радиолокатора управления заходом на посадку; 49 стипендий на подготовку специалистов в учебном центре гражданской авиации Кореи по вопросам глобальных навигационных спутниковых систем (GNSS), технического обслуживания доплеровских VOR и радиолокационного захода на посадку; 87 стипендий было предоставлено Академией гражданской авиации Сингапура на подготовку специалистов в области расследования авиационных происшествий, управления гражданской авиацией, проверки летной годности в рамках контроля за обеспечением безопасности полетов, летной годности/производства полетов, организации контроля за обеспечением безопасности полетов, объединенной системы управления безопасностью полетов, государственной программы обеспечения безопасности полетов и систем CNS/ATM; 184 стипендии было предоставлено слушателям курсов, проведенных в учебном центре гражданской

авиации Таиланда по повышению уровня знаний авиационной терминологии на английском языке, организации авиационной безопасности, английского языка для авиационной отрасли, в области систем CNS/ATM, человеческого фактора, метеорологии и систем управления безопасностью полетов.

Кроме того, принятые на работу в рамках проектов УТС инструкторы подготовили на местах свыше 2585 специалистов ведомств гражданской авиации в технической, управленческой и эксплуатационной областях, что свидетельствует о понимании государствами важного значения подготовки в области гражданской авиации.

В целях компенсации низкого объема финансирования по линии ПРООН, за счет которой традиционно обеспечивалась подготовка стипендиатов, принимающие государства по-прежнему включали значительный объем затрат на подготовку своих национальных специалистов в статью расходов на закупки по проектам технического сотрудничества ИКАО. В 2009 году подготовку по вопросам новых технологий и эксплуатации закупленного в рамках проектов ИКАО оборудования прошли 369 национальных специалистов, при этом общая сумма расходов на такую подготовку составила 0,1 млн долл. США.

Человеческий элемент является ключевым фактором обеспечения безопасности полетов гражданской авиации, и в этой связи подготовка управленческого, технического и эксплуатационного персонала гражданской авиации играет особую роль в расширении возможностей ведомств гражданской авиации принимающих государств по осуществлению надзора. Согласно информации, поступившей от государств, в настоящее время персонал, прошедший подготовку в рамках Программы технического сотрудничества, постепенно задействуется ведомствами гражданской авиации, которые получают большие преимущества от обмена знаниями и подготовки и сохранения штата квалифицированных специалистов и инспекторов по безопасности полетов и авиационной безопасности.

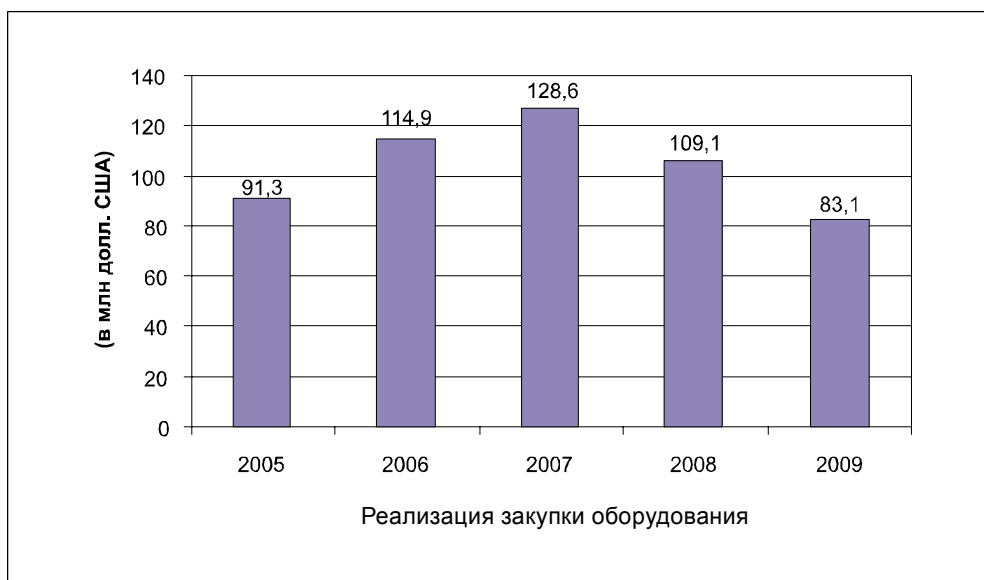


Оборудование и субподряды

В течение 2009 года в рамках Программы технического сотрудничества было оформлено 439 заказов на закупку и субподрядов. Общая сумма расходов на закупки для реализации проектов на местах составила 83,1 млн долл. США. Государствам оказывалась помощь в модернизации их инфраструктур гражданской авиации, которая заключалась в разработке технических спецификаций, объявлении торгов и административном обеспечении сложных, многоэтапных контрактов под ключ, предусматривающих ввод в эксплуатацию оборудования, что оказало непосредственное и позитивное влияние на повышение уровня безопасности полетов и безопасности аэропортов, совершенствование систем связи и аэронавигационной инфраструктуры и обеспечило возможность более эффективного и экономичного функционирования авиации в соответствующих странах и регионах.

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

Кроме того, УТС оформило еще 264 заказов на закупку и субподрядов на сумму 13,2 млн кан. долл., в рамках которых были приобретены оборудование и услуги для удовлетворения административных потребностей Регулярной программы и Управления технического сотрудничества (УТС) ИКАО. Наиболее значительным проектом, выполненным в 2009 году, был контракт на исследование экономической модели с целью внедрения системы управления электронной документацией и архивом (EDRMS) в Штаб-квартире ИКАО и региональных бюро на сумму 245 900 кан. долл. К другим важным контрактам технического обеспечения относится обновление оборудования коммуникационных данных (586 752 кан. долл.), система хранения данных (238 676 кан. долл.), объединенная система сбора и анализа данных о безопасности полетов (ISDCAS), всеобъемлющая программа безопасности на ВПП (318 880 кан. долл.), доступный через сеть электронный курс подготовки (107 973 кан. долл.) и первый этап внедрения аудита с помощью системы Agresso (42 030 кан. долл.).



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

Стратегическая цель	Северная Америка и Южная Америка		Африка		Азия и Тихий океан		Европа и Ближний Восток		Общий объем Программы	
	млн долл.	%	млн долл.	%	млн долл.	%	млн долл.	%	млн долл.	%
A (Безопасность полетов)	4 521 223	5,8	6 337 251	48,1	2 864 065	13,9	7 016 977	40,0	20 739 516	27,0
B (Авиационная безопасность)	1 870 851	2,4	197 627	1,5	226 653	1,1	1 017 461	5,8	3 312 592	2,7
C (Охрана окружающей среды)	77 952	0,1	0	0	20 604	0,1	35 085	0,2	133 641	0,1
D (Эффективность)	27 517 098	35,3	6 561 229	49,8	3 667 652	17,8	8 069 523	46,0	45 815 502	37,2
E (Непрерывность)	40 846 911	52,4	79 051	0,6	13 496 134	65,5	1 403 395	8,0	55 825 491	31,6
F (Правовое регулирование)	3 118 085	4,0	0	0	329 677	1,6	0	0	3 447 762	1,4
Всего	77 952 120	100,0	13 175 158	100,0	20 604 785	100,0	17 542 441	100,0	129 274 504	100,0



Бюджет расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC)

ИКАО не выделяет ассигнований на свою Программу технического сотрудничества из своих регулярных источников; она финансируется за счет внебюджетных источников, предоставляемых донорами или правительствами для финансирования своих проектов. Административные сборы взимаются за реализацию проектов на основе принципа возмещения расходов. Средствами, получаемыми в результате взимания таких сборов, распоряжается Генеральный секретарь согласно соответствующим правилам Финансовых положений в рамках Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC). Фонд AOSC используется в целях покрытия всех расходов, связанных с управлением делами, функционированием и поддержкой Программы технического сотрудничества. Он возмещает такие расходы УТС, как расходы на персонал, общие эксплуатационные расходы и расходы на оборудование. Расходы Регулярной программы, связанные с предоставлением услуг Программе технического сотрудничества, также покрываются за счет Фонда AOSC. На основе круга полномочий, утвержденного Советом, была нанята внешняя консультационная фирма для проведения исследования с целью предложить варианты новой согласованной политики возмещения косвенных расходов, относимых ко всем видам внебюджетной деятельности Организации, включая Программу технического сотрудничества. Это исследование было завершено в июне 2009 года, и с созданием подгруппы Комитета по

техническому сотрудничеству в Финансовом комитете были продолжены обсуждения возможных долгосрочных и краткосрочных решений вопроса распределения расходов между двумя указанными программами.

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

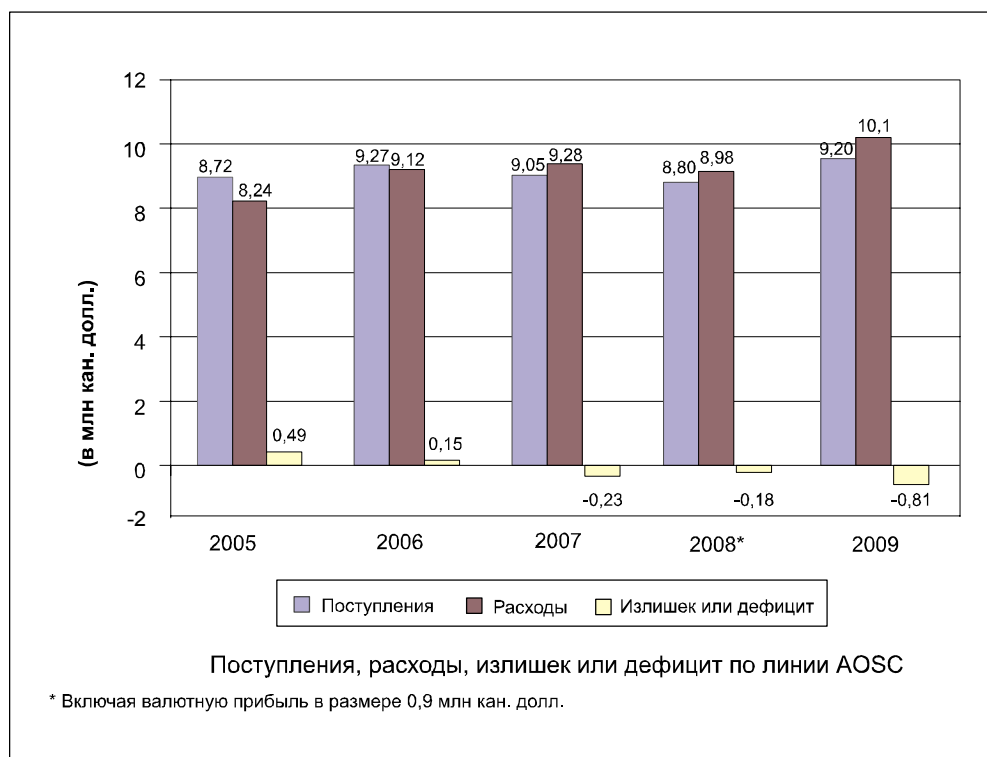
В 2008 году в качестве базовой валюты для расчетов по сметам и счетам в рамках собственных фондов ИКАО, включая Фонд AOSC, был принят канадский доллар. Однако учет по фондам, управляемым от имени третьих сторон, в частности по фондам, созданным для управления проектами технического сотрудничества, ведется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

Для облегчения сравнения указанные в нижеприведенной таблице цифры за 2005–2007 гг. пересчитаны в канадских долларах.

Поступления, расходы, излишек или дефицит по линии AOSC

Ежегодные излишки или дефициты AOSC являются следствием превышения или дефицита поступлений относительно расходов за конкретный год. По состоянию на 31 декабря 2009 года совокупный излишек AOSC оценивается в 2,7 млн кан. долл. Эти средства служат резервом для покрытия возможных дефицитов в ходе реализации Программы, а также для выплаты, при необходимости, выходных пособий персоналу, сумма которых по состоянию на 31 декабря 2009 года составила примерно 4,0 млн кан. долл.

Оценочные результаты операционной деятельности свидетельствуют о дефиците в 2009 году в размере 817 000 кан. долл. Средняя ставка возмещения накладных расходов по проектам за последние 5 лет возрасли с 5,3 % в 2005 году до 5,6 % в 2009 году.



Подробная информация о проектах, выполненных в 2009 году, приводится на веб-сайте по адресу <http://www.icao.int/annualreports>

ФИНАНСОВАЯ СПРАВКА



ФИНАНСОВАЯ СПРАВКА

Основные финансовые показатели за 2009 год

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

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

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

Как показано в таблице 2, окончательная сумма ассигнований на 2009 год была скорректирована до 75 823 000 кан. долл. в результате:

- i) перенос ассигнований за 2008 год на 2009 год общей суммой 11 324 000 кан. долл. в соответствии с финансовым положением 5.6 и финансовым положением 5.7, C-DEC 186/8 и 186/12;
- ii) перенос ассигнований в размере 1 652 000 кан. долл. в другие фонды;
- iii) перераспределение средств между стратегическими целями и вспомогательными стратегиями реализации в соответствии с финансовым положением 5.9 и C-DEC 190/3;
- iv) следующие уточнения, общая сумма которых составляет 13 934 000 кан. долл. для уменьшения ассигнований на 2009 год и увеличения ассигнований на 2010 год:
 - a) оставшиеся невыполненными обязательства в размере 4 771 000 кан. долл. в соответствии с финансовым положением 5.7;

Таблица 2. Пересмотренные ассигнования на 2009 год
(в тыс. кан. долл.)

	Ассигнования						
	Первоначальные согласно резолюции А36-29 Ассамблеи (кан. долл.)	Перенос и разные поступления из предыдущего года (кан. долл.)	Сокращение ассигнований (кан. долл.)	Переносы между СЦ/ВСП (кан. долл.)	Корректировки (кан. долл.)	Пересмотренные (кан. долл.)	Фактические расходы (кан. долл.)
Стратегические цели (СЦ)							
А – Безопасность полетов	15 014	1 770	–	1 545	(3 920)	14 409	14 409
В – Авиационная безопасность	6 532	62	–	(1952)	(206)	4 436	4 436
С – Охрана окружающей среды	1 672	294	(253)	143	(472)	1 384	1 384
Д – Эффективность	21 436	637	–	63	(2 540)	19 596	19 596
Е – Непрерывность	2 114	27	–	(462)	(111)	1 568	1 568
Ф – Правовое регулирование	658	358	–	47	(16)	1 047	1 047
Итого	47 426	3 148	(253)	(616)	(7 265)	42 440	42 440
Вспомогательные стратегии реализации (ВСП)							
Управление и администрация	18 582	5 070	(1 323)	1 955	(4 006)	20 278	20 278
Поддержка программы	14 001	3 106	–	(1 339)	(2 663)	13 105	13 105
Итого	32 583	8 176	(1 323)	616	(6 669)	33 383	33 383
Всего	80 009	11 324	(1 576)	–	(13 934)	75 823	75 823
Функциональная реорганизация	76	–	(76)	–	–	–	–
Всего	80 085	11 324	(1 652)	–	(13 934)	75 823	75 823

- b) остаток средств в рамках взятых обязательств на трехлетний период в размере 3 056 000 кан. долл. в соответствии с финансовым положением 5.6 и C-DEC 186/8 и 186/12;
- c) перенесенные на более поздний срок виды деятельности в размере 59 000 кан. долл. в соответствии с финансовым положением 5.6
- d) перенос ассигнований за 2009 год на 2010 год в размере 6 048 000 кан. долл. в соответствии с финансовым положением 5.6, C-DEC 190/3.

Фактические расходы за 2009 год по линии ассигнований составили сумму в размере 75 823 000 кан. долл.

Взносы, начисленные государствам-членам за 2009 год, составили 74 060 000 кан. долл. Фактическая сумма взносов за 2009 год, полученных на конец года, составила 71 670 059 кан. долл., или 96,78 % по сравнению с 96,88 % на конец 2008 года и 98,67 % на конец 2007 года. Кроме того, было получено в результате погашения задолженности по взносам за предыдущие годы 1 636 281 кан. долл. По состоянию на 31 декабря 2009 года общая сумма задолженности по взносам составила 13 030 984 кан. долл.

В таблице 3 приводится информация о финансовом положении Организации в виде кассовой наличности в Общем фонде и Фонде оборотных средств на начало года и на конец каждого квартала с соответствующими показателями за 2008 год.

Таблица 3. Финансовое положение (кассовая наличность) Организации

По состоянию на	2009			2008		
	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	19 483 148	7 265 360	26 748 508	24 651 730	5 887 510	30 539 240
31 марта	20 308 052	7 307 048	27 615 100	21 922 338	5 837 479	27 759 817
30 июня	21 475 763	6 910 947	28 386 710	21 771 447	5 939 307	27 710 754
30 сентября	10 205 558	6 474 623	16 680 181	11 886 009	5 974 031	17 860 040
31 декабря	14 139 953	6 222 694	20 362 647	19 483 148	7 265 360	26 748 508

Вышеприведенная информация относится к деятельности в рамках Регулярной программы Организации, финансируемой за счет ассигнований, выделенных Ассамблеей. Расходы, связанные с деятельностью Управления технического сотрудничества (УТС), финансировались из Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание по линии технического сотрудничества (АОSCF), а некоторые расходы, связанные с содержанием персонала, и прочие затраты финансировались из других специальных фондов.

Ревизованные финансовые отчеты за 2009 год содержатся в рабочем документе Совета (С-WP/13568) вместе с выдержками из двух основных отчетов, приведенных в таблицах 4 и 5 ниже. Подробные разъяснения и анализ содержатся в докладе Генерального секретаря, а примечания к финансовым отчетам содержатся в С-WP/13568.

В таблице 4 содержится резюме поступлений расходов за 2009 год, взятых из отчета 1 финансовых отчетов. В ней содержится информация о личных средствах, принадлежащих ИКАО и контролируемых Организацией, и средствах, которые принадлежат третьим сторонам, но управляются ИКАО.

Таблица 4. Резюме поступлений и расходов в 2009 году (все фонды)
(в тыс. кан. долл.)

	2009	2008
ПОСТУПЛЕНИЯ:		
Начисленные и добровольные взносы	81 249	79 679
Поступления из Фонда генерирования доходов	11 278	11 757
Вклад технического сотрудничества	132 518	135 512
Поступления от Фонда совместного финансирования	30 009	45 363
Различные поступления	10 903	14 541
Общая сумма поступлений	265 957	286 852
РАСХОДЫ		
Расходы на персонал	132 092	125 525
Общие оперативные расходы	15 934	12 415
Поездки и совещания	9 737	8 364
Расходы по проектам технического сотрудничества	51 936	27 409
Расходы по линии совместного финансирования	42 965	55 820
Различные расходы	1 678	554
Общая сумма расходов	254 342	230 087
Доход от основной деятельности/(дефицит)	11 615	56 765
Доходы в результате переоценки валюты/(потери)	(36 074)	41 046
Заявленный доход/(дефицит)	(24 459)	97 811

Таблица 5 представляет собой балансовый отчет по состоянию на 31 декабря 2009 года. В ней указаны активы, долговые обязательства и излишки по всем средствам.

Таблица 5. Резюме балансового отчета по состоянию на 31 декабря 2009 года (все фонды)
(в тыс. кан. долл.)

	2009	2008
АКТИВЫ		
Наличность и эквиваленты наличности	212 069	261 219
Подлежащие получению начисления	13 031	12 277
Прочие подлежащие получению средства и авансы	54 689	29 949
Прочие активы	4 025	2 962
Необоротные средства	1 795	10 213
Общая сумма активов	285 609	316 620
ДОЛГОВЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		
Непогашенные обязательства	0	17 058
Непогашенные обязательства	32 592	34 575
Подлежащие оплате кредиты в рамках совместного финансирования	17 519	4 203
Авансы по линии технического сотрудничества поступления/доходы	168 937	174 045
Прочие долговые обязательства	2 752	2 905
Общая сумма долговых обязательств	221 800	232 786
ЧИСТЫЕ АКТИВЫ/СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ	63 808	83 836
Общая сумма долговых обязательств и чистых активов/собственного капитала	285 608	316 622

Помимо основных цифр, которые разъясняются в документе C-WP/13568, основным содержанием примечания к финансовым отчетам за 2009 год является следующее:

- общее положение дел с наличностью и финансовая ситуация остаются нормальными, имеется достаточная сумма излишков для работы с перенесенными на более поздний срок и новыми требованиями к расходованию средств;
- остаются невыплаченными задолженности по начисленным взносам в размере 13 млн канн. долл., которые считаются подлежащими получению в полном объеме, поскольку их отсутствие продолжает препятствовать реализации Программы;
- выполнение Программы технического сотрудничества продолжалось в жестких условиях, но по сравнению с 2008 годом были отмечены лучшие результаты;

- текущий год является вторым годом использования канадского доллара в качестве отчетной валюты, и в условиях значительного колебания из года в год курса доллара США в результате валютных операций отмечаются значительные доходы и расходы. До 2007 года взносы начислялись в долларах США, и в 2008 и 2009 гг. были переведены в канадские доллары, а с 1 января 2010 года и в последующие годы будет применяться разбивка на кан. долл. и долл. США (с коэффициентом 3:1);
- в области учета расходов Международные стандарты учета в государственном секторе (МСУГС) применяются уже в течение второго года и в заявленные расходы уже не включаются суммы долговых обязательств. Все прочие стандарты МСУГС будут вводиться в 2010 году, и наиболее серьезные последствия возникнут в результате включения компенсационных выплат сотрудникам после окончания их службы и метода отчетности о доходах в области технического сотрудничества;
- в настоящее время достаточно надежно работают системы бухгалтерского учета Agresso, и с их помощью без труда производятся финансовые отчеты, хотя некоторые вспомогательные системы и региональные бюро приступят к ее использованию лишь в 2010 году.

Принятие Международных стандартов учета в государственном секторе (МСУГС)

В 2006 году Организация Объединенных Наций и Комитет старших руководителей (КСР) системы Организации Объединенных Наций одобрили замену Стандартов учета системы Организации Объединенных Наций (СУСООН) Международными стандартами МСУГС, которые надлежит применять к счетам и финансовым отчетам. Эти стандарты внедряются организациями Организации Объединенных Наций, включая ИКАО, в период 2008–20014 гг.

Внедрение ИКАО некоторых МСУГС началось в 2008 году с признания расходов на основе их накопления, что обычно соответствует году, в котором были предоставлены услуги и получены товары. В рамках СУСООН использовалась система учета наличности и обязательств, которые по мере их появления становятся признанными расходами. Поскольку предыдущая политика учета расходов была применена в 2008 году, было рассчитано, что заявленные расходы и ответственность за неликвидные обязательства в конце 2008 года возрастут на 63,4 млн канн. долл., а сумма возмещения административных комиссионных доходов, представленных в Фонде АОС и рассчитанных на основе расходов, возрастет на 0,4 млн канн. долл. При применении МСУГС эти суммы будут отнесены к счетам за последующие годы, если услуги были предоставлены, а товары получены. С принятием МСУГС в финансовые отчеты и счета были внесены существенные

изменения. К этим изменениям будет относиться признание всех доходов на основе их движения по счетам, дополнительных активов, включенных в номинальном выражении в финансовые отчеты, такие как оборудование, дополнительные обязательства, и выходные пособия, выплачиваемые сотрудникам по окончании срока службы.

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

Консультативная группа по оценке и аудиту (КГОА)

Совет создал независимую консультативную группу для предоставления рекомендаций Совету по ревизионной деятельности Организации, оценке, управлению факторами риска и процессами внутреннего контроля. Пять членов этой группы представляют четыре различных региона и независимы от Секретариата и Совета. Эта группа собралась впервые в сентябре 2008 года, а затем еще несколько раз в 2009 году и представила Совету рекомендации по ряду вопросов. В ее первом годовом докладе, рассмотренном Советом в октябре 2009 года, содержалась информация относительно степени эффективности и действенности управления факторами риска и процессами обеспечения гарантии качества, а также наиболее эффективной работы независимых механизмов гарантии качества.

Оценки и ревизии

В 2009 году Совет принял Устав Отделения по оценке и внутренней ревизии (ЕАО). В Уставе определяется мандат ЕАО, линии отчетности и роль различных партнеров, включая взаимоотношения и сотрудничество с консультативной группой по оценке и аудиту (КГОА) и внешним ревизором. Документы концептуального характера для введения политики управления факторами риска и процедур защиты информаторов были разработаны по поручению КГОА и Совета. Была проведена ревизия деятельности Фонда генерирования дополнительных доходов (ФГДД), магазина дипломатических продаж и Секции снабжения, и в стадии подготовки находятся проверка корпоративной системы планирования ресурсов (КСПР) Agresso. Особое внимание было уделено последующим действиям в ответ на рекомендации ЕАО, а также внешнего ревизора и Объединенной инспекционной группы (ОИГ), за которые ЕАО отвечает в качестве координатора. По рекомендации КГОА, ОИГ и внешнего ревизора была подготовлена подробная стратегия и план развития ЕАО на следующий трехлетний период с целью расширить масштабы внутренней ревизии и разработать функции оценки.

ДОБАВЛЕНИЕ 1. ТАБЛИЦЫ К РАЗДЕЛУ "МИР ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В 2009 ГОДУ"

Общее примечание. Статистические данные за 2009 год, приведенные в настоящем докладе, следует рассматривать как предварительные; опыт показывает, что предел погрешности для мировых суммарных показателей, возможно, составляет менее 2 %, за исключением предела погрешности в сведениях о прибылях, который может быть значительно выше. Если не указано иначе, то:

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

Таблица 1. Сводные данные о международных и внутренних коммерческих перевозках в мире
(регулярные перевозки авиакомпаний государств – членов ИКАО, 2000–2009)

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, %
2000	1 672	7,0	3 037 530	8,6	30,4	8,2	118 080	8,7	6 050	5,8	403 960	9,1
2001	1 640	-1,9	2 949 550	-2,9	28,8	-5,3	110 800	-6,2	5 310	-12,2	388 150	-3,9
2002	1 639	-0,1	2 964 530	0,5	31,4	9,0	119 840	8,2	4 570	-13,9	397 120	2,3
2003 ¹	1 691	3,2	3 019 100	1,8	33,5	6,7	125 760	4,9	4 530	-0,9	407 670	2,7
2004	1 888	11,6	3 445 300	14,1	36,7	9,6	139 040	10,6	4 580	1,1	458 910	12,6
2005	2 022	7,1	3 721 690	8,0	37,6	2,5	142 520	2,5	4 660	1,7	487 860	6,3
2006	2 127	5,2	3 948 570	6,1	40,0	6,4	151 940	6,6	4 530	-2,8	518 440	6,3
2007	2 303	8,3	4 252 520	7,7	42,0	4,9	159 050	4,7	4 490	-0,9	550 010	6,1
2008	2 293	-0,4	4 325 900	1,7	40,7	-3,0	157 010	-1,3	4 770	6,2	555 320	1,0
2009	2 277	-0,7	4 244 540	-1,9	37,8	-7,0	140 610	-10,4	4 370	-8,4	531 260	-4,3

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

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



Таблица 2. Данные о международных коммерческих перевозках в мире
(регулярные перевозки авиакомпаний государств – членов ИКАО, 2000–2009)

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, %
2000	542	9,9	1 790 370	10,4	18,8	8,7	101 560	8,9	2 670	7,7	273 090	10,3
2001	536	-1,1	1 726 580	-3,6	18,0	-4,3	95 950	-5,5	2 660	-0,4	261 030	-4,4
2002	547	2,1	1 736 070	0,5	18,8	4,4	101 590	5,9	2 710	1,9	267 170	2,4
2003	561	2,6	1 738 510	0,1	19,6	4,3	103 130	1,5	2 710	0,0	268 420	0,5
2004	647	15,3	2 015 070	15,9	21,8	11,2	115 120	11,6	2 830	4,4	304 920	13,6
2005	705	9,0	2 199 940	9,2	22,6	3,7	118 440	2,9	2 980	5,3	325 450	6,7
2006	764	8,3	2 374 810	7,9	24,1	6,6	126 400	6,7	3 040	2,0	349 820	7,5
2007	858	12,3	2 576 130	8,5	25,5	5,7	132 910	5,1	3 180	4,6	372 830	6,6
2008	891	3,9	2 683 840	4,2	25,3	-0,6	131 720	-0,9	3 330	4,7	381 810	2,4
2009	872	-2,1	2 596 410	-3,3	22,9	-9,5	117 050	-11,1	3 100	-6,9	359 180	-5,9

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

Таблица 3. Тенденции изменения коэффициентов загрузки при регулярных международных и внутренних перевозках
(данные о коммерческих перевозках авиакомпаний государств – членов ИКАО, 2000–2009)

Год	Пассажиро-км (млн)	Располагаемые место-км (млн)	Коэффициент пассажирской загрузки %	Груз, тонно-км (млн)	Почта, тонно-км (млн)	Всего выполнено тонно-км (млн)	Всего располагаемых тонно-км (млн)	Коэффициент пассажирской загрузки %
2000	3 037 530	4 286 200	71	118 080	6 050	403 960	656 880	61
2001	2 949 550	4 271 860	69	110 800	5 310	388 150	660 000	59
2002	2 964 530	4 167 110	71	119 840	4 570	397 120	654 180	61
2003	3 019 100	4 227 860	71	125 760	4 530	407 670	673 460	61
2004	3 445 300	4 704 730	73	139 040	4 580	458 910	738 750	62
2005	3 721 690	4 975 910	75	142 520	4 660	487 860	780 560	63
2006	3 948 570	5 215 340	76	151 940	4 530	518 440	819 810	63
2007	4 252 520	5 544 460	77	159 050	4 490	550 010	868 300	63
2008	4 325 900	5 706 700	76	157 010	4 770	555 320	881 760	63
2009	4 244 540	5 586 640	76	140 610	4 370	531 260	850 880	62

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

Таблица 4. Распределение перевозок регулярных авиакомпаний по регионам в 2009 году

Статистические регионы ИКАО по месту регистрации авиакомпаний	Самолето-километры (млн)	Самолето-вылеты (тыс.)	Перевезено пассажиров (тыс.)	Выполненные пассажиро-км (млн)	Кoeffиц. пассажир. загрузки (%)	Выполненные Грузовые тонно-км (млн)	Всего (млн)	Располагаемые тонно-км (млн)	Кoeffиц. коммерч. загрузки (%)
Общий объем (международных и внутренних) перевозок авиакомпаний государств – членов ИКАО									
Европа	8 964	7 183	637 850	1 191 483	76	34 267	143 590	217 281	66
% от мирового объема	26,6	27,8	28,0	28,1		24,4	27,0	25,5	
Африка	905	594	47 527	98 001	66	1 900	11 393	21 309	53
% от мирового объема	2,7	2,3	2,1	2,3		1,4	2,1	2,5	
Ближний Восток	1 636	751	93 338	282 541	73	12 350	39 387	66 672	59
% от мирового объема	4,9	2,9	4,1	6,7		8,8	7,4	7,8	
Азия и Тихий океан	7 920	5 624	626 018	1 150 554	74	50 816	156 078	244 555	64
% от мирового объема	23,5	21,8	27,5	27,1		36,1	29,4	28,7	
Северная Америка	12 390	9 878	732 007	1 331 528	81	36 382	159 341	261 769	61
% от мирового объема	36,8	38,2	32,1	31,4		25,9	30,0	30,8	
Латинская Америка и бассейн Карибского моря	1 863	1 821	140 453	190 432	68	4 898	21 469	39 297	55
% от мирового объема	5,5	7,0	6,2	4,5		3,5	4,0	4,6	
Всего	33 678	25 851	2 277 192	4 244 538	76	140 613	531 258	850 883	62
Международные перевозки авиакомпаний государств – членов ИКАО									
Европа	7 407	4 645	469 194	1 058 699	77	33 467	130 704	196 626	66
% от мирового объема	42,7	57,2	53,8	40,8		28,6	36,4	34,4	
Африка	738	365	30 853	85 121	65	1 825	10 129	19 371	52
% от мирового объема	4,3	4,5	3,5	3,3		1,6	2,8	3,4	
Ближний Восток	1 481	519	71 471	265 857	72	12 273	37 819	64 059	59
% от мирового объема	8,5	6,4	8,2	10,2		10,5	10,5	11,2	
Азия и Тихий океан	3 775	1 116	162 626	653 300	73	44 653	106 201	163 960	65
% от мирового объема	21,8	13,7	18,6	25,2		38,1	29,6	28,6	
Северная Америка	3 010	1 021	99 787	431 149	79	20 980	61 050	104 129	59
% от мирового объема	17,4	12,6	11,4	16,6		17,9	17,0	18,2	
Латинская Америка и бассейн Карибского моря	926	456	38 172	102 282	69	3 858	13 280	24 203	55
% от мирового объема	5,3	5,6	4,4	3,9		3,3	3,7	4,2	
Всего	17 337	8 122	872 103	2 596 409	75	117 055	359 184	572 348	63

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

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



Таблица 5. Тонно-километры и пассажиро-километры, выполненные при регулярных перевозках
(страны и группы стран, авиакомпании которых в 2009 году¹ в общей сложности выполнили более 100 млн т · км)

Страна или группа стран	ВЫПОЛНЕННЫЕ ТОННО-КИЛОМЕТРЫ (млн) (пассажиры, груз, почта)								ВЫПОЛНЕННЫЕ ПАССАЖИРО-КИЛОМЕТРЫ (млн)							
	Общий объем перевозок (международных и внутренних)				Международные перевозки				Общий объем перевозок (международных и внутренних)				Международные перевозки			
	Место в 2009 г.	2009 г.	2008 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2009 г.	2009 г.	2008 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2009 г.	2009 г.	2008 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2009 г.	2009 г.	2008 г.	Увелич. или уменьш. (%)
Соединенные Штаты Америки	1	147 819	157 072	-6	1	54 372	58 958	-8	1	1 227 573	1 278 997	-4	1	372 738	393 772	-5
Китай ²	2	41 188	37 169	11	10	11 651	12 554	-7	2	330 243	285 295	16	13	50 831	56 380	-10
ОАР Гонконг ³		16 882	17 906	-6		16 882	17 906	-6		88 071	91 639	-4		88 071	91 639	-4
ОАР Макао ⁴		240	353	-32		240	353	-32		2 078	2 553	-19		2 078	2 553	-19
Германия	3	27 097	30 074	-10	2	26 243	29 156	-10	4	205 371	220 759	-7	3	196 382	211 126	-7
Соединенное Королевство	4	23 449	24 101	-3	3	22 782	23 378	-3	3	230 596	232 592	-1	2	222 278	223 640	-1
Объединенные Арабские Эмираты	5	21 822	19 337	13	4	21 822	19 337	13	6	143 849	124 831	15	4	143 849	124 831	15
Франция	6	19 031	20 982	-9	5	17 178	18 996	-10	5	152 256	160 278	-5	5	133 457	140 106	-5
Япония	7	18 170	20 458	-11	9	12 665	14 354	-12	7	127 859	140 927	-9	10	66 575	72 572	-8
Республика Корея	8	16 059	16 283	-1	6	15 589	15 753	-1	15	82 264	83 192	-1	9	77 276	77 435	0
Нидерланды	9	13 112	14 306	-8	7	13 111	14 305	-8	10	90 184	95 189	-5	6	90 178	95 183	-5
Сингапур	10	12 973	15 902	-18	8	12 973	15 902	-18	13	84 514	96 711	-13	8	84 514	96 711	-13
Канада	11	11 904	12 243	-3	12	6 942	7 137	-3	8	107 371	110 602	-3	11	60 979	62 814	-3
Австралия	12	11 652	12 645	-8	13	6 923	7 633	-9	9	100 515	108 579	-7	14	50 061	55 244	-9
Российская Федерация	13	9 918	10 669	-7	18	5 168	5 551	-7	14	83 828	91 096	-8	19	37 143	40 943	-9
Индия	14	8 942	8 503	5	19	5 086	4 932	3	12	85 768	78 653	9	16	43 773	40 570	8
Испания	15	8 279	9 011	-8	15	6 361	6 849	-7	16	80 134	87 100	-8	12	59 821	63 991	-7
Ирландия	16	8 008	7 291	10	11	8 008	7 291	10	11	87 475	79 498	10	7	87 475	79 498	10
Бразилия	17	7 364	6 798	8	26	2 464	2 458	0	17	74 049	66 144	12	25	20 649	20 774	-1
Таиланд	18	6 970	7 509	-7	14	6 539	7 112	-8	18	53 478	57 184	-6	15	48 885	52 948	-8
Малайзия	19	6 207	6 758	-8	17	5 251	5 883	-11	20	45 532	47 323	-4	20	35 020	37 795	-7
Турция	20	5 669	4 709	20	20	4 855	3 924	24	19	49 529	42 560	16	17	40 682	34 251	19
Катар	21	5 621	4 922	14	16	5 621	4 922	14	21	40 408	36 203	12	18	40 408	36 203	12
Люксембург	22	4 688	5 402	-13	21	4 688	5 402	-13	116	411	495	-17	113	411	495	-17
Италия	23	4 329	5 364	-19	23	3 494	4 486	-22	22	39 811	41 217	-3	21	31 366	32 338	-3
Швейцария	24	4 022	4 225	-5	22	4 009	4 211	-5	25	29 560	30 268	-2	22	29 423	30 140	-2
Саудовская Аравия	25	3 746	3 888	-4	25	2 902	3 071	-6	26	28 891	27 736	4	27	20 248	19 451	4
Новая Зеландия	26	3 429	3 772	-9	24	3 062	3 385	-10	29	25 924	28 045	-8	23	22 473	24 400	-8
Мексика	27	3 401	3 783	-10	29	2 332	2 488	-6	24	30 922	34 611	-11	28	19 423	20 707	-6
Индонезия	28	3 258	3 548	-8	43	1 022	1 038	-2	23	31 873	34 952	-9	41	8 807	8 860	-1
Южная Африка	29	3 108	3 386	-8	30	2 296	2 537	-10	27	26 926	28 953	-7	29	18 866	20 605	-8
Скандинавия ⁵	30	2 932	3 639	-19	27	2 378	2 992	-21	28	26 531	31 405	-16	24	20 689	24 627	-16
Чили	31	2 769	2 891	-4	31	2 204	2 357	-7	32	17 523	17 427	1	36	11 822	12 111	-2
Колумбия	32	2 530	2 524	0	33	1 944	1 879	3	38	14 534	14 025	4	42	8 629	7 784	11
Португалия	33	2 385	2 558	-7	32	2 161	2 311	-6	30	22 820	24 159	-6	26	20 600	21 726	-5
Израиль	34	2 362	2 682	-12	28	2 333	2 654	-12	33	17 251	17 404	-1	30	16 931	17 088	-1
Филиппины	35	2 005	2 167	-7	38	1 589	1 798	-12	31	18 254	18 698	-2	34	13 854	14 913	-7
Финляндия	36	1 969	2 162	-9	34	1 908	2 091	-9	35	16 389	17 859	-8	31	15 693	17 044	-8
Австрия	37	1 893	2 155	-12	35	1 879	2 140	-12	37	14 775	16 464	-10	32	14 644	16 324	-10
Вьетнам	38	1 792	1 716	4	42	1 065	1 114	-4	34	16 473	15 762	5	39	9 530	10 152	-6
Египет	39	1 670	1 631	2	37	1 624	1 557	4	36	14 801	14 266	4	33	14 344	13 537	6
Бахрейн	39	1 670	1 837	-9	36	1 670	1 837	-9	41	12 753	13 656	-7	35	12 753	13 656	-7
Бельгия	41	1 543	1 763	-12	39	1 534	1 744	-12	52	7 158	7 690	-7	47	7 158	7 690	-7
Эфиопия	42	1 478	1 399	6	40	1 460	1 384	6	43	9 746	9 303	5	38	9 562	9 147	5
Пакистан	43	1 444	1 579	-9	41	1 256	1 378	-9	39	13 049	13 916	-6	37	11 281	12 075	-7
Иран (Исламская Республика)	44	1 205	1 175	3	56	546	601	-9	40	12 818	12 292	4	54	5 481	5 909	-7
Аргентина	45	1 198	1 296	-8	50	730	789	-7	42	12 156	13 037	-7	48	6 978	7 440	-6
Перу	46	1 035	1 056	-2	49	744	721	3	45	9 288	9 171	1	52	6 180	5 627	10
Шри-Ланка	47	988	1 155	-15	44	988	1 155	-15	48	7 750	9 071	-15	44	7 750	9 071	-15
Кения	48	987	1 021	-3	46	965	1 000	-3	47	7 925	8 047	-2	45	7 695	7 812	-1
Кувейт	49	975	945	3	45	975	945	3	49	7 670	7 368	4	46	7 670	7 368	4
Марокко	50	920	947	-3	47	895	919	-3	44	9 582	9 901	-3	40	9 313	9 611	-3

Страна или группа стран	ВЫПОЛНЕННЫЕ ТОННО-КИЛОМЕТРЫ (млн) (пассажиры, груз, почта)								ВЫПОЛНЕННЫЕ ПАССАЖИРО-КИЛОМЕТРЫ (млн)							
	Общий объем перевозок (международных и внутренних)				Международные перевозки				Общий объем перевозок (международных и внутренних)				Международные перевозки			
	Место в 2009 г.	2009 г.	2008 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2009 г.	2009 г.	2008 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2009 г.	2009 г.	2008 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2009 г.	2009 г.	2008 г.	Увелич. или уменьш. (%)
Панама	51	894	951	-6	48	894	951	-6	46	8 414	8 970	-6	43	8 414	8 970	-6
Греция	52	774	1 053	-27	55	554	800	-31	50	7 651	10 194	-25	55	5 422	7 618	-29
Польша	53	700	785	-11	52	681	764	-11	51	7 169	7 854	-9	49	6 939	7 593	-9
Иордания	54	687	719	-4	51	685	718	-5	53	6 363	6 400	-1	50	6 346	6 384	-1
Маврикий	55	668	793	-16	53	663	787	-16	56	5 605	6 625	-15	53	5 551	6 569	-15
Чешская Республика	56	597	601	-1	54	594	598	-1	54	6 334	6 297	1	51	6 307	6 267	1
Украина	57	595	655	-9	57	541	602	-10	55	5 958	6 532	-9	56	5 366	5 945	-10
Узбекистан	58	507	569	-11	58	482	544	-11	57	4 775	5 507	-13	57	4 505	5 235	-14
Бангладеш	59	435	474	-8	59	433	472	-8	58	4 367	4 741	-8	58	4 344	4 717	-8
Исландия	60	431	502	-14	60	431	502	-14	64	3 632	3 757	-3	63	3 632	3 757	-3
Оман	60	431	359	20	62	404	334	21	59	4 308	3 551	21	60	4 016	3 276	23
Кипр	62	412	458	-10	61	412	458	-10	60	4 163	4 522	-8	59	4 163	4 522	-8
Бруней-Даруссалам	63	399	441	-9	63	399	441	-9	67	3 431	3 725	-8	66	3 431	3 725	-8
Фиджи	64	386	424	-9	64	381	419	-9	65	3 549	3 860	-8	65	3 501	3 809	-8
Алжир	65	382	394	-3	69	326	334	-2	63	3 814	3 962	-4	69	3 236	3 340	-3
Румыния	66	377	380	-1	66	359	363	-1	61	3 960	3 979	0	62	3 762	3 795	-1
Венгрия	67	360	381	-6	65	360	381	-6	62	3 843	4 062	-5	61	3 843	4 062	-5
Мальта	68	332	352	-6	67	332	352	-6	69	3 250	3 436	-5	68	3 250	3 436	-5
Сальвадор	68	332	358	-7	68	331	358	-7	66	3 516	3 775	-7	64	3 511	3 769	-7
Тунис	70	325	343	-5	70	325	343	-5	70	3 220	3 357	-4	70	3 220	3 357	-4
Тринидад и Тобаго	70	325	351	-7	70	325	351	-7	71	3 106	3 312	-6	71	3 106	3 311	-6
Ливан	72	313	330	-5	72	313	330	-5	74	2 711	2 727	-1	74	2 711	2 727	-1
Йемен	73	307	315	-3	73	303	311	-3	72	3 015	3 029	0	72	2 969	2 987	-1
Словакия	74	306	329	-7	74	300	323	-7	68	3 379	3 646	-7	67	3 317	3 578	-7
Ямайка	75	295	315	-6	75	295	315	-6	73	2 839	3 027	-6	73	2 839	3 027	-6
Куба	76	261	282	-7	76	246	264	-7	78	2 425	2 594	-6	76	2 316	2 469	-6
Казахстан	77	249	268	-7	83	146	160	-9	76	2 570	2 758	-7	82	1 483	1 610	-8
Сирийская Арабская Республика	78	246	250	-2	77	243	248	-2	77	2 507	2 519	0	75	2 476	2 491	-1
Венесуэла	79	239	265	-10	101	91	98	-6	75	2 649	2 947	-10	92	987	1 052	-6
Суринам	80	212	229	-7	78	212	229	-7	84	1 749	1 865	-6	78	1 749	1 864	-6
Туркменистан	81	185	200	-7	87	126	137	-9	80	1 955	2 103	-7	85	1 310	1 422	-8
Боливия	82	174	190	-8	85	138	147	-6	81	1 895	2 050	-8	81	1 497	1 596	-6
Намбия	83	171	175	-2	79	168	172	-2	85	1 668	1 723	-3	80	1 640	1 693	-3
Нигерия	84	169	179	-6	103	80	82	-2	82	1 873	1 978	-5	100	870	898	-3
Таджикистан	85	167	136	23	81	160	128	25	83	1 778	1 458	22	79	1 701	1 375	24
Сейшельские Острова	86	165	171	-3	80	164	170	-3	89	1 428	1 474	-3	84	1 416	1 461	-3
Коста-Рика	87	156	168	-7	82	154	165	-7	79	2 312	2 467	-6	77	2 289	2 440	-6
Габон	88	148	157	-6	85	138	146	-5	100	931	966	-4	102	828	854	-3
Латвия	89	142	152	-6	84	142	152	-6	88	1 456	1 539	-5	83	1 456	1 539	-5
Ливийская Арабская Джамахирия	89	142	148	-4	97	96	98	-2	86	1 521	1 597	-5	97	934	964	-3
Судан	91	140	148	-5	88	121	127	-4	95	1 111	1 154	-4	95	956	986	-3
Мьянма	92	134	145	-7	96	98	106	-8	87	1 470	1 585	-7	89	1 093	1 187	-8
Ангола	93	126	135	-6	89	119	127	-6	108	680	706	-4	106	605	624	-3
Азербайджан	94	122	171	-28	91	110	144	-24	90	1 274	1 777	-28	87	1 148	1 492	-23
Всего по перечислен. странам (101) ⁶		529 782	553 697	-4		357 874	380 360	-6		4 229 871	4 309 765	-2		2 583 440	2 669 392	-3
Всего по остальным странам		1 478	1 623			1 306	1 450			14 669	16 135			12 970	14 448	
Всего по 190 государствам – членам ИКАО		531 260	555 320	-4		359 180	381 810	-6		4 244 540	4 325 900	-2		2 596 410	2 683 840	-3

1. Большинство показателей за 2009 год являются оценочными данными, поэтому занимаемое место и процент увеличения или уменьшения могут измениться после получения окончательных данных.
2. В статистических целях данные о перевозках в Китае исключают перевозки в особые административные районы Гонконг и Макао (ОАР Гонконг, ОАР Макао) и перевозки в китайскую провинцию Тайвань.
3. Перевозки в Особый административный район (ОАР) Гонконг.
4. Перевозки в Особый административный район (ОАР) Макао.
5. Три государства: Дания, Норвегия и Швеция.
6. Включая государства, перечисленные в примечании 5.

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



Таблица 6. Выполненные тонно-километры грузовых регулярных перевозок
(страны и группы стран, авиакомпании которых в 2009 году выполнили более 25 млн. т · км¹)

Страна или группа стран	ВЫПОЛНЕННЫЕ ТОННО-КИЛОМЕТРЫ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК (млн)							
	Общий объем перевозок (международные и внутренние)				Общий объем перевозок (международные и внутренние)			
	Место в 2009 г.	2009 г.	2008 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2009 г.	2009 г.	2008 г.	Увелич. или уменьш. (%)
Соединенные Штаты Америки	1	35 084	39 372	-11	1	19 937	22 443	-11
Китай ²	2	11 421	11 386	0	4	7 020	7 409	-5
ОАР Гонконг ³		8 229	8 988	-8		8 229	8 988	-8
ОАР Макао ⁴		32	98	-67		32	98	-67
Республика Корея	3	8 551	8 727	-2	2	8 480	8 658	-2
Япония	4	7 018	8 173	-14	6	6 171	7 287	-15
Объединенные Арабские Эмираты	5	7 551	7 289	4	3	7 551	7 289	4
Германия	6	6 809	8 353	-18	5	6 801	8 342	-18
Соединенное Королевство	7	5 864	6 284	-7	7	5 862	6 282	-7
Сингапур	8	5 535	7 310	-24	8	5 535	7 310	-24
Франция	9	4 921	6 163	-20	9	4 751	5 973	-20
Люксембург	10	4 651	5 358	-13	10	4 651	5 358	-13
Нидерланды	11	3 960	4 645	-15	11	3 960	4 645	-15
Российская Федерация	12	2 306	2 400	-4	16	1 814	1 855	-2
Таиланд	13	2 091	2 289	-9	12	2 059	2 258	-9
Малайзия	14	2 064	2 444	-16	13	2 031	2 407	-16
Австралия	15	2 032	2 212	-8	15	1 890	2 051	-8
Катар	16	1 953	1 639	19	14	1 953	1 639	19
Бразилия	17	1 782	1 807	-1	24	915	900	2
Канада	18	1 347	1 389	-3	19	1 069	1 102	-3
Индия	19	1 235	1 234	0	22	968	984	-2
Чили	20	1 179	1 308	-10	17	1 129	1 257	-10
Саудовская Аравия	21	1 138	1 383	-18	18	1 072	1 313	-18
Колумбия	22	1 043	1 100	-5	21	996	1 015	-2
Швейцария	23	1 030	1 182	-13	20	1 030	1 181	-13
Испания	24	1 002	1 251	-20	23	919	1 119	-18
Бельгия	25	830	997	-17	25	821	979	-16
Новая Зеландия	26	799	921	-13	26	799	921	-13
Турция	27	729	481	52	27	710	442	60
Южная Африка	28	652	761	-14	29	601	698	-14
Израиль	29	622	926	-33	28	622	926	-33
Финляндия	30	484	543	-11	30	484	542	-11
Бахрейн	31	471	542	-13	31	471	542	-13
Мексика	32	440	483	-9	33	393	424	-7
Италия	33	400	1 279	-69	32	399	1 275	-69
Австрия	34	342	421	-19	34	341	421	-19
Вьетнам	35	311	296	5	42	202	199	1
Скандинавия ⁵	36	303	523	-42	35	300	518	-42
Португалия	37	301	347	-13	36	287	330	-13
Кувейт	38	281	280	1	37	281	280	1
Шри-Ланка	39	279	331	-16	38	279	331	-16

Страна или группа стран	ВЫПОЛНЕННЫЕ ТОННО-КИЛОМЕТРЫ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК (млн)							
	Общий объем перевозок (международные и внутренние)				Общий объем перевозок (международные и внутренние)			
	Место в 2009 г.	2009 г.	2008 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2009 г.	2009 г.	2008 г.	Увелич. или уменьш. (%)
Индонезия	40	277	334	-17	47	145	156	-7
Кения	41	272	295	-8	39	271	295	-8
Пакистан	42	266	320	-17	41	237	285	-17
Эфиопия	43	254	228	11	40	254	228	11
Филиппины	44	227	277	-18	45	166	220	-25
Перу	45	197	230	-14	43	185	212	-13
Египет	46	180	195	-8	44	179	195	-8
Маврикий	47	153	191	-20	46	152	191	-20
Ирландия	48	121	122	-1	48	121	122	-1
Иордания	49	113	141	-20	49	113	141	-20
Аргентина	50	112	132	-15	50	102	120	-14
Бруней-Даруссалам	51	90	104	-13	51	90	104	-13
Иран (Исламская Республика)	52	82	97	-15	54	71	86	-18
Исландия	53	77	127	-39	52	77	127	-39
Узбекистан	54	76	72	6	53	76	72	6
Фиджи	55	66	76	-13	55	66	76	-13
Ангола	56	64	71	-9	56	63	70	-9
Ливан	57	63	78	-20	56	63	78	-20
Габон	58	62	68	-9	58	61	68	-9
Пальша	59	55	79	-30	59	55	79	-30
Украина	60	53	63	-17	60	52	63	-17
Марокко	61	50	55	-9	61	49	54	-9
Тринидад и Тобаго	62	42	49	-14	62	42	49	-14
Судан	62	42	47	-11	65	37	41	-9
Оман	64	39	20	100	63	38	19	100
Кипр	65	38	48	-19	63	38	48	-19
Греция	66	31	70	-55	66	30	67	-55
Уганда	67	27	30	-9	67	27	30	-9
Куба	67	27	32	-15	68	26	30	-14
Йемен	69	26	33	-20	68	26	33	-20
Всего по перечисленным странам (69) ⁶		140 254	156 594	-10		116 728	131 345	-11
Всего по остальным странам		356	416			322	375	
Всего по 190 государствам – членам ИКАО		140 610	157 010	-10		117 050	131 720	-11

1. Большинство показателей за 2009 год являются оценочными данными, поэтому занимаемое место и процент увеличения или уменьшения могут измениться после получения окончательных данных.
2. В статистических целях данные о перевозках в Китай исключают перевозки в особые административные районы Гонконг и Макао (ОАР Гонконг, ОАР Макао) и перевозки в китайскую провинцию Тайвань.
3. Перевозки в Особый административный район (ОАР) Гонконг.
4. Перевозки в Особый административный район (ОАР) Макао.
5. Три государства: Дания, Норвегия и Швеция.
6. Включая государства, перечисленные в примечании 5.

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



Таблица 7. Оценочные данные о международных нерегулярных коммерческих перевозках, 2000–2009

Категория	Выполненные пассажиро-километры (млн)									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Нерегулярные перевозки ¹	265 460	272 790	244 930	240 720	266 590	262 560	245 105	241 730	223 360	197 690
Изменение по годам (%)	11,4	2,8	-10,2	-1,7	10,7	-1,5	-6,6	-1,4	-7,6	-11,5
Регулярные перевозки	1 790 370	1 726 580	1 736 070	1 738 510	2 015 070	2 199 940	2 374 810	2 576 130	2 683 840	2 596 410
Изменение по годам (%)	10,4	-3,6	0,5	0,1	15,9	9,2	7,9	8,5	4,2	-3,3
Общий объем перевозок	2 055 830	1 999 370	1 981 000	1 979 230	2 281 660	2 462 500	2 619 915	2 817 860	2 907 200	2 794 100
Изменение по годам (%)	10,5	-2,7	-0,9	-0,1	15,3	7,9	6,4	7,6	3,2	-3,9
Нерегулярные перевозки	12,9	13,6	12,4	12,2	11,7	10,7	9,4	8,6	7,7	7,1

1. Включает объем нерегулярных перевозок регулярных и нерегулярных авиакомпаний.

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

Таблица 8. Объем перевозок через крупнейшие аэропорты мира

25 крупнейших аэропортов по общему количеству обслуженных в 2009 году пассажиров

Место	Город	Аэропорт	Отправленные и прибывшие пассажиры			Операции воздушных судов		
			2009 (тыс.)	2009 (тыс.)	2009/2008 (%)	2009 (тыс.)	2008 (тыс.)	2009/2008 (%)
1	Атланта (Джорд.)	Хартсфилд-Джексон межд.	88 032	90 039	-2,2	970	978	-0,8
2	Лондон	Хитроу	66 037	67 055	-1,5	466	479	-2,6
3	Пекин	Капитал межд.	65 375	55 938	16,9	488	430	13,6
4	Чикаго (Илин.)	О'Хара межд.	64 398	70 819	-9,1	828	882	-6,1
5	Токио	Ханеда (Токио межд.)	61 904	66 736	-7,2	321	339	-5,1
6	Париж	Шарль де Голль	57 907	60 875	-4,9	525	560	-6,2
7	Лос-Анджелес (Калиф.)	Лос-Анджелес межд.	56 521	59 816	-5,5	545	623	-12,5
8	Даллас/Форт-Уэрт (Техас)	Даллас-Форт-Уэрт межд.	56 030	57 093	-1,9	639	656	-2,7
9	Франкфурт	Франкфурт	50 933	53 467	-4,7	463	486	-4,7
10	Денвер (Колорадо)	Денвер межд.	50 167	51 245	-2,1	612	626	-2,3
11	Мадрид	Баракас	48 221	50 809	-5,1	430	463	-7,1
12	Нью-Йорк (Нью-Йорк)	Джон Ф. Кеннеди межд.	45 915	47 807	-4,0	415	439	-5,4
13	Гонконг	Гонконг межд.	45 559	47 860	-4,8	288	301	-4,3
14	Амстердам	Амстердам-Схипхол	43 570	47 430	-8,1	402	442	-9,0
15	Дубай	Дубай межд.	40 902	37 441	9,2	281	270	4,0
16	Бангкок	Бангкок Суварнабхуми межд.	40 500	38 603	4,9	258	249	3,4
17	Лас-Вегас (Невада)	Маккаран межд.	40 469	43 209	-6,3	511	579	-11,7
18	Хьюстон (Техас)	Хьюстон Джордж Буш межконтинент.	40 007	41 709	-4,1	538	576	-6,6
19	Феникс (Ариз.)	Скай-Харбор межд.	37 825	39 891	-5,2	457	502	-9,0
20	Сан-Франциско (Калиф.)	Сан-Франциско межд.	37 224	37 235	0,0	380	388	-2,1
21	Сингапур	Чанги	37 204	37 695	-1,3	245	235	4,3
22	Гуанчжоу	Гуанчжоу Байюнь межд.	37 048	33 435	10,8	309	280	10,2
23	Джакарта	Джакарта Сохарно Хатта межд.	36 466	32 233	13,1	269	250	7,4
24	Шарлотт (Сев. Карол.)	Шарлотт-Дуглас межд.	34 577	34 739	-0,5	509	536	-5,0
25	Майами (Флорида)	Майами межд.	33 886	34 064	-0,5	351	372	-5,4
		Всего	1 216 677	1 237 243	-1,7	11 502	11 941	-3,7

25 крупнейших аэропортов по количеству пассажиров, обслуженных в 2009 году
при выполнении международных перевозок

Место	Город	Аэропорт	Отправленные и прибывшие пассажиры			Операции воздушных судов		
			2009 (тыс.)	2008 (тыс.)	2009/2008 (%)	2009 (тыс.)	2009 (тыс.)	2009/2008 (%)
1	Лондон	Хитроу	60 782	61 492	-1,2	408	412	-1,0
2	Париж	Шарль де Голль	53 015	55 825	-5,0	429	456	-6,0
3	Гонконг	Гонконг межд.	45 559	47 860	-4,8	288	301	-4,3
4	Франкфурт	Франкфурт	44 521	46 827	-4,9	365	408	-10,5
5	Амстердам	Схипхол	43 567	47 386	-8,1	391	426	-8,2
6	Дубай	Дубай межд.	40 104	36 592	9,6	226	203	11,2
7	Сингапур	Чанги	37 204	37 695	-1,3	240	232	3,4
8	Токио	Нарита	30 862	32 287	-4,4	171	178	-3,9
9	Мадрид	Барахас	29 388	30 430	-3,4	238	252	-5,6
10	Бангкок	Бангкок Суварнабхуми межд.	30 280	31 608	-4,2	182	189	-3,7
11	Лондон	Гатвик	28 721	30 457	-5,7	197	208	-5,3
12	Сеул	Инчeon межд.	28 208	29 757	-5,2	194	207	-6,3
13	Мюнхен	Франц Йозеф Штраусс	23 422	24 560	-4,6	267	294	-9,2
14	Нью-Йорк (Нью-Йорк)	Джон Ф. Кеннеди межд.	21 900	22 401	-2,2	142	144	-1,4
15	Цюрих	Цюрих	21 409	21 413	0,0	214	214	-0,1
16	Рим	Фьюмичино	20 853	21 356	-2,4	170	186	-8,6
17	Дублин	Дублин	19 850	22 558	-12,0	144	168	-14,2
18	Тайпей	Тайванский Таоюань межд.	19 564	19 754	-1,0	114	118	-3,2
19	Куала-Лумпур	Куала-Лумпур межд.	19 402	17 837	8,8	136	122	11,9
20	Стамбул	Ататюрк межд.	18 396	17 069	7,8	153	131	17,0
21	Лондон	Станстед	18 061	20 015	-9,8	135	151	-10,6
22	Копенгаген	Копенгаген	17 620	19 413	-9,2	183	207	-11,8
23	Торонто	Лестер Б. Пирсон	17 605	18 472	-4,7	309	321	-3,9
24	Вена	Вена межд.	17 384	19 017	-8,6	217	241	-10,0
25	Брюссель	Брюссель национальный	16 770	18 306	-8,4	189	208	-9,3
		Всего	724,446	750,385	-3,5	5,702	5,978	-4,6

Источник. Форма I отчетности ИКАО по воздушному транспорту и веб-сайты аэропортов.

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

Год	Эксплуат.	Эксплуат.	Эксплуатационный итог		Чистый итог ²		Подоходные налоги в млн долл. США
	доходы в млн долл. США	расходы в млн долл. США	Сумма в млн долл. США	Процентная доля от эксплуат. доходов	Сумма в млн долл. США	Процентная доля от эксплуат. доходов	
2000	328 500	317 800	10 700	3,3	3 700	1,1	-2 750
2001	307 500	319 300	-11 800	-3,8	-13 000	-4,2	3 610
2002	306 000	310 800	-4 800	-1,6	-11 300	-3,7	2 300
2003	321 800	323 300	-1 500	-0,5	-7 500	-2,3	-1 460
2004	378 800	375 500	3 300	0,9	-5 600	-1,5	-2 560
2005	413 300	408 900	4 400	1,1	-4 100	-1,0	-2 800
2006	465 200	450 200	15 000	3,2	5 000	1,1	-3 380
2007	509 800	489 900	19 900	3,9	14 700	2,9	-5 370
2008 ^{3,4}	563 600	572 500	-8 900	-1,6	-36 000	-6,4	1 430

1. Для авиакомпаний, не представивших данные о доходах и расходах, использованы оценочные показатели.
2. Чистый итог исчисляется на основе эксплуатационного итога с учетом (соответственно со знаком плюс или минус) неэксплуатационных расходов (таких как проценты и прямые субсидии) и подоходного налога. Приводимые эксплуатационные и чистые итоги, особенно чистые итоги, представляют собой небольшую по величине разницу между оценочными крупными цифрами (доходами и расходами), в связи с чем в отношении этих данных существует значительная неопределенность.
3. Эксплуатационные и чистые потери в 2008 году в размере приблизительно 6 млрд долл. США обусловлены влиянием котировок на рынок хеджерных контрактов на топливо.
4. Чистые потери в 2008 году в размере приблизительно 14 млрд долл. США обусловлены влиянием безналичных платежей, связанных с обеспечением участия в капитале, и снижением стоимости нематериальных активов.

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

Таблица 10. Парк коммерческих транспортных воздушных судов¹
Договаривающихся государств ИКАО на конец каждого года в период 2000–2009 гг.

Год	Турбореактивные		Турбовинтовые		Поршневые		Общее кол-во воздушных судов всех типов
	Кол-во	%	Кол-во	%	Кол-во	%	
2000	16 004	78,2	4 320	21,1	132	0,6	20 456
2001	15 923	78,8	4 162	20,6	118	0,6	20 203
2002	16 508	80,1	3 978	19,3	119	0,6	20 605
2003	16 931	81	3 854	18,4	110	0,5	20 895
2004	17 682	82	3 784	17,5	98	0,5	21 564
2005	18 221	82,7	3 708	16,8	94	0,4	22 023
2006	18 890	83,1	3 765	16,6	86	0,4	22 741
2007	19 893	83,7	3 803	16	80	0,3	23 776
2008	19 884	83,8	3 775	15,9	71	0,3	23 730
2009	20 275	84,1	3 768	15,6	67	0,3	24 110

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

Источник. OAG Aviation Solutions.



Таблица 11. Авиационная безопасность

Год	Кол-во актов незаконного вмешательства	Кол-во актов незаконного захвата		Кол-во актов нападения на объекты			Кол-во актов диверсий	Прочие акты ¹	Кол-во раненых или погибших в результате актов незаконного вмешательства	
		Захваты	Попытки захвата	Нападения на объекты	Попытки нападения на объекты	Кол-во актов диверсий			Раненые	Погибшие
1989	14	8	4	0	0	2	—	38	278	
1990	36	20	12	1	0	1	2	145	137	
1991	15	7	5	1	0	0	2	2	7	
1992	10	6	2	1	0	0	1	123	10	
1993	48	30	7	3	0	0	8	38	112	
1994	43	22	5	4	0	2	10	57	51	
1995	17	9	3	2	0	0	3	5	2	
1996	22	3	12	4	0	0	3	159	134	
1997	15	6	5	2	0	1	1	2	4	
1998	17	11	2	1	0	0	3	1	41	
1999	14	11	2	0	0	0	1	3	4	
2000	30	12	8	1	0	0	9	50	58	
2001 ²	24	7	2	7	4	1	3	3 217	3 525	
2002	40	2	8	24	2	2	2	14	186	
2003	35	3	5	10	0	5	12	77	20	
2004	16	1	4	2	2	4	3	8	91	
2005	6	2	0	2	0	0	2	60	3	
2006	17	1	3	4	0	1	8 ³	27	2	
2007	22	4	2	2	3	0	11	33	18	
2008	23	1	6	3	0	0	13 ³	31	11	
2009	23	5	3	1	0	0	14 ³	4	3	

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

ДОБАВЛЕНИЕ 2. ПРОЕКТЫ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

ПЕРЕЧЕНЬ СТРАН/РЕГИОНОВ

АРГЕНТИНА

Модернизация систем CNS/ATM и укрепление Национальной администрации гражданской авиации (ANAC)

Цель проекта

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

Результаты выполнения проекта

Подписано 20 контрактов на закупку систем и оборудования, включая следующее: тренажер для системы AMHS - NOVEQSE Bank; ОБЧ-средства для EAVA в аэропорту Росарио; 2 автоматических насоса; магнитофон для Aeroraque; оборудование VCCS для Aeroraque; рабочее место для EAVA II в аэропорту Росарио; ОБЧ-средства для учебно-испытательного центра и аэропорта Кордова; магнитофоны для аэропорта Эсейса, учебно-испытательного центра и аэропорта Кордова; мультиплексоры; VCCS (система управления речевой связью) для учебно-испытательного центра; техническое обслуживание самолета Lear Jet T 35; оборудование AWOS; информационная система регистрации операций воздушных судов; ОБЧ-средства для RANO (северного региона воздушного движения); оборудование ОБЧ; средства коммутации речевой связи для РПИ Эсейса - ARO-AIS; средства коммутации речевой связи для РПИ Эсейса – выдача диспетчерских разрешений; DME для аэропорта Парана; антенна GP для аэропорта Эсейса; пункт управления воздушным движением для аэропорта Мерло; программа AUTOCAD для управления воздушным движением; программа WAVIONIX для управления воздушным движением.



Создание новой Национальной администрации гражданской авиации

Цель проекта

Целью данного проекта, финансируемого правительством Аргентины, является создание нового органа, отвечающего за функционирование аэропортов и предоставление аэронавигационного обслуживания, а также за организацию контроля за обеспечением безопасности полетов, включая передачу ему всех функций и обязанностей, выполняемых в настоящее время "Региональным управлением воздушным движением военно-воздушных сил Аргентины". Этот проект, начатый в 2007 году и рассчитанный на 36 мес, был продлен до конца 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Ответственность за гражданскую авиацию была передана "Региональным управлением воздушным движением военно-воздушных сил Аргентины" новой Национальной администрации гражданской авиации (НАГА). Новая организация насчитывает свыше 4000 сотрудников и состоит на 60 процентов из военнослужащих и на 40 процентов из гражданского персонала. Более 120 диспетчеров воздушного движения прошли подготовку по вопросам использования систем наблюдения при ОВД, руководства пунктом управления воздушным движением и планирования использования воздушного пространства. Подготовлен план работы по повышению эффективности и безопасности системы управления воздушным движением. Закуплены электронные средства оргтехники для создания автоматизированной системы управления. Пересмотрен и обновлен Воздушный кодекс. Произведены закупки оборудования, включая радиолокатор, системы посадки по приборам (ILS) и пожарные машины.

Помощь военно-воздушных сил Аргентины Национальной администрации гражданской авиации

Цель проекта

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

Результаты выполнения проекта

Выполнены ремонт и модификации имеющегося оборудования. Закуплены средства управления движением по аэродрому и другое бортовое оборудование.



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, 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 начат в декабре 2007 года и рассчитан на 30 мес.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта оказана помощь MoTCA в передаче ответственности за кабульский аэропорт гражданским органам силами экспертов ИКАО, представивших рекомендации и документацию, а также путем предоставления персоналом служб оперативной помощи (OPAS) отвечающего международным требованиям обслуживания на критических участках. Оказывалось техническое сотрудничество в областях служб аэронавигационной информации; связи, навигации и наблюдения; эксплуатации аэродромов; информационных технологий; инженерно-технического обеспечения; метеорологии; поиска и спасания; управления воздушным движением и обучения английскому языку. Персоналу MoTCA предоставлены 41 стипендия для подготовки по различным авиационно-техническим дисциплинам, а также обучение в форме аудиторных занятий на местах в объеме почти 1500 часов. Недавно была завершена подготовка местного персонала противопожарных служб и начата стажировка на рабочих местах 8 сотрудников метеорологической службы. Подготовлены проекты руководств по эксплуатации аэродрома и системам управления безопасностью полетов. Закуплены навигационные средства, пожарные машины для аэропорта, автомобили общего назначения, учебное авиационное оборудование и один бронированный грузовик. Эксперты ИКАО участвовали в осуществлении разнообразных проектов в кабульском аэропорту – от открытия нового международного аэровокзала до предлагаемой модернизации внутреннего терминала. Эксперты также предоставляли рекомендации и оказывали поддержку во многих других областях, относящихся к компетенции полномочного органа аэропорта, министерства и других заинтересованных сторон.

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

Цель данного проекта, финансируемого правительством Афганистана, заключается в расширении возможностей министерства транспорта и гражданской авиации (MoTCA) в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Этот проект, начатый в сентябре 2008 года и рассчитанный на 12 мес, был продлен еще на 3 мес.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта оказывалась помощь MoTCA в организации надзора за летной работой и инспекции, в том числе в авиакомпаниях и организациях по техническому обслуживанию. Разработано программное обеспечение для систематического сбора и анализа данных проверок по сотням позиций. В рамках проекта разработаны процедуры, системы и руководства для обеспечения эффективного осуществления функций организации контроля за обеспечением безопасности полетов и сертификации авиаэксплуатантов в Афганистане. Помимо поддержки, предоставляемой MoTCA, оказывалась помощь авиакомпании "Ариана Афган эрлайнс" в переходе на международные стандарты.

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

Цель данного проекта, финансируемого правительством Боливии, заключается в обеспечении эффективного выполнения Генеральным директором гражданской авиации (ГДГА) своих функций в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов и укрепления аэронавигационного подразделения Национального института гражданской авиации. Этот проект, начатый в 2004 году и рассчитанный на 5 лет, был завершен в 2009 году.

Результаты выполнения проекта

ГДГА обязался внедрить систему управления качеством в технико-эксплуатационных областях, основанную на стандарте ISO 9001. Национальные авиационные правила, руководство по организации и работе ГДГА, описания должностных обязанностей, а также инструктивные и административные документы были приведены в соответствие с

требованиями Приложений ИКАО. Отдел внутренней ревизии выработал рекомендации по совершенствованию системы управления в ГДГА, выполнение которых повысит эффективность управленческой практики. Для укрепления Бюро аэронавигации Боливии наняты специалисты по аэродромам и наземным средствам, производству полетов, службам аэронавигационной информации и организации воздушного движения.

БОТСВАНА

Помощь в создании ведомства гражданской авиации Ботсваны

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Ботсваны, заключается в создании автономной, эффективной и действенной структуры гражданской авиации, которая учитывала бы динамику авиационной отрасли и потребности социально-экономического развития страны, содействуя торговле и туризму. Этот проект, начатый в 2005 году и рассчитанный на 18 мес, был продлен до конца 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Назначение ИКАО в рамках программы оперативной помощи (OPAS) директоров по вопросам безопасности полетов и воздушного транспорта завершило процесс заполнения всех должностей (21) старшего руководящего состава ведомства гражданской авиации (ВГА) Ботсваны. К настоящему времени на постоянную работу в ВГА приняты 37 из 812 сотрудников бывшего департамента гражданской авиации. Пятилетний бизнес-план ведомства представлен в министерство. Завершается подготовка генерального плана развития гражданской авиации. Достигнут прогресс в создании независимого органа по расследованию авиационных происшествий и инцидентов. Подготавливаются проекты закона об авиационной безопасности 2009 года и закона о гражданской авиации 2009 года. В соответствии с законодательством проведены консультации с заинтересованными сторонами в области аэронавигационного обслуживания, и их замечания были учтены при разработке аэронавигационных правил. Окончательный проект авиационных требований был представлен министру для утверждения и опубликования в качестве подзаконного акта Ботсваны.

БРАЗИЛИЯ

Проведение исследований и подготовка кадров в области гражданской авиации

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Бразилии, заключается в повышении профессиональной квалификации кадров и

расширении исследовательской базы в системе гражданской авиации Бразилии путем предоставления технической поддержки, людских ресурсов, оборудования и обучения Национальному агентству гражданской авиации (НАГА). Этот проект, начатый в июле 2001 года и первоначально рассчитанный на 5 лет, был продлен до конца 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Проводилось обучение по вопросам безопасности полетов, управления, технического обслуживания, летной годности, методики ТРЕЙНЭР и в других смежных областях. Сотрудники НАГА принимали участие в работе совещаний, конференций и симпозиумов. Выполнено в общей сложности 58 зарубежных и 350 местных командировок, причем в основном за счет программ предоставления стипендий. Были проведены международные мероприятия с участием экспертов ИКАО, включая два совещания Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), международный семинар Руководящей группы Комитета по защите окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), семинар по воздушному транспорту, семинар по сети ICAONET и конференция по авиации и альтернативным видам топлива. Специалисты из 26 консультационных агентств привлекались для оказания помощи в проведении таких проектных мероприятий, как разработка учебных планов и подготовка соответствующих курсовых материалов, перевод текстов и видеоматериалов о борьбе с шумом вблизи аэропортов с испанского языка на английский, курсы дистанционного обучения по методике ТРЕЙНЭР, изучение экологических проблем в аэропорту Конгоньяс и анализ шести проектов по инфраструктуре аэропортов. Подготовлено в общей сложности семь учебно-методических разработок, в том числе четыре по курсу механики и три по тематике пилотирования.

ВЕНЕСУЭЛА

Развитие людских ресурсов

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Венесуэлы, заключается в оказании технической помощи по организации работы в области управления людскими ресурсами в Национальном институте гражданской авиации (НИГА), выполняющем роль авиационного ведомства и поставщика аэронавигационного обслуживания, посредством обучения, введения соответствующих методов работы и набора персонала. Основное внимание уделялось разработке и предпринятию соответствующих мер по устранению недостатков в краткосрочной и среднесрочной перспективе, а также стандартизации и внедрению эффективных и действенных методов на долгосрочную перспективу, исходя из потребностей НИГА в области

людских ресурсов. Этот проект, начатый в 2006 году и рассчитанный на 9 мес, был продлен до конца 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Были организованы курсы по таким дисциплинам, как системы управления безопасностью полетов (СУБП), государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП), контроль качества, внутренняя ревизия, сертификация операторов электронного оборудования по обеспечению безопасности воздушного движения (ATSEP), Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), на которых прошли обучение более 200 сотрудников, включая технико-эксплуатационный и административный персонал НИГА. Проведен отбор кандидатов на должности диспетчеров воздушного движения с использованием новых методик и средств оценки. Обновлены квалификационные профили для технических должностей, составлено новое руководство по должностным требованиям, результатом чего стало изменение классификации 300 технических сотрудников, увеличение зарплаты, устранение неравенства в оплате труда и удержание опытного персонала. На основе методики ТРЕЙНЭР подготовлена типовая учебно-методическая разработка (ТУМР) по обучению персонала технического обслуживания, включая учебное руководство по техническому обслуживанию средств радиосвязи расширенного диапазона.

Модернизация аэропортов и служб управления воздушным движением

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Венесуэлы, заключается в оказании помощи Национальному институту гражданской авиации (НИГА) в модернизации служб управления воздушным движением и аэропортовых служб с целью обеспечения повышения безопасности полетов и дальнейшего развития гражданской авиации Венесуэлы. Этот проект, начатый в 2004 году и рассчитанный на 4 года, продлен до конца 2009 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта продолжалась работа по установке средств связи, навигации, наблюдения, включая три радиолокатора, два новых и один восстановленный центр диспетчерского обслуживания подхода. На одном из центров установлен терминал с очень небольшим раскрытием антенны (VSAT), завершено оборудование двух станций спутниковой связи. Установлены одна система посадки по приборам, три комплекта всенаправленных ОВЧ-радиомаяков/дальномерного оборудования (VOR/DME) и

два передвижных диспетчерских пункта, закуплена система обработки сообщений ОВД (AMHS). В международном аэропорту Симон Боливар в Майкетия установлен один пассажирский телескопический трап.

Внедрение методики ТРЕЙНЭР в Национальном институте гражданской авиации (НИГА)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Национальным институтом гражданской авиации (НИГА) Венесуэлы, заключается в совершенствовании и расширении возможностей учебно-методической базы учебного центра гражданской авиации "Мигель Родригес" посредством внедрения в учебном заведении методики ТРЕЙНЭР ИКАО. Этот проект, начатый в 2007 году, первоначально рассчитанный на 1 год и продленный до конца 2009 года, завершен.

Результаты выполнения проекта

В учебный центр был командирован один эксперт для внедрения методики ТРЕЙНЭР путем проведения практикума по разработке курсовых материалов, представления программы подготовки инструкторов и организации обучения на рабочих местах в ходе подготовки двух новых типовых учебно-методических разработок (ТУМР).

ГАБОН

Укрепление системы нормативного контроля в авиации Национального агентства гражданской авиации (НАГА)

Цель проекта

Цель данного проекта оперативной помощи (OPAS), финансируемого Габонем, заключается в оказании правительству содействия в устранении недостатков в обеспечении безопасности полетов, выявленных в ходе проведенной ИКАО в мае 2007 года проверки на основе комплексного системного подхода. Проект будет осуществляться в два этапа. Первый этап предусматривает принятие мер по устранению выявленных недостатков. На втором этапе планируется усиление полномочного органа гражданской авиации для выполнения функций контроля за обеспечением безопасности полетов в сферах выдачи свидетельств, летной годности и производства полетов. Этот проект, начатый в ноябре 2008 года и рассчитанный на один год, был продлен до конца 2010 года.

Результаты выполнения проекта

На первом этапе проекта международные эксперты организовали стажировку на рабочих местах для национальных инспекторов, что позволило повторно сертифицировать девять авиаэксплуатантов страны на основе Нормативов гражданской авиации в Африке и на Мадагаскаре (RACAM) и в конечном итоге ослабить ограничения на полеты зарегистрированных в Габоне воздушных судов в воздушном пространстве стран Европейского Сообщества. Второй этап проекта посвящен созданию компонентов системы надзора путем создания собственной системы обучения для инспекторов, разработки специальных руководств, форм, контрольных перечней и процедур. Начата работа по формированию системного подхода к подбору кандидатов на должности инспекторов, установлению квалификационных критериев, оказанию консультативной помощи в подготовке учебных курсов и обеспечению надлежащего финансирования обучения. Подготовлены описания должностных обязанностей для инспекторов, установлен порядок ведения личных дел инспекторов для целей аккредитации и обучения. Эта работа позволила сократить количество отмеченных по итогам проверки УППКБП ИКАО недостатков в сферах выдачи свидетельств, летной годности и производства полетов.

ГАИТИ**Укрепление полномочного органа гражданской авиации****Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого Национальным управлением гражданской авиации (НУГА), заключается в оказании ведомству гражданской авиации (ВГА) необходимого содействия в достижении административной и финансовой автономии, пересмотре законодательства о гражданской авиации, модернизации служб связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), обновлении аэронавигационных норм и правил, разработке планов учебной работы и создании национального органа для осуществления функций НУГА по организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Этот проект был начат в 2009 году и рассчитан на 36 мес.

Результаты выполнения проекта

Выполнено четыре командировки экспертами по CNS/ATM и авиационному праву. Подготовлен план модернизации системы CNS/ATM. Начата работа по пересмотру законодательства в области гражданской авиации, которая будет продолжена на следующем этапе осуществления проекта.

ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА КОНГО

Проект восстановления аэропортов/аэродромов

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Департаментом операций по поддержанию мира Организации Объединенных Наций (ДОПМООН), заключается в улучшении авиационной инфраструктуры и работы служб 13 аэропортов/аэродромов, предназначенных для использования Миссией Организации Объединенных Наций в Демократической Республике Конго (МООНДРК), посредством предоставления технических рекомендаций по восстановлению аэропортов и проведения курсов переподготовки для диспетчеров воздушного движения. Этот проект, начатый в 2003 году и первоначально рассчитанный на 18 мес, был завершен в апреле 2009 года.

Результаты выполнения проекта

По просьбе МООНДРК были проведены инспекторские проверки для оценки проводимых на ВПП инженерно-строительных работ и определения потребностей в следующих крупных аэропортах: Букаву, Буниа, Гома, Кисангани и Лубумбаши. Подготовлены рекомендации по повышению безопасности полетов и обеспечению соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО в этих аэропортах. Подготовлена обновленная версия руководства по производству полетов для службы воздушных трасс (RVA). В центрах управления воздушным движением организовано обучение на рабочих местах. Кроме того, были проведены теоретические курсы для ознакомления диспетчеров воздушного движения и пилотов с работой глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS). Также оказывалась помощь другим миссиям ДОПМООН в таких областях, как оценка результатов конкурсных торгов на поставку оборудования GNSS (Совместная миссия Африканского Союза и Организации Объединенных Наций по поддержанию мира в Дарфуре (ЮНАМИД) и Миссия Организации Объединенных Наций в Судане (МООНВС)), оценка результатов конкурсных торгов на строительство аэропорта, согласование контрактов на проект GNSS, заключение контрактов на строительство аэропорта и контроль за ходом строительства (МООНВС), включая выработку стратегии развития авиации и подготовку запросов предложений на строительство (Миссия Организации Объединенных Наций в Центральноафриканской Республике и Чаде (МИНУРКАТ)).

ДЖИБУТИ

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

Цель проекта

Цель данного проекта оперативной помощи (OPAS), финансируемого по линии программы "Безопасное небо для Африки" за счет взноса из

Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП), а также правительства Джибути, заключается в оказании содействия правительству в устранении недостатков в обеспечении безопасности полетов, выявленных в ходе проверки ИКАО с использованием комплексного системного подхода. Результатом этой работы станет создание в Джибути эффективной системы осуществления функций сертификации и надзора в сферах выдачи свидетельств персоналу, производства полетов и летной годности. Этот проект был начат в апреле 2009 года и рассчитан на один год.

Результаты выполнения проекта

Были командированы один инспектор по производству полетов и один инспектор по летной годности на один год и один эксперт-юрист на два месяца. Установочное совещание было проведено в конце апреля 2009 года в ходе совместной миссии представителей ИКАО и министерства транспорта (ДОТ) Соединенных Штатов Америки. Подготовлен и проходит процедуру ратификации проект закона о гражданской авиации. Разработаны справочник и контрольные перечни по летной годности, а также руководство по процедурам эксплуатационной инспекции и сертификации. Два сотрудника ведомства гражданской авиации приняли участие в практикуме по Глобальному плану обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и курсах по вопросам выдачи свидетельств авиационному персоналу для государственных инспекторов по безопасности полетов (ГИБП).

ДОМИНИКАНСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Программа ТРЕЙНЭР для Доминиканского института гражданской авиации (ДИГА)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Доминиканским институтом гражданской авиации (ДИГА), заключается в совершенствовании и расширении учебно-методической базы ДИГА посредством внедрения в его учебном подразделении методики ТРЕЙНЭР ИКАО. Данный проект, начатый в 2008 году и рассчитанный на 1 год, завершен.

Результаты выполнения проекта

Центральное подразделение ТРЕЙНЭР (ТСУ) предоставило ДИГА полное членство в программе ТРЕЙНЭР после подготовки одной типовой учебно-методической разработки (ТУМР) "Составление и обработка плана полета ИКАО". Сертифицированные разработчики курсовых материалов ТРЕЙНЭР продолжали использовать методику ТРЕЙНЭР при подготовке ТУМР. ДИГА организовал 11-й Глобальный учебный симпозиум и

конференцию ТРЕЙНЭР (GTC/11), на которых присутствовали свыше 100 участников из 50 государств – как Договаривающихся, так и не являющихся Договаривающимися.

ИНДИЯ

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

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Управлением аэропортов Индии (УАИ), заключается в подготовке технико-экономического обоснования проекта создания второго международного аэропорта в Ченнай, включая изучение схемы функционирования двух аэропортов. На основе этих исследований правительство Индии примет решение о строительстве второго аэропорта в метрополии Ченнай. Этот проект, начатый в 2009 году и рассчитанный на 8 мес, был продлен на 2010 год.

Результаты выполнения проекта

Были предложены стратегия функционирования двух аэропортов, в том числе по вопросу разделения движения, и временные рамки строительства второго аэропорта, в основу которых положены планы правительства по расширению и модернизации существующего международного аэропорта Ченнай до полной реализации его потенциала. После утверждения проекта ИКАО провела конкурсные торги, и начат процесс рассмотрения предложений.

Аэронавигационное исследование: международный финансовый и технический центр в Гуджарате (GIFT)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Управлением аэропортов Индии (УАИ), заключается в проведении авиационного исследования в соответствии с Приложением 14 и PANS-OPS ИКАО для оценки последствий, с точки зрения безопасности и регулярности полетов воздушных судов, планируемого строительства вблизи аэропорта Сардар Валлабхаи Патель в Ахмедабаде международного финансового и технического центра Гуджарат (GIFT). Этот проект, начатый в 2009 году и рассчитанный на две недели, завершен.

Результаты выполнения проекта

Один эксперт был командирован в Индию на две недели. Его отчет был рассмотрен ИКАО и представлен правительству Индии. Подготовлен дополнительный отчет по конкретным аспектам исследования.

Исследование о создании полномочного органа гражданской авиации Индии**Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого Генеральным директоратом гражданской авиации Министерства гражданской авиации (ГДГА/МГА), заключается в подготовке для правительства исследования о преобразовании существующего Генерального директората гражданской авиации в автономное ведомство гражданской авиации (ВГА), работающее в соответствии с политикой ИКАО в отношении автономных полномочных органов гражданской авиации. Этот проект начат в октябре 2009 года и рассчитан на 6 мес.

Результаты выполнения проекта

Эксперт ИКАО был командирован в Индию в октябре 2009 года на один месяц для проведения исследования и подготовки проекта закона.

Улучшение работы по организации контроля за обеспечением безопасности полетов на аэродроме, этап I**Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого Генеральным директоратом гражданской авиации (ГДГА) Индии, заключается в улучшении работы департамента аэродромных стандартов ГДГА по организации контроля за обеспечением безопасности полетов на аэродроме в части эффективного выполнения его обязанностей, функций и обязательств в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов, а также по выполнению плана мероприятий по устранению недостатков в области аэродромов и наземных средств, подготовленного этим государством в связи с замечаниями и рекомендациями по итогам проверки в рамках УППКБП ИКАО. Этот проект начат в ноябре 2009 года и рассчитан на 6 мес.

Результаты выполнения проекта

Эксперт ИКАО по безопасности полетов на аэродроме приступил к работе в ноябре 2009 года.

ИНДОНЕЗИЯ

Улучшение работы Генерального директората гражданской авиации по организации контроля за обеспечением безопасности полетов

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Генеральным директоратом гражданской авиации (ГДГА), заключается в улучшении его работы по организации контроля за обеспечением безопасности полетов путем совершенствования организации, предоставления должным образом подготовленных и квалифицированных инспекторов и наблюдателей по безопасности полетов, обновления законодательных норм, правил и процедур, более эффективного внедрения и соблюдения Стандартов, Рекомендуемой практики (SARPS) и инструктивных материалов ИКАО, реализации зафиксированного в Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (ГПБП) упреждающего подхода в сфере безопасности полетов и сокращения числа авиационных происшествий. Этот проект был начат в феврале 2009 года и рассчитан на 3 года.

Результаты выполнения проекта

Координатор проекта, один эксперт по производству полетов и два эксперта по летной годности оказывали помощь ГДГА в организации контроля за обеспечением безопасности полетов путем подготовки 20 новых нанятых на временной основе инспекторов по производству полетов и организации курсов по оптимизации ресурсов в кабине экипажа, человеческому фактору, полетов увеличенной дальности двухдвигательных самолетов (ETOPS) и проверкам системы управления безопасностью полетов (СУБП) для примерно 245 сотрудников. Проектный персонал оказывал ГДГА помощь при пересмотре и внедрении норм гражданской авиации, отвечающих требованиям Европейского Союза в области безопасности полетов. Проектный персонал также занимался обновлением документации с учетом требований ИКАО в отношении ETOPS, включая подготовку нового консультативного циркуляра. Благодаря этому с 4 авиа-перевозчиков данного государства был снят запрет Европейского Союза, а количество замечаний по итогам проверки по линии Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) сократилось со 121 до 54.

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 содействия ГДГА в

создании Группы по преобразованию гражданской авиации (САТТ) для эффективного управления и осуществления подготовленного ГДГА Стратегического плана действий в области гражданской авиации (СПДГА), в котором намечена "дорожная карта" действий по улучшению работы в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности до уровня, соответствующего международным и национальным требованиям. Этот проект начат в июне 2009 года и рассчитан на 2 года.

Результаты выполнения проекта

Консультант-руководитель проекта САТТ оказывал помощь на начальном этапе формулирования мандата и определения членского состава Группы, участвовал в разработке плана осуществления программы модернизации механизмов ГДГА по организации контроля за обеспечением безопасности полетов и оказывал консультативное содействие по ряду смежных вопросов.

ИРАК

Генеральный план развития гражданской авиации (САМР) Ирака

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), заключается в создании прочной основы для безопасного, надежного и эффективного восстановления, обновления и модернизации сектора гражданской авиации в соответствии с международными требованиями, способствуя при этом удовлетворению потребностей страны в воздушных перевозках, экономическому и социальному развитию, торговле и туризму. Этот проект, начатый в середине 2008 года и рассчитанный на период до июля 2009 года, завершен.

Результаты выполнения проекта

Группа экспертов ИКАО, в которую входили специалисты по десяти дисциплинам, имеющим отношение к генеральному планированию в области гражданской авиации, выезжала в ознакомительную командировку в Ирак, где встретилась с должностными лицами Ирака и посетила несколько аэропортов. Генеральный план развития гражданской авиации был подготовлен на английском языке, переведен на арабский язык и передан миссии ПРООН в Ираке.

ЙЕМЕН

Программа ТРЕЙНЭР для Института гражданской авиации и метеорологии

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Институтом гражданской авиации и метеорологии (САМІ) Йемена, заключается в совершенствовании и расширении учебно-методической базы Института гражданской авиации и метеорологии (САМІ) посредством внедрения методики ТРЕЙНЭР. Этот проект, начатый в декабре 2008 года и рассчитанный на 1 год, завершен.

Результаты выполнения проекта

Центральное подразделение ТРЕЙНЭР (ТСУ) предоставило САМІ статус полноправного члена программы ТРЕЙНЭР после завершения подготовки одной типовой учебно-методической разработки (ТУМР). Шесть аттестованных по программе ТРЕЙНЭР разработчиков курсовых материалов продолжают использовать методику ТРЕЙНЭР при подготовке ТУМР.

КАТАР

Развитие аэропорта

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Катара, заключается в оказании помощи ведомству гражданской авиации (ВГА) в проектировании и строительстве нового международного аэропорта Нью-Доха (NDIA), полностью независимого 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 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Оказывалась консультативная помощь руководящему комитету проекта NDIA в подборе подрядчиков и поставщиков в областях генерального планирования и управления гражданской авиацией/аэропортом в связи со строительством нового аэропорта. Комитет рассматривал предлагаемые концепции и проекты для всех объектов с позиций технических и управленческих решений.



КИТАЙ

Программа ИКАО/Китая по обучению 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 обучения для слушателей из развивающихся стран. Помощь включает рассылку информации Договаривающимся государствам ИКАО и направление писем о предоставлении или отказе в предоставлении стипендий. Этот проект, начатый в 2009 году и рассчитанный на 12 мес, был продлен до 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Были отобраны 32 слушателя из 24 развивающихся стран для обучения в рамках семинара для руководителей авиатранспортных служб или на начальных курсах по управлению заходом на посадку по радиолокатору, которые проводились, соответственно, на базе Института подготовки руководящих кадров гражданской авиации Китая (CAMIC) и Университета гражданской авиации Китая (CAUC).

КОСТА-РИКА

Генеральный план развития международного аэропорта Даниэл Одубер в г. Либерия

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Центральноамериканской корпорацией по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА), заключается в разработке генерального плана увеличения пропускной способности международного аэропорта Даниэл Одубер для того, чтобы он мог принимать более крупные самолеты, а также для удовлетворения потребностей более широкомасштабного развития в области экономики, туризма и торговли в северной части Тихоокеанского региона. Этот проект, начатый в марте 2008 года и рассчитанный на 6 мес, был продлен до конца декабря 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Работа над генеральным планом завершена, и он направлен правительству Коста-Рики. Рассмотрев его, правительство Коста-Рики обратилось к ИКАО с просьбой о дальнейшей детализации этого генерального плана.

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

Цель данного проекта, финансируемого правительством Коста-Рики, заключается в модернизации сети аэропортов с учетом увеличения объемов международных и внутренних авиаперевозок, включая реализацию типовой модели модернизации основных внутренних аэродромов. Эта модель предусматривает проведение экологической экспертизы и социально-экономического анализа определенных на предыдущем этапе туристских центров. Планируется разработка генерального плана нового международного аэропорта параллельно со строительством второй очереди аэропорта. Этот проект, начатый в марте 2008 года и рассчитанный на 6 мес, был продлен до конца декабря 2010 года.

Результаты выполнения проекта

По итогам международных конкурсных торгов Генеральный директор гражданской авиации выбрал компанию, которой поручено разработать генеральный план для каждого внутреннего аэропорта в сети аэропортов. Генеральный план нового аэропорта на юге страны был представлен ГДГА. Оборудование, закупленное по линии программы технического сотрудничества ИКАО, включает систему огня приближения, пожарные машины, антивирусные программы, уборочные машины для ВПП и системы обеспечения авиационной безопасности.

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

Цель данного проекта, финансируемого Генеральным директоратом гражданской авиации (ГДГА), заключается в дальнейшем укреплении авиационных полномочных органов. Этот проект, начатый в марте 2008 года и рассчитанный на 9 мес, был продлен до конца декабря 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Продолжалась работа по изменению общего авиационного законодательства, а также по реорганизации регламентирующего органа и структуры поставщика обслуживания в соответствии с рекомендациями, высказанными в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Начат процесс

подбора кандидатов для этой работы, наняты международные эксперты. Разрабатывается проект нового закона о гражданской авиации.

МЕКСИКА

Оценка аэронавигационной системы в Мексике

Цель проекта

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

Результаты выполнения проекта

Оценка поставщика аэронавигационного обслуживания, а также ГДГА была проведена силами четырех экспертов по службам аэронавигационной информации, организации воздушного движения, связи, навигации, наблюдению и авиационной метеорологии и управлению в гражданской авиации. Подготовлен план корректирующих мероприятий для выполнения на этапе II проекта. В соответствии с просьбой ведомства гражданской авиации (ВГА) этим планом предусматривается пересмотр и обновление законодательства о гражданской авиации с учетом рекомендаций по итогам проверки в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП).

Курсы по сертификации аэропортов

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Мексики, заключается в оказании ГДГА помощи посредством подготовки сотрудников аэропорта в области сертификации аэропортов с целью укрепления национальной авиационной системы. Предусмотренные в рамках проекта работы включают организацию курсов по аэродромам, воздушным трассам

и наземным средствам на основе Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО и рекомендаций по итогам проверок в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Курсы будут вести международные эксперты. Кроме того, будет проводиться работа на местах в отдельных аэропортах. Этот проект, начатый в июне 2008 года и рассчитанный на 2 мес, продлен до 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Из-за отсутствия финансирования по линии ГДГА курсы были перенесены на 2010 год.

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

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого агентством "Аэропорты и вспомогательные службы" (ASA) Мексики, заключается в модернизации и расширении учебно-методической базы ASA посредством применения разработанной ИКАО методики ТРЕЙНЭР. Этот проект, начатый в апреле 2008 года и рассчитанный на 12 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

Центральное подразделение ТРЕЙНЭР (TCU) предоставило ASA статус полноправного члена Программы ТРЕЙНЭР после завершения подготовки двух типовых учебно-методических разработок (ТУМР). Десять разработчиков курсовых материалов ТРЕЙНЭР продолжали использовать методику ТРЕЙНЭР при составлении ТУМР. Было также организовано два учебных курса для инструкторов.

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 улучшении работы по организации контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности. На этапе оценки предполагается

идентифицировать остающиеся недостатки из числа выявленных в ходе проверки 2006 года в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), после чего будут приняты корректирующие меры для устранения этих недостатков, а на втором этапе планируется создание сбалансированной системы сертификации и надзора. Этот проект, начатый в 2009 году и рассчитанный на 4 мес, продлен до конца 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Оценка различных технических областей деятельности ДГА подтвердила наличие недостатков, уже отмеченных в отчете по итогам проверки 2006 года в рамках программы УППКБП ИКАО. Оказывалась помощь инспекторам ДГА при проведении проверок ряда эксплуатантов Намибии, а также систем обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности в аэропортах. На регулярной основе проводилась работа по рассмотрению и утверждению руководств, выполнялись инспекционные мероприятия и проверки. Проведен анализ задач и подготовлен план работы по пересмотру основных законодательных и нормативных документов, подбору и подготовке технического персонала и созданию автономного ведомства гражданской авиации (ВГА). Поощрялось сотрудничество в рамках проекта по линии Программы совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) для государств Сообщества по вопросам развития юга Африки (САДК) по пересмотру нормативной базы и разработке учебных планов по всем дисциплинам, охватываемым проектом. Для национальных инспекторов была организована подготовка на рабочих местах по вопросам выполнения текущих надзорных функций.

НЕПАЛ

Поддержка контрактных переговоров

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого ведомством гражданской авиации Непала (ВГАН), заключается в оказании помощи ВГАН при проведении переговоров с компанией из Корейской Народно-Демократической Республики о заключении контракта на подготовку детального технико-экономического обоснования строительства в Непале второго международного аэропорта по схеме "строительство-владение-эксплуатация-передача (ВООТ)". Этот проект, начатый в 2009 году и рассчитанный на одну неделю, завершен.

Результаты выполнения проекта

Группа экспертов ИКАО проанализировала документацию, представленную ВГАН, и подготовила отчет, который был рассмотрен ИКАО и передан правительству Непала. В ИКАО получено предложение об оказании дополнительной помощи в этой области.

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

Цель данного проекта, финансируемого правительством Никарагуа и подготовленного за счет фондов Межамериканского банка развития (МБР), заключается в выборе места и строительстве двух новых аэропортов в южной части страны с целью создания в этом регионе альтернативы речному транспорту. Кроме того, экотуризм будет стимулировать социально-экономическое развитие региона. Этот проект, начатый в октябре 2008 года и рассчитанный на 4 мес, был продлен до конца декабря 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Подготовлены исследования по выбору места, разработке генеральных планов и составлению детальных инженерно-технических проектов для аэродромов Сан-Хуан-де-Никарагуа и Сан-Карлос в полном соответствии с целями и задачами проекта. Выбраны два места: Грейтаун для аэропорта Сан-Хуан-де-Никарагуа и Санта-Фе для аэропорта Сан-Карлос. По просьбе министерства туризма Никарагуа ИКАО представила предложение о расширении данного проекта путем включения в него строительства первой очереди аэропорта Сан-Хуан-де-Никарагуа с учетом финансовых трудностей правительства Никарагуа.

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 2010 года.

Результаты выполнения проекта

В связи с нехваткой кадров в Директорате в группу экспертов ИКАО были дополнительно привлечены два инспектора по производству полетов в качестве персонала оперативной помощи (OPAS), которые работали над улучшением системы надзора путем проведения проверок и инспекционных мероприятий постоянно растущего парка воздушных судов эксплуатантов Омана. Службы выдачи свидетельств и управления воздушным движением были должным образом укомплектованы квалифицированным персоналом и успешно решали производственные задачи. Продолжалась работа над приведением правил и процедур гражданской авиации в соответствие со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО.

ОСТРОВА ФИДЖИ

Оценка рисков для системы автоматического зависимого наблюдения (ADS)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого компанией "Аэропортс Фиджи лимитед" (АФЛ), заключается в оказании АФЛ содействия в оценке необходимости создания системы наблюдения, включающего оценку рисков в результате несоблюдения процедур эшелонирования воздушных судов и разработку мер снижения рисков, в том числе создание системы радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (ADS-B). Этот проект, начатый в 2009 году и рассчитанный на три недели, завершен.

Результаты выполнения проекта

Один эксперт был командирован на Острова Фиджи на три недели. Отчет этого эксперта был рассмотрен в ИКАО и представлен правительству Островов Фиджи.

ПАКИСТАН**Технико-экономическое обоснование проекта модернизации сети радиолокаторов УВД*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого ведомством гражданской авиации Пакистана (ВГАП), заключается в подготовке технико-экономического обоснования и оценке имеющихся у ВГАП вариантов модернизации или замены существующей системы радиолокаторов. Этот проект, начатый в 2009 году и рассчитанный на 1 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

Эксперт ИКАО по системам связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) был командирован в ВГАП на один месяц. ИКАО рассмотрела отчет этого эксперта и представила его правительству. В ИКАО поступило предложение об оказании дальнейшей помощи в этой области.

ПАНАМА**Развитие международного аэропорта Токумен (Панама)*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого международным аэропортом Токумен, заключается в оказании правительству Панамы помощи в модернизации аэропортовых служб и средств, включая руководство проектами по расширению аэропорта и закупку оборудования, необходимого для его эксплуатации, а также в обеспечении эксплуатации аэродромов в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО. Этот проект, начатый в 2003 году и рассчитанный на 12 мес, был продлен до конца 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Курсы по системам управления безопасностью полетов (СУБП) прослушали более 175 сотрудников международного аэропорта Токумен. Проведена оценка безопасности и эффективности полетов воздушных судов и предложены отвечающие требованиям SARPS ИКАО варианты строительства посадочной галереи в северной части аэровокзала. Приобретены две передвижных насосных станции и установлено несколько электрогенераторов. Был продлен контракт на техническое обслуживание,

охватывающее пункты выхода на посадку, ремни багажного конвейера и приобретение запасных частей для оборудования.

Укрепление эксплуатационных и технических служб ведомства гражданской авиации Республики Панама

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Панамы, заключается в оказании ведомству гражданской авиации содействия в расширении технических, эксплуатационных и управленческих экспертных возможностей в областях аэронавигации и аэродромов, включая связь, навигацию, наблюдение, безопасность полетов и авиационную безопасность, путем специализированной подготовки технического и эксплуатационного персонала, проведения консультаций, закупки 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

Были закуплены топографические средства спутниковой навигации для проведения геодезической съемки в горизонтальной и вертикальной плоскостях на аэродромах и в других районах страны. Ведется подготовка персонала к внедрению системы контроля качества в метеорологической службе и службе аэронавигационной информации на основе ИСО 9901:2008 и Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО. Проводится обучение новых сотрудников по специальным авиационным дисциплинам и ознакомление персонала аэронавигационных служб с новинками в авиационной области. В рамках проекта были также наняты на местной основе 53 специалиста для оказания консультативной помощи по вопросам развития гражданской авиации в Панаме.

ПАРАГВАЙ

Оказание помощи Национальному директорату гражданской авиации (НДГА)

Цель проекта

Цель данного реализуемого на уровне государства проекта Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), финансируемого правительством Парагвая, заключается в организационном укреплении Национального директората гражданской авиации (НДГА) и расширении его возможностей по обеспечению аэронавигационного обслуживания, а также

в оказании помощи в модернизации аэронавигационной инфраструктуры в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО и региональным аэронавигационным планом. Данный проект, начатый в 2004 году и рассчитанный на 1 год, продлен до конца 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Выполняемые в рамках проекта работы были направлены на модернизацию аэронавигационных и аэропортовых средств. Установлены приемо-передатчики диапазона ОВЧ-АМ для обслуживания воздушного движения и модем для радиосвязного оборудования метеорологических станций. Кроме того, завершены основные контрактные работы по установке светотехнической системы на ВПП в международном аэропорту Сильвио Петтиросси и организованы курсы английского языка для технического персонала НДГА.

ПЕРУ

Организационное укрепление ГДГА (этап II)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Перу, заключается в расширении возможностей ГДГА по разработке технических стандартов и проведении профессиональных оценок в областях аэронавигации, авиационной безопасности и безопасности полетов, в целях превращения гражданской авиации и воздушного транспорта в эффективный инструмент экономического развития. Этот проект начат в декабре 2007 года и рассчитан на 3 года.

Результаты выполнения проекта

Проводилась подготовка технического персонала ГДГА по вопросам организации контроля за обеспечением безопасности полетов, летной годности, производства полетов, выдачи свидетельств личному составу и управления данными об авиационных происшествиях и инцидентах, контроля качества аэронавигационного обслуживания, авиационной безопасности (AVSEC), опасных грузов и сертификации аэродромов.

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 предусмотрены подготовка кадров, модернизация районного диспетчерского центра (РДЦ), установка радиолокационной системы (вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ режима S)) и создание органов обслуживания воздушного движения. Этот проект начат в 2009 году и рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

Начато проведение исследования по модернизации РДЦ, запущен процесс закупки вторичного обзорного радиолокатора, разработаны процедуры зональной навигации/навигации на базе требуемых навигационных характеристик (RNAV/RNP) и автоматизации управления воздушным движением (УВД), подготовлены спецификации на закупку оборудования и услуг, завершена оценка конкурсных предложений и подписан контракт с победителем торгов.

РЕСПУБЛИКА КОРЕЯ

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

Цель проекта

Цель данного проекта, который финансируется правительством Республики Корея, заключается в оказании полномочному органу по безопасности полетов гражданской авиации Республики Корея (CASA) и корейскому учебному центру гражданской авиации (CATC) помощи в управлении программой подготовки кадров из развивающихся государств, отобранных САТС. Помощь охватывает такие области, как распространение информации об обучении среди государств – членов ИКАО, подготовка писем о предоставлении стипендий и писем об отказе. Данный проект, начатый в июле 2007 года, рассчитан на 3 года.

Результаты выполнения проекта

ИКАО предоставила 45 стипендий слушателям из 34 развивающихся государств для прохождения курсов, организованных на базе учебного центра гражданской авиации по вопросам технического обслуживания доплеровского ОБЧ-всенаправленного радиомаяка (DVOR), глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) и/или радиолокационного управления подходом.

Помощь эксперта ИКАО по CNS министерству по земельным, транспортным и морским вопросам (MLTM)***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого министерством по земельным, транспортным и морским вопросам (MLTM), а до этого полномочным органом по безопасности полетов гражданской авиации Республики Корея (KCASA), заключается в проведении лекций о глобальной навигационной спутниковой системе (GNSS), навигации на основе характеристик (PBN), поправках к Приложению 10 и по другим смежным вопросам. Этот проект, начатый в 2009 году и рассчитанный на 1 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

Эксперт в области связи, навигации и наблюдения (CNS) был командирован в Республику Корея для проведения требуемых лекций.

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

Цель данного проекта, финансируемого правительством Саудовской Аравии, заключается в оказании помощи Генеральному ведомству гражданской авиации (ГВГА) в обеспечении безопасных, эффективных и рентабельных авиаперевозок; предоставлении ГВГА последней информации об изменениях в условиях деятельности гражданской авиации; подготовке ГВГА к внедрению новых технологий, а также оказании ГВГА помощи в замене иностранных экспертов национальными специалистами путем профессиональной подготовки квалифицированных кадров из Саудовской Аравии. Этот проект, начатый в 1997 году и первоначально рассчитанный на 6 лет, был продлен до конца июня 2010 года.

Результаты выполнения проекта

В 2009 году в рамках этого проекта работали 24 международных эксперта, оказывая, по необходимости, консультативную помощь руководителям проекта и экспертам из Саудовской Аравии. Деятельность в рамках проекта включала комплексную проверку новых воздушных судов авиакомпаний "Сауди Арабиан эрлайнз" и "Сауди роял флайт" с целью обеспечения соблюдения Стандартов, Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил, а также регулярную инспекцию авиаперевозчиков/эксплуатантов и сертифицированных ремонтных центров ГВГА в рамках контроля за

обеспечением безопасности полетов. Эксперты ИКАО в области обучения вместе с национальными инструкторами организовали для ГВГА дополнительные курсы в области связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), организации радиолокационных и нерадиолокационных маршрутов и тренажерной подготовки. Кроме того, эксперты обеспечили создание и внедрение программы профессионального и карьерного роста для будущего развития противопожарной службы и службы поиска и спасания. Благодаря этой подготовке ГВГА удалось заполнить новые посты квалифицированными кандидатами из Саудовской Аравии. Кроме того, предоставлялись технические консультации по вопросам инженерно-технического обеспечения аэропортов в ходе рассмотрения текущих и будущих проектов.

СИНГАПУР

Совместная (ИКАО/Сингапур) программа обучения для развивающихся стран

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого ведомством гражданской авиации (ВГА) Сингапура, заключается в оказании ИКАО помощи в организации программы обучения слушателей из развивающихся стран, отобранных Авиационной академией Сингапура (SAA). Такая помощь включает рассылку соответствующей информации государствам – членам ИКАО, подготовку писем о предоставлении стипендий и писем с отказом. Этот проект, начатый в 2009 году и рассчитанный на 12 мес, был продлен до начала 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Были отобраны 89 слушателей (из 100 запланированных) из 46 развивающихся стран для участия в 8 курсах по следующим дисциплинам: управление в гражданской авиации, технологии связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), включая последние разработки в области глобальной навигационной спутниковой системы/радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (GNSS/ADS-B), подготовка инспекторов по летной годности/производству полетов в рамках контроля за обеспечением безопасности полетов, разработанные ИКАО системы управления безопасностью полетов, подготовка руководителей служб организации контроля за обеспечением безопасности полетов, государственная программа по безопасности полетов, комплексные системы управления безопасностью полетов или расследование авиационных происшествий и руководство этой работой.

Совместная (ИКАО/Сингапур) программа обучения для развивающихся стран: 50-летие***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого ведомством гражданской авиации (ВГА) Сингапура, заключается в оказании ИКАО помощи в организации программы обучения для 50 слушателей из развивающихся стран в дополнение к уже функционирующей программе обучения слушателей из развивающихся стран, отобранных Авиационной академией Сингапура (SAA). Такая помощь включает рассылку соответствующей информации государствам – членам ИКАО, подготовку писем о предоставлении стипендий и писем с отказом. Этот проект, начатый в 2009 году и рассчитанный на 12 мес, был продлен до начала 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Были отобраны 87 слушателей из 47 развивающихся стран для участия в 8 курсах, проводимых на базе Авиационной академии Сингапура.

Рассмотрение программы охраны природы***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого Группой сингапурского аэропорта Чанги (CAG), заключается в оказании помощи CAG при рассмотрении существующего плана охраны природы, режима инспекций в области природопользования и подготовке типового вопросника для систематического сбора информации о животном мире в окрестностях аэропорта Чанги. Этот проект, начатый в 2009 году и рассчитанный на 1 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

В Сингапур был командирован эксперт для оказания помощи в указанной работе.

СОМАЛИ**Временный полномочный орган гражданской авиации Сомали (ВПОГАС)*****Цель проекта***

Основанием для данного проекта, полностью финансируемого за счет собранных Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА)



аэронавигационных сборов, является санкция Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выданная ИКАО на решение проблем гражданской авиации в Сомали. Его цель заключается в оказании под контролем директора Управления технического сотрудничества ИКАО помощи в эксплуатации и техническом обслуживании основных средств, оборудования и служб, предназначенных для обеспечения международных воздушных перевозок, включая полеты для оказания гуманитарной помощи и помощи в чрезвычайных ситуациях, а также, по возможности, полеты по местным воздушным линиям в пределах района полетной информации (РПИ) Могадишо, в целях удовлетворения насущных потребностей в области безопасности полетов; в оказании, по мере возможности, помощи в восстановлении и развитии авиационной инфраструктуры при условии финансирования не за счет аэронавигационных сборов, а из других источников; а также в разработке и реализации плана создания ядра функционально-административной структуры гражданской авиации для будущего правительства Сомали. Этот проект, начатый в 1996 году и первоначально рассчитанный на 7 лет, был продлен до конца 2006 года. Учитывая продолжающуюся нестабильность и отсутствие действенного национального правительства, проект был продлен до конца 2010 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта продолжалось оказание помощи по руководству и управлению деятельностью Временного полномочного органа гражданской авиации (ВПОГАС) во взаимодействии с резидентом-представителем и координатором по гуманитарным вопросам Организации Объединенных Наций в Сомали и региональным директором ИКАО в Бюро для Восточной и Южной Африки (ESAF). ВПОГАС продолжал предоставлять полетно-информационное обслуживание (FIS), включая службы аэронавигационной информации (CAI), средства авиационной связи (AEROCOM) и авиационной метеорологии (AEROMET), на круглосуточной основе для обеспечения полетов в воздушном пространстве Сомали из созданного для реализации данного проекта бюро в Найроби. Обеспечивались аэродромное полетно-информационное обслуживание (AFIS), поисково-спасательные противопожарные средства, а также управление движением на земле в аэропортах Харгейса, Бербера и Босассо. Также эксплуатировались подстанции AEROCOM в аэропортах Харгейса и Гарове, работали пункты инструктажа CAI в аэропорту Харгейса. Было предоставлено 11 стипендий на обучение по различным авиационным дисциплинам, включая продвинутый курс по информационным технологиям, курсы по сертификации сетей и безопасности в Интернете, по авиационной безопасности и по подготовке младшего персонала противопожарной службы аэропорта (на курсах в Замбии). Из 11 стипендий 9 были предоставлены гражданам Сомали. ВПОГАС продолжал оказывать поддержку местным властям, Программе развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и другим учреждениям ООН путем предоставления услуг технических экспертов и осуществления краткосрочных командировок для проведения оценок состояния

аэропортов. Такие оценки были проведены для нового летного поля аэропорта Гарове, а также в аэропортах Харгейса и Босассо.

ТАИЛАНД

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

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Учебным центром гражданской авиации (УЦГА) Таиланда, заключается в оказании помощи в осуществлении программы подготовки для слушателей из развивающихся стран, отобранных этим учебным заведением. Такая помощь включает рассылку соответствующей информации Договаривающимся государствам ИКАО и подготовку писем о предоставлении стипендий и писем об отказе. Этот проект, начатый в 2009 году и рассчитанный на 12 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

Был отобран 181 слушатель из 44 развивающихся стран для участия в следующих курсах: связь, навигация и наблюдение/организация воздушного движения (CNS/ATM), технологии для руководителей служб воздушного движения, системы управления безопасностью полетов, руководство службой авиационной безопасности, английский язык в авиации, человеческий фактор для эксплуатационного персонала, метеорология для авиационного персонала и подготовка проверяющих/аттестующих персонал на владение авиационным английским языком.

Пересмотр генеральных планов развития международных аэропортов Суварнабхуми и Дон Муанг

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого акционерным обществом с ограниченной ответственностью "Аэропортс оф Таиланд" (АОТ), заключается в представлении руководству АОТ и соответствующих государственных ведомств пересмотренных данных прогнозов и других параметров планирования, содержащихся в генеральном плане развития аэропорта. Этот проект, начатый в 2007 году и первоначально рассчитанный на 4 мес, дважды продлевался. Рассматривается возможность третьего продления до 2010 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках данного проекта генеральные планы развития аэропортов Суварнабхуми и Дон Муанг были пересмотрены и переработаны на основе сценария наличия двух аэропортов в агломерации "Большого Бангкока". После получения этих планов АОТ просило подготовить пересмотренный генеральный план развития аэропорта Суварнабхуми на основе сценария, предусматривающего функционирование в районе "Большого Бангкока" одного аэропорта.

ФИЛИППИНЫ**Повышение уровня безопасности полетов авиации на Филиппинах путем расширения надзорных возможностей ведомства воздушного транспорта в области безопасности полетов****Цель проекта**

Цели данного проекта, который финансируется ведомством гражданской авиации (ВГА) Филиппин и осуществляется на основе целевого фонда, заключаются в повышении уровня безопасности полетов путем расширения надзорных возможностей ВГА в сфере безопасности полетов, обновления нормативных положений и процедур, использования хорошо подготовленных и квалифицированных инспекторов и наблюдателей, расширения организационных полномочий и автономии в целях обеспечения эффективной организации контроля за обеспечением безопасности полетов для всех эксплуатантов воздушных судов, организаций по техническому обслуживанию воздушных судов, аэродромов и служб воздушного движения, обеспечения соблюдения правил и процедур в части безопасности полетов, а также применения принципов разработанного ИКАО Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). Этот проект был начат в мае 2008 года и рассчитан на 24 мес.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта продолжалась разработка норм гражданской авиации (CAR) по вопросам сертификации аэродромов, эксплуатации и технического обслуживания воздушных судов, перевозки опасных грузов, а также стандартов сертификации и справочников инспектора для использования в ходе презентаций для отраслевой аудитории и консультирования руководства новой администрации ВГА относительно основных проблем, возникающих при проведении повторной сертификации международных и внутренних эксплуатантов, учебных организаций и организаций по техническому обслуживанию на соответствие новым стандартам. Подготовлены планы корректирующих действий и множество нормативных

документов, справочников, процедур и форм для обеспечения соответствия требованиям к организации контроля за обеспечением безопасности полетов Европейского Союза, Федерального авиационного управления Соединенных Штатов Америки и ИКАО. Сотрудники ВГА проходили подготовку по применению новых правил и процедур. В рамках проекта оказывалась помощь в отборе и найме кандидатов на должности инспекторов, а также при проведении инспекторами ВГА первых инспекционных мероприятий и проверок.

Авиационное исследование по вопросу о парке развлечений и отдыха "Багонг Найонг Пилипино" (Манила, Филиппины)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого ВГА, заключается в проведении авиационного исследования для установления максимальной допустимой высоты строительства объектов в парке развлечений и отдыха "Багонг Найонг Пилипино", обеспечивающей безопасность полетов воздушных судов в манильском международном аэропорту Ниной Акино (NAIA). Этот проект, начатый в 2009 году и рассчитанный на 1 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

Эксперт по построению схем захода на посадку по приборам был командирован в Манилу на две недели. Отчет этого эксперта был рассмотрен ИКАО и представлен правительству.

Помощь ВГА в проведении авиационного исследования

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого ВГА, заключается в проведении авиационного исследования для установления максимальной допустимой высоты строительства объектов вблизи международного аэропорта Диосдадо Макапагал, которая обеспечивала бы безопасную эксплуатацию воздушных судов в этом аэропорту. Организована подготовка на местах для местного персонала. Этот проект, начатый в 2009 году и рассчитанный на 2 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

Группа экспертов ИКАО выезжала на Филиппины на четыре недели. Подготовленный экспертами отчет был рассмотрен ИКАО и представлен правительству.

ШРИ-ЛАНКА

Программа ТРЕЙНЭР для учебного центра гражданской авиации

Цель проекта

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

Результаты выполнения проекта

Эксперт ИКАО в области ТРЕЙНЭР продолжал оказывать помощь и содействие.

ЭКВАДОР

Укрепление сектора гражданской авиации

Цель проекта

Цели данного проекта, финансируемого правительством Эквадора и Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), заключаются в разработке национального аэронавигационного плана с учетом Генерального плана развития гражданской авиации, представлении правительству рекомендаций об установлении концессии на эксплуатацию существующих и новых аэропортов в Гуаякиле и Кито, реорганизации структуры Генерального директората гражданской авиации (ГДГА), повышении профессионального уровня кадров на основе обучения и оптимизации выполнения Эквадором своих обязанностей по организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Данный проект, начатый в 1998 году и рассчитанный на 9 лет, был продлен до декабря 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Эксперты ИКАО оказывали консультативную и техническую помощь в процессе закупок различного оборудования. Продлен контракт на техническое обслуживание оборудования Всемирной системы зональных прогнозов (ВСЗП) и проведены публичные торги на закупку системы спутниковой связи. После установки вторичного радиолокатора на Галапагосских островах была подобрана вспомогательная документация;

делегация ГДГА посетила Штаб-квартиру ИКАО для доработки плана закупочных мероприятий.

ЭКВАТОРИАЛЬНАЯ ГВИНЕЯ

Расширение национальных и организационных возможностей в сфере гражданской авиации

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Экваториальной Гвинеи и Программой развития Организации Объединенных Наций, 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. Этот проект, начатый в 2004 году и рассчитанный на 4 года, был продлен до конца 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Завершена работа по пересмотру норм летной годности и производства полетов с учетом недостатков, выявленных в результате проведенной в 2007 году проверки в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Начат процесс повторной сертификации всех авиаэксплуатантов Экваториальной Гвинеи под руководством группы специалистов по проекту. Также был обновлен реестр воздушных судов: рассмотрены сертификаты летной годности, выданные Экваториальной Гвинеей, и некоторые из них были аннулированы. Создана система цифровых и физических регистрационных файлов в департаменте по надзору за обеспечением безопасности полетов ведомства гражданской авиации (ВГА), который отвечает также за ведение реестра авиаэксплуатантов и воздушных судов. Проектной группой разработана и внедрена программа надзора, предусматривающая подготовку на рабочих местах для национальных инспекторов ВГА.

ЮЖНАЯ АФРИКА

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

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого ведомством гражданской авиации (ВГА) Южной Африки, заключается в оказании содействия в



расширении возможностей ведомства по обеспечению приемлемого уровня контроля за производством полетов и обеспечением безопасности полетов. Этот проект, начатый в мае 2007 года и рассчитанный на 18 мес, завершен в октябре 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Исходя из результатов контрольной проверки, проведенной Федеральным авиационным управлением (ФАУ) Соединенных Штатов Америки, основное внимание в рамках проекта уделялось пересмотру и доработке авиационных правил Южной Африки, связанных с ними технических стандартов и инструктивных документов. Кроме того, была введена практика использования "помощников инспекторов", которая позволяет инспекторам с недостаточными знаниями или опытом, при наличии возможностей, оказывать помощь (под наблюдением) действующим инспекторам. Проектная группа оказала содействие в корректировке генерального плана надзора (ГПН) с учетом такого расширения штатов, что позволило более активно привлекать к работе под наблюдением "помощников инспекторов".

ПЕРЕЧЕНЬ МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ И МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ**АФРИКАНСКИЙ РЕГИОН**

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

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Центральным фондом Организации Объединенных Наций по борьбе с вирусом гриппа (CFIA), заключается в снижении опасности распространения птичьего гриппа и других аналогичных инфекционных заболеваний воздушным транспортом на основе совместных договоренностей между участвующими государствами и администрациями (Гана, Демократическая Республика Конго, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Кот-д'Ивуар, Нигерия, Чад и Южная Африка). В рамках проекта CAPSCA государствам оказывается помощь в обеспечении соблюдения положений статьи 14 *Конвенции о международной гражданской авиации* "Предотвращение распространения болезней". Кроме того, п. 8.16 Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" требует от государств разработки национального авиационного плана подготовки к вспышке серьезной инфекционной болезни. Этот проект, начатый в марте 2008 года и первоначально рассчитанный на 12 мес, был продлен до конца 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Наняты два региональных координатора, проживающих в Африке. В первом совещании Руководящего комитета (SCM) проекта CAPSCA приняли участие представители государств и администраций Демократической Республики Конго, Камеруна, Кении, Кот-д'Ивуара, Нигерии, Сингапура и Южной Африки, Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), Управления Организации Объединенных Наций по координации гуманитарных вопросов, Всемирной продовольственной программы, а также наблюдатели от государственных ведомств здравоохранения, аэропортов и авиакомпаний. Проведены оценки в международных аэропортах Абуджа, Лагос, Кейптаун и Йоханнесбург на основе приоритетов, установленных SCM. Кроме того, состоялось первое совещание Региональной группы по авиационной медицине с тем же кругом участников, что и совещание Руководящего комитета.

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

Цель проекта

Цели данного проекта, финансируемого группой государств – участников Банджувского договора (Гамбия, Гана, Гвинея, Кабо-Верде, Либерия, Нигерия и Сьерра-Леоне) при материальной и финансовой поддержке доноров, заключаются в повышении безопасности и эффективности авиаперевозок путем создания региональной группы высококвалифицированных инспекторов в области безопасности полетов для проведения сертификации, постоянного надзора, проверок и обучения; разработки согласованных авиационных законов, нормативных положений, процедур сертификации/надзора; оказания помощи государствам в проведении необходимых работ в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов, а также в определении целесообразности создания в рамках COSCAP-BAG региональной организации по обеспечению безопасности полетов, именуемой "Организация BAG по контролю за обеспечением безопасности полетов (BAGASOO)". Этот проект, начатый в 2005 году и первоначально рассчитанный на 24 мес, был продлен до 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Состав Рабочей группы по безопасности полетов (РГБП) был расширен путем включения эксперта по сертификации аэродромов и безопасности полетов и регионального инспектора. Подписан Меморандум о взаимопонимании (МОВ) относительно недавно созданной совместной инспекции (CIS), позволяющий сформировать и использовать более многочисленную и стабильную группу инспекторов по безопасности полетов. Было одобрено решение о переходе к этапу II программы обучения государственных инспекторов по безопасности полетов (GSI). Завершена подготовка типовых справочников инспектора по летной годности и производству полетов, а также соответствующих инструктивных материалов. Некоторые государства BAG достигли значительного прогресса в приведении действующих нормативных положений в соответствие с общими нормами, уже разработанными в рамках COSCAP-BAG. Региональная группа BAG по безопасности полетов (RAST) провела два совещания. В рамках сотрудничества с Всеобъемлющей программой осуществления проектов (ACIP) в регионе Африки и Индийского океана (AFI) в государствах – членах BAG проведен анализ разрывов с целью выяснить, какая поддержка требуется странам для выполнения ими своих обязательств в части обеспечения безопасности полетов. Подписаны меморандумы о взаимопонимании относительно учреждения Организации BAG по контролю за обеспечением безопасности полетов (BAGASOO) и Агентства BAG по расследованию авиационных происшествий (BAGAIA).

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

Цель проекта

Цели данного проекта, финансируемого государствами – членами СЕМАС (Габон, Камерун, Конго, Сан-Томе и Принсипи, Центральноафриканская Республика, Чад и Экваториальная Гвинея) при финансовой поддержке 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 авиаперевозок, содействии применению скоординированного подхода к совместному использованию специальной технической экспертизы, повышении технических знаний и квалификации национальных инспекторов за счет теоретической подготовки и стажировки на рабочих местах, выполнении задач по сертификации региональных эксплуатантов и надзору от имени тех ведомств гражданской авиации (ВГА), которые в настоящее время располагают ограниченными возможностями по осуществлению надзора, учреждению программы инспектирования аэродромов, реализация которой приведет к созданию организации по обеспечению безопасности полетов для государств-членов. Этот проект, который был утвержден в 2005 году, но начал реализовываться лишь в 2008 году вследствие политической нестабильности и ограничений, наложенных на перевозки в Нджамену, где расположена база проекта COSCAP-СЕМАС, рассчитан на 36 мес.

Результаты выполнения проекта

Руководящий комитет наметил основные мероприятия на 2009 год. По итогам посещения государств-членов проведен анализ положения и подготовлены планы работы. На организационном совещании Рабочей группы по безопасности полетов (FSWG) были приняты круг полномочий и внутренние процедуры. Начата работа по пересмотру Кодекса гражданской авиации СЕМАС, составлению подробных нормативных положений, отвечающих требованиям Приложений 1, 6 и 8 ИКАО, и подготовке типовых руководств по производству полетов и летной годности. Руководящий комитет предоставил людские ресурсы в объеме 91 человеко-дней для оказания помощи государствам-членам, в частности Конго, Сан-Томе и Принсипи и Чаду. Проектная группа COSCAP приняла участие в анализе разрывов, проводившемся в рамках Всеобъемлющей программы осуществления проектов в регионе АFI в Габоне, Камеруне, Конго, Центральноафриканской Республике и Чаде.

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

Результаты выполнения проекта

Создана электронная база данных, позволяющая государственным инспекторам стран САДК следить за ходом выполнения комплексного плана подготовки инспекторов. Для инспекторов были организованы программы стажировки на рабочих местах и формального обучения. Были разработаны типовые аэронавигационные правила, учитывающие самые последние поправки к Приложениям 1, 6 и 8 ИКАО, а также типовые технические процедуры. Создана Рабочая группа по безопасности полетов (FSWG) для рассмотрения общих норм и процедур, государствам предложен поэтапный процесс введения положений типовых документов в национальные правила и процедуры.

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

Цель проекта

Цели данного проекта, финансируемого государствами – членами ЗЭВС (Бенин, Буркина-Фасо, Гвинея-Бисау, Кот-д'Ивуар, Мали, Нигер, Сенегал и Того), а также Мавританией, Африканским банком развития, компанией "Боинг", Европейской комиссией, Французским агентством по сотрудничеству и Международным механизмом финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП), заключаются в повышении безопасности авиаперевозок; повышении технических знаний и квалификации национальных инспекторов за счет теоретической подготовки и стажировки на рабочих

местах; выполнении задач по сертификации эксплуатантов воздушных судов и надзору за их деятельностью от имени тех ведомств гражданской авиации (ВГА), которые имеют ограниченные возможности в области надзора, и учреждении программы проверок и сертификации аэродромов, реализация которой приведет к созданию организации по обеспечению безопасности полетов для государств-членов. Этот проект, начатый в 2004 году и рассчитанный на 3 года, был продлен до конца 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Руководящий комитет установил приоритеты в деятельности по оказанию помощи государствам – членам ЗЭВС и подготовке национальных и региональных инспекторов. Бенину, Буркина-Фасо, Гвинее-Бисау и Мали была оказана помощь в составлении и последующем выполнении планов мероприятий по устранению недостатков, а также в текущей работе по организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Проект COSCAP-UEMOA также участвовал в миссиях ИКАО/Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) по оказанию помощи государствам – членам ЗЭВС. Региональные и национальные инспекторы принимали участие в семинарах и практикумах в рамках Всеобъемлющей программы осуществления проектов (ACIP) в регионе AFI. Кроме того, региональные инспекторы привлекались к проведению анализа разрывов по линии ACIP в государствах – членах ЗЭВС. В Уагадугу состоялось два совещания Рабочей группы по безопасности полетов (FSWG), на которых были рассмотрены и доработаны для последующего принятия региональные нормы по выдаче свидетельств авиационному персоналу, производству полетов и летной годности. Регулярно обновлялась информация на веб-сайте COSCAP, предназначенная для использования членами авиационного сообщества.

Механизм кооперативного развития авиационных метеорологических служб в регионе WACAF – этап I (CODEVMET-WACAF - этап I)

Цель проекта

Цель данного проекта, который охватывает первый этап осуществляемого за счет средств Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) проекта кооперативного развития по повышению уровня безопасности полетов путем наращивания потенциала девяти государств региона Западной и Центральной Африки (WACAF) (Гамбии, Гвинеи, Гвинеи-Бисау, Демократической Республики Конго, Кабо-Верде, Либерии, Нигерии, Сан-Томе и Принсипи и Сьерра-Леоне), заключается в регулировании и/или предоставлении метеорологического обслуживания авиации. Этот проект, начатый в сентябре 2009 года и рассчитанный на 45 дней, завершен.

Результаты выполнения проекта

Проведена оценка средств и служб авиационной метеорологии в участвующих государствах. Разработаны планы действий для каждого государства, подготовлено 68 предложений по странам, выявлено и приоритизировано 46 недостатков в области авиационной метеорологии, затрагивающих безопасность и эффективность полетов, и сформулировано 16 принципиальных рекомендаций, которые будут положены в основу последующего проекта.

РЕГИОН АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА**Совместное соглашение по расширению метеорологического обслуживания авиации в южной части Тихого океана (CAEMSA-SP)****Цель проекта**

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

Результаты выполнения проекта

Эксперт по авиационной метеорологии, назначенный в рамках данного проекта, подготовил отчеты по странам и составил заключительный отчет по проекту.

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

Цель данного проекта, финансируемого ведомствами гражданской авиации и полномочными органами аэропортов участвующих в данном проекте государств (Вьетнам, Индонезия, Китай (ОАР Гонконг и ОАР Макао), Малайзия, Непал, Сингапур, Соломоновы Острова, Таиланд, Тонга и Филиппины), а также за счет гранта, предоставленного донорами в Центральный фонд Организации Объединенных Наций по борьбе с вирусом гриппа, заключается в снижении риска распространения авиапассажирами птичьего гриппа и аналогичных инфекционных заболеваний путем заключения совместной договоренности между участвующими в проекте государствами, ведомствами и аэропортами. На начальном этапе эта задача будет решаться посредством применения и выполнения рекомендаций ИКАО по предотвращению распространения инфекционных заболеваний в крупных международных аэропортах, подготовки кадров участвующих в проекте ведомств гражданской авиации, аэропортов и авиакомпаний в области авиационной медицины для обеспечения последовательной реализации этих рекомендаций, а также оказания помощи другим государствам региона, которые могут присоединиться к данной программе. Этот проект, начатый в сентябре 2006 года и рассчитанный на 3 мес, был продлен до конца 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Эксперт ИКАО по авиационной медицине организовал подготовку на рабочих местах на основе рекомендаций ИКАО. Проведены два практикума по авиационной медицине и выдаче свидетельств авиационному персоналу, а на 46-й Конференции генеральных директоров гражданской авиации (ГДГА) региона Азии и Тихого океана была организована презентация, посвященная проекту CAPSCA. Были проведены 3-е совещание Руководящего комитета проекта CAPSCA по региону Азии и Тихого океана и 3-е совещание Региональной группы по авиационной медицине (RAMT). Сформулированы важные выводы, касающиеся планирования в государствах готовности к пандемии, а также разработки планов на случай пандемии на уровне авиакомпаний и аэропортов.

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

Цель данной программы, финансируемой участвующими государствами и донорами, заключается в обеспечении соблюдения требований международных конвенций, Стандартов и Рекомендуемой

практики (SARPS) ИКАО и, в частности, требований Приложения 17 "Безопасность", связанных с авиационной безопасностью положений Приложения 9 "Упрощение формальностей", а также инструктивного материала по авиационной безопасности (AVSEC), содержащегося в *Руководстве ИКАО по безопасности* (для служебного пользования). По состоянию на ноябрь 2009 года 24 государства и специальных административных района являлись участниками программы, направленной 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. Эта программа, начатая в 2004 году и рассчитанная на 36 мес, перешла на этап II и продлена до августа 2014 года.

Результаты выполнения проекта

Проекты национальной программы безопасности гражданской авиации, предусматривающие самые современные методы и процедуры и учитывающие специфику региона, подготовлены для Бруней-Даруссалама, Кирибати и Японии. Рассмотрено национальное законодательство и нормативные документы 22 государств и администраций. Подготовлены проекты отчетов о законодательстве и правилах в области авиационной безопасности для 20 государств и администраций, причем 10 из них были обсуждены с заинтересованными ведомствами государств и администраций. Были доработаны и направлены соответствующим государствам и администрациям шесть отчетов. В рамках программы продолжали работать курсы для инспекторов по авиационной безопасности (AVSEC) и практикумы по контролю качества. Кроме того, после включения связанных с авиационной безопасностью аспектов Приложения 9 в Универсальную программу проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ) программа CASP-AP совместно с Международной организацией по миграции (МОМ) организует обучение методам распознавания поддельных документов для персонала авиакомпаний и пограничных служб. В рамках программы CASP-AP созданы региональные группы по авиационной безопасности (RAVSECT) для привлечения экспертов в области безопасности из всех государств и администраций региона Азии и Тихого океана к оказанию при необходимости консультативной помощи и содействия с учетом специфики отдельных государств. Всем участвующим государствам и администрациям был разослан для подписания Меморандум о взаимопонимании (МОВ), предусматривающий создание постоянно действующей региональной структуры CASP-AP и содержащий описание ее организационных рамок и методов работы постоянных региональных структур, а также направлено руководство по административной и оперативной политике и процедурам.

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

Цель проекта

Цель данного совместного проекта, финансируемого Китайской Народной Республикой, Корейской Народно-Демократической Республикой, Монголией и Республикой Корея, который выполняется за счет средств целевого фонда, созданного государствами-участниками, и поддерживается Ассоциацией авиакомпаний Азии и Тихого океана (ААРА), концерном "Эрбас", компанией "Боинг", компанией "Бомбардье", Европейской комиссией (ЕК), Федеральным авиационным управлением (ФАУ) Соединенных Штатов Америки, Международным механизмом финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) и министерством транспорта Канады, заключается в повышении безопасности и эффективности авиаперевозок 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 организаций, а также дает возможность проводить подготовку кадров в области контроля за обеспечением безопасности полетов. Помимо этого, проект содействует предотвращению авиационных происшествий, используя контрольные функции Региональной группы по безопасности полетов в Северной Азии (NARAST). Этот проект, начатый в 2003 году и рассчитанный на 5 лет, продлен до конца 2012 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта COSCAP-NA были подготовлены типовые правила и процедуры для инспекторов и методики соответствующей подготовки. Проводилась подготовка по требованиям к утверждению иностранных авиаэксплуатантов и надзору, включенным в Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов", и разработаны типовые правила и руководства для обеспечения соблюдения требований Приложения 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов". Рассылались бюллетени и консультативные циркуляры, проводились семинары и практикумы. Члены Региональной группы по безопасности полетов в Северной Азии (NARAST) совместно с другими региональными группами по безопасности полетов по проекту (COSCAP для Юго-Восточной Азии – SEA и COSCAP для Южной Азии – SA), выступая в качестве объединенной группы по безопасности полетов Азиатского региона, определили 46 пунктов действий по повышению уровня безопасности полетов и реализации глобального плана по безопасности полетов. Было организовано 27 учебных курсов и

семинаров для 450 участников, в том числе для персонала авиа-эксплуатантов и поставщиков обслуживания, 7 из которых проводились в сотрудничестве с COSCAP-SEA и COSCAP-SA. В рамках проекта государства, успешно прошедшие проверку по линии Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), оказывали коллективную помощь другим государствам-членам в подготовке к проверкам УППКБП; также осуществлялась взаимная техническая поддержка проектов COSCAP в Азии.

Совместная программа по повышению безопасности полетов и поддержанию летной годности для Южной Азии (COSCAP-SA)

Цель проекта

Данный проект, представляющий собой совместное соглашение, финансируемое правительствами Бангладеш, Бутана, Индии, Мальдивов, Непала, Пакистана и Шри-Ланки, осуществляется на базе целевого фонда, созданного государствами – участниками проекта, при поддержке со стороны концерна "Эрбас", компании "Боинг", Европейской комиссии (ЕК), Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП), министерства транспорта Канады и Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки. Цель проекта заключается в повышении безопасности и эффективности авиаперевозок в субрегионе. Основные цели третьего этапа предусматривают укрепление региональной организационной структуры для авиации; оказание помощи в разработке согласованной нормативно-правовой базы; содействие использованию всеобъемлющего системного подхода при проведении работ в области 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 проводимой ими работе по обеспечению соответствия международным и национальным требованиям в области гражданской авиации, а также обеспечение развития людских ресурсов в области гражданской авиации. Данный проект, начатый в 1997 году и рассчитанный на 5 лет, был продлен до 2012 года.

Результаты выполнения проекта

После расширения Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) программа COSCAP-SA также была постепенно расширена в целях учета всех направлений, связанных с безопасностью полетов и охватываемых проверками по линии УППКБП. Проводились учебные курсы по

дисциплинам, связанным с безопасностью полетов. Государства-участники подписали Меморандум о взаимопонимании (МОВ), в котором заложены организационные основы программы, и приняли руководство по организационным рамкам и процедурам с конкретным изложением политики, процедур, правил и практики, связанных с функционированием программы. Проведено 15 учебных курсов и семинаров, на которых прошли обучение 265 человек. Разработаны, пересмотрены, обновлены и/или перевыпущены связанные с безопасностью полетов документы и руководства. Создана специальная группа для стандартизации нормативных положений по техническому обслуживанию. Региональные эксперты выполнили по две командировки в каждое участвующее государство для решения, по мере необходимости, задач в области контроля за обеспечением безопасности полетов, проведения теоретической подготовки и стажировки на рабочих местах или оказания помощи в пересмотре требований, связанных с организацией контроля за обеспечением безопасности полетов. Обновлен официальный веб-сайт программы COSCAP-SA. Региональная группа по безопасности полетов в Южной Азии (SARAST) проводила работу в области предотвращения авиационных происшествий. Было проведено совещание Руководящего комитета программы для обсуждения стратегий внедрения и конкретных потребностей государств. В рамках программы состоялось совещание руководителей учебных авиационных центров в целях популяризации методики ТРЕЙНЭР и обмена информацией об обучении и преподавании в авиационном секторе.

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

Цель проекта

Данный проект, являющийся результатом соглашения о сотрудничестве между правительствами Бруней-Даруссалама, Вьетнама, Индонезии, Камбоджи, Китая (ОАР Гонконг и ОАР Макао), Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Мьянмы, Сингапура, Таиланда, Тимора-Лешти и Филиппин, осуществляется на основе использования целевого фонда, созданного государствами – участниками проекта при поддержке концерна "Эрбас", компании "Боинг", Европейской комиссии (ЕК), Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки и Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП). Цель проекта заключается в повышении безопасности и эффективности авиаперевозок в данном регионе, улучшении обучения и профессиональной подготовки национальных инспекторов по летной годности и производству полетов, согласовании политики и правил оказания помощи в области сертификации и проведения инспекций государствам, которые в настоящее время не в состоянии выполнять свои нормативные обязательства, координации программ технической помощи и создании региональной группы по

безопасности полетов для претворения в жизнь разработанных на глобальном уровне решений в области обеспечения безопасности полетов. Данный проект, начатый в 2001 году и первоначально рассчитанный на 5 лет, был продлен до конца 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Рассылались бюллетени и консультативные циркуляры, проводились практикумы и учебные курсы. Члены Региональной группы по безопасности полетов в Юго-Восточной Азии (SEARAST) совместно с другими региональными группами по безопасности полетов по проекту (COSCAP для Северной Азии и COSCAP для Южной Азии), выступая в качестве объединенной группы Азиатского региона по безопасности полетов, определили 46 пунктов действий по повышению уровня безопасности полетов и реализации глобального плана по безопасности полетов. В 2009 году в работе 22 курсов, семинаров и практикумов приняли участие в общей сложности 778 человек. В рамках проекта государства, успешно прошедшие проверку по линии Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), оказывали коллективную помощь другим государствам-членам в подготовке к проверкам УППКБП; также осуществлялась взаимная техническая поддержка проектов COSCAP в Азии.

РЕГИОН ЕВРОПЫ И БЛИЖНЕГО ВОСТОКА

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

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительствами Бахрейна, Кувейта и Объединенных Арабских Эмиратов, заключается в повышении безопасности и эффективности авиаперевозок в субрегионе Персидского залива посредством согласования и эффективного применения международных стандартов и национальных положений, правил и процедур организации контроля за обеспечением безопасности полетов, содействуя тем самым социально-экономическому развитию региона и способствуя более широкому сотрудничеству среди участвующих в проекте государств. Его цель также заключается в создании региональной структуры сотрудничества и координации в области авиационной безопасности и подготовки кадров по авиационной безопасности. Этот проект начат в 2006 году и рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

Руководящий комитет принял решение пересмотреть цели проекта, исключив авиационную безопасность и вновь включив аспекты производства полетов. Основное внимание в рамках проекта по-прежнему уделялось разработке согласованных правил по безопасности полетов, основанных, по мере возможности, на европейской модели. Участники проекта участвовали в мероприятиях по линии "Глобальной дорожной карты безопасности полетов", проводили семинары и практикумы; было выполнено несколько командировок в участвующие государства для оказания помощи во внедрении согласованных правил. Комитет по регулированию рассмотрел правила, разработанные Европейским агентством по безопасности полетов (EASA), и начата работа по их внедрению. Были подготовлены и предоставлены государствам правила и процедуры оценки и надзора за деятельностью иностранных авиаэксплуатантов. Для государств-членов было организовано обучение по вопросам оценки характеристик безопасности полетов иностранных воздушных судов, проверки иностранных авиаэксплуатантов и надзора за их деятельностью, а также полетов увеличенной дальности двухдвигательных самолетов (ETOPS). Это стало возможным благодаря помощи в натуральном выражении, предоставленной концерном "Эрбас", компанией "Боинг", EASA, Федеральным авиационным управлением (ФАУ) Соединенных Штатов Америки и другими партнерами.

Повышение уровня безопасности полетов и поддержанию 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", компанией "Дженерал электрик", Европейской комиссией (ЕК), Авиационным комплексом им. Ильюшина и Межгосударственным авиационным комитетом (МАК), а также при финансовой поддержке Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП). Цели проекта заключаются в расширении возможностей государств-участников в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов посредством создания при МАК регионального учебно-консультативного центра по безопасности полетов, предоставлении помощи в устранении недостатков, организации подготовки национальных инспекторов и, по необходимости, гармонизации национального авиационного законодательства. Проект, начатый в 2001 году и рассчитанный на 6 лет, продлевается на ежегодной основе.

Результаты выполнения проекта

Два международных семинара, посвященных информированию о безопасности полетов и эксплуатационному контролю в авиакомпании, были организованы, соответственно, совместно с концерном "Эрбас" и Федеральным авиационным управлением (ФАУ) Соединенных Штатов Америки. Встреча на высоком уровне по "Глобальной дорожной карте безопасности полетов" была проведена совместно с концерном "Эрбас", компанией "Боинг", ФАУ, Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Фондом безопасности полетов (ФБП). Создана региональная рабочая группа по выполнению рекомендаций встречи на высоком уровне по "Глобальной дорожной карте безопасности полетов", включая план внедрения дорожной карты. Этой региональной рабочей группе поручено также обеспечивать реализацию "Глобальной дорожной карты безопасности полетов", подготовку регионального руководства и правил, касающихся систем управления безопасностью полетов, и организацию подготовки авиационного персонала. ММФБП оказывал финансовую поддержку участию инспекторов из Республики Молдовы, Российской Федерации, Таджикистана, Туркменистана, Узбекистана и Украины в курсах для инспекторов по организации контроля за обеспечением безопасности полетов и по расследованию авиационных происшествий. В обучении приняли участие около 500 авиационных специалистов из авиационных администраций и авиакомпаний государств – участников соглашения.

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

Цель данного проекта, финансируемого 22 государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), заключается в оказании административной помощи в руководстве секретариатом ЛАКГА. Проект основан на новых рабочих соглашениях, подписанных 21 декабря 2005 года Президентом Совета ИКАО и Президентом 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 и рассчитанный на 2 года, был продлен до конца 2010 года.

Результаты выполнения проекта

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

совещаний, семинаров, обработка документов по стипендиям и организация командировок.

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

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого КОЕСНА, заключается в разработке новой модели управления для ICCAE с целью содействовать непосредственному управлению службам и способствовать реализации портфеля заказов, а также обеспечить набор высококвалифицированных инструкторов для разработки планов/программ, направленных на обеспечение конкурентоспособности в части аккредитации и сертификации, выводящих их на глобальный уровень. Этот проект, начатый в июне 2008 года, был завершен в июне 2009 года.

Результаты выполнения проекта

Новая модель управления ICCAE для учебного подразделения КОЕСНА, позволяющая поддерживать активный механизм генерирования доходов, была одобрена ведомством гражданской авиации. Разработан план действий по ее реализации в соответствии со стратегическим планом КОЕСНА.

Организация сети цифровой связи в регионе Южной Америки (REDDIG) для обеспечения связи, навигации и наблюдения (CNS) и управление космическим сегментом

Цель проекта

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

служб (FASID) для региона CAR/SAM. Этот проект, начатый в 2003 году и рассчитанный на 5 лет, был продлен до конца 2011 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках регионального проекта продолжалось эффективное управление сетью REDDIG и контролирование спутникового сегмента, что позволило предоставлять всем государствам-членам устойчивую и надежную систему связи. Заключено соглашение о взаимном подключении сети REDDIG и сети MEVA II в Карибском бассейне. Организованы учебные курсы по спутниковой связи и работе сети REDDIG для технического персонала из 54 государств и предоставлено 20 стипендий для участия в этих курсах. В большинстве государств, участвующих в данном проекте, уже внедрены автоматизированные системы обработки сообщений и начат пробный обмен сообщениями через сеть REDDIG. Разработан новый проект обеспечения взаимосвязанности REDDIG с сетью Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧНА).

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

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительствами Боливии, Венесуэлы, Испании, Колумбии, Кубы, Чили и Центральноамериканской корпорацией по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧНА), 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 (AN-Conf/11) и выводов Группы регионального планирования и осуществления проектов регионов CAR/SAM (GREPECAS). Этот проект, начатый в 2003 году и рассчитанный на 4 года, был продлен до конца июня 2011 года.

Результаты выполнения проекта

Начато осуществление этапа III-A проекта SACCSA, проведены конкурсные торги на выполнение работ данного этапа, в результате которых проведение исследований поручено коммерческому консорциуму. КОСЕЧНА участвовала в разработке и испытаниях процедур зональной навигации, полетов на основе требуемых навигационных характеристик и неточных заходов на посадку (RNAV/RNP/NPA) с использованием GNSS. В число участников проекта вошли Коста-Рика и Гватемала. Возможность

присоединения обсуждается также с Латиноамериканской ассоциацией воздушного транспорта (ALTA).

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

Цель проекта

Цели данного проекта, финансируемого правительствами Аргентины, Боливии, Бразилии, Венесуэлы, Панамы, Парагвая, Перу, Уругвая и Чили, заключаются в разработке и внедрении инициатив глобального аэронавигационного плана, реализация которого приведет к переходу от системы организации воздушного движения, основанной на наземных средствах, к системам, основанным на характеристиках воздушных судов; внедрении систем контроля качества служб аэронавигационной информации (САИ) 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 процесс совместного принятия решений применительно ко всем компонентам системы ОрВД. Данный проект, начатый в 2007 году, рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

Деятельность по проекту включала разработку планов действий по следующим направлениям: внедрение навигации, основанной на характеристиках (PBN), при полетах в континентальном воздушном пространстве (RNAV 5); в районе аэродрома; при заходах на посадку; организация потоков воздушного движения (ОПВД); совершенствование систем связи, навигации, наблюдения (CNS); взаимосвязанность автоматизированных систем организации воздушного движения (ОрВД) в районных диспетчерских центрах; испытания систем радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (ADS-B); взаимосвязанность систем обработки сообщений ОВД (AMHS). Кроме того, подготовлены инструктивный материал по оптимизации сети маршрутов ОВД и связанный с ним план действий в регионе SAM. Разработано руководство по организации потоков воздушного движения, которое было одобрено Группой по внедрению в регионе SAM вместе с инструктивным материалом по введению единой методики расчета пропускной способности аэропорта и сектора управления воздушным движением (УВД). В рамках проекта предоставлено 25 стипендий для участия в практикумах по внедрению в регионе SAM. Выделено по 14 стипендий для участия в курсах по методике расчета пропускной способности аэропорта и сектора УВД и по построению схем полетов на основе требуемых навигационных характеристик (RNP) в системе зональной навигации (RNAV), а также схем захода на посадку на

основе RNP с требуемым разрешением (AR APCH). Подготовлены проекты типового меморандума о взаимопонимании (МОВ) и справочника по взаимосвязанности автоматизированных систем обработки сообщений. Завершены испытания системы ADS-B. Создана начальная версия базы данных, содержащей подробную информацию о регионе Южной Америки (SAM), зоне действия всенаправленных ОБЧ-радиомаяков, дальномерного оборудования (DME) и других радионавигационных средств, подготовлен документ о стратегии внедрения поправки 1 к документу ИКАО "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения" (PANS ATM, Doc 4444).

Региональная система организации контроля за обеспечением безопасности полетов

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительствами Аргентины, Боливии, Бразилии, Венесуэлы, Кубы, Парагвая, Перу, Испании, Чили, Уругвая, концерном "Эрбас", Агентством по безопасности полетов в Центральной Америке (ACSA) Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА), национальной авиакомпанией "LAN" (Чили), национальным авиационным предприятием "ENAER" (Чили), компанией по техническому обслуживанию Перу и авиакомпанией "Венесуэлан эрлайнз" ("SEMAN"), заключается в создании и эксплуатации региональной системы организации контроля за обеспечением безопасности полетов в регионе Южной Америки (SAM) с предоставлением необходимой материально-технической и административной поддержки. Данный проект, начатый в 2003 году и рассчитанный на 5 лет, продлен до конца 2013 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта продолжалась работа по таким направлениям, как гармонизация норм и процедур Латиноамериканских авиационных правил (LAR), согласование программ совещаний, многонациональные мероприятия по сертификации и надзору, программы обучения и оказание поддержки государствам-членам. Была также предоставлена помощь одному государству в сертификации коммерческого авиаперевозчика и еще одному государству в подготовке комплексной программы обучения инспекторов по безопасности полетов и персонала авиакомпаний. Начато выполнение пилотного проекта внедрения систем управления безопасностью полетов (СУБП) в организациях по техническому обслуживанию воздушных судов. Подготовлены консультативные циркуляры для поддержки внедрения в регионе SAM навигации, основанной на характеристиках (PBN), в частности по нормативам RNAV 10 (полеты, требующие разрешения и обозначенные как RNP 10); RNAV 5, RNAV 1 и RNAV 2, Basic-RNP 1, RNP APCH и RNP AR APCH. Осуществлялась программа обмена данными инспекторских

проверок на перроне в области безопасности полетов, в базу данных занесена информация о результатах примерно 300 инспекций на перроне. Проводилось обучение в этой области, было предоставлено пять стипендий. Новые нормы LAR включены в руководство для инспектора по производству полетов. Кроме того, была завершена подготовка руководства по учебным центрам гражданской авиации.

Обучение авиационного персонала в регионе CAR/SAM

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Испании, заключается в повышении уровня оперативного руководства деятельностью поставщиков аэронавигационного обслуживания, эксплуатантов аэропортов и других поставщиков услуг путем участия в конференциях, семинарах и программах предоставления стипендий. Этот проект, начатый в 1997 году, ежегодно продлевался, в последний раз – до конца 2010 года.

Результаты выполнения проекта

Более 178 должностных лиц успешно прошли подготовку на трех международных семинарах по аэропортовым сборам и пошлинам, авиагрузовым перевозкам и планированию и управлению людскими ресурсами в аэропортах и аэронавигационных службах, которые были организованы в учебных центрах Латинской Америки. Было предоставлено 107 стипендий для привлечения участников как из Южноамериканского, так и из Карибского регионов. В рамках международного сотрудничества было предоставлено 7 годичных стипендий для участия в программе подготовки руководителей аэропортов и 33 двухнедельных стипендии для индивидуальной подготовки в Испании по тематике управления инфраструктурой и государственным службам.

ДОБАВЛЕНИЕ 3. ОБЗОР ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДПРИНЯТЫХ ДО 31 ДЕКАБРЯ 2009 ГОДА ПО РЕЗОЛЮЦИЯМ 36-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ

Резолюция	Вопрос и предпринятые действия
-----------	--------------------------------

A36-1	<i>Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке</i>
-------	--

Для выполнения данной резолюции в январе 2008 года Генеральный секретарь создал Всеобъемлющую программу осуществления проектов в регионе Африки и Индийского океана (ACIP) и назначил Руководящий комитет. ACIP взаимодействует с государствами и региональными организациями региона AFI и региональными бюро для оказания государствам помощи в создании эффективных и устойчивых систем контроля за обеспечением безопасности полетов и повышении уровня безопасности полетов посредством проведения семинаров, практикумов и учебных курсов по тематике безопасности полетов.

A36-2	<i>Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов</i>
-------	---

В 2008 году принята поправка 32 к части I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты" (письмо государствам AN 11/1.3.21-08/23) и поправка 13 к части III "Международные полеты. Вертолеты" (письмо государствам AN 11/32.3.5-08/24) Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов". Посредством этих поправок усилены надзор и требования в отношении иностранных эксплуатантов.

Окончательный отредактированный вариант *Руководства по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора* (Дос 8335), касающегося сертификации и постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов коммерческого воздушного транспорта, а также иностранных эксплуатантов, размещен в сети ICAO-NET.

Разработан прототип электронной системы обмена критически важной для безопасности полетов информацией.

Разработано шесть предложений в отношении проектов оказания помощи программе совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и сохранению летной годности в процессе эксплуатации Группы государств – участников Банджунского соглашения (COSCAP-BAG).

По-прежнему оказывалась поддержка Всеобъемлющей программе осуществления проектов в регионе Африки и Индийского океана (AFI) (ACIP) и региональным бюро при рассмотрении особых потребностей государств в этом регионе. Проведены практикумы по глобальной "дорожной карте" обеспечения безопасности полетов.



Резолюция **Вопрос и предпринятые действия**

Согласованы программы оказания помощи с Федеральным авиационным управлением (ФАУ) Соединенных Штатов Америки, Министерством транспорта Соединенных Штатов Америки (US DOT), Европейским агентством по безопасности полетов (ЕАБП), Европейской комиссией (ЕК) и Всемирным банком.

Координировались действия и осуществлялось сотрудничество между ИКАО и DOT Соединенных Штатов Америки по вопросам разработки и будущего осуществления проектов оказания помощи, включая финансовые вклады в проекты, касающиеся двух государств, которые были переданы Комиссии по рассмотрению результатов проверок (КРРП). Кроме того, DOT Соединенных Штатов Америки упростило порядок финансирования учебных курсов для государственных инспекторов по безопасности полетов (GSI), проводимых в рамках программы совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и сохранению летной годности в процессе эксплуатации Группы государств – участников Банджувского соглашения (COSCAP-BAG).

Достигнуто принципиальное соглашение между ИКАО, Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Европейским союзом (ЕС) и ФАУ Соединенных Штатов Америки о заключении меморандума о взаимопонимании в отношении обмена данными и информацией о безопасности полетов. Подготовлен двусторонний меморандум о сотрудничестве между ИКАО и ЕС, обеспечивающий рамки расширенного сотрудничества, включающего обмен информацией о результатах проверок в сфере безопасности полетов.

Оказана поддержка и предоставлены инструктивные указания при создании региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) в районе Каспийского и Черного морей.

Постоянно оказывалась поддержка Организации по безопасности полетов в районе Тихого океана (ПАСО) при разработке механизма распределения затрат, обеспечивающего устойчивое развитие этой Организации.

Оказана помощь государствам BAG в создании организации по контролю за обеспечением безопасности полетов Группы государств – участников Банджувского договора (BAGASOO). Постоянно оказывалась помощь RSOO в различных областях, включая обучение.

ИКАО приступила к регулярному обновлению и обмену информацией с банками и государствами-донорами о фактах отсутствия эффективного выполнения критических элементов контроля за обеспечением безопасности полетов. Состоялись переговоры с банками и другими донорами в отношении областей деятельности, в которых существуют недостатки, включая деятельность, связанную с Глобальным планом обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО, а также в отношении государств, нуждающихся в помощи. Разработана база данных ИКАО о проектах помощи (IDAP) в качестве совместно используемой базы данных о недостатках и проектах помощи.

A36-3

Программа поддержки внедрения и развития (ПВР). Безопасность полетов

В государствах, входящих в Группу государств – участников Банджувского договора (BAG), успешно проведен анализ недостатков совместно со Всеобъемлющей программой

Резолюция Вопрос и предпринятые действия

осуществления проектов в регионе Африки и Индийского океана (AFI) (ACIP), региональным бюро Западной и Центральной Африки (WACAF) ИКАО в Дакаре и программой совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и сохранению летной годности в процессе эксплуатации Группы государств – участников Банджунского соглашения (COSCAP-BAG).

Совершенствование обмена информацией по безопасности полетов (ОИБП) включало добавление следующих аспектов: соблюдение требований к знанию языка, рекомендации государств по результатам авиационных происшествий, спутная струя, турбулентность, увязка/перечни требований летной годности, увязка с правилами и примеры типовых правил и увязка с местами регистрации. Опубликованы отчеты о проверках организации контроля за обеспечением безопасности полетов по 96 % Договаривающихся государств.

Посредством Комиссии по рассмотрению результатов проверок (КРПП) по-прежнему осуществлялась внутренняя координация с Управлением технического сотрудничества (УТС) и другими управлениями и подразделениями ИКАО. Также осуществлялась координация с внешними партнерами и альянсами в области разработки и планирования проектов оказания помощи.

A36-4 *Применение механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) после 2010 года*

Совет рассмотрел вопрос о будущем развитии УППКБП после 2010 года, включая разработку методики и средств, необходимых для внедрения механизма непрерывного мониторинга (МНМ), разработку подробного плана перехода к введению МНМ и проведение на переходном этапе целевых скоординированных ИКАО миссий по валидации (ICVM).

A36-5 *Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)*

Письмом государствам М 11/2.1-09/39 от 8 мая 2009 года, касающимся назначения новых членов в руководящий орган Генеральный секретарь еще раз обратился к государствам по поводу внесения взносов в ММФБП.

Руководящий орган ММФБП состоит из 11 членов, которые представляются принимающими участие в его работе государствами и назначаются Советом ИКАО на трехлетний срок. В настоящее время в руководящий орган входят представители Аргентины, Египта, Индии, Италии, Китая, Нигерии, Пакистана, Республики Корея, Российской Федерации, Франции и Чили.

Был предпринят ряд действий рекламного характера с целью сбора средств и обеспечения работы ММФБП. В письме государствам М 11/3-09/44 всем государствам-членам было предложено рассмотреть вопрос об участии в работе ММФБП посредством внесения в него добровольных взносов. Также в ходе региональных совещаний по вопросам гражданской авиации были представлены информационные документы относительно ММФБП.

Совету в ходе его 190-й сессии был представлен доклад о деятельности ММФБП.



Резолюция Вопрос и предпринятые действия

A36-6 *Признание государствами сертификатов авиаэксплуатанта иностранных эксплуатантов и наблюдение за их деятельностью*

Части I и III Приложения 6 были изменены (соответственно поправки 32 и 13) в целях усиления надзора и требований в отношении иностранных эксплуатантов, а также согласования содержания сертификата эксплуатанта (СЭ) и применения с 1 января 2010 года формата СЭ.

Обновлено *Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора* (Дос 8335), содержащее инструктивные указания относительно надзора за деятельностью иностранных эксплуатантов и выдачи разрешения иностранным эксплуатантам на предоставление услуг.

При поддержке Университета гражданской авиации Китая и Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) достигнут прогресс в разработке международного регистра СЭ.

A36-7 *Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности и эффективности полетов*

Проведены региональные практикумы по внедрению Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов. На каждом практикуме основное внимание уделялось процессу подготовки "дорожной карты" и реализации глобальных инициатив обеспечения безопасности полетов.

Рассматривается предложение о создании в регионах механизма, известного как Региональная группа по обеспечению безопасности полетов (RASG), для гармонизации субрегиональных усилий в области безопасности полетов.

Типовые формы отчетности о результатах деятельности, непосредственно связанной с ГПБП, используются в регионе Африки и Индийского океана (AFI), а также государствами, входящими в Региональную панамериканскую группу (RASG-PA).

Региональные практикумы по вопросам эффективности, проводимые во всех регионах, были направлены на принятие основанного на эффективности подхода к аэронавигационному планированию и внедрению, исходя из Глобального аэронавигационного плана (ГАНП).

Все регионы разработали планы действий по улучшению аэронавигации с использованием типовых форм отчетности о показателях деятельности, связанных с ГАНП. В свою очередь все государства приняли меры по внедрению национальных рамок определения эффективности аэронавигационных систем.

A36-8 Дополнительная информация отсутствует.

Резолюция Вопрос и предпринятые действия

A36-9 *Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях повышения безопасности полетов в авиации*

В 2008 году в сети ICAO-NET было размещено предварительное 2-е издание *Руководства ИКАО по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Дос 9859), содержащее инструктивный материал по системам представления данных о безопасности полетов.

A36-10 Дополнительная информация отсутствует.

A36-11 *Знание английского языка для ведения радиотелефонной связи*

Государствам направлено письмо AN 12/44.6-07/68 с просьбой при необходимости разработать планы мероприятий по внедрению требований к знанию языка к 5 марта 2008 года, а также сообщить ИКАО фамилии национальных координаторов по внедрению требований к знанию языка и контактную информацию о них.

С декабря 2007 года по март 2008 года в каждом регионе ИКАО были проведены практикумы по разработке планов мероприятий по внедрению требований к знанию языка (LPR). Планы внедрения и информация относительно соблюдения LPR приводятся на сайте обмена информацией по безопасности полетов (ОИБП): <http://www.icao.int/fsix/lp.cfm>.

В июле 2008 года в сети ICAO-NET был размещен предварительный вариант критериев оценки знания языка. В 2009 году опубликован циркуляр *"Критерии оценки знания языка для глобальной гармонизации"* (циркуляр 318).

В декабре 2009 года государствам было предложено представить речевые образцы (письмо государствам AN 12/44.6-09/96) для рассмотрения в ходе подготовки нового издания учебного пособия *"Требования ИКАО к владению языками. Аттестованные речевые образцы"*, которое разрабатывается в сотрудничестве с Международной ассоциацией английского языка для гражданской авиации (ICAEА). Новое издание будет характеризоваться наличием большего числа речевых образцов, более широкой географической репрезентативностью, более строгим подходом к отбору образцов и использованием статистического анализа с целью обеспечения единообразия аттестации.

A36-12 *Замена галлонов*

Изготовители добились значительного прогресса в разработке агентов, заменяющих галлоны; однако с учетом темпов разработки подходящих агентов в резолюцию A36-12, возможно, потребуется внести поправки.

A36-13 *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации*

Государства проинформированы об изменениях сводного заявления посредством электронного бюллетеня AN 1/12-EB/07/37 от 14 декабря 2007 года.

Резолюция Вопрос и предпринятые действия

A36-14 *Использование кроссполярных маршрутов*

Государства и международные организации продолжают разработку новой структуры международных воздушных трасс, предусматривающей использование кроссполярных маршрутов.

A36-15 *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта*

Эта резолюция была доведена до сведения государств-членов в электронном бюллетене EB 2008/15 от 30 мая 2008 года.

Добавление А. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта

Секретариат разработал и представил государствам новый инструмент ИКАО, которым является Конференция ИКАО по ведению переговоров в области воздушных сообщений (ICAN), предоставляющая государствам возможность проведения переговоров и консультаций по вопросам воздушных сообщений. Давая возможность каждому участвующему государству провести совещание с несколькими двусторонними партнерами в том же самом месте, Конференция облегчает проведение процесса переговоров и в большой степени повышает его эффективность. С помощью семинаров она также обеспечивает участникам форум для изучения тенденций и связанных с ними рекомендаций ИКАО, позволяет обменяться опытом и обсудить наиболее важные вопросы либерализации. Первая Конференция ICAN была проведена в 2008 году в Дубае, а вторая – в 2009 году в Стамбуле.

Секретариат исследовал в 2009 году глобальные количественные показатели для оценки степени либерализации. В ходе исследования было подготовлено три типа показателей для отслеживания развития вопросов либерализации в области маршрутов между парами стран и частоты регулярных пассажирских перевозок, а также возможностей, созданных в процессе либерализации и их фактического использования. Секретариат пропагандировал либерализацию как на региональном, так и глобальном уровнях и сотрудничал с региональными группами на симпозиумах по либерализации воздушного транспорта.

Секретариат продолжил отслеживать развитие событий в области торговли услугами. Всемирная торговая организация (ВТО) продолжила проведение начатого в 2006 году второго обзора приложения об авиатранспортных перевозках в рамках Генерального соглашения о торговле услугами (ГАТС), но особого прогресса достигнуто не было. Секретариат продолжал поддерживать тесные рабочие отношения с секретариатом ВТО и оказывать ему помощь.

В 2008 году был обновлен и опубликован документ Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта (Doc 9587). Секретариат также поддерживает и обновляет базы данных, с помощью которых на веб-сайте ИКАО предоставляется соответствующая информация и инструктивный материал ИКАО в области регулирования и либерализации воздушного транспорта.

Добавление В. Статистика

Была продолжена разработка системы объединенной статистической базы данных (ОСБД) и работа по дальнейшей автоматизации функций обработки данных. Сотрудничая с государствами, ИКАО улучшила скорость подачи последних имеющихся в наличии данных в области гражданской авиации, и в настоящее время поступают сообщения приблизительно о 93 % данных относительно общего объема регулярных перевозок во всем мире.

Официальным лицам национальных администраций государств-членов, получающих бесплатный доступ к авиационной статистике на закрытом веб-сайте ИКАО в настоящее время предлагается возможность сетевого взаимодействия и подачи стандартных докладов. Более того, ИКАО обеспечивает Организацию Объединенных Наций данными об авиационных перевозчиках для ее ежегодных и ежеквартальных публикаций, и продолжает выполнять лидирующую роль в сборе и распространении данных по авиационной статистике с целью поддержать унифицированную базу данных и облегчить нагрузку, возложенную на государства в плане подготовки сообщений.

В процессе сотрудничества с Ассоциацией африканских авиакомпаний (АФРАА) для участников из Бахрейна, Бразилии, Доминиканской Республики, Индии, Мексики, Нигерии, Румынии и Сообщества по вопросам развития юга Африки (САДК) были проведены региональные практикумы и сессии обучения на рабочих местах по вопросам статистики.

С 23 по 27 ноября 2009 года в Монреале проводилось Десятое Специализированное совещание по статистике (STA/10). На совещании было принято 22 рекомендации относительно уточнения статистической программы с целью сохранить соответствие программы потребностям ИКАО, государств и прочих пользователей.

Добавление С. Прогнозирование и экономическое планирование

Секретариат внедрил новые процессы прогнозирования воздушных перевозок с целью лучшего обеспечения их соответствия стратегическим целям ИКАО и повышения ценности прогнозов для своих пользователей. В новом формате были опубликованы новые долгосрочные прогнозы в области воздушных перевозок, охватывающие данные о пассажирах, грузах и операциях воздушных судов на период до 2030 года. Эти прогнозы были подготовлены с использованием эконометрического моделирования, основанного на "восходящем принципе", начиная с уровня маршрутных групп и заканчивая региональными и глобальными уровнями. Среднесрочные, трехгодичные прогнозы готовятся только по общим показателям для мировых регулярных пассажирских перевозок авиакомпаний и по региону регистрации. В ходе текущего трехлетнего периода были разработаны прогнозы на 2008–2010, 2009–2011 и 2010–2012 гг.

Секретариат продолжил оказание помощи регионам в ходе разработки прогнозов и прочих параметров планирования, требуемых или запрошенных соответствующими группами регионального планирования и осуществления проектов (PIRGs). В регионах Азии/Тихого океана, Ближнего Востока, Карибском/Южноамериканском регионах и регионе Африки было проведено шесть совещаний групп прогнозирования воздушных перевозок (TFG). Работа этих TFG была опубликована в электронном формате в виде прогнозов перевозок в регионах

Резолюция **Вопрос и предпринятые действия**

Азии/Тихого океана на 2008–2025 (Дос 9915), Карибском/Южноамериканском регионах на 2007–2027 гг. (Дос 9940) и в регионах Африки/Индийского океана на 2008–2028 гг. (Дос 9939). Прогнозы перевозок для регионов Азии/Тихого океана и Карибского/Южноамериканского регионов будут обновлены и опубликованы позднее в течение этого года вслед за проведением совещаний двух соответствующих групп TFG. В Найроби для государств Восточного/Южноафриканского региона был проведен региональный практикум по прогнозированию и экономическому планированию, а в Мексике для государств Карибского/Южноамериканского региона был проведен практикум на тему сбора данных, прогнозирования и анализа.

Было продолжено оказание помощи Комитету по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) в области прогнозирования и экономического анализа, в частности, такая поддержка была оказана его вспомогательной группе по прогнозированию и экономическому анализу (FESG). В ходе трехлетнего периода эта помощь включала в себя разработку прогнозов в области глобальных перевозок и парка воздушных судов на 2026 и 2036 год, вклад в подготовку аналитического документа по альтернативным вариантам прогнозирования для CAEP и обзор уроков, полученных на основе проведения анализов существующих экологических систем торговли квотами на эмиссию.

Обширная поддержка была оказана Группе ИКАО по международной авиации и изменению климата (ГМАИК) в области потребления авиационного топлива, сбора данных и проведения анализа. Эти данные и анализ предоставили основу для обсуждения и согласования Группой вопросов, направленных на установление краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных целей в области ожидаемой эффективности потребления авиационного топлива на глобальном уровне.

В поддержку перехода к новым системам связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) в Лиме (10–14 ноября 2008 года) и Антигуа (28 сентября – 2 октября 2009 года) для государств регионов Карибского бассейна/Южной Америки было проведено 2 семинара по вопросам разработки деловой практики для внедрения систем CNS/ATM.

Добавление D. Упрощение формальностей

Совет включил в двенадцатое издание Приложения 9 "Упрощение формальностей", которое вступило в силу в ноябре 2009 года, новые или пересмотренные Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) относительно создания средств и служб обеспечения перевозок в международных аэропортах. Эти положения касаются роли приватизированных аэропортов в сфере выполнения ими требований учреждений пограничного контроля, мер по предотвращению распространения болезней посредством воздушных перевозок и решения вопросов, касающихся современных инспекционных систем. Совет также принял новые SARPS, цель которых заключается в достижении на международном уровне единообразия методов устранения задержек в процессе въезда/выезда и при отказе в перевозке радиоактивных материалов по воздуху, в частности материалов, используемых в медицинских целях. Были усовершенствованы SARPS, касающиеся использования систем получения предварительной информации о пассажирах (API) с целью привести в соответствие существующие и появляющиеся режимы обмена данными о пассажирах с применением на глобальном уровне

передовой практики и посредством оказания помощи в области устранения трудностей, с которыми в настоящее время сталкиваются авиакомпании в условиях наличия несоответствующих друг другу режимов API.

После 36-й сессии Ассамблеи было выпущено семь дополнений к Машиночитываемым проездным документам (Дос 9303), в которых содержатся обновленные технические требования. Кроме того, в октябре 2008 года было опубликовано третье издание томов I и II части 3 документа Дос 9303, Машиночитываемые официальные проездные документы.

В отношении выполнения Стандарта 3.10 Приложения 9, в котором государствам поручается выпуск машиночитываемых паспортов (МСП) в соответствии с техническими требованиями части 1 документа Дос 9303 сделать это не позднее 1 апреля 2010 года, следует отметить, что порядка 19 государств в настоящее время не выпускают МСП, хотя ожидается, что 11 из этих 19 государств приступят к их выпуску до конца 2010 года.

ИКАО приступила к процессу развития концепции МСПД до 2020 года, что подразумевает проведение консультаций, требующихся для поддержания соответствия программы МСПД в течение следующего десятилетия, в ходе 5-го Симпозиума по МСПД и выставки в сентябре 2009 года. Государства и прочие международные организации могут получить по запросу помощь в области МСПД и более 60 государств воспользовались после проведения 36-й сессии Ассамблеи преимуществами от получения такой помощи.

Техническая консультативная группа по машиночитываемым проездным документам (TAG-MRTD) пришла к выводу, что для повышения уровня защиты и целостности в процессе выпуска паспортов следует расширить масштабы работы Группы экспертов и включить в нее все вопросы управления идентичностью, а не ограничивать ее разработкой технических требований МСПД. В связи с этим предложением 37-й сессии Ассамблеи будет представлен пересмотренный вариант раздела II добавления D резолюции А36-15 "Международное сотрудничество в обеспечении сохранности и целостности паспортов".

В сфере деятельности Директории открытых ключей ИКАО (ДОК) в настоящее время заняты 16 участников. Директория завоевала законную поддержку во всем мире, что отразилось в растущем числе ее участников и повышении ее роли, как механизма усовершенствования защиты электронных паспортов. Она стала наиболее популярным инструментом, выбранным для быстрого и надежного электронного обмена сертификатами и списками отозванных документов, который ежедневно применяется для проверки и доказательства подлинности электронных паспортов.

Добавление E. Налогообложение

Секретариат продолжил выполнение Политики ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта (Дос 8632) и обратился с просьбой к государствам обновить их позицию относительно политики, подлежащей включению в дополнение к документу Дос 8632. Было опубликовано новое издание дополнения, текст которого размещен и доступен на веб-сайте ИКАО.

Резолюция Вопрос и предпринятые действия

Добавление F. Аэропортовое и аэронавигационное обслуживание

В сентябре 2008 года была проведена Конференция по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS). Доклад Конференции опубликован в документе Дос 9908.

На Конференции CEANS были рассмотрены некоторые аспекты Политики ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание (Дос 9082). В январе 2009 года было выпущено восьмое издание документа Дос 9082.

На основе рекомендаций CEANS Секретариат с помощью Группы экспертов по экономике аэропортов (АЕР) и Группы экспертов по экономике аэронавигационного обслуживания (ANSEP) приступил к пересмотру и обновлению Руководства по экономике аэропортов (Дос 9562) и Руководства по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (Дос 9161).

В 2008 году был опубликован Доклад относительно собственности, организационной и нормативной практики поставщиков аэропортового и аэронавигационного обслуживания. В 2009 году был опубликован другой доклад относительно Финансового положения поставщиков аэропортового и аэронавигационного обслуживания на основе данных за 2007 год. Оба доклада размещены на веб-сайте ИКАО.

Добавление G. Экономика авиаперевозчиков

Были проведены исследования региональных различий в сфере эксплуатационной экономики международных авиакомпаний за 2005, 2006 и 2007 годы, и начато исследование в этой области за 2008 год; результаты которых были опубликованы в выпускаемых раз в два года циркулярах. На основе результатов этих исследований выявлялись весовые коэффициенты, отражающие ситуацию во всем мире и в регионах, а информация о них ежегодно представлялась Агентству по пропорциональным тарифам Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) в целях установления коэффициентов пропорционального распределения доходов за интерлайновую перевозку пассажиров.

Добавление H. Авиапочта

Всемирный почтовый союз (ВПС) ежегодно получает информацию относительно перевозок авиакомпаний и финансовых данных, а также результаты анализа, используемые для расчета базовых тарифов за перевозку авиапочты в соответствии со статьей 53 Всемирной почтовой конвенции.

A36-16

Резолюции Ассамблеи, утратившие силу

Был опубликован документ Дос 9902 "*Действующие резолюции Ассамблеи*" (по состоянию на 28 сентября 2007 года), содержащий все действующие при закрытии 36-й сессии Ассамблеи резолюции.

A36-17 *Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества*

ИКАО по-прежнему осуществляла деятельность по реализации стратегических целей Организации через Управление технического сотрудничества (УТС), оказывая развивающимся государствам помощь в их стремлении к устойчивому развитию и поддержку в целях эффективного внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО и региональных аэронавигационных планов (АНП). В этом контексте УТС оказывало помощь в устранении недостатков в области гражданской авиации и развитии инфраструктуры гражданской авиации и людских ресурсов в соответствии с национальной политикой и приоритетами государств. Тесное сотрудничество с Комиссией по рассмотрению результатов проверок (КРРП) способствовало осуществлению более широкой координации с другими программами оказания помощи ИКАО, в частности, в рамках реализации инициатив в области безопасности полетов и авиационной безопасности, предусматривающих принятие мер по выводам, сделанным в ходе проверок. Предполагается, что изменение организационной структуры Секретариата ИКАО совместно с внедрением новой финансовой системы и принятием новой политики возмещения расходов на предоставление Регулярной программой вспомогательного обслуживания приведет к повышению эффективности и постепенной корректировке расходов на административную поддержку, относимых на счет государств. Укрепление Программы технического сотрудничества на уровне региональных бюро осуществлялось за счет набора специалистов по техническому сотрудничеству и перевода отдельных функций по осуществлению проектов на местах. Помимо увеличения количества подписанных с государствами соглашений об управленческом обслуживании (СУО) и соглашений в рамках Службы закупок для гражданской авиации (СЗГА), УТС по-прежнему изыскивало новые источники финансирования или взносов в натуральном выражении для своих проектов технического сотрудничества, реализуемых в отдельных государствах и на субрегиональной основе. Эта деятельность предусматривает расширение сотрудничества с частным сектором, отраслью, многосторонними и двусторонними организациями и более широкие масштабы реализации программ в сфере обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, таких как Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и сохранению летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) и Совместная программа по авиационной безопасности (CASP). ИКАО расширила масштабы сотрудничества "юг – юг" за счет реализации спонсируемых правительствами и управляемых УТС программ подготовки персонала развивающихся стран, что свидетельствует о значительном внимании, которое ИКАО и государства уделяют подготовке и удержанию национальных специалистов гражданской авиации.

A36-18 *Финансовые взносы для осуществления Плана действий в области авиационной безопасности*

В письме государствам AS 8/1.5-07/75 от 31 декабря 2007 года была представлена просьба относительно требующихся от государств взносов, и в связи с недостаточным финансированием для реализации плана действий ИКАО в области авиационной безопасности было направлено письмо-напоминание (письмо государствам AS 8/1.5.1-08/65 от 6 октября 2008 года). Дальнейшие уведомления были разосланы памятной запиской Президента PRES RK/1639 от 29 января 2009 года. План действий был включен в предлагаемый бюджет Регулярной программы на трехлетний период 2011–2013 гг.

Резолюция Вопрос и предпринятые действия

A36-19 *Угроза гражданской авиации, создаваемая переносными зенитно-ракетными комплексами (ПЗРК)*

В письме государствам AS 8/14-08/26 от 20 марта 2008 года государствам напоминалось об этой резолюции. Государствам было предложено принять к сведению и выполнить эту резолюцию, а также предоставить ИКАО к 31 июля 2008 года соответствующую информацию. Совету в ходе его 186-й сессии был представлен доклад о выполнении этой резолюции вместе с информацией, представленной ответившими на письмо 28 государствами с подтверждением, что принимаются меры по выполнению условий резолюции. Анализ полученных от государств ответов показал наличие тесного сотрудничества с другими международными и региональными организациями, такими как Организация Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), Международная организация уголовной полиции (ИНТЕРПОЛ), Организация Североатлантического договора (НАТО), Организация американских государств (ОАГ) и Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ).

Рабочая группа по угрозам и рискам Группы экспертов по авиационной безопасности разрабатывает инструктивный материал с целью обратиться к угрозам, возникающим в результате использования ПЗРК. Этот вопрос был рассмотрен в ходе недавних совещаний указанной Рабочей группы.

A36-20 *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства*

Указанная резолюция доведена до сведения государств в электронном бюллетене EB 2008/10 от 18 апреля 2008 года. Государствам было предложено принять к сведению и выполнить положения резолюции, а также предоставить ИКАО к 31 июля 2008 года соответствующую информацию.

Добавление А. Общая политика

Новой информации нет.

Добавление В. Международные юридические документы, принятие национального законодательства и заключение соответствующих соглашений о пресечении актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации

Новой информации нет.

Добавление С. Технические меры по обеспечению безопасности

Программа поддержки внедрения и развития (ПВР) в области авиационной безопасности обеспечивает оказание помощи в работе 18 учебным центрам по авиационной безопасности (УЦАБ) во всем мире. В течение последнего трехлетнего периода было проведено 3 совещания директоров УЦАБ с целью укрепить и обеспечить эффективную связь между центрами и ИКАО. Были разработаны официальные правила для проведения процесса регулярной оценки качества работы сети УЦАБ и критерии пригодности желающих

присоединиться к этой сети центров подготовки. На 7-м совещании директоров УЦАБ, проходившем на Тринидаде и Тобаго в декабре 2009 года, был представлен протокол проведенной на трехгодичной основе оценки качества работы, выполняемой в настоящее время в рамках существующей сети.

В марте 2010 года Исследовательская группа Секретариата по перевозке жидкостей, аэрозолей и гелей представила 21-му совещанию Группы экспертов по авиационной безопасности выводы и рекомендации, подготовленные с использованием результатов работы практикума по досмотру и перевозке жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ), проведенного в Брюсселе в ноябре 2009 года.

Добавление D. Действия государств в отношении акта незаконного вмешательства

Секретариат создал базу данных, доступ к которой осуществляется через закрытый веб-сайт, предназначенную для более эффективного и действенного распространения информации об актах незаконного вмешательства. Электронная база данных представляет собой значительный прогресс по сравнению с распространяемыми в прошлом ежегодными распечатками резюме. В базе данных постоянно проводится обзор информации по мере ее получения. С 1981 года она стала доступна для государств-членов и упрощает исследования, обеспечивая предоставление подробных данных о ежегодных результатах. Тенденции автоматически обновляются и представляются в виде графиков и подробной информационной таблицы. С введением в действие этого нового сетевого инструмента государства-члены смогут в любое время ознакомиться с данными об актах незаконного вмешательства и провести их анализы на краткосрочную и долгосрочную перспективу. Доступ к базе данных находится под жестким контролем и для ее использования требуется регистрация пользователя.

Широко используемая в ИКАО сеть координационных центров авиационной безопасности (КЦ), созданная вначале исключительно для передачи информации о возникающих в области безопасности полетов угрозах, также применяется и для обмена информацией, связанной с более широким кругом вопросов безопасности при пересечении границы, которые могли бы оказать пользу государствам. В связи с этим на веб-сайте этой сети была размещена следующая информация: заинтересованные стороны в деятельности по обеспечению авиационной безопасности, контроль качества обеспечения авиационной безопасности и будущая работа государств по усовершенствованию средств и практики досмотра.

Добавление E. Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности

В соответствии с п. 1 постановляющей части, касающимся продолжения Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) после завершения в конце 2007 года начального цикла проверок, в начале 2008 года была завершена работа по повторной сертификации проверяющих УППАБ. В январе 2008 года начался 2-й цикл проверок УППАБ, в ходе которого основное внимание уделяется внедрению критических элементов эффективной системы контроля за обеспечением авиационной безопасности, и включению в программу проверок связанных с авиационной безопасностью положений Приложения 9 "Упрощение формальностей".

Резолюция Вопрос и предпринятые действия

В соответствии с п. 4 постановляющей части в декабре 2009 года была завершена программа последующих командировок с целью оценки степени реализации планов коррективных действий государств и оказания им помощи в устранении недостатков. В процессе повторных визитов в общей сложности было охвачено 172 государства-члена.

Во исполнение п. 7 постановляющей части, касающегося введения в ограниченных масштабах транспарентности в отношении результатов проверок ИКАО в сфере авиационной безопасности, Совет 27 июня 2008 года утвердил предложение о введении в действие такой транспарентности, заключающейся в том, что на закрытом веб-сайте УППАБ размещаются графики, отражающие уровень выполнения критических элементов в рамках системы контроля за обеспечением авиационной безопасности в каждом проверенном государстве. Вслед за этим Совет утвердил вытекающую из этого решения поправку к статье 20 типового меморандума о взаимопонимании (МОВ), заключаемого между ИКАО и проверенными государствами. Уже проверенным государствам или государствам, которые получили предыдущий МОВ, было предложено посредством обмена письмами согласиться с исправленным МОВ, и все государства уже выполнили эту просьбу.

37-й сессии Ассамблеи будет представлен доклад о ходе работы по выполнению п. 8 постановляющей части, касающегося общего выполнения программы УППАБ за время 1-го и 2-го циклов проверок.

Добавление F. Помощь государствам в осуществлении технических мер по защите международной гражданской авиации

Программа ПВР с сфере авиационной безопасности продолжает оказывать помощь государствам-членам в развитии и поддержании надежной и устойчивой системы авиационной безопасности. Эта поддержка помогает устранить недостатки, выявленные в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности. В первую очередь поддержка оказывается на краткосрочной основе, включая рекомендации по разработке национальных программ и подготовку в области авиационной безопасности. В текущем трехлетии 44 государства получили поддержку в области устранения недостатков и усовершенствования своих инфраструктур безопасности. Исполнительный директорат Контртеррористического комитета Организации Объединенных Наций назвал несколько государств, которым необходимо оказать непосредственную помощь.

С целью дальнейшей разработки региональных программ оказания помощи государствам в области авиационной безопасности и продолжения развития регионального сотрудничества и партнерства были привлечены региональные сотрудники по авиационной безопасности (ASRO) для работы в региональных бюро Азии и Тихого океана (APAC), Восточной и Южной Африки (ESAF), Северной и Центральной Америки и Карибского бассейна (NACC), Южной Америки (SAM) и Западной и Центральной Африки (WACAF). Региональные сотрудники по авиационной безопасности являются для государств основным координационным звеном в плане устранения недостатков, выявленных в рамках Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности в области выполнения Приложений 9 и 17, а также во всех видах деятельности, направленной на подготовку специалистов в регионах, которые они представляют.

Продолжаются усилия по дальнейшему развитию партнерства с государствами и учреждениями, способными к оказанию помощи. Был успешно завершен этап II учебной программы ИКАО и Канады в области повышения осведомленности в сфере авиационной безопасности, проводимой Министерством иностранных дел и международной торговли в рамках канадской программы по наращиванию усилий в борьбе с терроризмом (DFAIT). Эта программа взаимодействия партнеров была предназначена для оказания помощи государствам регионов NACC и SAM в процессе совершенствования систем авиационной безопасности и реализации SARPS Приложения 17. В общей сложности подготовку в области авиационной безопасности получили 656 специалистов из 38 государств и 3 международных/региональных организаций.

Совместно со школой бизнеса имени Джона Молсона при Монреальском университете Конкордия была разработана программа курсов по профессиональному управлению в сфере авиационной безопасности. Целью программы является обучение руководителей служб авиационной безопасности новым навыкам управления и расширение их кругозора в области применения Конвенции о международной гражданской авиации (Doc 7300), SARPS Приложения 17 и Руководства по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (для ограниченного пользования) (Doc 8973). На декабрь 2009 года 227 представителей 59 государств успешно закончили обучение по тематике этих курсов.

С целью объединения авиационных специалистов всего мира для разработки стратегии авиационной безопасности в Африке в Аддис-Абебе (ноябрь 2007) года была проведена Конференция по подготовке для африканских государств "дорожной карты" в сфере авиационной безопасности. Это весьма успешное мероприятие предоставило форум официальным лицам правительственных учреждений и руководителям авиационной отрасли со всего мира с целью помочь им сформировать план развития эффективной инфраструктуры и приступить к его выполнению и созданию базы для обеспечения авиационной безопасности в Африке на основе партнерства, заключения союзов и выдвижения профессиональных инициатив. В Конференции приняли участие 254 представителя 36 государств, 7 международных и региональных организаций, 3 университетов и 6 организаций авиационной отрасли. Конференция завершила свою работу подготовкой "дорожной карты" для развития авиации в Африке, в которой указываются шаги в области авиационной безопасности и содержится мандат для проведения через год последующего совещания с целью убедиться в прогрессе, достигнутом в ходе выполнения указанных в "дорожной карте" задач.

В 2008 и 2009 гг. были успешно проведены три региональных семинара по авиационной безопасности. Эти семинары были предназначены для обеспечения устойчивого развития авиационной безопасности и проведены с целью побудить государства к обмену мнениями о разработках в регионе и к межрегиональному сотрудничеству.

Подготовка в области авиационной безопасности продолжает оставаться основной функцией Программы ПВР в сфере авиационной безопасности. К деятельности в этой области относится разработка и обновление учебного материала, осуществляемые совместно с Секцией политики в области авиационной безопасности и упрощения формальностей (SFP). Из восьми имеющихся в настоящее время учебных комплектов по авиационной безопасности (УКАБ) в 2009 году было пересмотрено четыре комплекта: начальная подготовка, перевозка грузов,

Резолюция Вопрос и предпринятые действия

инструкторы и национальные инспекторы. Остальные комплекты посвящены авиакомпаниям, управлению кризисной ситуацией, проведению учений и менеджменту. Кроме того, в рамках сети учебных центров авиационной безопасности (УЦАБ) и в государствах будет продолжено проведение пяти вспомогательных практикумов по авиационной безопасности: Национальная программа безопасности гражданской авиации (NCASP), Национальная программа контроля качества в области гражданской авиации (NCAQCP), Национальная программа и сертификация персонала досмотра в сфере гражданской авиации (NCASCP), Национальная учебная программа в области безопасности гражданской авиации (NCASTP) и Программа безопасности аэропортов (ASP).

Государства регулярно информировались письмами государствам и при необходимости письмами с напоминанием о предстоящих курсах подготовки в соответствующих регионах, и им настоятельно рекомендовалось воспользоваться преимуществами, которые их персонал авиационной безопасности может получить в результате использования этих возможностей.

Для повышения уровня стандартов и сохранения качества работы инструкторов по авиационной безопасности в рамках Программы безопасности ПВП была подготовлена программа повторной сертификации инструкторов по авиационной безопасности. Программа повторной сертификации была сконцентрирована на применяемой в настоящее время практике в области инструктажа и техники представления УКАБ, проведения учебных практикумов и определения ролей и ответственности инструктора и УЦАБ. Программа была завершена в июле 2009 года и в результате ее проведения повторную сертификацию прошли 145 инструкторов по авиационной безопасности.

Добавление G. Действия Совета в отношении многостороннего и двустороннего сотрудничества в различных регионах мира

Новой информации нет.

Добавление H. Международное и региональное сотрудничество в области обеспечения авиационной безопасности

В соответствии с разработкой контрмер, направленных против угрозы, которую представляют собой системы переносных зенитных ракетных комплексов (ПЗРК), продолжается сотрудничество в области инициативы Большой восьмерки относительно обеспечения безопасности и упрощения формальностей в процессе международных перевозок (SAFTI) с прочими соответствующими группами государств, входящих, например, в организацию Экономического сотрудничества и безопасности торговли в странах Азии и Тихого океана региона АПЕС (STAR). Всем государствам-членам настоятельно рекомендовалось реализовать эти инициативы, о чем подробно говорится в резолюции А36-19 Ассамблеи "Угроза гражданской авиации, создаваемая переносными зенитно-ракетными комплексами (ПЗРК)".

Резолюция Вопрос и предпринятые действия

A36-21 *Предотвращение интродукции инвазивных чужеродных видов*

Настоящая резолюция была предложена вниманию государств-членов электронным бюллетенем 2008/7 от 6 марта 2008 года. ИКАО продолжает сотрудничать в этой области с соответствующими международными организациями и является членом межучрежденческой группы специалистов по инвазивным чужеродным видам.

A36-22 *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды*

Дополнительные задачи, вытекающие из данной резолюции, были доведены до сведения Руководящей группы Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в ноябре 2007 года для включения в программу работы 8-го совещания Комитета (САЕР/8). Данная резолюция была доведена до сведения государств-членов письмом государствам ENV 1/1-08/44 от 27 мая 2008 года.

Добавление А. Общие положения

Первые результаты работы САЕР по определению ряда авиационных экологических показателей, которые государства могли бы использовать для оценки деятельности авиации и эффективности стандартов, политики и мер, направленных на смягчение последствий воздействия авиации на окружающую среду, были представлены совещанию САЕР/8.

В целях дальнейшего распространения информации о политике и инструктивном материале ИКАО публиковались статьи о работе ИКАО в области охраны окружающей среды в различных номерах "Журнала ИКАО" и в других публикациях; был проведен ряд практикумов, включая практикум по авиации и углеродным рынкам (июнь 2008 г.); практикум по технологии уменьшения шума, проведенный под эгидой САЕР (сентябрь 2008 г.); практикум по технологиям уменьшения потребления топлива, проведенный в рамках САЕР (март 2009 г.); практикум по авиации и альтернативным видам топлива (февраль 2009 г.) и Конференцию по авиации и альтернативным видам топлива (ноябрь 2009 г.). В рамках процесса Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) ИКАО организовала параллельные мероприятия, включая одно такое мероприятие, организованное ИКАО и Международной морской организацией (ИМО) во время COP 15 РКИК ООН в декабре 2009 года. Для продвижения результатов своей деятельности в области окружающей среды ИКАО также приняла участие в 18 международных мероприятиях. Брифинги о последних событиях, связанных с окружающей средой, и о политике ИКАО в области охраны окружающей среды были подготовлены для командировок Президента Совета и Генерального секретаря, а также для региональных бюро ИКАО. Ведется работа по подготовке 3-го экологического коллоквиума ИКАО, который состоится 11–14 мая 2010 года. Ведется подготовка экологического доклада ИКАО, публикация которого намечена на осень 2010 года.

В июне 2008 года ИКАО начала применять разработанный САЕР калькулятор эмиссии углерода, позволяющий рассчитывать эмиссию двуокиси углерода (CO₂), образуемую в результате воздушных путешествий (размещен на веб-сайте ИКАО). В 2009 году этот калькулятор был одобрен Группой ООН по рациональному природопользованию (ГРП) в

Резолюция Вопрос и предпринятые действия

качестве официального средства расчета выбросов CO₂, образуемых в результате воздушных поездок в рамках Организации Объединенных Наций, в поддержку углеродно-нейтральной инициативы ООН.

Добавление В. Разработка Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала относительно качества окружающей среды

Поправка 9 к тому I и поправка 6 к тому II Приложения 16 были доработаны и опубликованы в апреле 2008 года. Опираясь на разработанный совещанием CAEP/6 Стандарт по NO_x, CAEP/8 согласовал дополнительные поправки, включая новый сертификационный стандарт по NO_x и введение требования, касающегося прекращения производства. CAEP/8 также согласился с задачей принятия на совещании CAEP/9 стандарта по CO₂. Показатель топливной эффективности систем коммерческих воздушных судов (CASFE) был утвержден Группой по международной авиации и изменению климата и Совещанием высокого уровня по международной авиации и изменению климата. В повестку дня CAEP/9 входит оценка сценариев жесткости требований по шуму.

Что касается определения средне- и долгосрочных технических и эксплуатационных целей, связанных с шумом, NO_x и потреблением топлива в рамках процесса обзора, проводимого независимыми экспертами (НЭ) CAEP, обзор целей по шуму был начат в сентябре 2008 года; обзор эксплуатационных целей был начат в декабре 2008 года, а обзоры целей, касающихся потребления топлива и NO_x, были начаты в апреле 2009 года. Заключительные доклады по итогам обзоров, касающихся шума и NO_x, были представлены совещанию CAEP/8, а дальнейшая работа по топливным и эксплуатационным целям будет продолжена в ходе цикла работы CAEP/9.

В целях дальнейшего поощрения эксплуатационных улучшений и улучшений, связанных с ОрВД, в рамках CAEP ведется подготовка нового документа взамен циркуляра 303, работа над которым должна быть завершена до совещания CAEP/9. *Руководство по производству полетов в режиме непрерывного снижения (CDO)* (Дос 9931) было подготовлено совместно группами экспертов АНК (Группой экспертов по схемам полетов по приборам (IFPP), Группой экспертов по производству полетов (OPSP)) и CAEP.

Секретариат продолжает внимательно следить за деятельностью Специальной группы по данным и сценариям в поддержку анализа последствий климатических изменений Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК) в целях обеспечения адекватной представленности авиации в этих сценариях и с тем, чтобы проводимый Секретариатом анализ соответствовал, насколько это возможно, упомянутым сценариям. Секретариат оказывает поддержку работе CAEP по разработке и анализу различных сценариев. В этих сценариях исследуются последствия авиационного шума, изменения местного качества воздуха и эмиссии парниковых газов (ПГ) за период с 2006 по 2050 г. применительно к определенному диапазону возможных технических и эксплуатационных вариантов.

Резолюция Вопрос и предпринятые действия

Добавление С. Политика и программы мероприятий, основанные на "сбалансированном подходе" к управлению авиационным шумом

Подготовленный САЕР *Инструктивный материал по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом* (Дос 9829) был обновлен на основе методологического анализа процесса урбанизации вокруг аэропортов в некоторых государствах. Эти методики, положения которых задокументированы, содержат примеры системного подхода к описанию, оценке и количественному определению проблем урбанизации.

Добавление D. Постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, уровни шума которых превышают требования тома I Приложения 16

Новой информации нет.

Добавление E. Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом

САЕР исследовал возможные последствия шумовых запретов на полеты в аэропортах в одном регионе для деятельности аэропортов в других государствах или регионах. Начальное исследование САЕР касалось вопросов масштаба и остроты проблемы запретов на полеты. Следующий этап включал оценку экологических последствий запретов на полеты для стран пунктов назначения на основе изучения ряда конкретных аэропортов в Южной Африке и Индии. Был сделан вывод о том, что, хотя запреты на полеты в Европе возможно являются сопутствующим фактором увеличения количества ночных полетов в некоторых изученных аэропортах, вероятно, имеются и другие факторы воздействия, такие как часовые пояса, экономика авиакомпаний и спрос на пассажирские перевозки.

Добавление F. Планирование и организация землепользования

Новой информации нет.

Добавление G. Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара

САЕР продолжает следить за работами в области сверхзвуковых воздушных судов и их последствиями для разработки будущих стандартов. Были назначены координаторы по науке для представления докладов совещанию САЕР/8 об исследованиях относительно приемлемости звукового удара.

Добавление H. Влияние авиации на местное качество воздуха

В целях мониторинга и развития своих знаний относительно последствий авиационных эмиссий для благосостояния и здоровья человека в октябре 2007 года САЕР организовал практикум по оценке современных научных знаний, неопределенностей и пробелов в количественном определении воздействия авиации на изменение климата, уровень шума и качество воздуха. Результаты этого практикума были включены в программу работы САЕР/9. ИКАО сотрудничала со Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) в качестве

Резолюция Вопрос и предпринятые действия

автора/рецензента исследования по вопросам авиационного шума и здравоохранения, инструктивных указаний по шуму при полетах в ночное время и оценки риска окружающего шума для здоровья людей.

САЕР/8 согласовал новый сертификационный стандарт по NO_x и введение требования о прекращении производства на основе разработанного САЕР/6 Стандарта по NO_x (см. добавление В).

Продолжая разработку инструктивного материала по вопросам, касающимся оценки качества воздуха в аэропортах, САЕР/8 обновил несколько глав *Руководства по качеству воздуха в аэропортах*, а оставшиеся главы будут доработаны в ходе цикла работы САЕР/9.

Добавление I. Воздействие авиации на глобальный климат: научное осознание проблемы

В октябре 2007 года САЕР организовал практикум по оценке современных научных знаний, неопределенностей и пробелов в количественном определении воздействия авиации на изменение климата, уровень шума и качество воздуха (см. добавление Н).

ИКАО предложила МГЭИК включить в ее 5-й оценочный доклад (AR5) дополнительную информацию о воздействии авиации на изменение климата. Проведенное в декабре 2008 года совещание Группы ООН по рациональному природопользованию (ГРП) предложило ИКАО и Программе ООН по окружающей среде (ЮНЕП) созвать совещание экспертов для разработки в приоритетном порядке новых инструкций по вопросу о соответствующем показателе расчета полного объема авиационных выбросов ПГ. Активно работая с ЮНЕП и МГЭИК над выработкой подхода по выполнению этой работы, ИКАО наметила на май 2010 года совещание с целью представления ГРП рекомендации о дальнейших действиях.

В целях содействия углубленному пониманию потенциального использования альтернативных видов топлива и их последствий с точки зрения эмиссии в феврале 2009 года был проведен практикум по авиации и альтернативным видам топлива, а в ноябре 2009 года была проведена Конференция по авиации и альтернативным видам топлива.

Добавление J. Воздействие авиации на глобальный климат: сотрудничество с ООН и другими организациями

ИКАО участвовала в работе COP 13 (Бали, декабрь 2007 г.), COP 14 (Познань, декабрь 2008 г.) и COP 15 (Копенгаген, декабрь 2009 г.) РКИК ООН, а также в работе их вспомогательных органов и представила им материалы/информацию о событиях в рамках ИКАО в области международной авиации и изменения климата. В частности, ИКАО предоставила совещанию COP 15 информацию об итогах Совещания высокого уровня по международной авиации и изменению климата, состоявшегося в октябре 2009 года, и Конференции по авиации и альтернативным видам топлива, состоявшейся в ноябре 2009 года.

ИКАО внедрила климатически-нейтральную стратегию Организации Объединенных Наций и поддержала систему ООН в том, что касается расчета эмиссии ПГ, образуемой в результате официальных поездок с использованием авиации.

Резолюция Вопрос и предпринятые действия

Добавление К. Программа действий ИКАО в области международной авиации и изменения климата

Для разработки программы действий ИКАО по международной авиации и изменению климата Совет учредил Группу по международной авиации и изменению климата (ГМАИК), состоящую из 15 старших правительственных должностных лиц, представляющих все регионы ИКАО при равном участии развивающихся и развитых государств. САЕР предоставляла техническую поддержку ГМАИК и ее рабочим группам.

В мае 2009 года ГМАИК разработала программу действий, которая в полном объеме была принята Советом в июне 2009 года. В октябре 2009 года было созвано Совещание высокого уровня по международной авиации и изменению климата, которое рассмотрело программу действий, рекомендованную ГМАИК. Совещание одобрило декларацию и рекомендации, которые были приняты в полном объеме Советом в ноябре 2009 года.

САЕР/8 согласился с принятием на совещании САЕР/9 стандарта по CO₂ (см. добавление В).

С целью поощрения государств и заинтересованных сторон к продвижению и обмену информацией о передовой практике Секретариат в письме государствам AN 1/17-09/93 предложил государствам представить информацию об их добровольных мерах: эта информация была представлена в докладе на совещании САЕР/8.

Добавление L. Рыночные меры, включая торговлю квотами на эмиссию

В 2008 году был опубликован *Инструктивный материал по торговле квотами на эмиссию применительно к авиации* (Doc 9885).

Совещанию САЕР/8 были представлены обновленный доклад о добровольной торговле квотами на эмиссию применительно к авиации, доклад об исследовании масштабов вопросов, связанных с объединением открытых систем торговли квотами на эмиссию применительно к международной авиации, и доклад о компенсации в области авиационной эмиссии.

A36-23

Глобальные цели в области навигации, основанной на характеристиках

Проведено 11 региональных семинаров; проведено 6 учебных курсов по построению схем навигации, основанной на характеристиках (PBN); планируется провести 3 курса по эксплуатационному утверждению и 8 практикумов по планированию воздушного пространства PBN.

Созданы и поддерживаются региональные целевые группы и разработаны региональные планы внедрения PBN для каждого региона. Все регионы ИКАО представили региональные планы внедрения PBN, и 126 государств завершили разработку национальных планов внедрения. Все региональные группы планирования и осуществления проектов (PIRG) создали целевые группы по PBN и разработали планы действий по внедрению. Создана Глобальная целевая группа по PBN ИКАО/ИАТА для ускорения внедрения PBN.



Резолюция Вопрос и предпринятые действия

Документ *"Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов"* (PANS-OPS, Дос 8168) изменен с целью включения заходов на посадку PBN.

Подготовлены следующие документы: *"Руководство по навигации, основанной на характеристиках (PBN)"* (Дос 9613); *"Руководство по построению схем на основе санкционированных требуемых навигационных характеристик (RNP AR)"* (Дос 9905); *"Руководство по обеспечению качества при разработке схем полетов"* (Дос 9906) и справочник COSCAP по эксплуатационному утверждению.

A36-24 *Нехимическая дезинсекция пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов, выполняющих международные рейсы*

11 марта 2008 года Генеральный секретарь направил письмо Генеральному директору Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) с просьбой провести консультации по методам дезинсекции пассажирского салона и кабины экипажа.

В ходе совещания, проведенного ВОЗ во Флориде 15–16 декабря 2008 года, состоялась демонстрация нехимического метода "воздушная завеса", организованная Министерством транспорта Соединенных Штатов Америки и Центром медицинской и ветеринарной энтомологии на станции научных исследований в области сельского хозяйства (Гейнсвилль), а также в международном аэропорту Орlando.

7 июля 2009 года в Штаб-квартире ИКАО было проведено совещание подгруппы рабочей группы ВОЗ по химическим дезинсектантам, а затем ВОЗ разработала проект основных принципов проведения проверки эффективности дезинсектантов.

A36-25 *Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра*

Предварительный проект позиции ИКАО на Всемирной конференции радиосвязи МСЭ в 2012 году (ВКР-12) был направлен государствам (письмо государствам E 3/5-08/69) с настоятельной рекомендацией твердо поддерживать позицию ИКАО на ВКР-12 и в деятельности по подготовке к этой Конференции.

A36-26 *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области*

Сводное заявление, содержащее последние редакционные изменения резолюций в юридической области было опубликовано в Дос 9902 *"Действующие резолюции Ассамблеи"* (по состоянию на 28 сентября 2007 года), который разослан государствам-членам. Данная резолюция была направлена государствам в виде дополнения к письму государствам LE 3/40-08/4 от 25 января 2008 года. В периодически направляемых государствам письмах государства настоятельно призываются ратифицировать поправки к *Конвенции о международной гражданской авиации*, которые еще не вступили в силу, а также другие документы международного права.

Резолюция Вопрос и предпринятые действия

A36-27 *Гендерное равенство*

Был разработан план действий в области конкретных стратегий развития внутренних и внешних связей, способствующих обмену знаниями и расширению контактов по вопросам гендерного равенства. В этом отношении в течение 2008 и 2009 гг. проводились различные мероприятия, включая практикум директоров управлений "Открытая дискуссия: ИКАО... Дальнейший путь" с участием директоров и сотрудников ИКАО (май 2008 г.); посещение авиационного производственного предприятия (февраль 2009 г.); участие в проходившей в Атланте (февраль 2009 г.) Конференции Международной ассоциации женщин в авиации (WAI) для участия в награждении стипендиями WAI; участие в работе просветительских и других соответствующих дискуссионных органов; приуроченный к Международному женскому дню конкурс сотрудника-дублера, по итогам которого были отобраны десять сотрудниц для однодневной "стажировки" в любом офисе/секции по их выбору (март 2009 г.).

В соответствии с решением Консультативного органа по гендерному равенству и гендерному фактору квалифицированные авиационные специалисты-женщины будут ежегодно отбираться для присуждения стипендий, предоставляемых Международной ассоциацией женщин в авиации (WAI) в целях подготовки кадров для ИКАО. Цель этих стипендий заключается в поиске и поощрении квалифицированных специалистов-женщин к подаче заявлений на технические должности в ИКАО. Пять квалифицированных женщин было отобрано WAI для присуждения учебных стипендий ИКАО за 2010 год.

По состоянию на 31 декабря 2009 года количество женщин, находящихся на должностях категории специалистов и более высоких категорий, достигло 31,5 %, что представляет собой самый высокий уровень в истории ИКАО. Для сравнения можно отметить, что процент женщин на должностях категории специалистов и более высоких категорий во всех организациях общей системы Организации Объединенных Наций достигает 40 %. Процентная доля женщин, работающих в ИКАО, находится на благоприятном уровне по сравнению с тем же показателем для других технических организаций Организации Объединенных Наций. В целях повышения уровня знаний персонала введены соответствующие программы подготовки, направленные на развитие способностей сотрудников, с должным учетом гендерного фактора.

В свете текущей практики в организациях общей системы Организации Объединенных Наций, направленной на решение проблем, связанных с управлением людскими ресурсами, и создание рабочих условий, способствующих повышению производительности и внедрению благоприятной для семейных сотрудников политики, были введены гибкие графики рабочего времени. В отдельных случаях также вводились специальные условия работы, такие как работа по компьютеру на дому.

A36-28 *Ограничение сроков пребывания в должности Генерального секретаря и Президента Совета*

Эта резолюция опубликована в Дос 9902 "*Действующие резолюции Ассамблеи* (по состоянию на 28 сентября 2007 года)", который был разослан государствам-членам. Данная резолюция доведена до сведения государств письмом государствам А/2/4.6-08/49 от 7 июля 2008 года, касающимся выдвижения кандидатов на должность Генерального секретаря.



Резолюция Вопрос и предпринятые действия

A36-29 *Бюджеты на 2008, 2009 и 2010 гг.*

Раздел А. Действия не требуются.

Раздел В. Действия не требуются.

Раздел С. Совет решил, что в 2008 и 2009 финансовых годах взносы будут начисляться в канадских долларах. Письмом государствам А 1/8-09/97 от 30 декабря 2009 года Генеральный секретарь уведомил государства-члены о введении с 2010 финансового года (двух) валют и суммах их взносов, подлежащих выплате.

A36-30 *Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции*

Действия не требуются.

A36-31 *Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств (принципы, которые будут применены при определении шкалы взносов)*

При определении сумм взносов применялись принципы и критерии, предусмотренные Ассамблеей.

A36-32 *Взносы в Общий фонд за 2008, 2009 и 2010 годы*

Генеральный секретарь уведомил Договаривающиеся государства об их взносах на 2008 г. письмом государствам А 1/8-07/71 от 30 ноября 2007 года; на 2009 г. – письмом А 1/8-08/79 от 17 декабря 2008 года; и на 2010 г. – письмом государствам А 1/8-09/97 от 30 декабря 2009 года.

A36-33 *Выполнение Договаривающимися государствами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения*

В течение 2009 года Генеральный секретарь направил всем Договаривающимся государствам три письма государствам, в которых приводятся таблицы с указанием сумм, причитающихся за текущий год и до 31 декабря предыдущего года.

После проведения последней сессии Ассамблеи никакие новые договоренности не предлагались. Совет продолжает активизировать проводимую им политику, направленную на поощрение Договаривающихся государств, имеющих задолженности, вносить предложения об ее урегулировании в целях ликвидации задолженностей по взносам за длительный срок в соответствии с резолюцией А36-33 ИКАО.

Предполагалось, что по состоянию на 31 декабря 2009 года будет приостановлено право голоса в Ассамблее и в Совете 23 Договаривающихся государств вследствие задолженности, которая равняется общей сумме начисленных взносов за три предыдущих финансовых года или превышает ее, и тех Договаривающихся государств, которые не соблюдают соглашений, заключенных в соответствии с п. 4 b) постановляющей части резолюции А36-33 Ассамблеи.

Резолюция Вопрос и предпринятые действия

Кроме того, ко всем Договаривающимся государствам, в отношении которых предполагается приостановить их право голоса в рамках статьи 62 Конвенции, были приняты дополнительные меры, предусмотренные п. 9 постановляющей части резолюции А36-33. Правом избрания в Совет, комитеты и органы будут обладать только государства, не имеющие невыплаченной задолженности по взносам, помимо задолженности за текущий год.

А36-34 *Фонд оборотных средств*

Совет утвердил рекомендацию, согласно которой в настоящее время повышение объема Фонда оборотных средств не является необходимым.

А36-35 *Изменение Финансовых положений*

В 2008 году опубликовано 13-е издание *Финансовых положений ИКАО* (Дос 7515), включающее все поправки, утвержденные 36-й сессией Ассамблеи.

А36-36 *Утверждение счетов Организации за 2004, 2005 и 2006 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним*

Действия не требуются.

А36-37 *Утверждение счетов по деятельности в рамках Программы развития Организации Объединенных Наций за 2004, 2005 и 2006 финансовые годы, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и рассмотрение ревизионных отчетов по финансовым отчетам Организации, охватывающих также счета Программы развития Организации Объединенных Наций.*

Финансовые ведомости и ревизионные отчеты были направлены администратору Программы развития Организации Объединенных Наций для представления исполнительному Совету.

А36-38 *Назначение внешнего ревизора*

Совет на своем 2-м заседании 189-й сессии утвердил назначение г-на Алена Пишона в качестве временного преемника скончавшегося 7 января 2010 года г-на Филиппа Сегена на посту внешнего ревизора ИКАО. Впоследствии 23 декабря 2010 года в должность первого президента счетной палаты вступил г-н Дидье Миго, заменивший г-на Филиппа Сегэна. В этом качестве г-н Миго представит доклад о ревизии финансовых отчетов ИКАО за год, закончившийся 31 декабря 2009 года.

А36-39 *Исследование по вопросу распределения расходов между Фондом расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС) и бюджетом Регулярной программы*

В ходе текущего трехлетия предпринимались энергичные усилия по определению и выработке политики возмещения расходов. Для изучения вариантов такой политики была проделана обширная работа с привлечением фирмы финансовых консультантов (KPMG), доклад которой был представлен членам Финансового комитета, Комитета по техническому сотрудничеству и Совета и обсужден с ними. Утверждены широкие рамки политики возмещения расходов. Совет согласился повторно рассмотреть этот вопрос в ходе 192-й сессии.

