



## **ВСЕОБЪЕМЛЮЩИЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ПЛАН ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТОВ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В АФРИКЕ**

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>КРАТКАЯ СПРАВКА .....</b>	<b>1</b>
<b>1 ИСТОРИЯ ВОПРОСА И ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ .....</b>	<b>3</b>
1.1 Масштабы авиатранспортной деятельности .....	3
1.2 Деятельность по либерализации воздушного транспорта .....	3
1.3 Эффект масштаба .....	3
1.4 Центры технического обслуживания воздушных судов .....	5
1.5 Частные авиакомпании и международная собственность .....	5
1.6 Субрегиональная деятельность в области контроля за обеспечением безопасности полетов .....	5
1.7 Учебные заведения .....	6
1.8 Координация .....	6
1.9 Авиационные происшествия и определение уровня аварийности в Африке .....	6
1.10 Виды авиационных происшествий .....	7
1.11 Недостатки в области контроля за обеспечением безопасности полетов .....	7
1.12 Недостатки инфраструктуры, выявленные APIRG .....	8
1.13 Основные проблемы в области обеспечения безопасности полетов, выявленные APIRG .....	9
1.14 Изменение культуры взаимоотношений и руководящая роль ИКАО .....	9
1.15 Другие проекты, дополняющие план для региона AFI .....	10
1.15.1 Глобальная "дорожная карта" обеспечения безопасности полетов .....	10
1.15.2 "Безопасное небо" для Африки .....	11
1.15.3 Либревильский план действий .....	11
1.15.4 Группа по повышению безопасности полетов региона AFI (ASET) .....	11
1.15.5 Программа ИКАО/Всемирного банка по устойчивому развитию воздушного транспорта в Африке .....	11
1.15.6 Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и сохранению летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) и другие проекты в области технического сотрудничества .....	12
1.15.7 Группа регионального планирования и осуществления проектов в регионе AFI (APIRG) .....	12
1.15.8 Программа единой стратегии .....	13
1.15.9 Совещание генеральных директоров гражданской авиации в Европе .....	13
1.15.10 Программа ИАТА по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (ППОКОБП) .....	14
<b>2 ОПИСАНИЕ ПЛАНА .....</b>	<b>14</b>
2.1 Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов в Африке .....	14
2.2 Проблемы, требующие принятия безотлагательных мер .....	14
2.3 Цели плана .....	14
2.4 Увязка плана для региона AFI со стратегическими целями ИКАО .....	16
2.5 Ожидаемые результаты выполнения плана .....	16
<b>3 РУКОВОДСТВО ПРОГРАММОЙ И ЕЕ РЕАЛИЗАЦИЯ .....</b>	<b>17</b>
3.1 Организация работ по выполнению плана .....	17

3.2	Разработка и реализация .....	17
3.3	Руководство, реализация и оценка (цели, результаты и мероприятия) .....	18
3.4	Финансовые потребности и управление ими .....	22
3.5	Сроки и график проведения мероприятия .....	22
3.6	Основные события .....	22
3.7	Участие заинтересованных сторон.....	22
3.8	Потенциальные возможности и механизмы реализации в области безопасности полетов .....	23
3.9	Анализ недостатков .....	23
3.10	Координация с другими соответствующими программами и планами .....	23
<b>4</b>	<b>ПОТРЕБНОСТЬ В РЕСУРСАХ.....</b>	<b>23</b>
4.1	Ресурсы регулярной программы, выделенные на реализацию данного плана .....	24
4.2	Дополнительные ресурсы, необходимые для реализации плана.....	24
<b>5</b>	<b>ОБЩАЯ БЮДЖЕТНАЯ СМЕТА .....</b>	<b>25</b>
<b>6</b>	<b>КОНТРОЛЬ И ОЦЕНКА.....</b>	<b>25</b>
6.1	Контроль, график предоставления отчетов и ответственные исполнители .....	25
<b>7</b>	<b>БЮДЖЕТ И ПОРЯДОК ФИНАНСИРОВАНИЯ.....</b>	<b>26</b>
7.1	Необходимость в резолюции Ассамблеи.....	26
7.2	Запланированный бюджет и план работы .....	28
	<b>ДОБАВЛЕНИЕ А .....</b>	<b>34</b>
	<b>ДОБАВЛЕНИЕ В .....</b>	<b>35</b>

## **КРАТКАЯ СПРАВКА**

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) признана как организация, ответственная за обеспечение соблюдения Договаривающимися государствами согласованных авиационных Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), содействующих постоянному развитию гражданской авиации. Безопасность полетов играет важную роль в деятельности гражданской авиации, которая является одним из ключевых элементов, обеспечивающих быстрое развитие мировой экономики. Подтверждая критическую важность этой роли, 35-я сессия Ассамблеи ИКАО постановила, что ИКАО должна играть лидирующую роль в реализации единой стратегии устранения недостатков в области безопасности полетов, угрожающих жизнеспособности гражданской авиации и экономики, которые зависят от ее безопасности и регулярности.

В силу этих требований ИКАО и Договаривающиеся государства стремятся решать проблемы, обусловленные трудностями, с которыми сталкивается гражданская авиация в регионе Африки. Подробное изложение многих проблем, с которыми сталкивается гражданская авиация в регионе Африки и Индийского океана (AFI), содержится в многочисленных рабочих документах ИКАО, отчетах о результатах проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов и докладах совещаний, а также в документах и докладах совещаний других многонациональных органов, таких как Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА).

Проблемы, стоящие перед государствами региона AFI, по своему характеру аналогичны проблемам во многих других государствах мира; однако острота экономических и политических вопросов, влияющих на положение в регионе AFI, создает сложную проблему, для решения которой действительно требуется новый подход, предусматривающий разработку всеобъемлющего регионального плана.

В этой связи Совет согласился с тем, что следует разработать всеобъемлющий региональный план осуществления проектов в Африке и представить его на совещании высокого уровня, которое будет проведено непосредственно перед началом 36-й сессии Ассамблеи. После этого на запланированном на начало трехлетнего периода 2008–2009–2010 гг. региональном аэронавигационном совещании (RAN) следует провести оценку результатов его выполнения.

Для устойчивого повышения уровня безопасности полетов в регионе AFI ИКАО необходимо повысить свою руководящую роль в решении проблем, стоящих перед гражданской авиацией. ИКАО должна интегрировать деятельность региональных бюро в глобальный бизнес-план ИКАО, в котором региональным бюро отводится роль основных координаторов деятельности ИКАО. ИКАО переносит акцент с разработки стандартов на более масштабную деятельность, связанную с обеспечением выполнения Стандартов. Применительно к региону AFI это потребует разработки всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов, одобренного всеми заинтересованными сторонами и осуществляемого на основе задействования соответствующих финансовых ресурсов и кадрового обеспечения. Региональные бюро призваны играть ведущую роль в его разработке и осуществлении.

Глобальные рамки реализации стратегических целей ИКАО основаны на Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (ГППП) и Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП). В основе планов действий, обусловленных реализуемой в настоящее время задачей, включая проведение анализа недостатков, должны лежать принципы и процедуры, заложенные в этих планах, особенно в ГППП.

План был разработан в ответ на высказанную Советом обеспокоенность, и в нем подчеркивается повышение руководящей роли ИКАО и улучшение подотчетности за счет эффективного руководства программой и соответствующей координации. В этой связи план предусматривает подход, основанный на принципах руководства программой, согласно которым особое внимание должно уделяться обеспечению подотчетности за счет разработки соответствующей системы показателей и представления отчетов, и вся эта деятельность будет тщательно интегрирована в другие программы региона. Такой подход также подкрепляется бизнес-планом ИКАО. Основным подотчетным и ответственным лицом за реализацию плана будет назначен старший региональный директор в Африке. Ему будет оказывать помощь специально назначенный руководитель программы, обладающий необходимыми навыками для обеспечения устойчивой реализации программы.

План будет предусматривать использование экспертов, имеющихся в Штаб-квартире и в региональных бюро ИКАО в Африке, Региональной группе планирования и осуществления проектов в регионе AFI (APIRG), региональных и субрегиональных организациях, занимающихся проверкой организации контроля за обеспечением безопасности полетов, других Договаривающихся государствах, у партнеров ИКАО, таких как Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), Международная федерация ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА), Международный совет аэропортов (МСА), Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), а также в других заинтересованных организациях, включая международные финансовые учреждения, такие как Всемирный банк. План будет также тесно связан с реализацией программы совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и сохранению летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) и деятельностью по оказанию комплексной поддержки внедрению и развитию.

План предусматривает сотрудничество между нормативными органами и отраслью в деле разработки инициатив, направленных на устранение недостатков в области безопасности полетов, под руководством ИКАО. Разработка и выполнение плана будут осуществляться на основе методики и положений, изложенных в Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (ГПБП).

Начальный этап выполнения данного плана рассчитан на 4 года. На основе первоначального анализа недостатков будет проводиться оценка и приоритизация задач на ближайшую перспективу, решение которых предусматривается целями плана. Ожидается, что в течение этого периода будут решены краткосрочные приоритетные задачи. Успешное выполнение начального этапа проекта позволит на более поздних этапах достичь целей, поставленных на среднесрочную и долгосрочную перспективу. В целях его успешной реализации ход выполнения плана будет контролироваться с использованием системы показателей, аналогичной системе, предусмотренной в глобальной "дорожной карте" обеспечения безопасности полетов.

С политической точки зрения реализация плана будет осуществляться в тесной координации с Африканской комиссией гражданской авиации, APIRG и Африканским союзом, а также другими региональными органами. Региональные бюро в Африке будут оказывать административную поддержку и выделять средства на реализацию плана.

# **1 История вопроса и основные положения**

## *Обзор эксплуатационных ограничений*

### **1.1 Масштабы авиатранспортной деятельности**

В ряде докладов отмечается, что, несмотря на высокий потенциал роста воздушного транспорта в регионе AFI, фактический спрос на воздушные перевозки является низким. Спрос ограничивается недостатком политической воли для открытия рынков и получения выгод от эффекта масштаба в контексте Ямусукрской декларации. Имеется только пять внутриафриканских маршрутов, уровень авиатранспортной деятельности на которых можно характеризовать как зрелый. Кроме того, не все крупные города связаны между собой прямыми рейсами, что затрудняет и удорожает путешествия внутри Африки. Такой эффект "порочного круга" еще больше усугубляется снижением спроса, уменьшения выручки и соответствующим повышением тарифов, что создает для отрасли дополнительные трудности.

В результате отрасль не может получать доходы, достаточные для покрытия расходов на эксплуатацию и инфраструктуру, что обуславливает ее зависимость от иностранной помощи или прямых правительственных субсидий, которые могут быть получены с большим трудом. Иногда кажется, что правительства, которые уклоняются от субсидирования данной отрасли, не проявляют политической воли в деле решения своих проблем в области безопасности полетов, а на самом деле, они просто не могут оказать поддержку отрасли из своих скудных ресурсов.

### **1.2 Деятельность по либерализации воздушного транспорта**

Одним из верных способов разрыва упомянутого выше "порочного круга" является либерализация отрасли, которая позволит сделать многие маршруты прибыльными, а также осуществлять финансирование, необходимое для обеспечения производства полетов, развития инфраструктуры и поддержания отрасли.

К сожалению, несмотря на отдельные усилия, включая нынешнюю стратегию, основанную на Ямусукрских решениях, имеет место очевидное нежелание заниматься такой работой. Однако более чем за 6 лет был проведен ряд совещаний по определению правил конкуренции, которые не дали каких-либо ощутимых результатов. В этой сфере наблюдается очевидный недостаток политической воли, и единственное, что ИКАО может сделать в целях оказания помощи, это поощрять заинтересованные государства проявлять политическую волю, осуществляя четкое руководство и предоставляя по необходимости рекомендации и финансовую поддержку. Это требует задействования высших органов государственной власти на благо реализации Ямусукрских решений.

### **1.3 Эффект масштаба**

Необходимость роста экономики до уровня критической массы является фундаментальным фактором эффективного и устойчивого развития отрасли гражданской авиации в Африке во всех ее аспектах, таких как развитие и поддержание инфраструктуры, эффективная и действенная организация воздушного движения, безопасность полетов и надлежащие людские ресурсы. Такой рост может быть достигнут за счет реализации комплексных решений эксплуатационных проблем. Важнейшим элементом эффективной реализации стратегий рыночного роста, таких как концепция либерализации, предусмотренная Ямусукрскими решениями, является сотрудничество.

Тем не менее, учитывая неудовлетворительное экономическое положение многих африканских государств, одной либерализации недостаточно. Государства с малочисленными эксплуатантами и малыми объемами авиационной деятельности могут получить выгоды, объединив свои экспертные ресурсы с ресурсами других государств, находящихся в аналогичном положении. Это позволит облегчить положение, сложившееся в связи с необходимостью инвестиций в подготовку кадров и возмещения расходов, требуемых для сохранения опытных кадров. С тем чтобы воспользоваться выгодами эффекта от масштаба, необходимо приложить дополнительные усилия по объединению находящихся в одинаковом положении государств в группу с целью сконцентрировать их ресурсы в региональных институтах. К счастью, в этом направлении уже идет соответствующая работа и имеются необходимые институты. ИКАО следует возглавить работу по оказанию помощи этим группам в достижении их целей. Возможные сферы сотрудничества и совместного использования ресурсов включают в себя обслуживание воздушного движения и навигационное обслуживание, применительно к которым уже проведена работа по созданию центров управления воздушным движением в верхнем воздушном пространстве (UACC) в субрегионах, охватываемых Сообществом по вопросам развития Юга Африки (САДК), Сотрудничеством в Восточной Африке (ЕАС) и Общим рынком восточно- и южноафриканских государств (КОМЕСА).

В целях решения проблем в области обслуживания воздушного движения (ОВД) 26–28 ноября 2002 года ИКАО провела в Дакаре (Сенегал) 1-е совещание поставщиков обслуживания воздушного движения региона AFI. Это совещание проводилось в сотрудничестве с Агентством по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА) и компанией по обслуживанию воздушного движения и навигационному обслуживанию (ATNS) Южной Африки.

Поставщики обслуживания воздушного движения согласились сотрудничать в таких областях, как:

- эффективное выполнение Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО и аэронавигационного плана региона AFI;
- устранение недостатков, отрицательно сказывающихся на аэронавигации и внедрении систем связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM);
- разработка планов подготовки кадров и сохранения людских ресурсов;
- повышение качества предоставляемого обслуживания за счет реализации совместных стратегий, которые должны быть разработаны в рамках постоянной организационной структуры.

Кроме того, поставщики обслуживания воздушного движения признали необходимость в создании "единого африканского неба". Более подробно рассмотреть данный вопрос было решено на более позднем этапе.

Второе совещание поставщиков обслуживания воздушного движения региона Африки–Индийского океана было проведено в Южной Африке в период с 3 по 5 ноября 2004 года под эгидой ATNS, АСЕКНА и ИКАО.

На этом совещании были рассмотрены два основных круга эксплуатационных вопросов: организация воздушного движения в регионе AFI и его увязка с соответствующими рекомендациями и выводами Одиннадцатой Аэронавигационной конференции (Монреаль,

22 сентября – 3 октября 2003 года), а также 14-го совещания APIRG (APIRG/14, Камерун, 23–27 июня 2003 года). Другой важной темой было внедрение поставщиками ОВД аэронавигационных систем в регионе AFI и, в том числе, концепция "единого неба" применительно к предоставлению обслуживания воздушного движения.

#### **1.4 Центры технического обслуживания воздушных судов**

Многие государства по-прежнему выполняют трудоемкие формы технического обслуживания за пределами континента. Такое техническое обслуживание также включает в себя ремонт двигателей, хотя на континенте имеются нескольких центров, располагающих необходимыми возможностями по выполнению таких работ. Начиная с 1988 года, предпринимались попытки определить перечень специализированных видов технического обслуживания, которые можно выполнять в центрах технического обслуживания государств – членов КОМЕСА. Эти действия КОМЕСА представляли собой часть более широкой инициативы АКГА, реализуемой посредством проведения технико-экономического обоснования по созданию координированной сети центров по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов в Африке. Были определены конкретные центры в шести государствах (Замбия, Зимбабве, Кения, Мадагаскар, Танзания и Эфиопия). Однако эти усилия не получили дальнейшего развития из-за соперничества между государствами. Необходимо, чтобы эта работа получила новый импульс с учетом происшедших с тех пор событий.

#### **1.5 Частные авиакомпании и международная собственность**

В настоящее время, когда во всех государствах действуют частные авиакомпании, правительствам труднее оказывать влияние на процесс их объединения в несколько крупных региональных авиаперевозчиков, чем это было 14 лет назад, когда все авиакомпании находились полностью во владении правительств. Ямусукрская декларация 1988 года преследовала цель осуществить слияние этих отдельных авиакомпаний в течение 8-летнего периода, однако достичь этой цели правительства не смогли даже при том, что они осуществляли контроль над деятельностью этих авиакомпаний и были их владельцами.

#### **1.6 Субрегиональная деятельность в области контроля за обеспечением безопасности полетов**

На пути создания организаций по обеспечению безопасности полетов по типовому образцу, предусмотренному *Руководством по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора* (Дос 8335) и *Руководством по летной годности* (Дос 9760), *стоят два общеизвестных препятствия*. В первую очередь, в большинстве развивающихся стран отсутствует надлежащее основное авиационное законодательство и/или свод аэронавигационных правил. Второе и наиболее трудно преодолимое препятствие заключается в неспособности развивающихся стран осуществлять набор, подготовку и закрепление кадров инспекторов, получивших надлежащую квалификацию.

Учитывая вышеуказанные препятствия и тот факт, что масштабы авиатранспортной отрасли в большинстве развивающихся государств обычно является небольшими, наиболее экономически целесообразным решением этой проблемы будет создание группой государств объединенной организации, в рамках которой базовая региональная группа инспекторов будет предоставлять каждому государству услуги по сертификации и надзору.

Есть примеры инициатив по созданию в данном регионе региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), таких как Организация по безопасности



полетов авиации группы государств – участников Банжульского договора (BAGASO) и ведомство гражданской авиации Африки и Мадагаскара (ААМАС). ИКАО следует продолжать оказывать содействие этой инициативе по сотрудничеству во всем регионе AFI.

### **1.7 Учебные заведения**

Недостаток квалифицированного персонала является основным фактором, сдерживающим развитие гражданской авиации в Африке. Вследствие недостаточных финансовых ресурсов и необходимости удовлетворения других первоочередных потребностей населения, государства, которые являются основными сторонами, заинтересованными в гражданской авиации, не располагают достаточными средствами для подготовки кадров в технической, организационной и управленческой областях.

Несмотря на то, что многие государства используют для подготовки кадров немногочисленные имеющие важное значение ресурсы, их финансовые возможности по инвестированию в оборудование и средства обучения неодинаковы. Кроме того, их недостаток не способствует специализации, усугубляя тем самым проблемы с ресурсами, поскольку авиационная подготовка все в большей степени требует инвестиций в инфраструктуру. Если существующие и новые учебные заведения наладят координацию в области специализации, рынок может получить выгоды от эффекта масштаба в регионе. Меры, направленные на устранение ограничений, препятствующих организации надлежащей подготовки, должны также включать проведение подробного анализа состояния дел в этой области во всем регионе.

### **1.8 Координация**

В регионе AFI разнообразная деятельность различных органов осуществляется в условиях отсутствия координации. Ситуация усугубляется нынешним снижением руководящей роли ИКАО. У ИКАО есть полномочия, опыт и возможности направлять ведущиеся в регионе работы в части, касающейся их координации и мобилизации капитальных вложений Договаривающихся государств и заинтересованных агентств-доноров, одновременно способствуя обмену информацией, относящейся к безопасности полетов, и ее совместному использованию.

### **1.9 Авиационные происшествия и определение уровня аварийности в Африке**

Результаты анализа накопленных за десятилетний период (с 1997 по 2006 год) данных, содержащихся в системе представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP) ИКАО, свидетельствуют об увеличении числа авиационных происшествий в регионе AFI. Однако получить точные данные весьма затруднительно вследствие недостаточной культуры предоставления информации в регионе. Тот факт, что культура предоставления информации в регионе AFI по-прежнему оставляет желать лучшего, подчеркивается тем, что за период 1990 – 2006 гг. в ИКАО не была представлена соответствующая информация в среднем приблизительно о 70 % авиационных происшествий.

Анализ данных об авиационных происшествиях за период 2002–2006 гг. свидетельствует о том, что частота авиационных происшествий с человеческими жертвами в регионе AFI с воздушными судами взлетной массой более 2250 кг, выполняющими регулярные полеты, составляет 4,6 происшествия на миллион вылетов, что более чем в 8 раз больше среднемирового показателя. За тот же самый период число погибших пассажиров на миллион вылетов составило 270, или в 11 раз больше среднемирового показателя. Такое положение дел должно стать предметом пристального внимания в интересах обеспечения безопасного и упорядоченного роста

объема воздушных перевозок в регионе. С этой целью показатель аварийности в регионе AFI должен быть сведен по меньшей мере к среднемировому значению.

### **1.10 Виды авиационных происшествий**

Анализ данных ADREP ИКАО за пятилетний период (2002–2006 гг.) в части авиационных происшествий с воздушными судами с максимальной взлетной массой более 5700 кг, приведших к человеческим жертвам, свидетельствует о том, что наиболее типичными видами авиационных происшествий в регионе являются отказы или неисправности силовых установок, потеря управления в полете, пожар/задымление (после удара), столкновение исправных воздушных судов с землей (CFIT) и несанкционированные выезды на ВПП.

Недостатки в области инфраструктуры, такие как не отвечающее требованиям техническое обслуживание аэродромов, особенно в части твердого покрытия ВПП, а также не отвечающее требованиям ограждение аэродромов, уже привели к серьезным инцидентам. Хотя считается, что не все эти недостатки являются основными факторами, способствующими авиационным происшествиям, необходимо провести более глубокую оценку этих новых возникающих опасностей, с тем чтобы определить уровень представляемой ими угрозы. Эта оценка должна включать тщательный анализ факторов риска, проводимый в рамках системного подхода к управлению безопасностью полетов. Кроме того, наблюдаемое в некоторых местах очевидное ухудшение наземной инфраструктуры необходимо остановить, до того как оно приведет к авиационному происшествию. Качество обслуживания воздушного движения при полетах на маршруте зачастую находится ниже уровня мировых стандартов, а ведение связи иногда становится невозможным, причем ситуация настолько серьезна, что по неоднократным заявлениям экипажей они часто пролетают целые районы полетной информации (РПИ) без связи с органами ОВД. Еще раз следует отметить, что пока такое положение дел не привело к авиационным происшествиям. Тем не менее, даже при применении бортовой системы предупреждения столкновений (БСПС) и широкомасштабном использовании пилотами частоты, предназначенной для радиовещательной передачи полетной информации (IFBP), постоянный рост объема воздушного движения может в будущем изменить ситуацию. Поэтому, так же как и в случае с недостатками инфраструктуры, необходимо провести надлежащий анализ факторов риска с целью определить угрозу, которую они представляют, и решить, какие меры необходимо принять в области обеспечения безопасности полетов.

Группа по анализу инцидентов при ОВД в регионе AFI, в состав которой входят ИКАО, ИАТА, ИФАЛПА, ИФАТКА и представители государств/поставщиков аэронавигационного обслуживания (ANSP), также рассматривают инциденты с целью определения причин, тенденций и корректирующих мер, направленных на предотвращение их повторения.

### **1.11 Недостатки в области контроля за обеспечением безопасности полетов**

В регионе AFI были выявлены следующие ключевые проблемы в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов:

- результаты проведенных ИКАО проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов и других командировок свидетельствуют о том, что многие Договаривающиеся государства в регионе AFI не создали в рамках ведомства гражданской авиации (ВГА) эффективных систем контроля за обеспечением безопасности полетов;

- нехватка опытных специалистов в государствах создает условия небезопасного производства полетов, что может способствовать повышению частоты авиационных происшествий в регионе AFI;
- нехватка опытных специалистов, недостаточные права и полномочия, которыми наделены специалисты оперативного уровня в рамках ведомства гражданской авиации;
- в отличие от автономных ведомств гражданской авиации, ведомства гражданской авиации большой группы государств по-прежнему всецело зависят от своих государственных бюджетов, что приводит к финансовым ограничениям. В результате, в связи с отсутствием надлежащих методик и программ подготовки многие ведомства испытывают недостаток квалифицированных технических и административных кадров, необходимых для выполнения своих обязанностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов;
- некоторые государства региона достигли неплохого, хотя и неодинакового прогресса;
- отсутствие соответствующей системы сертификации перевозчиков и постоянного надзора за ними приводит к тому, что перевозчики выполняют полеты, не имея руководств по производству полетов, программ подготовки или программ по предотвращению авиационных происшествий;
- во многих случаях сертификаты эксплуатанта (СЭ) выдаются фактически по запросу, без необходимости подтверждения эксплуатантом своих возможностей и проведения предварительных проверок и испытаний, гарантирующих возможность обеспечения перспективным эксплуатантом выполнения авиатранспортных операций на надлежащем уровне безопасности;
- немногие государства в регионе AFI располагают ресурсами и выполняют такое количество полетов, которое оправдывает содержание национальных кадров, занимающихся организацией контроля за обеспечением безопасности полетов;
- недостаточный прогресс, достигнутый государствами в деле выполнения планов действий по устранению недостатков, выявленных в ходе реализации Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП);
- необходимость принятия государствами региона AFI обязательств по выполнению положений ИКАО.

### **1.12 Недостатки инфраструктуры, выявленные APIRG**

С той целью, чтобы обеспечить проведение силами APIRG детальной оценки недостатков, государства и соответствующие международные организации, включая ИАТА и ИФАЛПА, предоставляют региональным бюро ИКАО информацию для принятия соответствующих мер, включая меры, предусматриваемые на совещаниях групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG). Такая информация обычно включает описание недостатков, оценку предоставляемой ими опасности, возможные пути их устранения и сроки проведения необходимых работ. Кроме того, указываются ответственный исполнитель и согласованные меры, которые уже были приняты или которые предстоит принять.

### **1.13 Основные проблемы в области обеспечения безопасности полетов, выявленные APIRG:**

- плохие линии связи,
- не отвечающее требованиям ограждение аэродромов;
- недостаточные меры, принимаемые государствами по устранению выявленных недостатков;
- невнедрение воздушных трасс;
- непредоставление районного диспетчерского обслуживания;
- недостаточная подготовка кадров и т. д.

### **1.14 Изменение культуры взаимоотношений и руководящая роль ИКАО**

Несмотря на многочисленные проблемы, стоящие на пути повышения безопасности и эффективности полетов в регионе AFI, ИКАО признает, что исторический опыт Африки и анализ нынешнего положения дел свидетельствуют о том, что сложившаяся в регионе ситуация может быть сопоставима с ситуацией в других регионах, испытывающих множество аналогичных трудностей, хотя и в несколько иных сочетаниях. Принимая во внимание общие черты, которые свойственны не только всем проблемным областям в данном регионе, но также во многих других регионах, ИКАО необходимо сосредоточиться на решении этих проблем в рамках разрабатываемой глобальной стратегии, которая предусматривает смещение акцентов с разработки новых SARPS на их внедрение.

Помимо смещения акцента в деятельности ИКАО на внедрение SARPS, необходимо также учитывать, что в последнее время в Организации сокращены ресурсы, выделяемые региональным бюро для реализации проектов на местах в государствах. ИКАО должна сбалансировать тенденции по централизации Секретариата ИКАО и консолидации ресурсов, направленных на преодоление финансовых ограничений, со способностью поддерживать тесный контакт с государствами, которые нуждаются в помощи Организации и ее руководящей роли. Это изменение в культуре взаимоотношений необходимо, если ИКАО хочет занимать ведущую роль на международной арене не только в области разработки стандартов и практики безопасного и эффективного функционирования авиационной отрасли, но также и в областях внедрения.

В частности, в результате посещения региона AFI в августе 2006 года Аэронавигационная комиссия установила, что региональные бюро ИКАО должны повышать свою руководящую роль в обеспечении привлечения заинтересованных сторон к разработке стандартов, оценке влияния новых SARPS на безопасность полетов/расходы, разработке графиков внедрения SARPS, оценке достигнутых результатов в области внедрения SARPS и обеспечению обратной связи со Штаб-квартирой ИКАО в части необходимых мер по устранению недостатков. Такая инициатива будет служить катализатором процесса принятия обязательств всеми партнерами, государствами, отраслью, финансовыми учреждениями и другими донорами.

На сегодняшний день помощь, оказываемая государствам в регионе AFI в области воздушного транспорта, главным образом заключается в выдвижении независимых инициатив учреждениями и государствами-донорами, в центре внимания которых находятся определенные элементы авиатранспортного сектора. Например, имеется много важных программ, которые

реализуются через посредство ИКАО, Всемирного банка, ИАТА и других доноров на международном, региональном и двустороннем уровнях. Тем не менее, с учетом долговременного характера проблем, свойственных африканскому воздушному транспорту, все большее число правительств-доноров и кредитных организаций призывают к согласованию усилий, направленных на оказание помощи, что будет осуществляться в рамках координированного подхода, использование которого даст директивным органам и сообществу доноров возможность действовать в рамках общей стратегии, предусматривающей установление приоритетов и целей под эгидой ИКАО.

План учитывает эту проблему и одновременно усиливает роль различных аспектов обеспечения безопасности полетов в регионе AFI, таких как организационные, управленческие, институциональные, экономические, образовательные и политические.

## **1.15 Другие проекты, дополняющие план для региона AFI**

### **1.15.1 Глобальная "дорожная карта" обеспечения безопасности полетов**

Глобальная "дорожная карта" обеспечения безопасности полетов, являющаяся основой Глобального плана обеспечения безопасности полетов, была подготовлена Отраслевой группой по стратегии в области безопасности полетов (ОГСБП) в тесном сотрудничестве с ИКАО в целях рассмотрения вопросов в сфере безопасности полетов так, чтобы наилучшим образом обеспечить приоритизацию инициатив в сфере безопасности полетов и надлежащую координацию действий в глобальном масштабе. Часть I "дорожной карты" была передана ИКАО в декабре 2005 года и представлена на Конференции генеральных директоров гражданской авиации (ГДГА) по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов (DGCA/06, март 2006 года). Часть II "дорожной карты" была представлена Аэронавигационной комиссии в декабре 2006 года. Действуя согласно рекомендации DGCA/06, Совет согласился, что "ИКАО в сотрудничестве со всеми государствами и другими заинтересованными сторонами следует продолжать разработку комплексного подхода к инициативам в сфере безопасности полетов на основе "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов во всем мире, которая определит глобальные рамки координации политики инициатив в сфере безопасности полетов."

ГПБП предоставляет возможности для обеспечения того, чтобы инициативы в области безопасности полетов во всем мире приводили к повышению уровня безопасности полетов за счет координации усилий, устранения непоследовательности и дублирования. Главная цель ГПБП состоит в установлении единой системы координат для всех заинтересованных сторон, включая государства, регламентирующие органы, эксплуатантов воздушных судов и аэропортов, изготовителей воздушных судов, ассоциации пилотов, организации по вопросам безопасности полетов и поставщиков обслуживания воздушного движения. ГПБП будет координировать и направлять политику и инициативы в области безопасности полетов в глобальном масштабе, снижая тем самым риск авиационных происшествий в коммерческой авиации. Три основные сферы требуемых действий включают действия со стороны государств, отрасли и регионов. В "дорожной карте" изложена методика, а также процесс определения и предпринятия таких действий в различных регионах мира.

ГПБП совместно с Глобальным аэронавигационным планом представляет собой основу, на которой должны разрабатываться региональные, субрегиональные и национальные планы внедрения, включая текущую задачу.

Группа авиационных экспертов, представляющих несколько африканских правительств, правительство Соединенных Штатов Америки (США), Всемирный банк, Африканскую комиссию

гражданской авиации, Международную ассоциацию воздушного транспорта, компанию "Боинг", корпорацию "Эрбас", а также Европейский союз и ИКАО, провели неофициальное совещание в формате "мозгового центра" (Вашингтон, ОК, 25–26 января 2007 года) по реализации глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов в Африке. Организаторами этого совещания выступили генеральный директор гражданской авиации Нидерландов и Фонд безопасности полетов.

### **1.15.2 "Безопасное небо" для Африки**

Реализация программы "Безопасное небо для Африки" была начата Соединенными Штатами Америки в 1998 году с целью увеличения числа африканских государств, которые обеспечивают соблюдение Стандартов ИКАО в сфере безопасности полетов и повышения уровня авиационной безопасности в аэропортах региона. Инициатива "безопасного неба" для Африки главным образом сосредоточена на проведении оценок безопасности полетов и обзоров в области авиационной безопасности в отдельных странах, а также на подготовке вместе с полномочными органами гражданской авиации Африки планов мероприятий, направленных на то, чтобы практика обеспечения безопасности полетов авиационной безопасности в Африке соответствовала признанным мировым стандартам.

### **1.15.3 Либревильский план действий**

Либревильский план действий был утвержден министрами, ответственными за воздушный транспорт, на совещании государств – членов Африканского союза, проведенном в мае 2006 года в Либревиле (Габон). Основное внимание на этом совещании министры уделили задаче снижения к 2008 году частоты авиационных происшествий в Африке до среднемирового уровня, а также оказанию поддержки и укреплению Африканской комиссии гражданской авиации, с тем чтобы дать ей возможность выполнять возложенные на нее задачи. Кроме того, министры решили укрепить автономные полномочные органы гражданской авиации, создать региональные и субрегиональные организации контроля за обеспечением безопасности полетов и поддержать партнерство в рамках программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (ППОКОБП) ИАТА для реализации программы обеспечения безопасности полетов в Африке.

### **1.15.4 Группа по повышению безопасности полетов региона AFI (ASET)**

Решение о создании Группы по повышению безопасности полетов региона AFI (ASET) было принято министрами стран Африки, отвечающими за гражданскую авиацию, на совещании, проведенном в Сан-Сити, Южная Африка (9–16 мая 2005 года). ИАТА возглавила работу по созданию ASET в целях точного установления причин, лежащих в основе авиационных происшествий и тенденций в данной области, а также принятия соответствующих корректирующих мер. ASET объединяет нормативные полномочные органы, поставщиков аэронавигационного обслуживания, эксплуатантов аэропортов, авиакомпаний и изготовителей воздушных судов.

### **1.15.5 Программа ИКАО/Всемирного банка по устойчивому развитию воздушного транспорта в Африке**

Цель данной программы Всемирного банка предусматривает существенный вклад в экономическое и социальное развитие африканских стран и народов посредством устойчивого развития авиатранспортной отрасли Африки. Выработка конкретных мер, которые должны приниматься на национальном, региональном и континентальном уровнях в целях создания

надлежащих условий для непрерывного развития этого критически важного вида транспорта, требует стратегического мышления и планирования. Реализация этого проекта будет осуществляться в увязке со Всеобъемлющим региональным планом осуществления проектов в области безопасности полетов в Африке.

#### **1.15.6 Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и сохранению летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) и другие проекты в области технического сотрудничества**

В целях расширения возможностей государств в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов ИКАО через свою Программу технического сотрудничества разработала внутригосударственные (т. е. региональные) программы, известные как программы совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и сохранению летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP). Эти программы разработаны в целях достижения такого уровня регионального сотрудничества, который будет обеспечивать рентабельность в сфере людских ресурсов и их оптимального использования. Цель этих программ заключается в преодолении нехватки финансовых и трудовых ресурсов, что в прошлом отрицательно сказывалось на эффективном выполнении государствами своих обязательств в сфере организации контроля за обеспечением безопасности полетов, что в результате обеспечит согласование на региональном уровне нормативных положений в области безопасности полетов, а также соответствующих методов и процедур.

В настоящее время в районе аккредитации Бюро Западной и Центральной Африки (WACAF) ИКАО реализуются три проекта COSCAP: COSCAP – группа государств – участников Банжульского договора, COSCAP – Западноафриканский экономический и валютный союз (ЗЭВС), COSCAP – Центральноеафриканское валютно-экономическое сообщество (ЦАВЭС). Кроме того, планируются два проекта для района Восточной и Южной Африки (ESAF): COSCAP – Сообщество по вопросам развития Юга Африки (САДК) и COSCAP для общего рынка Восточно- и Южноафриканских государств (КОМЕСА). Финансирование этих проектов осуществляется главным образом государствами-членами и организациями-донорами.

В регионе выполняются и другие программы в области технического сотрудничества, финансируемые государствами и другими заинтересованными сторонами, которые охватывают широкий спектр задач, включая создание инфраструктуры и предоставление обслуживания, расширение возможностей ВГА и поставщиков аэронавигационного обслуживания и т. д. Некоторыми примерами таких проектов являются проект создания временного полномочного органа гражданской авиации Сомали (CACAS), который предусматривает создание службы полетной информации в РПИ Сомали, проект реконструкции аэропортов/летных полей для Миссии Организации Объединенных Наций в Демократической Республике Конго (МООНДРК), проект создания ведомства гражданской авиации в Ботсване, проект по расширению возможностей Генерального директората гражданской авиации в Экваториальной Гвинее и т. д.

#### **1.15.7 Группа регионального планирования и осуществления проектов в регионе AFI (APIRG)**

Группа регионального планирования и осуществления проектов в регионе AFI была создана Советом ИКАО в 1980 году по рекомендации Шестого Регионального аэронавигационного совещания AFI (1979 год).

Целями APIRG являются обеспечение непрерывной и согласованной разработки регионального плана AFI, выявление конкретных проблем в области аэронавигации и подготовка предложений относительно действий, направленных на решение этих проблем.

APIRG постоянно ведет и обновляет перечень недостатков в области оперативного планирования на аэродроме (AOP), связи, навигации и наблюдения (CNS), организации воздушного движения (ОВД), метеорологии (MET), поиска и спасания (SAR) и служб аэронавигационной информации (САИ). Эти недостатки подлежат рассмотрению в срочном порядке. Группа регионального планирования и осуществления проектов в регионе AFI не будет нести ответственность за реализацию всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов в области безопасности полетов в Африке, однако будет оказывать содействие его осуществлению.

Секретариат APIRG предложил, чтобы следующее совещание Группы было запланировано на последний квартал 2007 года, т. е. не как обычно через 18 мес, а на 6 мес позднее. Этот срок считается идеальным, поскольку к этому времени может быть подготовлен всеобъемлющий план осуществления проектов, реализация которого будет осуществляться через посредство APIRG. Кроме того, Группа будет являться первой инстанцией по рассмотрению технических элементов и политических результатов совещания высокого уровня (Монреаль, 17 сентября 2007 года). Помимо этого, предусматривается возможность подготовки на нем повестки дня специального регионального аэронавигационного совещания.

Весь всеобъемлющий региональный план осуществления проектов в области безопасности полетов в Африке будет тесно увязан с деятельностью APIRG.

### **1.15.8 Программа единой стратегии**

В соответствии с резолюцией А35-7 Ассамблеи (*Единая стратегия по устранению недостатков в области обеспечения безопасности полетов*) была разработана единая стратегия по устранению недостатков в области обеспечения безопасности полетов. Принимая такое решение, Ассамблея признала, что не все Договаривающиеся государства располагают необходимыми людскими, техническими и финансовыми ресурсами для надлежащего осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов. В связи с этим Ассамблея поручила Совету применить гибкий подход к оказанию помощи через региональные бюро ИКАО в целях оказания поддержки региональным и субрегиональным организациям. В рамках этой единой стратегии ИКАО предприняла огромные усилия, направленные на устранение недостатков и оказание экспертной помощи в районах аккредитации Найроби и Дакара.

### **1.15.9 Совещание генеральных директоров гражданской авиации в Европе**

126-е совещание Генеральных директоров гражданской авиации в Европе (Париж, 6 декабря 2006 года) рекомендовало, чтобы Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) продолжала оказывать содействие по передаче европейских "ноу-хау" глобальной авиационной системе и в качестве первого шага сформулировала программу обеспечения безопасности полетов в Африке. Представляется, что это позитивный сдвиг, который будет в значительной степени способствовать предпринимаемым ИКАО усилиям.



### **1.15.10 Программа ИАТА по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (ППОКОБП)**

Программа ИАТА по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (ППОКОБП) представляет собой принятый и признанный на международном уровне оценочный механизм, разработанный для оценки систем оперативного управления и контроля авиакомпаний. Посредством ППОКОБП осуществляется проверка организационной структуры авиакомпаний и их эксплуатационных процедур на предмет соответствия Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) ИКАО, а также передовой практике отрасли. В целях сохранения членства в Организации все члены ИАТА до конца 2007 года должны успешно пройти проверку в рамках ППОКОБП.

## **2 Описание плана**

### **2.1 Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов в Африке**

В целях решения всех проблем, отмеченных Аэронавигационной комиссией по результатам своего посещения региона AFI, Совет согласился, что, помимо решения других задач, следует в 6-месячный срок разработать всеобъемлющий региональный план осуществления проектов в Африке, оценив при этом потребности в ресурсах, и что доклад по данному плану следует представить Совету в ходе его 181-й сессии. Кроме того, Совет согласился с тем, что этот план должен быть представлен на совещании, которое будет проведено 17 сентября 2007 года. Затем на специальном региональном аэронавигационном совещании, запланированном на начало трехлетнего периода 2008–2009–2010 гг., следует рассмотреть ход выполнения этого плана. Кроме того, Совет согласился, что региональным бюро следует поставить задачу по контролю за выполнением данного плана при непосредственной поддержке и руководстве со стороны Штаб-квартиры. Генеральному секретарю также было предложено изучить возможность подготовки проекта резолюции Ассамблеи для рассмотрения ее Советом.

### **2.2 Проблемы, требующие принятия безотлагательных мер**

На основе анализа информации и данных, полученных из различных источников, включая УППКБП, APIRG, ADREP ИКАО, ППОКОБП ИАТА и т. д., будут выявлены проблемы, требующие принятия безотлагательных мер. Среди них можно упомянуть недостатки в части летной годности воздушных судов, производства полетов, аэродромов, расследования авиационных происшествий и инцидентов и предоставления информации о них, а также недостатки в области связи, не отвечающую требованиям подготовки кадров, неудовлетворительную разработку и выполнение планов действий и т. д.

### **2.3 Цели плана**

*Краткосрочные цели:*

- завершить подготовку всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов в области безопасности полетов в Африке после получения дополнительных рекомендаций от АНК и Совета, сформулированных в процессе утверждения, а также уточнить потребности в ресурсах и командировках на основе выводов анализа недостатков;

- повысить руководящую роль и ответственность ИКАО в деле координации и руководства выполнением программы во всем регионе AFI;
- создать механизм реализации с применением методов, изложенных в глобальной "дорожной карте" обеспечения безопасности полетов;
- обеспечить эффективное выполнение плана в части устранения недостатков, выявленных в ходе проверок в рамках УПКБП, ППОКОБП ИАТА и других механизмов проверок, а также недостатков в области инфраструктуры, выявленных APiRG, которые требуют предпринятия безотлагательных мер;
- обеспечить эффективное руководство выполнением плана.

*Среднесрочные цели:*

- укрепить полномочные органы гражданской авиации в части их возможностей по организации контроля за обеспечением безопасности полетов;
- повысить степень соблюдения SARPS ИКАО и применения передовой практики отрасли;
- увеличить число квалифицированных сотрудников отрасли и органов, занимающихся контролем за обеспечением безопасности полетов;
- повысить профессиональные качества инспекторов и других сотрудников, работающих в гражданской авиации, на основе прохождения ими необходимой подготовки;
- обеспечить беспристрастное и безупречное проведение расследований авиационных происшествий и инцидентов и предоставление информации о них;
- расширить масштабы регионального сотрудничества;
- расширить возможности региональных и субрегиональных систем организации контроля за обеспечением безопасности полетов;
- обеспечить срочное введение систем управления безопасностью полетов в аэропортах, авиакомпаниях и у поставщиков аэронавигационного обслуживания;
- усилить помощь, предоставляемую наименее развитым государствам в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов;
- предоставить экспертные знания в области авиации через Интернет государствам, имеющим доступ к этой сети.

*Долгосрочные цели:*

- повысить репутацию государств и региональных организаций за счет привлечения в отрасль инвесторов и пользователей;
- повысить заинтересованность региона в деле разработки и внедрения глобальных SARPS и расширить масштабы участия государств в процессе разработки SARPS;

- повысить прозрачность в сфере надзора за деятельностью авиации в регионе, что позволит быстрее решать имеющиеся проблемы и принимать необходимые меры в региональном масштабе с учетом установленных приоритетов;
- использовать структурированный и координированный подход к обеспечению участия всех заинтересованных сторон, предпринимающих усилия, направленные на повышение безопасности полетов в регионе Африки/Индийского океана; предпринимаемые действия должны затрагивать не только государства, но также и все заинтересованные стороны, задействованных в системе воздушного транспорта;
- обеспечить координацию и сотрудничество в регионе AFI в сфере подготовки кадров.

#### **2.4 Увязка плана для региона AFI со стратегическими целями ИКАО**

Цели данного плана тесно связаны со стратегической целью А "Безопасность полетов: повышать уровень безопасности полетов гражданской авиации во всем мире" и стратегической целью D "Эффективность: повышать эффективность авиационной деятельности", которые включены в бизнес-план ИКАО. Ход реализации плана осуществления проектов в регионе AFI также будет отслеживаться в рамках комплексной аэронавигационной программы (КАНП).

#### **2.5 Ожидаемые результаты выполнения плана**

Результаты выполнения плана будут по мере возможности оцениваться на основе производственных показателей/системы показателей, предусмотренных ГПБП и "дорожной картой", а также на основе других параметров, разработанных на основе Стандартов ИКАО.

К их числу относятся:

- улучшение показателей безопасности полетов во всем регионе;
- координированные мероприятия, связанные с другими принятыми на высоком уровне решениями и планами действий, например с Либревильским планом действий и планом ИКАО/Всемирного банка по устойчивому развитию воздушного транспорта в Африке;
- координированные действия всех заинтересованных сторон, предоставляющих помощь государствам в регионе AFI;
- более эффективная и безопасная авиатранспортная система для населения в регионе AFI;

Кроме того, реализация плана приведет к:

- принятию нового бизнес-подхода, используемого в ИКАО для расширения возможностей региональных бюро по устойчивой реализации ИКАО своих полномочий;
- наделению региональных директоров ИКАО полномочиями по решению вопросов, связанных с выполнением плана, и возложению на них ответственности за свои действия;

- улучшению координации и сотрудничества с отраслью;
- использованию структурированного подхода к управлению программой, применительно к деятельности, ведущейся ИКАО и другими сторонами в регионе AFI.

### **3 Руководство программой и ее реализация**

#### **3.1 Организация работ по выполнению плана**

В соответствии с данным планом каждое мероприятие в регионе AFI будет проводиться в рамках упорядоченного подхода к руководству программой, основанному на системе показателей. Несмотря на то, что ИКАО не будет нести прямой ответственности за осуществление всех мероприятий в регионе, она идеально подходит для выполнения функций координационного центра и центра управления программой в условиях перемен. Поэтому сотрудники региональных бюро должны пройти широкомасштабную подготовку в области дисциплин, связанных с управлением программами, а их деятельность должна увязываться с деятельностью ИКАО в области глобального планирования и ориентироваться на нее. В целях содействия данному процессу сферу действия плана реализации комплексной аэронавигационной программы и других механизмов бизнес-планирования в Штаб-квартире необходимо распространить на региональные бюро.

Руководство выполнением данного плана будет осуществляться под контролем старшего регионального директора, который будет представлять необходимую информацию руководящему комитету (РК). РК подготовит программу работы в виде предварительных ежегодных планов, охватывающих четырехлетний период выполнения данного плана, а также подробный план работы на первый год его выполнения с указанием цели, результатов и необходимых действий. РК будет контролировать ход мероприятий, проводимых в рамках данного плана, а членский состав данного комитета обеспечит представительство всех участников и заинтересованных сторон.

#### **3.2 Разработка и реализация**

Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов в области безопасности полетов в Африке разрабатывался в порядке, предусмотренном Глобальным планом обеспечения безопасности полетов, который предусматривает определение основных заинтересованных сторон, определение потенциальных возможностей и механизмов реализации, идентификацию рисков, проведение анализа недостатков, а также разработку и приоритизацию рекомендуемых действий. Реализация данного плана будет осуществляться в рамках процесса управления программой с указанием четко поставленных целей, ожидаемых результатов, требуемых действий и системы показателей. Данный процесс также будет предусматривать постоянный контроль и оценку хода выполнения плана.

В представленной ниже таблице изложены основные положения по осуществлению плана и его реализации, в виде непосредственных целей, результатов и мероприятий. Для целей оценки полученных результатов включены производственные показатели (система показателей).

### 3.3 Руководство, реализация и оценка (цели, результаты и мероприятия)

<i>Этап программы</i>	<i>Цели</i>	<i>Результат</i>	<i>Мероприятия (подлежат определению на основе результатов анализа недостатков)</i>	<i>Срок</i>	<i>Ответственный исполнитель</i>	<i>Производственные показатели/система показателей</i>
Разработка и оценка плана	Разработать всеобъемлющий региональный план осуществления проектов в области безопасности полетов в Африке, включая определение потребностей в ресурсах	Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов в области безопасности полетов в Африке	<p>Определить основные заинтересованные стороны</p> <p>Определить потенциальные возможности и механизмы реализации в области безопасности полетов, например региональные бюро ИКАО</p> <p>Определить риски</p> <p>Провести координацию работ с APIRG</p> <p>Запланировать проведение совещания высокого уровня до Ассамблеи и провести Ассамблею</p>	D*+2 мес	Секретариат ИКАО	Пятое заседание 181-й сессии Совета ИКАО
Планирование программы	Определить механизмы реализации	<p>Достаточные фонды</p> <p>Руководящий комитет</p> <p>Руководитель программы</p>	<p>Составить бюджет по программе</p> <p>Создать механизм финансирования</p> <p>Создать комитет по руководству данной программой</p>	D+5 мес	<p>Совет</p> <p>Секретариат</p> <p>Секретариат</p>	<p>Надлежащее финансирование</p> <p>Должностные функции</p> <p>УППКБП/ ППОКОБП/APIRG</p>

<i>Этап программы</i>	<i>Цели</i>	<i>Результат</i>	<i>Мероприятия (подлежат определению на основе результатов анализа недостатков)</i>	<i>Срок</i>	<i>Ответственный исполнитель</i>	<i>Производственные показатели/система показателей</i>
		<p>Анализ недостатков</p> <p>Программа работы</p> <p>Отделение по управлению программой</p>	<p>Назначить руководителя программы (PM) и членов группы по реализации (PT)</p> <p>Провести анализ недостатков</p> <p>Разработать рекомендуемые мероприятия с указанием приоритетов.</p> <p>Предоставить помещения, закупить оргтехнику, разместить административный персонал</p>		<p>PM/ PT/ Секретариат/ АНК</p> <p>PM/RD/ Секретариат/ HRB</p>	<p>Глобальный план обеспечения безопасности полетов</p> <p>Соответствующее рабочее помещение и оборудование, должностные функции</p>
Реализация программы	Обеспечить эффективную реализацию плана	Уменьшение количества недостатков, выявленных в ходе проверок	Эффективно реализовать план действий в рамках УППКБП	D*+3 года и 6 мес	PM/PT// Секретариат/ Договаривающиеся государства/ COSCAP/ другие международные организации, такие как ИАТА, ИФАЛПА, Всемирный банк/ отраслевые партнеры/ и т. д.	Уменьшение частоты авиационных происшествий в регионе AFI

<i>Этап программы</i>	<i>Цели</i>	<i>Результат</i>	<i>Мероприятия (подлежат определению на основе результатов анализа недостатков)</i>	<i>Срок</i>	<i>Ответственный исполнитель</i>	<i>Производственные показатели/система показателей</i>
		<p>Уменьшение количества недостатков, выявленных через средство APIRG</p> <p>Специальное совещание AFI RAN</p>	<p>Командировки по выяснению обстоятельств</p> <p>Командировки по оказанию помощи</p>		<p>PM/Секретариат/АНК</p> <p>Координатор RAN</p>	<p>Результаты проверок в рамках УПКБП/ППОКОБП</p> <p>SARPS и инструктивный материал ИКАО</p>
			<p>Разработать нормативные требования</p> <p>Проводить учебные семинары и подготовку на рабочих местах</p> <p>Предоставлять помощь государствам в режиме онлайн</p> <p>Разработать эффективные систем предоставления информации об инцидентах и создать соответствующую нормативно-правовую базу</p> <p>Осуществлять постоянный контроль (предусматривающий проведение оценок, проверок и т. д.)</p> <p>Разработать эффективные системы сбора и совместного использования данных о безопасности полетов</p>			<p>Передовая отраслевая практика</p> <p>Глобальный план обеспечения безопасности полетов</p> <p>Глобальная "дорожная карта" обеспечения безопасности полетов</p> <p>Doc 9734 A и B</p>

<i>Этап программы</i>	<i>Цели</i>	<i>Результат</i>	<i>Мероприятия (подлежат определению на основе результатов анализа недостатков)</i>	<i>Срок</i>	<i>Ответственный исполнитель</i>	<i>Производственные показатели/система показателей</i>
			<p>Обеспечить эффективное расследование авиационных происшествий и инцидентов</p> <p>Оперативно внедрить системы управления безопасностью полетов</p> <p>Создать региональные системы контроля за обеспечением безопасности полетов (РСКБП)</p> <p>Координировать деятельность, осуществляемую Африканским союзом, АКГА, APIRG и всеми основными участниками</p> <p>Запланировать проведение совещания AFI RAN</p>			
<p>Постоянный контроль и завершение оценки выполнения программы</p>	<p>Обеспечить эффективное руководство выполнением плана</p>	<p>Доклады о ходе выполнения программы</p> <p>Доклады Совета и АНК</p> <p>Доклады ЕАО по результатам проверок</p> <p>Доклады APIRG</p>	<p>Провести заседания руководящего комитета</p> <p>Отделению ЕАО провести анализ управленческой деятельности и результатов проверок</p> <p>Провести технический обзор в рамках программы ISD</p> <p>Доклад Совету и АНК</p> <p>Подготовить заключительный раздел доклада о выполнении программы</p>	<p>D+4 года</p>	<p>Секретариат/ Совет/АНК/PM/RD/ руководящий комитет (PK)</p>	<p>Отчеты о результатах проверок</p> <p>Руководство по деятельности региональных бюро, Финансовые положения ИКАО, Руководство УТС по осуществлению проектов на местах</p>



### **3.4 Финансовые потребности и управление ими**

Управление финансовыми потребностями и добровольными взносами, связанными с реализацией этого плана, будет осуществляться Штаб-квартирой ИКАО с использованием корпоративной системы планирования ресурсов (КСПР). Общее руководство выполнением плана под руководством руководящего комитета будет возложено на руководителя программы. Общая координация выполнения плана AFI с различными заинтересованными сторонами будет осуществляться Секретариатом Штаб-квартиры ИКАО и региональными бюро.

### **3.5 Сроки и график проведения мероприятий**

Выполнение начального этапа плана рассчитано на четыре года. На основе оценки достигнутых за три года успехов Совет примет решение о последующих этапах и соответствующих мероприятиях в рамках этого плана.

### **3.6 Основные этапы**

17 сентября 2007 года будет проведено совещание высокого уровня, с тем чтобы обсудить план AFI и, в частности, проблемы, связанные с безопасностью полетов в регионе. Это совещание даст возможность ИКАО, АКГА, ИАТА и другим заинтересованным сторонам на самом высоком уровне высказать свое мнение по имеющимся проблемам. ИКАО представит всеобъемлющий региональный план осуществления проектов в области безопасности полетов в Африке для одобрения государствами AFI.

В соответствии с решением, принятым Советом ИКАО (179/14), Специальное региональное аэронавигационное совещание AFI/8, запланированное на следующее трехлетие, станет контрольным форумом для оценки выполнения элементов плана и даст возможность закрепить обязательства, принятые на политическом и техническом уровнях во всем регионе. Кроме того, этот форум послужит делу сближения государств, поставщиков обслуживания и пользователей. Следует отметить, что повестка дня совещания RAN тесно связана со всеобъемлющим региональным планом осуществления проектов в области безопасности полетов в Африке и будет подготавливаться параллельно с этим планом для последующего утверждения Советом. В этой связи для обеспечения гармонизации и эффективности Генеральный секретарь назначил координатора ИКАО по вопросам, связанным с этим RAN совещанием.

Другие основные этапы будут включать в себя совещание APIRG/16 (Кигали, Руанда, 19–23 ноября 2007 года), проводимые раз в полгода совещания руководящего комитета и мероприятия по оценке хода выполнения плана. Дополнительные основные этапы могут быть определены после проведения анализа недостатков. Вопрос о необходимости продолжения реализации данного плана будет рассмотрен АНК и Советом после получения доклада о ходе выполненных за три года работ.

### **3.7 Участие заинтересованных сторон**

Заинтересованными сторонами в секторе гражданской авиации являются государства, ИКАО, авиакомпании/эксплуатанты, аэропорты, поставщики аэронавигационного обслуживания, изготовители воздушных судов и оборудования, организации по техническому обслуживанию и ремонту, региональные организации, международные организации и представители отрасли.

Партнеры ИКАО, которые будут работать над достижением целей данного плана, будут представлены на каждом этапе его разработки и реализации. Все заинтересованные стороны будут

представлены в руководящем комитете. Предлагаемый перечень заинтересованных сторон изложен в добавлении В.

### **3.8 Потенциальные возможности и механизмы реализации в области безопасности полетов**

ИКАО обладает широкими полномочиями, опытом и возможностями в плане обеспечения долгосрочного развития и стабильности данного региона. Другие потенциальные возможности, способствующие эффективной реализации плана, уже предусмотрены глобальной "дорожной картой" обеспечения безопасности полетов. В этой связи предполагается, что основным звеном механизмов реализации данного плана будут являться региональные бюро ИКАО. Региональные бюро имеют непосредственный контакт с государствами в своих соответствующих районах аккредитации, в связи с чем они могут содействовать оказанию помощи на регламентирующем уровне. Что касается мероприятий, проводимых на уровне пользователей, то здесь значительную роль будет играть ИАТА и ее программа ППОКОБП. К числу других механизмов реализации относятся Всемирный банк, Ассоциация африканских авиакомпаний (АФРАА), партнерство ИАТА в сфере инициатив в области безопасности полетов, а также региональные экономические сообщества и т. д.

### **3.9 Анализ недостатков**

Руководитель программы будет нести ответственность за проведение анализа недостатков на основе Глобального плана обеспечения безопасности полетов с учетом выводов, сформулированных по результатам проведения проверок в рамках УППКБП и ППОКОБП, отчетов ADREP и недостатков, выявленных APIRG. После завершения первоначальной оценки до Ассамблеи будет разработан подробный план с изложением предпринимаемых действий, используемой стратегии и требуемых финансовых ресурсов. Анализ недостатков будет выполняться в координации и тесном сотрудничестве с отраслью и всеми заинтересованными сторонами через руководящий комитет. Все виды деятельности, обусловленные результатами первоначального рассмотрения данных и анализа недостатков, требующие непосредственного участия ИКАО, будут тщательно рассмотрены в рамках процесса, предусмотренного КАНП. Аэронавигационная комиссия окажет помощь в подготовке и приоритизации перечня задач КАНП.

### **3.10 Координация с другими соответствующими программами и планами**

Как уже указывалось в этом документе, в регионе AFI выполняется ряд других программ и планов. В целях избежания дублирования предпринимаемых усилий реализация всех инициатив в области авиации в данном регионе будет координироваться в рамках плана AFI. Координация будет осуществляться на различных уровнях, включая Штаб-квартиру ИКАО, региональные бюро и руководящий комитет.

## **4 Потребности в ресурсах**

Реализация всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов в области безопасности полетов в Африке вписывается в общие полномочия региональных бюро в Дакаре и Найроби. Тем не менее очевидно, что эти бюро не располагают ресурсами, необходимыми для эффективного обеспечения реализации данного плана, что обуславливает необходимость выделения дополнительных средств, помимо уже предусмотренных Регулярной программой, в условиях строгих ограничений, наложенных на регулярный бюджет на следующий трехлетний

период. Непосредственный вклад Секретариата будет заключаться в привлечении к выполнению работ сотрудников как в Штаб-квартире, так и в регионах; эта работа уже началась. Однако потребуются привлечь дополнительные ресурсы, например назначить специального руководителя программы. Совет согласился с тем, что эти дополнительные ресурсы могут быть получены за счет принятия резолюции Ассамблеи, предусматривающей добровольные взносы.

#### 4.1 Ресурсы Регулярной программы, выделенные на реализацию данного плана

Для начала в целях реализации всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов в области безопасности полетов в Африке будут задействованы нынешние ресурсы региональных бюро в Найроби и Дакаре (см. добавление А), предусмотренные бюджетом Регулярной программы. Такой подход обуславливает:

- общее руководство и контроль за выполнением данного плана в первую очередь со стороны старшего регионального директора ИКАО в Африке;
- выделение трех четвертей рабочего времени действующих сотрудников региональных бюро требуемого профиля на реализацию данного плана.

#### 4.2 Дополнительные ресурсы, необходимые для реализации плана

<i>Действия</i>	<i>Общие сметные затраты на первые четыре года</i>	<i>Описание</i>
Набор экспертов	2,6 млн долл. США*	Первоначальная оценка показывает, что региональным бюро Африки требуются дополнительные эксперты в области безопасности полетов, аэродромов, воздушных трасс, наземных средств, ОрВД (RVSM), а также специальный руководитель программы**
Проведение необходимой подготовки	50 000 долл. США	Подготовка в области руководства программой и ее принципов является важнейшим требованием, предъявляемым ко всем лицам, связанным с организацией работ по выполнению плана
Командировки	250 000 долл. США	Необходимо выделить достаточные ресурсы для выполнения командировок, связанных с разработкой и реализацией данного плана
Заседания руководящего комитета	120 000 долл. США	Необходимо выделить достаточные ресурсы для организации заседаний руководящего комитета. По возможности в целях сокращения расходов будут использоваться информационные технологии (ИТ)
Проведение практикумов и семинаров в государствах	200 000 долл. США	Оказание помощи в проведении семинаров и практикумов в государствах

<i>Действия</i>	<i>Общие сметные затраты на первые четыре года</i>	<i>Описание</i>
Отделение по выполнению программы	100 000 долл. США	Компьютерное оборудование для дополнительного персонала, канцелярские принадлежности, средства связи, мебель и т. д.
Итого	3 770 000 долл. США	Четырехлетний период
Общая требуемая сумма составляет 945 000 долл. США в год.		
* Основывается на предположении о привлечении 5 сотрудников категории специалистов и 1 сотрудника категории общего обслуживания для выполнения административных функций.		
** Точное число требуемых дополнительных экспертов в различных областях может быть определено только после проведения анализа недостатков, о котором говорится в п. 3.9.		

## 5 Общая бюджетная смета

Помимо нынешних ресурсов региональных программ, которые будут выделены на реализацию начального этапа плана, потребуются дополнительные инвестиции в размере 3,77 млн долл. США на четырехлетний период. Это в совокупности составляет 945 000 долл. США в год. Уточненные потребности в ресурсах, включая расходы на командировки, будут определены после проведения анализа недостатков.

## 6 Контроль и оценка

Аэронавигационная комиссия будет контролировать и оценивать ход выполнения плана и предоставлять Совету отчеты о достигнутых результатах. Эта работа будет включать рассмотрение недостатков, выявленных APIRG, доклада APIRG/16, а также повестки дня и доклада запланированного RAN совещания.

### 6.1 Контроль, график предоставления отчетов и ответственные исполнители

<i>Результат</i>	<i>Лица, ответственные за предоставление отчетов</i>	<i>Лица или группа, которым направляются отчеты</i>	<i>Сроки предоставления отчетов</i>
Анализ недостатков	PM/RD	Руководящий комитет	1-е заседание
Снижение частоты авиационных происшествий в регионе AFI до среднемирового уровня	PM/региональный директор	Руководящий комитет, АНК и Совет	Каждые 6 мес

<i>Результат</i>	<i>Лица, ответственные за предоставление отчетов</i>	<i>Лица или группа, которым направляются отчеты</i>	<i>Сроки предоставления отчетов</i>
Увеличение числа государств в регионе AFI, которые соблюдают Стандарты ИКАО в области безопасности полетов и придерживаются передовой отраслевой практики	PM/региональный директор	Руководящий комитет, АНК и Совет	Каждые 6 мес
Достаточное число квалифицированных инспекторов и других технических кадров ВГА	PM/региональный директор	Руководящий комитет, АНК и Совет	Каждые 6 мес
Отчеты о ходе реализации программы. Доклады Совета и АНК, отчеты по результатам проверок	PM/RD PCO/ISD	Председатель руководящего комитета	Каждые 6 мес
Доклад 37-й сессии Ассамблеи ИКАО	RD/PCO/ISD	Ассамблея	3 года
Доклады APIRG	Секретарь APIRG/PCO	АНК и Совет	Ежегодно
Основанная на WEB система вопросов и ответов	PCO	АНК	Сентябрь 2007 года

## **7 БЮДЖЕТ И ПОРЯДОК ФИНАНСИРОВАНИЯ**

Частично первоначальный план будет финансироваться в рамках трехлетнего бюджета на 2008–2010 гг. Генеральный секретарь и Совет установят уровень финансирования. Тем не менее для реализации плана в течение четырехлетнего периода потребуются дополнительные ресурсы.

### **7.1 Необходимость в резолюции Ассамблеи**

Следует отметить, что Совет предложил Генеральному секретарю подготовить проект резолюции Ассамблеи для оказания поддержки в реализации всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов в области безопасности полетов в Африке и обратиться за дополнительной помощью к государствам и отрасли для проведения этой глобальной работы. Предлагается обратиться к государствам и донорам с просьбой о внесении добровольных взносов.

в финансовом или натуральном выражении для финансирования данной программы. 30 мая 2007 года Совет согласился с необходимостью подготовки резолюции Ассамблеи, предусматривающей внесение добровольных взносов.

ИАТА будет поручена задача по мобилизации финансовых ресурсов отрасли. Кроме того, в целях получения финансовых ресурсов будет направлена заявка в Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП).

7.2 Запланированный бюджет и план работы

Цель программы	Результат выполнения программы	Срок	Ответственный исполнитель	Основные виды деятельности	Необходимые ресурсы	Источник финансирования	Предварительный бюджет			
							2007 г. Долл. США	2008 г. Долл. США	2009 г. Долл. США	2010 г. Долл. США
Разработать всеобъемлющий региональный план осуществления проектов области безопасности полетов в Африке и определить потребности в ресурсах	Выполнение плана для региона AFI	2 мес	Секретариат	<p>Определить основные заинтересованные стороны</p> <p>Определить потенциальные возможности и механизмы реализации в области безопасности полетов, таких как региональные бюро ИКАО</p> <p>Определить риски</p> <p>Обеспечить координацию деятельности с APIRG</p> <p>Провести совещание высокого уровня по данному плану перед Ассамблеей</p>	5 P IGS	RP				

Цель программы	Результат выполнения программы	Срок	Ответственный исполнитель	Основные виды деятельности	Необходимые ресурсы	Источник финансирования	Предварительный бюджет			
							2007 г. Долл. США	2008 г. Долл. США	2009 г. Долл. США	2010 г. Долл. США
Создать условия для реализации	<p>Достаточные финансовые ресурсы</p> <p>Руководящий комитет</p> <p>Руководитель программы</p> <p>Анализ недостатков</p> <p>Программа работы</p> <p>Отделение по выполнению программы</p>	5 мес	<p>Совет</p> <p>Секретариат</p> <p>Секретариат</p> <p>PM/PT/ Секретариат/ АНК</p> <p>PM/RD/ Секретариат/ HRB</p>	<p>Составить подробный бюджет по программе</p> <p>Создать механизм финансирования</p> <p>Создать руководящий комитет по выполнению программы</p> <p>Назначить членов группы</p> <p>Провести анализ недостатков</p> <p>Разработать мероприятия с указанием приоритетов</p> <p>Предоставить помещения, приобрести оргтехнику, разместить административный персонал</p>		RP				



Цель программы	Результат выполнения программы	Срок	Ответственный исполнитель	Основные виды деятельности	Необходимые ресурсы	Источник финансирования	Предварительный бюджет			
							2007 г. Долл. США	2008 г. Долл. США	2009 г. Долл. США	2010 г. Долл. США
Эффективная реализация плана	<p>Уменьшение количества недостатков, выявленных в ходе проверок</p> <p>Уменьшение количества недостатков, выявленных через посредство APIRG</p> <p>Специальное совещание RAN AFI (2008/2009)</p>	3,5 года	PM	<p>Обеспечить эффективное выполнение планов действий в рамках УППКБП;</p> <p>Выполнить командировки по выяснению обстоятельств</p> <p>Выполнить командировки по оказанию помощи</p> <p>Разработать нормативные требования</p> <p>Провести учебные семинары и подготовку на рабочих местах</p> <p>Оказать государствам помощь в режиме онлайн</p> <p>Разработать эффективную систему представления информации об инцидентах и обеспечить наличие соответствующей нормативно-правовой основы</p>			530 000	530 000	530 000	530 000

Цель программы	Результат выполнения программы	Срок	Ответственный исполнитель	Основные виды деятельности	Необходимые ресурсы	Источник финансирования	Предварительный бюджет			
							2007 г. Долл. США	2008 г. Долл. США	2009 г. Долл. США	2010 г. Долл. США
				<p>Постоянно проводить мониторинг системы (включая оценки, проверки и т. д.)</p> <p>Разработать эффективные системы сбора данных о безопасности полетов и обмена ими</p> <p>Обеспечить эффективное расследование инцидентов и авиационных происшествий</p> <p>Оперативно внедрить систему управления безопасностью полетов</p> <p>Ввести региональные системы контроля за обеспечением безопасности полетов (РСКБП)</p>						

Цель программы	Результат выполнения программы	Срок	Ответственный исполнитель	Основные виды деятельности	Необходимые ресурсы	Источник финансирования	Предварительный бюджет			
							2007 г. Долл. США	2008 г. Долл. США	2009 г. Долл. США	2010 г. Долл. США
				<p>Координировать деятельность Африканского союза, АКГА, APIRG и всех других основных участников</p> <p>Планировать проведение специального совещания AFI RAN</p>						
Обеспечение эффективного руководства реализацией плана	<p>Доклады по программе</p> <p>Доклады Совета и АНК</p> <p>Отчеты по результатам проверок ЕАО</p> <p>Доклады APIRG</p>		<p>Секретариат/ Совет</p> <p>АНК/PM/RD/ Руководящий комитет (SC)</p>	<p>Провести совещания руководящего комитета</p> <p>Отделению ЕАО провести анализ управленческой деятельности и результатов проверок</p> <p>Технический обзор в рамках ISD</p> <p>Доклад Совету и АНК</p> <p>Подготовить заключительный раздел доклада о выполнении программы</p>			30 000	30 000	30 000	30 000

<i>Цель программы</i>	<i>Результат выполнения программы</i>	<i>Срок</i>	<i>Ответственный исполнитель</i>	<i>Основные виды деятельности</i>	<i>Необходимые ресурсы</i>	<i>Источник финансирования</i>	<i>Предварительный бюджет</i>			
							<i>2007 г. Долл. США</i>	<i>2008 г. Долл. США</i>	<i>2009 г. Долл. США</i>	<i>2010 г. Долл. США</i>
Продолжение реализации плана после завершения первоначального четырехлетнего периода	АНК и Совет	После трех лет	Секретариат/ АНК/Совет	Определить необходимость в продолжении реализации плана за год до окончания четырехлетнего периода						

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### КОЛИЧЕСТВО СОТРУДНИКОВ КАТЕГОРИИ СПЕЦИАЛИСТОВ РЕГИОНАЛЬНЫХ БЮРО ЗАПАДНОЙ И ЦЕНТРАЛЬНОЙ АФРИКИ И ВОСТОЧНОЙ И ЮЖНОЙ АФРИКИ

#### Бюро Западной и Центральной Африки (Дакар)

Действующие сотрудники категории специалистов:

	Должность	Класс
1.	Региональный директор	P-O
2.	Заместитель регионального директора	P-5
3.	Сотрудник по CNS	P-4
4.	Сотрудник по CNS (вакантна)	P-3
5.	Сотрудник по ОрВД/SAR	P-4
6.	Сотрудник по MET	P-4
7.	Сотрудник по САИ/картам	P-2
8.	Административный сотрудник	P-2
9.	Сотрудник по AGA	P-4

#### Бюро Восточной и Южной Африки (Найроби)

Действующие сотрудники категории специалистов:

	Должность	Класс
1.	Региональный директор	PO
2.	Заместитель регионального директора	P- 5
3.	Сотрудник по CNS	P-4
4.	Сотрудник по ОрВД/SAR	P-4
5.	Сотрудник по MET	P-4
6.	Сотрудник по ОрВД/SAR	P-3
7.	Административный сотрудник	P-2
8.	Сотрудник по AGA	P-4
9.	Сотрудник по безопасности полетов	P-4

---

## **ДОБАВЛЕНИЕ В**

### **ОСНОВНЫЕ УЧАСТНИКИ/ПАРТНЕРЫ**

В соответствии с "дорожной картой" были установлены следующие участники:

#### Международные/национальные полномочные органы/организации

- Полномочные органы гражданской авиации/агентства по обеспечению безопасности полетов (ФАУ США, ГДГА Франции, ВГА Дании и т. д.)
- Всемирный банк
- Африканский банк развития
- Европейский союз

#### Региональные полномочные органы государств/организации/группы

- Африканский союз (АС)
- ЭКОВАС – Экономическое сообщество Западноафриканских государств
- САДК – Сообщество развития стран Юга Африки
- ЗЭВС – Западноафриканский экономический и валютный союз
- UNECA – Африканская экономическая комиссия ООН

#### Региональные организации по обеспечению безопасности полетов

- ААМАС – полномочные органы гражданской авиации Африки и Мадагаскара
- АКГА – Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА представляет собой комиссию по гражданской авиации Африканского союза)
- AFRASCO – Совет по безопасности полетов африканских авиакомпаний
- АСЕТ – Группа по повышению безопасности полетов в Африке и Индийском океане
- АСЕКНА – Агентство по безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре
- BAGASO – Организация по безопасности полетов гражданской авиации группы Банжувского соглашения
- ФБП – Фонд безопасности полетов

#### Отраслевые организации

- ИАТА – Международная ассоциация воздушного транспорта
  - ИФАЛПА – Международная федерация ассоциаций линейных пилотов
  - Изготовители воздушных судов: "Эрбас", "Боинг", АTR, и т. д.
  - АФРАА – Ассоциация африканских авиакомпаний
  - МСА-Африка – Международный совет аэропортов (Африка)
  - КАНСО – Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации
  - ISSG – Отраслевая группа по стратегии в области безопасности полетов
-