

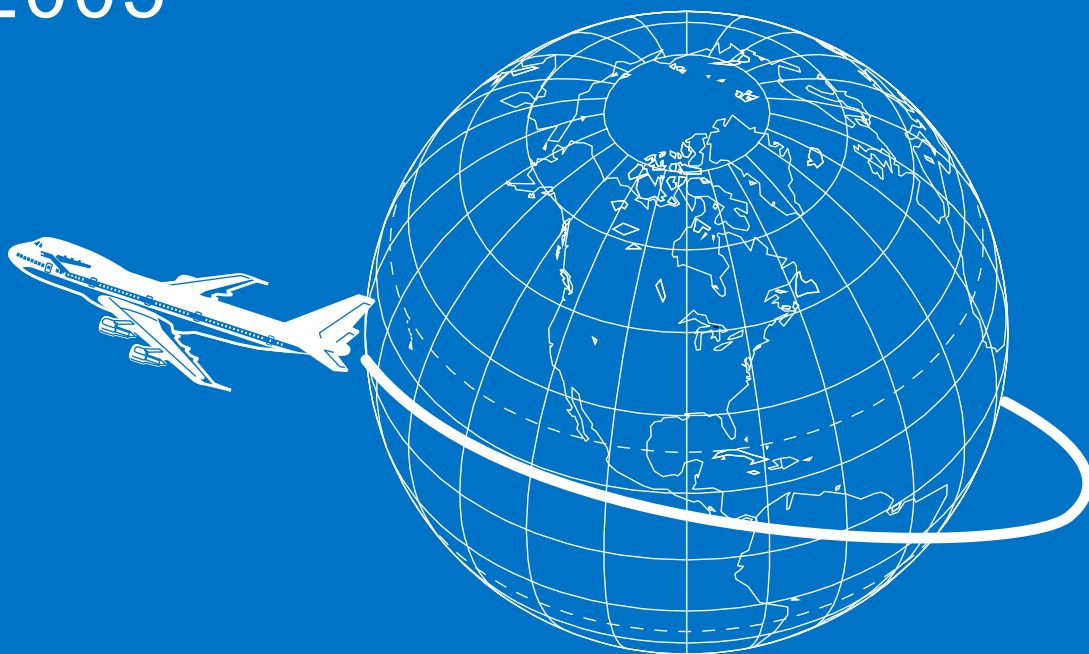
Doc 9862



Документация к сессии
Ассамблеи в 2007 году

Годовой доклад Совета

2005



Международная организация гражданской авиации

КОНЦЕПТУАЛЬНОЕ ВИДЕНИЕ, ПРОГРАММНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ И СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ

ИКАО осуществляет свою деятельность в целях реализации своего концептуального видения безопасного и стабильного развития гражданской авиации на базе сотрудничества между ее Договаривающимися государствами. Реализации такого концептуального видения призваны способствовать принятые Советом следующие стратегические цели на период 2005–2010 годов:

Безопасность полетов: повышать уровень безопасности полетов гражданской авиации во всем мире.

Авиационная безопасность: повышать уровень авиационной безопасности в гражданской авиации во всем мире.

Охрана окружающей среды: сводить к минимуму неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду во всем мире.

Эффективность: повышать эффективность авиационной деятельности.

Непрерывность: поддерживать непрерывность авиационной деятельности.

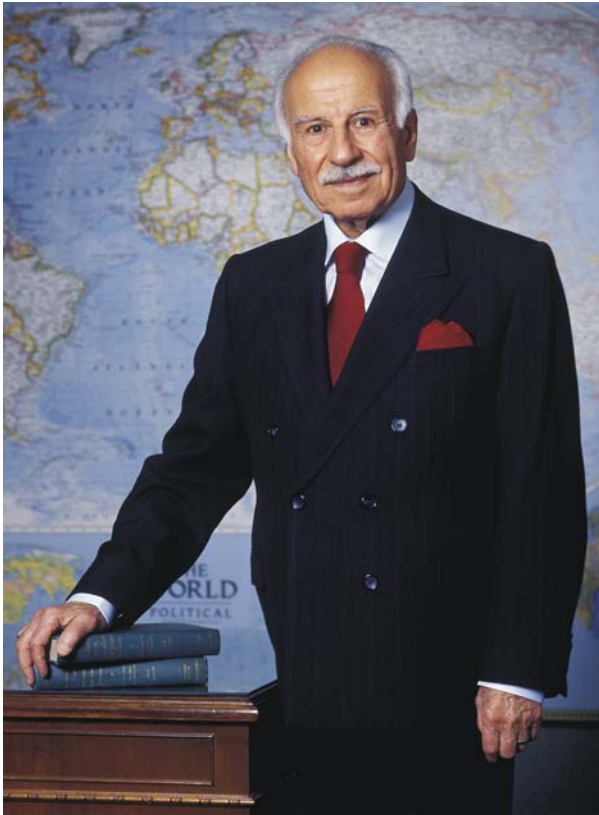
Правовое регулирование: укреплять правовые нормы регулирования деятельности международной гражданской авиации.

Эти цели отражают статус, роль и обязанности ИКАО как:

- организации, играющей ведущую роль в разработке, популяризации и проверке соблюдения SARPS;
- организации, оказывающей содействие и помощь своим Договаривающимся государствам в осуществлении SARPS, аэронавигационных планов и политики ИКАО;
- организации, проводящей глобальную авиатранспортную политику в целях обеспечения эффективного функционирования системы международной гражданской авиации;
- высшего форума для разрешения кризисных ситуаций в международной гражданской авиации;
- органа, занимающегося разработкой, развитием и распространением норм международного воздушного права и урегулированием споров в сфере международной гражданской авиации;
- центрального учреждения, осуществляющего руководство гражданской авиацией в глобальном масштабе.

Кроме того, эти шесть стратегических целей определяют стратегическое позиционирование Организации в качестве:

- глобальной движущей силы в сфере создания систем управления безопасностью полетов для достижения измеримых результатов обеспечения безопасности полетов;
 - популяризатора и координатора основанных на функциональных показателях мер обеспечения авиационной безопасности государствами;
 - ведущей международной организации, принимающей единообразные и скоординированные меры для уменьшения воздействия гражданской авиации на окружающую среду;
 - ключевой движущей силы в создании гармонизированных систем организации воздушного движения и внедрении основанных на функциональных показателях средств повышения эффективности.
-



**АССАМЛЕЕ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

Имею честь препроводить по указанию Совета его доклад за 2005 год, подготовленный в соответствии со статьей 54 а) Конвенции о международной гражданской авиации. Он входит в документацию следующей очередной сессии Ассамблеи, которая состоится в 2007 году, однако рассылается Договаривающимся государствам в настоящее время для сведения. Он также будет направлен Экономическому и Социальному Совету Организации Объединенных Наций во исполнение положений пункта 2 а) статьи VI Соглашения между Объединенными Нациями и ИКАО.

Настоящий доклад был подготовлен Секретариатом и разослан в виде проекта представителям государств – членом Совета для замечаний. Совет как орган его официально не рассматривал и не принимал, а в соответствии с установившейся практикой передал своему Президенту полномочия одобрить окончательный текст с учетом всех полученных замечаний.

Годовой доклад Совета за 2005 год – последний годовой доклад, который я представляю в качестве Президента Совета. Начиная с 1976 года, когда меня впервые избрали на этот пост, я был свидетелем и участником беспрецедентных по масштабу процессов эволюции мирового воздушного транспорта. Пользуясь возможностью, хотел бы поделиться своими мыслями о направлениях развития гражданской авиации на предстоящие десятилетия.

Не вызывает сомнений тот факт, что воздушный транспорт приносит человечеству огромные выгоды в плане экономического, социального и культурного развития. На долю отрасли, в которой сегодня прямо или косвенно занято 29 млн. человек, приходится 8% мирового валового внутреннего продукта, или порядка 3000 млрд. долл. США. Около 40% промышленной продукции в стоимостном выражении перевозится по воздуху, и многие национальные экономики зависят от воздушного транспорта, который также обеспечивает функционирование крупнейшей в мире индустрии туризма и путешествий.

Для того, чтобы воздушный транспорт и впредь вносил вклад в повышение благосостояния народов, он должен развиваться безопасно и упорядоченно, как предвидели составители Конвенции о международной гражданской авиации. Управление развитием станет главнейшей задачей мирового авиационного сообщества в первой половине XXI века.

После создания ИКАО в 1944 году объемы перевозок возрастали практически ежегодно. В 2005 году количество пассажиров, обслуженных регулярными перевозчиками Договаривающихся государств ИКАО, впервые достигло отметки в 2 млрд. человек. Согласно долгосрочному прогнозу, предусматривающему годовой прирост на уровне 3,5%, к 2015 году этот показатель превысит

2,5 млрд. пассажиров, для чего потребуется более 30 млн. вылетов воздушных судов. Объем грузовых перевозок также увеличивается быстрыми темпами: свыше 5% в год, что намного выше прогнозируемых параметров экономического роста во всем мире. В 2005 году по воздуху было перевезено порядка 38 млн. т грузов, что соответствует примерно 40% произведенных товаров в стоимостном выражении.

Для достижения перечисленных выше показателей мы должны успешно преодолеть основные препятствия на пути устойчивого развития, а именно: перегруженность воздушного пространства и аэропортов, угрозы безопасному функционированию авиакомпаний, аэропортов и важнейших наземных сооружений (например, диспетчерских вышек), а также отрицательное воздействие авиации на окружающую среду.

ИКАО будет и впредь выполнять роль лидера и оказывать содействие своим Договаривающимся государствам в соответствии с шестью стратегическими целями, установленными Советом в 2004 году с целью обеспечить: повышение уровня безопасности полетов и авиационной безопасности в мировой гражданской авиации, сведение к минимуму ее неблагоприятного воздействия на окружающую среду, повышение эффективности и поддержание непрерывности авиационной деятельности и укрепление правового режима, регламентирующего деятельность международной гражданской авиации.

Применительно к безопасности полетов это означает содействие эффективной синергии нашей Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), нашей единой стратегии и все более широко применяемых во всем мире систем управления безопасностью полетов (SMS) – трех ключевых элементов глобальной стратегии обеспечения безопасности полетов, основанной на транспарентности и обмене информацией между государствами и отраслевыми структурами. Вопросы безопасности полетов должны стать определяющими в жизни каждого работника гражданской авиации.

Наша стратегия в области авиационной безопасности основывается на Планах действий ИКАО по повышению авиационной безопасности, принятом в 2002 году участниками Конференции по авиационной безопасности на уровне министров, и Универсальной программе проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ). Успешная реализация Плана действий во многом зависит от функциональной взаимодополняемости УППАБ, Механизма авиационной безопасности (AVSEC) ИКАО и проектов технического сотрудничества. В долгосрочном плане нам необходимо точно оценивать новые и возникающие угрозы авиационной безопасности, связанные, в частности, с использованием переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК), осуществлять постоянный контроль за выполнением действующих процедур обеспечения авиационной безопасности и их обновлением с целью гарантировать их соответствие установленному уровню угрозы и ускорять оформление пассажиров и груза в аэропортах при одновременном поддержании самого высокого уровня безопасности.

Грандиозны масштабы задач по охране окружающей среды. Показатели энергоэффективности современных воздушных судов на 70% выше, чем в 1970-е годы, однако этот феноменальный прогресс может быть сведен на нет воздействием шума и загрязнением воздуха в условиях неуклонного роста количества полетов. Мы должны проводить активную работу в Комитете Совета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) в тесном сотрудничестве с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) и другими заинтересованными сторонами с целью постоянно уменьшать количество людей, подвергающихся воздействию авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей.

Одиннадцатая Аэронавигационная конференция ИКАО, состоявшаяся в 2003 году, наметила направления будущего развития глобально согласованной и "бесшовной" аэронавигационной системы, в основе которой лежит глобальная эксплуатационная концепция ОрВД. Эта программа нацелена на

обеспечение безопасного и упорядоченного развития и внедрения глобальной системы организации воздушного движения с учетом аспектов эффективности, регулярности, рентабельности и охраны окружающей среды.


Политика ИКАО в области либерализации воздушного транспорта зафиксирована в декларации глобальных принципов Пятой Всемирной авиатранспортной конференции, также проходившей в 2003 году. Целью этой политики является создание условий, в которых международный воздушный транспорт может развиваться на стабильной, эффективной и экономичной основе без ущерба для безопасности полетов и авиационной безопасности и при соблюдении социальных и трудовых стандартов. Необходимо также постоянно уделять внимание аспектам защиты здоровья пассажиров и лиц на земле от инфекционных заболеваний.

Наконец, мы должны и впредь поддерживать существующие единообразные глобальные правовые рамки, постоянно адаптируя их с учетом потребностей международной гражданской авиации.

Бизнес-план, который был принят в 2005 году, преобразует стратегические цели в планы действий и обеспечит связь между планируемыми мероприятиями, расходами Организации и оценкой ее работы. Такие механизмы поддержки, как Программа технического сотрудничества и Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП), будут и впредь оказывать государствам помощь в выполнении их обязательств по Чикагской конвенции.

Как и прежде, самой надежной гарантией достижения стратегических целей и обеспечения безопасного и упорядоченного развития воздушного транспорта в обозримом будущем является работа в тесном сотрудничестве со всеми членами мирового авиационного сообщества.

Я считаю привилегией возможность работать в этой замечательной Организации на протяжении 53 лет. Мне выпала честь 11 раз подряд быть избранным Президентом Совета. Я оставляю ИКАО в надежных руках, убежденный в том, что дух глобального консенсуса, на котором зиждется работа Организации, будет всегда направлять международную гражданскую авиацию на пути содействия установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира.



Ассад Хатайб
Президент Совета

СПИСОК ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ ИКАО

Австралия	Йемен	Перу
Австрия	Кабо-Верде	Польша
Азербайджан	Казахстан	Португалия
Албания	Камбоджа	Республика Корея
Алжир	Камерун	Республика Молдова
Ангола	Канада	Российская Федерация
Андорра	Катар	Руанда
Антигуа и Барбуда	Кения	Румыния
Аргентина	Кипр	Сальвадор
Армения	Кирибати	Самоа
Афганистан	Китай	Сан-Марино
Багамские Острова	Колумбия	Сан-Томе и Принсипи
Бангладеш	Коморские Острова	Саудовская Аравия
Барбадос	Конго	Свазиленд
Бахрейн	Корейская Народно-Демократическая Республика	Сейшельские Острова
Беларусь	Коста-Рика	Сенегал
Белиз	Кот-д'Ивуар	Сент-Винсент и Гренадины
Бельгия	Куба	Сент-Киттс и Невис
Бенин	Кувейт	Сент-Люсия
Болгария	Кыргызстан	Сербия и Черногория
Боливия	Лаосская Народно-Демократическая Республика	Сингапур
Босния и Герцеговина	Латвия	Сирийская Арабская Республика
Ботсвана	Лесото	Словакия
Бразилия	Либерия	Словения
Бруней-Даруссалам	Ливан	Соединенное Королевство
Буркина-Фасо	Ливийская Арабская Джамахирия	Соединенные Штаты Америки
Бурунди	Литва	Соломоновы Острова
Бутан	Люксембург	Сомали
Бывшая югославская Республика Македония	Маврикий	Судан
Вануату	Мавритания	Суринам
Венгрия	Мадагаскар	Сьерра-Леоне
Венесуэла	Малави	Таджикистан
Вьетнам	Малайзия	Таиланд
Габон	Мали	Тимор-Лешти
Гаити	Мальдивы	Того
Гайана	Мальта	Тонга
Гамбия	Марокко	Тринидад и Тобаго
Гана	Маршалловы Острова	Тунис
Гватемала	Мексика	Туркменистан
Гвинея	Микронезия (Федеративные Штаты)	Турция
Гвинея-Бисау	Мозамбик	Уганда
Германия	Монако	Узбекистан
Гондурас	Монголия	Украина
Гренада	Мьянма	Уругвай
Греция	Намибия	Фиджи
Грузия	Науру	Филиппины
Дания	Непал	Финляндия
Демократическая Республика Конго	Нигер	Франция
Джибути	Нигерия	Хорватия
Доминиканская Республика	Нидерланды	Центральноафриканская Республика
Египет	Никарагуа	Чад
Замбия	Новая Зеландия	Чешская Республика
Зимбабве	Норвегия	Чили
Израиль	Объединенная Республика Танзания	Швейцария
Индонезия	Объединенные Арабские Эмираты	Швеция
Иордания	Оман	Шри-Ланка
Ирак	Острова Кука	Эквадор
Иран (Исламская Республика)	Пакистан	Экваториальная Гвинея
Ирландия	Палау	Эритрея
Исландия	Панама	Эстония
Испания	Папуа-Новая Гвинея	Эфиопия
Италия	Парагвай	Южная Африка
		Ямайка
		Япония

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
Глава 1. Факты об ИКАО	1
Что такое ИКАО.....	1
Чем она занимается	1
Как она работает	2
Издания ИКАО.....	3
Web-сайт ИКАО www.icao.int.....	4
Стратегические цели и бизнес-план	4
Структура Секретариата ИКАО.....	6
Глава 2. Организация	7
1. Основные события 2005 года.....	7
2. Совет	7
3. Кадры.....	10
4. Ознакомительный курс.....	12
5. Служба переводов и издания.....	12
6. Регистрация, распространение и продажа.....	13
7. Финансы	14
Глава 3. Основные тенденции и события в гражданской авиации	17
1. Тенденции развития мировой и региональной экономики	17
2. Перевозки.....	18
3. Финансовые итоги.....	20
4. Организационная и коммерческая деятельность.....	21
5. Экономическое регулирование	24
6. Авиационные происшествия	27
7. Акты незаконного вмешательства	28
Глава 4. Проекты особого внимания.....	30
A. Безопасность полетов: повышать уровень безопасности полетов гражданской авиации во всем мире	30
B. Авиационная безопасность: повышать уровень авиационной безопасности в гражданской авиации во всем мире.....	35
C. Охрана окружающей среды: сводить к минимуму неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду во всем мире	37
D. Эффективность: повышать эффективность авиационной деятельности.....	40

	<i>Страница</i>
E. Непрерывность: поддерживать непрерывность авиационной деятельности	44
F. Правовое регулирование: укреплять правовые нормы регулирования деятельности международной гражданской авиации	45
Глава 5. Техническое сотрудничество	46
1. Краткий обзор	46
2. Финансирование	54
3. Кадры	58
4. Предоставление стипендий	58
5. Оборудование и субподряды	59
6. Программы по линии ПРООН и целевых фондов	59
Глава 6. Конституционные и юридические вопросы	61
1. Программа работы Юридического комитета и юридические совещания	61
2. Ратификация, присоединение и принятие	63
3. Помощь в области авиационного страхования от военных рисков	64
4. Целевая поддержка	64
5. Регистрация договоров и соглашений	65
6. Привилегии, иммунитеты и льготы	66
Глава 7. Региональная деятельность	67
Часть I. Региональные бюро	
1. Общая часть	67
2. Основные аспекты деятельности региональных бюро	67
Часть II. Региональные комиссии	
1. Общая часть	72
2. Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА)	72
3. Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА)	74
4. Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА)	75
Глава 8. Отношения с другими международными организациями	77
1. Организация Объединенных Наций	77
2. Межучрежденческие органы	80
3. Специализированные учреждения	80
4. Другие международные организации	82

ДОБАВЛЕНИЯ

	<i>Страница</i>
Добавление 1. Документы международного воздушного права: ратификация и присоединение в 2005 году.....	Д-1
Добавление 2. Приложения к Конвенции	Д-7
Добавление 3. Совет, Аэронавигационная комиссия и комитеты Совета.....	Д-15
Добавление 4. Совещания, проведенные в 2005 году	Д-19
Добавление 5. Участие государств и международных организаций в основных совещаниях ИКАО в 2005 году	Д-23
Добавление 6. Издания для продажи, опубликованные в 2005 году	Д-27
Добавление 7. Распределение по странам сотрудников категории специалистов по состоянию на 31 декабря 2005 года	Д-29
Добавление 8. Перечень проектов технического сотрудничества.....	Д-35
Добавление 9. Распределение специалистов, работавших в 2005 году в рамках технического сотрудничества на местах, по гражданству, должностям и программам.....	Д-73
Добавление 10. Набор персонала на полевые посты: 2005 год	Д-75
Добавление 11. Стипендии, предоставленные в 2005 году в рамках программ ИКАО	Д-91
Добавление 12. Закупки оборудования и субподряды	Д-101
Добавление 13. Таблицы к главе 2	Д-107
Добавление 14. Выезды в государства и территории сотрудников региональных бюро по аэронавигации, воздушному транспорту, авиационной безопасности и техническому сотрудничеству	Д-119
Добавление 15. Участие государств и территорий в совещаниях региональных бюро ИКАО и тематика этих совещаний	Д-123
Добавление 16. Конкретная деятельность региональных бюро в областях аэронавигации, воздушного транспорта, авиационной безопасности и технического сотрудничества	Д-133
Глоссарий.....	Д-141

ГЛАВА 1. ФАКТЫ ОБ ИКАО

что такое ИКАО . . .
чем она занимается . . .
как она работает . . .

ЧТО ТАКОЕ ИКАО . . .

Международная организация гражданской авиации (ИКАО), являющаяся специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, была создана в результате подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года *Конвенции о международной гражданской авиации*. ИКАО – это постоянно действующий орган, которому поручено осуществление заложенных в Конвенции принципов. ИКАО устанавливает стандарты в области безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности и регулярности, охраны окружающей среды от воздействия авиации и способствует их внедрению.

Членами ИКАО являются 189 Договаривающихся государств. Штаб-квартира Организации находится в Монреале. Она также имеет региональные отделения в Бангкоке, Дакаре, Каире, Лиме, Мехико, Найроби и Париже.

ЧЕМ ОНА ЗАНИМАЕТСЯ . . .

Цели и задачи Организации, изложенные в статье 44 Чикагской конвенции, заключаются в разработке принципов и методов международной аэронавигации и в содействии планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы:

- обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире;
- поощрять искусство конструирования и эксплуатации воздушных судов в мирных целях;
- поощрять развитие воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств для международной гражданской авиации;
- удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте;
- предотвращать экономические потери, вызванные неразумной конкуренцией;

- обеспечивать полное уважение прав Договаривающихся государств и справедливые для каждого Договаривающегося государства возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении;
- избегать дискриминации в отношении Договаривающихся государств;
- способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации;
- оказывать общее содействие развитию международной гражданской аэронавтики во всех ее аспектах.

КАК ОНА РАБОТАЕТ . . .

Уставом ИКАО является *Конвенция о международной гражданской авиации*, участниками которой являются все Договаривающиеся государства. В Организации имеется суверенный орган, каковым является Ассамблея, и руководящий орган – Совет. Главными должностными лицами являются Президент Совета и Генеральный секретарь.

Ассамблея в составе представителей всех Договаривающихся государств созывается каждые три года для подробного рассмотрения всей деятельности Организации и выработки политики на предстоящие годы. Она также утверждает бюджет на трехлетний период.

Совет, состоящий из представителей 36 государств, избирается Ассамблеей на трехлетний срок и осуществляет постоянное руководство деятельностью ИКАО. Одной из основных обязанностей Совета является принятие Международных стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и включение их в Приложения к *Конвенции о международной гражданской авиации*. Совету оказывают помощь Аэронавигационная комиссия, Авиатранспортный комитет, Комитет по совместному финансированию аэронавигационного обслуживания, Финансовый комитет, Комитет по незаконному вмешательству и Комитет по техническому сотрудничеству.

Секретариат, возглавляемый Генеральным секретарем, состоит из пяти основных подразделений: Аэронавигационного управления, Авиатранспортного управления, Управления технического сотрудничества, Юридического управления и Административного управления.

ИКАО работает в тесном сотрудничестве с другими специализированными учреждениями Организации Объединенных Наций, такими как Международная морская организация, Международный союз электросвязи и Всемирная метеорологическая организация. Во многих совещаниях, проводимых ИКАО, также принимают участие Международная ассоциация воздушного транспорта, Международный совет аэропортов, Международная федерация ассоциаций линейных пилотов и другие международные организации.

Приложения к Конвенции

Приложение 1	Выдача свидетельств авиационному персоналу
Приложение 2	Правила полетов
Приложение 3	Метеорологическое обеспечение международной авионавигации
Приложение 4	Аэронавигационные карты
Приложение 5	Единицы измерения, подлежащие использованию в воздушных и наземных операциях
Приложение 6	Эксплуатация воздушных судов
Приложение 7	Национальные и регистрационные знаки воздушных судов
Приложение 8	Летная годность воздушных судов
Приложение 9	Упрощение формальностей
Приложение 10	Авиационная электросвязь
Приложение 11	Обслуживание воздушного движения
Приложение 12	Поиск и спасание
Приложение 13	Расследование авиационных происшествий и инцидентов
Приложение 14	Аэродромы
Приложение 15	Служба аэронавигационной информации
Приложение 16	Охрана окружающей среды
Приложение 17	Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства
Приложение 18	Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху

ИЗДАНИЯ ИКАО . . .

В *Каталоге изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО* даны названия, аннотации, указаны имеющиеся языковые варианты и приводится информация о порядке оформления заказов. Каталог выпускается ежегодно печатным изданием. В дополнениях к каталогу указываются выходящие новые публикации и аудиовизуальные учебные средства, а также поправки, дополнения и т. д. Большинство публикаций ИКАО выпускается на русском, английском, испанском и французском языках; постепенно внедряется выпуск изданий на арабском и китайском языках. Выпущенные в 2005 году издания перечислены в добавлении 6; информация о Приложениях и документах PANS содержится в добавлении 2.

Быстрее всего можно заказать издания ИКАО в онлайн-режиме на сайте <http://www.icao.int> (Publications – eCommerce, Online Ordering) по кредитным карточкам Visa или MasterCard. Все осуществляемые на сервере eCommerce dedicated операции зашифрованы и защищены. В настоящее время данные услуги предоставляются только на английском языке; возможность использования других языков прорабатывается.

ВЕБ-САЙТ ИКАО www.icao.int . . .

Исходная страница www.icao.int является для широкой публики главным окном, открывающим доступ к информации о работе, различных мероприятиях и совещаниях Организации. Начал действовать веб-сайт общего пользования на французском языке.

Электронный магазин ИКАО (ICAO eSHOP), представляющий собой коммерческий веб-сайт (www.icao.int/eshop), созданный для продажи публикаций в сети Интернет, предоставляет за ежегодную плату доступ в режиме онлайн к различным комплектам документов ИКАО. Подписка дает право доступа к полным текстам международных конвенций и протоколов, Приложений к *Конвенции о международной гражданской авиации*, изданиям, касающимся организации воздушного движения, и годовым докладом Совета. В настоящее время сайт насчитывает свыше 100 подписчиков.

ICAO-NET является веб-сайтом ограниченного пользования, содержащим уникальные комплекты документов ИКАО, включая все юридические документы и Приложения ИКАО к *Конвенции о международной гражданской авиации*. В ICAO-NET дополнительно размещены памятные записки Президента и Генерального секретаря. Доступ к ICAO-NET имеют 184 государства, все постоянные представительства государств и 77 международных организаций.

Присутствие Организации в системе онлайн и использование ею Интернета для распространения информации и документации постоянно расширяется; в 2005 году было добавлено более 8300 новых веб-страниц, многие из которых имеются на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках, и обновлено 10 000 существующих страниц. В настоящее время с помощью системы электронной рассылки писем государствам, включающей трехязычный интерфейс, осуществляется рассылка отдельных писем государствам.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ И БИЗНЕС-ПЛАН

В июне 2005 года Секретариат ИКАО подготовил бизнес-план ИКАО на период 2005–2007 годов, призванный способствовать реализации шести стратегических целей:

Безопасность полетов: повышать уровень безопасности полетов гражданской авиации во всем мире.

Авиационная безопасность: повышать уровень авиационной безопасности в гражданской авиации во всем мире.

Охрана окружающей среды: сводить к минимуму неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду во всем мире.

Эффективность: повышать эффективность авиационной деятельности.

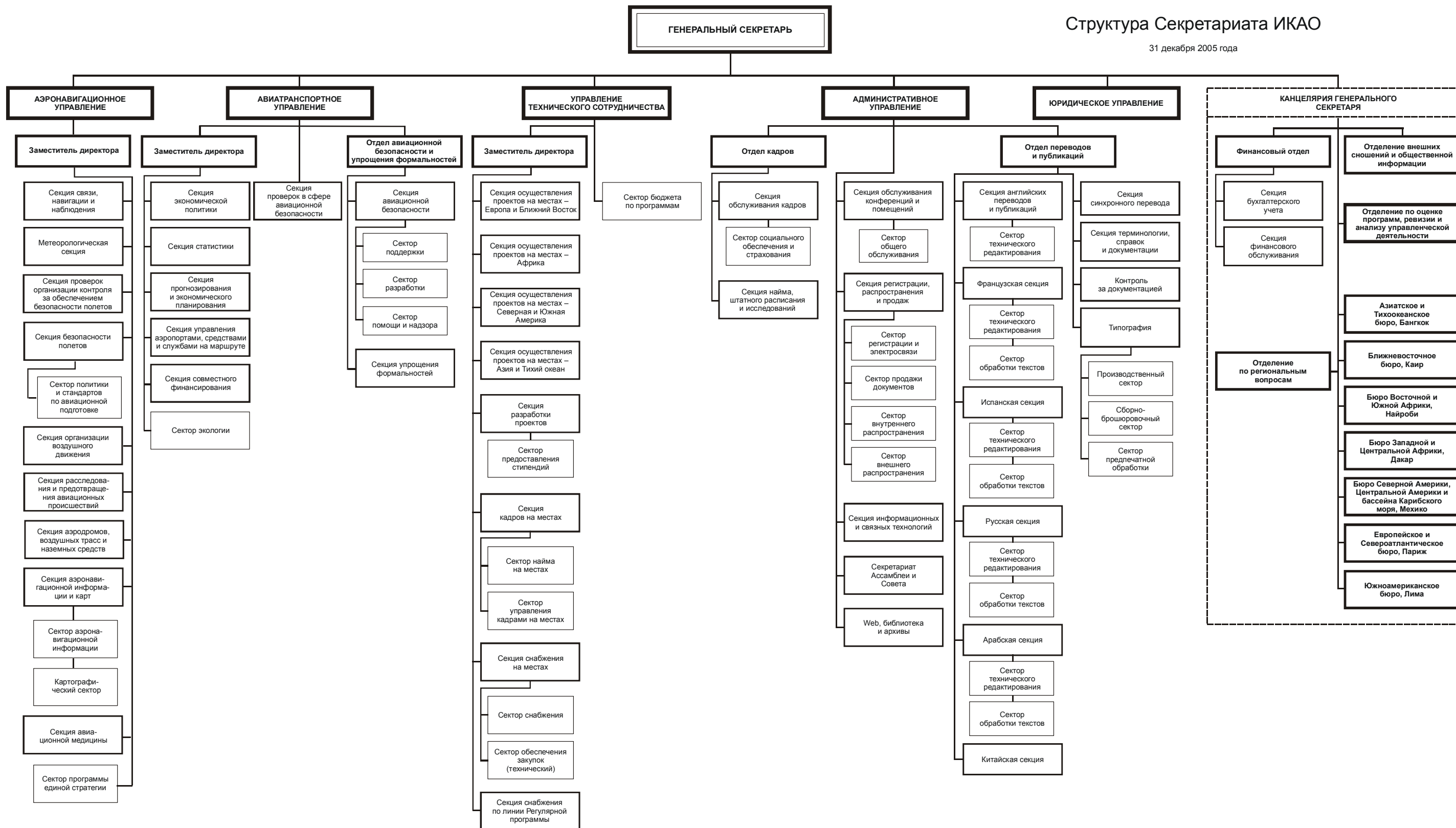
Непрерывность: поддерживать непрерывность авиационной деятельности.

Правовое регулирование: укреплять правовые нормы регулирования деятельности международной гражданской авиации.

Цель бизнес-плана, который предусматривает интеграцию деятельности всех управлений и региональных бюро по осуществлению программ, – создание в Организации условий, характеризующихся учетом потребностей и нацеленностью на результат, и введение новых методов работы, основывающихся на оптимальном использовании ограниченных ресурсов. В комплексе стратегические цели и бизнес-план обеспечивают основу системы отчетности, охватывающей стратегии, виды деятельности, финансовые средства и сроки и позволяющей эффективно контролировать и оценивать результаты.

Структура Секретариата ИКАО

31 декабря 2005 года



УСЛОВНЫЕ
ОБОЗНАЧЕНИЯ: ————— Прямое подчинение
- - - - - Косвенное подчинение по вопросам политики

ГЛАВА 2. ОРГАНИЗАЦИЯ

1. ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ 2005 ГОДА

В январе было уменьшено наполовину (с 2000 до 1000 фут) расстояние по вертикали между воздушными судами, выполняющими полеты в воздушном пространстве Северной, Центральной и Южной Америки и Карибского бассейна. Эта мера, связанная с введением сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM), позволила повысить эффективность полетов и обернулась преимуществами для авиакомпаний, пассажиров и окружающей среды. RVSM был также введен в воздушном пространстве над Азербайджаном, Арменией, Грузией и частью района полетной информации Ростова над открытым морем в Российской Федерации.

В марте Совет единогласно принял новые Стандарты на эмиссию окислов азота (NO_x), которые по сравнению с уровнями, согласованными в 1999 году, ужесточены на 12%. Эти Стандарты начнут применяться к новым двигателям с 2008 года.

Восемнадцатого апреля вступил в силу Протокол, касающийся изменения статьи 56 Конвенции о международной гражданской авиации, принятой в 1989 году. В нем предусматривается увеличение состава Аэронавигационной комиссии с 15 до 19 членов.

В июне всем Договаривающимся государствам был разослан на CD-ROM комплект материалов ИКАО по безопасности операций на ВПП, подготовленный совместно ИКАО и Авиационным университетом Эмбри-Риддл.

Третьего сентября государство Тимор-Лешти, присоединившись к Чикагской конвенции, стало 189 Договаривающимся государством Организации.

2. СОВЕТ

По рекомендациям Аэронавигационной комиссии Совет принял поправки к Приложениям 1, 2, 6 (части I, II и III), 10, 11, 14 (том I), 16 (тома I и II) и 18. Совет также утвердил поправки к Приложениям 9 и 17. От имени Совета в соответствии с установленной процедурой Президент Совета утвердил поправки к документам PANS-ATM, а также к *Дополнительным региональным правилам*.

В соответствии с резолюцией 42/112 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций ИКАО отметила 26 июня Международный день борьбы со злоупотреблением наркотическими средствами и их незаконным оборотом. В соответствии с резолюцией A27-12 Ассамблеи (роль ИКАО в борьбе с незаконными перевозками наркотических средств на авиационном транспорте) и связанной с ней резолюцией Совета ИКАО продолжает сохранять решительную приверженность продолжению работы по этому вопросу, рассматривая его в качестве высокоприоритетного.

На каждой сессии Совету представлялись доклады о финансовом положении Организации. В ноябре отмечалось, что без Фонда оборотных средств сумма остатка наличности Организации по состоянию на 28 октября примерно соответствовала той, которая требуется в среднем на покрытие расходов за один месяц. Президент Совета обратился с просьбой к тем государствам, которые представлены в Совете, а также ко всем другим Договаривающимся государствам, которые не уплатили свои взносы за 2005 год или не выплатили их в полном объеме, принять необходимые меры, чтобы как можно быстрее уплатить полную сумму причитающихся взносов.

Совет утвердил взнос Тимора-Лешти, которое 3 сентября 2005 года стало Договаривающимся государством, а также утвердил предложение Коморских Островов о погашении их задолженности по взносам.

В области безопасности полетов авиации Совет утвердил процедуры применения статьи 54 j) *Конвенции о международной гражданской авиации* с целью принятия мер в отношении государств, имеющих существенные проблемы с соблюдением Стандартов ИКАО, связанных с обеспечением безопасности полетов.

Совет утвердил предложение о применении комплексного системного подхода к осуществлению Универсальной программы по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) в целях оказания государствам помощи в разработке более жестких внутренних мер борьбы с угрозами безопасности полетов. Всем Договаривающимся государствам будут направлены полные окончательные отчеты о результатах проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов с целью содействовать принятию согласованных мер по устранению недостатков.

Совет утвердил предложение о созыве Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов (Штаб-квартира ИКАО, 20–22 марта 2006 года), в ходе которой будет проведен анализ существующего положения дел с обеспечением безопасности полетов авиации.

В области окружающей среды Совет утвердил с датой начала применения в 2008 году новые стандарты на эмиссию окислов азота, в которых предусматриваемые уровни эмиссии на 12% ниже, чем уровни, согласованные в 1999 году.



После прохождения сертификационного курса в Штаб-квартире ИКАО 17 июня 2005 года эксперты по авиационной безопасности получили свидетельства проверяющих в сфере авиационной безопасности

В области упрощения формальностей Совету представлялись сессионные доклады о ходе работы по созданию справочника открытых ключей (PKD) под эгидой ИКАО для обеспечения совместимости усовершенствованных электронных машиночитываемых паспортов, которые в настоящее время разрабатываются во многих Договаривающихся государствах.

В области авиационной безопасности Совет рассмотрел доклады о ходе осуществления и эволюции Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ); о стратегиях по оказанию более действенной помощи государствам в создании и поддержании на уровне требований жизнеспособных и устойчивых систем обеспечения авиационной безопасности путем осуществления согласованной программы по оказанию им помощи и развитию; о выполнении благодаря добровольным взносам государств Плана действий ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности и постепенной интеграции Плана действий в сфере обеспечения авиационной безопасности (AVSEC) в Регулярную программу в течение трехлетнего периода 2005–2006–2007 гг.

В июне Совет утвердил позицию ИКАО по вопросам, представляющим интерес для авиации, которые включены в повестку дня Всемирной конференции радиосвязи (2007) (ВКР-07) Международного союза электросвязи (МСЭ), а также поправку к заявлениям о политике ИКАО, включенным в *Справочник ИКАО по спектру радиочастот для нужд гражданской авиации с изложением утвержденной политики ИКАО* (Doc 9718).

В ходе рассмотрения вопросов, касающихся *Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Дос 9793)* и Протокола к ней (Дос 9794), которые были подписаны в Кейптауне 16 ноября 2001 года, Совет подтвердил решение, которое было принято им в принципе 22 ноября 2000 года о том, что ИКАО берет на себя выполнение функций Контролирующего органа Международного регистра после вступления в силу этих двух документов. В ноябре в ходе рассмотрения информации о предстоящем вступлении в силу с 1 марта 2006 года кейптаунских Конвенции и Протокола Совет принял решение создать Комиссию экспертов для оказания ему помощи в выполнении функций Контролирующего органа.

Совет рассмотрел доклады о результатах работы, выполненной Специальной группой по модернизации Римской конвенции 1952 года на ее 1-м и 2-м совещаниях, и согласился с предложением провести 3-е совещание Группы в феврале 2006 года в Штаб-квартире ИКАО.

В ноябре Совет рассмотрел доклады по вопросу о разработке плана чрезвычайных действий на случай пандемии птичьего гриппа. В ходе обсуждения подчеркивалось, что Организации следует внимательно следить за ситуацией и координировать свои действия со Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Продовольственной и сельскохозяйственной организацией (ФАО) и Международным советом аэропортов (МСА).

В качестве части постоянных усилий, предпринимаемых в целях повышения действенности и эффективности ИКАО, Совет рассмотрел доклады о ходе дальнейшей разработки стратегических целей Организации и ее бизнес-плана. В ходе анализа тенденций, оказывающих влияние на деятельность международной гражданской авиации и Организации, Совет заявил о необходимости переключения внимания Организации с разработки новых стандартов на реализацию уже существующих, а также на необходимость сделать так, чтобы стандарты были ясными и точными. Кроме того, подчеркивалась необходимость придать более высокий приоритет действиям, направленным на облегчение внедрения стандартов и было высказано мнение о том, что ИКАО следует заниматься не только выявлением недостатков, но и определением мер по их устранению, чтобы таким образом способствовать повышению безопасности полетов.

3. КАДРЫ

В 2005 году в штатном расписании насчитывалось 707 должностей: 299 должностей категории специалистов и выше и 408 должностей категории общего обслуживания; в это число входило 75 должностей, финансируемых по линии Программы технического сотрудничества. По сравнению с штатным расписанием 2004 года общее количество должностей уменьшилось на 87. По состоянию на 31 декабря сотрудниками категории специалистов было занято 276 должностей, что на 19 должностей меньше, чем по состоянию на 31 декабря 2004 года. В это число входят 11 сотрудников, чьи должности финансируются региональными органами

гражданской авиации, но не входят 2 ассоциированных эксперта, чьи должности финансируются Францией, и 1 должность младшего сотрудника категории специалистов, которая финансируется Италией. В общее число сотрудников категории специалистов не включены также 19 сотрудников, должности которых финансируются из целевых фондов по линии соглашения о совместном финансировании (1), в рамках Механизма AVSEC (9), а также Францией (3), Соединенным Королевством (1), Республикой Корея (2) и Соединенными Штатами Америки (3). В течение года из штата Организации выбыло 25 сотрудников категории специалистов¹, 4 штатных сотрудника были переведены на посты, финансируемые из внебюджетных средств, и 10 новых сотрудников из 7 Договаривающихся государств приступили к исполнению своих обязанностей. Со времени издания предыдущего доклада в Секретариате перестала быть представлена 1 страна² в результате убытия 1 сотрудника; представитель еще 1 страны³ появился в Секретариате в результате назначения на должность, и вследствие этого по состоянию на 31 декабря 2005 года в Секретариате было представлено 79 государств⁴, то есть такое же количество, как и на конец 2004 года. На конец 2005 года насчитывалось 22 вакантных должности.

Количество назначений внешних кандидатов из непредставленных и недопредставленных государств на должности, подлежащие справедливому географическому представительству (СГП), превысило целевой уровень, установленный Советом. Был рассмотрен уровень распределения должностей категорий специалистов для выяснения возможности перевода некоторых из существующих должностей в более низкую категорию в целях найма специалистов на ранних этапах их служебной карьеры и без ущерба для принципа обеспечения наивысшего уровня работоспособности, компетентности и добросовестности.

Принимались меры для активизации программы аффирмативных действий, призванной улучшить положение с наймом и статусом женщин в ИКАО. В результате наметилась тенденция к увеличению количества заявлений от женщин на должности, подлежащие СГП, а также количества женщин, занимающих такие должности в Секретариате.

Следуя примеру ООН, ИКАО рассматривала и реализовывала политику учета аспектов семейной жизни для работающих мужчин и женщин. Речь идет, в частности, о проведении гибкой политики в установлении условий работы и предоставлении услуг по поддержке семьи в рамках программы помощи сотрудникам (ЕАР).

Для оказания помощи в управлении людскими ресурсами в ИКАО были приняты комплексные рамки управления людскими ресурсами (УЛР) Организации Объединенных Наций (ООН). Была рассмотрена существующая политика и практика в области людских ресурсов (ЛР) и проведено конфиденциальное обследование сотрудников. По итогам этих мероприятий одобрен ряд стратегий в области ЛР по решению вопросов в проблемных

1. 18 – в связи с уходом на пенсию, 5 – в связи с уходом в отставку, 1 – в связи с истечением срока контракта и 1 – в связи с прикомандированием к проекту по техническому сотрудничеству, осуществляемому в Нигерии.
2. Ирак.
3. Исландия.
4. См. добавление 7.

областях. Эти стратегии связаны с аспектами найма, управления продвижением по службе, управлением производственной деятельностью, компенсацией и выплатами и принципами добросовестного управления.

Начата работа по оценке человеческого капитала и стратегическому планированию рабочей силы. Руководителям подразделений ИКАО было предложено высказать свои соображения относительно будущих квалификационных/профессиональных потребностей Организации на предстоящие три трехлетия. Любые выявленные несоответствия между существующими и будущими квалификационными/профессиональными параметрами будут учитываться при разработке и внедрении стратегий ЛР в сферах найма, подготовки и планирования замены кадров. Для оказания помощи при оценке профессиональных навыков и квалификации существующей рабочей силы подготовлены квалификационные профили для всех сотрудников с информацией об образовании, опыте работы и знании языков.

4. ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС

В 47-м ознакомительном курсе ИКАО, который проводился в Штаб-квартире с 14 по 29 июля, приняли участие 38 представителей, из них 18 мест финансировалось ИКАО, 14 – участвующими правительствами и 6 человек участвовало в качестве наблюдателей.

Цель курса – ознакомить участников со структурой и функционированием ИКАО. После завершения курса в Монреале некоторые из его участников посетили с кратковременными визитами региональные бюро, аккредитованные в их государствах.

5. СЛУЖБА ПЕРЕВОДОВ И ИЗДАНИЯ

Электронная система справок и контроля за документацией (EDEN) и система управления документацией Hummingbird DM были опробованы, и осуществлялось их постепенное внедрение в рамках всей Организации. Эти системы повысят эффективность деятельности Организации за счет отказа от системы контроля за документацией с низким уровнем автоматизации и перехода в масштабе всей Организации на использование многопользовательской веб-сети, и, кроме того, они будут играть решающую роль в переходе к условиям работы без использования печатных копий документов, что позволит составителям документов представлять их в электронном виде и отслеживать их прохождение в онлайн-режиме. Это также ускорит процесс размещения электронных документов в ICAO-NET. Кроме того, увеличилось количество Договаривающихся государств, которые имеют электронный доступ к документации и изданиям через ICAO-NET. Приняты дополнительные меры с целью содействовать электронному распространению документации и снижению объема распространяемых печатных копий.

Издания, опубликованные в 2005 году, перечислены в добавлении 6; информация о Приложениях и PANS содержится в добавлении 2.

В Штаб-квартире и региональных бюро объем выполненных работ по письменному переводу уменьшился на 22,2%, а по синхронному переводу уменьшился на 20,5%. Ниже приведены сравнительные данные за четыре последних года:

Год	Письменный перевод (в страницах)	Синхронный перевод (в человеко-днях)
2005	27 765	2 238
2004	35 696	2 815
2003	38 518	2 735
2002	31 898	2 353

Вследствие увеличения документации, распространяемой в электронном виде, общее количество печатных страниц уменьшилось с 88,1 млн. в 2004 году до 63 млн. в 2005 году, т. е. снижение составляет 28,5%.

В 2005 году международные стандартные номера изданий (ISBN), используемые издателями, книготорговцами, библиотеками и другими организациями в целях ускорения обработки и т. д., были присвоены в общей сложности 200 изданиям на всех шести рабочих языках.

Продолжалась работа по переводу в цифровой формат архивов в рамках постепенного процесса размещения на веб-сайте ИКАО полных комплектов документации Ассамблеи и номеров "Журнала ИКАО".

6. РЕГИСТРАЦИЯ, РАСПРОСТРАНЕНИЕ И ПРОДАЖА

На основе положительных результатов обзора, проведенного в 2004 году в целях анализа внутренних потребностей ИКАО в распространении документации и снижения объема документации, выпускаемой и распространяемой в виде печатных копий в рамках Секретариата ИКАО, в 2005 году проведен еще один обзор, в ходе которого были охвачены также и представительства государств. В результате этого еще больше снизился объем печатной документации, шире стали использоваться услуги ICAO-NET.

В целях содействия более широкому использованию информационных и связанных технологий пользователям в Секретариате была предоставлена возможность использовать модернизированный на основе веб-сайта вид применения базы данных централизованной информационной системы регистрации (REGIS II), в результате чего повысилась эффективность системы управления учетной документации Организации.

В 2005 году поступления от продажи публикаций составили в общей сумме 4 493 590 долл. В таблице 2-1 приводятся сравнительные данные за 2003, 2004 и 2005 годы.

Таблица 2-1. Поступления от продажи изданий ИКАО

	2005 (долл. США)	2004 (долл. США)	2003 (долл. США)
Продано через Штаб-квартиру	3 457 489	3 294 127	3 232 391
Продано через региональные бюро	576 184	548 318	520 091
Продано агентствами по распространению изданий	459 917	300 228	356 944
ВСЕГО	4 493 590	4 142 673	4 109 426

7. ФИНАНСЫ

В таблице 2-2 приведены утвержденные Ассамблеей бюджетные ассигнования на 2005–2006–2007 годы.

Как показано в таблице 2-3, окончательная сумма ассигнований на 2005 год была скорректирована до 60 707 231 долл. в результате:

- i) переноса ассигнований в сумме 1 978 299 долл. с 2004 на 2005 год в соответствии с финансовым положением 5.11;
- ii) переноса суммы в размере 260 000 долл. между основными программами в соответствии с финансовым положением 5.10; и
- iii) увеличения ассигнований на 460 000 долл. в соответствии с финансовым положением 5.2 с); и
- iv) переноса ассигнований в сумме 6 400 068 долл. с 2005 на 2006 год в соответствии с финансовым положением 5.6.

Фактические расходы за 2005 год по линии ассигнований составили 60 457 967 долл.

Начисленные Договаривающимся государствам взносы за 2005 год составили 58 515 776 долл., включая взнос в размере 8 776 долл., начисленный одному новому Договаривающемуся государству. Фактическая сумма взносов за 2005 год, полученных на конец года, составила 58 846 905 долл., или 97,15% (для сравнения: на конец 2004 года поступило 96,75%, а на конец 2003 года – 95,27%). Кроме того, в погашение взносов за

предыдущие годы было получено 1 929 277 долл. По состоянию на 31 декабря 2005 года общая сумма задолженности по взносам составила 12 529 636 долл. (для сравнения: по состоянию на 31 декабря 2004 года она составляла 12 790 042 долл.).

В таблице 2-4 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 2004 год.

Вышеизложенное относится к деятельности в рамках Регулярной программы Организации, финансируемой за счет ассигнований, выделенных Ассамблеей. Расходы, связанные с деятельностью Управления технического сотрудничества, финансировались из Фонда административного и оперативного обслуживания по линии технического сотрудничества (AOSCF), а некоторые расходы, связанные с содержанием персонала, и прочие затраты финансировались из других специальных фондов.

**Таблица 2-2. Ассигнования на 2005, 2006, 2007 годы
(резолюция А35-22)**

	2005 (долл. США)	2006 (долл. США)	2007 (долл. США)
Ассигнования	64 669 000	65 820 000	66 511 000
Финансируются за счет:			
разных поступлений	5 162 000	5 413 000	5 723 000
взносов	58 507 000	60 407 000	60 788 000
переноса со счета программы			
стимулирования погашения			
длительной задолженности	1 000 000	—	—

Таблица 2-3. Пересмотренные ассигнования на 2005 год

	Ассигнования на 2005 г. Рез. А35-22 (долл. США)	Перенесено из прошлого года (долл. США)	Дополнит. ассигнования (С 176/14) (долл. США)	Переносы между основными программами (долл. США)	Перенесено на следую- щий год (долл. США)	Пересмот- ренные ассигнования (долл. США)	Факти- ческие расходы (долл. США)
I. Общая политика и руководство	1 082 000	50 000	—	—	-144 686	987 314	977 319
II. Аэронавигация	9 024 000	53 000	400 000	200 000	-707 408	8 969 592	8 889 298
III. Воздушный транспорт	5 325 000	46 000	60 000	-50 000	-535 075	4 845 925	4 800 999
IV. Юридические вопросы	1 163 000	—	—	60 000	-260 330	962 670	953 188
V. Региональные и прочие программы	16 966 000	12 000	—	—	-1 937 125	15 040 875	15 022 969
VI. Административное обеспечение	25 262 000	—	—	-130 000	-1 228 866	23 903 134	23 828 799
VII. Финансовая деятельность, общественная информация, внешние сношения и оценка программ, ревизия и анализ управленческой деятельности	3 840 000	140 000	—	-80 000	-456 693	3 443 307	3 443 307
VIII. Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов	2 007 000	1 677 299	—	—	-1 129 885	2 554 414	2 542 088
ВСЕГО	64 669 000	1 978 299	460 000	0	-6 400 068	60 707 231	60 457 967

Таблица 2-4. Финансовое положение (кассовая наличность) Организации

По состоянию на	2005			2004		
	Общий фонд (долл. США)	Фонд оборотных средств (долл. США)	Всего (долл. США)	Общий фонд (долл. США)	Фонд оборотных средств (долл. США)	Всего (долл. США)
1 января	12 526 224	5 994 780	18 521 004	10 324 853	5 994 780	16 319 633
31 марта	9 884 040	5 994 780	15 878 820	7 449 699	5 994 780	13 444 479
30 июня	13 674 940	5 994 780	19 669 720	3 570 206	5 994 780	9 564 986
30 сентября	21 491 451	5 994 780	27 486 231	9 938 795	5 994 780	15 933 575
31 декабря	16 616 392	5 992 179	22 608 571	12 526 224	5 994 780	18 521 004