

# ИКАО

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

## БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ: ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

Проактивный и согласованный подход ИКАО

**Также в номере:**

Сколько специалистов технического обслуживания авиационной техники потребуется в 2030 году?  
Выступление председателя Национального комитета безопасности перевозок (NTSB)  
Календарь основных мероприятий ИКАО на 2012–2013 годы



ВЕДОМСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СИНГАПУРА И СИНГАПУРСКАЯ  
АВИАЦИОННАЯ АКАДЕМИЯ ПРИГЛАШАЮТ ВАС ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В

1<sup>ER</sup>



# TRAINAIR PLUS

ГЛОБАЛЬНОМ СИМПОЗИУМЕ  
Сингапур, 25–28 сентября, 2012

## « КАК ПОДГОТОВИТЬ БУДУЩИХ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ НЫНЕШНИХ СРЕДСТВ ОБУЧЕНИЯ »

Этот первый глобальный симпозиум ИКАО по подготовке кадров предоставит Вам уникальную возможность обменяться передовой практикой и опытом в области обучения авиационных специалистов между ИКАО, региональными организациями, государствами, учебными центрами, эксплуатантами и отраслью.



БЕСПЛАТНАЯ  
РЕГИСТРАЦИЯ

Принимающие  
организации:



Регистрация  
на web-сайте

[www.saa.com.sg](http://www.saa.com.sg)



ЖУРНАЛ ИКАО  
ТОМ 67, № 1, 2012

Редакционная статья  
Сектор связи ИКАО  
Тел.: +01 (514) 954-8220  
Веб-сайт: www.icao.int  
www.youtube.com/icaovideo  
twitter.com/icaopress

Бэнг Мэркетинг  
Стефани Кэннан  
Тел.: +01 (514) 849-2264  
Эл. почта: info@bang-marketing.com  
Веб-сайт: www.bang-marketing.com

Реклама  
Эф-Си-Эм Комюникейшнз Инк.  
Ив Аллар  
Тел.: +01 (450) 677-3535  
Факс: +01 (450) 677-4445  
Эл. почта: info@fcmcommunications.ca

Предоставление материалов  
Журнал приветствует предоставление материалов заинтересованными лицами, организациями и государствами, желающими поделиться уточненной информацией, перспективами или анализом вопросов, связанных со всемирной гражданской авиацией.

Подписка и розничная продажа  
Годовая подписка (шесть номеров в год) – US \$40  
Стоимость одного номера – US \$10. По вопросам подписки и продаж просьба обращаться в Службу продажи документов ИКАО:  
Тел.: +01 (514) 954-8022  
Эл. почта: sales@icao.int

Опубликовано в Монреале, Канада. ISSN 0018 8778.

На момент печати информация, опубликованная в Журнале ИКАО, является достоверной. Приведенные мнения принадлежат лишь авторам и не обязательно отражают мнение ИКАО и ее государств-членов. Приветствуется воспроизведение статей Журнала ИКАО. При воспроизведении материалов ссылка на Журнал ИКАО обязательна.

Отпечатано в ИКАО

## СОДЕРЖАНИЕ

4

### Послание президента

Когда мы всматриваемся в будущее авиации, нам всегда необходимо иметь в виду безопасность полетов.

6

### Тема номера: заметная веха в развитии глобальной системы безопасности полетов

Доклад о современном уровне безопасности полетов авиации по состоянию на 2011 год – первый документ такого рода в истории ИКАО и полный анализ безопасности полетов в международной системе воздушного транспорта.

12

### Кто будет поддерживать должное техническое состояние ваших воздушных судов в 2030 году?

Численность потребного персонала по техническому обслуживанию в ближайшие 20 лет для эксплуатантов коммерческих воздушных судов, ремонтных организаций и центров обучения.

14

### Высокая оценка важной роли информации, сотрудничества и деятельности ИКАО

Председатель Национального комитета безопасности перевозок (NTSB) США Дебора Херсман излагает 8-ю Ежегодную лекцию Ассادا Котайта и подчеркивает важность соблюдения протоколов расследования авиационных происшествий в соответствии с требованиями Приложения 13.

### 16 – Календарь основных мероприятий ИКАО на 2012–2013 годы

18

### Заметки о саммите

Руководитель Секции экономического анализа и политики ИКАО Наржесс Тесье делится впечатлениями о Саммите 2011 года, посвященном стратегии развития мировой маршрутной сети.

20

### Эффективная работа RASG

Панамериканская региональная группа по безопасности полетов (RASG-PA) подписала историческое соглашение о взаимном обмене информацией с Системой анализа и обмена данными по безопасности полетов (ASIAS).

21

### Продвижение глобальной стратегии безопасности в авиации

Государства Азиатско-Тихоокеанского региона приняли всеобъемлющую стратегию систематического повышения уровня безопасности пассажиров и грузов во всем регионе как часть глобальной инициативы.

### 22 – Новости ИКАО вкратце

### 27 – ИКАО онлайн

28

### Празднование международного дня гражданской авиации

Информация о содействии и сотрудничестве в сфере развития мирового экологичного воздушного транспорта.

30

### Форум: поддержка альтернативных видов топлива

Капитан Эйша Аль Хамили рассматривает варианты и идеи по совершенствованию разработок альтернативных видов топлива.

32

### Очертания будущего

Симпозиум ИКАО по воздушному транспорту намечает путь устойчивого развития отрасли.



## Совет ИКАО 28/02/2012

Президент: Г-н Р. Кобе Гонсалес (Мексика)

<b>Австралия</b>	Г-жа К. Маколей Г-н Х. Хелсо	<b>Мексика</b>	Г-н Мендес Майора
<b>Бельгия</b>	Г-н Ж. Робер	<b>Нигерия</b>	Д-р О. Б. Алиу
<b>Бразилия</b>	Г-н Дж. Д'Эскраньол Таунай Филхо	<b>Объединенные Арабские Эмираты</b>	Г-жа А. Аль Хамили
<b>Буркина-Фасо</b>	Г-н М. Дегимде	<b>Парагвай</b>	Г-жа Торрес де Родригес
<b>Германия</b>	Г-н Дж. У. Мендел	<b>Перу</b>	
<b>Гватемала</b>	Г-н Л.Ф. Карранза-Сифуэнтес	<b>Республика Корея</b>	Г-н Д. Чой
<b>Дания</b>	Г-н К.Л. Ларсен	<b>Российская Федерация</b>	Г-н А.А. Новгородов
<b>Египет</b>	Г-н М.Т. Эльзанати	<b>Саудовская Аравия</b>	Г-н Т.М.В. Кабли
<b>Индия</b>	Г-н А. Мишра	<b>Свазиленд</b>	Г-н Д. Личфилд
<b>Испания</b>	Г-н В.М. Агуадо	<b>Сингапур</b>	Г-н Т.С. Нг
<b>Италия</b>	Г-н Дж. Пичека	<b>Словения</b>	Г-н А. Крапеж
<b>Камерун</b>	Г-н Е. Зоа Этунди	<b>Соединенное Королевство</b>	Г-н М. Росселл
<b>Канада</b>	Г-н М. Оллен	<b>Соединенные Штаты Америки</b>	Г-н Д. Уэрт
<b>Китай</b>	Г-н Тао Ма	<b>Уганда</b>	Г-н Дж.Уи. Коббс Твиджукэ
<b>Колумбия</b>	Г-жа Руэда де Игера	<b>Франция</b>	Г-н М. Вахенгейм
<b>Куба</b>	Г-н Х.Ф. Кастильо де ла Пас	<b>Южная Африка</b>	Г-н Л. Мабасо
<b>Малайзия</b>	Г-н Й.Х. Лим	<b>Япония</b>	Г-н Т. Кода
<b>Марокко</b>	Г-н А. Манар		

## Аэронавигационная комиссия (АНК) ИКАО 28/02/2012

Председатель: Г-н Кристиан Шлейфер

Совет назначает членов АНК из числа кандидатур, предложенных Договаривающимися государствами. Члены АНК действуют в своем личном качестве экспертов, а не в качестве представителей тех, кто выдвинул их кандидатуры.

Г-н А.Х. Алауфи	Г-н М. Дж. Фернандо	Г-н А.А. Корсаков	Г-н А. Тьеде
Г-н С.К.М. Аплоти	Г-н П.Д. Флеминг	Г-н Р. Моннинг	Г-н Д. Умезава
Г-н Д.К. Беренс	Г-н Р.О. Гонсалес	Г-н Х. Парк	Г-н С. Вуокила
Г-н М.А. Коста Джуниер	Г-н М. Алиду	Г-н К. Шлейфер	Г-н Ф. Зизи
Г-н Дж. Дуу	Г-н Дж. Херреро	Г-н Ф. Тай	

## Представительства ИКАО в мире

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

Южноамериканское бюро (SAM), Лима

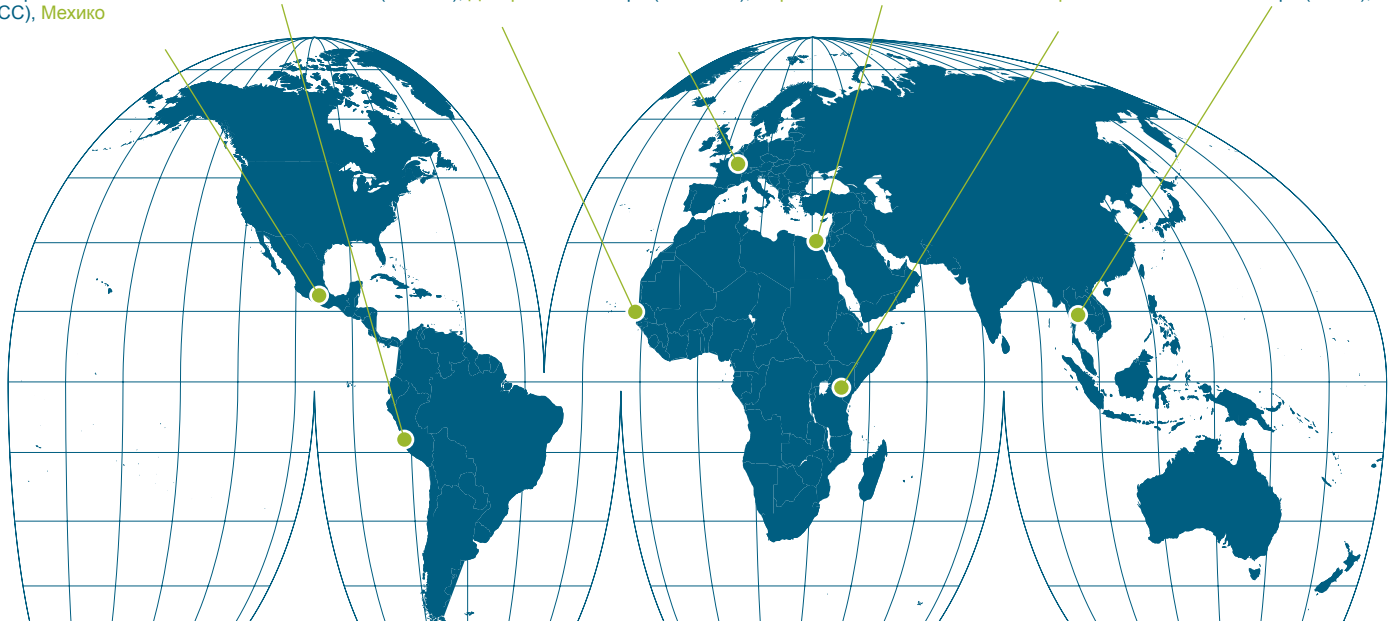
Бюро Западной и Центральной Африки (WACAF), Дакар

Европейское и Североатлантическое бюро (EUR/NAT), Париж

Ближневосточное бюро (MID), Каир

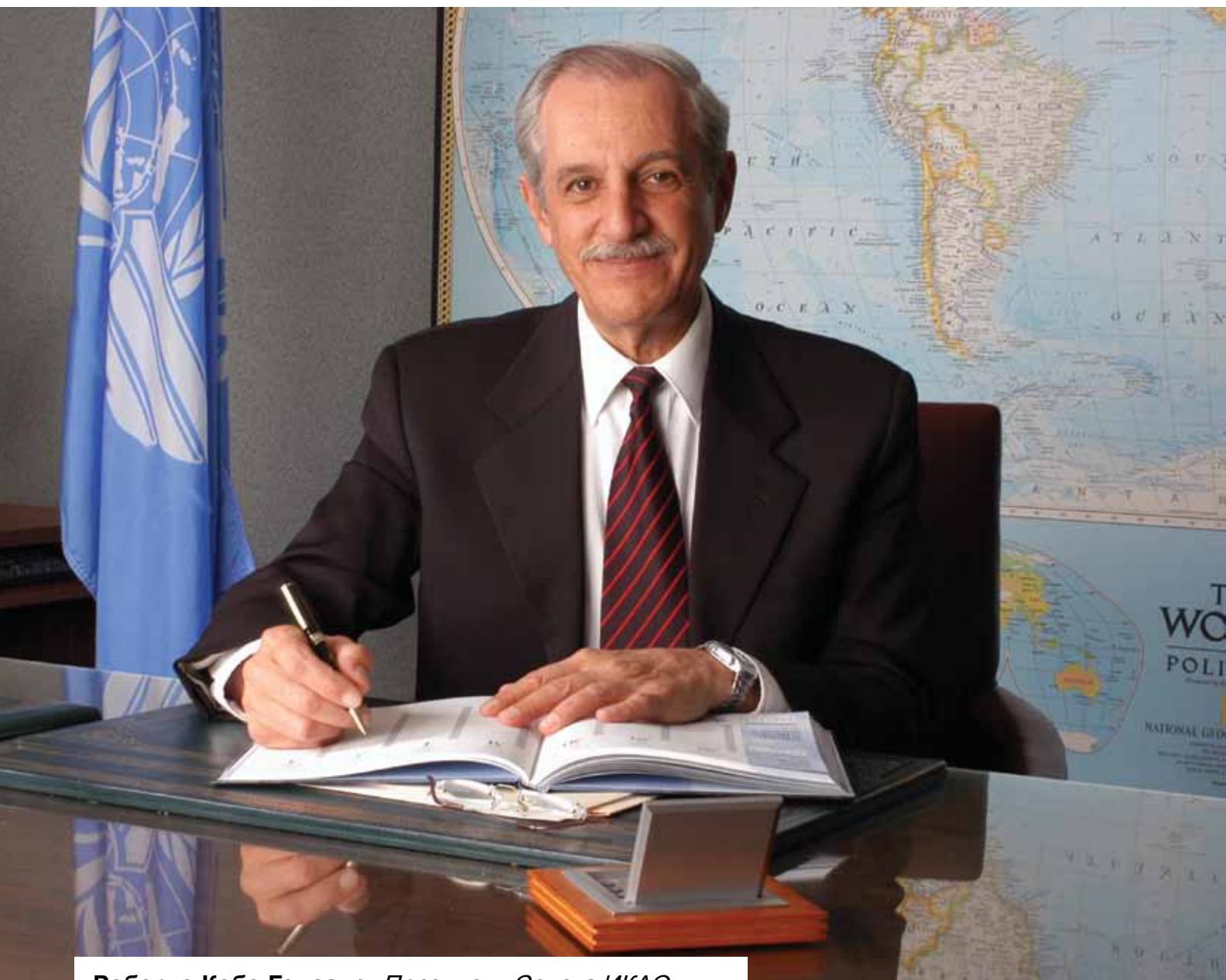
Бюро Восточной и Южной Африки (ESAF), Найроби

Азиатское и Тихоокеанское бюро (APAC), Бангкок




# Руководство и видение ситуации в глобальной гражданской авиации





**Роберто Кобе Гонсале, Президент Совета ИКАО**

# БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ В БУДУЩЕМ ЗАВИСИТ ОТ НАШИХ УСИЛИЙ СЕГОДНЯ

 Когда мы всматриваемся в будущее авиации, нам всегда необходимо иметь в виду безопасность полетов.

Сегодня нас может воодушевлять тот факт, что глобальная авиатранспортная система уже в достаточной степени эффективна. 2011 год стал рекордным по уровню безопасности полетов.

Но ожидается, что к 2030 году ежегодное количество пассажиров достигнет 6 млрд, а число вылетов – превысит 50 млн, то есть практически удвоится по сравнению с 2011 годом. Такой рост будет оказывать постоянно возрастающее давление на все авиационные системы, многие из которых уже достигли максимальной пропускной способности.

Поэтому ключевой вопрос для всего мирового авиационного сообщества заключается в том, какие изменения необходимо воплотить в жизнь, чтобы закрепить достигнутые нами успехи и сделать авиацию еще более безопасной?

ИКАО отвечает на этот вопрос, сфокусировав свои усилия в областях, которые обеспечивают самую высокую отдачу от инвестиций.

Первоочередными объектами нашего внимания являются ВПП и связанные с ними проблемы – это причина номер один катастроф с человеческими жертвами. В сотрудничестве с нашими авиационными партнерами мы создали Глобальную программу по безопасности операций на ВПП. Задача программы – повысить степень информированности и распространить отраслевой коллективный опыт, знания и передовую практику на весь спектр деятельности, связанной с обеспечением безопасности операций на ВПП.

Второе место в списке наших приоритетов занимает аспект потери управляемости в полете. По этой причине происходит меньше происшествий, но они почти всегда являются катастрофами. В этом году мы опять продолжим наше партнерство с основными регуляторами по дальнейшему изучению этой проблемы.

Еще одна коварная причина катастроф с человеческими жертвами – утомляемость экипажа. В прошлом году мы ввели, и теперь содействуем их внедрению, новые стандарты по управлению рисками, связанными с утомляемостью, а также соответствующие инструктивные материалы для регуляторов и отрасли.

Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPs) ИКАО представляют собой основные строительные блоки жизнеспособной нормативной авиационной системы. Важно только их использовать. И все же, проведенные в последние десять лет проверки по надзору за безопасностью полетов в наших государствах-участниках показали, что более чем в 50 государствах уровень внедрения SARPs ИКАО составляет менее 50 %.

В связи с этим мы разработали различные методологии анализа, демонстрирующего, что до тех пор, пока страны не скорректируют ситуацию, они подвергают себя риску крупного авиационного происшествия. Мы хотим принудить

## «... ключевой вопрос для всего мирового авиационного сообщества заключается в том, какие изменения необходимо претворить в жизнь, чтобы закрепить достигнутые нами успехи и сделать авиацию еще более безопасной?»

ответственные за принятие решений органы к действиям по смягчению связанных с безопасностью полетов рисков до того, как такие происшествия станут реальностью.

Одновременно мы создали Сеть коллективного содействия безопасности полетов применительно к государствам, которые проявляют политическую волю к сотрудничеству с другими государствами, готовыми оказывать помощь путем консультаций и обучения. В дополнение мы учредили новый фонд добровольных взносов для государств, которые предпочли бы вместо этого выступать в качестве финансовых доноров.

В поддержку такого подхода мы, совместно с Международной ассоциацией воздушного транспорта (IATA), Международным советом аэропортов (ACI) и Организацией поставщиков аэронавигационного обслуживания гражданской авиации (CANSO), работали над созданием всеобъемлющего авиационного механизма оценки результативности систем с привлечением авиакомпаний, аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания. Все три организации договорились обмениваться соответствующей информацией через Глобальную систему обмена информацией по безопасности полетов ИКАО. Такое сотрудничество создает обширный банк данных для оценки общего «состояния здоровья» авиационной системы.

Эти инициативы, наряду со многими другими материалами, включены во впервые издаваемый Доклад ИКАО о состоянии глобальной безопасности полетов в мире на 2011 год (ICAO 2011 State of Global Aviation Safety Report). Текст доклада доступен для всех читателей и путешествующей публики на web-сайте ИКАО. Доклад представляет собой проницательный взгляд на уровень безопасности полетов по всему миру и изложение всего того, что мы делаем, чтобы воздушные путешествия становились более безопасными не только сегодня, но и в будущем. ■



# ВЕХА В РАЗВИТИИ ГЛОБАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Особое значение в инаугурационном докладе ИКАО придается проактивному совместному подходу, основанному на учете рисков



«Цель этого инаугурационного доклада о состоянии безопасности полетов в мире на 2011 год – предоставить государствам-членам, авиационному сообществу и путешествующей публике исчерпывающий анализ тенденций и показателей в области безопасности полетов воздушного транспорта» – говорит директор Аэронавигационного управления ИКАО Нэнси Грэм.

Кроме этого, в докладе описываются примеры успехов в международном масштабе и освещается важность лидирующей роли Организации в поддержке расширяющегося сотрудничества и инноваций, направленных на повышение уровня безопасности полетов воздушного транспорта во всем мире.

«Несмотря на то что информация в области безопасности полетов легко доступна из целого ряда источников, этот инновационный доклад является побудительным и целостным планом последовательного повышения уровня безопасности в авиации для ИКАО и отрасли» – добавила Грэм. Она также подчеркнула значение доклада как заметной вехи на пути мирового прогресса.


### КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР – СОТРУДНИЧЕСТВО

«Состояние безопасности полетов в мире» дает информацию, которая может служить основой для здоровых решений по дальнейшему улучшению достигнутых результатов в области безопасности полетов, – говорит она. – Предоставляя эту информацию в ясном и легко понимаемом формате, ИКАО ставила задачу способствовать повышению ответственности за отчетность – при одновременном соответствии своим стратегическим целям».

Доклад является исключительно своевременным в свете достижений международной индустрии.

В 2010 году наблюдалось возобновление роста, так как общий объем регулярных коммерческих рейсов начал преодолевать планку более чем в 30 млн ежегодно. По словам Грэм, в контексте этого роста и в свете ожидаемого увеличения количества воздушных путешествий крайне необходимо сохранять в центре внимания инициативы, которые направлены на дальнейшее улучшение достигнутых результатов. Имея это в виду, ИКАО непрерывно разрабатывает и обновляет наиболее проактивные и основанные на учете рисков методы дальнейшего снижения количества авиационных происшествий в мире. Деятельность Организации сосредотачивается прежде всего на трех самых приоритетных сегодня факторах риска для безопасности полетов: происшествия, связанные с операциями на ВПП; столкновение управляемого воздушного судна с землей (CFIT); потеря управляемости в полете и происшествия по причине отказов компонентов систем.

Количество происшествий при выполнении регулярных коммерческих рейсов возросло со 113 в 2009-м до 121 в 2010 году. В результате относительное количество происшествий стало равным 4,0 на миллион вылетов – незначительное увеличение по сравнению с 3,9 на миллион вылетов в 2009 году.

 Доклад «Состояние безопасности полетов в мире – Специальное издание, 2011» – первый документ такого рода в истории ИКАО. Новый и полный анализ современного уровня безопасности полетов в международной авиатранспортной системе представляет собой заметный ориентир для выработки будущих инициатив, и в то же время – открытый, транспарентный обзор, предназначенный для авиапассажиров.

Ежегодный доклад ИКАО по безопасности полетов объединяет в себе всеобъемлющие статистические данные и тенденции, прослеживаемые по количеству авиационных происшествий, а также полный спектр инициатив в области безопасности полетов, выдвинутых Организацией, ее государствами-членами и партнерами. Сюда включены события, связанные с безопасностью операций на ВПП (причина номер один катастроф с человеческими жертвами) и с утомляемостью пилота, а также данные по ожидаемому снижению численности квалифицированных авиационных специалистов.

# ИКАО и ее партнеры разрабатывают и внедряют практичные, основанные на учете рисков подходы, направленные на решение возникающих глобальных проблем безопасности полетов.

При том что общее количество жертв со смертельным исходом в 2010 году было меньшим, чем в 2005 и 2006 годах, в последующие три года это количество увеличилось. Такая тенденция служит напоминанием, что сотрудничество между различными партнерами – ключевой фактор снижения количества авиационных происшествий и связанных с ними жертв со смертельным исходом.

## РОЛЬ РЕГИОНАЛЬНЫХ ГРУПП ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (RASGS)

Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов ИКАО (USOAP) продолжает содействовать систематическому внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPs) ИКАО.

Чтобы идти в ногу с расширяющейся сферой деятельности и прогрессом в масштабах всего сектора, ИКАО продолжает сохранять в центре внимания внедрение и разработку новых инициатив, направленных на повышение уровня безопасности полетов. Сети сотрудничества в области безопасности полетов (SCAN), Программа по безопасности операций на ВПП и Системы управления рисками, связанными с утомляемостью – только несколько примеров результатов работы ИКАО и ее партнеров над идентификацией и устранением факторов угрозы.

Кроме этого, ИКАО, используя свои новые Региональные группы по безопасности полетов (RASGs), продолжает повышать экономическую эффективность и результативность деятельности учрежденных региональных организаций, призванных обеспечивать в регионах высокий уровень координации и отчетности. Разработка и содействие внедрению улучшенных инструментов обучения и поддержки, необходимых для решения текущих и возникающих проблем в области безопасности полетов, играют важную роль в этих региональных программах.

В последнее десятилетие авиационное сообщество стало свидетелем фундаментального сдвига в своем подходе к проблеме безопасности полетов. ИКАО и ее партнеры разрабатывают и внедряют прагматичные, основанные на учете рисков подходы, направленные на решение возникающих глобальных проблем безопасности полетов и точнее сфокусированную поддержку Организацией государств с наиболее выраженными проблемами в области безопасности полетов.

## ПРОДОЛЖАЮЩЕЕСЯ СОТРУДНИЧЕСТВО

«Эволюция этих стратегий имеет критическое значение для гарантии того, что международная гражданская авиация и впредь останется самым безопасным способом перевозок, как раз потому, что она продолжает приспосабливаться к существенному росту населения в мире и к прогнозируемому на ближайшее будущее увеличению общего количества путешествий» – говорит Грэм.


Включенная в доклад информация является прочным основанием для вывода, что характеристики безопасности полетов международной гражданской авиации могут и должны быть улучшены – не только во славу авиационного сектора, но и для того, чтобы реально поддержать мировую и местные экономики.

«Внимание ИКАО сфокусировано на этой цели, и мы приглашаем государства и авиационное сообщество продолжить сотрудничество в этом направлении, – говорит Грэм. – Безопасность полетов остается фундаментальной и направляющей стратегической целью авиации, и наш сектор, безусловно, извлечет пользу из этой новой и всеобъемлющей публикации, посвященной данной проблеме».

Будущие доклады ИКАО по уровню безопасности полетов будут публиковаться ежегодно, предоставляя поступающую новейшую информацию по соответствующим ключевым показателям авиатранспортному сообществу. По мере необходимости эти ежегодные доклады будут дополняться специальными выпусками (Special Editions) – такими, как данный инаугурационный доклад, ознаменовывая достижение наиболее значительных вех в области безопасности полетов. ■



# ПРОГРАММЫ ИКАО В ДЕЙСТВИИ

 Политика, процедуры и системы, благодаря которым гражданская авиация гарантированно остается безопасной в воздухе и на земле, эффективной и экологичной, предписаны в скоординированных ИКАО международных Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPs).

Вся эта деятельность гармонизирована в соответствии с принципами и целями, сформулированными в Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (GASP) Организации. Многие SARPs по этой теме, с учетом специфических местных условий конкретных государств, включены в новое Приложение, посвященное управлению безопасностью полетов (Safety Management Annex), которое в настоящее время находится в стадии разработки. Кроме этого, ИКАО инициирует и руководит проектами, затрагивающими широкий спектр проблем безопасности полетов, многие из которых детализированы в разделе «Внедрение» (Implementation) доклада Состояние безопасности полетов в мире (State of Global Aviation Safety report), а именно:

## УНИВЕРСАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ПРОВЕРОК ОРГАНИЗАЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (USOAP) ИКАО

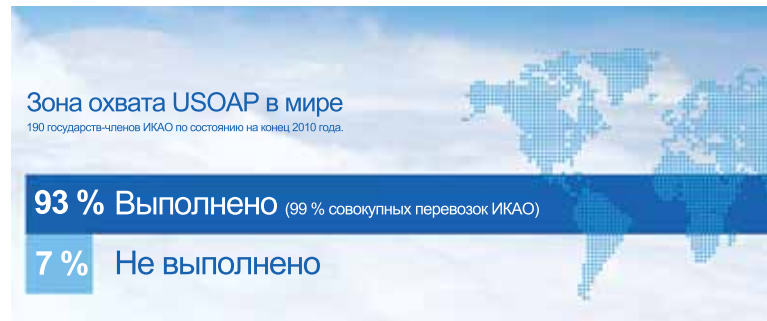
Деятельность ИКАО по мониторингу безопасности полетов сфокусирована на осуществлении Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (USOAP) и на переходе к процессу непрерывного мониторинга. По состоянию на конец 2010 года в рамках USOAP полностью обследовано 93 % государств – членов ИКАО, на долю которых приходится 99 % общего объема воздушных перевозок.

## ПРОГРАММЫ СОВМЕСТНОЙ РАЗРАБОТКИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ И СОХРАНЕНИЮ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ В ЭКСПЛУАТАЦИИ (COSCAPs)

COSCAPs были созданы в целях повышения уровня безопасности воздушного транспорта на региональной основе путем учреждения совместных предприятий – поставщиков технического обслуживания участникам.

Управление каждой программой COSCAP осуществляется Руководящим комитетом программы, состоящим из генеральных директоров гражданской авиации (DGCAs), представителей ИКАО, технических советников, представителей организаций-доноров и других партнеров.

COSCAPs обеспечивают работу координационных центров по запросам клиентов, упрощают обмен техническими экспертизами и повышают возможности управлений гражданской авиации в осуществлении надзора за безопасностью полетов. Посредством COSCAPs технический персонал получает возможность решать такие задачи, как организация курсов обучения, разработка гармонизированных правил, создание технических инструктивных материалов, осуществление сертификационной и надзорной



деятельности, а также предоставление помощи государствам в разработке планов корректирующих мероприятий по устранению недостатков в области безопасности полетов. По модели COSCAP в настоящее время функционирует девять совместных программ, и теперь они начали предоставлять ежегодные отчеты ИКАО, наряду с другими – как подотчетными, так и не подотчетными ИКАО – региональными комитетами по безопасности полетов, через Региональные группы по безопасности полетов (RASGs), которые Организация учреждает по всему миру.

## ПРОГРАММА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП

Авиация достигла знаменательного рекордного показателя безопасности полетов – менее четырех происшествий на миллион вылетов во всем мире. Тем не менее в последние десять лет относительное количество авиационных происшествий в мире оставалось практически постоянным, притом что категория происшествий, связанных с операциями на ВПП, устойчиво представляет самую многочисленную группу.

Поэтому усовершенствования в области безопасности операций на ВПП крайне важны в целях непрерывного снижения относительного количества авиационных происшествий в мире, а также числа связанных с ними смертельных исходов, несмотря на предсказываемый рост общего объема воздушных перевозок в обозримом будущем. В результате, международное авиационное сообщество призвало ИКАО быть лидером в деятельности по снижению количества происшествий и инцидентов, связанных с операциями на ВПП. Посредством своей Программы по безопасности операций на ВПП ИКАО ставит целью координировать предпринимаемые глобальные усилия, направленные на повышение безопасности при выполнении операций на ВПП.

Эти три программы представляют лишь несколько примеров того, как ИКАО и ее партнеры работают над идентификацией и устранением факторов угрозы, повышением уровня безопасности полетов и предоставлением возможности всем партнерам осуществлять «бесшовные» сотрудничество и взаимосвязь. Координация и гармонизация многочисленных программ по безопасности полетов должны осуществляться синхронно, с тем чтобы непрерывно совершенствовалась безопасность сегодняшней комплексной системы воздушного транспорта. ■

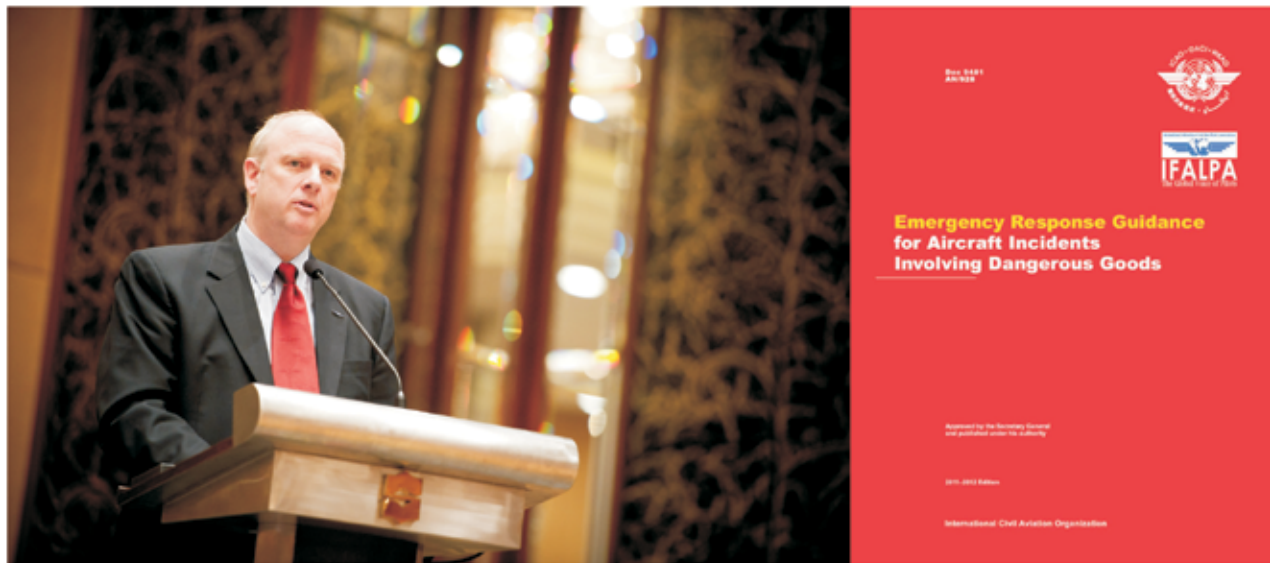
# ВАША АВИАКОМПАНИЯ СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ?

**ЕСЛИ НА БОРТУ ВАШИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НЕТ «КРАСНОЙ КНИГИ» ИКАО,  
ТО ВАША АВИАКОМПАНИЯ, ВОЗМОЖНО, НЕ СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ**

Эксплуатант должен обеспечивать, чтобы соответствующая информация о грузовых местах, для которых настоящими Инструкциями требуется документ перевозки опасных грузов, была легко доступной в любое время для использования в аварийной обстановке в случае происшествий и инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушном транспорте. Эта информация должна представляться командиру воздушного судна и может содержаться:

- а) в документе ИКАО «Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах» (Doc 9481)

*(Источник: Технические инструкции ИКАО)*



«Безопасность полетов и авиационная безопасность – главные приоритеты отрасли. Понимание процедур обращения с опасными грузами и соответствие им – важная составляющая этой матрицы. Поэтому Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (IFALPA) рекомендует всем авиакомпаниям иметь экземпляр «Красной книги» в каждой кабине пилотов любого и каждого принадлежащего им воздушного судна».


*Капитан Дон Уайкофф, президент IFALPA*



[www.icao.int/store](http://www.icao.int/store)

order desk tel. +1.514.954.8022 • fax +1.514.954.6769 • email [sales@icao.int](mailto:sales@icao.int)

# ПРИМЕРЫ УСПЕШНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

 Дух сотрудничества, свойственный отношениям между государствами – членами ИКАО и партнерами по авиаперевозкам, был ясно продемонстрирован как повышение уровня безопасности в мировой гражданской авиации в результате реализации проектов по финансовому и техническому взаимодействию.

Публикуемые ниже краткие очерки, взятые из доклада Состояние безопасности полетов в мире (State of Global Aviation Safety report), представляют собой лишь малую выборку многочисленных примеров успешного сотрудничества, результатом которого стало повышение уровня безопасности в авиации.

## ИНДИЯ

Управление аэропортов Индии (Airport Authority of India) и ИКАО реализовали программы обучения в области аэропортового менеджмента и безопасности аэропортов для персонала из других государств-членов, включая Маврикий, Нигерию, Филиппины, Южную Африку, Таджикистан, Таиланд и Уганду. В связи с этими программами ИКАО учредила стипендии для специалистов из Бангладеш, Маврикия, Нигерии, Санта Люции и Зимбабве.

## АВСТРАЛИЯ

Четыре австралийских правительственных учреждения осуществляют программы кооперации и сотрудничества с государствами Азиатско-Тихоокеанского региона, в частности с Индонезией и Папуа Новой Гвинеей. Этими учреждениями являются Управление инфраструктуры и транспорта (Department of Infrastructure and transport), Управление безопасностью полетов в гражданской авиации (Civil Aviation Safety Authority), Австралийское управление транспортной безопасности (Australian Transport Safety Bureau) и «Австралийские авиаперевозки» (Airservices Australia). Программы кооперации сотрудничества способствуют повышению уровня безопасности полетов в регионе путем обучения, наставничества и деятельности по расширению возможностей.

## ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ

Несколько международных проектов по техническому сотрудничеству были профинансированы и реализованы Европейским Союзом (ЕС). Участниками программ кооперации в области гражданской авиации стали соседние страны и государства из Африки, Азии и Латинской Америки. Техническая помощь со стороны ЕС предоставлялась, прежде всего, государствам и региональным организациям с ограниченными ресурсами и/или с недостаточным техническим опытом, имея целью повышение уровня безопасности полетов.

## ГРУППА ВСЕМИРНОГО БАНКА (WBG)

WBG – источник оказания финансовой и технической помощи развивающимся странам посредством займов на льготных условиях, грантов и беспроцентных кредитов. В 2010 году WBG оказала помощь и поддержку избранным государствам более чем по 30 проектам в секторе воздушного транспорта и по 28 инвестиционным соглашениям, что для воздушного транспорта составило общую сумму в 1,25 млрд долл. США. В центре внимания продолжает оставаться Африка, где было развернуто и реализовано несколько проектов в области безопасности полетов и авиационной безопасности. По эти проектам финансировались реформа регулирования, расширение возможностей и развитие инфраструктуры.

## AIRBUS

Концерн AIRBUS считает проект «Навигация на основе характеристик» (PBN) одним из лучших подходов к решению проблем в области безопасности полетов, таких, как выезды за пределы ВПП и столкновение управляемого воздушного судна с землей. По его мнению, PBN представляет собой безопасный и эффективный способ оптимизировать доступ к аэропорту.

## BOEING

По просьбе Управлений гражданской авиации Аргентины и Объединенных Арабских Эмиратов компания BOEING предоставила технических специалистов и поставщиков для оказания помощи этим государствам в подготовке к запланированной Федеральным управлением гражданской авиации (FAA) США Программе «Оценка уровня безопасности полетов международной авиации» (IASA). Предоставленная компанией BOEING поддержка способствовала общему успеху проведенных оценок; в результате оба государства отнесены к Категории 1 IASA, которая определяется как соответствие стандартам ИКАО.

## УПРАВЛЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ИКАО

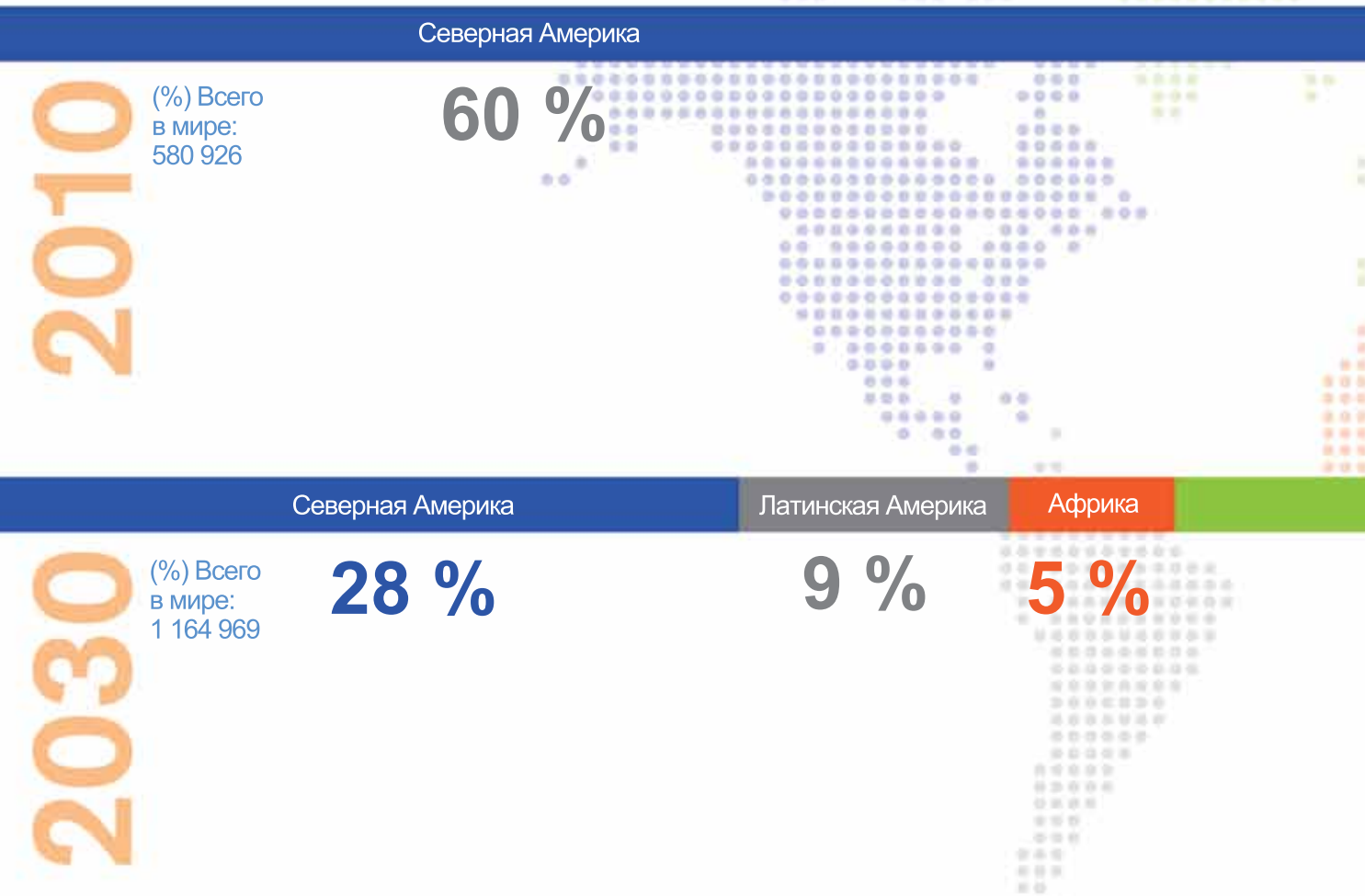
Управление технического сотрудничества ИКАО обеспечило исполнение соглашений с государствами о технической помощи и оказании управленческих услуг в области безопасности полетов. Например, Управление сотрудничало с Панамой в работах по модернизации международного аэропорта Токьюмен в рамках проекта ИКАО стоимостью в 100 млн долл. США, превратившей этот аэропорт в один из самых главных международных транзитных узлов в Латинской Америке. ■

# КТО БУДЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ ВАШИ ВОЗДУШНЫЕ СУДА В 2030 ГОДУ?

Глобальные и региональные прогнозы ИКАО на 20-летний период служат основным инструментом планирования в области безопасности полетов, поскольку Организация продолжает координировать глобальный процесс подготовки авиационных специалистов в условиях прогнозируемых темпов роста парка воздушных судов и убыли квалифицированного персонала по целому ряду профессиональных категорий.

За более подробной информацией относительно Глобальных и региональных прогнозов ИКАО на 20-летний период: Пилоты, персонал по техническому обслуживанию, авиационные диспетчеры (Doc 9956) обращайтесь: [www.icao.int/publications](http://www.icao.int/publications).

## Распределение персонала по техническому обслуживанию по регионам мира



## СОСТАВ ПЕРСОНАЛА ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ (ТО) В 2010 ГОДУ

В состав авиационного ТО-персонала входят штатный персонал эксплуатантов коммерческого воздушного транспорта, организаций технического обслуживания и ремонта воздушных судов, а также организаций по подготовке специалистов.

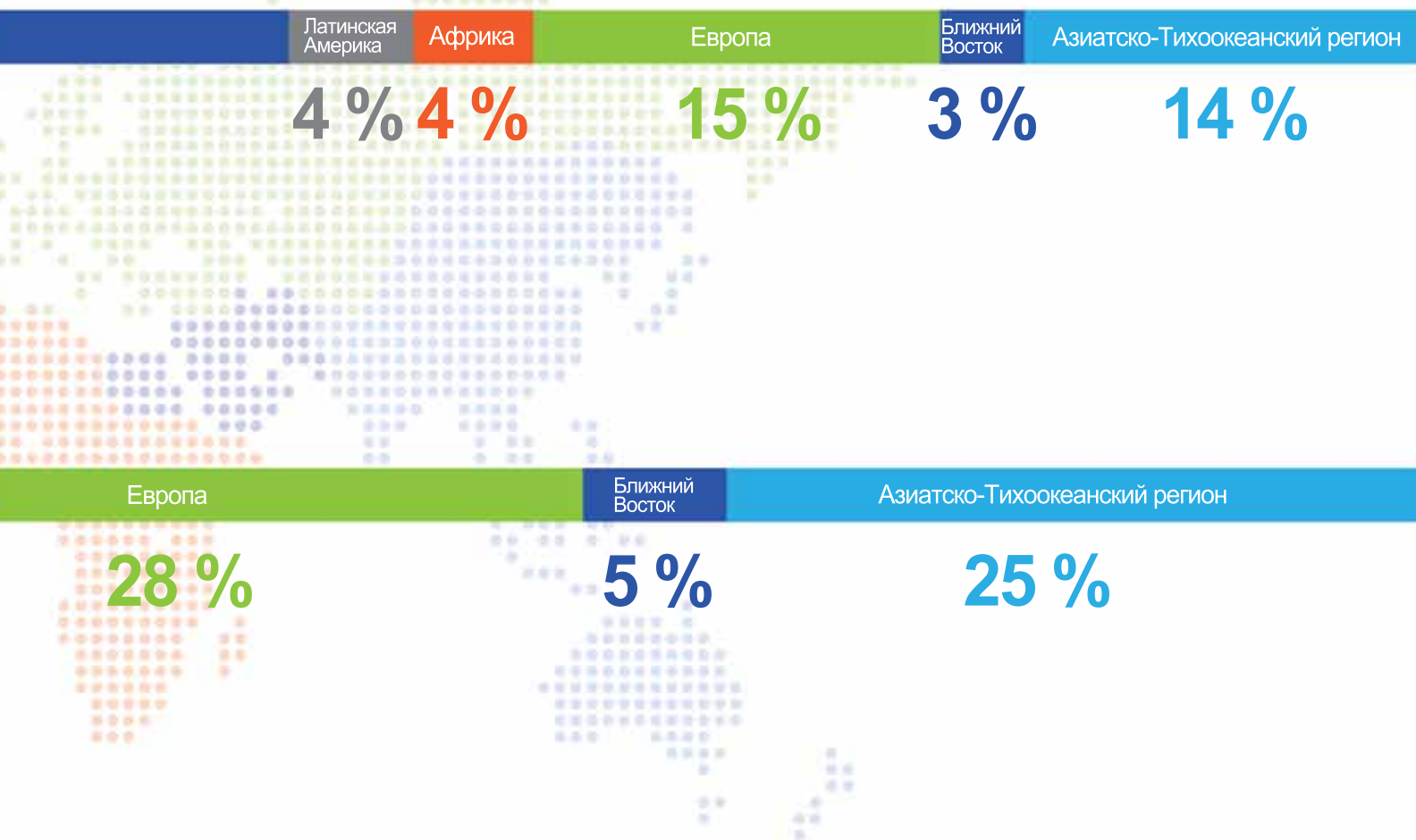
Анализ отраслевых стандартов показывает, что для групп пассажирских и грузовых воздушных судов требуется в среднем по 20 ТО-специалистов на одно воздушное судно. В этом числе приблизительно четверть (то есть пять человек) – это лицензированный персонал, остальные не имеют лицензии. Для других групп воздушных судов необходимо в среднем по три ТО-специалиста на одно воздушное судно, двое из которых должны быть лицензированы, а один может не иметь лицензии.

Эти цифры нельзя рассматривать как абсолютные и точно установленные. Действительное количество и уровни квалификации персонала, привлекаемого для операций технического обслуживания, в значительной степени варьируются по целому ряду факторов, включая характер деятельности нанимающей организации (эксплуатация воздушного транспорта или ремонт), категорию или тип воздушного судна и даже временные рамки, устанавливаемые для выполнения

устанавливаемых заданий. Нужно заметить, что персонал ремонтных предприятий может быть нелицензированным, но для допуска к работе, он должен удовлетворять тем же требованиям, что и лицензированный.

Приведенные ниже графики иллюстрируют географическое распределение персонала по техническому обслуживанию на 2010 год. По оценкам, его общая численность в 2010 году составила 580 926 человек. Северная Америка – самый крупный «резервуар» (60 %) ТО-персонала, тогда как в Европе находятся 15 %, а в государствах Азиатско-Тихоокеанского региона – 14 % от общего количества, что определяет соответственно второе и третье места.

Интересно сравнить такое распределение с географическим распределением парка воздушных судов. Большинство регионов располагает равным или меньшим процентным соотношением персонала по техническому обслуживанию и парка воздушных судов, за исключением Северной Америки. Это можно отнести на счет легкости получения лицензии ТО-специалиста в Соединенных Штатах, даже если эксплуатанты или ремонтные предприятия обеспечивают подготовку своего персонала на требуемом уровне.



# ПРЕДСЕДАТЕЛЬ NTSB США СЧИТАЕТ ИНФОРМАЦИЮ И СОТРУДНИЧЕСТВО ГЛАВНЫМИ ФАКТОРАМИ РАССЛЕДОВАНИЙ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В БУДУЩЕМ



**ДЕБОРА А.Р. ХЕРСМАН**  
 Председатель  
 Национального комитета  
 по безопасности  
 перевозок (NTSB)



«Процесс расследования авиационных происшествий необходимо изменить таким образом, чтобы он играл еще более ответственную роль в создании безопасной и надежной гражданской авиации будущего» – говорит председатель Национального комитета безопасности перевозок США Дебора Херсман.

Выступление Херсман стало частью 8-й Ежегодной лекции Ассادا Котайта, которая была прочитана в Штаб-квартире ИКАО в Монреале и имела название «Обеспечение безопасности полетов во втором веке авиации». Проводимая под эгидой Монреальского отделения Королевского авиационного общества, ежегодная лекция – проявление должного уважения к д-ру Ассад Котайту, бывшему Президенту Совета ИКАО, ушедшему в отставку и сохраняющему за собой почетное звание Президента.

«Хотя традиционное занятие «гонять консервные банки» никогда не исчезнет из жизни, к нему все больше и больше присоединяется изощренный анализ данных – сказала Херсман. – В нашу эру динамичного роста и постоянного усложнения мира информация становится важной, как никогда. Уровень безопасности полетов сегодня более высок. И всё же, при расследовании авиационных происшествий и обеспечении безопасности полетов перед нами в то же время встают проблемы более высокого уровня. Потому что, сделав воздушные суда более эффективными, современные технологии, вместе с тем, очень сильно их усложнили».

Приведя примеры расследования недавних авиационных происшествий, Херсман сказала: очевиден факт, что расследования происшествий в будущем будут гораздо сильнее зависеть от информации и сотрудничества, чем в прошлом.

«Информация и сотрудничество – вот чем будет пользоваться авиационное сообщество, чтобы поддерживать и повышать прочный рекордный уровень безопасности во втором столетии полетов с работающими двигателями» – сказала Херсман.

## ОСОЗНАНИЕ ВАЖНОСТИ ПРИЛОЖЕНИЯ 13

Херсман рассказала, что эксперты, занимающиеся расследованием авиационных происшествий в наши дни, не только получили доступ к мириадам источников информации, но и стали способны извлекать данные из неразрушающихся хранилищ памяти, которые могут быть возвращены к жизни в электронных компонентах, включая цифровые системы контроля работы двигателя, вычислительную технику для управления полетом и многое другое.

«Даже в случаях сильного повреждения этих устройств, есть примеры удачного извлечения данных на уровне чипов, – говорит Херсман. – Кроме того, имеется информация, получаемая от бортовых систем передачи данных (таких, как ACARS – бортовая система связи, адресации и передачи данных), которые могут предоставлять экспертам критическую информацию в реальном времени. К тому же мы просматриваем огромное количество видеоматериалов с камер наружного наблюдения и персональных видеокамер, а также из устройств GPS и электронных сумок пилотов».

## «Информация и сотрудничество – вот чем будет пользоваться авиационное сообщество, чтобы поддерживать и повышать прочный рекордный уровень безопасности полетов...»

По словам Херсман, за последние семь лет количество регистрирующих устройств, поступивших для исследования в лабораторию NTSB, увеличилось на 200 %. «Вот почему столь высоко значение Приложения 13, очерчивающего рамки расследований авиационных происшествий» – сказала она.

Приложение 13 выстраивает необходимый фундамент – обозначает протоколы, права и обязанности – для совместной работы государств. Херсман говорит, что одна из ключевых проблем расследований авиационных происшествий заключается в том, что иногда протокол расследования, определяемый Приложением 13, «входит в противоречие с местными политическими и судебными системами».

«Именно здесь так важны информация и сотрудничество – утверждает она. – Информация – чаще всего с регистратора – необходима прежде всего, поскольку при расследовании с целью определить уровень безопасности полетов она служит основой для всех последующих действий».

### ПРИЗЫВ К СОТРУДНИЧЕСТВУ

Кроме этого, Херсман высоко отозвалась об инициативах по оказанию помощи лицам, пострадавшим в результате авиационных происшествий, и о государствах, учредивших программы помощи их семьям, в том числе о Европейском Союзе, государства-члены которого приняли соответствующие законодательства.

«Мы аплодируем ИКАО за его лидерство в помощи семьям пострадавших – сказала Херсман. – В NTSB горды оказанной нам честью по просьбе Организации принять участие в работе целевой группы по обновлению Циркуляра 285 ИКАО, впервые изданного десять лет назад».

«Мы полны надеждой, что Совет и Ассамблея затронут этот аспект. Потому что видели, что происходит после авиационных происшествий, знаем, что нужно делать, и теперь нам нужно провести соответствующие изменения».

В контексте динамичного роста воздушных путешествий в мире (согласно прогнозам, к 2014 году будет перевезено приблизительно 3,6 млрд пассажиров) Херсман подчеркнула необходимость международного сотрудничества.

«Ясно, что расследование авиационного происшествия будет значительно больше зависеть от информации и сотрудничества, чем в прошлом, – говорит она. Во втором веке существования авиации расследователям нужна вся доступная информация для составления полной картины случившегося».

Херсман сказала, что аплодирует принятому 37-й Ассамблеей соглашению, активизирующему обмен данными путем создания Глобальной системы обмена информацией по безопасности полетов (GSIE).

### НЕУКЛОННОЕ СЛЕДОВАНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАМ

«Эта информация может быть крайне важной для экспертов в их стремлении установить, что действительно произошло, и определить, что можно сделать для повышения уровня безопасности полетов – говорит Херсман. – Недавняя Генеральная Ассамблея инициировала диалог об источниках информации. Это – главное в установлении стандартов защиты для использования информации при расследованиях авиационных происшествий».

По словам Херсман, NTSB с удовлетворением ожидает продолжения дебатов о сотрудничестве, когда Комитет будет выступать в роли принимающей стороны международных конференций, созываемых в целях обмена опытом, рассмотрения связанных с расследованиями проблем и определения передовой практики.

«Независимо от того, что достигнутый рекорд в области безопасности полетов внушает нам чувство гордости, мы не можем, мы не должны благоденствовать – добавила Херсман. – Нам необходимо принять постоянно действующее обязательство непрерывно совершенствовать безопасность в авиации – путем соблюдения требований, изучения опыта и адаптации к складывающейся обстановке. А также используя информацию и расширяющееся международное сотрудничество посредством ИКАО». ■

### О ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЕ ОБМЕНА ИНФОРМАЦИЕЙ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (GSIE)

ИКАО, Министерство транспорта США, Европейский Союз и Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) создали Глобальную систему обмена информацией по безопасности полетов (GSIE) в целях содействия снижению риска авиационных происшествий и повышению общего уровня безопасности полетов во всем мире.

Структура GSIE позволяет идентифицировать информацию и устанавливать процедуры многостороннего обмена данными, что будет происходить по возможности наиболее эффективным и безопасным образом, с учетом существующих соглашений, конфиденциальности и действующего законодательства.

ИКАО будет играть роль координационного центра по сбору, анализу и обмену информацией в области безопасности полетов среди членов GSIE, а также по распространению надлежащей информации в мировом авиационном сообществе. Кроме этого, будут установлены критерии выдачи разрешений на вступление новых членов GSIE.

Объявление о намерении создать GSIE было сделано в сентябре 2010 года, в день открытия собирающейся каждые три года Ассамблеи Организации.

# КАЛЕНДАРЬ 2012–2013

## КЛЮЧЕВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ИКАО

2012

### 2-й Симпозиум «Следующее поколение авиационных специалистов» (NGAP/2)

**11 – 13 апреля, 2012**

Штаб-квартира ИКАО, Монреаль

Продолжение работы, начатой на 1-м Симпозиуме NGAP в марте 2010 года. Цели: повысить уровень планирования людских ресурсов с государствами – членами Организации; предоставить платформу для создания международной организации по обучению авиационных специалистов; содействовать выработке альтернативных средств финансирования профессиональной подготовки пилотов; достичь прогресса в мерах по привлечению молодежи к авиационным профессиям; предложить на рынок TRAINAIR PLUS справочник по подготовке авиационных специалистов, утвердить Doc 9956 и другие разработки ИКАО по обучению; а также принять программу NGAP на следующий трехлетний период.

### Симпозиум ИКАО по воздушному транспорту – в партнерстве с Научно-исследовательским обществом по воздушному транспорту (ATRS)

**18 – 20 апреля, 2012**

Штаб-квартира ИКАО, Монреаль

Рассмотрение ключевых проблем воздушного транспорта в свете экономики, политики и управления, выделенных ИКАО и ATRS, включая: текущее состояние авиатранспортной отрасли; долгосрочные перспективы; проблемы регулирования воздушного транспорта: либерализация; доступ к рынку; права собственности/управления, стратегии и путь развития авиаперевозчиков.

### Конференция высокого уровня по авиационной безопасности

**12 – 14 сентября, 2012**

Штаб-квартира ИКАО, Монреаль

Рассмотрение ключевых проблем по авиационной безопасности, включая: снижение внутренних угроз; безопасность перевозки грузов; устойчивое развитие авиационной безопасности; проверки в сфере обеспечения авиационной безопасности; расширение возможностей и техническая помощь; технологии и инновации; деятельность по повышению статуса государств со значительными проблемами в области авиационной безопасности.

### 8-й Симпозиум по машиночитываемым проездным документам (MRTD)

**10 – 12 октября, 2012**

Штаб-квартира ИКАО, Монреаль

Определение и продвижение внедрения передовой практики и изучение опыта по MRTD; укрепление партнерских связей между государственными, полномочными органами и отраслью; упрощение обмена информацией на основе новых технологий.

### Симпозиум по навигации на основе характеристик (PBN)

**16 – 19 октября, 2012**

Штаб-квартира ИКАО, Монреаль

Встреча ключевых партнеров по авиационной индустрии, включая: международные организации, изготовителей воздушных судов, поставщиков аэронавигационного обслуживания, авиакомпании, регулирующие органы, изготовителей систем УВД, разработчиков авионики, авиадиспетчеров, пилотов, военных, компании – поставщики авиационной информации и разработчиков методик контроля показаний пилотажных приборов. Цель симпозиума – обмен последними достижениями по использованию навигации на основе характеристик.

## 12-я Аэронавигационная конференция (AN-Conf/12)

**19 – 30 ноября 2012**

Штаб-квартира ИКАО, Монреаль

Наращивание коллективных усилий по выработке действительно глобальной стратегии развития аэронавигации и внедрения передовой практики в этой области. Конференция созывается для: обновления Глобального аэронавигационного плана (GANP); расстановки приоритетов и сплочения вокруг решения главных оперативных задач, с тем чтобы авиационное сообщество пришло к соглашению по программе действий на следующие 15 лет в отношении аэронавигационного планирования и внедрения. Среди прочих целей – организация и рационализация рабочих программ групп экспертов в направлении завершения оперативных задач; стимулирование внедрения аэронавигационных проектов; предложение государствам законодательных рамок по финансированию и развитию рабочих программ, и многое другое.

2013 год

## 38-я Сессия Ассамблеи ИКАО

**2013 – Штаб-квартира ИКАО, Монреаль**

Принятие всемирной политики Организации на следующие три года.

## 6-я Всемирная конференция по воздушному транспорту (ATConf/6)

**18 – 23 марта 2013 года**

Штаб-квартира ИКАО, Монреаль

Рассмотрение ключевых проблем регулирования и либерализации воздушного транспорта, предложений по соответствующим инструктивным материалам в отношении политики или регулирующих соглашений в целях выработки выводов и рекомендаций.

## Симпозиум по системам управления рисками из-за утомляемости (FRMS)

**2013 – Штаб-квартира ИКАО, Монреаль**

Продолжение работы, начатой 1-м Симпозиумом FRMS, проведенным в августе 2011 года, где были обсуждены выгоды и проблемы, связанные с использованием FRMS, и представлены наиболее удачные примеры из практики. Цель симпозиума – дальнейшее изучение как перспективных, так и неперспективных регулирующих положений по управлению рисками из-за утомляемости и внедрение FRMS.

## Симпозиум по основным аспектам безопасности полетов и/или устойчивого развития

**2013 – Штаб-квартира ИКАО, Монреаль**

## Симпозиум по охране окружающей среды

**2013 – Штаб-квартира ИКАО, Монреаль**

Мероприятие, посвящаемое авиационным аспектам охраны окружающей среды, которое послужит форумом для обсуждения, среди прочего, разработок, выполненных по итогам 9-й Конференции Комитета по защите окружающей среды от воздействия авиации (CAEP/9).

## 9-й симпозиум по машиночитываемым проездным документам (MRTD)


**Четвертый квартал, 2013**

Штаб-квартира ИКАО, Монреаль

Обсуждение и содействие распространению передовой практики по MRTD, а также извлеченных уроков из опыта практического использования, укрепление партнерских отношений между государственными полномочными органами и индустрией, а также обмен информацией по новым технологиям.



# САММИТ ПО СТРАТЕГИИ ВЫБОРА МИРОВОГО ПУТИ РАЗВИТИЯ В СЕМИ ГЛАВАХ

 Международная организация гражданской авиации (ИКАО) в партнерстве с Всемирным банком, и в первую очередь с UBM Aviation, организовали конференцию «Стратегия выбора мирового пути развития» – глобальную встречу авиационных лидеров высокого уровня.

Саммит состоялся в октябре 2011 года в Берлине и был посвящен обсуждению целого ряда ключевых тем – от сборов и системы торговли квотами на эмиссию в Европейском Союзе (EU ETS) до задержек в поставках воздушных судов, – а также многих других животрепещущих проблем. Руководитель Секции экономического анализа и политики ИКАО Наржесс Тесье рассказывает о дискуссиях по семи ключевым направлениям, озвученным на саммите партнерами по авиационной индустрии.

## 1. ЛИНИИ РАЗДЕЛА МЕЖДУ ТРАДИЦИОННЫМИ И НИЗКОБЮДЖЕТНЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ СТАНОВЯТСЯ ВЕСЬМА РАЗМЫТЫМИ

Совместное использование кодов, украшательство и использование главных аэропортов подталкивают низкобюджетных перевозчиков (LCCs) к традиционной модели бизнеса, а давление политики конкурентного ценообразования смещает традиционных перевозчиков в сторону LCCs. Хотя некоторые наиболее характерные LCCs все еще остаются на рынке, многие отошли от этой модели. Одна из горячих тем обсуждения этого в определенном смысле размываемого разграничения – совместное использование кодов. Было отмечено, что это – перспектива на будущее, но все же сдерживаемая различиями в системах информационных технологий, используемых, соответственно, LCCs и сетевыми перевозчиками. Системы предварительных заказов, используемые LCCs, в большинстве случаев построены только для перевозок между двумя конкретными пунктами и имеют ограничения по багажу.

## 2. СЕВЕРОАМЕРИКАНСКИЙ РЫНОК РАСТЕТ КРАЙНЕ МЕДЛЕННО – ПОЭТОМУ ВОЗМОЖНОСТИ РОСТА ОСТАЮТСЯ ГДЕ-ТО ЗА ЕГО ПРЕДЕЛАМИ

Все участники дискуссий согласились с тем, что в наши дни североамериканский рынок растет крайне медленно. Растущие цены на топливо и экономическая стагнация делают расширение маршрутной сети внутри США менее прибыльным и вынуждают авиакомпании либо захватывать долю рынка других авиакомпаний, либо сосредоточиваться на возникающих рынках в Латинской Америке и Китае, где потенциал роста весьма значителен.

## 3. СЕГОДНЯ АЭРОПОРТЫ ДОЛЖНЫ КОМПЕНСИРОВАТЬ ОЖИДАЕМЫЕ ПОТЕРИ ОТ ПОЛИТИКИ СНИЖЕНИЯ ЦЕН АВИАКОМПАНИЯМИ, УСИЛИВАЯ СТИМУЛИРОВАНИЕ КОНКУРИРУЮЩИХ АВИАКОМПАНИЙ ПУТЕМ ОГРАНИЧЕНИЯ ПРОВОЗНОЙ СПОСОБНОСТИ

Поскольку авиакомпании отражают нужды заказчиков, аэропорты, в дополнение к прямой конкурентной борьбе за заказчиков, соревнуются за внимание авиакомпаний и тратят много средств на свою презентацию. Непосредственная связь с авиакомпаниями, выявление выгодных возможностей в выборе маршрутов между парами конкретных пунктов для расширения маршрутной сети и удерживание зоны обслуживания в центре внимания – все это критически важно для выживания аэропорта.

## 4. ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ УСПЕХА ФИНАНСИРОВАНИЕ И СУБСИДИРОВАНИЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ БЕСПРОИГРЫШНЫМИ РЕШЕНИЯМИ

Деятельность, связанная с развитием маршрутной сети, может стать для аэропорта сферой бизнеса, которая ранее не культивировалась. На заседании Группы экспертов по финансированию и субсидированию маршрутной сети вице-президент по развитию бизнеса компании Vancouver Airport Services Амит Д. Рики сказал, что хотя и важно привлекать авиакомпании посредством таких видов деятельности, экономику новых маршрутов все еще нужно сопоставлять, а основные рынки должны быть достаточно стабильными чтобы поддерживать развитие. На заседании была озвучена проблема ответственности за финансирование и освещено воздействие этих видов бизнеса

на широкие круги туристического сообщества. Гостиницы, правительства и агентства – все получают выгоду от новых маршрутов, и поэтому они также должны участвовать в финансировании. Авиакомпаниям нужно привлекать к своим переговорам частный сектор и стараться достигать принятия долгосрочных обязательств в поддержку бизнеса по развитию маршрутной сети.

## 5. ТУРИЗМ РАЗВИВАЕТСЯ В ТЕХ КОНЕЧНЫХ ПУНКТАХ МАРШРУТОВ, ГДЕ СУЩЕСТВУЮТ ЗДОРОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ МЕЖДУ АЭРОПОРТОМ, АВИАКОМПАНИЕЙ И УПРАВЛЕНИЕМ ПО ТУРИЗМУ

Участники сессии под названием «Авиакомпания и Управление по туризму: Золотой треугольник» согласились, что туризм развивается в тех конечных пунктах маршрутов, где между аэропортом, авиакомпанией и управлением по туризму существуют здоровые отношения, и отметили, что великолепным примером этого служит Лас Вегас. Участники дискуссии задались вопросом, почему многие представители сторон «Золотого треугольника» не сотрудничают между собой, и пришли к выводу, что это часто зависит всего-навсего от личных свойств основных игроков, которые мешают сотрудничеству. Ключом к нормальным взаимоотношениям было названо обладание чувством совместного риска, то есть каждый из трех партнеров, по-видимому, должен быть готов к более тесному сотрудничеству, если появится шанс к прогрессу в развитии маршрутной сети и туризма.

## 6. ТРАДИЦИОННАЯ РОЛЬ АЭРОПОРТА КАК ТРАНСПОРТНОЙ БАЗЫ ИЗМЕНЯЕТСЯ

На заседании Группы экспертов «Влияние развития аэропорта на местную и общегосударственную экономику» было констатировано, что традиционная роль аэропорта как транспортной базы изменяется, и что больше, чем когда-либо ранее, ожидается, что аэропорты будут удовлетворять потребности заказчиков и создавать новый спрос. Генеральный директор Будапештского аэропорта Йост Ламмерс разделил эту точку зрения, основываясь на проведенном в этом аэропорту исследовании, которое доказало, что инвестиции в Будапештский аэропорт послужили приводным механизмом получения значительной экономической выгоды для всего региона.

## 7. ОБЩЕСТВЕННЫЕ СРЕДСТВА ПЕРЕДАЧИ ИНФОРМАЦИИ ИЗМЕНЯЮТ ПОДХОД К ПЕРЕГОВОРАМ АЭРОПОРТОВ, АВИАКОМПАНИЙ И ДРУГИХ ПАРТНЕРОВ С ЗАКАЗЧИКАМИ

Сессия, названная «Следующий скачок в области использования общественных средств передачи информации» сосредоточилась на том, как такие средства придают новый и непосредственный характер связям аэропортов, авиакомпаний и других партнеров по маршрутам с их заказчиками, – хотя существует заметная разница между теми сторонами, кто воспользовался предоставляемыми возможностями, и теми, кто еще работает, оставаясь в «темноте прошлого века общественных средств передачи информации». В частности, твиттер характеризовался как высокоэффективный инструмент для аэропортов и авиакомпаний, позволяющий быстро доставлять сообщения заказчикам, в то время как в конечных пунктах маршрутов, вероятно, будет более выгодно использовать фейсбук – в качестве примеров приводились авиакомпании Tourism Australia и Tourism Queensland, которым удалось с помощью этого достичь наибольшего эффекта. ■

# РЕГИОНАЛЬНАЯ ГРУППА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ – ПАН-АМЕРИКА ПОДПИСЫВАЕТ ИСТОРИЧЕСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ



Панамериканская региональная группа по безопасности полетов (RASG-PA) подписала историческое соглашение об обмене информацией по безопасности полетов с Системой анализа и обмена информацией в области безопасности полетов (ASIAS) Федерального авиационного управления (FAA). Непосредственное руководство деятельностью ASIAS осуществляется Группой по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST).

Соглашение является существенным достижением в области безопасности полетов.

Это первый документ об обязательствах по обмену информацией, которые берут на себя CAST и ASIAS совместно с любым другим юридическим лицом за пределами Соединенных Штатов. Это также и первый шаг в направлении осуществления всемирного обмена информацией, о котором было достигнуто соглашение на Конференции высокого уровня ИКАО, состоявшейся в октябре 2011 года в Монреале.

Подписание столь значительного соглашения берет начало из задач, поставленных перед RASG-PA. Одной из первостепенных целей RASG-PA является упрощение формальностей в обмене информацией и опытом в сфере безопасности полетов между всеми партнерами в Панамериканском регионе. Имея это в виду, RASG-PA работает с государствами региона над программами обмена высокоуровневой, неидентифицируемой оперативной информацией по обеспечению качества полетов (FOQA) или сведениями о тенденциях развития в целях повышения уровня безопасности в авиации. С помощью предоставляемых данных о безопасности полетов RASG-PA оценивает эффективность собственных инициатив в сфере совершенствования безопасности полетов и определяет, какие другие подобные программы следует реализовать.

В начале 2011 года через участие своих членов в Группе по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST), RASG-PA начала работу над соглашением об обмене информацией по безопасности полетов с ASIAS, которая объединяет 46 баз данных о безопасности полетов всей отрасли и интегрирована в процесс, осуществляемый CAST.

Цель обмена информацией – оценка эффективности осуществляемых RASG-PA инициатив по повышению безопасности полетов, начиная с мер по предотвращению выездов за пределы ВПП – ключевого аспекта внимания RASG-PA. Кроме этого, RASG-PA стремится изменить существующий подход к проблеме ослабления последствий выездов – от реагирования на факты к предсказуемости обстановки в плане безопасности полетов. Поскольку главным фактором причины выездов за пределы ВПП являются нестабилизированные заходы на посадку, Группа собирает информацию для анализа нестабилизированных заходов на посадку в различных аэропортах.

В октябре 2011 года члены CAST согласились, что обмен информацией по безопасности полетов с RASG-PA станет заметным шагом в направлении совершенствования глобальной безопасности в авиации. В декабре 2011 года секретарь и региональный директор Северной Америки, Центральной Америки, бассейна Карибского моря (НАСС) ИКАО г-жа Лоретта Мартин, сопредседатели RASG-PA г-н Оскар Дерби (DGCA, Ямайка) и исполнительный директор Латиноамериканской ассоциации воздушного транспорта (ALTA) г-н Алекс де Гун-тен подписали официальное соглашение с ASIAS об обмене информацией по безопасности полетов. ■

## Региональная группа RASG-PA

Панамериканская Региональная группа по безопасности полетов (RASG-PA) была образована в ноябре 2008 года в качестве центра обеспечения гармонизации и координации усилий, направленных на снижение рисков в области безопасности полетов в Панамериканском регионе.

RASG-PA осуществляет поддержку реализации Глобального плана ИКАО по безопасности в авиации (GASP) и Глобальной дорожной карты по безопасности полетов (GASR) Отраслевой стратегической группы по безопасности полетов (ISSG). В дополнение, – это первый межрегиональный орган в мире, объединяющий правительственные авиационные учреждения и отрасль, который создан специально для решения проблем безопасности полетов.

Деятельность RASG-PA согласуется с утвержденным Советом ИКАО Положением о Региональных группах по безопасности полетов (RASGs), задачей которых является рассмотрение глобальных проблем в этой сфере на региональном уровне.

## Группа CAST

Основанная в 1998 году Группа по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST) разработала цельную, управляемую данными стратегию, направленную на уменьшение рисков катастроф со смертельным исходом в коммерческой авиации Соединенных Штатов и на продвижение новых правительственных и отраслевых инициатив по безопасности полетов во всем мире.

## Система ASIAS

Федеральное авиационное управление (FAA) оказывает содействие открытому обмену информацией по безопасности полетов в целях непрерывного повышения уровня безопасности полетов. Следуя этой главной задаче, FAA разработало Систему анализа и обмена информацией в области безопасности полетов (ASIAS). Система ASIAS дает возможность пользователям осуществлять поиск обширных хранилищ необходимых данных по безопасности полетов с выводом на дисплей соответствующих элементов в массиве полезных форматов.

# РЕАЛИЗАЦИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ



Четырнадцать государств Азиатско-Тихоокеанского региона на встрече в Куала Лумпуре 12 января 2012 года приняли всеобъемлющую стратегию систематического совершенствования в этом регионе мер обеспечения безопасности пассажиров и грузов в рамках глобальной инициативы, направленной на противодействие новым и возникающим угрозам воздушному транспорту во всем мире.

Министр транспорта Малайзии Й. Б. Дато' Зери Конг Чо Ха заявил, что Конференция представила собой «обязательство укреплять авиационную безопасность и защищать гражданскую авиацию в Азиатско-Тихоокеанском регионе». Он констатировал, что большая открытость результатов контрольных проверок обеспечения авиационной безопасности, обмен информацией, расширение сотрудничества между государствами и эффективное партнерство регуляторов и отрасли – критически важные элементы построения более эффективной системы авиационной безопасности.

Генеральный секретарь ИКАО Раймон Бенжамен высоко отозвался о проделанной представителями государств работе «по согласованию конкретных действий, отражающих специфические потребности региона в сфере авиационной безопасности, и внесение при этом вклада в решение проблемы терроризма, направленного против международной авиации, во всемирном масштабе».

В целях дальнейшего укрепления авиационной безопасности на национальном, региональном и глобальном уровнях участники совещания согласовали коллективные меры по противодействию угрозам системе воздушного транспорта. Они включают:

- оказание государствам помощи в наращивании потенциала и укреплении национальных систем безопасности;
- более тесное сотрудничество с таможенными органами, пограничными властями и другими органами для укрепления глобальной цепи поставок в системе авиагрузовых перевозок;
- введение устойчивых мер авиационной безопасности для обеспечения наивысшей степени упрощения формальностей применительно к пассажирам и грузам.

Конференция в Куала Лумпуре явилась четвертым таким совещанием в серии мероприятий, направленных на содействие реализации Декларации ИКАО по авиационной безопасности. Первое было проведено в Нью Дели (Индия), а последующие – в Дакаре (Сенегал) и в Москве (Россия) в преддверии Глобальной конференции высокого уровня по авиационной безопасности, которая будет проходить в Штаб-квартире ИКАО в Монреале 12–14 сентября. Еще две региональные конференции планируется провести в 2012 году в Венесуэле и на Ближнем Востоке. ■



## ОБСУЖДЕНИЕ ПРОБЛЕМ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

### РЕГИОНАЛЬНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ – МОСКВА, 21/22 НОЯБРЯ 2011 ГОДА

«...эффективное противостояние террористическим угрозам и актам незаконного вмешательства в деятельность воздушного транспорта возможно только путем согласованных действий всех членов авиационного сообщества» – заявил заместитель премьер-министра Российской Федерации Сергей Иванов.

### РЕГИОНАЛЬНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ – ДАКАР, 18 ОКТЯБРЯ 2011 ГОДА

«Осознание Африкой необходимости действий против террористической угрозы, откуда бы она ни исходила, – поистине воодушевляющий факт, так как это способствует глобальному решению глобальной проблемы» – сказал представитель Нигерии д-р Гарольд Демурен.

### РЕГИОНАЛЬНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ – НЬЮ-ДЕЛИ, 15 ФЕВРАЛЯ 2011 ГОДА

«Мы выражаем твердую поддержку Декларации ИКАО по авиационной безопасности, определяющей собой всеобъемлющие глобальные рамки политических приоритетов в целях укрепления безопасности гражданской авиации путем международного сотрудничества и индивидуальных действий государств...» – выдержка из совместного заявления Региональной конференции по авиационной безопасности.

# НОВОСТИ ИКАО ВКРАТЦЕ



## РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ И ИКАО ОБМЕНЯЛИСЬ МНЕНИЯМИ ПО ПРОБЛЕМАМ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

По случаю проведения в Москве в ноябре прошлого года Региональной конференции по авиационной безопасности Генеральный секретарь ИКАО Раймон Бенжамен встретился с премьер-министром Российской Федерации Владимиром Путиным для обмена мнениями по целому ряду аспектов в области авиации, включая авиационную безопасность и безопасность полетов.

В ходе встречи г-н Путин подчеркнул, что сотрудничество с ИКАО всегда было очень важно для российской гражданской авиации.

«В этом году в пределах России будет перевезено по воздуху 60 миллионов пассажиров, – сказал г-н Путин. – Число авиапассажиров продолжает расти. У нас есть программа совершенствования безопасности полетов, рассчитанная на период до 2015 года. На нее мы ассигновали 160 млрд рублей, то есть по современному курсу валют – около 5,3 млрд долл. США».

Г-н Путин отметил, что авиация – это быстрорастущая, высокотехнологичная отрасль, и что Россия хотела бы и далее развивать сотрудничество со всеми своими традиционными партнерами, основываясь на международных соглашениях и регулирующих положениях, а также в рамках ИКАО.

Отвечая премьер-министру, г-н Бенжамен высоко отозвался об обязательстве Российской Федерации приложить усилия в области авиационной безопасности и международного сотрудничества в целях разработки всеобъемлющей стратегии совершенствования системы авиационной безопасности. Кульминацией этих усилий станет принятие Европейскими государствами – членами ИКАО широкомасштабной стратегии, направленной на значительное повышение авиационной безопасности на национальном и региональном уровнях. Г-н Бенжамен также высказал пожелание о расширении сотрудничества между ИКАО и Россией.



Слева: министр транспорта Российской Федерации И. Левитин; премьер-министр Российской Федерации В. Путин.

Справа: председатель Межгосударственного авиационного комитета (МАК) д-р Т.Г. Анодина; Генеральный секретарь ИКАО Р. Бенжамен; представитель Российской Федерации в Совете ИКАО А. Новгородов.

*Фотографии предоставлены пресс-службой премьер-министра Российской Федерации.*

«Как Вы отметили, г-н премьер-министр, наше сотрудничество началось много лет назад, и думаю, мы можем его продолжать и в дальнейшем. Я уже внес предложение о сотрудничестве ИКАО с Россией в Европе, – сказал г-н Бенжамен. – ИКАО – всемирная организация, и мы устанавливаем основополагающие принципы развития на международном уровне. Но единственный путь к уверенности в том, что эти принципы соблюдаются – развивать партнерские отношения с конкретными странами, такими, как Россия».

«Я думаю, что опираясь на существующие взаимоотношения, мы можем и далее сотрудничать с региональными организациями, такими, как Межгосударственный авиационный комитет (МАК), особенно в области технологических разработок, того, что может принести пользу всем странам региона» – добавил он.



## КОНГО ДЕПОНИРУЕТ ДОКУМЕНТ О ПРИНЯТИИ

19 декабря 2011 года на краткой церемонии в Штаб-квартире ИКАО Республика Конго депонировала свой документ о принятии Монреальской конвенции 1999 года и документы о ратификации Протоколов о поправках в Чикагскую конвенцию, касающихся Статей 3 bis и 83 bis. На фотографии, сделанной во время события (слева направо): Консультант Министерства гражданской авиации Конго (ANAC) г-н Джорж Муссонга; юридический советник генерального директора ANAC г-н Ромео Макая Батчи; руководитель Департамента договоров и международных соглашений Министерства международных отношений и сотрудничества Конго г-н Маурис Бадила; и директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям г-н Денис Уайбэкс.

## КРИСТИАН ШЛЕЙФЕР НАЗНАЧЕН ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ КОМИССИИ ИКАО

Совет Международной организации гражданской авиации (ИКАО) единогласно назначил г-на Кристиана Шлейфера (Австрия) на один год председателем Аэронавигационной комиссии (АНК), которая является техническим органом Организации. Его мандат начался 1 января 2012 года.

Г-н Шлейфер является членом АНК с 2009 года. В 2011 году АНК избрала его первым заместителем председателя.

Выполняя свои обязанности председателя АНК, г-н Шлейфер поведет Аэронавигационную комиссию к 12-й Глобальной аэронавигационной конференции в ноябре 2012 года.

Г-н Шлейфер является опытным инженером, специалистом по электротехническому и электронному оборудованию и летным испытаниям. Последние 13 лет он работал в австрийском Ведомстве гражданской авиации (ВГА) в департаменте сертификации и летной годности.



## КАМЕРУН СТАВИТ СВОЮ ПОДПИСЬ

25 октября 2011 года на краткой церемонии в Штаб-квартире ИКАО Камерун подписал четыре следующих авиационных правообразующих договора: Конвенцию по общим рискам и Конвенцию о компенсации ущерба лицам, пострадавшим от незаконного вмешательства, принятые в Монреале в 2009 году, а также принятые в Пекине Конвенцию и Протокол, обновляющие юридические рамки в области авиационной безопасности.

На фотографии, сделанной во время церемонии: Договоры от имени Камеруна подписывает Его превосходительство государственный министр и министр транспорта Бело Боуба Майгари. Присутствуют в качестве свидетелей

подписания (справа налево): Генеральный секретарь ИКАО Раймон Бенжамен; генеральный директор Министерства гражданской авиации Камеруна (СААС) Пьер Танкам; верховный комиссар по делам Камеруна в Оттаве Ануа Жейль Соломон Азох-Мби; президент Административного совета СААС Нкуа Нконго Максимин; представитель Камеруна в Совете ИКАО Энгельберт Зоа Этунди; и директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям г-н Денис Уайбэкс.

## ИКАО ПОДДЕРЖИВАЕТ РАСПРОСТРАНЕНИЕ ЕВРОПЕЙСКОЙ ПРОГРАММЫ ПО СНИЖЕНИЮ ВЫБРОСОВ CO<sub>2</sub> В АЭРОПОРТАХ НА АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКИЙ РЕГИОН

29 ноября 2011 года на церемонии во Дворце Эмиратов в присутствии около 800 представителей авиационной отрасли и институциональных представителей в сотрудничестве с Азиатско-Тихоокеанским Международным советом аэропортов (ACI ASIA/PACIFIC) была официально распространена на Азиатско-Тихоокеанский регион флагманская программа Европейского Международного совета аэропортов (ACI EUROPE) по борьбе с изменением климата – сертификация аэропортов с учетом показателя CO<sub>2</sub>. Введение Программы в Азиатско-Тихоокеанском регионе совпало с ее одобрением и выражением поддержки со стороны Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Осуществляя эту поддержку, ИКАО примет участие в работе Консультативного комитета по сертификации аэропортов по углеродному показателю.



Церемония подписания Декларации о распространении на Азиатско-Тихоокеанский регион Программы ACI о сертификации аэропортов по углеродному показателю. Слева направо: генеральный директор ACI EUROPE Оливье Янкович; президент ACI EUROPE и директор-распорядитель Администрации дублинского аэропорта Деклан Колье; вице-президент ACI Asia/Pacific, президент и руководитель Международного аэропорта в Нарите Козабуро Мо-ринака; и региональный директор ACI Asia/Pacific Патти Чай.

## РЕСЕРТИФИКАЦИЯ ИКАО УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРКИ ОРГАНИЗАЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Секция Непрерывного мониторинга и надзора (НМН) Международной организации гражданской авиации (ИКАО) ресертифицирована на соответствие Стандарту ISO 9001:2008 по системам управления качеством. Это первая секция в структуре ИКАО, и одна из весьма небольшого количества учреждений ООН, получивших свидетельство о соответствии упомянутому стандарту.

Секция НМН Аэронавигационного управления ИКАО осуществляет руководство общими вопросами развития, реализации и качества в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (USOAP) и переводом ее на Программу непрерывного мониторинга (ПНМ).

«С начала реализации программы проверок Совет ИКАО высказывался о необходимости механизма, который бы «контролировал контролеров». Ресертификация на соответствие Стандарту ISO 9001 обеспечивает Совету и государствам постоянное чувство уверенности и гарантированность качества, транспарентности и согласованности процесса USOAP» – сказал Президент Совета ИКАО Роберто Кобе Гонсалес.

Ресертификация проводилась Национальным комитетом по обеспечению качества (NQA) – независимым, неправительственным сертификационным органом. Сертификация секции НМН распространяется на сферу ее деятельности по сбору и обработке надзорной информации и обмену этими данными, на проведение непрерывного мониторинга, обучения специалистов по надзору и организацию семинаров по совершенствованию глобальной системы безопасности полетов.

«Сертификация секции НМН на соответствие Стандарту ISO 9001 проводится с 2002 года. Это свидетельство нашей решимости поддерживать и улучшать качество и эффективность реализации программы USOAP и повышать уровень безопасности полетов в мире. Сертифицированная система управления качеством гарантирует, что потребности и ожидания партнеров удовлетворяются, что наши действия по идентификации передовой практики носят проактивный характер, что процессы тщательно контролируются и что выполнение принимаемых мер и руководство ими осуществляются наиболее конструктивно» – заявил Генеральный секретарь ИКАО Раймон Бенжамен.



Генеральный секретарь ИКАО Раймон Бенжамен (справа) принимает Сертификат соответствия Стандарту ISO 9001:2008 от менеджера по продажам и операциям Национального комитета по обеспечению качества (NQA, Канада) Марио Дэвида.



## ПОДПИСЬ РЕСПУБЛИКИ ЧЕХИЯ

23 ноября 2011 года Республика Чехия подписала Пекинскую конвенцию 2010 года о борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации и Пекинский протокол 2010 года к Гаагской конвенции 1970 года о борьбе с незаконными захватами воздушных судов. Таким образом общее количество подписей под документами возросло, соответственно, до 23 и 25. На фотографии, сделанной во время церемонии (слева направо): Его превосходительство посол Чешской республики в Канаде Карел Жебраковский и директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям ИКАО Денис Уайб-экс.

## РЕСПУБЛИКА ЮЖНЫЙ СУДАН ВСТУПАЕТ В ИКАО

Подписав Конвенцию о Международной гражданской авиации, Республика Южный Судан стала 191-м государством – членом Организации. Это произошло 10 ноября 2011 года, – через 30 дней после того, как 11 октября 2011 года уведомление Южного Судана о присоединении было получено Государственным департаментом Соединенных Штатов, являющимся депозитарием Конвенции. Членство Южного Судана в ИКАО упростит разрабатываемые в настоящее время Управлением технического сотрудничества (ТСВ) планы предоставления технической помощи этому государству. В сотрудничестве с Миссией ООН в Южном Судане реализуется основанная на модернизации инфраструктуры программа по повышению безопасности полетов при выполнении операций ООН в стране. В Правительство Южного Судана внесено предложение о разработке Дорожной карты по развитию сектора гражданской авиации.

## ИНАУГУРАЦИЯ ОФИСА ПРЕДСТАВИ- ТЕЛЬСТВА ИНДОНЕЗИИ

2 февраля 2012 года в Монреале (Канада) Индонезия провела инаугурацию своего офиса в Международной организации гражданской авиации (ИКАО). «Хотел бы выразить чувство радужного гостеприимства делегации Индонезии по случаю официального открытия офиса Индонезийского представительства в ИКАО, – сказал Президент Совета ИКАО Роберто Кобе Гонсалес. – Ваше решение об открытии здесь офиса значительно упростит и еще более укрепит уже вполне налаженный диалог между ИКАО и Индонезией по проблемам безопасности полетов, авиационной безопасности и общего устойчивого развития индонезийской системы воздушного транспорта».



Церемония разрезания ленточки при открытии офиса делегации Индонезии в ИКАО. Слева направо: Генеральный секретарь ИКАО Раймон Бенжамен; заместитель министра транспорта Республики Индонезия Бамбанг Сусантоно; посол Республики Индонезия в Канаде и представитель Индонезии в ИКАО Х.Е. Дьен Х. Мохарио.

# Эффективное глобальное лидерство через сбалансированные приоритеты

# ИКАО ОНЛАЙН



## Веб-сайт ИКАО

<http://www.icao.int>

Модернизированный, осовремененный Интернет-сайт ИКАО содержит информацию об Организации, ее стратегических целях, проводимых встречах и мероприятиях, публикациях, онлайн-продажах авиационных продуктов и услуг ИКАО по всем ключевым аспектам воздушных перевозок, а также о найме специалистов.

## ИКАО в Твиттере

<http://twitter.com/icaopress>

Оставайтесь на связи с ICAO Communications и отслеживайте последние новости и сообщения.

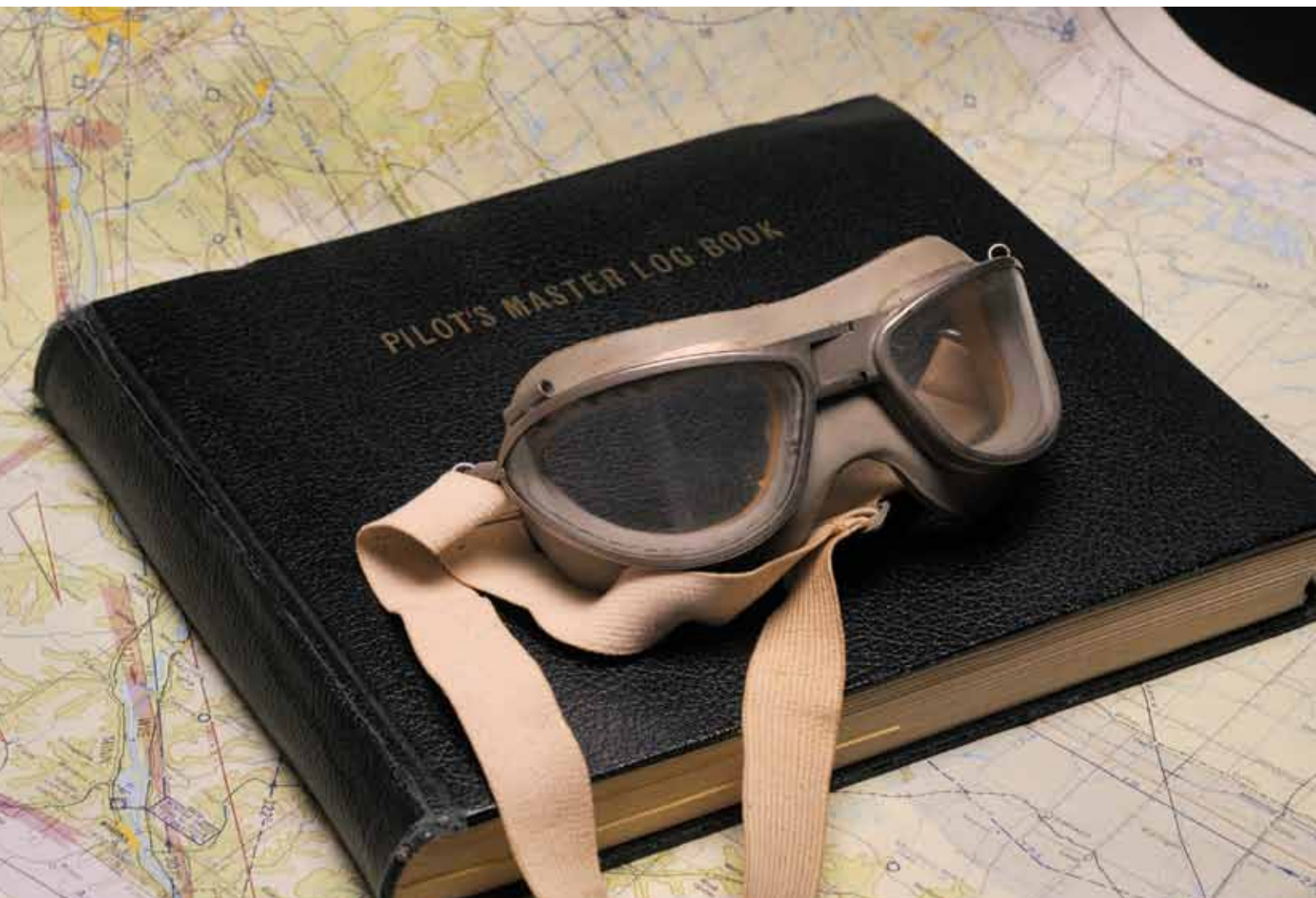


## ИКАО на YouTube

<http://www.youtube.com/icaovideo>

ИКАО в сотрудничестве с IATA и компанией Halldale Media Group спонсирует более 25 видеоматериалов и статистических выкладок, включая многие статьи по адресу на YouTube: АВИАЦИЯ: БУДУЩЕЕ ПРИНАДЛЕЖИТ ВАМ – ВИДЕО ОБСУЖДЕНИЕ (AVIATION: THE FUTURE IS YOURS VIDEO CONTEST).

Станьте подписчиком и смотрите большое количество видеоматериалов по аспектам и темам, представляющим интерес для мирового авиационного сообщества.



## ПРАЗДНОВАНИЕ 67-Й ГОДОВЩИНЫ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

✈ Сотрудничество – это и сердце, и душа ИКАО, и Международный день гражданской авиации (МДГА), отмечаемый 7 декабря, служит ярким напоминанием о сотрудничестве между государствами – членами Организации и с отраслью воздушного транспорта, которое привело к разработке тысяч технических и эксплуатационных стандартов, правил и политики, необходимых для обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности и регулярности, а также для защиты окружающей среды от воздействия авиации.

«7 декабря 67 лет тому назад группа деятелей, наделенных даром предвидения, подписала в чикагском отеле «Стивенс» документ, который был призван навеки изменить мир, – сказал Президент ИКАО Роберто Кобе Гонсалес. – Международный день гражданской авиации, ставший официальным праздником Организации Объединенных Наций, знаменует создание нашей Организации в этот поистине судьбоносный день».

В своем послании по случаю Международного дня гражданской авиации Кобе Гонсалес отметил, что девизом празднования МДГА в 2011 году является «Помощь и сотрудничество в целях устойчивого развития воздушного транспорта во всем мире».

«С годами основополагающие принципы помощи и сотрудничества привели к созданию замечательно безопасной и эффективной глобальной системы воздушного транспорта – системы, которая поддерживает экономическое, социальное и культурное развитие всего нашего глобального сообщества, – заявил он в публичном выступлении. – В самом деле, сотрудничество между государствами – членами ИКАО и с отраслью воздушного транспорта, привело к разработке тысяч технических и эксплуатационных стандартов, правил и политики, необходимых для обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности и регулярности, а также для защиты окружающей среды от воздействия авиации».

Международный день гражданской авиации был учрежден ИКАО в 1994 году по случаю 50-й годовщины Организации. В 1996 году Генеральная ассамблея Организации Объединенных Наций специальной резолюцией официально обозначила 7 декабря Международным днем гражданской авиации и внесла эту дату в реестр официальных праздников ООН.

## ЭТО ИНТЕРЕСНО!

Чикагский отель «Стивенс» (открытый в 1927 году), – место рождения ИКАО, одно время был самой большой гостиницей в мире, в котором размещалось 3 000 гостевых номеров, боулинг, парикмахерская, миниатюрная площадка на крыше для игры в гольф, кинотеатр, кафе «Мороженое» и аптека. Со временем, в 1945 году, отель был приобретен Конрадом Хилтоном.

«ИКАО всегда будет готова сотрудничать с государствами-членами и оказывать им поддержку в интересах их граждан и мирового сообщества» – добавил Кобе Гонсалес.

Кобе Гонсалес призвал государства следовать девизам празднования МДГА и прославить гражданскую авиацию активной деятельностью в 2012 году. ИКАО распространит среди государств соответствующую документацию для использования в выступлениях, при отражении события в средствах массовой информации и во время других публичных мероприятий. Статьи в Журнале ИКАО, публикация речей и сообщения новостного центра ИКАО – все это методы, посредством которых ИКАО будет выстраивать поддержку провозглашенному девизу. ■

Конвенция о Международной гражданской авиации была разработана и подписана на Чикагской конференции 7 декабря 1944 года. Конференция учредила также Временный комитет. Этот комитет – PICAО – приступил к активной работе с августа 1945 года. PICAО обеспечивает согласованность действий народов мира по организации и поддержанию баз и служб, необходимых для международного воздушного транспорта, по установлению стандартов и процедур в целях безопасности полетов, регулярности и эффективности международных воздушных сообщений.

PICAО – Временный комитет Международной организации гражданской авиации.  
Сообщение для печати, март 1947 года, Монреаль (Канада).

# ФОРУМ

## МОЖЕТ ЛИ ИКАО ИГРАТЬ РОЛЬ УСКОРИТЕЛЯ ПРОЦЕССА РАЗРАБОТКИ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ ТОПЛИВА В ГОСУДАРСТВАХ – ЧЛЕНАХ ИКАО?

Авиация является ведущим звеном в области туризма и мировой торговли. Она обеспечивает перевозку пассажиров и грузов по всему земному шару, способствуя росту мировой экономики. По отраслевым оценкам экономическая роль авиации составляет приблизительно 8 % мирового ВВП (3 560 млрд долл. США), включая прямое и косвенное воздействие воздушного транспорта на мировую экономику. Для значительного числа стран авиация является основным средством, обеспечивающим возможность взаимодействия, связь между людьми и содействующим международным торговым отношениям. Она является ускорителем, способствующим социально-экономическому развитию.

Авиационные эмиссии CO<sub>2</sub> растут в соответствии с экспоненциальным ростом индустрии. Согласно прогнозам ежегодный рост этих эмиссий составит 3-4 %. Этот рост привлек значительное отрицательное внимание природозащитных организаций. Наряду с тем что вопросы охраны среды стали главным толчком для индустрии, чтобы сократить зависимость от органического топлива и инвестировать на исследования и разработку альтернативных видов топлива, вопросы безопасности поставки тяжелого топлива и непостоянные рыночные цены на энергоснабжение являются другими стимулирующими факторами.

В свете возрастающих экологических проблем и вопросов безопасности, связанных с органическим топливом, государственные и отраслевые заинтересованные стороны провели совместную работу по исследованию и разработке экологически чистых альтернативных видов топлива. Достигнут значительный прогресс при испытаниях авиационных двигателей с применением различных альтернативных видов топлива, поскольку производители продемонстрировали возможность применения новых смесей альтернативных видов топлива с реактивным топливом. Тем не менее отрасль имеет много задач,

в особенности связанных с этапом исследования и разработки экологически чистых и экономически эффективных альтернативных видов топлива в промышленных масштабах.

Разработка альтернативных видов топлива имеет всемирное значение и требует наличие ряда норм и принципов для обеспечения устойчивости. Критерии устойчивости по альтернативным видам топлива не являются исключительными для авиации. Правительствами рассматривается применение этих критериев ко всем видам альтернативного топлива, не только используемым в авиации. Сегодня отсутствуют глобальные рамки, определяющие приемлемые критерии устойчивости, особенно в отношении выбора наилучшего сырья для снижения авиационной эмиссии CO<sub>2</sub> посредством разработки альтернативных видов топлива. Отрасль работает в сотрудничестве с ИКАО над глобальным стандартом, который могут принять государства – члены ИКАО. В настоящее время сообщества, объединяющие государства, авиакомпании, производителей и поставщиков топлива, намерены установить ряд критериев, которые могут быть приняты большинством заинтересованных сторон. Как нормативные, так и рекомендательные стандарты должны охватывать экологические, экономические и социальные аспекты производства альтернативных видов топлива. На мировом уровне было трудно договориться относительно глобальных рамок по причине сложности согласования ряда критериев, которые могут одновременно стать приемлемыми для правительств, производителей и авиакомпаний.

В настоящее время в большинстве стран отсутствует особая правовая система, регулирующая исследования и разработку альтернативных видов топлива. Принимая во внимание этот пробел, дальнейшее участие ИКАО может быть вполне уместным. Данная правовая система должна: i) установить общие принципы разработки альтернативных видов топлива; ii) гарантировать

достаточные объемы поставки для авиационного сектора;  
iii) обеспечить прочную структуру стимулирования и iv) создать орган управления, определяющий ее правовую базу и основные прерогативы. ИКАО может разработать инструктивную документацию по этим вопросам.

Поскольку альтернативные виды топлива пока еще находятся на стадии исследования и разработки, не существует согласованных общих принципов регулирования их разработки. Правовая система прежде всего должна заняться широкими вопросами.

Конечной целью является разработка и производство альтернативных видов топлива для широкого применения в авиации. Многие обозреватели полагают, что, вероятно, все виды перевозок, включающие, но не ограничивающиеся автотранспортным, судоходным и авиационным секторами, смогут прямо привести к чаше Священного Грааля, т.е. альтернативным видам топлива. Таким образом, крайне важно чтобы правовая система обеспечивала, чтобы значительное количество производимых альтернативных видов топлива было направлено в нуждающийся и развивающийся авиационный сектор. Правовая система должна обеспечить инициативы исследования и разработки альтернативных видов топлива. Такая политика зачастую принимается через политику налоговых скидок и налоговых льгот. В частности, корпоративный подоходный налог не взимается с лиц, осуществляющих исследования и разработку в рассматриваемой области, в данном случае альтернативных видов топлива. Правовая система также должна устранить чрезмерные бюрократические нагрузки, которые могут подвергнуть риску производство альтернативных видов топлива. Система должна стремиться к объединению всех заинтересованных сторон, включая представителей отрасли, правительственных и неправительственных и международных организаций.

Авиационный сектор развивается крайне быстро. Это вызывает рост потребления тяжелого топлива и, соответственно, значительной эмиссии CO<sub>2</sub>. Таким образом, воздушные перевозки подвергаются огромному давлению для улучшения этой экологической обстановки. Применение альтернативных видов топлива может снизить эту напряженность. Необходимо разработать конкретную политику по альтернативным видам

## «Разработка альтернативных видов топлива могла бы предоставить международной гражданской авиации конкурентоспособное преимущество в этой области, что, в свою очередь, может привести к невиданным рыночным возможностям».


топлива для авиационного сектора. Альтернативные виды топлива широко рассматриваются как ключевые элементы развития авиационной индустрии, которые достоверно влияют на изменение климата. Быстрое развитие авиации привело к росту эмиссии двуокиси углерода (CO<sub>2</sub>). Этот рост вызывает массу экологических проблем для человечества. Помимо этого, вопросы безопасного снабжения топливом продолжают являться крайне важными для авиатранспортной индустрии. Разработка альтернативных видов топлива могла бы предоставить международной гражданской авиации конкурентоспособное преимущество в этой области, что, в свою очередь, может привести к невиданным рыночным возможностям. ИКАО может оказать большую помощь государствам – членам ИКАО в достижении этой цели.



### ОБ АВТОРЕ

Капитан Эйша Аль Хамили возглавляет Постоянное представительство ОАЭ в ИКАО. Она является первой женщиной из Эмиратов во главе дипломатической миссии и самым молодым постоянным представителем в ИКАО. В ноябре 2010 года она была назначена одним из вице-президентов Совета. До работы в ИКАО капитан Аль Хамили была руководителем Генерального авиатранспортного управления гражданской авиации ОАЭ, отвечала за проведение двусторонних переговоров относительно авиаперевозок. Капитан Аль Хамили владеет свидетельством пилота транспортной авиации (ATPL). Имеет степень бакалавра социальных и поведенческих наук, полученную в Университете Zayed по специальности «Международные исследования». Недавно City University Лондона присвоил ей степень магистра по управлению воздушным транспортом. Настоящий документ был составлен капитаном Аль Хамили лично.

# ОЧЕРТЕНИЯ БУДУЩЕГО УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА НА СИМПОЗИУМЕ ИКАО ПО ВОЗДУШНОМУ ТРАНСПОРТУ

 Несмотря на тот факт, что индустрия испытала значительный рост пассажирских перевозок в 2011 году (предварительные подсчеты ИКАО свидетельствуют о росте на 6,4 % по сравнению с предыдущим годом в пересчете на выполненные пассажирокилометры), нет сомнения в том, что для достижения устойчивого развития требуется решить ряд вопросов и проблем.

На этом фоне симпозиум ИКАО по воздушному транспорту (IATS) под лозунгом «Стратегии и инструменты устойчивого развития воздушного транспорта» будет проведен в Штаб-квартире ИКАО в Монреале, Канада, с 18 по 20 апреля 2012 года. Симпозиум будет проведен при содействии с Исследовательским обществом по воздушному транспорту (ATRS).

Трехдневная конференция предоставит картину состояния авиатранспортной индустрии и рассмотрит отдельные направления, такие как консолидация и появление новых моделей авиаперевозчиков. Будет обрисовано будущее индустрии с обсуждением участниками комиссии и докладчиками проблем, стоящих на пути устойчивого развития воздушного транспорта.

Симпозиумом организован форум для интерактивных обсуждений и передачи мнений заинтересованных сторон в области гражданской авиации, которые примут участие в подготовке 6-й Всемирной конференции по воздушному транспорту (ATConf/6), которая состоится в Штаб-квартире ИКАО с 18 по 22 марта 2013 года.

На запланированных заседаниях конференции будет предусмотрено рассмотрение следующих вопросов: текущее состояние авиационных рынков, слияние авиакомпаний, основные направления объединения и консолидации, дискуссия экспертной группы по финансированию цепей авиатранспортной индустрии, прогнозирование для циклической индустрии, экспертная дискуссия по либерализации, открытому небу и созданию регионально-го/субрегионального объединения, воздушный транспорт и его влияние на экономическое развитие, новые модели деятельности авиакомпаний, задачи, стоящие перед воздушным транспортом, и задачи на грядущее десятилетие.

Среди выступающих будут высокопоставленные представители авиакомпаний, аэропортов, государств, поставщики аэронавигационного обслуживания, производители воздушных судов, сотрудники финансовых институтов и международных организаций. Вступительная речь будет произнесена Президентом Совета ИКАО г-ном Роберто Кобе Гонсалесом. Вступительное слово представит доктор Бубакар Джибо, директор Авиатранспортного управления ИКАО.

«Ожидается, что это мероприятие привлечет внимание широкого круга заинтересованных сторон, включая законодателей, лидеров отрасли, исследователей и прочих специалистов в области воздушного транспорта, – заявил доктор Бубакар Джибо. – Это предоставит стимулирующие возможности обмена по основным вопросам и обеспечит осуществление грядущих стратегий индустрии с целью достижения всеобъемлющего взаимопонимания по решению задач авиатранспортной индустрии». ■



 СИМПОЗИУМ ИКАО ПО ВОЗДУШНОМУ ТРАНСПОРТУ  
18-20 АПРЕЛЯ 2012 ГОДА

ШТАБ-КВАРТИРА ИКАО, МОНРЕАЛЬ, КАНАДА

ПРИ СОДЕЙСТВИИ С ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИМ ОБЩЕСТВОМ ПО ВОЗДУШНОМУ ТРАНСПОРТУ

Более подробная информация относительно симпозиума размещена на сайте <http://www2.icao.int/en/iats>



Global ACI-ICAO Airport Management Professional Accreditation Programme (AMPAP)

“ The AMPAP program greatly enhanced my professional knowledge and broadened my insights in the aviation industry by sharing valuable experiences with airport professionals coming from different fields of the sector. Having been an IAP since 2008, I appreciate the benefits it has brought to my career. I highly recommend AMPAP to the worldwide Airport Community ”



# I chose AMPAP

Suning Liu

Executive Director

CAM-Macau International Airport Company Limited  
ACI Asia-Pacific Regional Board Member

Premier Sponsor

Media Partner

AMPAP Administrator

Information



[www.iap.aero](http://www.iap.aero)

EU Standard 2  
Certified

# EMA series

## Bottle and Liquid Scanner

NSNs: 6665-151805235 / 6665-151805236



Examples of bottles  that can be screened with EMA

- Accurate and quick Inspection of sealed and unsealed bottles
- Clear "OK/Attention" inspection result
- Automatic Analysis of sealed containers in ~ 5 seconds
- Standard 2 Certified according to ECAC performance requirements for Type A LEDs (*Liquid Explosive Detection Systems*)
- Standard 2 Certified according to ECAC performance requirements for Type B LEDs
- Proven operational efficiency in real applications
- Compact size and ergonomic design