

Doc 10001



Документация к сессии
Ассамблеи в 2013 году

Годовой доклад Совета

2012

Международная организация гражданской авиации

"Принимая во внимание, что будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности;

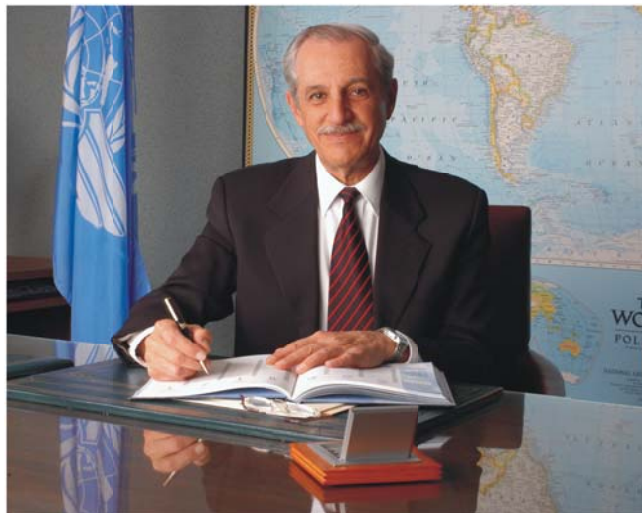
Принимая во внимание, что желательно избегать трений и содействовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире;

Поэтому нижеподписавшиеся Правительства, достигнув согласия относительно определенных принципов и мер с тем, чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично;

заклучили в этих целях настоящую Конвенцию."

Преамбула
Конвенции о международной гражданской авиации.
Подписана в Чикаго 7 декабря 1944 года

ПОСЛАНИЕ ПРЕЗИДЕНТА СОВЕТА



АССАМБЛЕЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Имею честь препроводить по указанию Совета его доклад за 2012 год, подготовленный в соответствии со статьей 54 а) Конвенции о международной гражданской авиации. Он входит в документацию следующей очередной сессии Ассамблеи, которая состоится в 2013 году, однако рассылается государствам-членам в настоящее время для сведения. Он также будет направлен Экономическому и Социальному Совету Организации Объединенных Наций во исполнение положений пункта 2 а) статьи VI Соглашения между Объединенными Нациями и ИКАО.

На пути к достижению устойчивого развития международной гражданской авиации

Для ИКАО 2012 год по любым показателям был сложным и продуктивным годом. Наибольшего внимания, возможно, заслуживают объединенные усилия, направленные на дальнейшее развитие и начало применения комплексной стратегии действий по решению проблем, связанных с прогнозируемым ростом международной гражданской авиации в предстоящее десятилетие, в рамках которых особое внимание уделяется достижению всеобщей устойчивости развития глобальной системы воздушного транспорта.

При подготовке нового Глобального аэронавигационного плана, включающего новаторскую концепцию блочной модернизации, главное внимание уделялось применению подхода, основанного на учете показателей результативности работы во всех областях аэронавигационной деятельности. В новом Плане определены ясные цели и меры достижения дальнейшего прогресса в том, чтобы программы в оптимальной степени были сконцентрированы, осуществимы и отвечали современным требованиям.

Оценка служит ключом измерения планомерного и постоянного прогресса и лежит в основе первого годового Доклада о состоянии безопасности полетов, опубликованного в этом году, который был подготовлен на основе комплексного Доклада о состоянии безопасности полетов в мире, опубликованного в 2011 году. Показатели результативности деятельности также определяли обширную работу, проведенную по подготовке нового Приложения 19 "Управление безопасностью полетов", первого нового Приложения,

разработанного за последние 30 лет, в которое включены содержащиеся в шести отдельных Приложениях к Конвенции Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS), а также инструктивные материалы, касающиеся управления безопасностью полетов.

Аналогичным образом на проведенной в сентябре Конференции высокого уровня по авиационной безопасности были подготовлены четкие рекомендации, направленные на то, чтобы в будущем проблемы с безопасностью решались на устойчивой основе с учетом расходов для государств и отрасли, и одновременно обеспечивали бы улучшение условий поездок для пассажиров. С этой целью активно осуществлялись превентивные стратегии и действия благодаря широкому международному сотрудничеству и улучшению обмена информацией между государствами, а также между авиатранспортными службами и правоохранительными органами. В ходе проводимых ИКАО проверок состояния безопасности достигнуто соглашение о процессе по определению и обработке авиагрузов с повышенной степенью опасности, а также в отношении контрольного перечня проверки соблюдения государствами положений, касающихся обеспечения безопасности.

Что касается охраны окружающей среды, принятие новой метрической системы послужит фундаментальной основой разработки стандарта эмиссии CO₂ для воздушных судов, эксплуатацию которых планируется начать в 2015 году. Достигнут определенный прогресс в разработке рекомендаций, определяющих политику в отношении устойчивого применения альтернативных видов топлива, которые все чаще используются авиакомпаниями при выполнении коммерческих перевозок. В июне ИКАО организовала четыре стыковочных рейсов воздушных судов, выполняемых с использованием таких видов топлива, чтобы ее Генеральный секретарь долетел из Монреаля до Рио-де-Жанейро для участия в Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию (Rio+20). Исследования ИКАО, касающиеся возможности реализации глобальной системы рыночных мер (PM) в отношении регулирования эмиссии международной гражданской авиации, проводились согласно графику, так же как и работа по определению рамок PM в целях оказания поддержки государствам в осуществлении программ по PM.

Новый подход к устойчивому развитию определило принятое Советом решение о новой перспективе и подходе Организации к этому вопросу в следующий трехлетний период 2014–2016 годы, а именно: "Достигнуть устойчивого развития глобальной системы гражданской авиации". Была установлена соответствующая новая стратегическая цель под названием "Экономическое развитие воздушного транспорта: способствовать развитию надежной и экономически жизнеспособной системы гражданской авиации".

Новая цель включает разработку политики и инструктивного материала по регулированию воздушного транспорта, управлению инфраструктурой и экономическими аспектами авиационной деятельности, включая защиту интересов потребителя, налогообложение, справедливую конкуренцию и сборы с пассажиров, а также экономическое регулирование и надзор. Это также включает облегчение доступа к финансированию авиационной инфраструктуры и всей авиатранспортной системы. Все эти вопросы обсуждались на Авиатранспортном симпозиуме, который проходил в марте в целях подготовки к проведению Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) в 2013 году. После этого Симпозиума был проведен ряд региональных семинаров с целью помочь государствам лучше понять вопросы, касающиеся устойчивого развития авиации.

Одновременно ИКАО продолжала корректировать свои программы и целевые задачи в связи с серьезными экономическими и бюджетными проблемами, которые оставались нерешенными после глобального экономического кризиса 2008–2009 годов. Эти корректировки были очень сложными, тем не менее они оказались эффективными, так как появилось много структур и процессов, определивших новый

характер деятельности, что в конце концов привело к тому, что ИКАО стала более экономично работающей и эффективной Организацией и лучше подготовленной к решению проблем, возникающих у ее государств-членов и других групп мирового авиационного сообщества.

Полное описание достижений и видов деятельности Организации, приведенное в настоящем Годовом докладе за 2012 год, свидетельствует о духе сотрудничества и консенсуса, который определяет работу Организации и ее отношения со сторонами, интересам которых она служит.



Роберто Кобе Гонсалес
Президент Совета

ШТАБ-КВАРТИРА И РЕГИОНАЛЬНЫЕ БЮРО

Штаб-квартира

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

Региональные бюро

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

Eastern and Southern African (ESAF) Office
United Nations Office at Nairobi, United Nations Avenue, Gigiri
P.O. Box 46294
00100 GPO, Nairobi
Kenya

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

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

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

South American (SAM) Office
Av. Víctor Andrés Belaúnde 147
Centro Empresarial Torre 4, Piso 4
San Isidro, Lima 15073
Peru

Western and Central African (WACAF) Office
Léopold Sédar Senghor International Airport
P.O. Box 38050
Yoff, Dakar
Sénégal

ГОСУДАРСТВА-ЧЛЕНЫ

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

ГОСУДАРСТВА – ЧЛЕНЫ СОВЕТА

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

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

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

© ИКАО 2013

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

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

ПРИМЕЧАНИЯ

Добавления к данному докладу имеются исключительно на сайте:

www.icao.int/Pages/annual-reports.aspx.

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

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

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

Международная организация гражданской авиации (ИКАО), созданная в 1944 году для содействия безопасному и упорядоченному развитию международной гражданской авиации во всем мире, является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций. ИКАО, штаб-квартира которой расположена в Монреале, устанавливает международные стандарты и правила в области воздушных перевозок и является инструментом сотрудничества во всех областях гражданской авиации между ее государствами-членами (в настоящее время в Организацию входит 191 государство).

СОДЕРЖАНИЕ

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

Мир воздушного транспорта в 2012 году.....	1
Стратегическая цель А. Безопасность полетов	9
Стратегическая цель В. Авиационная безопасность.....	35
Стратегическая цель С. Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта.....	47
Вспомогательные стратегии реализации	65
Программа технического сотрудничества	77
Финансовый обзор	87
Добавления	www.icao.int/publications/Pages/annual-reports.aspx

МИР ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В 2012 ГОДУ



МИР ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В 2012 ГОДУ

Согласно предварительной статистике авиаперевозок, собираемой ИКАО, в 2012 году мировой объем пассажиро-километров, выполненных авиакомпаниями государств-членов на всех регулярных рейсах, включая международные и внутренние рейсы, увеличился по сравнению с 2011 годом примерно на 4,9 %. Количество перевезенных пассажиров выросло примерно до 3 млрд, что на 4,7 % превысило показатель за прошлый год, а количество вылетов в мировом масштабе в 2012 году достигло 31,2 млн, что по сравнению с 2011 годом больше на 0,7 %. Подробные статистические данные по воздушному транспорту размещены на веб-сайте: <http://www.icao.int/publications/Pages/annual-reports.aspx>.

Увеличение объемов пассажирских перевозок явилось отражением экономического роста, наметившегося по всему миру. По данным компании IHS Global Insight, одной из крупнейших организаций в мире, занимающейся экономическим прогнозированием, прирост мирового реального валового внутреннего продукта (ВВП) в 2012 году составил 2,3 %.

Согласно показателям выполненных пассажиро-километров на международных и внутренних рейсах регион Азии/Тихого океана остается самым большим рынком, доля которого составляет 30 % мирового объема авиаперевозок, и в нем был зафиксирован самый высокий показатель роста объема авиаперевозок в 6,4 %. Объемы перевозок авиакомпаний регионов Европы и Северной Америки, доля каждого из которых составляет по 27 % мирового объема авиаперевозок, увеличились соответственно на 3,9 и 1,3 %. Самый высокий рост перевозок авиакомпаний, 13,7 %, был зафиксирован в регионе Ближнего Востока, чей объем перевозок составляет 8 % мирового объема. Объем авиаперевозок в регионе Латинской Америки/Карибского бассейна, доля которого составляет 5 % мирового объема авиаперевозок, увеличился на 8,6 %. В регионе Африки, доля которого составляет 2 % мирового объема перевозок авиакомпаний, объем авиаперевозок в 2012 году увеличился на 4,2 %.

В частности, в 2012 году объем международных авиаперевозок в выполненных пассажиро-километрах увеличился на 5,4 %. Самого высокого роста объема перевозок добились авиакомпании Ближнего Востока, где он составил 14,3 %, за которыми следуют авиакомпании региона Латинской Америки/Карибского бассейна (8,9 %), затем региона Азии/Тихого океана (4,6 %) и региона Европы (4,4 %). Объемы международных авиаперевозок в регионах Африки и Северной Америки увеличились соответственно на 4,2 и 2,0 %. Сравнительно более низкий показатель роста объема авиаперевозок в Северной Америке связан с более широкой базой отсчета авиаперевозок, и поэтому этот показатель свидетельствует о значительном увеличении в абсолютном выражении.

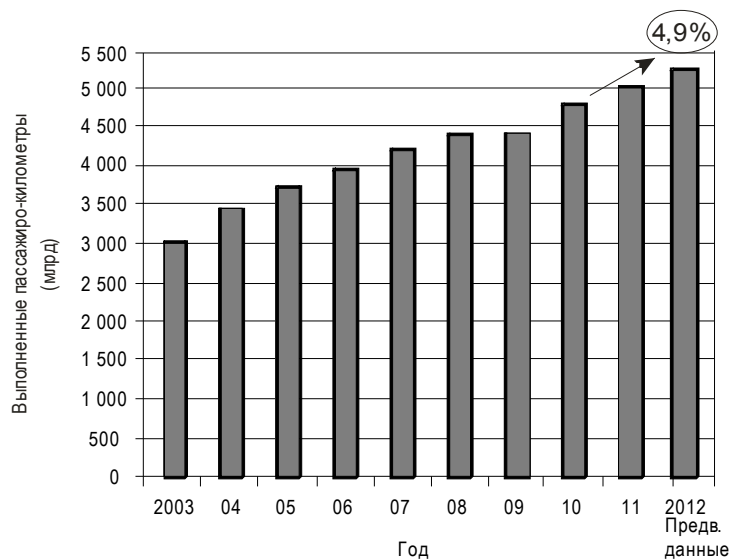


Рис. 1. Общий объем регулярных авиаперевозок в выполненных пассажиро-километрах, 2003-2012 гг.

Рынки внутренних авиаперевозок в целом увеличились на 4,1 %. Показатели роста объемов авиаперевозок на 0,1, 0,9 и 3,6 %, зафиксированные соответственно в Европе, Северной Америке и на Ближнем Востоке, были гораздо ниже, чем темпы роста, достигнутые в регионах Африки, Латинской Америки/Карибского бассейна и Азии/Тихого океана, где они составили соответственно 4,3, 8,4 и 8,6 %.

В Китае, регион Азии/Тихого океана, рынок внутренних авиаперевозок увеличился на 10,3 %. Северная Америка продолжает оставаться самым большим рынком внутренних авиаперевозок, доля которого составляет 47 % в общемировом объеме регулярных внутренних авиаперевозок, однако замедление там роста таких авиаперевозок является подтверждением развитости данного рынка.

В целом, увеличение объема международных авиаперевозок параллельно с ростом внутренних рынков в развивающихся странах, а также в сочетании с различными темпами роста экономик регионов привели к различным показателям роста и появлению региональных диспропорций.

Провозная емкость, предлагаемая авиакомпаниями мира, которая выражается в располагаемых кресло-километрах, в глобальном масштабе увеличилась на 3,9 %. Хотя увеличение провозной емкости варьировалось от 0,4 % в Северной Америке до 12 % на Ближнем Востоке, среднемировой коэффициент загрузки увеличился на 0,75 % по сравнению с 2011 годом, и варьируется от 68 % в Африке до 83 % в Северной Америке.

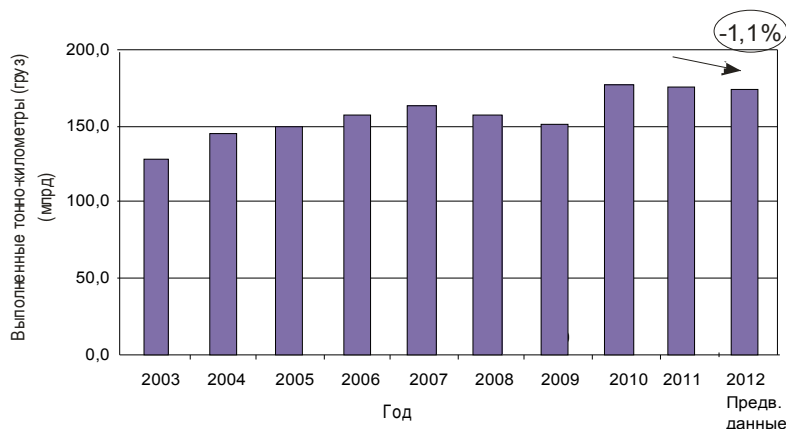


Рис. 2. Общий объем регулярных грузовых авиаперевозок

Общее количество вылетов при выполнении регулярных авиаперевозок увеличилось незначительно на 0,7 % по сравнению с 2011 годом. Такое небольшое увеличение количества полетов, в сравнении с ростом объема перевозок и в сочетании со значительным повышением коэффициента пассажирской загрузки, свидетельствует о более эффективной организации управления деятельностью авиакомпаний.

Объем перевезенных авиагрузов в выполненных тонно-километрах свидетельствует о его уменьшении на -1,1 %, и он составил приблизительно 49,2 млн тонн грузов. Двухзначный рост объема авиаперевозок зафиксирован у авиаперевозчиков Ближнего Востока и Африки. В других регионах наблюдались отрицательные или минимальные темпы роста, что объясняется главным образом более медленным, чем ожидалось, восстановлением экономик развитых стран. В регионе Азии/Тихого океана, самом крупном регионе мира по выполненным регулярным перевозкам авиагрузов в тонно-километрах, второй раз подряд зафиксированы отрицательные темпы роста, которые в 2012 году составили -4,0 %. Отрицательные темпы экономического роста в еврозоне вызвали снижение спроса на импортируемые товары, что повлияло на мировой рынок перевозок авиагрузов.

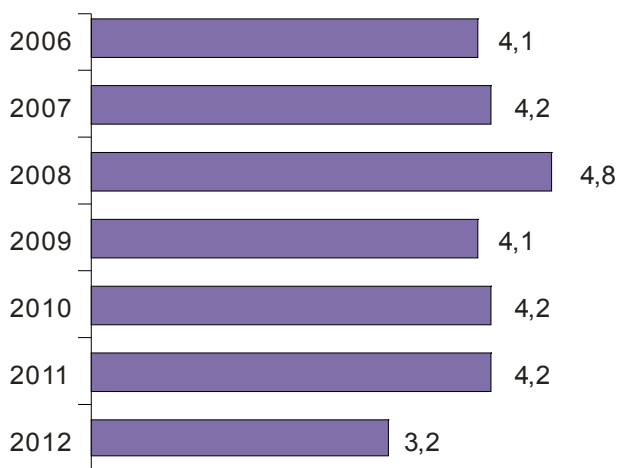
По оценке ИКАО, основанной на имеющихся данных, для регулярных авиакомпаний государств – членов ИКАО эксплуатационная прибыль составит 1,8 % от эксплуатационных доходов.

Начиная с 1977 года, глобальная сеть воздушного транспорта каждые 15 лет увеличивалась в два раза, и сейчас предполагается, что, начиная с сегодняшнего дня и до 2030 года, она снова увеличится в два раза. Кроме того, если в 2012 году было перевезено 3 млрд пассажиров, то согласно прогнозам в 2030 году их количество возрастет до более 6 млрд, а количество вылетов увеличится с 31 млн в 2012 году до приблизительно 60 млн в 2030 году. Последние прогнозы приведены в циркуляре *"Перспективы развития мирового воздушного транспорта до 2030 года и тенденции до 2040 года"* (Cir 333).

Цены на нефть по-прежнему препятствовали развитию воздушного транспорта, хотя в какой-то степени это смягчалось благодаря появлению новых воздушных судов с повышенной топливной экономичностью.

Относительно новых воздушных судов следует отметить, что два крупнейших мировых изготовителя воздушных судов поставили 1189 воздушных судов. Количество поставок было на 18 % больше, чем в 2011 году. Новые воздушные суда будут способствовать снижению выбросов углеводорода в авиационном секторе и подкреплять меры противодействия изменению климата.

Что касается безопасности полетов, то в 2012 году на регулярных авиалиниях имели место 99 авиационных происшествий (в том числе 9 – со смертельным исходом), что представляет собой уменьшение на 21 % по сравнению с 2011 годом, когда было зарегистрировано 126 авиационных происшествий. Это вытекает из анализа глобальных данных о безопасности полетов коммерческих транспортных воздушных судов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 2250 кг. Количество погибших пассажиров на регулярных рейсах во всем мире снизилось до 372 человек, с 414 человек в 2011 году, что представляет собой снижение на 10 %. Количество авиационных происшествий в глобальном масштабе уменьшилось на 24 %, что составляет 3,2 происшествия на 1 млн регулярных вылетов по сравнению с 4,2 происшествия на 1 млн регулярных вылетов в 2011 году.



Количество авиационных происшествий
на 1 млн регулярных вылетов

Рис. 3. Частота авиационных происшествий в мире: показатели и тенденции в период 2003–2012 гг.

В секторе нерегулярных коммерческих авиаперевозок в 2012 году было зарегистрировано 42 авиационных происшествия (в том числе 10 – со смертельным исходом) по сравнению с 36 авиационными происшествиями в прошлом году (предварительные данные). Число погибших пассажиров на нерегулярных рейсах снизилось с 112 в 2011 году до 74 человек. Оценить частоту авиационных происшествий при выполнении нерегулярных авиаперевозок не представляется возможным по причине отсутствия всеобъемлющей статистики по такому роду перевозок.

В 2012 году было зарегистрировано 10 авиационных происшествий, связанных с актами незаконного вмешательства. Среди них были три попытки совершить диверсию на воздушном судне (в ходе одной из них злоумышленник, выдававший себя за пилота, занял откидное кресло в кабине экипажа); один случай незаконного захвата воздушного судна; две неудавшиеся попытки захватить воздушное судно в полете; два нападения на службы гражданской авиации и одно нападение террориста-смертника на автобус в контролируемой зоне гражданского аэропорта. Подробная информация, касающаяся имевших место в 2012 году происшествий, есть в базе данных об актах незаконного вмешательства, к которой имеется доступ на защищенном веб-сайте ИКАО.

Более полная информация по безопасности полетов размещена на веб-сайте (<http://www2.icao.int/en/ism/istars>)

СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ А. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ



БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Обеспечение безопасности полетов лежит в основе мандата и миссии ИКАО. Постоянное повышение безопасности полетов оказывает прямое и положительное влияние на общие показатели эффективности и экологические характеристики глобальной авиатранспортной системы. Принимаемые меры в данной области способствуют жизнеспособности и рентабельности коммерческих воздушных перевозок, а также укрепляют доверие общественности к воздушному транспорту.

Цели и программы Организации в области обеспечения безопасности полетов имеют в высшей степени согласованный и скоординированный характер. Они отражают потребности государств-членов и опираются на содействие со стороны авиационной отрасли и крупных авиационных организаций всего мира. Проводимые работы по постоянному повышению достигнутых показателей безопасности полетов охватывают четыре основные области:

- **политика и стандартизация;**
- **мониторинг** основных тенденций и показателей в сфере безопасности полетов;
- **анализ** состояния безопасности полетов;
- **реализация** целевых программ по обеспечению безопасности полетов.

Эти работы подкрепляются развитием стратегий ИКАО в области безопасности полетов на основе передовых принципов управления риском, лежащих в основе действующих государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) и систем управления безопасностью полетов (СУБП).

В 2012 году ИКАО стремилась обеспечить сбалансированный учет выявленных и оцененных элементов риска, а также потребностей авиационного сектора в конкретных и осуществимых стратегиях снижения риска.

Организация воздушного движения (ОрВД). Воздушное пространство

Системы дистанционно пилотируемых воздушных судов

В марте Совет принял Стандарты, касающиеся систем дистанционно пилотируемых воздушных судов (ДПВС), для включения их в Приложение 2 "Правила полетов" и Приложение 7 "Национальные и регистрационные знаки воздушных судов". Эти Стандарты формируют первый уровень регламентирующей системы, обеспечивающей использование ДПВС в

несегрегированном воздушном пространстве и на аэродромах. Они предусматривают: сертификацию летной годности ДПВС и соответствующих компонентов системы; утверждение системы ДПВС в целом; сертификацию эксплуатанта; выдачу свидетельств внешних пилотов. Они также предоставляют государствам и эксплуатантам материал, касающийся получения специального разрешения, предусмотренного статьей 8 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Дос 7300). Началась разработка соответствующего инструктивного материала.

Внедрение нового формата плана полета ИКАО

ИКАО продолжала при содействии региональных бюро оказывать поддержку государствам во внедрении нового типового плана полета ИКАО, который начал применяться с 15 ноября в качестве части поправки 1 к документу *"Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения"* (PANS-ATM, Дос 4444).

Для уменьшения риска серьезных перебоев в эксплуатации, связанных с внедрением нового плана полета, ИКАО содействовала межрегиональному согласованию соответствующих вопросов путем проведения серии семинаров во всех регионах. Региональные бюро оказывали целевую помощь в тех случаях, когда возникали конкретные проблемы.

Организация также контролировала глобальный переход на новый план полета с 13 по 16 ноября в реальном времени и в тесной координации с Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО). Используя технические средства, размещенные в Штаб-квартире ИКАО специально для принятия ответных мер в случае возникновения нештатных ситуаций и инцидентов, состояние внедрения государствами нового плана полета непрерывно отслеживалось и обновлялось на специальном вебсайте ИКАО.

В результате успешного перехода на новый план полета государства и мировое сообщество гражданской авиации в целом смогут воспользоваться значительно более широкими возможностями ОрВД, вытекающими из детальной информации плана полета, касающейся новейших средств связи, навигации и наблюдения, установленных на современных воздушных судах.

Совместное принятие решений и организация потоков воздушного движения

ИКАО опубликовала *Руководство по совместной организации потоков воздушного движения* (Дос 9971), которое обеспечивает сбалансированный учет требований к повышению безопасности, экономической эффективности и экологической приемлемости системы ОрВД и потребностей индивидуальных субъектов ОрВД в совместном принятии решений. Данный инструктивный материал стимулирует максимальное использование новейших технических средств и возможностей улучшенного принятия решений, способствующих внедрению четырехмерных траекторий полетов.

Навигация, основанная на характеристиках (PBN)

Для обеспечения внедрения PBN были разработаны три новых руководства и обновлено одно имеющееся руководство. Одно новое *Руководство по эксплуатационному утверждению навигации, основанной на характеристиках (PBN)* (Дос 9997) освещает внедрение PBN с точки зрения производства полетов, а два других руководства, *Руководство по использованию основанной на характеристиках навигации в структуре воздушного пространства* (Дос 9992) и *Руководство по производству полетов с режимом постоянного набора высоты (ССО)* (Дос 9993), содержат материал, который поможет государствам осуществлять внедрение PBN в их районах воздушного пространства. Было обновлено *Руководство по навигации, основанной на характеристиках (PBN)* (Дос 9613) с целью включения в него новых навигационных спецификаций и функциональных возможностей, касающихся модернизации авиационной системы в рамках блоков 0 и 1.

В октябре в рамках подготовки к Двенадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/12) ИКАО провела симпозиум и семинары, посвященные PBN, с целью демонстрации прогресса в глобальном внедрении PBN и необходимости ускорения такого внедрения. При проведении этих мероприятий было также подчеркнуто, что PBN является для глобального авиационного сообщества первоочередной задачей в области аэронавигации и для успешного ее решения требуется совместная согласованная работа. По мнению участников, данные мероприятия оказались полезными для понимания последних достижений в области внедрения PBN и удовлетворения связанных с этим конкретных потребностей.

Участникам симпозиума по PBN и делегатам AN-Conf/12 были вручены специальные комплекты материалов (или электронные комплекты), которые содержали важную пояснительную информацию, практическую документацию и последний инструктивный материал ИКАО по внедрению PBN. Такие электронные комплекты были разработаны в основном для авиационных специалистов (администраторов, управленцев, поставщиков аэронавигационного обслуживания, изготовителей и эксплуатантов воздушных судов) и включали конкретный материал, учитывающий обязанности и сферы интересов конкретных специалистов.

В рамках мероприятий по ускорению внедрения PBN региональные группы специалистов ИКАО по PBN посетили Индию, Российскую Федерацию и Эквадор. Региональные семинары по вопросам внедрения были проведены в Европе (Азербайджан, Армения, Грузия) и Азии (Индонезия, Мьянма и Филиппины). В ходе визитов специалистов и на семинарах были рассмотрены возникшие трудности и предоставлены рекомендации, которые помогут государствам осуществлять внедрение PBN.

Пропускная способность и эффективность аэронавигационной системы

Новый глобальный аэронавигационный план (ГАНП)

AN-Conf/12 рассмотрела и одобрила четвертое издание ГАНП, который посвящен пропускной способности и эффективности аэронавигационной системы. Данный документ основывается на предыдущих изданиях и включает основные этапы, инструктивный материал по планированию, принципы отчетности и "дорожные карты", показывающие технические средства, которые необходимы для реализации ГАНП.

Это последнее издание плана признает, что перед государствами и регионами будут стоять различные задачи, зависящие от потребностей их воздушного пространства, и в этой связи им разрешается выбирать только те меры, которые они сочтут целесообразными и необходимыми. Вместе с тем в ГАНП предусматривается, что такие меры внедряются государствами или регионами согласованным и взаимосвязанным образом на всемирной основе. В дополнение к предыдущим изданиям конкретизируются технологии и меры, которые должны быть внедрены пользователями воздушного пространства и поставщиками обслуживания воздушного движения. Эти меры явились результатом длительного процесса согласования потребностей всех заинтересованных субъектов глобальной системы ОрВД. Наконец, этот обновленный ГАНП вводит новый инструмент планирования, предусматривающий блочную модернизацию авиационной системы.

Блочная модернизация авиационной системы (ASBU)

ASBU является важнейшим компонентом нового ГАНП. Она предусматривает постепенное совершенствование практики производства полетов, которое может быть осуществлено в три этапа или в рамках трех "блоков" в течение 15 лет. Это позволяет заинтересованным субъектам накапливать опыт использования новых методов, процедур и технологий по мере постепенного внедрения действительно новейших концепций, о которых идет речь в документе "Глобальная эксплуатационная концепция организации воздушного движения" (Дос 9854). Совершенствование эксплуатационной практики охватывает все типы воздушного пространства и позволяет государствам и регионам осуществлять по своему выбору повышение пропускной способности и эффективности использования своего воздушного пространства, исходя из своей специфики производства полетов и уровней плотности воздушного движения. ASBU будет обеспечивать согласованное внедрение глобальной эксплуатационной концепции, поскольку каждый элемент подкрепляется детальным перечнем процедур, технологий и регламентирующих действий, которые необходимы для его внедрения. Важно и то, что блоковая модернизация обеспечивает одновременно гибкость стратегического планирования и более высокую степень определенности инвестиций. Для оказания помощи в вопросах планирования принятия решений предусматривается предоставление соответствующей информации о проводимых экспериментальных разработках и ходе внедрения.

ASBU является итогом двухлетней совместной работы всех заинтересованных субъектов глобальной системы ОрВД, включая государства, пользователей воздушного пространства, изготовителей воздушных судов и оборудования, отраслевые структуры, в том числе представляющие профсоюзы.

Двенадцатая Аэронавигационная конференция (AN-Conf/12)

Основная цель AN-Conf/12 заключалась в обеспечении последовательной и согласованной модернизации и внедрения ОрВД в интересах повышения безопасности, надежности и эффективности воздушных перевозок. Ключевые вопросы повестки дня были посвящены интеграции, интероперабельности и согласованию систем для обеспечения внедрения концепции "единого неба" в практику полетов международной гражданской авиации. Эти вопросы занимают также центральное место в четвертом издании ГАНП и в стратегии планирования ASBU, содержащейся в глобальном плане.

Конференция, в работе которой приняло участие 1032 делегата от 120 государств и 30 международных организаций, разработала 56 рекомендаций, многие из которых касаются пересмотренного ГАНП. Она также одобрила ГАНП с учетом разработанных в отношении него конкретных рекомендаций. Этот ГАНП подлежит утверждению Советом.

Управление безопасностью полетов

Разработка Приложения 19

Предложение в отношении нового Приложения по управлению безопасностью полетов (Приложения 19) было разработано Группой экспертов по управлению безопасностью полетов по итогам ее Специального совещания в феврале. Предлагаемое Приложение планируется начать применять с ноября 2013 года.

В мае на вебсайте ИКАО был размещен проект третьего издания *Руководства по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Doc 9859), при этом завершение данного документа было отложено до принятия Советом решения в отношении нового Приложения. Это последнее издание имеет измененную структуру и включает обновленный материал в дополнение к Приложению 19, при этом одна из четырех глав содержит инструктивный материал, касающийся государственных программ по обеспечению безопасности полетов.

Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)

Была начата работа по обновлению ГПБП, результаты которой будут представлены для рассмотрения Советом.

Безопасность эксплуатации аэродромов

Безопасность эксплуатации ВПП

В рамках мероприятий по итогам Всемирного симпозиума 2011 по безопасности эксплуатации ВПП и при поддержке партнеров ИКАО в данной области было проведено 6 региональных семинаров по обеспечению безопасности эксплуатации ВПП – в Амстердаме, Бали, Кейптауне, Киото, Москве и Омане. Основная их цель заключалась в содействии созданию мультидисциплинарных групп по безопасности эксплуатации ВПП (RST) в отдельных аэропортах.

Для оказания помощи этим группам в выявлении и предотвращении опасных ситуаций были разработаны и размещены на вебсайте ИКАО электронные инструменты по вопросам безопасной эксплуатации ВПП, а также проведен обзор с целью контроля прогресса в формировании RST. По результатам обзора проводится разработка справочника для RST.

Новый циркуляр по оценке, измерению и представлению данных о состоянии поверхности ВПП

Опубликован новый циркуляр "Состояние поверхности ВПП: оценка, измерение и представление данных" (Cir 329). Он обеспечивает концептуальное понимание характеристик трения на поверхности, которые влияют на управление воздушным судном в критической зоне контракта пневматика с землей. В документе поясняются общие и основополагающие концепции в обеспечение внедрения предлагаемых поправок к соответствующим SARPS в томе I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" Приложения 14 "Аэродромы" и в Приложении 15 "Службы аэронавигационной информации". В качестве элемента программы ИКАО по безопасности эксплуатации ВПП этот циркуляр будет способствовать разработке будущего глобального формата представления данных о состоянии поверхности ВПП в целях предотвращения и уменьшения разброса характеристик ВПП.

Приложение 14: комплексная поправка, касающаяся проектирования и эксплуатации аэродромов

Началось введение комплексной поправки к Приложению 14 "Аэродромы", затрагивающей том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" и том II "Вертодромы". Предлагаемые изменения, начало применения которых планируется на ноябрь 2013 года, нацелены на повышение безопасности и эффективности эксплуатации аэродромов на глобально согласованной основе. Они охватывают широкий спектр вопросов, в том числе новые и измененные положения в отношении эффективного измерения и представления данных о трении на поверхности ВПП с целью предотвращения и уменьшения разброса характеристик ВПП; концевые зоны безопасности и аварийные тормозные системы на ВПП с целью снижения опасности выкатывания с ВПП; упрочнение концевой полосы безопасности в целях предотвращения засасывания двигателями

посторонних предметов при выполнении взлета; визуальные средства обеспечения навигации, включая использование светодиодной технологии, которая позволяет сократить потребление энергии; внедрение новой и более эффективной по своим характеристикам пены уровня "С" для использования аэродромными спасательными и противопожарными службами.

Расследование авиационных происшествий

Новый инструктивный материал

ИКАО опубликовала два новых руководства, касающихся расследования авиационных происшествий и инцидентов: *Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов*. Часть II "Процедуры и контрольные карты" (Дос 9756) и *Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры* (Дос 9962).

Часть II Дос 9756 содержит сведения о соответствующих методах и процедурах, а также контрольные карты, призванные помочь государствам в проведении расследования авиационных происшествий и инцидентов. Приведен также инструктивный материал по системе организации расследований применительно к расследованию крупных авиационных происшествий.

Дос 9962 предлагает государствам инструктивный материал по разработке политики и процедур расследования, включая подход к внесению государствами необходимых изменений в их документацию по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, с тем чтобы она соответствовала положениям Приложения 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов". Данное руководство имеет удобный для пользователя формат, и государства могут легко использовать его в конкретных случаях, "заполняя пробелы" конкретными материалами, такими как законодательные и нормативные документы.

Политика ИКАО по оказанию помощи семьям

Созданная Советом Целевая группа по политике оказания помощи жертвам авиационных происшествий разработала проект документа "Политика ИКАО по оказанию помощи жертвам авиационных происшествий и их семьям". Эта работа проводилась в соответствии с резолюцией А32-7 Ассамблеи, которая призывает государства подтвердить свою приверженность оказывать поддержку жертвам авиационных происшествий и их семьям, а также пересматривать, разрабатывать и внедрять соответствующие правила и программы.

*Выводы УППКБП, касающиеся расследования и предотвращения
авиационных происшествий (AIG)*

Восьмое Специализированное совещание по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (2008) рекомендовало ИКАО оценить касающиеся Приложения 13 выводы Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) с целью определения наиболее общих серьезных проблем и разработки мер по их устранению. При содействии специального эксперта в данной области и Исследовательской группы по методологии расследования авиационных происшествий созданная в Секретариате Группа приступила к разработке типовой структуры законодательных и нормативных положений, касающихся AIG.

Проверки состояния безопасности полетов

Механизм непрерывного мониторинга (МНМ)

Продолжалась трансформация УППКБП в МНМ в соответствии с двухлетним планом перехода согласно резолюции А37-5 Ассамблеи. Были завершены все работы, необходимые для введения МНМ в полном объеме в январе 2013 года. Необходимые инструменты осуществления МНМ были доработаны и предоставлены для интерактивного использования в реальном времени на основе онлайн-структуры МНМ. Была завершена подготовка вспомогательного инструктивного материала и соответствующей документации по МНМ, включая опубликование на всех языках ИКАО *Руководства по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов* (Дос 9735).

В рамках компьютеризированного обучения осуществлялась подготовка ревизоров и экспертов для выполнения функции МНМ, в том числе координируемых ИКАО миссий по валидации (ICVM) и проверок в рамках УППКБП. Программа компьютеризированного обучения использовалась также для ознакомления государственных служащих с методологией и другими аспектами программы. К концу года 145 специалистов из 25 государств и 4 международных организаций прошли подготовку в качестве ревизоров УППКБП/экспертов ICVM, а 176 специалистов из 48 государства и 4 международных организаций прошли ознакомительную подготовку.

Кроме того, ИКАО провела 7 семинаров/практикумов во всех регионах с целью оказания помощи государствам в подготовке к внедрению МНМ. В работе этих семинаров/практикумов приняли участие 284 специалиста из 71 государства и 6 международных организаций.

ICVM были проведены в 21 государстве с целью проверки устранения ранее выявленных недостатков в сфере обеспечения безопасности полетов.

Кроме того, за этот период были также проведены 3 всеобъемлющие системные проверки (ВСП).

Региональные бюро активно участвовали в разработке учитывающих специфику государств планов действий, которые предусматривают механизм оказания государствам помощи в своевременном разрешении выявленных ИКАО значительных проблем в области безопасности полетов (SSC) и/или недостатков в области контроля за обеспечением безопасности полетов. Региональные бюро представили государствам такие планы для утверждения на министерском уровне и обеспечения их выполнения. Они также принимали участие в проводимых в государствах работах, связанных с проведением ВСП, ограниченных ВСП и ICVM.

Система управления качеством

Система управления качеством Секции непрерывного мониторинга и контроля была распространена на МНМ УППКБП. Процессы управления качеством использовались также в других секциях Аэронавигационного управления (АНУ) и региональных бюро ИКАО при проведении работ в рамках МНМ УППКБП. Секция непрерывного мониторинга и контроля была заново аттестована на соответствие стандарту ИСО 9001:2008, который касается систем управления качеством.



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

*Комиссия по рассмотрению эффективности оказания помощи
и мониторингу (КРПМ)*

В декабре 2011 года Генеральный секретарь учредил КРПМ для обеспечения высокого уровня контроля и руководства деятельностью ИКАО в области мониторинга и оказания помощи, проводимой в государствах и связанной с обеспечением безопасности полетов и/или авиационной безопасности. В частности, КРПМ разрабатывает и содействует внедрению стратегий высокого уровня, предназначенных для координации работ по мониторингу и оказанию помощи, проводимых в государствах, в которых имеются значительные проблемы в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, в государствах, которые не участвуют в механизмах проверок и мониторинга ИКАО, а также в государствах, которые не выполняют свои обязательства, касающиеся осуществления их планов корректирующих действий. В 2012 году КРПМ рассмотрела положение дел в общей сложности в 17 государствах.

Меры реагирования в чрезвычайных ситуациях

*Вулканический пепел. Подготовленность к принятию ответных мер в
случае вулканических извержений и выбросов вулканического пепла
в атмосферу*

В июне учрежденная ИКАО Международная целевая группа по вулканическому пеплу завершила проводившееся в течение 24 месяцев рассмотрение мультидисциплинарных вопросов, которые вышли на передний план после извержения в 2010 году вулкана Эйяфьятлайокудль в Исландии. Это извержение вызвало значительное нарушение воздушных перевозок в Европе, Северной Атлантике и других районах. Целевая группа значительно улучшила общественное понимание потребностей и возможностей в области обнаружения и прогнозирования вулканического пепла, а также влияния облаков вулканического пепла на бесперебойное производство безопасных и эффективных полетов, включая планирование ОрВД на случай нештатных ситуаций, и подтвердила важность согласованного реагирования на такие события, предпринимаемого совместно регламентирующими полномочными органами, поставщиками аэронавигационного обслуживания и пользователями воздушного пространства.

Среди многих результатов деятельности Целевой группы важное место занимает разработка новых, более эффективных положений и инструктивного материала ИКАО по вулканическому пеплу, включая разработку руководства *"Безопасность полетов и вулканический пепел. Управление риском при производстве полетов в условиях известного или прогнозируемого загрязнения вулканическим пеплом"* (Дос 9974). Оно было опубликовано в начале года в качестве совместного с отраслью документа, который государства могут рекомендовать эксплуатантам и регламентирующим органам для использования в тех случаях, когда

загрязнение вулканическим пеплом может представлять опасность для производства полетов. ИКАО продолжает заниматься дальнейшим повышением готовности к реагированию на вулканические извержения, в частности, в рамках Группы по эксплуатации службы слежения за вулканической деятельностью на международных авиатрассах.

Ядерные и радиологические чрезвычайные ситуации

ИКАО продолжала оказывать помощь учрежденному Международным агентством по атомной энергии (МАГАТЭ) Межучрежденческому комитету по радиологическим и ядерным чрезвычайным ситуациям в совершенствовании его плана совместного реагирования международных организаций на радиологические чрезвычайные ситуации, исходя, в частности, из уроков, полученных при ликвидации последствий чрезвычайной ситуации на атомной электростанции "Фукусима-Дайчи", которая возникла 11 марта 2011 года в результате сильного землетрясения в восточной части Японии и воздействия цунами. Этот совместный план определяет подготовленность различных учреждений к реагированию на ядерные и радиологические инциденты или происшествия независимо от их причины. Была начата работа по пересмотру этого совместного плана с целью учета японского опыта. В рамках мероприятий совместного плана ИКАО занимается созданием специальной рабочей группы по воздушному и морскому транспорту, которая может быть задействована при возникновении чрезвычайных ситуаций в будущем с целью обеспечения принятия соответствующими международными организациями и торговыми ассоциациями согласованных и скоординированных ответных мер, в том числе распространения непротиворечивой официальной информации для успокоения пассажиров.

Планирование на случай чрезвычайных ситуаций при воздушных перевозках

Хотя в 2012 году, исходя из имевших место в мире событий, от ИКАО не требовались большие усилия по планированию на случай чрезвычайных ситуаций, была использована возможность создать в Штаб-квартире ИКАО постоянно действующий Чрезвычайный центр по аварийным ситуациям и инцидентам. В функциональном отношении этот Центр осуществляет координацию и совершенствование планирования действий ИКАО в случае любых чрезвычайных ситуаций в мире, требующих привлечения ИКАО. К таким ситуациям относятся нарушения в предоставлении аэронавигационного обслуживания вследствие метеорологических явлений или региональных конфликтов. В ноябре он оказывал поддержку глобальному переходу на новый типовой план полета ИКАО, о котором шла речь выше, продемонстрировав при этом свои возможности содействовать поддержанию надлежащих уровней безопасности полетов и авиационной безопасности.

Прочие инициативы в области безопасности полетов. Авиационное топливо*Загрязнение авиационного топлива: совместная работа с отраслью*

В апреле 2011 года ИКАО одобрила рекомендацию по безопасности полетов Департамента гражданской авиации Гонконга (ОАР Китая), вытекающую из результатов расследования имевшего в 2010 году место авиационного происшествия с воздушным судном А-330 авиакомпании "Катэй Пасифик эрлайнз", когда загрязнение топлива вызвало повреждение воздушного судна и в процессе аварийной эвакуации пассажиры получили телесные повреждения. Для решения возникшей проблемы, связанной с обеспечением качества авиационного реактивного топлива, что может негативно повлиять на безопасность полетов, ИКАО совместно с авиационными организациями и предприятиями нефтехимической отрасли занималась разработкой положений, определяющих надлежащую поставку, хранение и распределение авиационного топлива в аэропортах, обслуживающих коммерческие транспортные воздушные суда.

В сотрудничестве с ИАТА, авиакомпаниями Америки и Международным советом аэропортов (МСА) ИКАО опубликовала *Руководство по поставкам реактивного топлива для гражданской авиации* (Дос 9977) с целью информирования авиационных и нефтехимических предприятий о принятой на международном уровне практике обеспечения качества топлива и необходимости соблюдения этой практики. Это руководство обобщает соответствующие отраслевые правила, стандарты и процедуры, которые охватывают все аспекты контроля качества авиационного топлива, а также функционирование всей системы поставок и распределения авиационного топлива, включая вопросы подготовки персонала.

Авиационное топливо: безопасность и эффективность полетов

ИКАО завершила рассмотрение критериев планирования топлива, по результатам которого разработаны предлагаемые новые SARPS для части I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты" Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов" и инструктивный материал для *Руководства по планированию полетов и обеспечению топливом* (Дос 9976), которые будут иметь исключительно важное положительное влияние на безопасность и эффективность воздушных сообщений. Эти новые положения разрабатывались в течение 10 лет и способствуют повышению безопасности полетов, обеспечивая четкое единое понимание радиофразаологии, которая должна использоваться в случае инцидентов, связанных с топливом. По оценкам ИАТА, предлагаемые новые положения в отношении топлива позволят сэкономить свыше 1 млн т топлива в год, обеспечивая снижение выбросов CO₂ примерно на 3 млн т и получение экономии более 500 млн долл. США ежегодно.

Программа перевозки опасных грузов*Повышение безопасности перевозки крупных партий литиевых батарей*

Разработаны новые требования к безопасности перевозки литиевых батарей по воздуху с целью их включения в *Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху* (Doc 9284), издание 2013–2014 гг. Эти новые требования определяют многие отправления литиевых батарей, которые ранее были исключены из большинства требований Технических инструкций, обеспечивая всестороннее регулирование таких отправок. Важное место в обновленном документе занимают требования к обучению грузоотправителей и перевозчиков литиевых батарей, проведению эксплуатантами инспекционных проверок каждой упаковки литиевых батарей до их погрузки и размещения на воздушном судне, а также уведомлению пилотов о наличии, расположении и количестве литиевых батарей на борту воздушного судна.

Сотрудничество со Всемирным почтовым союзом (ВПС) в повышении безопасности перевозки опасных грузов в авиапочте

ИКАО совместно с ВПС занималась разработкой новых положений, разрешающих отправлять безопасно и легально авиапочтой содержащиеся в оборудовании литиевые батареи. Специализированным почтовым операторам (DPO), желающим принимать к перевозке литиевые батареи, будет предоставляться такая возможность только после утверждения их ведомством гражданской авиации (ВГА) государства-оператора. Такое утверждение будет основываться на результатах рассмотрения ВГА принятых DPO программ обучения правилам перевозки опасных грузов и процедур контроля включения опасных грузов в авиапочту. Эти новые положения предназначены стимулировать более тесное взаимодействие полномочных органов гражданской авиации и почтовых служб в целях улучшения систем контроля включения в почту не только литиевых батарей, но всех опасных грузов.

Подготовка кадров*Курсы подготовки правительственных инспекторов безопасности полетов (GSI)*

Учебная программа GSI была разработана с целью обеспечения качества и стандартизации подготовки правительственных инспекторов безопасности полетов в глобальном масштабе. Эти курсы призваны решить проблему нехватки квалифицированного технического инспекционного персонала, которая выявилась в ходе проверок, проводимых в рамках УППКБП. ИКАО тесно сотрудничала с ФАУ Соединенных Штатов Америки в обновлении и пересмотре следующих учебных курсов GSI: сертификация воздушных эксплуатантов и утвержденных организаций по техническому

обслуживанию (GSI-AIR); выдача свидетельств персоналу (GSI-PEL); и сертификация утвержденных организаций по подготовке персонала (GSI-ATO).

В сентябре ИКАО организовала неофициальное координационное совещание с участием признанных ИКАО учебных центров GSI с целью обновления программы GSI, в том числе внесения изменений для улучшения управления программой и ее осуществления. В числе прочих работ разрабатывается также реестр признанных ИКАО инструкторов по проведению подготовки GSI, который позволит упростить использование инструкторов во всем мире.

Подготовка персонала по перевозке опасных грузов

В ряде государств был проведен курс обучения персонала по перевозке опасных грузов использованию *Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху* (Дос 9284), а также был разработан новый учебный курс по проведению инспекционных проверок и контроля опасных грузов.

Подготовка пилотов вертолетов и вертолетные тренажеры

Опубликован новый том II *Руководства по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета* (Дос 9625-2). Предназначенные специально для вертолетов методы, процедуры и стандарты тестирования, содержащиеся в томе II, основаны на экспертных материалах, представленных различными ВГА, признанными центрами вертолетной подготовки, эксплуатантами и изготовителями пилотажных тренажеров. Том II содержит принятые на международном уровне критерии проектирования, оценки и эксплуатации пилотажных тренажеров винтокрылых воздушных судов с целью улучшения подготовки пилотов вертолетов.

Программа TRAINAIR PLUS

Учрежденная в соответствии с принятой ИКАО политикой в области подготовки кадров новая программа TRAINAIR PLUS требует от ее участников соблюдения критериев оценки и успешного прохождения аттестации на местах. В течение 2012 года ИКАО провела 25 аттестаций претендентов на участие в новой программе TRAINAIR PLUS, и по состоянию на декабрь в программе состоит 47 членов, в том числе 9 полных и 38 ассоциированных членов. ИКАО учредила также состоящий из 9 полных членов Руководящий комитет TRAINAIR PLUS, призванный содействовать дальнейшему совершенствованию программы и поощрять эффективное участие членов в стратегическом планировании TRAINAIR PLUS.

Ключевая задача членов программы TRAINAIR PLUS заключается в разработке квалификационной системы подготовки персонала. Применительно к решению данной задачи ИКАО разработала новый курс для

разработчиков программ обучения и руководство *"TRAINAIR PLUS. Справочник по совершенствованию подготовки. Квалификационная методология подготовки"* (Дос 9941). В 16 учебных курсах для разработчиков программ подготовки, проведенных членами программы TRAINAIR PLUS и ИКАО, приняло участие более 300 специалистов по подготовке персонала.

Доказательно обоснованная система переподготовки пилотов

ИКАО разработала в консультации с государствами вторую поправку к документу *"Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала"* (PANS-TRG, Дос 9868), начало применения которой планируется на май 2013 года. В ней содержатся обновленные положения, касающиеся квалификации инструкторов, разработки и внедрения доказательно обоснованных программ подготовки (EBT) членов летного экипажа. Положения EBT могут регулировать переподготовку пилотов, а также определять разработку и оценку критериев квалификации членов летного экипажа, применяемых ВГА, эксплуатантами и утвержденными учебными центрами, применяющими квалификационную систему подготовки. Предлагаемая поправка подкрепляется материалом *Руководства по доказательно обоснованной системе подготовки* (Дос 9995), которое, в свою очередь, дополняется *Справочником по внедрению доказательно обоснованной системы подготовки*. Концептуальный сдвиг, предлагаемый в рамках программы EBT, заключается не только в замене иногда устаревшего перечня критических элементов, вокруг которых строится программа подготовки, но в использовании элементов подготовки как инструмента совершенствования и оценки квалификации членов летного экипажа применительно ко всему спектру необходимых критериев квалификации. Кроме того, программа EBT нацеливает инструктора на анализ изначальных причин неправильных действий пилотов.

Следующее поколение авиационных специалистов (NGAP)

Специальная группа по NGAP ИКАО продолжала заниматься разработкой критериев квалификации диспетчеров УВД и персонала по электронным средствам обеспечения безопасности воздушного движения. В рамках недавно созданного Международного консорциума по подготовке пилотов проводится разработка критериев квалификации членов летного экипажа.

В ходе Всемирного симпозиума по подготовке персонала авиакомпаний (WATS 2012) ИКАО провела две дискуссии по проблематике NGAP и неофициальное совещание Целевой группы по NGAP. Организация продолжает заниматься вопросами NGAP и повышать информированность государств, региональных организаций, эксплуатантов, отраслевых структур, учебных организаций и студентов о тех проблемах, которые будут влиять на будущий кадровый состав авиационных специалистов.

Региональная координация деятельности по обеспечению безопасности полетов

Региональный механизм контроля за обеспечением безопасности полетов, включая региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (РОКБП): разработка нового инструктивного материала по финансированию

В стремлении обеспечить стабильность деятельности РОКБП ИКАО разработала новые варианты финансирования, которые выходят за рамки существующей политики и рекомендаций ИКАО в отношении сборов с пользователей. Данный вопрос был поднят в ходе Симпозиума по РОКБП, проведенного в октябре 2011 года. Новый инструктивный материал, ключевым элементом которого является сбор с пассажиров на обеспечение безопасности полетов, будет опубликован в *Руководстве по организации контроля за обеспечением безопасности полетов*. Часть В "Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управление этой организацией" (Doc 9734, часть В).

Рассмотрение/анализ деятельности Агентства по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации (CASSOA)

Был проведен анализ деятельности CASSOA с целью оценки правовых, организационных и финансовых механизмов этого агентства. По результатам исследования были разработаны рекомендации по совершенствованию функциональной структуры CASSOA. Это агентство представляет сообщество государств Восточной Африки, в которое входят пять государств: Бурунди, Кения, Объединенная Республика Танзания, Руанда и Уганда.

Поддержка деятельности Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) по внедрению совместной схемы инспекционных проверок (CIS) в регионе AFI

ИКАО по-прежнему активно участвовала в реализации совместной программы инспекционных проверок в регионе AFI (AFI-CIS), созданной в декабре 2010 года. Цель данной программы заключается в совместном использовании квалифицированных инспекторов в регионе на экономически эффективной основе, с тем чтобы оказать непосредственное содействие государствам в устранении недостатков в области обеспечения безопасности полетов, выявленных в рамках УППКБП ИКАО. Данная программа осуществляется АКГА при поддержке ИКАО.

Оказание помощи государствам: разработка ИКАО целевых планов мероприятий по повышению безопасности полетов

Для оказания государствам помощи в устранении недостатков в сфере обеспечения безопасности полетов, выявленных при осуществлении УППКБП, ИКАО разработала для конкретных государств целевые планы мероприятий, определяющие комплексные профилактические меры,

касающиеся технических и политических аспектов. На конец года ИКАО разработала 24 плана мероприятий, которые были затем приняты государствами. С целью исключения дублирования усилий эти планы учитывают все виды помощи, предоставляемой другими организациями, такими как Европейский союз, Федеральное авиационное управление (ФАУ) Соединенных Штатов Америки и Всемирный банк.

Оказание помощи государствам: Фонд обеспечения безопасности полетов (SAFE) и Сеть совместной помощи в области безопасности полетов (SCAN)

С целью оказания постоянной помощи государствам в устранении недостатков в области обеспечения безопасности полетов и в соответствии с резолюцией А37-16 Ассамблеи ИКАО учредила Фонд обеспечения безопасности полетов (SAFE). Участие в Фонде является добровольным, и Фонд является финансово независимым от бюджета Регулярной программы ИКАО. Взносы могут осуществляться государствами – членами ИКАО, международными организациями, общественными и частными структурами, связанными с международной гражданской авиацией.

В ходе AN-Conf/12 ИКАО провела совещание партнеров по механизму обеспечения безопасности полетов для стимулирования использования SCAN, созданной в 2010 году для упрощения онлайн-обмена информацией между донорами и предоставляющими помощь организациями в интересах осуществления текущих и будущих проектов по оказанию помощи государствам. В числе участников SCAN представлены координаторы от правительственных организаций, региональные группы, изготовители, финансовые учреждения и международные авиационные организации, которые оказывают финансовую и/или техническую помощь.

Предоставление помощи государствам: механизм обеспечения качества проектов по оказанию технической помощи совместно с Управлением технического сотрудничества (UTC)

В целях получения государствами максимальной пользы от реализации проектов по линии Управления технического сотрудничества ИКАО была внедрена концепция контроля качества проектов, предназначенная для государств, для которых разработаны планы мероприятий ИКАО. В течение всего срока осуществления проекта Группа по контролю качества, включающая конкретных экспертов из Аэронавигационного управления ИКАО, в сотрудничестве с UTC принимает участие в подготовке и осуществлении проекта, контроле и оценке результатов проекта, с тем чтобы обеспечить достижение намеченных целей и получение надлежащих результатов.

Деятельность региональных бюро

Во всех регионах были проведены совещания региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG), при этом первое совещание

было проведено в регионе Африки и Индийского океана (AFI). Деятельность этих групп доказала свою эффективность в содействии сотрудничеству государств, региональных организаций и отраслевых структур в повышении безопасности полетов в регионах.

Были проведены семинары и практикумы по управлению факторами риска, связанными с утомляемостью, и по обеспечению необходимых уровней владения английским языком.

Региональные бюро поощряли использование государствами системы представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ИКАО)/Европейского координационного центра систем сообщения об авиационных инцидентах и происшествиях (ADREP/ECCAIRS) для обеспечения сбора и анализа данных об инцидентах.

Группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) провели совещания в регионах Азии и Тихого океана, Ближнего Востока, Африки, Европейском и Североатлантическом регионах. В Карибском и Южноамериканском регионах в рамках GREPECAS было проведено первое совещание Комитета по рассмотрению реализации программ и проектов.

Оказывалась активная поддержка внедрению PBN и практике производства полетов с режимами непрерывного снижения и набора высоты.

Для оказания помощи государствам в подготовке к AN-Conf/12 были проведены региональные подготовительные симпозиумы.

Особо важные работы каждого регионального бюро

Азиатское и Тихоокеанское (APAC) бюро

- Разработка Азиатско-Тихоокеанского регионального плана бесперебойного обеспечения ОрВД и его осуществление в привязке к ASBU.

Бюро Восточной и Южной Африки (ESAF)

- Разработка, представление и принятие планов мероприятий ИКАО для всех государств под контролем КРПМ.
- Постоянная активизация усилий по оказанию государствам помощи в устранении недостатков в сфере обеспечения безопасности полетов путем организации миссий Группы по безопасности полетов регионального бюро (ROST) и внедрения AFI-CIS.
- Успешное устранение значительных проблем в области безопасности полетов, выявленных в Замбии, Мадагаскаре, Мозамбике и Руанде.

- Оказание технической поддержки Сообществу развития стран Юга Африки (САДК) в обеспечении деятельности региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов и осуществлении Программы совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP).
- Помощь в проведении в Африке совещания на уровне министров по вопросам безопасности полетов с целью принятия соответствующей декларации и установления целевых показателей в области безопасности полетов.
- Содействие в проведении дискуссий с Южным Суданом и Суданом по вопросам разграничения района полетной информации (РПИ) Хартума, рассмотрение соответствующих маршрутов ОВД и установление процедур выполнения полетов между Хартумом и Джубой. Достигнуто соглашение по разграничению РПИ и изменению соответствующих маршрутов ОВД.

Европейское и Североатлантическое (EURNAT) бюро

- Оказывалась поддержка разработке плановой документации и проведению оценок безопасности полетов в обеспечение опытного применения в регионе NAT минимума бокового эшелонирования в 25 м. миль, основанного на RNP 4.
- Оказывалась поддержка дальнейшему экспериментальному применению в регионе NAT минимума продольного эшелонирования в 5 мин между воздушными судами с оборудованием ADS-C, имея при этом в виду разработку положений для глобального применения.
- Была предоставлена помощь Казахстану в устранении значительных проблем в области безопасности полетов и других недостатков, выявленных в ходе проверок в рамках УППКБП в 2009 году. При участии УТС был разработан проектный документ по обеспечению долгосрочного развития.
- Оказывалась поддержка осуществлению разработанного для регионов EUR и NAT и восточной части региона EUR плана чрезвычайных мероприятий на случай выбросов вулканического пепла.
- Осуществлялась разработка ключевых контрольных показателей/критериев для измерения функциональных характеристик в шести основных сферах деятельности регионов EUR и NAT (Региональная система эксплуатационных показателей в соответствии с Регламентом эксплуатационных показателей ЕС), а также разработка инструктивного материала.

Бюро Северной Америки, Центральной Америки и бассейна Карибского моря (NACC)

- Проведение региональным бюро координированных ИКАО миссий по валидации (ICVM) и оказание помощи в осуществлении плана мероприятий по устранению недостатков в Гондурасе, Коста-Рике, Мексике и Ямайке привело к существенному улучшению показателей эффективности реализации.
- Оказывалась поддержка государствам в оптимизации сети маршрутов ОВД в Мексиканском заливе на основе использования RNP 10 и интервала эшелонирования в 50 м. миль и организации потоков воздушного движения (ATFM) во всех РПИ региона CAR.

Южноамериканское (SAM) бюро

- Введение по просьбе Эквадора океанического маршрута в регион Азии/Тихого океана с целью развития коммерческих перевозок.
- Предоставление поддержки в разработке инструктивного материала, касающегося внедрения концепции гибкого использования воздушного пространства, включая обеспечение надлежащей координации деятельности гражданских и военных органов, а также проведение детального исследования с целью оптимизации сети маршрутов ОВД в регионе SAM.
- Координация работ по пересмотру плана мероприятий, касающегося внедрения ATFM в аэропортах и воздушном пространстве региона.

Бюро Западной и Центральной Африки (WACAF)

- Успешная интеграция в программу работы регионального бюро вопросов внедрения комплексного плана осуществления проектов в регионе AFI (Плана AFI) в целях обеспечения безопасности полетов в Африке.
- Активизация деятельности ROST в целях оказания помощи государствам в устранении недостатков в сфере безопасности полетов, в результате чего имело место значительное улучшение показателей эффективности реализации в регионе, в частности в Мавритании.
- Представление и обеспечение принятия 10 государствами разработанных ИКАО планов мероприятий.
- Техническая поддержка других региональных инициатив в области обеспечения безопасности полетов, включая AFI CIS и функционирование РОКБП и COSCAP.

Проекты и деятельность в области технического сотрудничества

В течение 2012 года проводилась работа по 62 национальным и 25 региональным проектам технического сотрудничества, которые способствуют дальнейшему улучшению состояния безопасности полетов во всем мире. К основным проведенным работам и результатам, достигнутым за отчетный период, относятся следующие:

Регион Африки и Индийского океана (AFI)

- Продолжение оказания содействия в функционировании Организации по контролю за обеспечением безопасности полетов группы государств – участников Банджунского соглашения (БАГАСОО);
- оказание помощи в создании Агентства группы государств – участников Банджунского соглашения по расследованию авиационных происшествий (БАГАИА);
- создание системы выдачи свидетельств персоналу ВГА;
- организация подготовки для нескольких государств инспекторов в сфере сертификации и безопасности эксплуатации аэродромов и безопасности полетов;
- проведение в одном государстве обучения на рабочих местах по вопросам перевозки опасных грузов по воздуху;
- оказание помощи трем государствам в разработке и пересмотре основного законодательства в области гражданской авиации;
- разработка для нескольких государств проекта нормативных положений, касающихся летной годности, производства полетов, выдачи свидетельств персоналу и эксплуатации аэродромов; и
- завершение конкурса и заключение контракта на поставку вторичных радиолокаторов и систем ОрВД в 11 государств.

Регион Азии и Тихого океана (APAC)

- Продолжение оказания содействия 24 государствам и особым административным районам (ОАР) в области контроля за обеспечением безопасности полетов посредством реализации трех региональных программ совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в эксплуатации (COSCAP) и страновых проектов с целью устранения значительных проблем в сфере обеспечения безопасности полетов, выявленных в ходе осуществления УППКБП, и осуществления других рекомендаций по обеспечению безопасности полетов; а также в обеспечении перехода к

использованию МНМ УППКБП, включая подготовку инспекторов и прочие виды подготовки в сфере безопасности полетов; организация оказания государствами друг другу краткосрочной технической поддержки; участие в работе Азиатско-Тихоокеанской региональной группы по безопасности полетов (APRAST) и Региональной группы по безопасности полетов (RASG), Региональном семинаре ИКАО по безопасности эксплуатации ВПП и семинаре ассоциации азиатско-тихоокеанских авиакомпаний;

- оказание содействия 19 государствам и ОАР в области авиационной медицины в рамках механизма сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом (CAPSCA), а также путем проведения семинаров и обучения на рабочих местах в области обеспечения эпидемиологической готовности и проведения оценок аэропортов, включая полудневной учебный курс "Содействие внедрению CAPSCA" для технических советников с последующей демонстрацией материала "Проверка внедрения CAPSCA в аэропортах";
- оказание помощи 18 государствам и ОАР в совершенствовании процедур производства полетов путем подготовки документации и проведения учебных курсов применительно к правилам аэронавигационного обслуживания/производства полетов воздушных судов, аспектам апробации и внедрения полетов на основе PBN, а также построению воздушного пространства и схем полетов;
- совершенствование возможностей одного ВГА в сфере контроля за безопасностью эксплуатации аэродромов, обеспечением безопасности полетов и предоставлением аэронавигационного обслуживания;
- пересмотр нормативных авиационных положений и процедур для управлений аэропортов, аэронавигации, летной годности и производства полетов в одном государстве;
- организация подготовки 308 специалистов из нескольких государств по вопросам технического обслуживания доплеровского ОБЧ-дальномерного оборудования (DVOR), использования электронных средств обеспечения безопасности полетов, глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS), радиолокационного управления заходом на посадку, внедрения систем управления безопасностью полетов (СУБП), контроля состояния безопасности полетов, разработки авиационного законодательства, административных и плановых документов в рамках осуществления программ подготовки специалистов развивающихся стран для четырех государств;
- проведение исследования с целью разработки долгосрочной "дорожной карты" развития авиации общего назначения и коммерческих воздушных перевозок с использованием небольших воздушных судов и вертолетов в одном государстве;

- проведение учебных курсов по вопросам СУБП для 14 специалистов из 7 островных государств южной части Тихого океана и 30 специалистов администрации аэропортов одного государства;
- проведение исследования по оценке влияния предлагаемой плотной застройки высотными зданиями на безопасность и регулярность производства полетов в основном международном аэропорту и на близлежащих аэродромах в одном государстве; и
- организация учебного курса по генеральному планированию развития аэропортов для 30 специалистов из администрации аэропортов одного государства.

Карибский и Южноамериканский (CAR/SAM) регион

- Закупка систем посадки по приборам/дальномерного оборудования (ILS/DME) для одного государства;
- закупка пожарных машин для одного государства;
- закупка систем автоматического зависимого наблюдения (ADS)/связи "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC) для одного государства;
- организация подготовки по проведению инспекционных проверок, технического обслуживания и ремонта воздушных судов с целью аттестации технического персонала одного государства;
- оказание помощи одному государству в разработке программы технического обслуживания воздушных судов;
- содействие в формировании структуры и реорганизации ВГА одного государства;
- закупка компьютеризированного радиолокационного тренажера для одного государства;
- закупка и внедрение в эксплуатацию в центре управления воздушным движением (УВД) одного государства первичных и вторичных радиолокаторов и систем связи;
- закупка ОВЧ-, УВЧ- и ВЧ-оборудования, компьютеров, метеорологических и станций и приводных аварийных радиомаяков для одного государства;
- закупка запасных частей и обеспечение услуг для проведения капитального ремонта и технического обслуживания нескольких воздушных судов в одном государстве;

- разработка генерального плана развития одного международного аэропорта;
- организация подготовки по вопросам инспекции в сфере обеспечения безопасности полетов и эксплуатации аэродромов для персонала из 5 государств;
- подписание многостороннего соглашения о взаимном признании организаций по техническому обслуживанию между ВГА 9 государств;
- заключение контракта на проектирование и сооружение удаленного грузового перрона и соответствующих производственных зданий, а также поставка дополнительного и вспомогательного оборудования для одного государства;
- предоставление аэронавигационного информационного обслуживания (AIS) для одного государства.

Регион Европы и Ближнего Востока (EUR/MID)

- Оказание помощи одному государству по вопросам, касающимся контроля безопасности полетов (производства полетов), ОрВД, авиационной медицины и выдачи свидетельств персоналу;
- оказание помощи одному государству в развитии его потенциала, касающегося производства полетов, летной годности, расследования авиационных происшествий и инцидентов, систем CNS/ATM, эксплуатации аэропортов, спасательных и противопожарных служб и подготовки кадров;
- предоставление дополнительной помощи одному государству в совершенствовании его возможностей контроля за производством полетов;
- организация командировок в два государства с целью оценки безопасности полетов и соответствия ВПП требованиям SARPS ИКАО;
- проведение продвинутой подготовки по вопросам управления угрозами и перебоями при управлении воздушным движением;
- оказание поддержки в выполнении плана корректирующих действий одного государства и обеспечении более эффективного устранения значительных проблем в области безопасности полетов;
- оказание помощи одному государству в расширении использования ОрВД;
- командирование специалистов в одно государство для определения основных требований к разработке генерального плана развития гражданской авиации и реструктуризации ВГА.

**СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ В.
АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ**



АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

В 2012 году ИКАО приняла серьезные меры по улучшению глобальной системы авиационной безопасности. Организация провела свою первую за последние 10 лет всемирную конференцию по авиационной безопасности, утвердила планы перехода от Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) к использованию более комплексного, действенного и основанного на учете рисков механизма непрерывного мониторинга (МНМ), активизировала оказание помощи, нацеленной на выполнение государственных планов развития, а также расширила сотрудничество с донорами и региональными органами.

Конференция высокого уровня по авиационной безопасности

В целях реализации Декларации по авиационной безопасности, принятой на 37-й сессии Ассамблеи ИКАО, ряд региональных конференций высокого уровня (начало которым положили в 2011 году конференции в Индии, Российской Федерации и Сенегале) завершился в 2012 году конференциями, проведенными в Бахрейне, Венесуэле (Боливарианская Республика) и Малайзии. Эти шесть конференций, организованные принимающими государствами совместно с ИКАО, охватили все регионы и способствовали развитию сотрудничества между государствами и другими заинтересованными сторонами в разрешении проблем в области авиационной безопасности. Во всех случаях были приняты совместные заявления, которые отражали реалии и проблемы каждого региона и призывали к конкретным коллективным и индивидуальным мерам по повышению авиационной безопасности в соответствии с Декларацией Ассамблеи.

Положительные результаты этих региональных конференций послужили основой проведения ИКАО первой с 2002 года Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS). Цель при этом заключалась в рассмотрении уязвимых мест и пробелов в глобальной системе авиационной безопасности, в частности, касающихся перевозки авиационных грузов. В работе Конференции приняло участие более 700 делегатов, представлявших 132 государства-члена и 23 международные и региональные организации, в том числе 24 министра, что продемонстрировало большую важность, придаваемую государствами вопросам авиационной безопасности. Это ясно показало всему миру, что ИКАО, ее государства-члены и другие заинтересованные стороны рассматривают угрозы деятельности гражданской авиации как вопрос первоочередной важности.

В целом Конференция способствовала укреплению глобальной системы авиационной безопасности за счет прогресса в решении всех стратегических задач. Достигнутый консенсус по вопросам авиационной

безопасности и упрощения формальностей показывает, что политические предложения, предлагаемые для рассмотрения на 38-й сессии Ассамблеи, будут актуальны и своевременны.

Укрепление и гармонизация механизмов обеспечения авиационной безопасности

ИКАО ускорила принятие SARPS по авиационной безопасности, нацеленных на снижение рисков при перевозке грузов и почты. Новые и измененные положения включены в поправку 13 к Приложению 17 "Авиационная безопасность". Они способствуют внедрению систем обеспечения безопасности всей цепочки доставки грузов, введению общих базовых мер обеспечения безопасности пассажирских и грузовых воздушных судов и конкретизируют процедуры выявления и обеспечения безопасности грузов и почты повышенного риска.

Поправка 13 начнет применяться с июля 2013 года и содержит измененный комплексный Стандарт, касающийся досмотра лиц, не являющихся пассажирами, т. е. "внутренних нарушителей". Обеспокоенность потенциальной угрозой, которую может представлять собой аэропортовый и другой авиационный персонал, явилась основной причиной принятия поправки 13 на ускоренной основе.

На проведенном в марте своем 23-м совещании Группа экспертов по авиационной безопасности одобрила новый круг полномочий своей Рабочей группы по безопасности перевозки авиационных грузов. Предусматривается разработка проекта принципов, нацеленных на повышение безопасности в глобальном плане и по конкретным направлениям. Также предусматривается более тесно взаимодействовать с международными органами, с тем чтобы обеспечить лучшее согласование политики, стандартов, мер и инструктивного материала, касающихся безопасности перевозки грузов. В этой связи Конференция высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS) приняла перечень основанных на конкретных результатах ключевых принципов обеспечения безопасности перевозки авиационных грузов и почты для использования в качестве комплексной основы, определяющей деятельность ИКАО и других заинтересованных сторон в обеспечении безопасности всей цепочки доставки авиационных грузов и почты.

Подчеркивая важность обеспечения авиационной безопасности на основе учета элементов риска, ИКАО опубликовала для глобального применения первое издание документа "Заявление о контексте риска". Этот обновляемый документ будет периодически переиздаваться, предоставляя государствам надежную методику дальнейшего совершенствования их собственных методов оценки риска. Кроме того, Рабочей группе Группы экспертов по авиационной безопасности поручено разработать документ по анализу перспективных концепций, призванный помочь ИКАО и сообществу авиационной безопасности более действенно устранять и уменьшать возникающие угрозы.

Кроме того, ИКАО тесно взаимодействовала с государствами, отраслью и международными организациями в интересах большей согласованности деятельности авиационных, таможенных и почтовых служб. С целью улучшения согласования нормативных положений, ИКАО и Всемирная таможенная организация (ВТАО) договорились более тесно сотрудничать по конкретным вопросам, касающимся безопасности перевозки грузов и упрощения формальностей. Одним из таких вопросов является необходимость улучшения обмена информацией о грузовых отправлениях, в частности, используя предварительную информацию о грузе. Соответствующее соглашение было достигнуто на Конференции по повышению безопасности и упрощению формальностей при перевозке авиационных грузов, организованной Сингапуром при содействии ВТАО и ИКАО.

Также в интересах сотрудничества ИКАО поддержала усилия Всемирного почтового союза (ВПС) по разработке новых стандартов безопасности авиапочты, которые дополняют существующие Стандарты ИКАО и учитывают последние принципы обеспечения безопасности. В этой связи на состоявшемся в октябре своем 25-м Конгрессе ВПС принял резолюции в отношении стандартов безопасности авиапочты и дополнил Всемирную почтовую конвенцию статьей, касающейся авиационной безопасности.

Осуществление и эволюция Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности

В 2012 году ИКАО провела 34 проверки в рамках УППАБ, в результате чего общее количество проверок второго цикла достигло 163 (в 162 государствах-членах и одном ОАР). На рис. 5 показаны общие результаты проверок, касающиеся реализации критически важных элементов системы контроля за обеспечением авиационной безопасности.

УППАБ была учреждена в 2002 году и является неотъемлемой частью комплексной стратегии Организации в области авиационной безопасности. Второй цикл проверок был начат в январе 2008 года и будет завершен в 2013 году. Проверки этого цикла нацелены на выявление недостатков в области обеспечения авиационной безопасности в государствах – членах ИКАО, подготовку рекомендаций по их устранению и оказание конкретной помощи.

В Монреале был проведен курс подготовки и аттестации ревизоров УППАБ, и ревизоры УППАБ участвовали в 4 командировках совместно со специалистами Секции поддержки внедрения и развития — авиационной безопасности (ISD-SEC) в Гаити, Демократическую Республику Конго, Коморские острова и Конго. Один ревизор также выступал в качестве наблюдателя в ходе командировки в Российскую Федерацию специалистов Управления ООН по противодействию терроризму. В ходе одной координируемой ИКАО контрольной командировки были подтверждены

действия, предпринятые одним государством по устранению значительных недостатков в области авиационной безопасности. В течение года информация о 7 значительных проблемах в области авиационной безопасности, затрагивающих 4 государства, была размещена на защищенном веб-сайте УППАБ. На конец года оставалось 9 неустраненных значительных недостатков в области авиационной безопасности в 5 государствах.

С прицелом на будущее Совет официально утвердил эволюцию УППАБ в МНМ и связанный с этим план перехода. Переход будет осуществляться в течение 2013 и 2014 гг., и полномасштабное внедрение УППАБ-МНМ начнется с 1 января 2015 года.

Упрощение формальностей при воздушных перевозках

Совет принял поправку 23 к Приложению 9 *"Упрощение формальностей"*, которая содержит SARPS, касающиеся правил таможенного, иммиграционного и санитарно-карантинного контроля при пересечении границ. Поправка в основном касается добавления 13 к Приложению 9 и нацелена на повышение эффективности совместного использования данных и принятия ответных мер в случае широко-масштабных эпидемий.

Седьмое совещание Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/7), проведенное в октябре в Монреале, рекомендовало поправки к Приложению 9, касающиеся широкого спектра вопросов, включая доступность воздушного транспорта для лиц с ограниченными возможностями, упрощение формальностей при грузовых перевозках, обеспечение безопасности процесса выдачи проездных документов и использование систем предварительной информации о пассажирах и персональных данных о регистрации.

Совещание FALP/7 учредило Рабочую группу для разработки нового инструктивного материала, касающегося типовой национальной программы по упрощению формальностей при воздушных перевозках, а также для пересмотра и доработки существующего инструктивного материала. С представленной на совещании документацией можно ознакомиться на веб-сайте: www.icao.int/Meetings/FALP/Pages/FALP7-2012.aspx.

Группа экспертов также одобрила первое издание *Руководства по обеспечению доступности воздушного транспорта для лиц с ограниченными возможностями* (Doc 9984), которое представляет собой обновленный и пересмотренный вариант существующих инструктивных указаний. Это руководство было первоначально разработано с целью дополнения соответствующих SARPS в Приложении 9; оно охватывает все аспекты путешествия лиц с ограниченными возможностями.



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

Международная помощь и сотрудничество

В рамках принятой ИКАО стратегии оказания помощи и наращивания потенциала в области обеспечения авиационной безопасности был принят ряд существенных мер по оказанию государствам поддержки в их усилиях по созданию более надежных национальных систем и процедур обеспечения авиационной безопасности.

Используя свою программу ISD-SEC, Организация оказывает государствам конкретную целевую помощь в выполнении SARPS Приложения 17 и касающихся авиационной безопасности положений Приложения 9. В этой связи разработана и используется методология приоритизации работ.

Для эффективного оказания помощи в рамках упомянутой программы по-прежнему используется механизм управления проектами с установлением конкретных этапов и основных результатов. Цель заключается в обеспечении контроля качества в течение реализации проектов и оказании помощи на основе рассмотрения программных документов по авиационной безопасности.

В прошлом году в мире началось осуществление 16 проектов по оказанию конкретной долгосрочной помощи и наращиванию потенциала. К их числу относятся важнейшие проекты в области авиационной безопасности, осуществляемые в регионах Восточной и Южной Африки, а также Западной и Центральной Африки. Эти работы позволяют

значительному числу государств существенно улучшить свои возможности выполнения положений Приложения 17.

Кроме того, в рамках программы ISD-SEC продолжалось расширение спектра оказываемой помощи через партнерства с государствами и международными организациями. Такие партнерства играют важную роль в координации помощи по наращиванию потенциала, позволяя в максимальной степени использовать ресурсы и исключать дублирование работ. Программа осуществляется в тесном взаимодействии с УТС в целях улучшения координации оказываемой ИКАО помощи всем регионам, в частности путем привлечения экспертов по конкретным вопросам и рассмотрения технических аспектов программ и документации по авиационной безопасности.

Также при поддержке УТС разработана Совместная программа по авиационной безопасности (CASP) для Ближневосточного региона (MID). По аналогии с CASP для региона Азии и Тихого океана (AP) CASP-MID нацелена на соблюдение международных конвенций по авиационной безопасности, разработанных ИКАО SARPS и инструктивных материалов по авиационной безопасности. Она формирует региональную структуру сотрудничества в вопросах обеспечения авиационной безопасности и подготовки специалистов по данной тематике. CASP-MID начинается осуществляться в участвующих государствах с января 2013 года.

Программа ISD-SEC расширяет сотрудничество с такими региональными организациями, как Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) и Арабская комиссия гражданской авиации (АРКГА), а также с CASP-AP в подготовке персонала по авиационной безопасности, дополняя в этом отношении сеть учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ).

Подготовка в области авиационной безопасности

Подготовка персонала по авиационной безопасности основывается главным образом на инструктивном материале, содержащемся в *Руководстве по авиационной безопасности* ИКАО. Для расширения аудитории слушателей на международном и региональном уровнях ИКАО осуществляет надзор за всемирной сетью 23 утвержденных УЦАБ, которые организовали проведение 37 спонсированных ИКАО курсов и семинаров. Тематика курсов включала базовые вопросы обеспечения авиационной безопасности, в том числе решаемые на уровне руководства, а семинары были посвящены различным национальным программам в области авиационной безопасности.

Исходя из растущих потребностей в объемах подготовки по авиационной безопасности, были аттестованы 24 дополнительных инструктора из 6 регионов, в результате чего их общее число достигло 235. ИКАО поощряет государства использовать учебные комплекты по авиационной безопасности в качестве составного элемента их национальных программ подготовки.

В сотрудничестве со Школой бизнеса имени Джона Молсона Монреальского университета "Конкордия" ИКАО продолжает оказывать поддержку проведению учебного курса по профессиональному управлению авиационной безопасностью. Этот курс помогает руководителям служб авиационной безопасности совершенствовать навыки руководства и углублять понимание проблем авиационной безопасности, что имеет важнейшее значение для реализации сегодняшнего строгого режима обеспечения авиационной безопасности.

Программа разработки машиносчитываемых проездных документов (МСПД)

Основные работы по расширению возможностей использования МСПД проводились в рамках проектов по оказанию помощи государствам, которые оказались неспособны выдержать установленный срок 1 апреля 2010 года обязательного введения соответствующих требованиям ИКАО машиносчитываемых паспортов (МСП), а также тем государствам, которые решили переходить к выдаче электронных паспортов.

В 2012 году были проведены региональные семинары по биометрической идентификации и пограничному контролю. Эти семинары способствовали распространению передовой практики выдачи паспортов и использования систем пограничного контроля, подчеркнув важность выдачи отвечающих требованиям ИКАО МСП и участия в программе Директории открытых ключей (ДОК) ИКАО.

В Панаме и Антигуа и Барбуде для сотрудников различных правительственных учреждений государств Центральной Америки и северной/западной части Карибского бассейна были проведены два практикума по обеспечению безопасности и идентификации проездных документов.

Что касается программы ДОК ИКАО, то после вступления в нее Аргентины, Испании, Малайзии и Российской Федерации, а также Организации Объединенных Наций число ее членов выросло до 35.

ИКАО активно пропагандировала вступление в программу ДОК, используя практикумы, которые проводились на ее ежегодном Всемирном симпозиуме по МСПД, и региональные семинары по МСПД. При проведении этих мероприятий подчеркивались преимущества электронных паспортов, связанные с их безопасностью и надежностью. Для органов пограничного контроля, внедряющих или планирующих внедрение систем пограничного контроля электронных МСПД, Соединенное Королевство при поддержке ИКАО организовало показательное мероприятие под названием "День на границе при использовании ДОК". Участвовали также соответствующие службы, которые должны гарантировать глобальную аутентификацию выдаваемых ими проездных документов.

Деятельность региональных бюро

Региональные бюро помогали Штаб-квартире в проведении учебных курсов по авиационной безопасности в региональных УЦАБ. Они также проводили оценки потребностей государств в области авиационной безопасности, внедряли планы содействия государствам в реализации их планов корректирующих действий, связанных с УППАБ.

В сотрудничестве с региональными бюро принимались активные меры по внедрению программы МСПД и других компонентов Приложения 9 по авиационной безопасности с целью совершенствования стандартов обеспечения безопасности при пересечении границ.

Особо важные работы каждого регионального бюро*Азиатское и Тихоокеанское (АРАС) бюро*

- Учреждение регионального координационного форума по авиационной безопасности, который будет ежегодно проводиться совместно с Конференцией генеральных директоров гражданской авиации региона АРАС;
- недавно нанятый региональный сотрудник по авиационной безопасности участвовал в совещаниях по авиационной безопасности и помогал учреждению регионального координационного форума по авиационной безопасности.

Проекты и мероприятия в области технического сотрудничества

В течение 2012 года осуществлялись 19 национальных и 2 региональных проекта по линии технического сотрудничества, которые помогали администрациям гражданской авиации и международным аэропортам усовершенствовать их системы авиационной безопасности. К основным результатам за отчетный относятся следующие:

Регион Африки и Индийского океана (AFI)

- Оценка организационной структуры и обязанностей национальной службы инспекции в сфере авиационной безопасности в одном государстве;
- конкретизация обязанностей и ответственности национальных инспекторов в сфере авиационной безопасности в одном государстве; и
- проведение подготовки национального персонала по вопросам авиационной безопасности в двух государствах.

Регион Азии и Тихого океана (APAC)

- Оказание содействия 24 государствам и ОАР в сфере авиационной безопасности в рамках региональной совместной программы по авиационной безопасности (CASP), включая техническую помощь государствам-членам и администрациям в устранении выявленных в ходе осуществления УППАБ недостатков и других проблем в области авиационной безопасности, а также проведение подготовки инспекторов и других видов обучения в сфере авиационной безопасности;
- проведение в рамках CASP подготовки инспекторов и другого персонала в сфере авиационной безопасности, включая семинар по правовым аспектам обеспечения авиационной безопасности, практикум по программе аттестации операторов досмотра и курс углубленной подготовки операторов досмотра участвующих государств;
- проведение учебных курсов и практикумов по урегулированию кризисных ситуаций в сфере авиационной безопасности в рамках программ подготовки персонала развивающихся стран для трех государств.

Карибский и Южноамериканский (CAR/SAM) регион

- Предоставление двум государствам консультативных услуг при внедрении систем МСПД;
- закупка систем и оборудования считывания посадочных талонов и штриховых кодов для одного государства;
- установление охранного оборудования для защиты радиолокаторов, а также защитных ограждений в одном государстве;
- оказание одному государству помощи в подготовке технического и эксплуатационного персонала, занимающегося обеспечением авиационной безопасности;
- закупка для одного государства системы отображения полетной информации и связанного с ней оборудования, включая обеспечение его обслуживания, установку, ввод в эксплуатацию и подготовку персонала.

Регион Европы и Ближнего Востока (EUR/MID)

- Разработка для одного государства проекта законодательства, касающегося введения национальной программы по упрощению формальностей (FAL) в соответствии с Приложением 9 к Чикагской конвенции.

**СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ С: ОХРАНА
ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ
И УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Деятельность ИКАО в области охраны окружающей среды была нацелена главным образом на реализацию решений 37-й сессии Ассамблеи и разработок Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), учрежденного Советом.

Кроме того, значительное внимание уделялось оказанию государствам помощи в развитии соответствующего потенциала, разработке и совершенствованию экологических инструментов, расширению сотрудничества с другими учреждениями системы Организации Объединенных Наций, выработке различных мер противодействия изменению климата и проведению разъяснительной работы, при этом общая цель этой деятельности заключалась в обеспечении экологически безопасного развития международной авиации.

37-й сессия Ассамблеи ИКАО

Значительный прогресс был достигнут в четырех ключевых областях, определяемых в резолюции А37-19 Ассамблеи: 1) глобальные желаемые цели; 2) планы действий государств; 3) экологически чистое альтернативное топливо для авиации; 4) рыночные меры.

Глобальные желаемые цели

Секретариат продолжал взаимодействие с САЕР по дальнейшему обновлению оценок тенденций выбросов CO₂. Используемая методология предусматривала оценку потенциального влияния различных мер снижения выбросов: совершенствование технологии изготовления воздушных судов, улучшение инфраструктуры и использование ОрВД, повышение эффективности производства полетов и использование экологически чистых альтернативных видов топлива, при этом осуществлялась оценка текущей ситуации, будущих тенденций и прогресса в реализации глобальных желаемых целей. Секретариат также разрабатывает механизм, известный как система ИКАО по представлению и анализу информации о CO₂ (ICORAS), что позволит Организации выполнить просьбу Ассамблеи о регулярном представлении данных об эмиссии CO₂ международной авиации Рамочной конвенции Организации Объединенных

Наций об изменении климата (РКИК ООН), а также оценивать прогресс, достигнутый в реализации глобальных желаемых целей.

Секретариат продолжал собирать и анализировать данные, содержащиеся в планах действий государств, с целью определения глобальных показателей, связанных с оценкой тенденций выбросов CO₂, проводимой САЕР для периода 2010–2050 гг. Цель этой оценки заключается в подкреплении проводимого Советом рассмотрения среднесрочной глобальной желательной цели и изучения долгосрочной глобальной желательной целей для международной гражданской авиации, как это предусмотрено в решениях Ассамблеи.

Планы действий государств по снижению выбросов CO₂

На конец текущего года 54 государства-члена, на которые приходится 75,45 % международных воздушных перевозок, представили в ИКАО свои национальные планы действий по снижению выбросов CO₂ при выполнении международных полетов. Эта информация постоянно анализируется, и определяются меры по оказанию соответствующей поддержки. Изучается возможность разработки совместных планов действий для групп государств.

Решение Ассамблеи в отношении добровольного представления государствами планов действий привело к тому, что Организация в своей политике в этой области стала ориентироваться на достижения, основанные на конкретных действиях.

Экологически чистые альтернативные виды топлива для авиации

Секретариат активизировал свою деятельность по содействию разработке и внедрению экологически чистых альтернативных видов топлива для авиации.

В рамках подготовительных мероприятий к Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию (Конференция Рио+20) ИКАО совместно с заинтересованными организациями отрасли организовала серию из четырех стыковочных рейсов из Монреаля в Рио-де-Жанейро, которые выполнялись воздушными судами, работавшими на экологически чистом альтернативном топливе.

Соответствующая группа экспертов ИКАО занималась разработкой концептуальных рекомендаций в отношении экологически чистых альтернативных видов топлива, основываясь на существующих принципах и мерах, а также на текущих работах и опыте государств и организаций.

Рыночные меры (PM)

37-я сессия Ассамблеи ИКАО одобрила разработку системы PM и приняла решение изучить глобальную схему PM применительно к международной авиации.

При поддержке экспертов, назначенных государствами-членами и международными организациями, Секретариат провел большую работу по формированию глобального подхода к использованию PM. В июне Совет согласился сосредоточить усилия на трех вариантах глобальной схемы PM. Была также согласована дополнительная необходимая работа по совершенствованию системы PM.

В ноябре Совет согласился учредить Группу высокого уровня по международной авиации и изменению климата для разработки рекомендаций по ряду политических вопросов, касающихся международной авиации и изменения климата, включая использование PM, и подготовки доклада о достигнутом прогрессе, имея в виду проект резолюции Ассамблеи 2013 года.



**Рис. 6. На проведенных ИКАО семинарах-практикумах были обучены
представители 91 государства-члена, на которые приходится 93 %
глобальных международных перевозок**

Помощь государствам и наращивание потенциала

ИКАО выдвинула эффективную стратегию наращивания потенциала в целях оказания помощи государствам в разработке и внедрении их планов действий по снижению выбросов CO₂ при выполнении международных полетов.

К числу конкретных мероприятий относятся разработка инструктивных материалов и обеспечение интерактивного онлайн взаимодействия. Проведение практикумов началось в 2011 году, и было продолжено в текущем году, при этом за два года в них приняли участие представители 91 государства-члена, на которые приходится 93 % глобальных международных авиаперевозок.

Проведенный в октябре в Монреале семинар ИКАО под названием "Помогаем действовать – авиация и изменение климата" охватил весь спектр конкретных вопросов, включая наращивание потенциала и новые технологии, экологически чистые альтернативные виды топлива, финансирование работ по снижению эмиссии, передачу технологий и техническую поддержку.

Семинар подчеркнул важность эффективного и конструктивного взаимодействия между ИКАО, ее государствами-членами, заинтересованными структурами и другими международными организациями на начальном этапе планирования программы планов действий. Второй этап будет нацелен на оказание дополнительной поддержки государствам в реализации их планов.

Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР)

САЕР добился значительного прогресса в выполнении своей программы работы в период подготовки к своему девятому совещанию (САЕР/9), на котором будет рассматриваться дальнейшее совершенствование технических мер в целях снижения и ограничения воздействия авиации на окружающую среду.

Разработка нового стандарта сертификации выбросов CO₂

В июле совещание Руководящей группы САЕР единогласно одобрило систему показателей CO₂, характеризующих выбросы CO₂ применительно к различным типам воздушных судов и технологиям, которые они используют. Эта система показателей CO₂ учитывает геометрию фюзеляжа, максимальный взлетный вес и характеристики сгорания топлива применительно к трем различным режимам крейсерского полета.

Согласование системы показателей CO₂ позволило САЕР перейти к следующему этапу разработки стандарта выбросов CO₂ воздушными судами, включая определение процедур их сертификации на основе согласованной

системы показателей, а также сферы применения такого стандарта. Это является необходимым предварительным условием установления соответствующего нормативного ограничения в стандарте, которое потребует проанализировать, используя принятые ИКАО критерии осуществимости технических нововведений, учета экологических преимуществ, экономической эффективности и общего влияния всех взаимосвязанных факторов.

Твердые частицы (ТЧ)

САЕР продолжал активно заниматься исследованиями неиспаряющихся и испаряющихся ТЧ. На испытательном полигоне в Швейцарии, на стенде двигателя воздушного судна был смонтирован первый прототип системы измерения ТЧ. САЕР продолжал также активно сотрудничать с E-31 (Рабочей группой Комитета по измерению эмиссии воздушных судов) Международного общества инженеров самодвижущегося транспорта в вопросах оценки и разработки методологии измерения ТЧ. Долгосрочная цель при этом заключается в разработке требований к сертификации неиспаряющихся ТЧ. Параллельно с этим САЕР занимается разработкой стандарта ТЧ, включая определение сферы применимости такого стандарта.

Авиационный шум

САЕР провел дополнительную серию экологических и экономических оценок будущих вариантов ограничения шума. Такие варианты предусматривают снижение максимальных уровней шума, указанных в главе 4 тома I Приложения 16, в общей сложности на 3, 5, 7, 9 и 11 дБ в период 2017–2020 гг. Все эти варианты снижения шума на 3, 5, 7, 9 и 11 дБ будут обсуждаться на совещании САЕР/9.

Производство полетов воздушных судов

Новый раздел инструктивного материала, предназначенного для замены циркуляра "Эксплуатационные возможности сведения к минимуму потребления топлива и уменьшения эмиссии" (Cir 303) ИКАО были разработаны и одобрены Руководящей группой САЕР для представления на совещании САЕР/9. Руководящая группа также одобрила пересмотренный и значительно расширенный инструктивный материал по проведению оценок влияния CNS/ATM на окружающую среду, получивший название "Инструктивный материал по оценке влияния на окружающую среду предлагаемых эксплуатационных изменений организации воздушного движения".

Применение разработанных ИКАО калькуляторов эмиссии углеводорода и экологической чистоты совещаний

ИКАО разработала и внедрила приложения для интернет-телефонов, интернет-планшетов и платформ Android, позволяющие использовать ее

калькуляторы эмиссии углеводорода и экологической чистоты совещаний. Разработанный в 2008 году ИКАО калькулятор эмиссии углеводорода позволяет рассчитать выбросы углеводорода в полете. Калькулятор экологической чистоты совещаний дает возможность определить оптимальное место проведения совещаний с точки зрения выбросов CO₂, которые будут иметь место при перелетах участников совещания, учитывая при этом количество таких участников и другие соответствующие параметры. Такой калькулятор используется всеми учреждениями системы ООН и широким кругом летающей публики. Приложения для интернет-платформ, впервые разработанные ИКАО, доступны бесплатно онлайн в магазинах программных средств Apple и Google.

Сотрудничество с другими учреждениями системы ООН

В рамках своего постоянного сотрудничества с учреждениями системы ООН, занимающимися охраной окружающей среды, ИКАО приняла участие в пяти крупных совещаниях, включая конференции РКИК ООН, проведенные в декабре в Бангкоке и Дохе.

ИКАО направила доклад и передала заявление во Вспомогательный орган для консультирования по научным и техническим аспектам, сформированный в рамках РКИК ООН, с изложением последних событий в международной гражданской авиации и в области изменения климата.

Кадастр выбросов углеводорода ИКАО и климатически нейтральная инициатива

В рамках инициативы ООН, направленной на обеспечение нейтрально-го воздействия всех учреждений системы ООН на климат, ИКАО обновила свой кадастр выбросов углеводорода и провела оценку углеродного следа деятельности Секретариата за 2011 год, используя калькулятор эмиссии парниковых газов Программы ООН по окружающей среде (ЮНЕП), а также разработанный ИКАО калькулятор эмиссии углерода. Общий объем выбросов CO₂ составил примерно 6000 т, при этом 40 % этого объема приходится на авиаперелеты сотрудников, а 54 % связаны с потреблением тепловой и электрической энергии.

ИКАО участвовала также в совещаниях Группы ООН по организации решения проблем в сфере управления устойчивым развитием и продолжала оказывать поддержку другим организациям ООН в разработке инструментов и принципов подготовки кадастров выбросов парниковых газов, связанных с деятельностью авиации.

**Разъяснительная работа и повышение информированности
общественности**

Был подготовлен видеоматериал, освещающий вклад авиации в экономические, социальные и экологические компоненты устойчивого развития. Этот материал показывает прогресс, достигнутый ИКАО по ключевым направлениям охраны окружающей среды.

В связи с проведением 18-й Конференции Сторон (COP18) и Конференции Рио+20 ИКАО также проводила пресс-конференции, выставки и другие просветительские мероприятия.

Для Конференции Рио+20 ИКАО выпустила буклет под названием "Мировая авиация и наше экологически чистое будущее". В нем освещается роль авиации применительно к тематике Конференции Рио+20, ее инициативы и достижения по всем направлениям устойчивого развития, а также кратко освещается взаимодействие с учреждениями системы ООН и другими заинтересованными организациями. Был опубликован отчет о первой в истории серии стыковочных рейсов, которые доставили часть делегации ИКАО в Рио-де-Жанейро на воздушных судах, использовавших экологически чистое альтернативное топливо.

Организация также участвовала в проведении в мире многочисленных презентаций, информационных и просветительских мероприятий, используя различные банеры, брошюры, листовки и мультимедийные материалы.

**Добровольная поддержка деятельности ИКАО в области охраны
окружающей среды**

Европейский союз, Италия и Франция продолжали оказывать поддержку деятельности ИКАО в области охраны окружающей среды, которая конкретно выражалась в откомандировании трех экспертов в области экологии и одного младшего сотрудника категории специалистов.

УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Действия во исполнение решений 37-й сессии Ассамблеи ИКАО

ИКАО продолжала отслеживать события, касающиеся защиты потребителей, в соответствии с резолюцией A37-20 Ассамблеи, в которой указывается, что при совершенствовании политики и норм регулирования международного воздушного транспорта необходимо уделять должное внимание интересам потребителей.

В частности, с целью расширения его географического применения, был обновлен Справочник по правилам защиты потребителей, который анализирует и содержит ссылки на нормативные положения и добровольные обязательства авиакомпаний в сфере соблюдения прав пассажиров. Были добавлены конкретные ссылки на правила защиты потребителей, применительно к регионам Азии/Тихого океана, Ближнего Востока, Европы и Северной Америки.

Процесс контроля подтвердил ранее отмечавшуюся общую тенденцию в направлении внедрения регламентирующих механизмов защиты прав пассажиров авиакомпаний, прежде всего в Соединенных Штатах Америки и Европе. Было отмечено, что другие государства решают вопросы защиты прав потребителей без введения специфического для сектора регулирования.

Авиационный спектр частот

Авиационные функции систем CNS имеют критическое значение для обеспечения безопасности и эффективности полетов воздушных судов и требуют беспрепятственного доступа к значительной части располагаемого радиочастотного спектра. Международные положения, регулирующие использование частотного спектра, обновляются на всемирных конференциях радиосвязи (ВКР), проводимых Международным союзом электросвязи (МСЭ) каждые четыре года. ВКР-12 проводилась в период с 23 января по 17 февраля. В целом результаты этой Конференции отражают позицию ИКАО. Этого удалось достичь главным образом вследствие заблаговременного привлечения государств-членов к разработке позиции ИКАО на ВКР МСЭ и активного участия экспертов ИКАО в подготовительной деятельности МСЭ и региональных организаций электросвязи (АРТ-Сообщества электросвязи региона Азии и Тихого океана, АТУ-Африканского союза электросвязи, СЕРТ-Европейской конференции ведомств почты и электросвязи, CITEЛ-Межамериканской комиссии электросвязи), а также непосредственно в работе самой конференции.

В настоящее время ведется подготовка к ВКР-15 (2015). Проект позиции ИКАО по авиационным пунктам повестки дня ВКР-15 разработан и разослан государствам и международным организациям для рассмотрения и представления замечаний.

Управление аэронавигационной информацией (УАИ)

ИКАО разработала большую поправку к Приложению 15 *"Службы аэронавигационной информации"*, которая является первым элементом двухэтапного процесса полной реструктуризации данного Приложения. Эта реструктуризация нацелена на смещение акцента в деятельности служб аэронавигационной информации с использования конкретных бумажных продуктов и систем ручной обработки на применение сетей цифровых систем управления информацией с ориентацией на конкретное

обслуживание. ИКАО также включила УАИ в структуру ASBU и сформулировала соответствующую долгосрочную цель, предусматривающую всестороннюю поддержку системного управления информацией.

В ряде регионов ИКАО были проведены совещания или семинары по вопросам УАИ, и все регионы активизировали усилия по нацеливанию государств на реализацию "дорожной карты" перехода от аэронавигационного информационного обслуживания к УАИ.

**Эффективность авиационных перевозок и проблемы,
ограничивающие устойчивое развитие мировой
гражданской авиации**

ИКАО совместно с МСА провела анализ существующих и будущих тенденций развития воздушных перевозок и планируемой пропускной способности аэропортов с целью выявления потенциальных узких мест. Полученные результаты показали, что после 2015 года ограничения, связанные с пропускной способностью аэропортов, будут возрастать. Такой прогноз ясно требует от государств придать должное внимание планированию и развитию авиационной инфраструктуры, с тем чтобы удовлетворить будущий спрос на воздушные перевозки.

Подготовка к Шестой Авиатранспортной конференции

Проведенный в апреле в Штаб-квартире ИКАО Симпозиум по воздушному транспорту определил основные проблемы на пути устойчивого развития воздушного транспорта, стратегии и инструменты их решения. Цель этого мероприятия, организованного совместно с Обществом исследований в области воздушного транспорта, заключалась в создании основы проведения в 2013 году Шестой Авиатранспортной конференции (ATConf/6).

В июне Группа экспертов по регулированию воздушного транспорта в рамках своей части подготовительной работы рассмотрела пути решения основных вопросов по пунктам повестки дня ATConf/6 и продолжала оказывать Секретариату помощь в подготовке этой Конференции.

В сотрудничестве с региональными организациями и региональными бюро ИКАО был проведен ряд региональных семинаров во всех регионах с целью ознакомления государств с тематикой ATConf/6 и активизации обмена мнениями среди участников в интересах подготовки общих региональных позиций по пунктам повестки дня.

Содействие процессу переговоров о воздушных сообщениях

В работе организованной ИКАО в Джедде 5-й Конференции по проведению переговоров о воздушных сообщениях приняли участие более 350 делегатов от 62 государств и 4 международных организаций. В ходе Конференции состоялось около 350 официальных и неофициальных двусторонних совещаний, в результате которых было подписано более 130 двусторонних соглашений и договоренностей о воздушных сообщениях.

Управление инфраструктурой

Было опубликовано девятое издание документа *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Doc 9082). Надлежащее применение ключевых принципов взимания сборов, изложенных в этом документе, т. е. отсутствие дискриминации, связь с затратами, прозрачность и консультации с пользователями, содействует устойчивому развитию аэропортовой и аэронавигационной инфраструктуры.

ИКАО продолжала обновлять результаты исследований в области коммерциализации, приватизации и экономического надзора за деятельностью аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания (ANSP) и выпустила новое *Руководство по приватизации в сфере аэропортового и аэронавигационного обслуживания* (Doc 9980).

Основываясь на положениях документа *"Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб"* (Doc 7100), был обновлен онлайн-материал "Аэронавигационные сборы", в котором перечисляются сборы за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, взимаемые в 184 государствах.

В рамках программы аккредитации специалистов по организации аэропортовой деятельности были проведены два учебных курса по сборам с пользователей за аэропортовое обслуживание, организованных совместно ИКАО и МСА. Эти учебные курсы прошли 48 специалистов из 17 государств.

Статистическая программа ИКАО, прогнозирование и экономический анализ

Статистическая программа ИКАО

Три учебно-производственные сессии по статистике были проведены в Штаб-квартире ИКАО с целью обеспечения реализации рекомендаций 10-го Специализированного совещания по статистике. Это позволило ряду африканских, латиноамериканских и арабских государств получить практический опыт применения статистического анализа и методов

заполнения статистических форм. Упор был сделан на недавно введенную отчетность авиакомпаний о потреблении топлива (статистическая форма М ИКАО), которая позволяет оценивать прогресс в обеспечении эффективности расходования топлива.

В соответствии с резолюцией А37-19 Ассамблеи был завершен этап 1 разрабатываемой ИКАО системы представления данных о CO₂ и их анализа. Этот инструмент предназначен обеспечивать представление в РКИК ООН данных о выбросах CO₂ международной авиацией и проводить оценку достижения глобальных целей в области охраны окружающей среды.

Онлайновая статистическая платформа ИКАО

Онлайновая статистическая платформа ИКАО

Онлайновая статистическая платформа ИКАО DATA+ была обновлена и дополнена инструментом сравнения глобальных авиационных данных, отвечающим высоким требованиям к распространению данных, предъявляемым государствами-членами, региональными организациями гражданской авиации и сторонними пользователями. В настоящее время предлагаются к использованию 6 ориентированных на пользователя модулей платформы DATA+ ИКАО: перевозки авиакомпаний; перевозки по этапам полета; финансы авиакомпаний; аэропортовые операции; начальный и конечный пункты полета; парк воздушных судов и персонал авиакомпаний. С платформой DATA+ ИКАО можно ознакомиться на веб-сайте: stats.icao.int.

Деятельность в области прогнозирования

Началась работа по подготовке нового циркуляра под названием "*Перспективы развития мирового воздушного транспорта до 2030 года*" (Cir 333). В нем обобщаются самые последние и наиболее полные прогнозы ИКАО в отношении развития пассажирских и грузовых перевозок. Предназначенная помочь регламентирующим органам авиационной отрасли обеспечить удовлетворение развивающихся потребностей в пассажирских и грузовых перевозках в течение следующих 20 лет и далее, эта публикация включает также прогнозы соответствующих операций воздушных судов и расширенные глобальные прогнозы объема пассажирских и грузовых перевозок до 2040 года в обеспечение анализа выбросов парниковых газов. В этом уникальном документе используются данные о расширенной системе маршрутов и более сложный метод оценки экономических показателей, накопленный ИКАО всемирный опыт и обширные данные, предоставляемые государствами – членами ИКАО, т. е. самые передовые методики и самые последние данные. Документ также освещает различные рыночные тенденции и результаты их анализа, который учитывает экономическое развитие, технологические изменения, либерализацию рынков, увеличение числа низкобюджетных перевозчиков, перегруженность аэропортов и цены на нефть, а также другие факторы. Наконец, в циркуляре рассматриваются основные факторы, которые способствуют или препятствуют развитию гражданской авиации, и показывается их влияние на результирующие прогнозы.

Группа прогнозирования перевозок в регионе Азии и Тихого океана (APA TFG) подготовила прогнозы объемов воздушного движения и операций воздушных судов, а также разработала другие плановые показатели, проанализировав по выбранным группам маршрутов в РПИ пиковые объемы воздушного движения. Эти прогнозы и результаты анализа, содержащиеся в докладе 16-го совещания APA TFG, будут использоваться заинтересованными государствами – членами ИКАО, поставщиками аэронавигационного обслуживания на транстихоокеанских маршрутах в регионе Азии/Тихого океана, а также Группой регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в регионе Азии/Тихого океана (APANPIRG) при планировании обеспечения аэронавигационного обслуживания.

Аналогичным образом 9-е совещание Группы прогнозирования перевозок в Карибском/Южноамериканском регионах (CAR/SAM TFG) подготовило долгосрочные прогнозы воздушных перевозок по основным группам маршрутов, проходящим в Карибском и Южноамериканском регионах, представив данные об объемах пассажирских перевозок и операций воздушных судов. Для всех основных групп маршрутов приведена разбивка объемов воздушного движения по парам городов, а также параметры и результаты анализа пиковых периодов воздушного движения в РПИ Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА). Эти прогнозы и результаты анализа, приведенные в докладе "Прогнозы перевозок в Карибском/Южноамериканском регионах на 2011–2031 гг.", будут представлять особый интерес для государств – членов ИКАО, поставщиков аэронавигационного обслуживания в Карибском/Южноамериканском регионах и будут использоваться Группой регионального планирования и осуществления проектов Карибского/Южноамериканского регионов (GREPECAS) при региональном планировании аэронавигационного обслуживания.

Экономический анализ

Проводимые исследования региональных различий экономических показателей деятельности международных авиакомпаний продолжают служить уникальным источником данных и информации для решения различных важных задач, включая проведение анализа экономических показателей деятельности авиакомпаний, оценку влияния нормативных изменений и экологическое планирование. Их результаты также служат основой анализа данных, передаваемых в Агентство по пропорциональным тарифам ИАТА для расчета показателей пропорционального распределения доходов от пассажирских перевозок на совместных авиалиниях.

Соглашения о совместном финансировании

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

24 государства. Эти соглашения предусматривают предоставление в Гренландии и Исландии управления воздушным движением, связи и метеорологического обслуживания при выполнении международных полетов над Северной Атлантикой.

Сотрудничество с другими учреждениями системы ООН

ИКАО предоставляла различным учреждениям системы ООН статистические данные по гражданской авиации для включения, в частности, в Ежемесячный статистический бюллетень ООН и статистические публикации региональных экономических комиссий.

Основываясь на Меморандуме о взаимопонимании между ИКАО и ВПС, был проведен анализ производственных и финансовых данных авиакомпаний и его результаты были представлены в ВПС для расчета базового коэффициента, применяемого при урегулировании расчетов между назначенными операторами в странах – членах ВПС применительно к перевозке авиапочты.

Разъяснительная работа и повышение информированности общественности

В сотрудничестве со специалистами по компьютеризированному обучению. ИКАО приступила к разработке нескольких электронных учебных курсов в области воздушного транспорта, охватывающих статистику и экономику воздушных перевозок, а также вопросы прогнозирования и планирования. Первый комплект курсов, касающихся авиационной статистики, был завершен и может использоваться в режиме онлайн. Эти курсы рассчитаны на специалистов по планированию деятельности авиакомпаний, руководящий и эксплуатационный персонал, правительственных экспертов по развитию аэропортов, руководство авиакомпаний, маркетологов и руководителей коммерческих служб, авиационных консультантов и аналитиков из авиапромышленности.

Организация участвовала в многочисленных презентациях, информационных и просветительских мероприятиях, используя различные банеры, брошюры, листовки и мультимедийные материалы. Эти мероприятия были нацелены на информирование общественности и отрасли о состоянии развития воздушного транспорта и деятельности ИКАО.

Повышение информированности государств осуществлялось на основе координированного проведения учебных и ознакомительных курсов, а также региональных семинаров, при этом регулярно готовились материалы для средств массовой информации по конкретным проблемам и событиям в авиации.

В ноябре ИКАО была приглашена в Постоянный сенатский комитет по транспорту и коммуникациям (Канада) для обсуждения и представления

результатов анализа деятельности авиакомпаний, в частности, по вопросам, касающимся тенденций развития, либерализации, соглашений по "открытому небу" и имеющихся проблем. Цель при этом заключалась в оказании помощи в проведении исследования, касающегося деятельности канадских авиакомпаний.

Добровольная поддержка деятельности ИКАО

Китайская Народная Республика оказала поддержку деятельности ИКАО по обеспечению устойчивого развития воздушного транспорта, откомандировав одного специалиста по воздушным перевозкам и одного специалиста по инфраструктуре воздушного транспорта.

Деятельность региональных бюро

Региональные бюро оказывали государствам помощь в разработке планов действий по охране окружающей среды, нацеленных на снижение выбросов CO₂, и анализе экологических преимуществ, вытекающих из внедрения усовершенствований эксплуатационной практики, включая использование разработанного ИКАО инструмента оценки экономии топлива.

Региональные бюро поощряли участие государств в проведенном ИКАО в Монреале Симпозиуме по воздушному транспорту (IATS) и Конференции ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN), проходившей в Саудовской Аравии. Они также оказывали помощь в организации региональных семинаров, связанных с подготовкой к проведению ATConf/6 в марте 2013 года.

Проекты и деятельность в области технического сотрудничества

В 2012 году осуществлялась реализация 19 национальных и 3 региональных проектов по линии технического сотрудничества, связанных с охраной окружающей среды и обеспечением устойчивого развития воздушного транспорта. К числу основных достижений за отчетный период относятся следующие:

Регион Азии и Тихого океана (APAC)

- Проведение учебных курсов по авиационному законодательству и вопросам регулирования в рамках Программ подготовки специалистов развивающихся стран для четырех государств.

Карибский и Южноамериканский (CAR/SAM) регион

- Заключение контракта на разработку методики оценки влияния экологических и социальных факторов на развитие международного аэропорта одного государства;

- оказание одному государству помощи в обеспечении соблюдения нормативных положений по охране окружающей среды при проектировании и сооружении удаленного грузового перрона и соответствующих производственных зданий;
- проведение подготовки 50 специалистов из 15 государств по вопросам управления устойчивым и экологически безопасным развитием инфраструктуры воздушного транспорта;
- проведение исследования по оценке потребностей в людских ресурсах и подготовке кадров для ВГА трех государств;
- проведение исследования по оценке потребностей в аэронавигационном оборудовании и людских ресурсах одного государства после имевшего там место землетрясения.

Регион Европы и Ближнего Востока (EUR/MID)

- Оказывалась дальнейшая помощь одному государству по различным направлениям развития людских ресурсов путем проведения профессиональной подготовки специалистов по обеспечению устойчивого развития и экономической эффективности воздушных перевозок.

ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ СТРАТЕГИИ РЕАЛИЗАЦИИ



ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ СТРАТЕГИИ РЕАЛИЗАЦИИ

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И ВНЕШНИЕ СНОШЕНИЯ

Правовые вопросы, связанные с недисциплинированными пассажирами

В соответствии с решением, принятым на 149-й сессии Совета в ноябре 2011 года об учреждении Специального подкомитета Юридического комитета для пересмотра положений *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Токийская конвенция), уделяя особое внимание проблеме недисциплинированных пассажиров, этот Подкомитет провел в Монреале свое первое совещание в мае и второе совещание в декабре. Подкомитет подготовил проект протокола к Токийской конвенции, содержащий ряд вопросов для обсуждения Юридическим комитетом.

Содействие ратификации документов, принятых в Пекине

Совет и Секретариат продолжали работу по содействию ратификации *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (Пекинская конвенция) и *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекинский протокол), используя проведенную ИКАО Конференцию высокого уровня по авиационной безопасности, совещания учреждений Организации Объединенных Наций и другие форумы. Два региональных юридических семинара включали также вопросы ратификации пекинских документов. Один семинар по юридическим вопросам для региона Азии/Тихого океана был проведен ИКАО в Республике Корея в апреле. Другой семинар по Варшавской конференции по воздушному праву состоялся в Варшаве (Польша) в сентябре и был организован под эгидой ИКАО и Центральноевропейской авиационной группы (Болгария, Венгрия, Польша, Румыния, Словакия, Словения и Чешская Республика). По состоянию на 20 декабря Пекинскую конвенцию ратифицировали Сент-Люсия, Мали и Доминиканская Республика, а Пекинский протокол – Сент-Люсия, Мали и Куба.

Сотрудничество с Целевой группой по осуществлению контртеррористических мероприятий (ЦГОКМ) Организации Объединенных Наций

ИКАО, в качестве члена ЦГОКМ ООН, продолжала сотрудничать с этой Целевой группой и ее другими членами. ИКАО участвовала в организации и

работе Международного совещания по безопасности и защите химических веществ, которое было проведено под эгидой Организации по запрещению использования химического оружия в ноябре в Тарнуве (Польша).

Международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационное оборудование)

От имени Совета, выступающего в качестве контролирующего органа Международного регистра, Секретариат продолжал следить за работой Регистра в целях обеспечения его эффективного функционирования в соответствии со статьей 17 Кейптаунской конвенции. Поскольку в июле 2012 года заканчивался второй трехлетний срок действия назначения членов Комиссии экспертов контролирующего органа Международного регистра (CESAIR), Совет в соответствии с выдвижением новых/старых кандидатур от сторон-участниц и государств-сигнатариев Кейптаунской конвенции и Кейптаунского протокола 2 июля 2012 года назначил/переназначил 15 членов этой Комиссии. В декабре 2012 года в Штаб-квартире ИКАО было проведено 5-е заседание CESAIR. На этом заседании был организован брифинг для членов Комиссии и состоялось предварительное обсуждение различных важных изменений к документу *"Правила и процедуры Международного регистра"* (Дос 9864), имея в виду созвать во втором квартале 2013 года 6-е заседание для окончательного рассмотрения этих изменений и представления рекомендаций Совету. В соответствии со статьей 62 (2) (с) Кейптаунской конвенции и статьей XXXVII (2) (с) Кейптаунского протокола Совет регулярно получает от Депозитария информацию о ратификациях, заявлениях, денонсациях и назначенных пунктах ввода информации. На конец года имело место 48 ратификаций и присоединений к Кейптаунской конвенции и Кейптаунскому протоколу.

Рабочая группа по управлению и эффективности (WGGE)

WGGE была создана на 195-й сессии Совета в марте 2012 года в результате объединения бывших рабочих групп по управлению и эффективности. WGGE провела исследование различных аспектов языкового обслуживания, включая потребности в письменном и устном переводе, качество обслуживания, одновременное распространение и своевременную публикацию документов на официальных языках, и представила рекомендации, которые были рассмотрены Советом в ходе его 197-й сессии в ноябре 2012 года. Совет одобрил эти рекомендации и поручил Секретариату, различным комитетам Совета и Аэронавигационной комиссии подготовить конкретные предложения по оптимальному использованию языкового обслуживания с целью их рассмотрения на 198-й сессии Совета.

Обсуждение привилегий и иммунитетов на Трехстороннем консультативном комитете

В мае 2012 года состоялось 3-е заседание Трехстороннего консультативного комитета ИКАО. Помимо официальных лиц из протокольных отделов Оттавы и Квебека, а также представителей в Совете ИКАО, в работе заседания приняли участие представители города Монреаля.

На заседании были рассмотрены включенные в повестку дня вопросы пребывания в Канаде постоянных представителей, членов их семей и национальных делегаций, касающиеся таких аспектов, как въездные визы, аккредитация, образование, здравоохранение, налогообложение, регулирование дорожного движения, а также соответствующие льготы, предоставляемые принимающим государством на федеральном и провинциальном уровнях. Участники заседания Комитета отметили значительный прогресс в решении ряда вопросов, достигнутый после предыдущего совещания в ноябре 2011 года, и согласились с тем, что следующее совещание, запланированное на февраль 2013 года, также рассмотрит наработанные результаты и сосредоточится на нерешенных вопросах.

Сотрудничество со Всемирной туристской организацией (ЮНВТО)

ИКАО продолжала участвовать в деятельности учрежденной ЮНВТО Рабочей группы по защите туристов/потребителей и организаторов путешествий. Эта Группа занимается рассмотрением проекта конвенции о защите туристов и поставщиков туристических услуг. Тематика вопросов включает обязательства государств по оказанию помощи в форс-мажорных ситуациях, защиту туристов в случае банкротства организатора поездки, а также ряд других аспектов организации путешествий. ИКАО представила технические замечания и предложения по проекту разрабатываемого документа, в частности, нацеленные на исключение любого потенциального его перекрытия с существующими документами по воздушному праву, принятыми под эгидой ИКАО.

Внедрение политики ИКАО по региональному сотрудничеству

Осуществлялось внедрение политики ИКАО по региональному сотрудничеству посредством принятия ряда мер, которые позволили ИКАО и региональным органам гражданской авиации активизировать деятельность государств по согласованию правил, требований и процедур эксплуатации на основе SARPS. Расширилось взаимодействие с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации. Такое взаимодействие между ИКАО и каждым региональным органом гражданской авиации осуществлялось в соответствии с меморандумом о сотрудничестве, заключенным между ИКАО и таким органом, в интересах исключения дублирования работ. Были проведены периодические совещания ИКАО и региональных органов гражданской авиации, а также совещания/практикумы и семинары, организованные в регионах совместно ИКАО и региональными органами гражданской авиации.

Деятельность региональных бюро

В течение 2012 года региональные бюро ИКАО активно занимались реализацией всех стратегических целей Организации. В тесной координации с управлениями Штаб-квартиры обеспечивалось осуществление программ и проектов в регионах с контролем получаемых результатов. В соответствии с расширенной стратегией Организации в области регионального сотрудничества региональные бюро тесно взаимодействовали друг с другом, а также с региональными авиационными организациями и службами в целях исключения дублирования усилий и совместного использования полученных результатов. В частности, они участвовали в реализации планов действий, включенных в меморандумы о сотрудничестве, подписанные с региональными авиационными органами.

Особо важные работы каждого регионального бюро

Ближневосточное (MID) бюро

- Несмотря на сложности с обеспечением безопасности полетов в Каире и политическую напряженность в регионе, что оказало сильное влияние на персонал, выполнение программы работы бюро осуществлялось в обычном режиме, за исключением нескольких случаев, когда одно или два мероприятия были отменены или отложены из-за низкого участия государств региона MID. Оказание технической помощи и поддержки государствам региона MID осуществлялось без перебоев.

ЛЮДСКИЕ РЕСУРСЫ

По состоянию на 31 декабря 2012 года кадровый состав насчитывал в общей сложности 698 сотрудников, из которых 530 финансировались из Регулярного бюджета по программам, 66 – из Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC) и 102 – из внебюджетных средств. Из общего числа персонала 326 сотрудников относились к категории специалистов (P) и более высоких категорий, а 372 – к категории общего обслуживания (GS). 80 государств-членов были представлены в Секретариате на постах категории специалистов и более высоких категорий.

Общая доля женщин среди сотрудников категории специалистов и более высоких категорий достигла 30 %. На руководящем уровне женщины занимали 50 % постов категории D-2 и 11 % постов категории D-1. В рамках проводимой Организацией просветительской деятельности одна женщина, обладающая соответствующей квалификацией, была удостоена международной стипендии ИКАО "Женщины в авиации".

ИКАО продолжала пользоваться услугами 7 откомандированных специалистов и 28 сотрудников, предоставленных на безвозмездной основе в рамках соглашений о партнерстве с государствами-членами и авиационными полномочными органами. В этом году в ИКАО приступили к работе 22 новых сотрудника, предоставленных на безвозмездной основе.

После введения с 1 января 2011 года девятого издания *Кодекса службы ИКАО* был проведен всесторонний пересмотр Правил персонала с целью дальнейшей рационализации политики, правил и практики управления людскими ресурсами и приведения их в более полное соответствие, при необходимости, с практикой учреждений общей системы ООН.

Была разработана политика мобильности персонала, основанная на регулируемых на добровольной основе переводах по службе и нацеленная в основном на функциональную мобильность сотрудников в одном месте работы. Главная цель этой политики заключается в оказании Организации помощи в реализации ее стратегических целей и удовлетворении функциональных потребностей за счет возможности более гибкого перевода по службе сотрудников с соответствующими навыками или квалификацией в одном месте работы или на другое место работы, когда в этом возникает необходимость. Другая цель заключается в оказании сотрудникам помощи в приобретении новых навыков, знаний и опыта, связанных с выполнением функциональных обязанностей в различных управлениях и бюро.

Механизм планирования трудовых ресурсов, включающий трехлетний и ежегодный планы действий в области людских ресурсов, а также усовершенствования системы найма персонала и организации производственных процессов оказали положительное влияние на более полное удовлетворение потребностей по программам за счет организационной реструктуризации и перепланирования работ с учетом приоритетного использования имеющихся ресурсов, а также за счет ускорения найма персонала и предоставления контрактов.

Расширен спектр возможностей обучения и подготовки персонала. В рамках новой системы электронного обучения iLearn начали проводиться курсы подготовки в режиме онлайн. Эта система служит также в качестве системы записи на онлайн-овые и аудиторные курсы, упрощая тем самым регистрацию и контроль данных за проведением занятий. Достигнуто также соглашение с Секретариатом Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке о получении доступа в режиме онлайн к платформе Skillsoft, включающей широкий спектр курсов офисной подготовки, курсов повышения квалификации, учебников по управлению, а также обязательных учебных курсов ООН. Персонал региональных бюро продолжал проходить специализированную подготовку по техническим аспектам аэронавигационных дисциплин, обновляя свои знания и навыки. Кроме того, в текущем году было организовано более 100 учебных мероприятий для подготовки сотрудников по широкому спектру вопросов технического и нетехнического характера, совершенствования организации работы, развития навыков межличностного общения и повышения языковой подготовки.

В Штаб-квартире и региональных бюро были также организованы курсы обязательной подготовки по вопросам этики. В общей сложности различные виды подготовки прошло более 1600 сотрудников ИКАО.

Была проведена реорганизация должностей и работы Отдела людских ресурсов в целях более полного удовлетворения потребностей по программам и повышения качества и своевременности предоставляемых услуг и консультативной поддержки. Введена и заполнена должность заместителя директора по людским ресурсам, который будет заниматься планированием и управлением всеми видами услуг в области людских ресурсов, а также разработкой политики в данной области.

Параллельно с внедрением средств автоматизации продолжалась модернизация процессов управления людскими ресурсами. Это позволило повысить своевременность удовлетворения потребностей по программам, сохраняя при этом высокий уровень качества предоставляемых услуг. Отдел людских ресурсов также участвует в разработке внутренней системы рационализации своей деятельности, призванной повысить эффективность производственных процессов, исключить дублирование, расширить безбумажное делопроизводство. Данная система, после ее завершения и апробации, может быть распространена на другие виды деятельности ИКАО.

В отчетный период было объявлено, с последующим проведением процессов найма, в общей сложности 84 вакантных поста (40 постов категории общего обслуживания и 44 – категории специалистов) для заполнения внешними кандидатами и 25 переклассифицируемых постов (19 – категории общего обслуживания и 6 – категории специалистов) для заполнения внутренними кандидатами. Когда это представлялось возможным, посты уровня Р-4 были переклассифицированы в посты уровня Р-2 или Р-3, с тем чтобы нанимать более молодых способных специалистов. Пересмотренные должностные обязанности предусматривают широкий спектр взаимодополняющих навыков и привлекли большое число заявлений от женщин из непредставленных или недопредставленных государств-членов.

С начала текущего трехлетнего периода было обновлено 55 % постов категории общего обслуживания и 39 % постов категории специалистов с проведением их классификации, отражающей текущие функции и обязанности. В Штаб-квартире и во всех региональных бюро был внедрен новый стандарт классификации постов категории общего обслуживания, распространяемый Комиссией по международной гражданской службе для использования в учреждениях общей системы ООН. Были проведены учебные занятия по новому стандарту классификации и описанию должностных обязанностей. Для ускорения обновления документации был разработан формат сжатого описания должностных обязанностей.

Активизация общения с персоналом и контактов с широкой общественностью позволила улучшить внутреннее и внешнее представление об ИКАО

как привлекательном работодателе, что способствует найму и удержанию высококвалифицированных специалистов. В ходе внедрения нового стандарта классификации были организованы персональные и групповые информационные занятия для всего персонала категории общего обслуживания. В информационный бюллетень по людским ресурсам были дополнительно включены представляющие интерес вопросы, касающиеся, в частности, этики. Были значительно обновлены внешний и внутренний вебсайты.

ПЕРЕВОД И ПУБЛИКАЦИИ

За отчетный период объем работ Отдела переводов и публикаций составил 11 млн слов по сравнению с 8,72 млн слов в 2011 году, при этом 50,9 % было передано на внешний подряд, а 49,1 % выполнено собственными силами. Устный перевод обеспечивался на 1376 заседаниях (в прошлом году на 1259 заседаниях). На фоне постоянного увеличения объема интернет-публикаций на различных веб-сайтах ИКАО отмечалось снижение выпуска публикаций, предназначенных для продажи. В соответствии с установленной в *Издательских правилах ИКАО* (Дос 7231) политикой выделения бесплатных квот количество изданий, безвозмездно направленных государствам-членам, составило 46 055.

В апреле был введен в действие документ, определяющий политику и процедуры ИКАО, касающиеся передачи переводческих услуг на внешний подряд. Его цель заключается в обеспечении того, чтобы вся подрядная работа, связанная с запросами на услуги перевода, выполнялась на транспарентной основе при строгом соблюдении соответствующих норм. Ставится задача обеспечить наивысшее качество услуг, выдерживая при этом сроки выполнения работ и сокращая расходы на основе рационального соотношения между внутренними и подрядными переводческими услугами, исходя из имеющихся ресурсов. Разработанная политика устанавливает объем и основные принципы передачи переводов на внешний подряд, учитывая при этом качество, сроки и конфиденциальность их исполнения, а также финансовые аспекты. Она также содержит критерии отбора и аттестации письменных переводчиков, а также механизм управления качеством передаваемых на внешний подряд переводов. Такая практика должна обеспечивать полное и точное выполнение работы в соответствии с конкретными требованиями и условиями.

Введенная в конце 2011 года компьютеризированная система обеспечения переводческих услуг стала основой внутренней и подрядной переводческой деятельности. Непосредственный эффект заключался в повышении качества и согласованности переводов за счет улучшения контроля за процессом перевода. С течением времени может также повыситься производительность вследствие повышения эффективности выпуска публикаций. Все сотрудники Отдела переводов и публикаций прошли соответствующую ознакомительную подготовку с учетом их индивидуальных функций, касающихся использования системы.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ГЕНЕРИРОВАНИЮ ДОХОДОВ

В 2012 году деятельность по генерированию доходов продолжала демонстрировать новые возможности получения доходов, при этом значительное место занимали лицензирование, обучение и мероприятия применительно к перевозке опасных грузов. Однако сокращение затрат по-прежнему оставалось серьезной проблемой, хотя было достигнуто значительное снижение типографских издержек.

Дальнейшее снижение продажи печатных изданий отразилось в общих финансовых показателях за отчетный год. Причины уменьшения выпуска печатной продукции будут рассматриваться в 2013 году и изучаться возможности выпуска новой продукции в целях увеличения доходов.

Для расширения продажи документации ИКАО был создан новый электронный "интернет-магазин".

ОРГАНИЗАЦИЯ КОНФЕРЕНЦИЙ И СОДЕРЖАНИЕ ОФИСОВ

После успешного внедрения в сентябре новых процедур ИКАО приступила к осуществлению усовершенствованного и более эффективного процесса регистрации участников конференций. Как следствие этого было значительно сокращено время регистрации участников проведенных ИКАО Конференции высокого уровня по авиационной безопасности и Двенадцатой Аэронавигационной конференции.

Началась работа по внедрению комплексной электронной системы управления, которая дополнительно упростит регистрацию при проведении предстоящих мероприятий, включая 38-ю сессию Ассамблеи ИКАО в сентябре 2013 года.

В 2012 году было выполнено несколько проектов по созданию и обновлению офисных помещений с целью оптимизации офисной планировки и улучшения использования производственных площадей здания. Новейшие аудиовизуальные средства были установлены в зале Ассамблеи, в зале заседаний Совета и конференц-залах. Началась также работа по передислокации магазина беспошлинной продажи, с тем чтобы улучшить обслуживание участников конференций.

ИНФОРМАЦИОННЫЕ И СВЯЗНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Инфраструктура единой информационной сети One-ICAO была расширена и дополнена предоставлением большинству региональных бюро услуг электронной почты и справочного сервиса. Такое добавление дает пользователям доступ к "полному набору услуг" электронной почты и позволит полностью интегрировать эти функции в новую объединенную систему обмена сообщениями, развертываемую в 2013 году.

Все компьютерные терминалы в Штаб-квартире были переведены на использование Windows 7 и Office 2010, с тем чтобы использовать преимущества новейшего программного обеспечения. Был завершен план создания сайта восстановления основных функций компьютерных систем в Штаб-квартире в случаях чрезвычайных ситуаций.

После детального анализа рабочих процессов, связанных с управлением архивами, и архитектуры электронной системы управления архивами было принято решение о построении электронной системы управления документацией и архивами (EDRMS) ИКАО на базе платформы Microsoft SharePoint с дополнительным прикладным программным обеспечением. Данное решение оказалось наиболее экономически эффективным и наиболее гибким в плане адаптации системы к потребностям Организации. Оно также учитывает тот факт, что процесс стандартизации электронного управления документацией и архивами, осуществляемый в системе ООН, будет строиться на той же платформе.

При участии пользователей из всех управлений была упрощена существующая систематизация архивной документации ИКАО. Нарастивание и отладка прикладных функций, используя значительный вклад пользователей системы, позволили приступить к постепенному внедрению системы в конце года, при этом прежняя "бумажная" система и новая EDRMS работают параллельно.

Был полностью перестроен публичный веб-сайт ИКАО и приведен в соответствие с наилучшими образцами других учреждений ООН. В настоящее время сайт имеет улучшенное верхнее поле ввода данных и более совершенные панели навигации. Была также проведена реорганизация сайта с целью лучшего отражения специальных событий и других важных мероприятий ИКАО. Секция ИСТ приступила к передислокации содержимого веб-сайтов региональных бюро для улучшения общего электронного имиджа ИКАО. Новый публичный веб-сайт будет позволять обновлять содержимое на более динамичной основе, сохраняя при этом стандартный вид и удобство для пользователя.

Секция ИСТ тесно взаимодействовала со всеми управлениями в вопросах определения критических направлений повышения эффективности производственной деятельности, наращивания потенциала и анализа данных, используя архитектуру информационных систем. Работа началась в Административном управлении с внедрения таких систем, как iLearn и ICAOMed. Для АНУ и УТС Секция ИСТ создала системы управления информацией и учебные модули применительно к TRAINAIR PLUS, касающиеся основанной на характеристиках навигации и авиационной медицины. Секция ИСТ также обобщала проектную документацию, оптимизировала сроки разработки проектов и сотрудничала с АНУ и АТС в обеспечении внедрения механизма управления качеством проектов. Были разработаны и успешно использовались на конференциях ИКАО комплекты электронной информации на USB-накопителях (iKITS).

ИНФОРМАЦИОННО-КОММУНИКАЦИОННОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

В течение года основное внимание уделялось поддержке проведения крупных конференций и совещаний ИКАО в Штаб-квартире и различных регионах, а также важных для авиации мероприятий всемирного масштаба. В этой связи следует отметить большое внимание средств массовой информации к серии стыковочных рейсов между Монреалем и Рио-де-Жанейро, связанных с проведением Конференции ООН по устойчивому развитию Рио+20. На всех участках маршрута воздушные суда работали на экологически чистом альтернативном топливе. В аэропортах Монреаля, Торонто, Мехико, Сан-Пауло и Рио-де-Жанейро были проведены пресс-конференции. ИКАО обеспечивала координацию действий авиакомпаний, изготовителей воздушных судов, поставщиков топлива, местных правительственных учреждений и других заинтересованных сторон.

Повышенный интерес к этому средств массовой информации отразился в выпуске большего числа сообщений для печати и сводок новостей, большему количеству интервью с руководством ИКАО на местном уровне и в ходе командировок за границей, проведении подготовки старших сотрудников ИКАО к взаимодействию со средствами массовой информации, а также обеспечении контроля средств массовой информации с целью систематической оценки масштаба, характера и влияния предоставляемой информации в мире.

Осуществлялось взаимодействие с Административным управлением по вопросам разработки новой начальной страницы публичного веб-сайта ИКАО. В этой связи были реализованы такие интернет-инициативы, как информационные серии "Перспективы ИКАО" (разработанные для AN-Conf/12), вращающиеся и выделяемые разделы начальной страницы для привлечения внимания к достижениям ИКАО и регулярное их обновление. Это подкреплялось более активным использованием веб-сайта социальных сетей Twitter для пропаганды мероприятий ИКАО и привлечения внимания к веб-сайту ИКАО. Увеличение количества видео-обращений старших руководителей обеспечило усиление внимания к присутствию Организации на проводимых в мире авиационных мероприятиях.

ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА



ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Программа технического сотрудничества дополняет Регулярную программу и оказывает государствам-членам поддержку в реализации SARPS, политики и процедур ИКАО, а также в наращивании потенциала и развитии их систем гражданской авиации.

В этом году ИКАО выполнила Программу технического сотрудничества, объем которой оценивается в 130,9 млн долл. США. В рамках различных соглашений о целевых фондах было реализовано 95 проектов в 145 странах. Краткие сведения о проектах, выполненных в 2012 году, приведены в добавлении 2 к настоящему докладу, с которым можно ознакомиться на веб-сайте: <http://www.icao.int/publications/Pages/annual-reports.aspx>.

99,4 % общего объема Программы финансировалось странами, которые сами выделяли средства на финансирование своих проектов технического сотрудничества. Внебюджетные взносы в фонды конкретных проектов, вносившиеся такими донорами, как банки развития, региональные организации, финансовые учреждения и отраслевые организации, включая добровольные взносы в натуральной форме, составили 0,6 % от объема Программы.

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

Регион	2010	2011	2012
Азия и Тихий океан	11,97	9,31	4,24
Африка	9,50	10,93	47,28
Европа и Ближний Восток	18,10	8,94	10,99
Северная и Южная Америка	97,31	40,97	68,43
Всего	136,88	70,15	130,94

Как показано ниже, в число трех основных компонентов проектов, реализуемых ИКАО, входили набор экспертов для работы на местах, подготовка персонала гражданской авиации и закупка оборудования и услуг.

Набор экспертов

В 2012 году ИКАО привлекла на международной основе для работы на местах 272 эксперта и консультанта. С учетом 936 национальных сотрудников в осуществлении проектов принимали участие 1008 человек, в том числе 79 международных экспертов и консультантов, которые уже работали на местах. Эти эксперты работали в качестве советников при национальных администрациях гражданской авиации, инструкторов в учебных центрах или на рабочих местах, а также сотрудников управленческого аппарата, занимающихся вопросами административного обеспечения и эксплуатационного обслуживания, в том числе проведением инспекций по безопасности полетов, в случае отсутствия у государств соответствующего кадрового потенциала.

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



Подготовка персонала гражданской авиации

Всего было предоставлено 573 стипендий общей продолжительностью 384,8 рабочего месяца, в том числе:

- 229 стипендий в рамках внутристрановых и региональных проектов технического сотрудничества, финансируемых принимающими правительствами или донорами.
- 344 стипендии в рамках меморандумов о взаимопонимании, заключенных ИКАО с Индией, Индонезией, Республикой Корея и Сингапуром, которые предусматривают финансирование обучения этими странами и руководство подготовкой со стороны ИКАО. Из них:
 - 12 стипендий для обучения в Авиационной академии Индии в области систем управления безопасностью эксплуатации аэропортов и преподавательской деятельности;
 - 54 стипендии для прохождения подготовки в Учебном центре гражданской авиации Индонезии по вопросам проведения внутренней ревизии авиационной деятельности, управления гражданской авиацией, управления авиационной безопасностью, инспекций производства полетов и систем управления безопасностью полетов;
 - 208 стипендий для подготовки специалистов в Учебном центре гражданской авиации Кореи и Авиационной академии Корпорации международных аэропортов в Инчхоне по вопросам технического обслуживания доплеровских станций VOR; использования глобальных навигационных спутниковых систем (GNSS); эксплуатации аэропортов; авиационной безопасности; радиолокационного управления заходом на посадку; выполнения положений Приложения 14 "Аэродромы"; политики в области аэронавигации; принципов радиолокации; эксплуатации аэропортовых терминалов; обслуживания систем посадки по приборам (ILS); электронных средств обеспечения безопасности полетов; разработки политики в области гражданской авиации (для руководителей высшего звена);
 - 70 стипендий для обучения в Авиационной академии Сингапура по вопросам кризисного управления применительно к обеспечению авиационной безопасности; управления гражданской авиацией; систем CNS/ATM; международного воздушного права; урегулирования нештатных ситуаций; государственных программ обеспечения безопасности полетов; обязанностей инспектора по контролю за безопасностью полетов (производство полетов и летная годность); организации контроля за обеспечением безопасности полетов.

Кроме того, эксперты ИКАО, набранные по линии проектов технического сотрудничества, провели обучение на местах 4236 сотрудников администраций гражданской авиации по различным дисциплинам. Государства-реципиенты по-прежнему включали значительный объем затрат на подготовку своих специалистов в статью закупки по проектам технического сотрудничества ИКАО. В общей сложности 293 национальных специалиста прошли подготовку в области применения новых технологий и эксплуатации оборудования, закупленного в рамках проектов ИКАО.

Подготовка управленческого, технического и эксплуатационного персонала играла особо важную роль в расширении возможностей государственных органов по обеспечению надзора. Согласно информации, поступившей от государств-членов, персонал, прошедший подготовку в рамках Программы технического сотрудничества, все в большей мере используется ведомствами гражданской авиации, которые получают большие преимущества от обучения и удержания квалифицированных специалистов по безопасности полетов и авиационной безопасности, включая инспекторов.



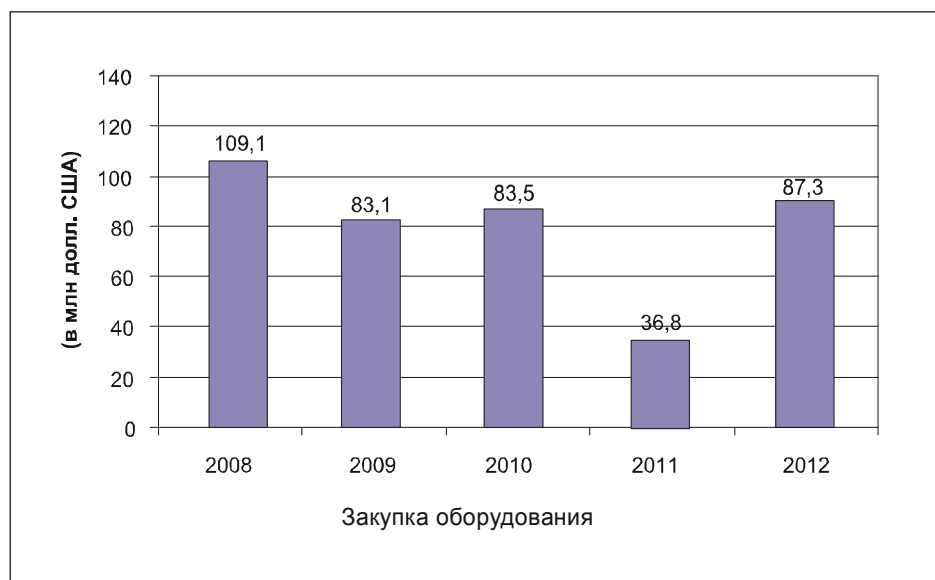
Оборудование и субподряды

Всего в рамках Программы технического сотрудничества было оформлено 283 заказа на закупку и субподрядов; общая сумма расходов на закупки для реализации проектов на местах составила 87,3 млн долл. США. Помощь, оказанная государствам в сфере модернизации инфраструктуры гражданской авиации, охватывала широкий спектр направлений: от разработки технических спецификаций, подготовки и проведения тендеров и административного обеспечения сложных многоэтапных контрактов под ключ до ввода оборудования в эксплуатацию. Это непосредственно способствовало повышению уровня безопасности полетов и безопасности

аэропортов, совершенствованию систем связи и аэронавигационной инфраструктуры за счет создания возможностей для повышения эффективности и экономичности авиационной деятельности в соответствующих странах и регионах. Особо следует отметить, что высокий уровень компетентности и профессиональный опыт экспертов ИКАО позволили обеспечить соответствие технических спецификаций действующим SARPS и региональным аэронавигационным планам.

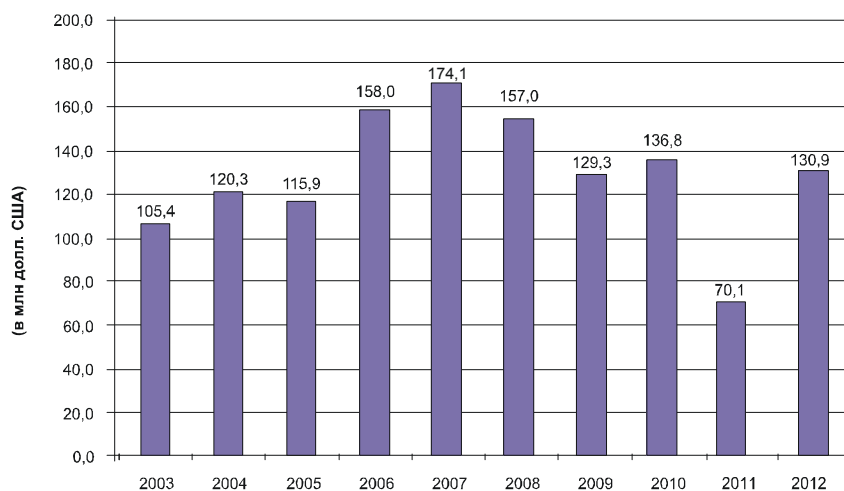
Дополнительные 2000 заказов на закупку и субподряды (включая прямую закупку), оформленные УТС на сумму 9,5 млн кан. долл., были связаны с приобретением оборудования и услуг для административно-хозяйственных нужд Регулярной программы и Управления технического сотрудничества ИКАО.

Секция снабжения прошла аттестацию на соответствие требованиям стандарта ИСО 9001:2008 к управлению качеством и стала второй секцией Организации, получившей такой сертификат. Соответствие стандарту ИСО 9001:2008 гарантирует, что закупка товаров и услуг осуществляется с максимальным учетом интересов Организации и/или соответствующих государств и обеспечением отчетности на всех уровнях Организации.



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

Стратегическая цель	Северная и Южная Америка	%	Африка	%	Азия и Тихий океан	%	Европа и Ближний Восток	%	Общий объем Программы	%
А. Безопасность полетов	43,11	63,0	46,81	99,0	3,44	81,0	10,22	93,0	103,58	79,1
В. Авиационная безопасность	15,05	22,0	0,47	1,0	0,30	7,0	0,66	6,0	16,48	12,6
С. Охрана окружающей среды/Устойчивое развитие	10,26	15,0	0,0	0,0	0,51	12,0	0,11	1,0	10,88	8,3
Всего	68,42	100,0	47,28	100,0	4,25	100,0	10,99	100,0	130,94	100,0



Общие объемы освоения Программы технического сотрудничества*

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

Бюджет расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC)

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

Базовой валютой для расчетов по сметам и счетам в рамках собственных фондов ИКАО, включая Фонд AOSC, является канадский доллар. Однако учет по фондам, управляемым от имени третьих сторон, в частности по фондам, созданным для управления проектами технического сотрудничества, ведется в долларах США.

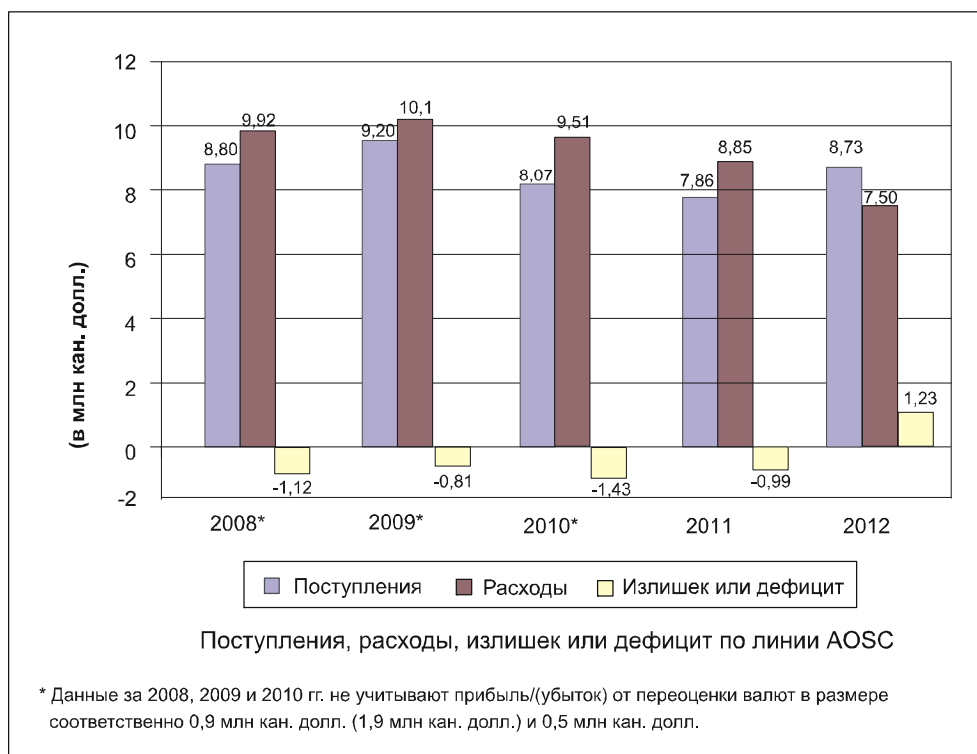
Ежегодные излишки и дефициты бюджета AOSC являются результатом превышения или недостаточности поступлений относительно расходов за конкретный год. По состоянию на 31 декабря 2012 года накопленный излишек Фонда AOSC составлял 2,0 млн кан. долл. Эти средства используются для покрытия возможных дефицитов при осуществлении программ, а также для выплаты, при необходимости, компенсаций сотрудникам при расторжении контрактов.

Оценка результатов за 2012 год указывает на наличие излишка в размере 1,2 млн кан. долл. Средняя ставка возмещения накладных расходов по проектам за последние пять лет увеличилась с 4,6 % в 2008 году до 6,1 % в 2012 году.

Деятельность региональных бюро

Региональные бюро участвовали в организации командировок и работ по проектам, касающимся внедрения и/или совершенствования регламентирования и контроля безопасности полетов, принятия мер в сфере обеспечения авиационной безопасности и подготовки персонала. Они взаимодействовали с представителями государств, повышая общую информированность о Программе технического сотрудничества.

Деятельность по линии технического сотрудничества была интегрирована в программы работы региональных бюро через участие региональных сотрудников в разработке проектов, подборе кандидатов для назначения в качестве экспертов по проектам, оказании текущей технической поддержки и контроле результатов выполнения проектов.



Особо важные работы каждого регионального бюро

Азиатское и Тихоокеанское (АРАС) бюро

- Эффективная координация деятельности бюро АРАС и Управления технического сотрудничества, а также активное участие в реализации проектов/мероприятий по линии Программы технического сотрудничества, касающихся, например, предоставления стипендий в рамках Программы ИКАО по обучению специалистов из развивающихся стран и разработки проектной документации.

Подробную информацию о проектах, реализованных в 2012 году, можно найти на веб-сайте: <http://www.icao.int/publications/Pages/annual-reports.aspx>

ФИНАНСОВЫЙ ОБЗОР



ФИНАНСОВЫЙ ОБЗОР

Основные финансовые показатели за 2012 год

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

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

	2011	2012	2013
Ассигнования	89 495	93 052	98 069
Финансируются за счет:			
взносов	82 024	84 256	88 727
разных поступлений	1 200	1 300	1 455
излишка Фонда генерирования дополнительных доходов	4 370	4 688	5 082
Возмещение из Фонда AO SC	1 712	1759	1841
Перенос средств со счета Системы стимулирования погашения долгосрочной задолженности	189	1 049	964

Как показано в таблице 2, окончательная сумма ассигнований на 2012 год была скорректирована на 94 172 000 кан. долл., в результате:

- i) переноса ассигнований за 2011 на 2012 год в общей сумме 10 196 000 кан. долл. в соответствии с финансовым положением 5.6 и финансовым положением 5.7;
- ii) уменьшения ассигнований на сумму 557 000 кан. долл., которую Фонд расходов на административное и оперативное обслуживание (AO SC) не возместил Регулярной программы;
- iii) перераспределения средств между стратегическими целями и вспомогательными стратегиями в соответствии с финансовым положением 5.9;

iv) следующих корректировок на общую сумму 8 519 000 кан. долл. в целях сокращения ассигнований за 2012 год и увеличения ассигнований на 2013 год:

- a) неисполненные обязательства в размере 5 212 000 кан. долл. в соответствии с финансовым положением 5.7;
- b) перенос ассигнований 2012 года на 2013 год в размере 3 307 000 кан. долл. в соответствии с финансовым положением 5.6.

Фактические расходы за 2012 год составили 93 773 000 кан. долл. С 2010 года счета государствам-членам выставляются частично в долларах США и частично в канадских долларах. Курс обмена доллара США и канадского доллара на 1 января 2012 года (дата выставления счетов в долларах США) был ниже курса, заложенного в бюджет на 2012 год, что привело к сокращению общей суммы взносов на 399 000 кан. долл. Эта разница (399 000 кан. долл.) была добавлена к фактическим расходам (93 773 000 кан. долл.) для выведения их на уровень расходов по заложенному в бюджет обменному курсу в объеме 94 172 00 кан. долл.

Таблица 2. Пересмотренные ассигнования на 2012 год
(в тыс. кан. долл.)

Ассигнования							Расходы		
Стратегические цели/ Вспомогательные стратегии реализации	Первоначальные согласно резолюции А37-26 Ассамблеи	Перенос с предыдущего года	Сокращение ассигнований	Переносы между СЦ/ВСП	Корректировки	Пересмотренные	Фактические расходы	Бюджетная курсовая разница	По бюджетному обменному курсу
Стратегические цели (СЦ)									
A. Безопасность полетов	24 414	3 367		1 121	(1 695)	27 207	27 041	166	27 207
B. Авиационная безопасность	13 844	712		(2 599)	(325)	11 632	11 538	94	11 632
C. Охрана окружающей среды и устойчивое развитие	11 892	1 256		(678)	(1 096)	11 374	11 305	69	11 374
Итого по СЦ	50 150	5 335	0	(2 156)	(3 116)	50 213	49 884	329	50 213
Вспомогательные стратегии реализации (ВСП)									
Поддержка программы	21 113	2 231	(256)	1 029	(2 232)	21 886	21 859	27	21 886
Управление и администрация	14 770	2 193	(289)	1 387	(2 569)	15 492	15 459	33	15 492
Управление и администрация: руководящие органы	7 019	437	(12)	(260)	(602)	6 581	6 571	10	6 581
Итого по ВСП	42 902	4 861	(557)	2 156	(5 403)	43 959	43 889	70	43 959
Всего	93 052	10 196	(557)	-	(8 519)	94 172	93 773	399	94 172

Таблица 3. Остатки кассовой наличности за 2012 год
(в тыс. кан. долл.)

По состоянию на	2012			2011		
	Общий фонд (кан. долл.)	Фонд оборотных средств (кан. долл.)	Всего (кан. долл.)	Общий фонд (кан. долл.)	Фонд оборотных средств (кан. долл.)	Всего (кан. долл.)
1 января	8 787	6 140	14 927	15 618	5 998	21 616
31 марта	34 375	5 980	40 355	19 985	5 645	25 630
30 июня	22 896	6 185	29 081	8 713	5 710	14 423
30 сентября	14 526	5 947	20 473	10 570	5 887	16 457
31 декабря	8 547	5 961	14 508	8 787	6 140	14 927

Представленные ниже таблицы 4 и 5 взяты из ревизованных финансовых отчетов ИКАО за 2012 год.

В таблице 4 представлены данные о поступлениях и расходах за 2012 год, взятые из отчета II финансовых отчетов, подготовленных в соответствии с МСУГС. В ней указаны все средства, контролируемые ИКАО.

Таблица 4. Сводка поступлений и расходов за 2012 год (все фонды)
(в тыс. кан. долл.)

ПОСТУПЛЕНИЯ:	
Взносы по проектным соглашениям	105 132
Начисленные взносы	84 205
Прочая деятельность, приносящая доход	13 133
Прочие добровольные взносы	6 755
Прочие поступления	2 225
Общая сумма поступлений	211 450
РАСХОДЫ:	
Заработная плата и выплаты сотрудникам	133 575
Общие производственные расходы	17 189
Товарно-материальные запасы, расходные материалы и пр.	53 579
Поездки и совещания	9 819
Разные расходы	4 794
Общая сумма расходов	218 956
Доход/(дефицит) от основной деятельности	(7 509)

В таблице 5 представлено финансовое положение Организации по состоянию на 31 декабря 2012 года. В ней указаны активы, долговые обязательства и излишки/(дефициты) по всем категориям средств; таблица взята из отчета I финансовых отчетов.

Таблица 5. Финансовое положение на 31 декабря 2012 года (все фонды)
(в тыс. кан. долл.)

	2012 кан. долл.	2011 кан. долл.
АКТИВЫ		
ТЕКУЩИЕ АКТИВЫ		
Наличность и эквиваленты наличности	246 379	193 393
Начисленные взносы к получению от государств-членов	4 725	5 761
Суммы к получению и авансовые платежи	13 408	11 053
Товарно-материальные запасы	1 121	952
Прочие текущие активы	2 065	1 936
ИТОГО	267 698	213 095
ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ		
Начисленные взносы к получению от государств-членов	6 116	5 581
Суммы к получению и авансовые платежи	464	496
Имущество, установки и оборудование	3 726	3 046
Нематериальные активы	1 193	958
ИТОГО	11 499	10 081
ОБЩАЯ СУММА АКТИВОВ	279 197	223 176
ПАССИВЫ		
ТЕКУЩИЕ ПАССИВЫ		
Авансовые поступления	208 828	149 559
Счета к оплате и накопленные обязательства	18 720	19 354
Выплаты сотрудникам	4 669	4 060
Кредиты договаривающимся/обслуживающим правительствам	1 608	1 397
ИТОГО	233 825	174 370
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		
Выплаты сотрудникам	90 217	78 817
	90 217	78 817
ОБЩАЯ СУММА ПАССИВОВ	324 042	253 187
ЧИСТЫЕ АКТИВЫ		
Накопленный дефицит	(48 487)	(43 659)
Резервы	3 642	13 648
ЧИСТЫЕ АКТИВЫ (накопленный чистый дефицит)	(44 845)	(30 011)
ОБЩАЯ СУММА ПАССИВОВ И ЧИСТЫХ АКТИВОВ	279 197	223 176

Сопроводительные примечания являются неотъемлемой частью финансовых отчетов.

Управление рисками предприятия (ERM)

В 2012 году все управления завершили составление реестров рисков, определяющие внутренние и внешние риски, касающиеся их сферы деятельности, а также профилактические меры, которые приняты на данный момент с целью противодействия этим рискам. Управления продолжали проводить оценку рисков и, исходя из остающегося уровня подверженности рискам после принятия существующих профилактических мер, осуществлялась классификация рисков по суммарному показателю их вероятности и воздействия. Основываясь на такой классификации, были определены три категории рисков: приемлемые и не требующие предпринятия действий (зеленая категория), приемлемые, но требующие дополнительных мер противодействия (желтая категория) и неприемлемые, требующие внимательного контроля и активного дополнительного противодействия (красная категория).

Реестры рисков соответствуют структуре бизнес-планов и стратегическим целям, а также основным направлениям функциональной деятельности: людские ресурсы, финансы, закупки и информационная технология. Эти реестры рисков были рассмотрены Советом и затем Консультативным комитетом по оценке и ревизии, который приветствовал проделанную работу и рекомендовал ИКАО продолжить внедрение ERM на всех уровнях деятельности Организации. По предложению Европейской конференции гражданской авиации в реестр рисков была включена колонка финансовых последствий, с тем чтобы можно было оценивать финансовые риски вместе с потенциальными затратами на дополнительные меры противодействия.

Внедрен официальный корпоративный процесс отслеживания корпоративных рисков и представления соответствующего доклада два раза в год. Кроме того, ответственные за риски отвечают за управление этими рисками на ежедневной основе.

Сеть обмена знаниями ИКАО (IKSN)

IKSN была успешно внедрена в АНУ, АТС и региональных бюро. Этот механизм предоставляет данные о состоянии реализации и бюджетных расходах по трем стратегическим целям, а также о ходе выполнения всех 36 программ и содержащихся в них проектах. Возможности IKSN были продемонстрированы Совету в ходе 196-й и 197-й сессий. В настоящее время проводится дальнейшее усовершенствование этого инструмента.

Переходящий бизнес-план

Первый переходящий бизнес-план был представлен Совету в 2011 году и давал ему картину возникающих проблем и тенденций. Второй переходящий бизнес-план был разработан в 2012 году. Как и в

предшествующем году, этот переходящий бизнес-план показал критические направления деятельности, которые могли потребовать дополнительного финансирования. Совет использовал второй переходящий бизнес-план в качестве основы разработки регулярного бюджета на трехлетний период 2014–2015–2016 гг., и несколько новых инициативных работ, отраженных в переходящем бизнес-плане, включаются в бюджет на следующий трехлетний период.

Отделение по оценке и внутренней ревизии (ЕАО)

В течение 2012 года ЕАО провело внутреннюю ревизию деятельности консультантов УТС, а также регионального бюро в Париже. Кроме того, Совету представлялись различные отчеты Объединенной инспекционной группы вместе с планами мероприятий, предложенными Секретариатом. Тематика отчетов охватывала следующие вопросы: обзор ревизионной деятельности на уровне всей системы ООН; перемещение персонала между учреждениями и баланс между трудовой деятельностью и личной жизнью; политика и процедуры управления целевыми фондами; Сотрудничество Юг – Юг и Трехстороннее сотрудничество; принципы инспекции; обзор медицинских услуг; мультилингвизм; управление информационно-коммуникационными технологиями.

ДОБАВЛЕНИЕ 1. ТАБЛИЦЫ К РАЗДЕЛУ "МИР ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В 2012 ГОДУ"

Общее примечание. Статистические данные за 2012 год, приведенные в настоящем докладе, следует рассматривать как предварительные; опыт показывает, что предел погрешности для мировых суммарных показателей, возможно, составляет менее 2 %, за исключением предела погрешности в сведениях о прибылях, который может быть значительно выше. Если не указано иначе, то:

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

Таблица 1. Сводные данные о международных и внутренних коммерческих перевозках в мире
(регулярные перевозки авиакомпаний государств – членов ИКАО, 2003–2012 гг.)

Год	Пассажиры		Пассажиро-км		Груз, т		Выполненные тонно-км (груз)		Выполненные тонно-км (почта)		Общий выполненный тонно-километраж	
	(млн)	Годовой прирост (%)	(млн)	Годовой прирост (%)	(млн)	Годовой прирост (%)	(млн)	Годовой прирост (%)	(млн)	Годовой прирост (%)	(млн)	Годовой прирост (%)
2003	1 764	3,2	3 130 475	1,8	33,6	6,7	134 379	4,9	4 177	-0,9	429 921	2,7
2004	1 969	11,6	3 571 872	14,1	36,8	9,6	148 624	10,6	4 223	1,1	484 091	12,6
2005	2 109	7,1	3 857 622	8,0	37,7	2,5	152 339	2,5	4 295	1,7	514 588	6,3
2006	2 227	5,6	4 098 281	6,2	40,1	6,2	162 402	6,6	4 182	-2,6	546 715	6,2
2007	2 422	8,8	4 434 885	8,2	42,5	6,2	170 205	4,8	4 156	-0,6	582 986	6,6
2008	2 458	1,5	4 523 484	2,0	41,1	-3,2	168 569	-1,0	4 625	11,3	592 609	1,7
2009	2 448	-0,4	4 475 848	-1,1	40,8	-0,8	153 606	-8,9	4 372	-5,5	567 176	-4,3
2010	2 662	8,7	4 831 858	8,0	48,6	19,2	183 980	19,8	4 595	5,1	633 783	11,7
2011	2 824	6,1	5 149 693	6,6	49,7	2,2	184 532	0,3	4 737	3,1	665 232	5,0
2012	2 957	4,7	5 401 797	4,9	49,2	-1,0	182 429	-1,1	4 997	5,5	686 609	3,2

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

Таблица 2. Данные о международных коммерческих перевозках в мире
(регулярные перевозки авиакомпаний государств – членов ИКАО, 2003–2012 гг.)

Год	Пассажиры		Пассажиро-км		Груз, т		Выполненные тонно-км (груз)		Выполненные тонно-км (почта)		Общий выполненный тонно-километраж	
	(млн)	Годовой прирост (%)	(млн)	Годовой прирост (%)	(млн)	Годовой прирост (%)	(млн)	Годовой прирост (%)	(млн)	Годовой прирост (%)	(млн)	Годовой прирост (%)
2003	574	2,6	1 799 463	0,1	19,5	4,3	111 458	1,5	2 421	0,0	284 120	0,5
2004	662	15,3	2 085 577	15,9	21,7	11,2	124 387	11,6	2 528	4,4	322 760	13,6
2005	722	9,0	2 277 450	9,2	22,5	3,7	127 994	2,9	2 662	5,3	344 385	6,7
2006	789	9,3	2 461 159	8,1	23,9	6,4	136 627	6,7	2 725	2,4	370 278	7,5
2007	872	10,5	2 673 979	8,6	25,4	6,3	143 484	5,0	2 860	4,9	394 806	6,6
2008	906	3,9	2 756 842	3,1	25,2	-0,9	142 284	-0,8	3 037	6,2	401 615	1,7
2009	918	1,3	2 721 677	-1,3	24,6	-2,3	129 761	-8,8	3 020	-0,6	385 956	-3,9
2010	1 015	10,6	2 953 162	8,5	31,8	29,2	158 032	21,8	3 212	6,4	438 100	13,5
2011	1 102	8,5	3 178 187	7,6	32,7	2,8	158 680	0,4	3 282	2,2	460 576	5,1
2012	1 157	5,1	3 350 411	5,4	32,3	-1,2	156 302	-1,5	3 488	6,3	474 744	3,1

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

Таблица 3. Тенденции изменения коэффициентов загрузки при регулярных международных и внутренних перевозках
(данные о коммерческих перевозках авиакомпаний государств – членов ИКАО, 2003–2012 гг.)

Год	Пассажиро-км (млн)	Располагаемые место-км (млн)	Коэффициент пассажирской загрузки (%)	Груз тонно-км (млн)	Почта, тонно-км (млн)	Всего выполнено тонно-км (млн)	Всего выполнено тонно-км (млн)	Коэффициент загрузки (%)
2003	3 130 475	4 378 988	71	134 379	4 177	429 921	722 098	60
2004	3 571 872	4 872 904	73	148 624	4 223	484 091	792 103	61
2005	3 857 622	5 153 777	75	152 339	4 295	514 588	836 933	61
2006	4 098 281	5 412 300	76	162 402	4 182	546 715	877 123	62
2007	4 434 885	5 781 360	77	170 205	4 156	582 986	934 988	62
2008	4 523 484	5 964 954	76	168 569	4 625	592 609	960 081	62
2009	4 475 848	5 844 121	77	153 606	4 372	567 176	920 111	62
2010	4 831 858	6 188 831	78	183 980	4 595	633 783	954 018	66
2011	5 149 693	6 609 757	78	184 532	4 737	665 232	1 011 711	66
2012	5 401 797	6 867 052	79	182 429	4 997	686 609	1 041 048	66

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

Таблица 4. Распределение регулярных перевозок по регионам в 2012 году

Общий объем (международных и внутренних) перевозок авиакомпаний государств – членов ИКАО

Статистические регионы ИКАО по месту регистрации авиакомпаний	Самолето-километры (млн)	Самолето-вылеты (тыс.)	Перевезено пассажиров (тыс.)	Выполненные пассажиро-км (млн)	Кэфф. пассажир. загрузки (%)	Выполненные тонно-км		Располаг. тонно-км (млн)	Кэфф. загрузки (%)
Грузовые	Всего					Грузовые	Всего		
Европа	9 984	7 693	799 324	1 466 623	79	41 479	180 515	255 416	71
% от мирового объема	24,7	24,7	27,0	27,2		22,7	26,3	24,5	
Африка	1 151	879	67 154	125 850	68	3 016	15 404	26 531	58
% от мирового объема	2,8	2,8	2,3	2,3		1,7	2,2	2,5	
Ближний Восток	2 397	1 056	145 237	442 855	77	19 943	62 197	96 412	65
% от мирового объема	5,9	3,4	4,9	8,2		10,9	9,1	9,3	
Азия и Тихий океан	11 088	7 892	922 042	1 632 962	77	71 817	221 602	332 178	67
% от мирового объема	27,4	25,3	31,2	30,2		39,4	32,3	31,9	
Северная Америка	13 297	11 141	810 191	1 452 654	83	41 070	175 321	280 741	62
% от мирового объема	32,8	35,7	27,4	26,9		22,5	25,5	27,0	
Латинская Америка и бассейн Карибского моря	2 568	2 517	213 490	280 855	75	5 104	31 569	49 769	63
% от мирового объема	6,3	8,1	7,2	5,2		2,8	4,6	4,8	
Всего	40 485	31 178	2 957 437	5 401 797	79	182 429	686 609	1 041 048	66

Международные перевозки авиакомпаний государств – членов ИКАО

Статистические регионы ИКАО по месту регистрации авиакомпаний	Самолето-километры (млн)	Самолето-вылеты (тыс.)	Перевезено пассажиров (тыс.)	Выполненные пассажиро-км (млн)	Кэфф. пассажир. загрузки (%)	Выполненные тонно-км		Располаг. тонно-км (млн)	Кэфф. загрузки (%)
Грузовые	Всего					Грузовые	Всего		
Европа	8 340	5 141	579 665	1 295 433	80	40 534	163 625	229 396	71
% от мирового объема	39,4	52,5	50,1	38,7		25,9	34,5	32,2	
Африка	920	463	41 206	107 975	68	2 937	13 640	23 965	57
% от мирового объема	4,3	4,7	3,6	3,2		1,9	2,9	3,4	
Ближний Восток	2 206	779	115 572	420 286	77	19 863	60 049	93 102	64
% от мирового объема	10,4	8,0	10,0	12,5		12,7	12,6	13,1	
Азия и Тихий океан	5 288	1 780	259 376	906 975	77	63 530	149 770	221 012	68
% от мирового объема	25,0	18,2	22,4	27,1		40,6	31,5	31,1	
Северная Америка	3 347	1 145	117 871	488 012	82	25 127	70 593	118 232	60
% от мирового объема	15,8	11,7	10,2	14,6		16,1	14,9	16,6	
Латинская Америка и бассейн Карибского моря	1 092	483	43 649	131 730	77	4 311	17 068	26 083	65
% от мирового объема	5,2	4,9	3,8	3,9		2,8	3,6	3,7	
Всего	21 194	9 789	1 157 340	3 350 411	78	156 302	474 744	711 789	67

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

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



Таблица 5. Тонно-километры и пассажиро-километры, выполненные при регулярных перевозках
(страны и группы стран, авиакомпании которых в 2012 году¹ выполнили более 100 млн тонно-км)

Страна или группа стран	ВЫПОЛНЕННЫЕ ТОННО-КИЛОМЕТРЫ (млн) (пассажиры, груз, почта)								ВЫПОЛНЕННЫЕ ПАССАЖИРО-КИЛОМЕТРЫ (млн)							
	Общий объем перевозок (международные и внутренние)				Международные перевозки				Общий объем перевозок (международные и внутренние)				Международные перевозки			
	Место в 2012 г.	2012 г.	2011 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2012 г.	2012 г.	2011 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2012 г.	2012 г.	2011 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2012 г.	2012 г.	2011 г.	Увелич. или уменьш. (%)
Соединенные Штаты Америки	1	160 758	159 956	1	1	61 449	61 383	0	1	1 324 750	1 310 541	1 310 541	1	409 568	403 463	2
Китай ²	2	60 566	57 416	5	6	19 061	19 444	-2	2	500 258	451 162	11	8	97 143	85 758	13
ОАР Гонконг ³		20 180	20 430	-1		20 180	20 430	-1		109 589	106 013	3		109 589	106 013	3
ОАР Макао ⁴		274	239	14		274	239	14		2 480	2 143	16		2 480	2 143	16
Объединенные Арабские Эмираты	3	36 096	30 900	17	2	36 096	30 900	17	4	246 112	208 262	18	2	246 112	208 262	18
Германия	4	29 306	29 925	-2	3	28 240	28 885	-2	5	218 902	220 036	-1	4	208 208	209 595	-1
Соединенное Королевство	5	28 868	28 310	2	4	28 170	27 616	2	3	251 626	243 236	3	3	243 564	235 053	4
Республика Корея	6	21 645	21 425	1	5	21 133	20 895	1	15	98 727	95 487	3	9	93 928	90 579	4
Франция	7	19 975	20 030	0	8	17 510	17 551	0	6	166 193	162 485	2	5	140 885	137 015	3
Япония	8	18 858	17 094	10	10	12 106	10 886	11	8	138 059	122 628	13	18	61 361	53 039	16
Сингапур	9	18 471	17 957	3	7	18 471	17 957	3	11	111 526	102 516	9	6	111 526	102 516	9
Российская Федерация	10	17 837	15 429	16	12	10 809	8 934	21	7	150 872	126 837	19	11	82 505	63 452	30
Австралия	11	15 613	15 448	1	15	9 567	9 656	-1	9	135 664	132 302	3	14	72 079	71 693	1
Нидерланды	12	15 485	15 126	2	9	15 485	15 126	2	17	93 794	88 964	5	10	93 794	88 964	5
Канада	13	14 563	14 201	3	16	9 144	8 795	4	10	127 904	123 664	3	12	78 444	75 110	4
Бразилия	14	11 577	11 076	5	26	3 367	3 422	-2	12	111 425	105 732	5	26	26 065	25 728	1
Турция	15	11 500	9 487	21	14	9 661	7 773	24	16	96 488	79 458	21	13	76 868	61 484	25
Катар	16	10 844	9 232	17	11	10 844	9 232	17	21	71 941	61 600	17	15	71 941	61 600	17
Индия	17	10 824	11 801	-8	21	5 427	6 328	-14	14	102 380	110 960	-8	21	45 426	52 678	-14
Ирландия	18	10 208	10 101	1	13	10 205	10 096	1	13	111 178	109 948	1	7	111 162	109 913	1
Таиланд	19	9 697	9 133	6	17	8 649	8 204	5	20	74 499	67 363	11	17	64 111	58 208	10
Испания	20	8 829	9 851	-10	18	7 329	7 816	-6	18	83 005	90 570	-8	16	67 445	69 839	-3
Малайзия	21	8 561	9 082	-6	19	7 117	7 609	-6	22	71 015	73 979	-4	19	56 501	59 494	-5
Индонезия	22	7 736	6 964	11	35	2 314	2 242	3	19	82 042	73 098	12	30	21 007	20 272	4
Швейцария	23	6 149	5 665	9	20	6 135	5 649	9	24	47 080	43 361	9	20	46 944	43 204	9
Саудовская Аравия	24	5 816	5 107	14	23	4 601	3 979	16	26	43 930	38 805	13	24	31 293	27 944	12
Скандинавия ⁵	25	5 422	4 946	10	22	4 733	4 281	11	23	51 160	46 402	10	22	43 987	39 482	11
Италия	26	5 104	5 374	-5	25	4 079	4 282	-5	27	43 586	46 722	-7	23	33 240	35 708	-7
Мексика	27	4 752	4 070	17	40	1 963	1 672	17	25	45 213	39 652	14	33	17 870	15 102	18
Люксембург	28	4 442	4 696	-5	24	4 442	4 696	-5	115	432	464	-7	113	432	464	-7
Южная Африка	29	4 118	3 888	6	27	3 078	2 873	7	29	32 392	30 750	5	28	21 911	20 797	5
Филиппины	30	3 953	3 701	7	33	2 566	2 483	3	28	34 589	32 683	6	27	22 376	21 690	3
Чили	31	3 839	3 393	13	29	2 989	2 660	12	32	25 113	21 749	15	38	16 201	14 184	14
Новая Зеландия	32	3 443	3 312	4	28	3 065	2 945	4	31	25 571	24 640	4	29	21 470	20 654	4
Колумбия	33	3 125	2 835	10	36	2 311	2 115	9	35	19 914	17 283	15	44	12 106	10 397	16
Португалия	34	2 942	2 871	2	31	2 753	2 667	3	30	28 811	27 653	4	25	26 893	25 580	5
Эфиопия	35	2 834	2 382	19	30	2 798	2 356	19	41	17 625	15 330	15	36	17 261	15 064	15
Вьетнам	36	2 764	2 633	5	42	1 730	1 611	7	33	25 038	23 756	5	39	15 360	14 232	8
Израиль	37	2 611	2 688	-3	32	2 593	2 651	-2	39	18 109	17 926	1	34	17 707	17 530	1
Финляндия	38	2 594	2 568	1	34	2 527	2 465	3	34	20 973	20 386	3	31	20 214	19 273	5
Бельгия	39	2 302	2 132	8	37	2 302	2 132	8	52	9 302	8 494	10	50	9 302	8 494	10
Австрия	40	2 237	2 366	-5	38	2 221	2 349	-5	36	19 068	19 745	-3	32	18 908	19 583	-3
Египет	41	2 112	1 652	28	39	2 044	1 589	29	38	18 224	13 907	31	35	17 538	13 267	32
Аргентина	42	1 935	1 866	4	50	1 160	1 181	-2	37	18 491	17 676	5	47	10 354	10 474	-1
Пакистан	43	1 934	2 022	-4	44	1 642	1 729	-5	40	18 058	18 809	-4	40	15 185	15 917	-5
Перу	44	1 823	1 603	14	47	1 318	1 146	15	44	15 330	13 313	15	46	10 375	8 868	17
Панама	45	1 737	1 448	20	41	1 731	1 443	20	42	16 827	14 061	20	37	16 765	14 007	20
Шри-Ланка	46	1 687	1 419	19	43	1 686	1 419	19	47	14 071	11 573	22	43	14 065	11 567	22
Иран (Исламская Республика)	47	1 567	1 628	-4	57	707	677	4	43	16 251	16 637	-2	54	7 343	6 711	9
Марокко	48	1 417	1 548	-8	45	1 390	1 516	-8	46	14 387	15 546	-7	42	14 105	15 219	-7
Венгрия	49	1 389	1 562	-11	46	1 389	1 562	-11	45	15 158	17 021	-11	41	15 158	17 021	-11
Кения	50	1 330	1 301	2	49	1 280	1 252	2	50	9 979	9 998	0	49	9 510	9 540	0

Страна или группа стран	ВЫПОЛНЕННЫЕ ТОННО-КИЛОМЕТРЫ (млн) (пассажиры, груз, почта)								ВЫПОЛНЕННЫЕ ПАССАЖИРО-КИЛОМЕТРЫ (млн)							
	Общий объем перевозок (международные и внутренние)				Международные перевозки				Общий объем перевозок (международные и внутренние)				Международные перевозки			
	Место в 2012 г.	2012 г.	2011 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2012 г.	2012 г.	2011 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2012 г.	2012 г.	2011 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2012 г.	2012 г.	2011 г.	Увелич. или уменьш. (%)
Бахрейн	51	1 295	1 446	-10	48	1 295	1 446	-10	48	11 621	11 960	-3	45	11 621	11 960	-3
Кувейт	52	1 091	1 112	-2	51	1 091	1 112	-2	53	8 945	9 058	-1	52	8 945	9 058	-1
Оман	53	1 066	928	15	52	1 025	895	15	51	9 702	8 457	15	51	9 234	8 078	14
Украина	54	1 060	1 001	6	53	1 000	942	6	49	10 227	10 078	1	48	9 616	9 424	2
Иордания	55	968	950	2	54	967	948	2	54	8 611	8 316	4	53	8 598	8 300	4
Польша	56	799	659	21	55	769	633	22	56	7 116	6 835	4	55	6 776	6 537	4
Казахстан	57	754	687	10	64	453	416	9	55	7 333	6 856	7	66	4 215	4 073	3
Маврикий	58	735	788	-7	56	729	782	-7	59	6 107	6 605	-8	57	6 034	6 536	-8
Узбекистан	59	729	700	4	58	695	670	4	57	6 796	6 055	12	56	6 424	5 733	12
Эквадор	60	685	664	3	61	546	524	4	61	5 717	5 750	-1	67	4 190	4 276	-2
Исландия	61	666	566	18	59	666	566	18	60	5 826	4 970	17	58	5 826	4 970	17
Греция	62	604	693	-13	62	471	534	-12	58	6 289	7 177	-12	61	4 922	5 555	-11
Бангладеш	63	593	589	1	60	569	565	1	62	5 305	5 195	2	59	5 208	5 101	2
Ливан	64	463	453	2	63	463	453	2	71	3 917	3 827	2	69	3 917	3 827	2
Алжир	65	459	392	17	72	390	332	18	64	4 933	4 195	18	68	4 179	3 532	18
Румыния	66	458	435	5	68	437	412	6	65	4 791	4 520	6	63	4 564	4 270	7
Бруней-Даруссалам	67	448	600	-25	65	448	600	-25	72	3 675	4 988	-26	71	3 675	4 988	-26
Тунис	68	446	382	17	66	441	376	17	69	4 391	3 767	17	65	4 331	3 701	17
Чешская Республика	69	441	556	-21	67	440	556	-21	66	4 755	5 950	-20	62	4 748	5 942	-20
Сальвадор	70	437	378	16	69	437	378	16	63	4 937	4 222	17	60	4 937	4 222	17
Тринидад и Тобаго	71	419	419	0	70	414	414	0	68	4 463	4 463	0	64	4 406	4 406	0
Фиджи	72	415	404	3	71	409	396	3	70	3 956	3 895	2	70	3 908	3 837	2
Венесуэла (Боливарианская Республика)	73	375	498	-25	110	54	73	-27	67	4 589	4 965	-8	108	523	667	-22
Ангола	74	351	279	26	73	316	245	29	75	3 193	2 533	26	74	2 813	2 164	30
Нигерия	75	338	322	5	81	167	158	6	73	3 596	3 466	4	80	1 736	1 643	6
Афганистан	76	321	349	-8	76	286	290	-2	79	2 225	2 617	-15	78	1 948	2 161	-10
Коста-Рика	77	310	267	16	74	309	265	17	74	3 432	2 939	17	72	3 418	2 918	17
Латвия	78	288	330	-13	75	288	330	-13	76	3 131	3 598	-13	73	3 131	3 598	-13
Азербайджан	79	227	191	19	78	202	169	19	77	2 376	2 013	18	76	2 103	1 780	18
Мальта	80	218	234	-6	77	218	234	-6	78	2 373	2 537	-6	75	2 373	2 537	-6
Папуа-Новая Гвинея	81	202	209	-3	88	126	138	-9	87	1 484	1 495	-1	99	750	812	-8
Таджикистан	82	201	231	-13	80	194	225	-14	81	2 011	2 347	-14	79	1 936	2 276	-15
Кипр	83	197	234	-16	79	197	234	-16	80	2 089	2 380	-12	77	2 089	2 380	-12
Намибия	84	163	148	10	82	158	145	9	84	1 623	1 473	10	83	1 576	1 440	9
Куба	85	162	193	-16	83	155	171	-9	85	1 620	1 933	-16	84	1 547	1 705	-9
Йемен	86	152	182	-17	85	144	171	-16	82	1 672	2 002	-17	82	1 586	1 890	-16
Монголия	87	150	90	66	86	136	81	68	86	1 549	912	70	85	1 401	814	72
Албания	88	150	140	7	84	150	140	7	83	1 662	1 553	7	81	1 662	1 553	7
Судан	89	136	159	-14	97	92	103	-10	97	973	1 146	-15	103	665	766	-13
Хорватия	90	134	113	18	90	118	98	20	88	1 312	1 230	7	89	1 154	1 070	8
Срийская Арабская Республика	91	132	196	-33	87	131	192	-32	91	1 207	1 789	-33	88	1 198	1 745	-31
Суринам	92	120	114	5	89	120	114	5	96	1 050	1 000	5	91	1 050	1 000	5
Болгария	93	119	115	4	92	113	108	4	89	1 288	1 239	4	87	1 222	1 170	5
Беларусь	94	114	103	10	91	114	103	10	92	1 111	1 012	10	90	1 111	1 012	10
Сербия	95	113	108	4	93	113	108	4	90	1 230	1 173	5	86	1 230	1 173	5
Ливия	96	109	303	-64	100	82	273	-70	94	1 089	3 084	-65	93	818	2 762	-70
Боливия (Многонациональное Государство)	97	107	222	-52	112	51	159	-68	93	1 095	2 097	-48	110	485	1 446	-66
Того	98	106	107	-1	94	106	107	-1	112	574	592	-3	106	574	592	-3

Страна или группа стран	ВЫПОЛНЕННЫЕ ТОННО-КИЛОМЕТРЫ (млн) (пассажиры, груз, почта)								ВЫПОЛНЕННЫЕ ПАССАЖИРО-КИЛОМЕТРЫ (млн)							
	Общий объем перевозок (международные и внутренние)				Международные перевозки				Общий объем перевозок (международные и внутренние)				Международные перевозки			
	Место в 2012 г.	2012 г.	2011 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2012 г.	2012 г.	2011 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2012 г.	2012 г.	2011 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2012 г.	2012 г.	2011 г.	Увелич. или уменьш. (%)
Всего по перечисленным странам (100) ⁶		673 674	651 529	3		462 130	447 183	3		5 334 082	5 083 591	5		3 285 956	3 115 247	5
Всего по остальным странам		12 934	13 703			12 615	13 392			67 715	66 102			64 455	62 940	12 934
Всего по 191 государству – члену ИКАО		686 609	665 232	3		474 744	460 576	3		5 401 797	5 149 693	5		3 350 411	3 178 187	5

1. Большинство показателей за 2012 год являются оценочными данными, поэтому занимаемое место и процент увеличения или уменьшения могут измениться после получения окончательных данных.

2. В статистических целях данные о перевозках в Китай исключают перевозки в Особые административные районы Гонконг и Макао (ОАР Гонконг, ОАР Макао).

3. Перевозки в Особый административный район (ОАР) Гонконг.

4. Перевозки в Особый административный район (ОАР) Макао.

5. Три государства: Дания, Норвегия и Швеция.

6. Включая государства, перечисленные в примечании 5.

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

Таблица 6. Выполненные тонно-километры грузовых регулярных перевозок
(страны и группы стран, авиакомпании которых в 2012 году¹ выполнили более 25 млн тонно-км¹)

Страна или группа стран	ВЫПОЛНЕННЫЕ ТОННО-КИЛОМЕТРЫ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК (млн)							
	Общий объем перевозок (международные и внутренние)				Международные перевозки			
	Место в 2012 г.	2012 г.	2011 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2012 г.	2012 г.	2011 г.	Увелич. или уменьш. (%)
Соединенные Штаты Америки	1	39 104	39 630	-7	1	23 571	24 111	-12
Китай ²	2	15 569	16 765	-1	4	10 252	11 628	-1
ОАР Гонконг ³		9 499	10 054	-6		9 499	10 054	-6
ОАР Макао ⁴		26	25	3		26	25	3
Республика Корея	3	12 291	12 382	-1	2	12 231	12 315	-1
Объединенные Арабские Эмираты	4	11 898	10 416	14	3	11 898	10 416	14
Сингапур	5	7 507	7 918	-5	5	7 507	7 918	-5
Германия	6	7 241	7 724	-6	6	7 235	7 716	-6
Япония	7	7 036	6 556	7	8	6 096	5 627	7
Соединенное Корлевство	8	6 251	6 338	-1	7	6 250	6 336	-1
Нидерланды	9	5 989	6 327	-5	9	5 989	6 327	-5
Франция	10	4 554	4 950	-8	10	4 467	4 867	-8
Люксембург	11	4 403	4 654	-5	11	4 403	4 654	-5
Катар	12	4 307	3 637	18	12	4 307	3 637	18
Российская Федерация	13	4 132	3 900	6	13	3 357	3 206	6
Таиланд	14	2 758	2 871	-4	14	2 698	2 812	-4
Австралия	15	2 731	2 847	-4	15	2 568	2 672	-4
Канада	16	1 966	2 034	-3	19	1 556	1 544	-3
Малайзия	17	1 944	2 193	-11	17	1 862	2 080	-11
Турция	18	1 933	1 545	25	16	1 913	1 525	25
Саудовская Аравия	19	1 815	1 501	21	18	1 746	1 431	21
Индия	20	1 713	1 828	-6	23	1 194	1 342	-6
Чили	21	1 566	1 422	10	20	1 518	1 372	10
Бельгия	22	1 368	1 241	10	21	1 368	1 241	10
Бразилия	23	1 364	1 483	-8	29	805	903	-8
Швейцария	24	1 353	1 355	0	22	1 353	1 354	0
Южная Африка	25	1 173	1 073	9	24	1 112	1 014	9
Испания	26	1 142	1 447	-21	25	1 110	1 376	-21
Колумбия	27	1 042	1 027	1	26	989	978	1
Индонезия	28	1 008	898	12	40	312	307	12
Новая Зеландия	29	927	888	4	27	918	880	4
Израиль	30	810	883	-8	28	810	883	-8
Италия	31	795	761	5	30	794	759	5
Финляндия	32	687	740	-7	31	686	740	-7
Эфиопия	33	677	506	34	32	677	505	34
Филиппины	34	533	470	13	41	310	291	13
Скандинавия ⁵	35	523	501	4	33	517	494	4

Страна или группа стран	ВЫПОЛНЕННЫЕ ТОННО-КИЛОМЕТРЫ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК (млн)							
	Общий объем перевозок (международные и внутренние)				Международные перевозки			
	Место в 2012 г.	2012 г.	2011 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2012 г.	2012 г.	2011 г.	Увелич. или уменьш. (%)
Вьетнам	36	485	475	2	36	344	327	2
Шри-Ланка	37	405	365	11	34	405	365	11
Египет	38	346	299	16	35	346	298	16
Кения	39	334	303	10	37	330	299	10
Португалия	40	325	360	-10	39	315	349	-10
Австрия	41	322	383	-16	38	322	383	-16
Бахрейн	42	307	418	-26	42	307	418	-26
Перу	43	302	277	9	43	287	264	9
Мексика	44	282	291	-3	47	199	214	-3
Пакистан	45	277	298	-7	45	250	270	-7
Кувейт	46	268	278	-3	44	268	278	-3
Аргентина	47	224	235	-4	46	206	219	-4
Оман	48	199	172	16	48	198	171	16
Иордания	49	188	196	-4	49	188	196	-4
Маврикий	50	172	178	-3	50	172	178	-3
Эквадор	51	171	148	15	51	163	139	15
Ирландия	52	122	123	-1	52	121	122	-1
Афганистан	53	117	109	7	55	107	93	7
Бруней-Даруссалам	54	116	150	-22	53	116	150	-22
Бангладеш	55	115	120	-4	56	100	105	-4
Узбекистан	56	111	154	-28	54	111	154	-28
Исландия	57	98	82	20	57	98	82	20
Польша	58	92	39	133	58	92	39	133
Фиджи	59	91	85	7	59	89	83	7
Иран (Исламская Республика)	60	80	84	-5	61	70	73	-5
Украина	61	76	81	-7	60	75	81	-7
Ангола	62	64	51	25	62	63	50	25
Панама	63	54	42	29	63	54	42	29
Того	64	54	53	1	64	54	53	1
Ливан	65	51	48	6	65	51	48	6
Казахстан	66	49	51	-4	68	36	38	-4
Зимбабве	67	47	45	6	66	47	45	6
Марокко	68	41	41	0	67	40	40	0
Папуа-Новая Гвинея	69	29	32	-11	69	28	31	-11
Суринам	70	25	23	7	70	25	23	7

Страна или группа стран	ВЫПОЛНЕННЫЕ ТОННО-КИЛОМЕТРЫ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК (млн)						
	Общий объем перевозок (международные и внутренние)				Международные перевозки		
	Место в 2012 г.	2012 г.	2011 г.	Увелич. или уменьш. (%)	Место в 2012 г.	2012 г.	2011 г.
Всего по перечисленным странам (72) ⁶		175 678	176 880	-1		149 582	151 059
Всего по остальным странам		6 752	7 652			6 721	7 621
Всего по 191 государству – члену ИКАО		182 429	184 532	-1		156 302	158 680

1. Большинство показателей за 2012 год являются оценочными данными, поэтому занимаемое место и процент увеличения или уменьшения могут измениться после получения окончательных данных.
2. В статистических целях данные о перевозках в Китай исключают перевозки в Особые административные районы Гонконг и Макао (ОАР Гонконг, ОАР Макао).
3. Перевозки в Особый административный район (ОАР) Гонконг.
4. Перевозки в Особый административный район (ОАР) Макао.
5. Три государства: Дания, Норвегия и Швеция.
6. Включая государства, перечисленные в примечании 5.

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

Таблица 7. Оценочные данные о международных нерегулярных коммерческих перевозках, 2003–2012 гг.

Категория	Выполненные пассажиро-километры (млн)									
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Нерегулярные перевозки ¹	240 720	266 590	262 560	245 105	241 730	223 360	197 690	210 475	221 000	225 378
Изменение по годам (%)	-1,7	10,7	-1,5	-6,6	-1,4	-7,6	-11,5	6,5	5,0	2,0
Регулярные перевозки	1 799 463	2 085 577	2 277 450	2 461 159	2 673 979	2 756 842	2 721 677	2 953 162	3 178 187	3 350 411
Изменение по годам (%)	0,1	15,9	9,2	8,1	8,6	3,1	-1,3	8,5	7,6	5,4
Общий объем перевозок	2 040 183	2 352 167	2 540 010	2 706 264	2 915 709	2 980 202	2 919 367	3 163 637	3 399 187	3 575 789
Изменение по годам (%)	-0,1	15,3	8,0	6,5	7,7	2,2	-2,0	8,4	7,4	5,0
Нерегулярные перевозки в % к общему объему	11,8	11,3	10,3	9,1	8,3	7,5	6,8	6,7	6,5	6,3

1. Включает объем нерегулярных перевозок регулярных и нерегулярных авиаперевозчиков.

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

Таблица 8. Объем перевозок через крупнейшие аэропорты мира

25 крупнейших аэропортов по общему количеству обслуженных в 2012 году пассажиров

Место	Город	Аэропорт	Отправленные и прибывшие пассажиры ¹			Операции воздушных судов ²		
			2012 (тыс.)	2011 (тыс.)	2012/2011 (%)	2012 (тыс.)	2011 (тыс.)	2012/2011 (%)
1	Атланта (Джордж.)	Хартсфилд-Джексон международный	95 487	92 389	3,4	930	924	0,7
2	Пекин	Кэпитал международный	81 929	78 675	4,1	557	533	4,5
3	Лондон	Хитроу	69 983	69 391	0,9	471	476	- 1,0
4	Токио	Ханеда (Токио международный)	66 795	62 585	6,7	391	380	3,0
5	Чикаго (Иллин.)	О'Хара международный	66 835	66 806	0,0	878	879	- 0,1
6	Лос-Анджелес (Калиф.)	Лос-Анджелес международный	63 688	61 862	3,0	605	604	0,3
7	Париж	Шарль де Голль	61 612	60 971	1,1	498	514	- 3,2
8	Даллас/Форт-Уэрт (Техас)	Даллас/Форт-Уэрт международный	58 591	57 774	1,4	650	647	0,5
9	Джакарта	Джакарта Сукарно-Хатта международный	57 773	51 533	12,1	380	346	10,1
10	Дубай	Дубай международный	57 685	50 978	13,2	344	326	5,5
11	Франкфурт	Франкфурт	57 520	56 436	1,9	482	487	- 1,0
12	Гонконг	Гонконг международный	56 062	53 329	5,1	362	344	5,1
13	Денвер (Колорадо)	Денвер международный	53 156	52 849	0,6	618	635	- 2,6
14	Бангкок	Бангкок Суварнабхуми международный	53 002	47 911	10,6	317	305	3,8
15	Сингапур	Чанги	51 182	46 544	10,0	325	302	7,6
16	Амстердам	Амстердам-Схипхол	51 036	49 755	2,6	438	437	0,2
17	Нью-Йорк (Нью-Йорк)	Джон Ф. Кеннеди международный	50 819	49 198	3,3	402	409	- 1,8
18	Гуанчжоу	Гуанчжоу Байюнь международный	48 309	45 040	7,3	373	349	6,9
19	Мадрид	Барахас	45 195	49 671	- 9,0	373	429	- 13,1
20	Стамбул	Ататюрк международный	44 999	37 395	20,3	349	302	15,6
21	Шанхай	Шанхай Пудонг международный	44 880	41 448	8,3	362	344	5,1
22	Сан-Франциско (Калиф.)	Сан-Франциско международный	44 477	41 045	8,4	425	404	5,2
23	Шарлотт (Сев. Карол.)	Шарлотт-Дуглас международный	41 228	39 044	5,6	552	540	2,3
24	Лас-Вегас (Невада)	Маккаран международный	41 668	41 480	0,5	528	532	- 0,7
25	Феникс (Аризона)	Скай-Харбор международный	40 422	40 592	- 0,4	450	462	- 2,6
Всего			1 404 332	1 344 699	4,4	12 061	11 909	1,3

25 крупнейших аэропортов по количеству пассажиров, обслуженных в 2012 году
при выполнении международных перевозок

Место	Город	Аэропорт	Отправленные и прибывшие пассажиры ¹			Операции воздушных судов ²		
			2012 (тыс.)	2011 (тыс.)	2012/2011 (%)	2012 (тыс.)	2011 (тыс.)	2012/2011 (%)
1	Лондон	Хитроу	65 311	64 730	0,9	426	430	- 1,0
2	Дубай	Дубай международный	57 685	50 978	13,2	344	326	5,5
3	Париж	Шарль де Голль	56 323	55 737	1,1	436	451	- 3,2
4	Гонконг	Гонконг международный	56 062	53 329	5,1	362	344	5,1
5	Сингапур	Чанги	51 182	46 544	10,0	325	302	7,6
6	Амстердам	Амстердам-Схипхол	51 035	49 755	2,6	423	420	0,8
7	Франкфурт	Франкфурт	50 995	49 620	2,8	404	405	- 0,2
8	Бангкок	Бангкок Суварнабхуми международный	40 397	36 206	11,6	228	217	5,2
9	Сеул	Инчон международный	38 534	34 667	11,2	248	225	10,4
10	Мадрид	Барахас	30 689	32 554	-5,7	234	255	- 8,3
11	Лондон	Гатвик	30 411	29 964	1,5	196	199	- 1,7
12	Стамбул	Ататюрк международный	29 717	23 973	24,0	232	198	17,2
13	Токио	Нарита	29 557	26 344	12,2	173	162	6,7
14	Мюнхен	Франц Йозеф Штраусс	28 730	27 981	2,7	283	288	- 1,9
15	Куала-Лумпур	Куала-Лумпур международный	27 986	26 307	6,4	185	173	7,0
16	Рим	Фьюмичино	25 165	24 696	1,9	193	197	- 2,2
17	Нью-Йорк (Нью-Йорк)	Джон Ф. Кеннеди международный	25 076	23 920	4,8	151	149	1,4
18	Цюрих	Цюрих	24 311	23 796	2,2	255	243	5,2
19	Барселона	Эль-Прат	23 681	21 718	9,0	191	181	5,6
20	Вена	Вена международный	21 539	20 454	5,3	229	230	- 0,6
21	Копенгаген	Копенгаген	21 364	20 286	5,3	214	211	1,3
22	Доха	Доха международный	21 163	18 109	16,9	156	137	13,8
23	Торонто (Онтарио)	Торонто Пирсон международный	21 266	20 357	4,5	224	221	1,2
24	Анталья	Анталья международный	20 324	20 587	-1,3	119	122	- 2,7
25	Майами	Майами международный	19 372	18 418	5,2	189	184	2,6
Всего			867 874	821 030	5,7	6 418	6 269	2,4

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

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

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

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

Год	Эксплуатац. доходы в млн долл. США	Эксплуатац. расходы в млн долл. США	Эксплуатационный итог		Чистый итог ²	
			Сумма в млн долл. США	Процентная доля от эксплуатац. доходов	Сумма в млн долл. США	Процентная доля от эксплуатац. доходов
2003	321 800	323 300	- 1 500	- 0,5	- 7 500	- 2,3
2004	378 800	375 500	3 300	0,9	- 5 600	- 1,5
2005	413 300	408 900	4 400	1,1	- 4 100	- 1,0
2006	465 200	450 200	15 000	3,2	5 000	1,1
2007	509 800	489 900	19 900	3,9	14 700	2,9
2008	569 500	570 600	- 1 100	- 0,2	- 26 100	- 4,6
2009	475 800	473 900	1 900	0,4	- 4 600	- 1,0
2010	563 500	535 900	27 600	4,9	17 300	3,1
2011 ³	618 100	604 100	14 000	2,3	7 500	1,2
2012 ^{3,4}	678 900	666 800	12 100	1,8	6 100	0,9

1. Для авиакомпаний, не представивших данные о доходах и расходах, использованы оценочные показатели.
2. Чистый итог исчисляется на основе эксплуатационного итога с учетом (соответственно со знаком плюс или минус) неэксплуатационных расходов (таких как проценты и прямые субсидии) и подоходного налога. Приводимые эксплуатационные и чистые итоги представляют собой небольшую по величине разницу между оценочными крупными цифрами (доходами и расходами), в связи с чем в отношении этих данных существует значительная неопределенность.
3. Итоговые данные за 2011 и 2012 гг. приводятся в предварительной оценке и не включают разовые статьи отчетности.
4. Полные финансовые данные за 2012 год еще не поступили в ИКАО на момент написания доклада вследствие различий в системах финансовой отчетности государств.

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

Таблица 10. Парк коммерческих транспортных воздушных судов¹
государств – членов ИКАО на конец каждого года в период 2003–2012 гг.

Год	Турбореактивные		Турбовинтовые		Общее кол-во воздушных судов всех типов
	К-во	%	К-во	%	
2003	16 031	84,5	2 941	15,5	18 972
2004	16 757	85,3	2 893	14,7	19 650
2005	17 485	85,9	2 871	14,1	20 356
2006	18 176	86,4	2 861	13,6	21 037
2007	18 926	86,8	2 883	13,2	21 809
2008	19 650	87,1	2 902	12,9	22 552
2009	20 332	87,4	2 932	12,6	23 264
2010	20 904	87,5	2 976	12,5	23 880
2011	21 543	87,7	3 009	12,3	24 552
2012	22 255	88,1	2 997	11,9	25 252

1. Учитываются только эксплуатируемые воздушные суда; сюда не включены данные о воздушных судах с максимальной взлетной массой менее 9000 кг (20 000 фунтов).

Источник. Reed Business Information (RBI)

Таблица 11. Авиационная безопасность

Год	Кол-во актов незаконного вмешательства			Кол-во актов нападения на объекты			Кол-во раненых или погибших в результате актов незаконного вмешательства		
	Кол-во актов незаконного вмешательства	Захваты	Попытки захвата	Нападения на объекты	Попытки нападения на объекты	Кол-во актов диверсий	Прочие акты ¹	Раненые	Погибшие
1990	36	20	12	1	0	1	2	145	137
1991	15	7	5	1	0	0	2	2	7
1992	10	6	2	1	0	0	1	123	10
1993	48	30	7	3	0	0	8	38	112
1994	43	22	5	4	0	2	10	57	51
1995	17	9	3	2	0	0	3	5	2
1996	22	3	12	4	0	0	3	159	134
1997	15	6	5	2	0	1	1	2	4
1998	17	11	2	1	0	0	3	1	41
1999	14	11	2	0	0	0	1	3	4
2000	30	12	8	1	0	0	9	50	58
2001 ²	24	7	2	7	4	1	3	3 217	3 525
2002	40	2	8	24	2	2	2	14	186
2003	35	3	5	10	0	5	12	77	20
2004	16	1	4	2	2	4	3	8	91
2005	6	2	0	2	0	0	2	60	3
2006	17	1	3	4	0	1	8 ³	27	2
2007	22	4	2	2	3	0	11	33	18
2008	23	1	6	3	0	0	13 ³	31	11
2009	23	5	3	1	0	0	14 ³	4	3
2010	14	0	1	1	0	1	11 ³	13	6
2011	6	0	2	0	0	1	3 ³	152	35
2012	10	1	2	2	0	3	2	44	22

1. Включают нападения на ВС в полете и прочие акты незаконного вмешательства.

2. Официальные отчеты о событиях 11 сентября 2001 года в Соединенных Штатах Америки не содержат данных о числе погибших и раненых на земле. Поэтому оценочные данные о количестве жертв были взяты из СМИ.

3. Включает попытки диверсии.

ДОБАВЛЕНИЕ 2. ПРОЕКТЫ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

АНГОЛА

Помощь Национальному институту гражданской авиации (INAVIC) Анголы в вопросах контроля за обеспечением безопасности полетов

Цель проекта

Цель этого проекта, финансируемого правительством Анголы, заключалась в оказании помощи управлению гражданской авиации Анголы в разработке правил эксплуатации и сертификации аэронавигационных служб и аэродромов, а также инструктивного материала для инспекторов, выполняющих функции сертификации и постоянного надзора в этих областях. Этот проект, начатый в ноябре 2011 года, завершен.

Результаты выполнения проекта

Оказана поддержка в реализации мер по устранению недостатков, указанных в отчете о проверке, выполненной в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Разработаны новые правила, справочники для инспекторов, наставления и контрольные карты для сертификации и постоянного надзора в области аэронавигационного обслуживания, аэродромов, служб аэронавигационной информации и авиационных карт (AIS/MAP), а также связи, навигации и наблюдения (CNS). Были подготовлены предложения по внедрению системы управления безопасностью полетов, системы управления качеством, организации службы поиска и спасания и картографической службы (MAP).

АРГЕНТИНА

Создание новой национальной администрации гражданской авиации (НАГА)

Цель проекта

Целью данного проекта, финансируемого правительством Аргентины, является создание нового органа, отвечающего за разработку национальных авиационных правил и осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов, включая передачу ему всех функций

и обязанностей, выполняемых в этих областях генеральным управлением воздушного движения военно-воздушных сил Аргентины. Этот проект, начатый в сентябре 2007 года, продлен до конца января 2014 года.

Результаты выполнения проекта

Проведено обучение местного персонала по вопросам, связанным с системами управления безопасностью полетов (СУБП). Одним международным экспертом была оказана помощь в создании государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП). Установлены новые консоли аудиоконтроля. Закуплены система коммутации речевой связи (VCS) и запасные части к ней вместе с соответствующей программой технического обслуживания. Закуплены и поставлены две пожарные машины.

Учреждение комиссии по расследованию происшествий в гражданской авиации (JIAAC)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Аргентины, – обеспечить создание новой комиссии по расследованию происшествий в гражданской авиации (JIAAC), которая была переведена из военно-воздушных сил Аргентины в качестве независимого органа в управление транспорта министерства федерального планирования, государственных инвестиций и услуг. Кроме того, в рамках данного проекта, JIAAC оказывается поддержка в получении людских ресурсов, средств материально-технического обеспечения, оборудования, инфраструктуры и систем, позволяющих ей продолжать эффективно выполнять свои обязанности и укреплять свою деятельность по предотвращению происшествий в гражданской авиации. Этот проект начат в сентябре 2011 года и рассчитан на 2 года.

Результаты выполнения проекта

Эффективная работа JIAAC была обеспечена за счет набора расследователей, занимающихся техническими и эксплуатационными вопросами, а также административного персонала и национальных специалистов. Были закуплены оборудование, мебель и прочие вещи, предусматриваемые планом закупок. Была подготовлена новая организационная структура комиссии.

Помощь военно-воздушных сил Аргентины национальной администрации гражданской авиации

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Аргентины, заключается в предоставлении вспомогательных услуг национальной администрации гражданской авиации (ANAC), являющейся новым

поставщиком аэронавигационного обслуживания в Аргентине, и государственной авиакомпании (LADE) по расширению деятельности с охватом удаленных населенных пунктов на территории страны. Проектом предусматривается набор местных специалистов, закупка оборудования, поддержание обслуживания и подготовка кадров. Этот проект, начатый в июле 2009 года и рассчитанный на 3 года, продлен до конца 2016 года с пересмотренными целями.

Результаты выполнения проекта

Заключен контракт на плановое и внеплановое техническое обслуживание воздушного судна для летных проверок. Подготовлен график тренажерной подготовки экипажей, выполняющих летные проверки, и специальной подготовки инспекторов для летных проверок. Были закуплены ОВЧ-, УВЧ- и ВЧ-системы связи, компьютеры, метеостанции, аварийные маяки, запасные части для воздушных судов Cessna, Piper и Learjet, поисково-спасательное оборудование и оборудование наземного обслуживания. Были выполнены капитальный ремонт и комплексное техническое обслуживание самолета Twin Otter.

АРУБА

Помощь метеорологическому департаменту Арубы

Цель проекта

Целью данного проекта, финансируемого правительством Арубы, является определение требований к внедрению системы управления качеством (СУК) по стандарту ИСО 9001:2008 для службы метеорологического обеспечения международной аэронавигации и инструктировании поставщика метеорологического обслуживания в процессе внедрения, включая подготовку документации СУК, официальное применение процедур обеспечения качества, создание структур, занимающихся обеспечением качества, отслеживание и оценку результатов и инициирование мер по улучшению положения дел. Этот проект начат в 2012 году и рассчитан на 1,5 мес.

Результаты выполнения проекта

Подготовлена документация СУК, включая Руководство по управлению качеством (РУК) в соответствии с требованиями стандарта ИСО 9001:2008.

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

Цель данного проекта, финансируемого Министерством транспорта и гражданской авиации (MoTCA), заключалась в покупке электронного оборудования для кабульского международного аэропорта. Этот проект, начатый в 2006 году, завершен.

Результаты выполнения проекта

Были поставлены комплект доплеровского всенаправленного ОВЧ-радиомаяка/дальномерного оборудования (DVOR/DME) и запасные части для наземных светотехнических систем (AGL) летного поля в кабульском международном аэропорту.

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

Цель данного проекта, финансируемого департаментом гражданской авиации Багамских Островов (BCAD), заключается в приобретении оборудования, необходимого для укрепления авиационных полномочных органов. Этот проект, начатый в апреле 2010 года, осуществляется на постоянной основе.

Результаты выполнения проекта

Объявлен закрытый тендер на закупку системы первичного радиолокатора. Составлен короткий список компаний-претендентов и заключен контракт.

Помощь департаменту гражданской авиации Багамских Островов***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого департаментом гражданской авиации Багамских Островов (BCAD), заключается в найме эксперта по обслуживанию воздушного движения (ОВД) для подготовки всех требований, связанных с внедрением нового формата плана полета ИКАО. Этот проект, начатый в июле 2012 года, завершен.

Результаты выполнения проекта

В течение двух командировок в страну экспертом по ОВД подготовлены все требования, связанные с внедрением нового формата плана полета ИКАО, а также процедуры на случай непредвиденных обстоятельств и переходные процедуры; он также занимался координацией их внедрения.

БОЛИВИЯ (МНОГОНАЦИОНАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВО)**Развитие национальной авиации****Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого правительством Многонационального Государства Боливия, заключалась в дальнейшем обеспечении эффективного выполнения генеральным директором гражданской авиации (DGCA) своих функций в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов и в содействии развитию национальной авиации. Этот проект, начатый в декабре 2009 года и рассчитанный на 38 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

В рамках данного проекта осуществлялось управление деятельностью 127 специалистов и 91 сотрудника административного обслуживания из числа граждан этой страны. Эксперты ИКАО оказывали правительству Боливии помощь в техническом переоснащении организации-поставщика аэронавигационного обслуживания и пересмотре национальной нормативно-правовой базы для авиации. Проведено обучение приблизительно 70 местных граждан по вопросам авиационно-космического права, обеспечения безопасности на перроне, методики подготовки кадров, деятельности инспекторов в сфере производства полетов и летной годности и правил проведения проверок.

ВЕНЕСУЭЛА (БОЛИВАРИАНСКАЯ РЕСПУБЛИКА)**Модернизация аэропортов и системы управления воздушным движением****Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого правительством Боливарианской Республики Венесуэла, заключается в модернизации системы управления воздушным движением и аэропортовых служб для обеспечения безопасности полетов и развития гражданской авиации в Венесуэле. Этот проект, начатый в 2004 году, продлен до конца декабря 2013 года.

Результаты выполнения проекта

Закуплен, установлен и введен в эксплуатацию комплект обычного все-направленного ОВЧ-радиомаяка/дальномерного оборудования (CVOR/DME) на острове Гран-Рокке. Завершена поставка дополнительного оборудования и материалов. На аэродромных диспетчерских вышках в аэропортах Майкеция и Санто-Доминго установлено ОВЧ/ВЧ-оборудование. В результате установки вышеуказанного оборудования контракт на закупку систем для 21 диспетчерской вышки был выполнен. В Исла-де-Авес установлен терминал с антеннами очень малой апертуры (VSAT) и оборудование дальней ОВЧ-связи (VHF-ER).

ГАИТИ**Предоставление помощи национальному управлению гражданской авиации (OFNAC) и национальному аэропортовому ведомству (AAN)****Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого Всемирным банком/ национальным управлением гражданской авиации (OFNAC), заключается в оценке масштабов разрушения инфраструктуры средств навигации и связи, включая аэронавигационные визуальные средства, аэродромные установки, службы и оборудование, а также степень повреждения подъездных дорог к международному аэропорту Порт-о-Пренс/Туссен-Лувертюр и автомобильных стоянок общего пользования в результате произошедшего в январе 2010 года землетрясения и в подготовке необходимых рекомендаций. В рамках данного проекта будет также выполнена оценка организационной структуры и потребностей в подготовке персонала служб организации воздушного движения, технического персонала и любых других подразделений, связанных с эксплуатацией и техническим обслуживанием рассматриваемых усовершенствованных средств, и будут подготовлены необходимые рекомендации. Этот проект, начатый в 2011 году и рассчитанный на 3 мес, продлен до марта 2013 года.

Результаты выполнения проекта

В страну была направлена миссия для анализа имеющейся документации ИКАО по состоянию авиационной системы Гаити после землетрясения 2010 года и для оценки потребностей в сфере авиационной электросвязи, включая два всенаправленных ОВЧ-радиомаяка (VOR)/ дальномерное оборудование (DME), одну систему посадки по приборам (ILS), огни подхода, элементы системы энергоснабжения и индикатор глиссады для точного захода на посадку (PAPI), потребности в обучении персонала службы организации воздушного движения (OpВД) и технического персонала и конечную зону безопасности на ВПП (RESA). Подготовлены технические спецификации, необходимые для организации

тендерного процесса. Подготовлен и представлен во Всемирный банк и OFNAC отчет о миссии, включая технические спецификации и критерии оценки.

ГВАТЕМАЛА

Комплексная модернизация системы национальных аэропортов

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Гватемалы, заключается в оказании помощи в осуществлении планирования и модернизации аэропортовых средств и служб во внутренних аэропортах Кетцальтенанго, Кобан, Пуэрто-Барриос, Реталулеу, Узуэтенанго и Эскипулас в соответствии с применимыми международными Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS). Этот проект, начатый в 2005 году, продлен до конца февраля 2013 года.

Результаты выполнения проекта

Оформлен ряд контрактов, в том числе на: установку элементов электрических эскалаторов в целях повышения эффективности работы; окончательную установку круговой среднеточной и резервной системы электроснабжения в международном аэропорту Ла Аурора, что привело к сокращению затрат на электроэнергию; и на выполнение работ на системе обработки багажа в целях совершенствования процедур в сфере авиационной безопасности и операций в аэропорту.

Модернизация системы национальных аэропортов Гватемалы

Цель проекта

Данный проект, финансируемый правительством Гватемалы, заключается в завершении строительных работ в международном аэропорту Ла Аурора. Данный проект, начатый в июне 2005 года, продлен до конца февраля 2013 года.

Результаты выполнения проекта

Выполнены строительные работы и перепланировка помещений на первом этаже здания аэровокзала международного аэропорта. Произведен обновительный ремонт в здании, в котором размещен генеральный директорат гражданской авиации Гватемалы (DGAC) в целях оптимизации и совершенствования обслуживания клиентов.

ГРЕЦИЯ**Наращивание потенциала в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Греции, заключается в дальнейшем повышении способности полномочного органа гражданской авиации Греции (НCAA) предоставлять безопасные, эффективные и рентабельные авиационные услуги, регулировать функции безопасности полетов и обеспечивать их соответствие Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) ИКАО. Этот проект, начатый в 2000 году, продлен до конца июня 2013 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках данного проекта продолжалось оказание поддержки НCAA в осуществлении им своих обязанностей по контролю за обеспечением безопасности полетов в области производства полетов и в разработке устойчиво функционирующей системы летной годности. Экспертные услуги предоставлены одним инспектором по летной годности, четырьмя инспекторами по безопасности в салоне, тремя инспекторами по производству полетов, двумя авиационными врачами и одним библиотекарем.

ЕГИПЕТ**Оценка ВПП с точки зрения безопасности полетов*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого Компанией каирского аэропорта, заключалась в оценке состояния ВПП в каирском аэропорту с точки зрения безопасности полетов и определении ее соответствия требованиям соответствующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО. Этот проект, начатый в ноябре 2012 года и рассчитанный на 2 недели, завершен.

Результаты выполнения проекта

Был задействован один инженер по строительству аэродромов, в задачу которого входило убедиться в том, что состояние ВПП в каирском аэропорту отвечает требованиям SARPS и соответствующего инструктивного материала ИКАО.

ИНДИЯ**Создание механизма для контроля за обеспечением безопасности полетов в рамках аэронавигационного обслуживания (ANS)*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого генеральным директором гражданской авиации (DGCA) Индии, заключается в оказании DGCA помощи в создании и обеспечении эффективного функционирования в рамках аэронавигационной службы (ANS) директората для осуществления функций и обязанностей ANS по регулированию и контролю за обеспечением безопасности полетов и реализации плана мероприятий по устранению недостатков, отмеченных в выводах и рекомендациях по итогам проведенной ИКАО проверки организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Этот проект, начатый в октябре 2010 года и рассчитанный на 12 мес, продлен до конца 2013 года.

Результаты выполнения проекта

Подготовлены и представлены в DGCA на рассмотрение и подготовку замечаний окончательные проекты отчетов о выполнении проекта, включающие рекомендации по созданию директората в рамках аэронавигационной службы (ANS).

"Дорожная карта" развития перевозок с использованием авиации общего назначения, вертолетов и гидросамолетов***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Индии (министерство гражданской авиации/генеральный директорат гражданской авиации (MoCA/DGCA)), заключалась в подготовке для MoCA/DGCA и управления аэропортов Индии (AAI) "дорожной карты" развития перевозок с использованием авиации общего назначения, вертолетов и гидросамолетов на ближайшие 25 лет. Этот проект, начатый в ноябре 2011 года и рассчитанный на 4 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

Проектная группа, состоящая из 4 международных экспертов и 4 национальных специалистов, выполнила исследование по перевозкам с использованием авиации общего назначения, вертолетов и гидросамолетов, и в DGCA Индии был представлен окончательный отчет о проекте.

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

Цель данного проекта, финансируемого управлением аэропортов Индии (AAI), заключается в оказании помощи со стороны ИКАО в осуществлении программы подготовки слушателей из развивающихся стран, отбираемых находящейся в Дели Авиационной академией Индии (IAA). Эта помощь включает рассылку государствам – членам ИКАО соответствующей информации и подготовку писем о предоставлении и непредоставлении стипендий. Этот проект, начатый в октябре 2008 года и рассчитанный на 3 года, продлен до конца сентября 2013 года.

Результаты выполнения проекта

Экспертом по подготовке кадров и сертифицированным инструктором по системам управления безопасностью полетов (СУБП) оказана IAA помощь в разработке и проведении двух курсов на базе IAA. ИКАО предоставила 12 стипендий слушателям из 11 развивающихся стран для участия в курсах по подготовке инструкторов и по СУБП.

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

Цель данного проекта, финансируемого генеральным директоратом гражданской авиации (DGCA), заключается в повышении его способности осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов путем совершенствования организации, предоставления большего числа прошедших должную подготовку высококвалифицированных инспекторов и наблюдателей по контролю за обеспечением безопасности полетов, обновления законодательства, правил и процедур и в повышении степени внедрения и соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), инструктивного материала и Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО для выработки проактивного подхода к безопасности полетов и сокращению числа авиационных происшествий. Этот проект, начатый в 2009 году и рассчитанный на 3 года, был продлен до конца февраля 2014 года.

Результаты выполнения проекта

Для работы в рамках проекта были наняты международные эксперты в области аэронавигации, аэропортов и летной годности. Подготовлена необходимая документация для внедрения навигации, основанной на характеристиках (PBN), и требуемых навигационных характеристик (RNP). Три нанятых местных эксперта (два по летной годности и один по производству полетов) приступили к полному пересмотру индонезийской системы инструктивных материалов для инспекторов по безопасности полетов и подготовке нового инструктивного материала для инспекторов по безопасности в салоне. Подготовлены учебные программы с учетом этой новой системы инструктивных указаний для инспекторов и аспектов сертификации, администрации и надзора в рамках этой системы. Совместно с представителями DGCA были рассмотрены выводы, сделанные в рамках Универсальной программы проводимых ИКАО проверок в сфере организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), и были обновлены индонезийские правила по безопасности полетов гражданской авиации, служебные инструкции и рекомендательные циркуляры.

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

Цель данного проекта, финансируемого генеральным директоратом гражданской авиации (DGCA), заключалась в оказании DGCA помощи в создании группы по преобразованию гражданской авиации (CATT) для эффективного управления реализацией и внедрения подготовленного DGCA стратегического плана действий в области гражданской авиации (CASAP), в котором содержится "дорожная карта" действий по расширению возможностей Индонезии в области безопасности полетов и авиационной безопасности до уровня, соответствующего международным и национальным требованиям. Этот проект, начатый в июне 2009 года и рассчитанный на 2 года, был продлен до конца октября 2012 года и уже завершен.

Результаты выполнения проекта

Продолжалась реализация государственной программы по безопасности полетов и систем управления безопасностью полетов с охватом всех поставщиков авиационного обслуживания. В рамках проекта создан механизм для надлежащего контроля за переходом в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов от всеобъемлющего системного подхода (BCП) к механизму непрерывного мониторинга (МНМ), включая назначение в DGCA национальных координаторов по

непрерывному мониторингу для отслеживания веб-сайта МНМ и ISTARs и периодического обновления планов мероприятий по устранению недостатков. В DGCA введены процедуры работы с госписьями ИКАО, а также порядок поддержания актуальности авиационных правил и процедур и обеспечения их постоянного соответствия SARPS ИКАО.

Программа Индонезии/ИКАО по подготовке слушателей из развивающихся стран

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого агентством развития людских ресурсов транспортной отрасли (HRDTA) министерства транспорта, заключалась в оказании со стороны ИКАО помощи в реализации программы подготовки слушателей из развивающихся стран, отбираемых Центром развития людских ресурсов транспортной отрасли (ATHRDC). Эта помощь включает рассылку государствам – членам ИКАО информации и выпуск писем о предоставлении или непредоставлении стипендий. Этот проект, начатый в июле 2012 года, завершен.

Результаты выполнения проекта

ИКАО предоставила 54 стипендии слушателям из 13 развивающихся стран для прохождения подготовки в центре развития людских ресурсов авиатранспортной отрасли (Куруг), Авиационной академии по подготовке технических кадров и специалистов по безопасности полетов (ATSA) в Медане и Авиационной академии по подготовке технических кадров и специалистов по безопасности полетов (ATSA) в Сурабае по следующим дисциплинам: внутренний авиационный аудитор, инспектор по производству полетов, система управления безопасностью полетов, старший руководящий состав гражданской авиации и старший руководящий состав служб авиационной безопасности.

ИОРДАНИЯ

Оценка северной ВПП в международном аэропорту имени королевы Али

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Иордании, заключалась в проведении оценки северной ВПП в международном аэропорту имени королевы Али с целью определить соответствие этой ВПП Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) ИКАО и другим международным стандартам, и сертификационным требованиям. Этот проект, начатый в декабре 2012 года и рассчитанный на 1 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

Один инженер-строитель и один инженер по аэродромам совместно изучили имеющиеся результаты оценок и сами провели оценку северной ВПП. Проект отчета о степени соответствия ВПП действующим SARPS ИКАО был представлен на рассмотрение и утверждение правительства Иордании.

ИТАЛИЯ**Учебный курс по управлению факторами опасности и ошибками (ТЕМ) в процессе управления воздушным движением****Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого Ente Nazionale per l'Aviazione (ENAV) Societa Nazionale per L'Assistenza Al Volo (ENAV S.p.A.) Италии, заключалась в проведении эксплуатационной подготовки персонала ENAV S.p.A. по управлению факторами опасности и ошибками (ТЕМ), с тем чтобы он мог лучше понимать с эксплуатационной точки зрения взаимозависимость между безопасностью полетов и работоспособностью человека в динамичной и напряженной рабочей обстановке. Этот проект, начатый в декабре 2011 года, завершен.

Результаты выполнения проекта

Инструктор по вопросам управления факторами опасности и ошибками (ТЕМ) при диспетчерском управлении воздушным движением оказал ENAV S.p.A. помощь в проведении курса "подготовки обучающихся" для отобранного персонала, включающего специалистов, которые будут назначены в качестве инструкторов по диспетчерскому управлению воздушным движением, а также персонала органов регулирования и/или поставщиков обслуживания.

КАЗАХСТАН**Расширение возможностей Казахстана в сфере гражданской авиации****Цели проекта**

Цель данного проекта, финансируемого казахстанским государственным предприятием "Казаэронавигация", заключается в следующем: анализ сертификатов авиаэксплуатанта (АЭ) и соответствующих эксплуатационных требований, сертификатов организаций по техническому обслуживанию и всех сертификатов летной годности с целью убедиться в

их полном соответствии национальным правилам и действующим положениям ИКАО; реализация государственного плана мероприятий по устранению недостатков в области производства полетов (OPS) и летной годности (AIR) с уделением особого внимания устранению двух значительных проблем в области безопасности полетов (SSC); и оказание государству помощи в надлежащей подготовке к приему координируемой ИКАО миссии по валидации. Этот проект, начатый в декабре 2012 года, рассчитан на 1 год.

Результаты выполнения проекта

Для выполнения проекта были набраны один координатор, один инспектор по производству полетов и два инспектора по летной годности. Был пересмотрен инструктивный материал, касающийся вопросов производства полетов и летной годности.

КАТАР

Помощь ведомству гражданской авиации

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Катара, заключается в оказании помощи в разработке государственной программы упрощения формальностей (FAL). Этот проект, начатый в феврале 2012 года и рассчитанный на 1 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

Специалистом по воздушному праву подготовлен проект законодательства для создания государственной программы упрощения формальностей (FAL) в соответствии с Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО и при надлежащем учете правовой системы Катара.

КОСТА-РИКА

Генеральный план развития международного аэропорта Даниэль Одубер Кирос в г. Либерия

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Центральноамериканской корпорацией по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕНА), заключается в разработке генерального плана увеличения пропускной способности международного аэропорта Даниэль Одубер Кирос, с тем чтобы он мог принимать более крупные самолеты, а также для

удовлетворения потребностей северной части Тихоокеанского региона в развитии в этом государстве экономики, туризма и коммерческой деятельности. Этот проект, начатый в марте 2008 года, был завершен в декабре 2010 года и затем восстановлен в 2011 году на срок 2 года.

Результаты выполнения проекта

В связи с изменением приоритетов правительства объем реализации проекта в 2012 году был минимальным.

Развитие международного аэропорта Хуан Сантамария (AIJS)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого техническим советом гражданской авиации (CETAC), заключается в выполнении строительных работ в международном аэропорту Хуан Сантамария в г. Сан-Хосе для повышения уровня обслуживания и удовлетворения потребностей в части развития экономики, туризма и коммерческой деятельности в государстве. Этот проект начат в августе 2011 года и рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

Подписан контракт на строительство удаленного перрона и выполнение связанных с этим работ и ведется строительство нового здания для переноса существующих ангарных установок Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aeroindustriales (COOPESA) в аэропорту AIJS.

Международный аэропорт Южной зоны

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Коста-Рики, заключается в развитии международного аэропорта в регионе Брунка в Коста-Рике, включая проведение экологических, социологических и экономических исследований, технико-экономического обоснования, а также осуществление проектирования и строительства аэропорта согласно "полностью экологичной концепции" с учетом всех особых экологических и археологических условий данной зоны. Данный проект начат в августе 2011 года и рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

В настоящее время проводится изучение влияния строительства данного аэропорта на окружающую среду и орнитологическую обстановку. Подготовлены технические спецификации для проведения исследования социальных и экономических последствий.

Офис для управления проектами ИКАО***Цель проекта***

Цель данного проекта заключается в обеспечении административной поддержки проектов технического сотрудничества ИКАО в Коста-Рике путем набора международных и местных специалистов. Этот проект начат в августе 2011 года и рассчитан на 6 лет.

Результаты выполнения проекта

Осуществлялась поддержка реализуемых проектов в Коста-Рике путем набора местных специалистов. Этот проект был аннулирован правительством в октябре 2012 года.

КЮРАСАО (НИДЕРЛАНДЫ)**Помощь холдингу "Аэропорт Кюрасао" (САН)*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого холдингом "Аэропорт Кюрасао", заключалась в оценке фактических рабочих характеристик радиолокатора и прилегающей местности, а также в подготовке рекомендаций и инструктивных указаний для оказания помощи холдингу "Аэропорт Кюрасао", полномочному органу гражданской авиации и министерству инфраструктуры в реализации их инициатив по коммерческому освоению аэропорта и прилегающих неиспользуемых территорий. Этот проект, начатый в марте 2012 года и рассчитанный на 1 неделю, завершен.

Результаты выполнения проекта

Осуществлена миссия по оценке и анализу генерального плана аэропорта, плана расположения аэропорта, топографических планов аэропорта и прилегающих территорий и отчетов международного аэропорта Кюрасао с целью определить оптимальное место для размещения радиолокационной системы и обеспечить ее оптимальную работу в соответствии с эксплуатационными требованиями. В ходе миссии были также определены "мертвые зоны" для радиолокационного обнаружения. Отчет о миссии был представлен холдингу "Аэропорт Кюрасао".

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

Цель данного проекта, финансируемого правительством Ливана, заключается в закупке оборудования для обеспечения авиационной безопасности. Этот проект, начатый в 1988 году, осуществляется на постоянной основе.

Результаты выполнения проекта

Генеральному директорату гражданской авиации Ливана поставлено оборудование для обеспечения авиационной безопасности с необходимым сервисным обслуживанием.

Возобновление деятельности центра безопасности полетов в гражданской авиации (CASC)***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Ливана, заключается в возобновлении деятельности центра безопасности полетов гражданской авиации (CASC). В рамках проекта будут непосредственно решаться вопросы, связанные с развитием людских ресурсов и передачей технологий Ливану. Этот проект, начатый в 2002 году, продлен до конца декабря 2013 года.

Результаты выполнения проекта

ИКАО продолжала оказывать административную поддержку. Выполнялась работа по переоценке необходимости дальнейшего использования услуг международных экспертов и расширения закупочной деятельности новыми полномочными органами гражданской авиации.

Укрепление сектора гражданской авиации***Цели проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Ливана, заключается в повышении способности департамента безопасности полетов осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов; повышении уровня безопасности полетов и эффективности деятельности в международном аэропорту Бейрута; обновлении правил процедур и руководств по организации контроля за обеспечением безопасности полетов с целью обеспечить их соответствие международным требованиям;

и возобновлении деятельности центра безопасности полетов в гражданской авиации (CASC). Этот проект, начатый в 2004 году, продлен до конца декабря 2013 года.

Результаты выполнения проекта

ИКАО продолжала оказывать административную поддержку. Выполнялась работа по переоценке необходимости дальнейшего использования услуг международных экспертов и расширения закупочной деятельности новыми полномочными органами гражданской авиации.

ЛИВИЯ

Помощь гражданской авиации

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Ливии, заключалась в обсуждении, оценке и приоритизации совместно с ливийскими властями подробных требований по секторам в целях выработки предложения по разработке и реализации генерального плана развития гражданской авиации (ГПГА) в Ливии. Этот проект, начатый в августе 2012 года и рассчитанный на 2 недели, завершен.

Результаты выполнения проекта

Тремя экспертами выполнены анализ и оценка подробных требований с разбивкой по сферам деятельности ливийских полномочных органов в целях дальнейшей разработки предложения по подготовке и реализации ГПГА.

МАДАГАСКАР

Помощь в пересмотре закона о гражданской авиации Мадагаскара

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого по линии Фонда безопасности полетов ИКАО (SAFE), заключалась в пересмотре закона о гражданской авиации Мадагаскара и подготовке доклада для ведомства гражданской авиации (ВГА) Мадагаскара. Этот проект, начатый в марте 2012 года и рассчитанный на 5 дней, завершен.

Результаты выполнения проекта

Был нанят один эксперт-юрист для детального рассмотрения закона о гражданской авиации Мадагаскара. По итогам этой работы был подготовлен доклад, в котором отмечались положительные и отрицательные стороны этого закона. В докладе также содержались рекомендации по устранению недостатков для того, чтобы обеспечить соответствие пересмотренного закона о гражданской авиации международным требованиям.

МЕКСИКА**Программа TRAINAIR PLUS для Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA)****Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого правительством Мексики, заключается в предоставлении консультативных услуг и помощи Centro Internacional de Instrucción de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (CIIASA) в разработке курса по подготовке программы TRAINAIR Plus и оказании консультативной помощи в подготовке комплекта типовых учебно-методических разработок (ТУМР). В рамках этого проекта, начатого в 2008 году и рассчитанного на 12 мес, ASA была оказана помощь в получении полного членства в программе TRAINAIR ИКАО в 2009 году; проект был продлен до конца 2013 года с пересмотренной целью.

Результаты выполнения проекта

В CIIASA был проведен первый курс по подготовке программы TRAINAIR Plus. В рамках проекта 15 новыми местными разработчиками подготовлены первые 3 комплекта ТУМР TRAINAIR PLUS. Оказана помощь отделу CIIASA по разработке курсов и группе разработчиков курсов в подготовке трех ТУМР: "Обращение с авиационным топливом", "Операции и вспомогательные службы аэропорта" и "Обслуживание электромеханических средств и визуальные средства". После выпуска ТУМР "Обращение с авиационным топливом" было сертифицировано 10 новых специалистов по авиационному топливу, и центральное подразделение TRAINAIR PLUS сертифицировало CIIASA в качестве нового члена программы TRAINAIR PLUS ИКАО. Были посещены центральная лаборатория для анализа авиационных топлив и центральная база авиационных топлив, и в результате этих посещений были подготовлены рекомендации о том, чтобы сделать CIIASA учебной базой для удовлетворения потребностей в разработке других курсов для пополнения имеющихся учебных материалов.

Помощь в рамках технического сотрудничества. Машиносчитываемые проездные документы (МСПД)***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Мексики, заключалась в оказании помощи в пересмотре процесса выдачи паспортов, включая существующие процедуры выдачи паспортов, персонализации паспортов, осуществления мер безопасности и контроля исходных форм (книжки или ламинат). Этот проект, начатый в марте 2011 года и рассчитанный на 1 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

Выполнен обзор порядка выдачи паспортов. В результате проведенной оценки правительство Мексики предприняло действия по разработке новых стандартных требований к защищенности и их соблюдению в период до выдачи, в процессе выдачи и после выдачи документов, что требует участия всех сотрудников, работающих в учреждениях по выдаче документов, и постоянной обратной связи с персоналом центрального учреждения. Запущены в действие пилотные программы внутреннего контроля.

Модернизация системы подготовки кадров генерального директората гражданской авиации (DGCA) Мексики***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Мексики, заключается в оказании генеральному директорату гражданской авиации (DGCA) помощи в решении вопросов, связанных с замечаниями и недостатками в сфере организации воздушного движения (ОрВД), которые были выявлены в ходе миссии регионального бюро Северной Америки, Центральной Америки и бассейна Карибского моря (НАСС). Этот проект был начат в 2012 году и рассчитан на 5 мес.

Результаты выполнения проекта

Экспертом ИКАО по ОрВД проведено обучение и оказана техническая помощь по расширению возможностей и знаний авиационного персонала DGCA в вопросах, связанных с ОрВД, для лучшего ознакомления персонала с требованиями по ОрВД.

Помощь в рамках технического сотрудничества. Обучение персонала генерального директората гражданской авиации (DGCA)***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Мексики, заключается в оказании генеральному директорату гражданской авиации (DGCA) необходимой помощи в подготовке персонала DGCA и пилотов. Этот проект, начатый в сентябре 2012 года и рассчитанный на 5 мес, продлен до конца марта 2013 года.

Результаты выполнения проекта

Необходимую подготовку и техническую помощь получили 293 человека из числа персонала DGCA и пилотов в целях укрепления их способностей и знаний в авиационных вопросах, связанных с ОрВД, и расширения возможностей DGCA в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов.

МОЗАМБИК**Помощь правительству Мозамбика в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Республики Мозамбик, заключается в предоставлении технической поддержки и помощи правительству в расширении его возможностей в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности на основе выводов и рекомендаций, сделанных в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) и Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Проект нацелен на повышение уровня безопасности полетов, авиационной безопасности, регулярности и эффективности авиатранспортных операций в Мозамбике для более полного удовлетворения потребностей страны и содействия развитию ее экономического, человеческого и социального потенциала, а также поощрения роста торговли и туризма и привлечения в страну бизнеса и инвестиций. Этот проект был начат в марте 2012 года и рассчитан на 2 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта оказана помощь в пересмотре и изменении управленческих процессов, внутренних административных правил и процедур, организационной структуры и соответствующих функций и

обязанностей государственного регулирующего органа Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM), а также в разработке плана подготовки кадров. Начат набор нового персонала в аэронавигационной области. Подготовлен план подготовки руководящих кадров. На регулярной основе осуществлялось сотрудничество и консультационное взаимодействие с отраслью. Проанализировано нынешнее состояние публикаций по управлению аэронавигационной информацией (УАИ). Проанализированы нормативные положения по безопасности полетов и предложены изменения к ним. Скорректированы элементы плана мероприятий по устранению недостатков (ПМУН), которые были приняты ИКАО. Разработан всеобъемлющий план работы в сфере авиационной безопасности. Разработаны и внедрены стандартные рабочие процедуры досмотра пассажиров и багажа. Для утверждения полномочными органами подготовлены проекты государственных программ обеспечения авиационной безопасности и контроля качества. Реализованы учебные программы, включая подготовку на рабочем месте персонала по обеспечению безопасности полетов и курсы с использованием типовых учебно-методических разработок (ТУМР) ИКАО по авиационной безопасности ("Национальные инспекторы" и "Организация действий в кризисной обстановке") для двух сотрудников службы авиационной безопасности (AVSEC). Для персонала международного аэропорта Мапуту проведен базовый курс на основе ТУМР ИКАО по авиационной безопасности.

НАМИБИЯ

Контроль за обеспечением безопасности полетов и авиационная безопасность

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Намибии, заключается в оказании директорату гражданской авиации (DCA) помощи в расширении его возможностей в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности. Проект разбит на две очереди. В рамках первой, оценочной очереди предусматривается выявление остающихся недостатков после выполненной в 2006 году проверки в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и последующее предпринятие корректирующих действий по устранению этих недостатков, а в рамках второй очереди предусматривается создание устойчиво функционирующей системы сертификации и надзора. Этот проект, начатый в 2009 году, продлен до конца декабря 2014 года.

Результаты выполнения проекта

Были предложены изменения к закону о гражданской авиации, касающиеся летной годности, аэродромов, выдачи свидетельств авиационному персоналу и производства полетов. Разработаны руководство и контрольные карты для инспекторов. Проанализирован и обновлен инструктивный материал по сертификации авиаэксплуатантов. Разработан план ежегодного надзора за производством полетов. Нанят новый эксперт по сертификации аэродромов и безопасности полетов и осуществлена сертификация одного эксплуатанта. Группа эксплуатационной помощи (OPAS) УВД прошла подготовку по новой системе радиолокационного наблюдения. В соответствии с учебными программами проводилась официальная подготовка (внешняя, внутренняя и на рабочем месте); общий объем учебной работы, выполненный в областях производства полетов, летной годности, выдачи свидетельств авиационному персоналу, аэродромов, аэронавигационного обслуживания и авиационной безопасности, составил 3000 человеко-дней.

НЕПАЛ

Наблюдение при обслуживании воздушного движения (ОВД) и система захода на посадку и посадки в международном аэропорту Трибхуван — первая очередь

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого ведомством гражданской авиации Непала (CAAN), заключалась в оказании CAAN помощи в определении и подготовке закупочной документации и проведении торгов по закупке системы наблюдения и системы захода на посадку и посадке для международного аэропорта Трибхуван в Катманду. Проект, начатый в июле 2010 года, завершен.

Результаты выполнения проекта

CAAN был представлен проект окончательного доклада, включающий запрошенное исследование по разработке технических спецификаций для системы наблюдения и системы захода на посадку и посадки и TIA, а также смежная документация и рекомендации.

ОМАН**Развитие гражданской авиации и техническая поддержка*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Омана, заключается в оказании постоянной помощи государственному управлению гражданской авиации в вопросах управления воздушным движением, инженерно-технического обеспечения аэропортов, производства полетов и летной годности и содействии в создании эффективного регулирующего органа в целях поощрения развития безопасной и экономически жизнеспособной системы воздушного транспорта. Этот проект, начатый в 1993 году и рассчитанный на 8 лет, продлен до конца декабря 2013 года.

Результаты выполнения проекта

Два инспектора по производству полетов продолжали оказывать помощь персоналу группы оперативной помощи проекту (OPAS) и способствовали совершенствованию надзорных функций в форме проверок и инспекций. После создания в конце мая 2012 года нового независимого государственного управления гражданской авиации два инспектора по производству полетов также участвовали в разработке новой организационной структуры. Осуществлялась разработка правил и процедур гражданской авиации в соответствии с Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО.

Изучение поверхностей ограничения препятствий***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Омана, заключалась в проведении исследования на тему "Изучение поверхностей ограничения препятствий и порядка землепользования в окрестностях аэропортов Омана". Этот проект, начатый в ноябре 2010 года и рассчитанный на 2 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

Разработано программное обеспечение по защитной зоне вокруг аэропортов и реализован учебный компонент для административного и технического персонала государственного управления гражданской авиации. Для соответствующих министерств осуществлена валидация данных о препятствиях перед фактическим вводом в действие программного обеспечения для расширения международного аэропорта Маскат и международного аэропорта Салалах, а также новых аэропортов Сохар и Аль-Дукм, с тем чтобы можно было принять решение относительно второго этапа закупки.

ПАКИСТАН**Авиационное исследование. Высотные здания вокруг международных аэропортов Карачи и Исламабад*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого ведомством гражданской авиации Пакистана (PCAA), заключалась в проведении авиационного исследования для оценки влияния предлагаемых к строительству высотных зданий внутри и за пределами внешней горизонтальной поверхности на безопасность и регулярность полетов в международном аэропорту Джинна в Карачи в сочетании с военными аэродромами в непосредственной близости и вокруг международного аэропорта Беназир Бхутто в Исламабаде; оказании помощи в согласовании национальных правил с SARPS ИКАО; и проведении подготовки на рабочем месте для местных специалистов. Этот проект, начатый в феврале 2012 года и рассчитанный на 1 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

В рамках проведения авиационных исследований были посещены аэропорты в Карачи и Исламабаде. Проанализировано национальное законодательство по контролю препятствий в зонах аэродромов и подготовлены рекомендации по повышению его эффективности в части защиты аэродромных поверхностей ограничения препятствий от городского строительства. Проведена подготовка местных специалистов в форме лекций и обеспечено их участие на всех этапах проведения авиационных исследований.

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

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Пакистана, заключается в закупке оборудования наблюдения и навигации для оказания правительству помощи в общем совершенствовании его стандартов по безопасности полетов. Осуществление этого проекта, начатого в апреле 2010 года и рассчитанного на 30 мес, продолжается.

Результаты выполнения проекта

После проведения контрактных переговоров ведомство гражданской авиации Пакистана (PCAA) ожидает утверждения результатов своим

советом директоров, с тем чтобы приступить к закупкам. У поставщика радиолокационного оборудования получено согласие на продление срока действия предложения до 31 декабря 2012 года.

ПАНАМА

Укрепление эксплуатационных и технических служб ведомства гражданской авиации Республики Панама

Цель проекта

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

Результаты выполнения проекта

24 новых диспетчера и 46 сотрудников технических служб прошли обучение по английскому языку, используемому в авиации. 24 диспетчера УВД прошли подготовку по радиолокационному контролю захода на посадку, 22 – по аэродромному контролю, а 20 местных граждан – подготовку по аэродромной инспекции. Было установлено оборудование для защиты РЛС и ограждение по периметру. В рамках проекта были набраны 40 местных специалистов в области безопасности полетов, авиационной безопасности и воздушного транспорта, а также административные работники. Подписан контракт на обеспечение международного аэропорта Маркос А. Джелаберт в г. Панаме аэронавигационной информацией через спутники.

Развитие международного аэропорта Токумен Панамы

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого международным аэропортом Токумен, заключается в оказании правительству Панамы помощи в модернизации аэропортовых служб и средств, включая руководство проектами по расширению аэропорта и закупке оборудования, необходимого для его эксплуатации, а также в обеспечении эксплуатации аэропорта в

соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО. Этот проект, начатый в 2003 году и рассчитанный на 1 год, продлен до конца декабря 2013 года.

Результаты выполнения проекта

При экспертной помощи со стороны ИКАО в проектировании и введении в действие системы обработки багажа был открыт северный терминал международного аэропорта Токумен, который сейчас работает с производительностью в 95 %. В рамках проекта закуплены, установлены и введены в эксплуатацию 12 выходов на посадку и полностью согласованная система авиационной безопасности (AVSEC). Группой ИКАО в составе 10 экспертов подготовлен генеральный план аэропорта, включая исполнительную концепцию для проектирования и строительства инфраструктуры южного терминала. В координации с ведомством гражданской авиации осуществлена модернизация систем организации воздушного движения (ОрВД) и управления воздушным движением (УВД) и требуемых навигационных характеристик для заходов на посадку в аэропорту по требованиям зональной навигации (RNAV-RNP). Семь сотрудников технического персонала прошли подготовку по управлению аэропортом и смежным дисциплинам.

ПАРАГВАЙ

Эксплуатационно-техническая оценка нынешнего состояния системы авиационной электросвязи

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого национальным директором гражданской авиации Парагвая (DINAC), заключалась в проведении технической оценки недавно закупленных систем автоматизации управления воздушным движением. Этот проект, начатый в апреле 2012 года и рассчитанный на 6 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

Эксперт по связи, навигации, наблюдению (CNS) и организации воздушного движения (ОрВД) выполнил оценку функционирования новых систем автоматизации управления воздушным движением и их соответствия Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) ИКАО и подготовил соответствующие рекомендации.

ПЕРУ**Модернизация системы организации воздушного движения*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого корпорацией аэропортов и коммерческой авиации Перу (CORPAC S.A.) через правительство Перу, заключается в модернизации системы обслуживания воздушного движения в целях создания необходимой инфраструктуры для внедрения системы организации воздушного движения (ОрВД). Проектом предусматривается подготовка кадров, модернизация районного диспетчерского центра (РДЦ), установка вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ) режима S и создание органов обслуживания воздушного движения. Этот проект начат в июле 2009 года и рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

Проведены заключительные приемочные испытания 8 радиолокационных позиций, места размещения оборудования системы автоматического зависимого наблюдения в режиме вещания (ADS-B), осуществлена интеграция здания нового районного диспетчерского центра и диспетчерской вышки и установлен радиолокационный тренажер. Обеими сторонами подписан окончательный приемочный документ на закупленные системы и услуги.

Укрепление авиационной системы и дальнейшее повышение уровня безопасности полетов***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого генеральным директором гражданской авиации (DGCA) Перу, заключается в обеспечении DGCA необходимыми техническими средствами и специалистами для того, чтобы он мог должным образом выполнять свои обязанности, включая укрепление системы гражданской авиации и дальнейшее повышение уровня безопасности полетов в соответствии с национальными авиационными правилами и Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО. Этот проект начат в феврале 2012 года и рассчитан на 5 лет.

Результаты выполнения проекта

70 местных граждан прошли подготовку в области управления воздушным движением (УВД) и оценки качества. Оказана поддержка в подготовке планов на случай непредвиденных ситуаций. В рамках проекта набрано 120 местных специалистов, а также выполнялись служебные командировки и осуществлялось обучение кадров за рубежом.

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

Цель данного проекта, финансируемого правительством Республики Корея, заключалась в оказании со стороны ИКАО помощи министерству земель, транспорта и морских дел Республики Корея (MLTM) в управлении программой подготовки слушателей из развивающихся стран, отобранных MLTM. Эта помощь включает рассылку информации государствам – членам ИКАО и направление писем о предоставлении или непредоставлении стипендий. Этот проект, начатый в 2012 году и рассчитанный на 1 год, завершен.

Результаты выполнения проекта

ИКАО предоставила 208 стипендий слушателям из 61 развивающейся страны для прохождения курсов на базе Корейского учебного центра гражданской авиации (KCATC) и Авиационной академии корпорации международного аэропорта Инчхон по таким дисциплинам, как техническое обслуживание доплеровского ОБЧ-радиомаяка/дальномерного оборудования (DME), глобальные навигационные спутниковые системы, эксплуатация аэропортов, авиационная безопасность, радиолокационное управление заходом на посадку, Приложение 14 "Аэродромы", политика в области аэронавигации, концепции радиолокационного обслуживания, эксплуатация аэропортовых терминалов, техническое обслуживание систем захода на посадку по приборам (ILS), электронные средства обеспечения безопасности полетов и авиационная безопасность для руководящего состава.

РУАНДА**Совершенствование аэронавигационного обслуживания и повышение уровня безопасности полетов — первая очередь*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Руанды, заключалась в предоставлении помощи в планировании и последующей реализации действий по устранению недостатков, выявленных в ходе проведенной в 2007 году проверки системы аэронавигационного обслуживания Руанды в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), и в создании системы государственного контроля за обеспечением безопасности полетов при таком обслуживании. Этот проект, начатый в апреле 2012 года и рассчитанный на 6 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

Подготовлен план устранения недостатков, предусматривающий меры по результатам проведенной в 2007 году проверки в рамках УППКБП. Оказано содействие в разработке проекта аэронавигационных правил и правил выдачи свидетельств авиационному персоналу. Подготовлен проект авиационного законодательства, а также правил, связанных с системами управления безопасностью полетов (СУБП). Выработана стратегия ввода в действие государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП). Подготовлены руководство для службы регулирования, наставление по подготовке кадров службы регулирования и справочник для инспекторов аэронавигационных служб. Подготовлены организационный план и описание должностных обязанностей для создания службы регулирования и отдела контроля за обеспечением безопасности полетов. Подготовлен план первого этапа внедрения СУБП для поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО), включая описание систем и проведение анализа недочетов. Подготовлено руководство по СУБП. Разработаны руководства по системам управления качеством (СУК) для служб авиационной метеорологии и служб аэронавигационной информации (САИ). Также разработаны планы второго, третьего и четвертого этапов внедрения СУБП.

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

Цель данного проекта, финансируемого Королевством Саудовской Аравии, заключается в оказании генеральному ведомству гражданской авиации (GACA) помощи в обеспечении безопасных, эффективных и рентабельных авиаперевозок, предоставлении GACA последней информации об изменениях в области гражданской авиации, подготовке GACA к внедрению новых технологий, а также в оказании GACA помощи в замене иностранных экспертов национальными специалистами путем профессиональной подготовки квалифицированных кадров из Саудовской Аравии. Этот проект, начатый в 1997 году и рассчитанный первоначально на 6 лет, был продлен до конца июня 2013 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта в 2012 году работало 23 специалиста ИКАО по оказанию оперативной помощи. GACA и специалистами Саудовской Аравии оказывались по необходимости консультативные услуги в поддержку осуществляемых капитальных работ. Продолжалось инспектирование зарегистрированных в Саудовской Аравии воздушных судов для обеспечения соответствия Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) ИКАО. Выполнены инспекции авиаперевозчиков и эксплуатантов и контроль

обеспечения безопасности полетов сертифицированными GACA ремонтными станциями. Специалистами ИКАО совместно с саудовскими инструкторами организованы бесплатные курсы для персонала GACA в области связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), радиолокационного/нерадиолокационного контроля и тренажерная подготовка. GACA оказана экспертная помощь в разработке и внедрении программы повышения квалификации для будущего продвижения по службе персонала поисково-спасательной и противопожарной службы. Реализована широкомасштабная пятилетняя программа замены транспортных средств и оборудования противопожарных служб, в результате чего поставлено, проверено и введено в эксплуатацию 70 % машинного парка и оборудования. Была также предоставлена экспертная помощь по реализации проекта активной ускоренной модернизации внутренних аэродромов. В рамках проекта продолжалось оказание правительству помощи в замене иностранных экспертов путем набора местных государственных служащих на большинство авиационных профессиональных должностей в структуре GACA.

СИНГАПУР

Программа Сингапура/ИКАО по подготовке кадров для развивающихся стран

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого ведомством гражданской авиации Сингапура (CAAS), заключалась в предоставлении со стороны ИКАО помощи в управлении программой подготовки слушателей из развивающихся стран, отобранных Авиационной академией Сингапура (SAA). Помощь включает рассылку информации государствам – членам ИКАО и рассылку писем о предоставлении и непредоставлении стипендий. Этот проект, начатый в 2012 году и рассчитанный на 1 год, завершен.

Результаты выполнения проекта

Было отобрано 59 слушателей из 38 развивающихся стран для прохождения 10 курсов по следующим дисциплинам: управление гражданской авиацией; связь, навигация и наблюдение/организация воздушного движения; управление кризисной ситуацией в области авиационной безопасности; организация действий в чрезвычайных ситуациях; введение в воздушное право; инспекторы по контролю за обеспечением безопасности полетов в сфере летной годности; инспекторы по контролю за обеспечением безопасности полетов в сфере производства полетов; руководящий состав системы контроля за обеспечением безопасности полетов; государственная система по безопасности полетов.

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

Основанием для данного проекта, финансируемого за счет собираемых Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) аэронавигационных сборов, является выданная ИКАО санкция Генерального секретаря Организации Объединенных Наций на решение проблем гражданской авиации в Сомали. Его цель заключается в оказании под контролем директора Управления технического сотрудничества ИКАО помощи в эксплуатации и техническом обслуживании основных средств, оборудования и служб, предназначенных для обеспечения международных воздушных перевозок, включая полеты для оказания гуманитарной помощи и помощи в чрезвычайных ситуациях, а также, по возможности, полеты по местным воздушным линиям в пределах района полетной информации (РПИ) Могадишо, в целях удовлетворения насущных потребностей в области безопасности полетов, оказании, по мере возможности, помощи в восстановлении и развитии авиационной инфраструктуры, при условии финансирования, по возможности, за счет источников, не относящихся к аэронавигационным сборам, а также в разработке и реализации плана создания ядра функционально-административной структуры гражданской авиации для будущего правительства Сомали. Этот проект, начатый в 1996 году, был первоначально продлен до конца 2006 года и ввиду продолжающейся в стране политической нестабильности был еще раз продлен до конца декабря 2013 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта продолжалось оказание помощи в руководстве и управлении деятельностью Временного полномочного органа гражданской авиации Сомали (CACAS) во взаимодействии с региональным директором ИКАО (Бюро Восточной и Южной Африки). CACAS продолжал обеспечивать на круглосуточной основе из созданного в рамках проекта офиса в Найроби полетно-информационное обслуживание (FIS), включая службу аэронавигационной информации (CAI), авиационную связь (AEROCOM) и метеорологическое обслуживание (AEROMET) полетов, выполняемых в воздушном пространстве Сомали. Он также продолжал обеспечивать аэродромное полетно-информационное обслуживание (AFIS), поисково-спасательное и противопожарное обслуживание, а также управление движением на земле в аэропортах Харгейса, Бербера и Босасо. В рамках проекта эксплуатируется станция AEROCOM в аэропорту Гарове и пункт инструктажа CAI в аэропорту Харгейса. Были предоставлены стипендии для обучения по следующим направлениям: руководство деятельностью в сфере авиационной безопасности, службы аэронавигационной информации, служба пожаротушения в аэропортах (начальный курс), контроль за авиатрассами в зоне, правовые и финансовые вопросы применительно к поставщикам аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и сертификация

аэродромов. SACAS помог ПРООН в оценке и сертификации строительных работ в аэропорту Харгейса. Проведена оценка аэропортов Байдоа, Бербера, Галкайо и Бурао. Выполнены технический аудит и анализ недочетов для оценки функционирования проекта, и ситуации в Сомали в целях передачи проекта в ведение сомалийских властей. Подписан контракт на реализацию систем связи "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC) и автоматического зависимого наблюдения (ADS-C), которые будут установлены в центре в Найроби. В настоящее время в рамках проекта разрабатываются спецификации на реализацию дальней ОВЧ-связи и ADS-B, которые вместе с контрактом на CPDLC/ADS-C позволят решить проблемы, выявленные в ходе анализа недочетов.

СУДАН

Консультационные услуги для ведомства гражданской авиации Судана

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Судана, заключается в обеспечении соблюдения ведомством гражданской авиации Судана (SCAA) международных авиационных конвенций, Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО и соответствующего инструктивного материала, а также в укреплении потенциала SCAA в сфере пересмотра, обновления и эффективного применения нормативных положений, процедур, документов и руководств, касающихся контроля за обеспечением безопасности полетов, организации воздушного движения (ОрВД) и выдачи свидетельств авиационному персоналу, с учетом национальных и международных требований и стандартов. Этот проект, начатый в сентябре 2011 года и рассчитанный на 12 мес, был продлен до конца сентября 2013 года.

Результаты выполнения проекта

Международные эксперты оказывали SCAA поддержку по вопросам производства полетов, выдачи свидетельств авиационному персоналу, авиационной медицины и организации воздушного движения. Эксперты ИКАО помогли SCAA разработать руководство по процедурам выдачи свидетельств авиационному персоналу. Подготовлены технико-экономическое обоснование и чертежи для предлагаемого центра авиационной медицины, который будет служить опорным центром для сертификации клиники при международном аэропорте Хартум и предоставления ей поддержки в целях упорядочения ее функций и обязанностей в сфере оказания срочной медицинской помощи и экологической медицины. Были разработаны вариант реструктуризации воздушного пространства Судана с учетом концепции GNSS/PBN ИКАО, руководство по обеспечению безопасности полетов на аэродромах на

основе инструктивного материала ИКАО в документе *Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Дос 9859) и аэродромный план действий на случай чрезвычайных ситуаций.

ТАИЛАНД

Помощь в подготовке персонала по системам управления безопасностью полетов (СУК)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого государственной компанией Airports of Thailand Public Company Limited (AOT), заключалась в проведении разработанного ИКАО курса по системам управления безопасностью полетов (СУК) с привлечением примеров, касающихся управления безопасностью полетов применительно к аэропортам. Этот проект, начатый в феврале 2012 года и рассчитанный на 1 неделю, завершен.

Результаты выполнения проекта

Проведен курс для группы из 34 человек, представляющих руководящий состав различных подразделений АОТ, ведающих вопросами, имеющими первостепенное значение для успешного внедрения СУК. По завершении курса был организован брифинг по СУК для старшего руководства с участием около 30 сотрудников АОТ. В ходе брифинга основное внимание было уделено аспектам СУК, касающимся устойчивого функционирования системы и вовлеченности руководства.

Помощь в подготовке персонала по разработке генерального плана аэропорта

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого государственной компанией Airports of Thailand Public Company Limited (AOT), заключалась в проведении курса по подготовке генерального плана аэропорта, охватывающего все соответствующие аспекты процесса разработки генерального плана и действующие Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) ИКАО. Этот проект, начатый в июле 2012 года и рассчитанный на 1 неделю, завершен.

Результаты выполнения проекта

Указанный курс успешно пройден руководителями АОТ среднего и старшего звена и приглашенными представителями.

УГАНДА**Помощь в разработке генерального плана развития гражданской авиации (ГПГА) Уганды на 20 лет****Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого ведомством гражданской авиации Уганды, заключается в оказании Уганде помощи в разработке генерального плана развития гражданской авиации (ГПГА) на период с 2012 по 2031 год, содержащего руководящие указания и "дорожную карту" для развития этого сектора. Этот проект начат в мае 2012 года и рассчитан на 11 мес.

Результаты выполнения проекта

Разработаны технические спецификации на разработку ГПГА и объявлены торги. Поступившие предложения прошли оценку в ИКАО, подготовленные рекомендации были утверждены Угандой, и был заключен контракт. Начата работа по реализации контракта.

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

Цель данного проекта, финансируемого правительством Уругвая, заключается в обеспечении выделения местному ведомству гражданской авиации технических, административных и кадровых ресурсов для того, чтобы оно могло выполнять свои обязанности в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов в соответствии со Стандартами ИКАО и Латиноамериканскими авиационными правилами (LAR), а также в модернизации системы обслуживания воздушного движения. Этот проект начат в 2009 году и рассчитан на 4 года.

Результаты выполнения проекта

Оказана помощь в укреплении организационного потенциала путем набора международных экспертов и 8 местных граждан, специализирующихся в тех областях, в которых местное ведомство не могло успешно удерживать кадры. Проведена тренажерная переподготовка инспекторов по производству полетов. При содействии международных экспертов подготовку в качестве инспекторов по производству полетов (OPS) прошли на месте 14 специалистов. В международном аэропорту Карраско установлена и введена в эксплуатацию система ОВЧ-связи.

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

Цель данного проекта, финансируемого директором гражданской авиации и инфраструктуры (DINACIA), заключается в закупке оборудования для укрепления возможностей авиационных властей. Этот проект, начатый в 2005 году, продлен до конца декабря 2013 года.

Результаты выполнения проекта

Подписан контракт на закупку одного первичного и вторичного радиолокатора, включая оборудование для зонального центра управления подходом. Был подписан контракт на создание общенациональной сети дальней ОВЧ-связи (VHF-ER), которая недавно введена в действие.

ФИЛИППИНЫ

Соглашение с администрацией международного аэропорта Мактан-Себу в рамках службы закупок для гражданской авиации. Закупка двух систем захода на посадку по приборам/дальномерного оборудования (ILS/DME)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого администрацией международного аэропорта Мактан-Себу (MCIAA), заключается в закупке различного оборудования для ВПП и аэронавигационных систем для оказания MCIAA помощи в общей модернизации его системы обеспечения безопасности полетов. Осуществление этого проекта, начатого в апреле 2010 года и рассчитанного на 15 мес, продолжается.

Результаты выполнения проекта

В январе 2012 года были начаты заключительные приемочные испытания (FSAT), включающие летные проверки, но из-за возникших проблем с филиппинским калибровочным воздушным судном они не были завершены. В MCIAA для принятия решения были представлены альтернативные предложения.

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

Цель данного проекта, финансируемого ведомством гражданской авиации Филиппин (СААР), заключается в повышении уровня безопасности полетов путем расширения возможностей СААР в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов на основе обновления правил и процедур, увеличения числа квалифицированных инспекторов и наблюдателей, совершенствования организационной структуры и расширения автономии в целях достижения эффективной организации контроля за обеспечением безопасности полетов в отношении эксплуатантов воздушных судов, организаций по техническому обслуживанию воздушных судов, утвержденных учебных организаций, эксплуатантов аэродромов и поставщиков аэронавигационного обслуживания, а также посредством обеспечения выполнения правил и процедур в области безопасности полетов и применения принципов Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО. Этот проект, начатый в мае 2008 года и рассчитанный на 2 года, был продлен до конца декабря 2012 года.

Результаты выполнения проекта

СААР оказана помощь в подготовке плана мероприятий по устранению недостатков (ПМУН) с учетом недостатков, выявленных в ходе выполненной в 2009 году проверки в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), и в создании современной цифровой системы отчетности, нацеленной главным образом на решение значительных проблем в области безопасности полетов (SSC). Этот проект в настоящее время пересматривается в целях дальнейшего повышения устойчивости результатов.

ЭКВАДОР**Укрепление сектора гражданской авиации*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Эквадора, заключается в оказании помощи генеральному директорату гражданской авиации Эквадора в реализации государственных стратегий и планов экономического развития правительства применительно к авиатранспортному сектору, программам и проектам гражданской авиации, включая аэронавигационную и аэропортовую инфраструктуру, процессы организации воздушного пространства, контроль за обеспечением безопасности полетов и развитие людских ресурсов на техническом, эксплуатационном и организационном уровнях. Этот проект начат в октябре 2011 года и рассчитан на 3 года.

Результаты выполнения проекта

Подписан контракт на создание интегрированной тренажерной системы для управления воздушным движением (УВД). Этим контрактом предусматривается: создание физической инфраструктуры тренажерного центра, предоставление технического оборудования и систем моделирования летных полей в тренажере, а также обучение технического персонала директората эксплуатации и техническому обслуживанию интегрированного тренажерного центра.

Техническая помощь в подготовке проекта создания электронной системы пограничного контроля и электронных паспортов***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Эквадора, заключалась в проведении оценки и подготовке рабочего плана и проектной документации для создания в Эквадоре электронных систем пограничного контроля и электронных паспортов. Данный проект, начатый в 2011 году и рассчитанный на 45 дней, завершен.

Результаты выполнения проекта

Для рассмотрения правительством подготовлено предложение по проекту, основанное на результатах проведенных международными экспертами исследований электронных систем пограничного контроля (e-Border), электронных паспортов (e-Passport) и электронного правительства (e-Government).

ЭКВАТОРИАЛЬНАЯ ГВИНЕЯ**Расширение национальных и институциональных возможностей
в сфере гражданской авиации*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Экваториальной Гвинеи, заключается в создании автономного ведомства гражданской авиации (ВГА), должным образом укомплектованного квалифицированным персоналом для выполнения функций контроля за обеспечением безопасности полетов в сферах производства полетов и летной годности, а также сертификации воздушных судов и выдачи свидетельств авиационному персоналу и летному составу. Этот проект, который первоначально финансировался в рамках соглашения о совместном финансировании между правительством и Программой развития Организации Объединенных Наций и срок реализации которого истек в 2009 году, был начат в 2004 году и продлен до конца декабря 2013 года.

Результаты выполнения проекта

Создано автономное ВГА. Достигнут прогресс в сертификации и пересертификации национальных эксплуатантов в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО и национальными правилами. Утверждена и введена в действие оперативная программа по обеспечению безопасности полетов на 2012 год. ВГА провело повторную сертификацию воздушных судов, задействованных в авиации общего назначения и коммерческой авиации. Осуществляется сертификация организаций по техническому обслуживанию и организаций по надзору за летной годностью и контроль за ними. Доработаны правила RACGE M и 145 и утверждено их второе издание. Осуществлялась валидация сертификатов типа. Выполнены проверки и инспекции в области производства полетов (OPS) и летной годности (AIR). Осуществлялась разработка программ обучения персонала на рабочем месте (OJT) в сферах производства полетов и летной годности. Советом министров утверждено авиационное законодательство, которое было вынесено на утверждение в парламент. Пересмотрен и обновлен план мероприятий по устранению недостатков в сфере OPS/AIR, выявленных в ходе проверки 2007 года в рамках УППКБП.

ЭФИОПИЯ**Подготовка сотрудников диспетчерской службы радиолокационного подхода и районного диспетчерского центра*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого правительством Эфиопии, заключается в обеспечении устойчивого обслуживания воздушного движения (ОВД) с использованием установленного радиолокационного оборудования и средств автоматического зависимого наблюдения в режиме вещания (ADS-B). Этот проект начат в июле 2012 года и рассчитан на 10,5 мес.

Результаты выполнения проекта

Разработаны и опубликованы в национальном сборнике аэронавигационной информации (AIP) государственные правила, регулирующие использование ADS-B. В государственные правила выдачи свидетельств авиационному персоналу включены новые квалификационные отметки, касающиеся наблюдения (РЛС и ADS-B). Разработаны и утверждены ведомством гражданской авиации Эфиопии два учебных курса по диспетчерскому наблюдению с использованием РЛС и ADS-B, основанные на национальных и международных правилах. Сводный курс по радиолокационному наблюдению и ADS-B прошли 16 диспетчеров.

ЮЖНЫЙ СУДАН**Помощь в пересмотре закона о гражданской авиации Южного Судана*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого из Фонда безопасности полетов (SAFE) ИКАО, заключалась в анализе проекта закона о гражданской авиации недавно созданной Республики Южный Судан и в представлении отчета министерству транспорта. Этот проект, начатый в 2012 году и рассчитанный на 5 дней, завершен.

Результаты выполнения проекта

Экспертом по воздушному праву выполнен анализ проекта закона о гражданской авиации Южного Судана и подготовлен отчет с указанием положительных и отрицательных моментов закона, включая рекомендации по устранению этих недостатков.

Поддержка программы реконструкции аэродромов, совершенствования аэронавигационного обслуживания и разработки нормативно-правовой базы UNMISS***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого Миссией Организации Объединенных Наций в Южном Судане (UNMISS), заключалась в реализации программы создания инфраструктуры гражданской авиации и смежных программ, призванных повысить уровень безопасности и эффективности операций UNMISS, осуществляемых в Южном Судане. Первостепенной задачей является создание в стране нормативно-правовой базы гражданской авиации. Этот проект, начатый в августе 2012 года и рассчитанный на 5 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

Экспертом по воздушному праву предложены изменения к закону о гражданской авиации для оптимизации организационной структуры ведомства гражданской авиации Южного Судана. Разработан законопроект по гражданской авиации, охватывающий системы управления безопасностью полетов (СУБП), вопросы контроля качества, государственной программы по безопасности полетов и авиационной безопасности, а также всеобъемлющие положения, касающиеся безопасного и эффективного функционирования гражданской авиации. Для утверждения был рекомендован набор авиационных правил.

ПЕРЕЧЕНЬ МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ И МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ**РЕГИОН АФРИКИ****Помощь *Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC)* в создании международного органа по контролю за обеспечением безопасности полетов*****Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого ААМАС, в которую входят государства – члены АСЕКНА (Бенин, Буркина-Фасо, Габон, Гвинея-Бисау, Камерун, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Мавритания, Мадагаскар, Мали, Нигер, Сенегал, Того, Центральноафриканская Республика, Чад и Экваториальная Гвинея), заключается в оказании помощи в преобразовании ААМАС из нынешней кооперативной структуры в международную организацию (региональную организацию по контролю за обеспечением безопасности полетов), которая будет оказывать государствам-членам необходимую помощь в осуществлении ими своих функций в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов. Этот проект, начатый в сентябре 2010 года и рассчитанный на 12 мес, был продлен до конца декабря 2013 года.

Результаты выполнения проекта

Был вновь нанят руководитель проектной группы для выполнения краткосрочных миссий. На дипломатической конференции в Нджамене (Чад) принят договор о создании ААМАС, который находится в стадии ратификации государствами – членами ААМАС. Разработан и представлен на рассмотрение совета ААМАС утвержденный генеральными директорами гражданской авиации государств-членов ААМАС первоначальный набор проектов руководств, включающий основные принципы работы совета и процедурные руководства, правила для персонала, финансовые положения, организационную структуру и предложение о создании технических комитетов.

Помощь Агентству по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА)***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого Агентством по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА) (членами являются: Бенин, Буркина-Фасо, Габон, Гвинея-Бисау, Камерун, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Мавритания, Мадагаскар, Мали, Нигер, Сенегал, Того, Центральноафриканская Республика, Чад и

Экваториальная Гвинея) и Францией, заключается в закупке систем моноимпульсного вторичного обзорного радиолокатора (МВОРЛ), способного работать в режиме S, и систем организации воздушного движения (ОрВД) для поддержки операций по управлению воздушным движением и связанного с ним обслуживания в районе, на этапе подхода и на аэродроме и производстве всех требующихся АСЕКНА строительных работ в рамках осуществляемого ею проекта по расширению возможностей наблюдения. Этот проект начат в декабре 2011 года и рассчитан на 18 мес.

Результаты выполнения проекта

Для реализации данного проекта был набран один эксперт по CNS/ATM. После ознакомительной командировки в Дакар (Сенегал) были подготовлены технические спецификации на вышеуказанное оборудование. В апреле 2012 года на веб-сайте ИКАО были объявлены торги продолжительностью 8 недель. В течение этого периода в Дакаре было проведено совещание с участием 7 участников торгов, АСЕКНА и ИКАО. После закрытия торгов полученные предложения были оценены ИКАО и АСЕКНА и был заключен контракт.

Помощь в создании организации по контролю за обеспечением безопасности полетов группы государств – участников Банджувского договора (BAGASOO)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого группой государств – членов Банджувского договора (BAG), (Гамбия, Гана, Гвинея, Кабо-Верде, Либерия, Нигерия и Сьерра-Леоне) при материальной и финансовой поддержке Африканского банка развития, компании "Боинг", Европейского агентства по безопасности полетов (ЕАБП) и Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки, заключается в оказании группе государств – участников Банджувского договора помощи в создании организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (BAGASOO), задача которой состоит в повышении уровня безопасности полетов и эффективности воздушного транспорта в субрегионе. Этот проект, начатый в июле 2010 года и рассчитанный на 1 год, был продлен до конца марта 2013 года.

Результаты выполнения проекта

Разработаны и полностью введены в действие административные, организационные нормы и основы политики для эффективного и действенного осуществления деятельности BAGASOO. В настоящее время осуществляется единый механизм (политика/программы) в сфере подготовки и аттестации национальных инспекторов BAG, основанный на использовании вновь созданной электронной базы данных о подготовке инспекторов BAGASOO. При содействии ФАУ и при поддержке со стороны

программы "Безопасное небо для Африки" проведены учебные курсы общим объемом 1892 дня для 170 слушателей из числа персонала авиационных полномочных органов государств – членов BAG и представителей отрасли. Эти курсы были посвящены различным темам, включая системы управления безопасностью полетов (СУК), систему подготовки инспекторов (ITS), оценку уровня безопасности полетов иностранных воздушных судов (SAFA) и устранение значительных проблем в области безопасности полетов. Гвинее, Сьерра-Леоне и Либерии оказана техническая поддержка в устранении недостатков, выявленных в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). BAGASOO разработан веб-сайт для ведомства гражданской авиации Сьерра-Леоне (SLCAA) и проведена подготовка персонала этой страны, работающего в сфере информационно-коммуникационных технологий (ИКТ), по вопросам менеджмента и порядка работы. BAGASOO расширена программа системы комплексной подготовки (ITS) с включением в нее дополнительно к тематикам производства полетов и летной годности дисциплин, связанных с аэродромами, и разработана необходимая база данных. Заканчивается разработка регионального авиационного программного обеспечения, включающего региональный реестр воздушных судов, региональный реестр иностранных воздушных судов, находящихся в лизинге, региональный реестр обладателей сертификата эксплуатанта, региональный реестр утвержденных организаций по техническому обслуживанию и региональный реестр организаций по подготовке авиационных кадров.

Механизм сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA). Африка

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Центральным фондом Организации Объединенных Наций по борьбе с вирусом гриппа (ЦФБГ) при материальной поддержке со стороны Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), ведомства гражданской авиации Сингапура и других государств и международных организаций, заключается в снижении опасности распространения авиапассажирами таких инфекционных заболеваний, как грипп с пандемическим потенциалом, на основе совместных договоренностей между участвующими государствами и их администрациями (Ангола, Бенин, Габон, Гамбия, Демократическая Республика Конго, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Кения, Кот-д'Ивуар, Лесото, Мавритания, Мали, Мозамбик, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Сенегал, Того, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад и Южная Африка). В рамках проекта CAPSCA государствам оказывается помощь в обеспечении соблюдения ими соответствующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, содержащихся в Приложениях 6, 9, 11, 14 и 18, положений документа "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения" (PANS-ATM (Doc 4444)) и соответствующих инструктивных

указаний, касающихся планирования действий на случай чрезвычайной ситуации в области здравоохранения. Этот проект, начатый в марте 2008 года, был продлен до конца декабря 2013 года.

Результаты выполнения проекта

К проекту присоединилось 6 государств (Бенин, Мавритания, Нигер, Сенегал, Уганда и Центральноафриканская Республика), в результате чего число государств-членов увеличилось до 23. На 18-м совещании Группы регионального планирования и осуществления проектов в регионе Африки/Индийского океана (APIRG) в Кампале (Уганда) были приняты важные выводы относительно обеспечения соответствия авиационных правил государств положениям о чрезвычайных ситуациях в области здравоохранения, содержащимся в Приложениях и инструктивном материале ИКАО, и относительно принятия авиационных планов на случай чрезвычайной ситуации в области здравоохранения, интегрированных с национальными планами на случай чрезвычайных ситуаций в области здравоохранения. В организованном в Кот-д'Ивуаре учебном семинаре для технических советников приняли участие 72 слушателя из 9 государств. В Найроби (Кения) проведено региональное совещание.

Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации в государствах – членах Западноафриканского экономического и валютного союза (УЕМОА) (COSCAP-УЕМОА)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого государствами – членами Западноафриканского экономического и валютного союза (УЕМОА) (Бенин, Буркина-Фасо, Гвинея-Бисау, Кот-д'Ивуар, Мали, Нигер, Сенегал и Того), Мавританией при финансовой и материальной поддержке Африканского банка развития (АБР), компании "Боинг", Европейского агентства по безопасности полетов (ЕАБП), Европейской комиссии и Французского агентства по сотрудничеству, заключается в повышении безопасности воздушного транспорта; повышении технических знаний и квалификации национальных инспекторов путем теоретической подготовки и подготовки на рабочих местах; выполнении задач по сертификации эксплуатантов воздушных судов и надзор за их деятельностью от имени тех ведомств гражданской авиации, которые имеют ограниченные возможности в области надзора; и в учреждении программы проверок и сертификации аэродромов, реализация которой приведет к созданию организации по обеспечению безопасности полетов для государств-членов. Этот проект, начатый в 2004 году и рассчитанный на 3 года, продлен до конца июня 2013 года.

Результаты выполнения проекта

Разработаны обновленные варианты проекта общих технических правил и наставлений для инспекторов в области выдачи свидетельств авиационному персоналу, производства полетов, летной годности и аэродромов. Национальные инспекторы прошли подготовку по этим вопросам. В рамках проекта совместно с COSCAP-SADC в регионе юга Африки проведен курс для государственных инспекторов по летной годности. Работающий по проекту персонал участвовал в семинарах и практикумах, организованных Европейской конференцией гражданской авиации (ЕКГА), Европейским агентством по безопасности полетов (ЕАБП) и ИКАО, в области расследования авиационных происшествий, нормативных положений по безопасности полетов, перевозки опасных грузов по воздуху и механизма непрерывного мониторинга. Выполнены командировки в государства – члены УЕМОА в целях оказания помощи в реализации их планов действий по устранению недостатков, выявленных в ходе проверок в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Выполнен аудит в сфере сертификации аэропортов.

Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации в государствах – членах Центральноафриканского валютно-экономического сообщества и Сан-Томе и Принсипи (COSCAP-CEMAC/STP)**Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого государствами – членами СЕМАС (Габон, Камерун, Конго, Центральноафриканская Республика, Чад и Экваториальная Гвинея) и Сан-Томе и Принсипи при финансовой и материальной поддержке Африканского банка развития, концерна "Эрбас", компании "Боинг", генерального директората гражданской авиации Франции, Европейского агентства по безопасности полетов (ЕАБП), Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки, Французского агентства по сотрудничеству и министерства транспорта Канады, заключается в повышении уровня безопасности воздушных перевозок, содействии применению скоординированного подхода к совместному использованию технического опыта, повышению технических знаний и квалификации национальных инспекторов путем теоретической подготовки и подготовки на рабочих местах, выполнении задач по сертификации региональных эксплуатантов и надзору от имени тех ведомств гражданской авиации (ВГА), которые в настоящее время имеют ограниченные возможности в сфере надзора, и в учреждении программы инспектирования аэродромов, реализация которой приведет к созданию организации по обеспечению безопасности полетов для государств-членов. Этот проект, начатый в 2008 году и рассчитанный на 36 мес, завершен.

Результаты выполнения проекта

Выполнена миссия по оказанию технической помощи в Чаде в порядке подготовки к проверке в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Национальные инспекторы в Чаде и Центрально-африканской Республике прошли подготовку на рабочем месте по вопросам сертификации эксплуатантов, производству полетов и летной годности. Подготовлено предложение по согласованию в странах – членах СЕМАС нормативных положений по выдаче свидетельств авиационному персоналу, производству полетов, аэродромам и летной годности.

Совместная программа по метеорологическому обеспечению авиации в регионе WACAF. Пилотный проект**Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого Гамбией, Кабо-Верде, Камеруном и Нигерией, заключается в расширении возможностей государственных органов регулирования в осуществлении контроля за обеспечением безопасности полетов в контексте метеорологического обслуживания путем принятия всеобъемлющего системного подхода. По завершении данного проекта расширенные возможности и экспертный потенциал в данном регионе послужат основой либо для продолжения данной программы, либо для создания организации-преемника. Этот проект начат в октябре 2012 года и рассчитан на 8 мес.

Результаты выполнения проекта

Разработаны и введены единые правила и нормативные положения по авиационной метеорологии, процедурное руководство для внедрения системы управления качеством в сфере авиационной метеорологии и надзора в этой области, а также справочник для инспекторов/инструкторов по авиационной метеорологии. Начато исследование по сравнительному анализу нормативных положений и инструктивного материала государств и применимых международных стандартов, а также тех стандартов, которые в настоящее время используются государствами с развитыми системами регулирования и Всемирной метеорологической организацией (ВМО).

Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации в государствах – членах Сообщества по вопросам развития юга Африки (COSCAP-SADC)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого государства – членами Сообщества по вопросам развития юга Африки (SADC) (Ангола, Ботсвана, Демократическая Республика Конго, Замбия, Зимбабве, Лесото, Маврикий, Мадагаскар, Малави, Мозамбик, Намибия, Объединенная Республика Танзания, Свазиленд, Сейшельские Острова и Южная Африка) при финансовой и материальной поддержке Европейского агентства по безопасности полетов (ЕАБП) и Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки, заключается в создании на полупостоянной или постоянной основе совместной организации под названием "Организация по обеспечению безопасности полетов SADC" (SASO), задача которой состоит в полномасштабном или частичном выполнении необходимых функций по сертификации и надзору от имени государств – членов SADC, а также создание центра подготовки по данным вопросам. Этот проект, начатый в апреле 2008 года, продлен до конца апреля 2013 года.

Результаты выполнения проекта

Разработана необходимая нормативно-правовая база для создания SASO. Прделана значительная работа по подготовке руководства по политике и процедурам SASO. Достигнуто соглашение с Комитетом по гражданской авиации SADC относительно минимальных требований к SASO и процесса определения постоянного места пребывания SASO в регионе. Оказана техническая помощь и выполнены мероприятия по подготовке кадров для государств – членов SADC и соседних государств, включающие организацию трех курсов для государственных инспекторов по безопасности полетов (производство полетов); одного курса для государственных инспекторов по безопасности полетов (летная годность); выполнены три миссии по оказанию технической помощи в преддверии координируемой ИКАО миссии по валидации (ICVM); участие в работе группы по безопасности полетов в региональном бюро (ROST); осуществлена координация региональных учебных курсов, проводимых одним из государств-доноров; одним из изготовителей воздушных судов организован учебный семинар по программе технического обслуживания стареющих воздушных судов; осуществлен мониторинг одного проекта по сертификации организации по техническому обслуживанию воздушных судов (АМО); и выполнена ознакомительная миссия в одну из утвержденных учебных организаций (АТО) по линии поддержки регионального бюро ИКАО в Найроби.

РЕГИОН АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА**Программа разработки схем полета для региона Азии и Тихого океана (FPP)*****Цель проекта***

Цель данной программы, финансируемой активно участвующими в ней государствами/администрациями (Австралия, Китай (Китайская Народная Республика, ОАР Гонконг и ОАР Макао), Корейская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Республика Корея, Сингапур, Таиланд, Филиппины и Франция (Французская Полинезия)), заключается в оказании государствам помощи в разработке стабильно действующего механизма для построения схем полетов по приборам, с тем чтобы они могли выполнять свои обязательства в рамках резолюции А36-23 относительно внедрения навигации, основанной на характеристиках (PBN) и свои обязательства в отношении качества их схем полетов по приборам (IFP), подкрепленные резолюцией А37-11 Ассамблеи. Афганистан, Бангладеш, Вьетнам, Камбоджа, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Малайзия, Мальдивские Острова, Мьянма, Непал, Пакистан, Тимор-Лешти и Шри-Ланка участвуют в программе в качестве государств-пользователей, но не вносит ежегодных взносов. Этот проект, начатый в январе 2010 года, продлен до конца декабря 2017 года.

Результаты выполнения проекта

Государствам-членам оказана помощь в подготовке кадров и разработке схем полетов. В сотрудничестве с такими партнерскими организациями, как Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) и Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), было проведено 12 учебных курсов и практикумов, в которых приняли участие 300 слушателей из 18 государств/административных, в том числе практикум по внедрению навигации, основанной на характеристиках (PBN); начальный курс для разработчиков схем по документу ИКАО "Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов" (PANS-OPS); курс по разработке схем полетов на основе PBN; подготовка на рабочем месте по построению схем; курс по валидации полета для пилотов; практикум по проектированию воздушного пространства PBN. Различным государствам-членам были также предоставлены консультационные услуги, помощь по обеспечению качества и поддержка в построении схем.

Помощь небольшим островным государствам юго-западной части Тихого океана в области сертификации аэродромов и внедрения СУБП***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого за счет субсидий из Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) для участвующих государств (Кирибати, Маршалловы Острова, Микронезия (Федеративные Штаты), Науру, Папуа-Новая Гвинея, Самоа, Соломоновы Острова и Тонга), является расширение возможностей государств в сфере нормативного контроля и создание правовой базы для программ сертификации аэродромов и государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) с целью обеспечить, чтобы вся деятельность по сертификации аэродромов и внедрению системы управления безопасностью полетов (СУБП) осуществлялась в соответствии с томом I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" Приложения 14 "Аэродромы" ИКАО и другим соответствующим инструктивным материалом; достижение лучшего понимания концепции управления безопасностью полетов участвующими государствами и расширение возможностей государств в рамках ГосПБП в плане принятия планов поставщиков аэродромного обслуживания в области СУБП и надзора за их выполнением. Этот проект, начатый в сентябре 2011 года, продлен до конца декабря 2013 года.

Результаты выполнения проекта

При поддержке со стороны ведомства гражданской авиации Новой Зеландии в учебном центре по авиационной безопасности (ASTC) в Окленде (Новая Зеландия) проведен разработанный ИКАО курс по СУБП, для участия в котором было предоставлено 2 стипендии каждому участвующему в проекте государству, расположенному в южной части Тихого океана. В этом курсе участвовали 14 слушателей из 7 государств.

Механизм сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA). Азия и Тихий океан***Цель проекта***

Цель данного проекта, финансируемого администрациями гражданской авиации и аэропортовыми ведомствами участвующих государств (Афганистан, Вьетнам, Индия, Индонезия, Китай (Китайская Народная Республика, ОАР Гонконг и ОАР Макао), Малайзия, Монголия, Мьянма, Непал, Новая Зеландия, Папуа-Новая Гвинея, Сингапур, Соломоновы Острова, Таиланд, Тонга и Филиппины), а также за счет субсидии Центрального фонда Организации Объединенных Наций по борьбе с вирусом гриппа (ЦФБГ) и материальных вкладов со стороны Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), ведомства гражданской авиации Сингапура и других международных организаций, заключается в снижении

риска распространения авиапассажирами таких инфекционных заболеваний, как грипп с пандемическим потенциалом, на основе совместных договоренностей между участвующими в проекте государствами, ведомствами и аэропортами. Этот проект, начатый в сентябре 2006 года, продлен до конца декабря 2013 года.

Результаты выполнения проекта

К проекту присоединилась Новая Зеландия, в результате чего количество его участников увеличилось до 18. На прошедшем в Бангкоке 23-м совещании Группы регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в регионе Азии/Тихого океана (APANPIRG) были подготовлены рекомендации относительно необходимости разработки, обновления и тестирования государствами своих авиационных планов готовности к чрезвычайным ситуациям в области здравоохранения (PHE) с учетом требований ИКАО и ВОЗ. На 49-й конференции генеральных директоров гражданской авиации Азиатско-Тихоокеанского региона, проходившей в Дели, приняты решения, касающиеся будущего данного проекта, включая возможные механизмы его финансирования. В Улан-Баторе (Монголия) проведено 5-е совещание по проекту CAPSCA для Азии и Тихого океана. Выполнена командировка в целях оказания помощи в Непал, после чего в региональном бюро ИКАО в Бангкоке был проведен учебный семинар для технических советников.

Совместная программа по авиационной безопасности. Регион Азии и Тихого океана (CASP-AP)

Цель проекта

Цель данной программы, финансируемой участвующими государствами (Афганистан, Бангладеш, Бруней-Даруссалам, Бутан, Вьетнам, Индия, Индонезия, Камбоджа, Кирибати, Китай (ОАР Гонконг и ОАР Макао), Лаосская Народно-Демократическая Республика, Малайзия, Мальдивские Острова, Монголия, Мьянма, Непал, Республика Корея, Сингапур, Тимор-Лешти, Фиджи, Филиппины, Шри-Ланка и Япония), а также за счет субсидии, предоставленной Европейской комиссией и правительством Канады, заключается в обеспечении соблюдения требований международных конвенций, Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО и, в особенности, требований Приложения 17 "*Безопасность*" и связанных с авиационной безопасностью положений Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", а также инструктивного материала по авиационной безопасности, содержащегося в *Руководстве ИКАО по авиационной безопасности* (для служебного пользования). Программа направлена на расширение возможностей участвующих государств и администраций в области обеспечения авиационной безопасности, а также на создание региональной структуры сотрудничества и координации деятельности в сфере авиационной безопасности и подготовке сотрудников служб авиационной безопасности. Этот проект, начатый в 2004 году, продлен до конца августа 2014 года.

Результаты выполнения проекта

Проведена оценка национального законодательства и правил одного государства-члена и подготовлен отчет о юридической проверке. По мере необходимости распространялись комплекты инструктивных указаний по ратификации конвенций в области авиационной безопасности (AVSEC). При содействии одной из рабочих групп CASP-AP продолжалась работа по подготовке раздела учебной программы, касающегося сертификации инструкторов, и начата работа по подготовке практикума, посвященного оценке факторов риска. Проведены один курс для национальных инспекторов, один практикум по контролю качества и один семинар по правовым аспектам AVSEC. Одному члену предоставлена помощь в разработке по итогам проверки плана мероприятий по устранению недостатков (ПМУН), а еще одному члену оказана консультативная помощь по обновлению его ПМУН. Поскольку CASP-AP не может удовлетворить потребности всех членов за счет своих собственных ресурсов, в рамках программы начато осуществление ряда самофинансируемых проектов помощи с привлечением внешних экспертов по авиационной безопасности. Подготовлены и представлены на утверждение государств предложения по двум проектам оказания помощи. Программа оказала помощь региональному бюро в проведении региональной конференции по авиационной безопасности (AVSEC) в Куала-Лумпуре. Она также оказала помощь Регулярной программе в проведении двух региональных практикумов по планированию мероприятий на случай непредвиденных ситуаций и одного практикума по контролю качества в одном из государств, не являющимся членом CASP-AP.

Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации. Северная Азия (COSCAP-NA)**Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого Китайской Народной Республикой, Корейской Народно-Демократической Республикой, Монголией и Республикой Корея при финансовой поддержке со стороны концерна "Эрбас", компании "Боинг", министерства транспорта Канады и за счет материальных вкладов со стороны управления гражданской авиации Китая (CAAC), Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки и государств-членов, заключается в повышении уровня безопасности и эффективности воздушных перевозок в регионе и обучении и повышении профессионального мастерства национальных инспекторов по безопасности полетов и производству полетов; гармонизации политики и правил; оказании помощи в вопросах сертификации и инспекции государствам, которые в настоящее время не имеют возможности выполнить обязательства в сфере регулирования; координации программ технической помощи; и создании региональной группы по безопасности

полетов для реализации разработанных на глобальном уровне вариантов устранения проблем в сфере безопасности полетов. Этот проект, начатый в феврале 2003 года, продлен до конца января 2018 года.

Результаты выполнения проекта

В Ченду (Китай) прошло совещание руководящего комитета COSCAP-NA. Региональная группа по безопасности полетов в Северной Азии (NARAST) участвовала в работе Региональной группы ИКАО по безопасности полетов в Азии-Тихом океане (APRAST) по определению вопросов, связанных с безопасностью полетов, и подготовке предложений в отношении необходимых действий для рассмотрения руководящим комитетом COSCAP-NA. В поддержку выполнения рекомендаций NARAST продолжалась разработка инструктивного материала и проведение практикумов и учебных мероприятий. Реализовано 8 программ подготовки для 336 слушателей по следующим темам: контроль за иностранными авиаэксплуатантами, назначенный член врачебной комиссии, управление факторами угрозы и ошибками, утверждение полетов на основе навигации, основанной на характеристиках (PBN), механизм непрерывного мониторинга, производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO), управление факторами риска, связанными с утомлением (FRMS), инспектирование аэродромов, системы управления безопасностью полетов/государственная программа по безопасности полетов (СУБП/ГосПБП), переподготовка по сокращенному минимуму вертикального эшелонирования (RVSM), перечень минимального оборудования (MEL), заход на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (CDFA), пересмотр руководств. Выполнено 12 командировок в Китай, Корею, Республику Корея, в том числе для оказания поддержки в дальнейшей разработке и внедрении ГосПБП.

Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации. Южная Азия (COSCAP-SA)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительствами Афганистана, Бангладеш, Бутана, Индии, Мальдивских Островов, Непала, Пакистана и Шри-Ланки при финансовой поддержке со стороны концерна "Эрбас" и компании "Боинг" и при материальной поддержке со стороны департамента гражданской авиации (DGAC) Франции и государств-членов, заключается в повышении уровня безопасности полетов и эффективности воздушных перевозок в этом субрегионе. Основные цели этапа III предусматривают укрепление региональной организационной структуры для авиации; оказание помощи в разработке согласованной нормативно-правовой базы; продвижение всеобъемлющего системного подхода к осуществлению деятельности в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов на

основе эффективного внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО и действенной реализации возможностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов; разработку региональной системы обмена данными в целях улучшения доступа к информации, связанной с безопасностью полетов; оказание помощи ведомствам гражданской авиации участвующих государств в соблюдении международных и национальных стандартов в области гражданской авиации; а также содействие в развитии людских ресурсов гражданской авиации. Этот проект, начатый в 1997 году, продлен до конца декабря 2017 года.

Результаты выполнения проекта

В Дакке (Бангладеш) прошло совещание руководящего комитета COSCAP-SA. Региональная группа по безопасности полетов в Южной Азии (SARAST) участвовала в работе Региональной группы ИКАО по безопасности полетов в Азии – Тихом океане (APRAST) по определению проблем в области безопасности полетов и подготовке предложений по принятию необходимых действий для рассмотрения руководящим комитетом COSCAP-SA. Реализовано 23 программы подготовки с участием 834 слушателей из 7 государств по следующим темам: утверждение и внедрение полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках (PBN), обработка опасных грузов, сертификация аэродромов, измерение коэффициента сцепления на ВПП, надзор в сфере PBN и программа оценки уровня безопасности полетов иностранных воздушных судов (SAFA). Разработаны и использованы в рамках соответствующих программ подготовки типовые нормативные положения, стандарты и инструктивный материал. При содействии со стороны Программы разработки схем полетов (FPP) ИКАО в Мальдивах и Пакистане при поддержке концерна "Эрбас" проведено 2 практикума по вопросам внедрения и 2 курса по эксплуатационным утверждениям. Выполнено 29 командировок в целях оказания помощи.

Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации. Юго-Восточная Азия (COSCAP-SEA)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительствами Бруней-Даруссалама, Вьетнама, Индонезии, Камбоджи, Китая (ОАР Гонконг и ОАР Макао), Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Мьянмы, Сингапура, Таиланда, Тимора-Лешти и Филиппин при финансовой поддержке со стороны концерна "Эрбас" и компании "Боинг" и при материальной помощи со стороны концерна "Эрбас", департамента гражданской авиации (DGAC) Франции, Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки и государств-членов, заключается в следующем: повышение уровня безопасности полетов и

эффективности воздушных перевозок в этом регионе, а также подготовка и повышение профессионального мастерства национальных инспекторов по летной годности и производству полетов; гармонизация политики и правил; оказание помощи в сфере сертификации и инспекции государствам, не имеющим в настоящее время возможности выполнять обязательства в сфере регулирования; согласование программ технической помощи; создание региональной группы по безопасности полетов для реализации выработанных на глобальной основе вариантов решения проблем в области безопасности полетов. Этот проект, начатый в 2001 году, продлен до конца июня 2016 года.

Результаты выполнения проекта

В Сингапуре проведено совещание руководящего комитета COSCAP-SEA. Региональная группа по безопасности полетов в Юго-Восточной Азии (SEARAST) участвовала в работе Региональной группы ИКАО по безопасности полетов в Азии – Тихом океане (APRAST) по выявлению проблем в сфере безопасности полетов и подготовке предложений о необходимых действиях для рассмотрения руководящим комитетом COSCAP-SEA. Проведено 15 курсов, семинаров и практикумов с участием 527 слушателей по таким темам, как: авиационная медицина; опасные грузы; база данных для контроля за иностранными авиаэксплуатантами (FAOSD); навигация, основанная на характеристиках; системы управления безопасностью полетов (СУБП). По линии помощи участвующим государствам организовано 37 миссий и мероприятий/совещаний. Выполнено 27 миссий технической помощи для поддержки всех администраций участвующих государств, целью 14 из которых было содействие в принятии последующих мер по итогам проверок в рамках УППКБП и выполнении мер по устранению недостатков, а также в переходе к использованию механизма непрерывного мониторинга (МНМ).

РЕГИОН ЕВРОПЫ И БЛИЖНЕГО ВОСТОКА

Механизм сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA).

Ближний Восток

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Центральным фондом Организации Объединенных Наций по борьбе с вирусом гриппа (ЦФБГ) при материальной помощи со стороны Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), управления гражданской авиации Сингапура и других государств и международных организаций, заключалась в снижении риска распространения авиапассажирами таких инфекционных заболеваний, как грипп с пандемическим потенциалом, на основе

механизма сотрудничества между участвующими государствами и их администрациями (Бахрейн, Египет, Иордания, Иран (Исламская Республика), Катар, Ливан, Оман, Саудовская Аравия и Судан). В рамках проекта CAPSCA государствам оказывается помощь в обеспечении соблюдения ими соответствующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, содержащихся в Приложениях 6, 9, 11, 14 и 18, и положений документа "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения" (PANS-ATM (Doc 4444)), а также соответствующих инструктивных указаний, касающихся планирования действий на случай чрезвычайных ситуаций в области здравоохранения. Этот проект, начатый в мае 2010 года и рассчитанный на 2 года, завершен.

Результаты выполнения проекта

В 2012 году к проекту CAPSCA присоединились 9 государств. Посещено 3 международных аэропорта. Проведено 2 региональных совещания в региональном бюро ИКАО в Каире. На 13-м совещании Группы регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в регионе MID (MIDANPIRG), проходившем в Абу-Даби, была получена поддержка проекта CAPSCA от государств.

Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации. Государства Залива (COSCAP-GS)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительствами Бахрейна, Кувейта и Объединенных Арабских Эмиратов при поддержке со стороны концерна "Эрбас", компании "Боинг", Европейского агентства по безопасности полетов (ЕАБП), Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки и авиакомпании Etihad Airways из Объединенных Арабских Эмиратов, заключается в повышении уровня безопасности и эффективности воздушных перевозок в этом субрегионе путем согласования и эффективного применения международных стандартов и национальных положений, правил и процедур в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов, содействуя тем самым социально-экономическому развитию субрегиона и расширению сотрудничества между участвующими государствами. Его цель также заключается в создании региональной структуры сотрудничества и координации действий в вопросах авиационной безопасности и подготовка персонала, работающего в области авиационной безопасности. Этот проект, начатый в 2005 году и рассчитанный на 5 лет, продлен до декабря 2015 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта продолжалось оказание помощи в разработке и внедрении согласованных аэронавигационных правил и соответствующего инструктивного материала. Осуществлялась подготовка технического персонала и инспекторов путем: проведения курсов экспертами проекта, оказания поддержки в организации обучения, проводимого партнерами (ЕАБП, Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и ФАУ) и обучения на рабочем месте, проведения мероприятий по улучшению осведомленности, практикумов и семинаров. Разработаны типовые аэронавигационные правила и связанные с ними процедуры в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО и путем адаптации некоторых правил ЕАБП Европейской комиссии (ЕК). Разработаны и разосланы на рассмотрение и утверждение тремя государствами-членами перед окончательной публикацией справочник по навигации, основанный на характеристиках (PBN) / требуемым навигационным характеристикам (RNP), правила утверждения иностранных авиаэксплуатантов и надзора за ними, а также процедурные руководства.

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

Данный проект представляет собой совместное соглашение между государствами – членами Содружества Независимых Государств (СНГ) (Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Республика Молдова, Российская Федерация, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и Украина), которое реализуется при материальной помощи со стороны Авиационного комплекса имени Ильюшина, Межгосударственного авиационного комитета (МАК) и Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки и при финансовой поддержке со стороны концерна "Эрбас". Цель проекта заключается в расширении возможностей государств-участников в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов посредством создания при Межгосударственном авиационном комитете регионального учебно-консультативного центра по безопасности полетов; предоставлении помощи в устранении недостатков; организации подготовки национальных инспекторов и, при необходимости, гармонизации национального авиационного законодательства. Этот проект, начатый в 2001 году и рассчитанный на 6 лет, продлен до конца декабря 2013 года.

Результаты выполнения проекта

Координатор проекта участвовал в различных совещаниях и семинарах, включая: выставку Heli-Expo в Далласе, где он выступил с презентацией о проекте и встретился с изготовителями вертолетов в целях создания в регионе международной группы по безопасности

полетов вертолетов IHST-CIS); организованный концерном "Эрбас" практикум по производству полетов в зоне аэропорта Сочи во время Олимпийских игр 2014 года; организованное концерном "Эрбас" совещание по производству полетов; организованный компанией "Боинг" семинар по оценке факторов риска и мерам его снижения применительно к потере управления в полете (LOC-I), столкновению исправного воздушного судна с землей (CFIT) и несанкционированным выездом на ВПП; семинар "Эрбас" по противообледенительным мероприятиям; организованный Европейской комиссией (ЕК) семинар по программе оценки уровня безопасности полетов иностранных воздушных судов (SAFA); организованный концерном "Эрбас" семинар высокого уровня по вопросам осведомленности руководителей, ведающих техническим обслуживанием. Создана региональная группа экспертов в качестве основного органа для реализации в регионе новых инициатив. Группа по безопасности полетов гражданской авиации (CAST-CIS) разработала информационный документ, содержащий практические рекомендации по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с решением Координационной группы Европейской региональной группы по безопасности полетов (RASG-EUR(COG-1)), который был представлен на совещании RASG-EUR(COG-2). Разработана и представлена на утверждение Совета по гражданской авиации и использованию воздушного пространства программа по безопасности полетов на 2013 год.

РЕГИОН СЕВЕРНОЙ АМЕРИКИ И ЮЖНОЙ АМЕРИКИ

Эксплуатационная концепция организации воздушного движения (ОрВД) и обеспечение соответствующих технических средств для связи, навигации и наблюдения (CNS)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительствами Аргентины, Боливии (Многонационального Государства), Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Панамы, Парагвая, Перу, Уругвая, Чили и Эквадора, заключается в разработке и внедрении инициатив глобального аэронавигационного плана, реализация которого приведет к переходу от системы организации воздушного движения, основанной на наземных средствах, к системам, основанным на характеристиках воздушных судов; внедрении систем обеспечения качества продукции служб аэронавигационной информации (CAI) и систем управления безопасностью полетов в соответствии с международными стандартами; разработке стратегии внедрения и интеграции автоматизированных систем организации воздушного движения в регионе CAR/SAM с целью обеспечить обмен информацией и содействовать процессу совместного принятия решений применительно ко всем компонентам системы ОрВД. Этот проект, начатый в 2007 году и рассчитанный на 5 лет, продлен до декабря 2017 года.

Результаты выполнения проекта

К проекту присоединился Эквадор, в результате чего количество государств увеличилось до 10. Подготовлены планы действий по разработке сети маршрутов ОВД версии 2 (этап 3), справочник по гибкому использованию воздушного пространства (FUA), справочник по техническим аспектам внедрения автоматического зависимого наблюдения в режиме вещания (ADS-B) и план совершенствования процесса представления данных о местности и препятствиях. Выполнены командировки в Панаму и Венесуэлу для оказания помощи во внедрении системы обеспечения качества метеорологического обслуживания и обслуживания аэронавигационной информацией (CAI). Инициирована работа по внедрению системы управления качеством для CAI. В рамках проекта оказана помощь по проведению двух совещаний Группы по осуществлению проектов в регионе SAM и реализованы 4 программы подготовки по ADS-B и CAI, в которых участвовало 217 специалистов из 12 государств региона SAM, 1 государства региона CAR и 16 международных организаций; предоставлено 55 стипендий.

Внедрение систем навигации на основе характеристик в Карибском регионе**Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого участвующими государствами/территориями и организациями (Антигуа и Барбуда, Аруба, Багамские Острова, Барбадос, Белиз, Гаити, Гватемала, Гондурас, Гренада, Доминика, Доминиканская Республика, Коста-Рика, Куба, Мексика, Нидерландские Антильские острова, Никарагуа, Сальвадор, Сент-Винсент и Гренадины, Сент-Китс и Невис, Сент-Люсия, Соединенное Королевство (Ангилья, Бермуды, Британские Виргинские острова, Каймановы острова, Монсеррат, острова Теркс и Кайкос), Соединенные Штаты Америки, Тринидад и Тобаго, Франция (Французские Антильские острова), Ямайка, Восточно-Карибский полномочный орган гражданской авиации (ECCAA), Карибская система контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOS), Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА)), заключается в оказании государствам/территориям/организациям Карибского региона (CAR) помощи во внедрении систем навигации, основанной на характеристиках, в рамках создания цельной глобальной системы ОрВД. Аэронавигационные системы будут согласованы с Глобальным аэронавигационным планом (ГАНП), региональным аэронавигационным планом (АНП) региона CAR/SAM и региональным планом внедрения навигации, основанной на характеристиках, региона NAM/CAR (NAM/CAR RPBANIP). Этот проект начат в 2009 году и рассчитан на 4 года.

Результаты выполнения проекта

В Пунта-Кане (Доминиканская Республика) проведено первое совещание руководящего комитета проекта, в котором приняло участие 29 представителей из 5 государств-членов, 4 государств-наблюдателей и 4 международных организаций. При содействии со стороны проекта организованы следующие практикумы: практикум ИКАО по реорганизации воздушного пространства PBN и внедрению GNSS в регионе NAM/CAR, в котором участвовали 55 представителей из 14 государств и 4 международных организаций, и региональный практикум ИКАО по сертификации аэродромов, в котором участвовали 34 представителя из 9 государств и 1 международной организации. Координатор проекта также участвовал в работе организованного ИКАО для CAR/SAM практикума по использованию авиационных исследований в процессе сертификации аэродромов. Разработаны технические спецификации и смета в рамках начального этапа процесса закупки оборудования ADS-B.

Цифровая сеть связи, навигации и наблюдения (CNS). Управление южноамериканской цифровой сетью (REDDIG) и административное обеспечение космического сегмента**Цель проекта**

Цель данного проекта, финансируемого правительствами Аргентины, Боливии (Многонационального Государства), Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Гайаны, Колумбии, Парагвая, Перу, Суринама, Тринидада и Тобаго, Уругвая, Франции, Чили и Эквадора, заключается в создании многонационального механизма управления цифровой сетью связи, навигации и наблюдения (CNS) посредством использования REDDIG и модернизации сети авиационной фиксированной связи для обеспечения ее однородности, взаимосвязанности и интероперабельности с другими цифровыми сетями в Карибском и Южноамериканском регионах (CAR/SAM). После создания этого многонационального механизма в рамках проекта на временной основе осуществляется управление сетью REDDIG и внедряются приложения в секторе CNS/ATM в соответствии с требованиями регионального аэронавигационного плана/документа о внедрении средств и служб для региона CAR/SAM. Этот проект, начатый в 2003 году и рассчитанный на 5 лет, продлен до декабря 2018 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта продолжалось эффективное управление сетью REDDIG и административное обеспечение спутникового сегмента, что позволило предоставлять всем государствам-членам устойчивую и надежную сеть, обеспечивающую высочайшее качество работы и доступность авиационной связи в регионе, и оказание помощи во внедрении новых видов обслуживания. В целом было выполнено 8 видов

связанных с материально-техническим обеспечением работ, включая поставку государствам-членам запасных частей и закупку необходимых дополнительных запасных частей. Проведен курс по системам обработки сообщений ОВД и аспектам взаимного подключения, в котором приняли участие 34 слушателя из 11 государств-членов. Предоставлено 11 стипендий. На 15-м совещании руководящего комитета проекта были рассмотрены результаты оценки тендерных предложений по REDDIG II, выполненной группой, состоявшей из представителей Аргентины, Бразилии, Парагвая, Перу и Франции (от имени Французской Гвианы), и администрацией REDDIG, и утверждены и одобрены результаты оценки.

Механизм сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA).

Северная Америка и Южная Америка

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого Центральным фондом Организации Объединенных Наций по борьбе с вирусом гриппа (ЦФБГ) при материальной поддержке Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), Управления гражданской авиации Сингапура и со стороны других государств и международных организаций, заключается в снижении риска распространения авиапассажирами таких инфекционных заболеваний, как грипп с пандемическим потенциалом, на основе совместных договоренностей между участвующими в проекте государствами (Аргентина, Багамские Острова, Барбадос, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Гаити, Гватемала, Гондурас, Гренада, Доминиканская Республика, Канада, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Кюрасао, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Соединенное Королевство (острова Теркс и Кайкос), Соединенные Штаты Америки, Суринам, Тринидад и Тобаго, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка) и их администрациями гражданской авиации и органами здравоохранения. Этот проект, начатый в декабре 2008 года, продлен до конца декабря 2013 года.

Результаты выполнения проекта

К проекту присоединились Гренада, Кюрасао, острова Теркс и Кайкос и Парагвай, в результате чего общее число участников увеличилось до 32, что составляет 90 % от числа государств региона. Было выполнено 10 выездов в международные аэропорты в целях оказания помощи. В более чем половине этих выездов участвовал технический консультант из Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ). Проект CAPSCA – Северная Америка и Южная Америка был представлен на ряде региональных совещаний, включая региональный семинар ИКАО/ЛАКГА по упрощению формальностей в Сантьяго (Чили); региональный семинар ИКАО/ЛАКГА по авиационной безопасности в Антигуа и Барбуде; совещание ГДГА Центральной Америки в Мехико (Мексика); и совещание

директоров гражданской авиации центральной части Карибского региона в Пунта-Кана (Доминиканская Республика). В Сантьяго (Чили) было проведено 3-е глобальное координационное совещание CAPSCA, в котором приняли участие 110 представителей из 32 государств/территорий, 7 международных организаций и 2 представителя от отрасли.

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

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительствами Аргентины, Боливии (Многонационального Государства), Венесуэлы (Боливарианской Республики), Гватемалы, Испании, Колумбии, Коста-Рики, Панамы, Тринидада и Тобаго и Центральноамериканской корпорацией по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА), заключается в планировании и проработке технических, финансовых и эксплуатационных аспектов предварительной версии спутниковой системы функционального дополнения (SBAS) для Карибского и Южноамериканского региона (CAR/SAM) с учетом эволюционного развития GNSS, рекомендаций Одиннадцатой Аэронавигационной конференции и выводов Группы регионального планирования и осуществления проектов региона CAR/SAM (GREPECAS). Этот проект, начатый в 2003 году, продлен до конца июня 2013 года.

Результаты выполнения проекта

К проекту присоединилось государство Тринидад и Тобаго. Разработана веб-страница для представления результатов осуществляемой в рамках контрактов ИКАО деятельности, связанной с внедрением и мониторингом сети связи, ионосферным анализом и функционированием центра обработки данных, а также для динамического отображения в реальном времени показателей SACCSA.

Техническое сотрудничество с Латиноамериканской комиссией гражданской авиации (ЛАКГА)

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого 22 государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), заключается в предоставлении административной помощи в руководстве секретариатом ЛАКГА. Этот проект основан на новом рабочем соглашении, подписанном Президентом Совета ИКАО и президентом ЛАКГА 21 декабря 2005 года, с учетом управленческой и финансовой автономии этой региональной

организации. Это рабочее соглашение вступило в силу 1 января 2007 года. Этот проект, начатый в январе 2007 года, продлен до конца декабря 2014 года.

Результаты выполнения проекта

Оказывалась постоянная поддержка путем проведения многочисленных мероприятий, таких как обучение персонала в области административного управления, совещания, семинары, оформление стипендий и организация командировок.

Региональная система организации контроля за обеспечением безопасности полетов

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительствами Аргентины, Боливии (Многонационального Государства), Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Колумбии, Панамы, Парагвая, Перу, Уругвая, Чили и Эквадора при участии концерна "Эрбас", имеющего статус наблюдателя, заключается в создании и эксплуатации региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов с предоставлением необходимой материально-технической и административной поддержки. Этот проект, начатый в 2001 году и рассчитанный на 5 лет, был продлен до конца декабря 2016 года.

Результаты выполнения проекта

В рамках проекта продолжалась работа по таким направлениям, как гармонизация латиноамериканских авиационных правил (LAR) и соответствующих процедур, проведение совещаний экспертов, многонациональные мероприятия по сертификации и надзору, программа подготовки и техническая поддержка государствам-членам. Программа подготовки персонала включала практикумы и курсы для инспекторов по аэродромам, учебные курсы по выдаче свидетельств авиационному персоналу, производству полетов и летной годности для государственных инспекторов, утверждению воздушных судов и эксплуатантов для зональной навигации и полетов с требуемыми навигационными характеристиками (RNAV/RNP), а также курсы по программе обмена данными о перронных проверках в рамках обеспечения безопасности полетов (IDISR), в которых приняли участие 185 слушателей. В связи с программой IDISR в базу данных была введена информация о 1309 перронных инспекциях. Кроме того, была оказана помощь четырем государствам в комплексной подготовке инспекторов по безопасности полетов и аэродромам. Дополнительно обновлены LAR по выдаче свидетельств авиационному персоналу, летной годности и производству полетов, а также руководства для инспекторов по летной годности и по производству полетов. Продолжался перевод LAR на английский и

португальский языки. Продолжался процесс принятия или адаптации/гармонизации LAR государствами-членами в качестве национальных правил с разным уровнем успеха. На основе доклада о проверке, подготовленного многонациональной группой системы, 9 государств подписали соглашения о многонациональном сотрудничестве в отношении взаимного признания организаций по техническому обслуживанию воздушных судов и компонентов воздушных судов полномочными органами гражданской авиации государств-членов.

Подготовка авиационного персонала в регионе CAR/SAM

Цель проекта

Цель данного проекта, финансируемого правительством Испании, заключается в повышении уровня оперативного руководства деятельностью поставщиков аэронавигационного обслуживания, эксплуатантов аэропортов и других поставщиков услуг путем участия в конференциях, семинарах и программах предоставления стипендий. Этот проект, начатый в 1997 году, продлен до конца декабря 2014 года.

Результаты выполнения проекта

Проведен международный семинар по экологическим аспектам деятельности воздушного транспорта, в котором приняли участие 92 должностных лица из администраций гражданской авиации стран региона. По линии международного сотрудничества предоставлено 6 годичных стипендий и 50 двухнедельных стипендий для обучения по программе подготовки, охватывающей такие области, как эксплуатация аэропортов, аэронавигационное обслуживание и управление аэропортами.

— КОНЕЦ —