



48-й ознакомительный курс ИКАО

Штаб-квартира ИКАО
13–28 июля 2006 года

48-й ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС 2006

Содержание

Вступительные лекции

Отделение внешних сношений и общественной информации

Лекция 1. Отношения с другими международными организациями.

Юридическое управление

Ознакомительная программа.

Аэронавигационное управление

Лекция 1. Проверки организации контроля за обеспечением безопасности полетов (SOA).
Лекция 2. Программа по единой стратегии (USP).
Лекция 3. Безопасность полетов (FLS).
Лекция 4. Расследование и предотвращение авиационных происшествий (AIG).
Лекция 5. Организация воздушного движения (ATM).
Лекция 6. Связь, навигация и наблюдение (CNS).
Лекция 7. Метеорология (MET).
Лекция 8. Аэродромы, воздушные трассы и наземные средства (AGA).
Лекция 9. Авиационная медицина (MED).
Лекция 10. Службы аэронавигационной информации и аэронавигационные карты (AIS/MAP).

Административное управление

Лекция 1. Функции Административного управления.

Финансовый отдел

Лекция 1. Руководство финансовой деятельностью ИКАО.

Авиатранспортное управление

Лекция 1. Авиатранспортное управление и программа его работы.
Лекция 2. Экономическая политика и управление инфраструктурой (EPM).
Лекция 3. Совместное финансирование (JF).
Лекция 4. Экономический анализ и базы данных (EAD).

- Лекция 5. Охрана окружающей среды (ENV).
Лекция 6. Проверки в сфере авиационной безопасности (ASA).
Лекция 7. Технические требования и инструктивный материал (SGM). Координация помощи и развития (CAD).

Управление технического сотрудничества

- Лекция 1. Программа ИКАО по техническому сотрудничеству.

Отделение по региональным вопросам

- Лекция 1. Аэронавигационные регионы и региональная структура Организации.
Лекция 2. Обязанности региональной организации.
Лекция 3. Региональные аэронавигационные совещания.
Лекция 4. Последующие действия по рекомендациям региональных совещаний.
Лекция 5. Процедура внесения поправок в региональные планы и дополнительные региональные правила на основе переписки.
Лекция 6. Неофициальные совещания.
Лекция 7. Специальная деятельность Организации по выполнению региональных планов.
Лекция 8. Группы регионального планирования и осуществления проектов.
Лекция 9. Обзор систем CNS/ATM.

Вступительные лекции

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС ИКАО

ОТНОШЕНИЯ С ДРУГИМИ МЕЖДУНАРОДНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ

(Начальник Отделения внешних сношений и общественной информации)

Справочная документация: – *Конвенция о международной гражданской авиации (Doc 7300/8);*
– *Соглашение между Организацией Объединенных Наций и Международной организацией гражданской авиации (Doc 7970);*
– *Устав Организации Объединенных Наций;*
– *Действующие резолюции Ассамблеи (Doc 9848).*

КОНСПЕКТ

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международная организация гражданской авиации (ИКАО) существует в мире, в котором международные организации получили широкое признание и распространение и в котором ей необходимо определить свои отношения с другими организациями и постоянно принимать меры к тому, чтобы ее деятельность координировалась с их деятельностью.

2. ОСНОВНЫЕ ТИПЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

2.1 **Неправительственные организации (НПО).** В авторитетном справочнике "*Ежегодник международных организаций*"¹ перечислено более 22 000 организаций, большинство из которых является неправительственными. Их цели отличаются большой разнообразностью, однако наиболее общими из них являются:

- a) защита личных интересов, например для международных профессиональных союзов или профессиональных ассоциаций;
- b) поощрение проведения научных и исследовательских работ, распространение знаний, например для различных научных организаций.

Членами этих организаций могут быть национальные общества или отдельные лица.

2.2 **Межправительственные организации (МПО).** Членами этих организаций являются правительства суверенных государств, и в некоторых случаях их ассоциированными членами являются представители не полностью независимых территорий, которые являются независимыми с точки зрения вопросов, рассматриваемых этими организациями. Они, в свою очередь, могут быть разделены на две основные группы:

¹ Издано Советом международных ассоциаций (Rue Washington 40, Brussels, Belgium) на основе соглашения с Организацией Объединенных Наций.

- a) региональные организации;
- b) всемирные организации.

2.3 Политика ИКАО в отношении неправительственных и межправительственных организаций изложена в резолюциях А1-10 и А1-11 Ассамблеи (см. приложение I). В соответствии с этой политикой ИКАО имеет широкие полномочия приглашать соответствующие организации участвовать в своих совещаниях и принимать участие в проводимых ими совещаниях, обмениваться информацией, участвовать в обсуждениях, представлять на рассмотрение предложения и т. д. Такая политика остается неизменной с 1947 года. Основываясь на этой политике, Правила процедуры органов ИКАО (Ассамблеи, Совета, специализированных совещаний, региональных аэронавигационных совещаний и т. д.) предоставляют представителям других организаций значительную свободу выражать свое мнение. Обычно они относятся к категории "наблюдатели". Фактически они могут действовать значительно шире, чем наблюдатели. Правила процедуры различаются между собой в зависимости от организации, но как и в большинстве организаций, в ИКАО они обеспечивают полноправное участие в ее деятельности, за исключением права голоса. Таким образом, общая практика носит универсальный характер, и хотя отмечались один или два случая, когда высказывались возражения против деятельности наблюдателей, серьезные причины для изменения такой политики отсутствуют.

3. НЕПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

3.1 Существует довольно незначительное количество таких организаций, которые имеют непосредственное отношение к международной гражданской авиации. Некоторые из них проявляют к гражданской авиации незначительный интерес.

3.2 ИКАО в основном заинтересована в профессиональных знаниях и опыте, которые эти неправительственные организации могут предложить, **например**:

ИАТА: представляет информацию о политике, позиции и потребностях авиакомпаний-членов во всех областях, касающихся международных воздушных перевозок, включая такие области, как безопасность полетов, авиационная безопасность, регулярность и эффективность.

ИФАЛПА: обеспечивает предоставление данных о практической деятельности, связанной с производством полетов воздушных судов, в отношении соответствия Стандартов ИКАО и региональных аэронавигационных планов.

4. МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

4.1 **Региональные органы.** Примерами таких органов являются Африканский союз (АС), Организация американских государств (ОАГ), Европейский союз (ЕС). Их основная отличительная особенность заключается в том, что они являются региональными. В остальном же они преследуют разные цели: поддержание мира, экономическое развитие, развитие здравоохранения и т. д. В целом эти органы признаются Уставом ООН, в одной из статей которого говорится о том, что Совет Безопасности может представить вопрос, касающийся поддержания мира и безопасности в международном масштабе, на рассмотрение соответствующего регионального органа и действовать совместно только с ним, если впоследствии в этом возникнет необходимость.

Существует также несколько региональных банков, например Межамериканский банк развития, Африканский банк развития, Азиатский банк развития, и несколько региональных организаций экономического планирования. Большинство из них в той или иной степени взаимодействуют с Организацией Объединенных Наций. Наши отношения со всеми этими органами основываются на признании обязательства обмениваться информацией в полном объеме о деятельности, уважать сферу деятельности и предлагать проведение консультаций по вопросам, представляющим общий интерес. При необходимости мы осуществляем совместную деятельность.

4.2 Всемирные межправительственные организации. К этой группе в основном относятся организации системы Организации Объединенных Наций.

4.2.1 Программы Организации Объединенных Наций. Являясь составными элементами Организации Объединенных Наций, эти программы обладают значительной автономией при решении оперативных вопросов, вплоть до того, что располагают своими собственными обособленными органами управления. Однако их бюджеты утверждаются Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций. Наиболее важными программами являются Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) и Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД).

4.2.2 Специализированные учреждения. Межправительственные учреждения, связанные с Организацией Объединенных Наций специальными соглашениями, являются отдельными, автономными организациями, взаимодействие которых с Организацией Объединенных Наций и другими подобными им учреждениями обеспечивается с помощью координационного механизма в рамках Экономического и Социального совета. Они называются "специализированными учреждениями" (этот термин используется в Уставе Организации Объединенных Наций). Названия специализированных учреждений, за исключением ИКАО, приведены в "Перечне международных организаций, которые могут быть приглашены на соответствующее совещание ИКАО" (приложение II).

4.2.3 Международное агентство по атомной энергии (МАГАТЭ). Не являясь специализированным учреждением, МАГАТЭ, однако, представляет собой автономную межправительственную организацию, функционирующую под эгидой Организации Объединенных Наций. Оно ежегодно отчитывается перед Генеральной Ассамблеей и соответственно - перед Советом Безопасности и Экономическим и Социальным советом.

4.2.4 Всемирная торговая организация (ВТО). Организация создана в 1995 году, заменив Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ), в качестве единого международного органа, устанавливающего глобальные правила торговли между государствами. Она не является специализированным учреждением, но имеет соглашения о сотрудничестве и использовании единой практики с Организацией Объединенных Наций.²

5. Соглашение об основах взаимоотношений. Как указано выше, отношения специализированных учреждений с Организацией Объединенных Наций строятся на основе специальных соглашений. Соглашения заключаются в соответствии с Уставом Организации Объединенных Наций и Чикагской конвенцией, в статье 64 которой ИКАО предоставляется право "вступать в соответствующее соглашение с любой всеобщей организацией, учрежденной народами мира для сохранения мира". В 1947 году ИКАО подписала четвертое соглашение об основах взаимоотношений.

² Организация Объединенных Наций, Управление общественной информации. *Основные сведения об Организации Объединенных Наций*, Нью-Йорк, 2004, с. 63.

5.1 Поскольку соглашения об основах взаимоотношений очень похожи между собой, то соглашение ИКАО будет представлять собой хороший пример. Одной общей чертой всех соглашений является статья I: признание автономии и компетенции ИКАО. Кроме того, в соглашении излагаются процедуры, которые каждая сторона будет выполнять с целью информирования другой стороны о своей деятельности и предоставления ей возможности, при необходимости, принять в ней участие. В этой связи следует отметить обмен приглашениями на совещания, право представлять предложения на рассмотрение и т. д. Последние статьи соглашения обязывают обе стороны работать совместно для обеспечения персоналу единых условий международной гражданской службы, достижения единообразия административной практики и т. д.

5.2 Проводя анализ соглашения об основах взаимоотношений, важно отметить, насколько разными являются обязанности и права ИКАО по отношению к различным органам Организации Объединенных Наций – Генеральной Ассамблее, Совету Безопасности, Экономическому и Социальному совету (ЭКОСОС) и Совету по опеке. Уставом Организации Объединенных Наций для каждого из них определены различные функции. Генеральная Ассамблея пользуется общим правом осуществлять контроль за деятельностью других органов, за исключением Совета Безопасности, в отношении которого ее права ограничиваются передачей ему своей точки зрения, при условии, что спорный вопрос Советом еще не рассматривается. В приводимой ниже общей краткой информации говорится о правах ИКАО в отношении этих органов:

- Генеральная Ассамблея: "приглашается принять участие в заседаниях при рассмотрении вопросов, касающихся гражданской авиации";
- Экономический и Социальный совет (ЭКОСОС): полноправное участие в деятельности ЭКОСОС, за исключением права голоса;
- Совет по опеке: аналогично правам по отношению к ЭКОСОС, но на практике имеют меньшее значение;
- Совет Безопасности: без права участия, только обязанность сотрудничать с ЭКОСОС, помогая ему выполнять решения Совета Безопасности.

5.3 **Экономический и Социальный совет (ЭКОСОС).** ЭКОСОС представляет собой наибольший интерес, поскольку согласно Уставу Организации Объединенных Наций этот орган обязан обеспечивать координацию деятельности Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений и для этой цели пользуется правом получать доклады и выработать для учреждений рекомендации. Поэтому в соглашении об основах взаимоотношений содержится ряд конкретных требований. Однако на практике для контроля за выполнением соглашений между Организацией Объединенных Наций и специализированными учреждениями и обеспечения полной координации их деятельности ЭКОСОС все в большей степени обращается к Координационному совету старших руководителей (КСР) системы Организации Объединенных Наций, который раньше назывался Административным комитетом по координации (АКК).

5.4 **Координационный совет старших руководителей (КСР) системы Организации Объединенных Наций.** В состав КСР, председателем которого является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций, входят исполнительные главы 28 организаций системы ООН (11 органов, фондов и программ ООН; 14 специализированных учреждений, институты Бреттонвудской системы [Всемирный банк и ВФ], и Всемирная торговая организация). Все вместе они представляют собой то, что называется организациями системы ООН. Цель КСР заключается в улучшении координации и сотрудничества между ее организациями и членами по широкому кругу

направлений политики, программы и вопросов управления. Совет заседает два раза в год, и ему в этом оказывают помощь два комитета высокого уровня, а именно Комитет высокого уровня по программам и Комитет высокого уровня по управлению. Совет поддерживается сетью экспертов и специалистов во всех областях межучрежденческой деятельности. Таким образом, КСР является органом, имеющим значительное влияние в рамках ЭКОСОС в связи со своей деятельностью по обеспечению широкосистемной координации выполнения важных решений и инициатив ООН. Однако необходимо отметить, что каждый исполнительный глава представляет свою организацию и поэтому оказывает помощь КСР в принятии решений в зависимости от политики своей организации.

5.5 **Генеральная Ассамблея.** Что касается Генеральной Ассамблеи, то ситуация в этом случае представляется иной. Некоторые специализированные учреждения, например Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ), Международная организация труда (МОТ), Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций (ФАО), Организация Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО), содержат в штаб-квартире в Нью-Йорке отделения для связи с Организацией Объединенных Наций, персонал которых имеет возможность постоянно изучать предложения, подготовленные для рассмотрения Генеральной Ассамблеей или рассматриваемые ею, информировать свои организации и представлять их в ходе соответствующих обсуждений. Более мелкие организации не могут иметь таких отделений из-за довольно высоких расходов по их содержанию в Нью-Йорке. Следовательно, у представителя ИКАО возникают определенные трудности с участием в заседании каждый раз, когда может обсуждаться какой-либо вопрос, касающийся деятельности ИКАО. В действительности же Генеральная Ассамблея, что является совершенно естественным, в соответствии с Уставом Организации Объединенных Наций редко рассматривает какие-либо вопросы, затрагивающие деятельность ИКАО, за исключением резолюций, которые касаются политического статуса конкретных государств.

6. ОСНОВНЫЕ ИЛИ ПРЯМЫЕ ИНТЕРЕСЫ ИКАО

6.1 Среди межправительственных организаций основной интерес вызывает деятельность таких организаций, как:

- Международный союз электросвязи (МСЭ);
- Всемирная метеорологическая организация (ВМО);
- Международная морская организация (ИМО);
- Всемирный почтовый союз (ВПС).

6.2 Все эти организации проявляют определенный интерес к авионавигации и международной гражданской авиации, а ИКАО заинтересована в том, чтобы в их регламентирующих документах и деятельности отводилось место гражданской авиации, например, чтобы, осуществляя общее распределение радиочастот для определенных целей, МСЭ предусматривал выделение достаточного количества соответствующих частот для использования воздушными судами. Каждая из таких организаций, подобно ИКАО, имеет четко определенную сферу деятельности. Следовательно, когда сферы соприкасаются между собой и в какой-то степени дублируют друг друга, это также легко установить. Необходимость в сотрудничестве и координации деятельности, а также основание для их осуществления легко объясняются и, как правило, носят естественный характер. Существует значительный обмен мнениями и информацией между этими организациями, особенно между ИКАО, с одной стороны, и МСЭ и ВМО, с другой стороны, как на официальном, так и на неофициальном уровнях. В случае возникновения разногласий с точки зрения политики они могут быть устранены и устраняются путем проведения консультаций между соответствующими органами.

6.3 Несколько лет назад между ИКАО и этими организациями путем обмена письмами было достигнуто взаимопонимание, в соответствии с которым предусматриваются обмен информацией в полном объеме и заключение универсальных договоренностей в отношении участия каждой организации в деятельности других организаций. Применительно к ВМО существует дополнительный комплект "рабочих договоренностей", одобренных Советом ИКАО и Исполнительным комитетом Всемирной метеорологической организации и впоследствии измененных по некоторым позициям. Эти рабочие договоренности с ВМО представлялись необходимыми в основном для того, чтобы установить соответствующую последовательность действий, предпринимаемых каждой организацией по вопросам международного регулирования, по которым организации достигнут соглашения, но по которым каждая из них должна опубликовать свой регламентирующий материал, а также для того, чтобы зафиксировать соглашение о разделении ответственности, когда это желательно, например применительно к некоторым международным нормам. В общем, можно отметить, что не существует объективной потребности изменять политику или практику ИКАО в отношении этих организаций. В действительности гибкий подход позволяет внести в них частичные изменения, если возникает в этом необходимость.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

A1-10. Взаимоотношения с общественными международными организациями

Ассамблея,

принимая во внимание, что существует ряд общественных международных организаций, чья деятельность влияет на деятельность настоящей Организации или на деятельность которых оказывает влияние настоящая Организация,

принимая во внимание, что тесное сотрудничество с такими организациями будет способствовать работе настоящей Организации и развитию международной гражданской авиации,

соответственно

1. *уполномочивает* Совет вступить в соответствующие соглашения с общественными международными организациями, деятельность которых влияет на международную гражданскую авиацию, в частности в отношении технического сотрудничества, обмена информацией и документацией, участия в совещаниях и других вопросов, которые могут способствовать эффективному сотрудничеству при условии, что выполнение таких соглашений не повлечет какого-либо увеличения бюджета, утвержденного на конкретный год;

2. *считает* желательным, чтобы такие соглашения, когда практически возможно, заключались предпочтительно не в форме официальных договоров, а в виде неофициальных рабочих договоренностей;

3. *предлагает* Совету представить следующей сессии Ассамблеи доклад о характере и сфере применения каждого соглашения, заключенного в соответствии с настоящей резолюцией.

A1-11. Взаимоотношения с частными международными организациями

Ассамблея,

принимая во внимание, что существует ряд частных международных организаций, деятельность которых влияет на деятельность ИКАО или на деятельность которых оказывает влияние Международная организация гражданской авиации,

принимая во внимание, что тесное сотрудничество с такими организациями будет способствовать работе ИКАО и развитию международной гражданской авиации,

соответственно

А. постановляет:

1. настоящим Совет уполномочивается по своему усмотрению вступать в соответствующие соглашения с частными международными организациями, деятельность которых влияет на международную гражданскую авиацию, и

- a) которые имеют широкое и прочно установленное представительство, а также руководящий международный орган, носящий постоянный характер и состоящий из уполномоченных представителей;
- b) цели и задачи которых не противоречат общим принципам, заложенным в Конвенции о международной гражданской авиации;

2. рамки этого сотрудничества, предусмотренного в любом таком соглашении, определяются степенью, в которой конкретные вопросы, входящие в соответствующие сферы компетенции двух организаций, представляют интерес для обеих;

3. сотрудничество в отношении вопросов, представляющих интерес для обеих организаций, может осуществляться в следующих формах или в таких других формах, которые Совет найдет подходящими:

- a) обмен информацией и документацией,
- b) взаимное представительство и участие в работе технических совещаний, комитетов или рабочих групп;

4. участие в работе Организации осуществляется без права голоса,

при условии, что выполнение таких соглашений не повлечет какого-либо увеличения бюджета, утвержденного на конкретный год;

В. считает желательным, чтобы такие соглашения, когда это практически возможно, заключались предпочтительно не в форме официальных договоров, а в виде неофициальных рабочих договоренностей;

С. предлагает Совету представить следующей сессии Ассамблеи доклад о характере и сфере применения каждого соглашения, заключенного в соответствии с настоящей резолюцией.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ПЕРЕЧЕНЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, КОТОРЫЕ МОГУТ БЫТЬ ПРИГЛАШЕНЫ НА СООТВЕТСТВУЮЩИЕ СОВЕЩАНИЯ ИКАО

1) ОРГАНИЗАЦИИ, С КОТОРЫМИ ЗАКЛЮЧЕНЫ СОГЛАШЕНИЯ

Организация Объединенных Наций (ООН)¹⁾
Международное агентство по атомной энергии (МАГАТЭ)

2) СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ

Всемирная метеорологическая организация (ВМО)
Всемирная организация интеллектуальной собственности (ВОИС)
Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ)
Всемирная туристская организация (ЮНВТО)
Всемирный почтовый союз (ВПС)
Всемирный банк
Международная организация труда (МОТ)
Международная морская организация (ИМО)
Международный валютный фонд (МВФ)
Международный союз электросвязи (МСЭ)
Международный фонд сельскохозяйственного развития (МФСР)
Организация Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО)
Организация Объединенных Наций по промышленному развитию (ЮНИДО)
Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций (ФАО)

¹⁾ Включая следующие программы и региональные экономические комиссии ООН:

Программы ООН:

Ближневосточное агентство Организации Объединенных Наций для помощи палестинским беженцам и организации работ (БАПОР)
Бюро Координатора Организации Объединенных Наций по оказанию помощи в случае стихийных бедствий (ЮНДРО)
Всемирная продовольственная программа (ВПП)
Всемирный продовольственный совет (ВПС)
Детский фонд Организации Объединенных Наций (ЮНИСЕФ)
Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД)
Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП)
Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН)
Университет Организации Объединенных Наций (УООН)
Управление Верховного комиссара Организации Объединенных Наций по делам беженцев (УВКБ)
Учебный и научно-исследовательский институт Организации Объединенных Наций (ЮНИТАР)

Региональные экономические комиссии:

Экономическая комиссия для Африки (ЭКА)
Экономическая комиссия для Европы (ЭКЕ)
Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК)
Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО)
Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии (ЭСКЗА)

3) МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА)
Арабская комиссия гражданской авиации (АРКГА)
Всемирная торговая организация (ВТО)
Европейская организация по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ)
Европейское космическое агентство (ЕКА)
Европейское сообщество (ЕС)
Лига арабских государств (ЛАГ)
Межгосударственный авиационный комитет (МАК)
Международная гидрографическая организация (МГО)
Международная организация уголовной полиции (ИКПО-ИНТЕРПОЛ)
Международный институт по унификации частного права (УНИДРУА)
Организация Центральноамериканских государств (ОЦАГ)
Организация американских государств (ОАГ)
Панамериканский институт географии и истории (ПАМИГИ)
Совет Европы (СЕ)
Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА)

4) НЕПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

Ассоциация международного права (АМП)
Ассоциация авиационно-космической медицины (АСМА)
Аэротикл радио инк. (АРИНК)
Институт международного права (ИМП)
Институт воздушного транспорта (ИВТ)
Межамериканский статистический институт (МАСИ)
Международная авиационная федерация (ФАИ)
Международная академия авиационно-космической медицины (МАОКМ)
Международная ассоциация брокеров и агентов по продаже воздушных судов (ИАБА)
Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)
Международная ассоциация физики моря (МАФМ)
Международная комиссия по освещению (МКО)
Международная организация по стандартизации (ИСО)
Международная торговая палата (МТП)
Международная федерация автомобилизма (МФА)
Международная федерация ассоциаций вертолетчиков (МФАВ)
Международная федерация ассоциаций диспетчеров УВД (ИФАТКА)
Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА)
Международная федерация транспортников (МФТ)

Международное общество авиационной электросвязи (СИТА)
Международный географический союз (МГС)
Международный комитет морской радиосвязи (МКМР)
Международный координационный совет ассоциаций авиационно-космических
отраслей промышленности (ИККАИА)
Международный совет аэропортов (МСА)
Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА)
Международный совет деловой авиации (МСДА)
Международный союз авиационного страхования (МСАС)
Международный союз геодезии и геофизики (МСГГ)
Международный союз железных дорог (МСДЖ)
Международный статистический институт (МСИ)
Международный туристский альянс (МТА)

– КОНЕЦ –

Юридическое управление

ОЗНАКОМИТЕЛЬНАЯ ПРОГРАММА

ЮРИДИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ

1. **Общая вступительная часть.**
2. **Функции Юридического управления:**
 - a) предоставление юридических консультаций;
 - b) регистрация соглашений;
 - c) функции депозитария;
 - d) подборка законодательных актов и решений в области авиации;
 - e) электронная оперативная база данных;
 - f) координация и сотрудничество с другими международными организациями;
 - g) прочие специальные функции.
3. **Юридические органы Организации:**
 - a) Юридическая комиссия,
 - b) Юридический комитет.
4. **Конкретные области разработки и кодификации международного воздушного права:**
 - a) международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования);
 - b) акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права;
 - c) правовые аспекты систем CNS/ATM;
 - d) Монреальская конвенция (1999);
 - e) модернизация Римской конвенции 1952 года;
 - f) статья 83 *bis* Чикагской конвенции.

Аэронавигационное управление

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС ИКАО
АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ
СЕКЦИЯ ПРОВЕРОК ОРГАНИЗАЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ
БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (SOA)

1. Документы УППКБП:

Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть А. Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой (Дос 9734).

Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть В. Создание региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой (Дос 9734).

Руководство по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Дос 9735).

2. Документы ИКАО, используемые в ходе проверки:

Приложение 1. *Выдача свидетельств авиационному персоналу*

Приложение 2. *Правила полетов*

Приложение 3. *Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации*

Приложение 4. *Аэронавигационные карты*

Приложение 5. *Единицы измерения, подлежащие использованию в воздушных и наземных операциях*

Приложение 6. *Эксплуатация воздушных судов*

Часть I. *Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты*

Часть II. *Международная авиация общего назначения. Самолеты*

Часть III. *Международные полеты. Вертолеты*

Приложение 7. *Национальные и регистрационные знаки воздушных судов*

Приложение 8. *Летная годность воздушных судов*

Приложение 10. *Авиационная электросвязь*

Приложение 12. *Поиск и спасание*

Приложение 13. *Расследование авиационных происшествий и инцидентов*

Приложение 14. *Аэродромы*

Приложение 15. *Служба аэронавигационной информации*

Приложение 16. *Охрана окружающей среды*

Приложение 18. *Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху*

Конвенция о международной гражданской авиации (Дос 7300)

Организация воздушного движения (Дос 4444)

Производство полетов воздушных судов (Дос 8168)

Дополнительные региональные правила (Дос 7030)

Руководство по проектированию аэродромов (Дос 9157)

Часть 1. *Взлетно-посадочные полосы*

- Часть 2. *Рулежные дорожки, перроны и площадки ожидания*
- Часть 3. *Покрытия*
- Часть 4. *Визуальные средства*
- Часть 5. *Электрические системы*
- Руководство по проектированию аэропортов (Doc 9184)*
 - Часть 1. *Генеральное планирование*
 - Часть 2. *Использование земельных участков*
 - Часть 3. *Инструктивный материал по консультативному и строительному обслуживанию*
- Руководство по аэропортовым службам (Doc 9137)*
 - Часть 1. *Спасание и борьба с пожаром*
 - Часть 2. *Состояние поверхности покрытия*
 - Часть 3. *Создаваемая птицами опасность и методы ее снижения*
 - Часть 5. *Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться*
 - Часть 6. *Контролирование препятствий*
 - Часть 7. *Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту*
 - Часть 8. *Эксплуатационные службы аэропорта*
 - Часть 9. *Практика технического обслуживания аэропортов*
- Руководство по вертодромам (Doc 9261)*
- Руководство по сертификации аэродромов (Doc 9774)*
- Руководство ИКАО по системам информации о столкновении с птицами (IBIS) (Doc 9332)*
- Руководство по системам управления наземным движением и контроля за ним (SMGCS) (Doc 9476)*
- Руководство по полетам новых более крупных самолетов на существующих аэродромах (Cir 305)*
- Руководство по предоставлению данных об авиационных происшествиях/инцидентах (Руководство ADREP) (Doc 9156)*
- Руководство по расследованию авиационных происшествий (Doc 6920)*
- Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756)*
- Руководящие принципы подготовки расследователей авиационных происшествий (Cir 298)*
- Сборник авиационных происшествий (Циркуляры)*
- Представление данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP)*
- Аэронавигационное информационное обслуживание, предоставляемое государствами (Doc 7383)*
- Руководство по аэронавигационным картам (Doc 8697)*
- Руководство по всемирной геодезической системе – 1984 (WGS-84) (Doc 9674)*
- Руководство по методике планирования воздушного пространства для определения минимумов эшелонирования*
- Руководство по применению минимума вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут) между эшелонами полета 290 и 410 включительно (Doc 9574)*
- Руководство по требуемым навигационным характеристикам (RNP) (Doc 9613)*
- Руководство по одновременному использованию параллельных или почти параллельных оборудованных ВПП (SOIR) (Doc 9643)*
- Руководство по авиационной медицине (Doc 8984)*
- Справочник по службе слежения за вулканической деятельностью на международных авиатрассах (IAVW) (Doc 9766)*

Руководство по авиационной метеорологии (Дос 8896)
Руководство по практике наблюдения за дальностью видимости на ВПП и передаче сообщений о ней (Дос 9328)
Руководящие принципы по аспектам человеческого фактора для Руководства по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Дос 9806)
Руководство по человеческому фактору в сфере обеспечения авиационной безопасности (Дос 9808)
Руководство по обучению в области человеческого фактора (Дос 9683)
Основные принципы учета человеческого фактора в системах организации воздушного движения (АТМ) (Дос 9758)
Руководящие принципы по аспектам человеческого фактора для Руководства по техническому обслуживанию воздушных судов (Дос 9824)
Руководство по созданию и работе авиационных учебных центров (Дос 9401)
Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (Дос 8335)
Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств личному составу и управлению этой системой (Дос 9379)
Подготовка Руководства по производству полетов (Дос 9376)
Руководство по летной годности (Дос 9760)
Том I. Организация и процедуры
Том II. Сертификация конструкции и сохранение летной годности
Руководство по испытанию радионавигационных средств (Дос 8071)
Руководство по планированию и технике сети авиационной фиксированной службы (Дос 8259)
Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Дос 9284)

1. УНИВЕРСАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ИКАО ПО ПРОВЕДЕНИЮ ПРОВЕРОК ОРГАНИЗАЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (УППКБП)

1.1 Осуществление Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) началось 1 января 1999 года в соответствии с резолюцией А32-11 Ассамблеи и на основе рекомендаций Конференции генеральных директоров гражданской авиации (DGCA) по глобальной стратегии контроля за обеспечением безопасности полетов. Данная Программа заменила собой основанную на добровольных взносах программу, учрежденную в 1995 году. Управление Программой и ее осуществление возложены на Секцию проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов Аэронавигационного управления.

1.2 Цель УППКБП состоит в том, чтобы содействовать обеспечению безопасности полетов авиации во всем мире посредством проведения на регулярной основе проверок всех Договаривающихся государств для определения их способности осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов путем оценки эффективности внедрения государствами критических элементов системы организации контроля за обеспечением безопасности полетов и положения дел с выполнением ими связанных с обеспечением безопасности полетов Стандартов и Рекомендуемой практики SARPS ИКАО, а также соответствующих процедур, инструктивного материала и практики обеспечения безопасности полетов.

1.3 Вначале масштаб применения этой Программы был ограничен Приложением 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Приложением 6 "Эксплуатация воздушных судов" и

Приложением 8 *"Летная годность воздушных судов"*. В ходе осуществления первого цикла проверок (1999–2004) были проведены проверки в 181 Договаривающемся государстве, а также в двух специальных административных районах (САР) Китая и трех территориях. Из этого количества в 162 Договаривающихся государствах, а также в двух САР Китая и трех территориях до конца 2004 года были проведены еще и контрольные проверки.

1.4 В целях учета и анализа фактических данных и отклонений от SARPS, выявленных в ходе проверок, была создана база данных о различиях и результатах проверок (AFDD). Проведение анализов с использованием базы данных о различиях и результатах проверок (AFDD) позволило выявить недостатки, связанные с организацией контроля за обеспечением безопасностью полетов, и определить очередность действий, которые необходимо предпринять для их устранения на глобальном, региональном и государственном уровнях или на уровне групп государств. Кроме того, данные, собранные в ходе контрольных проверок, также вносились в AFDD, чтобы отслеживать положение дел с выполнением государствами плановых действий по устранению недостатков и обновлять информацию о степени внедрения критических элементов государственной системы организации контроля за обеспечением безопасности полетов.

1.5 С целью помочь государствам иметь представление о положении дел со способностью государств, в которых были проведены проверки, выполнять обязанности по организации контроля за обеспечением безопасности полетов ИКАО предоставляет всем Договаривающимся государствам краткие отчеты, в которые включается информация о выводах по итогам проведенной проверки о предложенных государством действиях по устранению недостатков и о состоянии дел с выполнением положений Приложения ИКАО, а также замечания ИКАО об общей надежности системы организации контроля за обеспечением безопасности полетов в каждом государстве, в котором проведена проверка. После проведения контрольных проверок также рассылаются краткие отчеты, в которых содержится информация о результатах работы соответствующего государства по выполнению плана действий по устранению недостатков.

1.6 В соответствии с резолюцией Ассамблеи А35-6 *"Переход к всеобъемлющему системному подходу в отношении проверок в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)"* эта Программа была расширена в целях включения в нее проверок выполнения связанных с обеспечением безопасности полетов положений, содержащихся во всех связанных с обеспечением безопасности полетов Приложениях к *Конвенции о международной гражданской авиации* на основе применения всеобъемлющего системного подхода. Этот новый этап Программы начал осуществляться с 1 января 2005 года, и новый подход заменит подход в форме проверок по отдельным Приложениям, который применялся на первом этапе проведения проверок.

1.7 В ходе подготовки к проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов с использованием всеобъемлющего системного подхода ИКАО разработала серию инструментов проверок, а именно: вопросник об авиационной деятельности государства, 16 контрольных перечней соблюдаемых положений (по одному для каждого из 16 Приложений, проверяемых в рамках Программы) и восемь протоколов проверок, охватывающих соответственно правовые и организационные аспекты, а также основные области проверок, определенные в резолюции А35-6, среди которых: выдача свидетельств авиационному персоналу, эксплуатация воздушных судов, летная годность воздушных судов, аэронавигационное обслуживание, расследование авиационных происшествий и аэродромы. Эти инструменты помогают как Договаривающимся государствам, так и ИКАО в подготовке и проведении проверок.

1.8 В октябре 2002 года Секция проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов была сертифицирована на предмет соблюдения Стандарта ISO *"Системы управления качеством"*.

Требования: ISO 9001:2000". В результате внедрения системы управления качеством упорядочилась деятельность этой Секции, благодаря чему повысилась эффективность и действенность Программы. В результате проведенной компанией Moody International в октябре 2005 года проверки в связи с повторной сертификацией срок действия выданного Секции SOA сертификата ISO был продлен еще на три года.

1.9 Секция проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов регулярно проводит учебные курсы для проверяющих, а также региональные семинары/практикумы, предназначенные для государственных официальных лиц и представителей авиационной отрасли в целом, с целью повышения осведомленности государств об их ответственности за организацию контроля за обеспечением безопасности полетов в соответствии с *Конвенцией о международной гражданской авиации*.

48-й ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС ИКАО

АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Сектор программы единой стратегии (USP)

Обязанности в соответствии с технической программой работы

- Координация оказания помощи государствам в выполнении ими своих функций организации контроля за обеспечением безопасности полетов;
- поддержка партнерства между государствами или группой государств;
- содействие инициативам в области регионального сотрудничества;
- анализ выводов и увязывание предложений доноров и спонсоров с потребностями государств;
- планирование и проведение региональных семинаров по организации контроля за обеспечением безопасности полетов;
- разработка инструктивного материала по региональным организациям, занимающимся организацией контроля за обеспечением безопасности полетов;
- предоставление Совету ИКАО информации об оказании государствам помощи в решении вопросов организации контроля за обеспечением безопасности полетов;
- веб-сайт – портал "Обмен информацией о безопасности полетов (FSIX)";
- представление ИКАО на международных региональных конференциях и совещаниях по организации контроля за обеспечением безопасности полетов.

Руководства

- *Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть В "Разработка региональных систем контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этими системами" (Дос 9734)*

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС ИКАО
АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ
БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ (FLS)

Справочный материал

- Doc 7300, *Конвенция о международной гражданской авиации*
- Приложение 1. *Выдача свидетельств авиационному персоналу*
- Приложение 5. *Единицы измерения, подлежащие использованию в воздушных и наземных операциях*
- Приложение 6. *Эксплуатация воздушных судов*
Часть I. *Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты*
Часть II. *Международная авиация общего назначения. Самолеты*
Часть III. *Международные полеты. Вертолеты*
- Приложение 7. *Национальные и регистрационные знаки воздушных судов*
- Приложение 8. *Летная годность воздушных судов*
- Приложение 16. *Охрана окружающей среды*
Том I. *Авиационный шум*
Том II. *Эмиссия авиационных двигателей*
- Приложение 18. *Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху.*
- Doc 8168, PANS-OPS, *Правила аэронавигационного обслуживания.*
Производство полетов воздушных судов
Том I. *Правила производства полетов*
Том II. *Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам*
- PANS-TRG, *Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала*
- Doc 7192, *Руководство ИКАО по обучению*
- Doc 9379, *Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств личному составу и управлению этой системой*
- Doc 9401, *Руководство по созданию и работе авиационных учебных центров*
- Doc 9683, *Руководство по обучению в области человеческого фактора*
- Doc 9758, *Основные принципы учета человеческого фактора в системах организации воздушного движения (ОРВД)*
- Doc 9803, *Руководство по проведению проверок состояния безопасности полетов при выполнении полетов авиакомпаниями (LOSA)*
- Doc 9806, *Основные принципы учета человеческого фактора в сфере проведения проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов*
- Doc 9808, *Человеческий фактор в сфере обеспечения авиационной безопасности*

Дос 9824, *Основные принципы учета человеческого фактора в сфере технического обслуживания воздушных судов*
Дос 9835, *Руководство по требованиям ИКАО к владению языками*
Дос 9811, (RESTRICTED), *Руководство по реализации положений Приложения 6, касающихся авиационной безопасности*
Дос 9841, *Руководство по утверждению организаций по подготовке членов летного экипажа*
Дос 9859, *Руководство по управлению безопасностью полетов*
Дос 8335, *Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора*
Дос 9365, *Руководство по всепогодным полетам*
Дос 9274, *Руководство по использованию модели риска столкновения (CRM) для полетов по ILS*
Дос 9371, *Руководство по шаблонам для схем ожидания, обратной схемы и схемы типа "инподром"*
Дос 9284, *Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху и Дополнение к нему*
Дос 9375, *Программа подготовки персонала для перевозки опасных грузов*
Дос 9481, *Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами на воздушных судах*
Дос 9368, *Руководство по построению схем полетов по приборам*
Дос 9760, *Руководство по летной годности*
Дос 9388, *Руководство по типовым правилам национального регулирования производства полетов и сохранения летной годности воздушных судов*
Дос 9376, *Подготовка Руководства по производству полетов*
Дос 9408, *Руководство по авиационным работам*
Дос 9501, *Техническое руководство ИКАО по окружающей среде, регламентирующее использование методик при сертификации воздушных судов по шуму*
Дос 9516, *Инструктивные указания по подготовке эксплуатационного справочника пилота легкого самолета*
Дос 9625, *Руководство по критериям квалификационной оценки пилотажных тренажеров*
Дос 9640, *Руководство по противообледенительной защите воздушных судов на земле*
Дос 9646, *Банк данных ИКАО по эмиссии выхлопных газов двигателей*
Дос 9829, *Инструктивный материал по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом*
Циркуляр 234. *Человеческий фактор. Сборник материалов № 5*
Циркуляр 240. *Человеческий фактор. Сборник материалов № 7*
Циркуляр 241. *Человеческий фактор. Сборник материалов № 8*
Циркуляр 247. *Человеческий фактор. Сборник материалов № 10*
Циркуляр 249. *Человеческий фактор. Сборник материалов № 11*
Циркуляр 253. *Человеческий фактор. Сборник материалов № 12*
Циркуляр 277. *Человеческий фактор. Сборник материалов № 14*
Циркуляр 300. *Человеческий фактор. Сборник материалов № 15*
Циркуляр 302. *Человеческий фактор. Сборник материалов № 16*
Циркуляр 205. *Рекомендуемый метод расчета контуров шума вокруг аэропортов*

Циркуляр 126. *Инструктивный материал по полетам сверхзвуковых транспортных самолетов*
Циркуляр 95. *Сохранение летной годности воздушных судов в эксплуатации*
Циркуляр 303. *Эксплуатационные меры уменьшения потребления топлива и сокращения эмиссии*
Циркуляр 301. *Новые крупногабаритные самолеты. Нарушение границ зоны, свободной от препятствий: эксплуатационные меры и авиационные исследования*

ВВЕДЕНИЕ

Секция безопасности полетов (FLS) отвечает за разработку Стандартов, Рекомендуемой практики, процедур и инструктивного материала, касающихся эксплуатации, регистрации, сертификации и летной годности воздушных судов, построения схем полетов по приборам, выдачи свидетельств и подготовки персонала, единиц измерения и безопасной перевозки опасных грузов по воздуху. Совместно с Авиатранспортным управлением она также отвечает за разработку Стандартов и Рекомендуемой практики, касающихся авиационного шума и эмиссии двигателей. Кроме того, Секция отвечает за выполнение разработанных ИКАО программы подготовки авиационных специалистов, программы в области безопасности полетов и человеческого фактора, программы предотвращения столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT), а также за осуществление деятельности, связанной с системами управления безопасностью полетов и с обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности в условиях либерализации воздушного транспорта. В настоящем документе в краткой форме изложены основные задачи для каждой программы FLS.

АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

- Достижение оптимальной синергии между требованиями к безопасности полетов и требованиями к авиационной безопасности;
- рассмотрение аспектов, связанных с авиационной безопасностью, при разработке требований к безопасности полетов, содержащихся в Приложениях ИКАО;
- оценка аспектов безопасности полетов предлагаемых требований, связанных с авиационной безопасностью;
- координация работы Аэронавигационной комиссии с работой Группы экспертов AVSEC;
- координация обновления и выполнения части Плана действий ИКАО в области авиационной безопасности, относящейся к аэронавигации.

ЛЕТНАЯ ГОДНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

- Разработка требований к летной годности;
- разработка требований к сертификации воздушных судов;
- обеспечение сохранения летной годности;
- рассмотрение вопросов выживания при аварии и пожарозащиты;
- сертификация автоматических систем;
- оценка регистрации маркировки;
- разработка требований к летной годности для выполнения специальных полетов;
- учет аспектов авиационной безопасности при проектировании воздушных судов;

- разработка требований к сохранению летной годности арендованных воздушных судов;
- разработка требований к летной годности воздушных судов.

ПОЛИТИКА И СТАНДАРТЫ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ ПОДГОТОВКИ

- Руководство выполнением программы ИКАО по осуществлению политики и стандартов в области авиационной подготовки;
- надзор за деятельностью ИКАО в области подготовки в целях обеспечения стандартизации;
- обеспечение качества всех программ подготовки ИКАО;
- обновление нынешних частей Руководства по обучению (Doc 7192) и разработка, при необходимости, новых частей;
- руководство осуществлением одобренной ИКАО государственной программы обучения инспекторов в области безопасности полетов;
- улучшение регионального/субрегионального планирования в области подготовки во всех регионах ИКАО в целях обеспечения соответствия возможностей в области подготовки планам внедрения средств и служб;
- разработка аудиовизуального материала;
- поддержание справочной базы данных авиационной подготовки;
- разработка справочника по авиационной подготовке в целях учета нововведений, таких как компьютерное и дистанционное обучение;
- предоставление рекомендаций и поддержки по вопросам средств обучения.

ВОПРОСЫ ЗАЩИТЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

- Координация разработки Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) для контроля за эмиссией авиационных двигателей и шумом воздушных судов.

СХЕМЫ ПОЛЕТОВ

- Обновление тома I "Правила производства полетов" *Правил аэронавигационного обслуживания* "Производство полетов воздушных судов" (PANS-OPS, Doc 168);
- рассмотрение проблем выполнения положений PANS-OPS;
- разработка требований к целостности базы данных схем полетов по приборам;
- разработка основных принципов обучения для разработчиков схем;
- апробация программного обеспечения, предназначенного для разработки схем полетов;
- общий пересмотр критериев полета по маршруту;
- разработка схем полетов и критериев нормирования пролета препятствий, основанных на системах RNAV;
- учет при разработке схем аспектов методов снижения шума в ходе SID;
- разработка критериев нормирования пролета препятствий для VNAV на всех этапах полета;
- разработка схем полетов по приборам для вертолетов на вертодромах;
- обновление модели риска столкновения для оценки препятствий при точном заходе на посадку;

- обеспечение соразмерности зоны, свободной от препятствий, для новых крупногабаритных самолетов.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ И ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

- Оказание содействия работе, проводимой в рамках достижения стратегических целей ИКАО на 2005–2010 гг., по направлениям, связанным с человеческим фактором;
- обеспечение проактивного учета аспектов человеческого фактора при разработке методов и систем;
- разработка положений, связанных с человеческим фактором, для Приложений и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS), а также вспомогательного инструктивного материала;
- контроль совместимости Стандартов и Рекомендуемой практики, разрабатываемых во всех областях аэронавигации, с принципами учета человеческого фактора и подготовка, по необходимости, соответствующих поправок;
- организация региональных семинаров и всемирного симпозиума;
- взаимодействие с исследовательскими организациями в целях обеспечения выполнения программы по безопасности полетов и человеческому фактору.

ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

- Ужесточение положений сертификата эксплуатанта (АОС);
- введение в положения Приложения 6 части, касающейся вопросов эксплуатации, критических элементов государственной системы регулирования;
- обновление требований к характеристикам воздушных судов;
- обновление положений в нынешней отраслевой/нормативной практике, касающихся обязанностей в части обучения членов экипажа;
- включение в часть I Приложения 6 положений, вводящих требование к производству полетов воздушных судов с одним двигателем в ПМУ;
- пересмотр и обновление Приложения 6, а именно части II *"Авиация общего назначения"* и части III *"Вертолеты"*;
- ведение контроля в части единиц измерения.

НАВИГАЦИЯ НА ОСНОВЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ХАРАКТЕРИСТИК

- Обеспечение понимания концепции RNP и взаимосвязи между RNP и функциональными возможностями RNAV;
- разработка эксплуатационных требований, относящихся к навигационным характеристикам, для каждого этапа полета;
- проверка должного учета в концепции RNP требований к навигационным характеристикам для каждого этапа полета;
- рассмотрение вопроса необходимости более конкретных способов обозначения в планах полета возможностей в части RNP;
- рассмотрение вопроса о достаточности нынешнего инструктивного материала, касающегося требований к навигационной инфраструктуре, для различных сочетаний типа RNP и навигационных систем;

- рассмотрение вопроса о достаточности нынешних положений и инструктивного материала, касающихся эксплуатационных аспектов изменений статуса навигационных средств, обеспечивающих возможности RNP на воздушном судне как для пилотов, так и служб управления воздушным движением (УВД);
- проведение мероприятий в части ознакомления и обучения в области навигации, основанной на эксплуатационных характеристиках;
- выполнение программы внедрения навигации, основанной на эксплуатационных характеристиках.

ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ

- Разработка и обновление положений, касающихся выдачи свидетельств, в Приложении 1;
- обновление *Руководства по созданию государственной системы выдачи свидетельств личному составу и управлению этой системой* (Doc 9379);
- участие в проводимых в рамках УППКБП мероприятиях в части выдачи свидетельств авиационному персоналу;
- предоставление государствам рекомендаций по выполнению Стандартов Приложения 1.

ПРОГРАММА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ ИСПРАВНЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ С ЗЕМЛЕЙ ПРИ ЗАХОДЕ НА ПОСАДКУ И ПОСАДКЕ

- Разработка CD-ROM по вопросам столкновения исправных воздушных судов с землей (CFIT);
- разработка процедур предотвращения столкновения исправных воздушных судов с землей;
- разработка инструктивного материала по обеспечению качества при разработке схем полетов по приборам, который будет обеспечивать целостность навигационных данных.

СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

- Подготовка и согласование положений, касающихся систем обеспечения безопасности полетов, в Приложениях и соответствующем материале;
- разработка типовых правил для государств, которые будут обеспечивать реализацию основанного на SMS регламентирующего подхода к обеспечению безопасности полетов;
- разработка инструктивного материала национальными полномочными органами, занимающимися надзором, практики использования систем обеспечения безопасности полетов, а также по применению концепции и практики SMS в небольших авиационных организациях;
- разработка необходимых учебно-методических материалов в целях осуществления региональной программы подготовки, непосредственно предназначенной для государств, располагающих возможностями по внедрению SMS;
- разработка необходимых учебно-методических материалов для проведения курса подготовки инструкторов.

БЕЗОПАСНАЯ ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПО ВОЗДУХУ

- Разработка Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), а также Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху и подробных требований в этой части;
- разработка инструкции о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах.

– КОНЕЦ –

**ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС ИКАО
АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ
РАССЛЕДОВАНИЕ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ (AIG)**

Секция расследования и предотвращения авиационных происшествий (AIG)

Обязанности в соответствии с технической программой работы

- поддержание на должном уровне SARPS Приложения 13;
- контроль за разработкой методов и практики, связанных с расследованием происшествий;
- контроль за разработкой концепции и практики, связанных с безопасностью систем, в целях поддержания на должном уровне программы по предотвращению происшествий;
- содействие выполнению проектов ИКАО по безопасности полетов, таких, как столкновение исправного воздушного судна с землей (CFIT) и программа оценки контроля за обеспечением безопасности полетов;
- анализ данных по авиационным происшествиям и инцидентам;
- содействие в выполнении программы ИКАО по человеческому фактору, связанному с авиационной безопасностью;
- проведение семинаров по расследованию и предотвращению авиационных происшествий и участие в их работе;
- координация международных обменов данными по авиационной безопасности
- стандартизация систем представления отчетов о происшествиях

Секция AIG ведет две базы электронных данных:

- система представления данных о происшествиях/инцидентах (ADREP), которая в настоящее время содержит более 33 000 докладов;

Комитет Совета, группы экспертов и исследовательские группы в области аэронавигации

Группа экспертов по бортовым самописцам (FLIRECP);
Исследовательская группа по показателям безопасности полетов (SISG);
Исследовательская группа по методологии расследования авиационных происшествий (AIMSG);
Исследовательская группа по источникам опасности на местах авиационных происшествий (HASSG)
Исследовательская группа по финансированию расходов на расследование авиационных происшествий (FAICSG)

Приложения и PANS

- Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов", девятое издание – июль 2001 г.

**Руководства
и циркуляры**

- *Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Дос 9756), часть I. Организация планирования, первое издание – 2000 г.; часть IV. Представление отчетности, первое издание, 2003 г.
- *Руководство по расследованию авиационных происшествий* (Дос 6920), четвертое издание – 1970 г.;
- *Руководство по предотвращению авиационных происшествий* (Дос 9422), первое издание – 1984 г.;
- *Руководство по обучению в области человеческого фактора* (Дос 9683), первое издание – 1998 г.;
- *Руководящие принципы подготовки расследователей авиационных происшествий* (Cir 298)
- *Инструктивный материал по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям* (Cir 285);
- *Сборник авиационных происшествий (№ 39)* (Cir 296)
- *Сборник авиационных происшествий за 1991 г. (№ 38)* (Cir 290);
- *Сборник авиационных происшествий за 1990 г. (№ 37)* (Cir 263);
- *Ежегодные статистические данные о представлении отчетов об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP) – 2002 г.* (Cir 297);

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС ИКАО
АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (АТМ)

Справочный материал

Конвенция о международной гражданской авиации (статьи 3, 9, 12, 25 и 28)
Приложение 2 "Правила полетов"
Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения"
Приложение 12 "Поиск и спасание"
Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения (PANS-ATM, Doc 4444)
Дополнительные региональные правила (Doc 7030), часть 1
Руководство по планированию обслуживания воздушного движения (Doc 9426)
Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (Doc 9731)
Поиск и спасание с помощью спутников – система КОСПАС-САРСАТ (Cir 185)
Глобальная эксплуатационная концепция организации воздушного движения (Doc 9854)

1. Обязанности Секции АТМ

В настоящем документе кратко излагаются основные обязанности Секции организации воздушного движения (АТМ).

2. Положения, касающиеся организации воздушного движения, и их применение Договаривающимися государствами:

- a) правила, применяемые пилотами;
- b) создание органов обслуживания воздушного движения (ОВД);
- c) правила, применяемые персоналом органов обслуживания воздушного движения;
- d) дополнительные региональные правила; и
- e) организация воздушного пространства ОВД в регионах и требования к предоставлению обслуживания воздушного движения.

3. Инструктивный материал в области организации воздушного движения:

- a) *Руководство по планированию обслуживания воздушного движения* (Doc 9426);
- b) *Руководство по радиотелефонной связи* (Doc 9432);
- c) *Руководство по перехвату гражданских воздушных судов* (Doc 9433);
- d) *Руководство по мерам безопасности, принимаемым в связи с военной деятельностью, потенциально опасной для производства полетов гражданских воздушных судов* (Doc 9554);
- e) *Руководство по применению минимума вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут) между эшелонами полета 290 и 410 включительно* (Doc 9574);
- f) *Руководство по требуемым навигационным характеристикам (RNP)* (Doc 9613);
- g) *Руководство по одновременному использованию параллельных или почти параллельных оборудованных ВПП (SOIR)* (Doc 9643);
- h) *Руководство по методологии планирования воздушного пространства при определении минимумов эшелонирования* (Doc 9689);
- i) *Руководство по применению линий передачи данных в целях обслуживания воздушного движения* (Doc 9694); и
- j) *Глобальный аэронавигационный план применительно к системам CNS/ATM* (Doc 9750).
- k) *Руководство по усовершенствованной системе управления наземным движением и контроля за ним (A-SMGCS)* (Doc 9830);
- l) *Руководство по обеспечению безопасности полетов при обслуживании воздушного движения* (Doc 9841);
- m) *Глобальная эксплуатационная концепция организации воздушного движения* (Doc 9854);
- n) *Руководство по эксплуатационным процедурам и практике региональных контролирующих агентств в отношении использования минимума вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут) выше ЭП 290;*
- o) *Циркуляр ИКАО по аэродромной службе полетной информации (Cir 211);*
- p) *Руководство по предотвращению несанкционированного выезда на ВПП; и*
- q) *Руководство по порядку действий органов УВД в случае возникновения аварийной обстановки в полете.*

4. **Основные проекты в области организации воздушного движения:**

- a) глобальная организация воздушного движения;
- b) глобальный аэронавигационный план;
- c) глобальная эксплуатационная концепция организации воздушного движения:
 - системные требования ОрВД;
 - характеристики;
 - переход.
- d) эшелонирование воздушных судов, требуемые навигационные характеристики (RNP) и зональная навигация (RNAV);
- e) линия передачи данных "воздух – земля";
- f) пропускная способность/перегруженность воздушного пространства/аэропортов и безопасность ВПП;
- g) координация деятельности гражданской и военной авиации;
- h) порядок действий диспетчеров на случай возникновения аварийной обстановки в полете;
- i) порядок действий органов УВД в случае возникновения аварийной обстановки в полете;
- j) обновление плана полета ИКАО;
- k) процедуры ОрВД;
- l) командировки, связанные с контролем за обеспечением безопасности полетов;
- m) меры на случай чрезвычайной ситуации в воздушном движении;
- n) турбулентность в следе;
- o) обеспечение безопасности полетов в условиях ОВД;
- p) системы обеспечения безопасности полетов.

5. **Положения в области поисково-спасательных работ и их применение Договаривающимися государствами:**

- a) создание и организация поисково-спасательных служб;
- b) правила подъема по тревоге поисково-спасательных служб;

- c) правила использования поисково-спасательных средств и служб;
- d) дополнительные региональные правила; и
- e) региональное распределение районов ответственности и требования к предоставлению поисково-спасательных средств и служб.

6. Инструктивный материал в области SAR:

- a) *Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (IAMSAR)*; том I "Организация и управление"; том II "Координация операций"; том III "Подвижные средства" (Doc 9731);
- b) *Поиск и спасание с помощью спутников: система КОСПАС-САРСАТ* (Cir 185).

7. Отношения с международными организациями:

- a) Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА);
- b) Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА);
- c) Международная федерация ассоциаций диспетчеров УВД (ИФАТКА);
- d) Международная морская организация (ИМО); и
- e) Совет и Объединенный комитет КОСПАС-САРСАТ¹.

8. 35-я сессия Ассамблеи. Действия, касающиеся организации воздушного движения:

- a) характеристики аэронавигационной системы;
- b) единообразный подход к оценке и обеспечению безопасности полетов;
- c) подготовка к работе всемирной конференции; и
- d) усовершенствованные системы управления наземным движением и контроля за ним (A-SMGCS)

– КОНЕЦ –

¹ КОСПАС – космическая система поиска аварийных судов.
САРСАТ – спутниковая поисково-спасательная система.

**ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС ИКАО
АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ
СЕКЦИЯ СВЯЗИ, НАВИГАЦИИ И НАБЛЮДЕНИЯ (CNS)**

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

- Приложение 10 "Авиационная электросвязь"
Том I "Радионавигационные средства"
Том II "Правила связи, включая правила, имеющие статус PANS"
Том III "Системы связи"
 Часть I "Системы передачи цифровой связи"
 Часть II "Системы речевой связи"
Том IV "Системы обзорной радиолокации и предупреждения столкновений"
Том V "Использование авиационного радиочастотного спектра"
Руководство по испытанию радионавигационных средств (Дос 8071)
Руководство по планированию и технике сети авиационной фиксированной службы (Дос 8259)
Доклад Одиннадцатой Аэронавигационной конференции (2003) (Дос 9828, AN-CONF/11)
Руководство по вторичным обзорным радиолокационным (ВОРЛ) системам (Дос 9684)
Руководство по специальным услугам режима S (Дос 9688)
Руководство по техническим положениям для сети авиационной электросвязи (ATN) (Дос 9705)
Справочник по спектру радиочастот для нужд гражданской авиации с изложением утвержденной политики ИКАО (Дос 9718)
Комплексное руководство по сети авиационной электросвязи (ATN) (Дос 9739)
Руководство по ВЧ-линии передачи данных (Дос 9741)
Руководство по ОБЧ-линии цифровой связи (VDL) режима 2 (Дос 9776)
Руководство по коммутации и сигнализации в речевой связи "земля – земля" при ОБД (Дос 9804)
Руководство по ОБЧ-линии цифровой связи (VDL) режима 3 (Дос 9805)
Руководство по ОБЧ-линии цифровой связи (VDL) режима 4 (Дос 9816)
Руководство по глобальной спутниковой навигационной системе (GNSS) (Дос 9849)
Основные принципы по использованию в авиации сети Интернет открытого доступа (в стадии подготовки)
Руководство по бортовой системе предупреждения столкновений (БСПС) (в стадии подготовки)
Руководство по бортовой системе предупреждения столкновений (Дос 9863) (в стадии подготовки)
Руководство по приемопередатчику универсального доступа (UAT) (Дос 9861) (в стадии подготовки)
Руководство по использованию набора протоколов Интернет (IPS) в инфраструктуре авиационной связи (в стадии подготовки)
Циркуляр по бортовой системе содействия эшелонированию (ASAS) (в стадии подготовки)

1. Деятельность ИКАО в области связи, навигации и наблюдения постоянно и последовательно обновляется в отношении регламентирующих положений, процедур и инструктивного материала в целях упрощения введения систем CNS, которые были одобрены на 11-й Аэронавигационной конференции в 2003 году. В излагаемом ниже материале указываются вопросы, которые будут представлены в устной форме и которые совместно со справочным материалом предоставят участникам указанных курсов возможность ознакомиться с общей точкой зрения в отношении деятельности в области CNS.

2. Основная функция Секции CNS заключается в постоянном поддержании на должном уровне Приложения 10 путем разработки Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) в отношении систем CNS и предоставления инструктивного материала по системам связи, навигации и наблюдения в целях удовлетворения всемирных и региональных требований. Кроме того, Секция CNS представляет ИКАО при координации с Международным союзом электросвязи (МСЭ) вопросов распределения электромагнитного спектра для аэронавигационных служб.

3. Ниже перечисляются группы экспертов Аэронавигационной комиссии и аэронавигационные исследовательские группы, за которые отвечает Секция CNS:

- a) Группа экспертов по авиационной связи (ACP);
- b) Группа экспертов по навигационным системам NSP;
- c) Группа экспертов по системам наблюдения и разрешения конфликтных ситуаций (SCRSP);
- d) Исследовательская группа по использованию в авиации сети Интернет открытого доступа (AUPISG); и

программы работы групп экспертов прилагаются для вашего сведения.

Дополнение: программы работы групп ACP, NSP и SCRSP.

ДОПОЛНЕНИЕ

(ВЫДЕРЖКИ ИЗ ПАМЯТНОЙ ЗАПИСКИ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ КОМИССИИ)

4. Группа экспертов по авиационной связи (АСР)

4.1 Круг полномочий

Провести конкретные исследования, утвержденные Аэронавигационной комиссией и упомянутые в программе работы Группы экспертов, с целью представить АНК рекомендации относительно технически и практически осуществимых положений ИКАО, необходимых для выполнения поставленных в программе работы задач.

При выполнении этого мандата Группа экспертов рассмотрит технические и эксплуатационные вопросы в целях удовлетворения функциональных и эксплуатационных требований, касающихся разработки и внедрения систем авиационной связи. В ходе этой работы Группа экспертов по мере необходимости будет обеспечивать глобальную интероперабельность этих систем, соответствие их эксплуатационным требованиям и учитывать при этом установленные стратегии внедрения. Группа разрабатывает проект материала ИКАО в поддержку имеющегося электромагнитного спектра для гражданской авиации и его защиты.

4.2 Программа работы

| Задача АНК № | Сфера программы работы | Предполагаемый срок выполнения |
|--|--|--------------------------------|
| CNS-7001 CNS-9102 CNS-9403 CNS-9603 CNS-9902 | 1) Проведение необходимых исследований с целью разработки и стандартизации систем связи применительно к действующим и будущим требованиям к безопасности полетов и авиационной безопасности. Эта задача включает: – проект SARPS и инструктивного материала для UAT; – новые SARPS и технические положения для ATN; – изучение возможности внедрения новых технических средств AMSS; и – изучение технических аспектов передачи по линии связи "вниз" сигналов с фиксированной структурой и аудио/видеосигналов с борта воздушных судов, находящихся в аварийной ситуации, по существующим или новым линиям передачи цифровых данных и разработка, при необходимости, предложений относительно дальнейшей работы. | 2007 г. |

| Задача АНК № | Сфера программы работы | Предполагаемый срок выполнения |
|--|--|-----------------------------------|
| CNS-9102 CNS-9403 CNS-9603 | <p>2) Оценка требований к уточнению существующих положений в свете развития технических и эксплуатационных требований, обеспечивая при этом необходимую координацию с другими группами экспертов.</p> <p>Эта задача включает:</p> <ul style="list-style-type: none"> – совершенствование АТН, линий передачи данных или цифровой связи "воздух – земля", а также линии речевой связи "воздух – земля" и "земля – земля"; и – пересмотр нынешних положений Приложения 10, касающихся регистрации информации. | 2004 г. |
| CNS-7001 CNS-7402 CNS-8702 CNS-9403 CNS-9602 CNS-9901 | <p>3) Осуществление контроля за фактическим внедрением систем связи для предоставления, при необходимости, экспертных консультаций для обеспечения соответствия и актуальности SARPS, подробных технических требований и инструктивного материала.</p> <p>Эта задача включает:</p> <ul style="list-style-type: none"> – существующие положения, касающиеся HF DL, VDL режима 2, VDL режима 3, VDL режима 4, речевой ОБЧ-связи на основе DSB-AM, AFS, коммутации и сигнализации в речевой связи и АТН, а также материала по планированию частотных присвоений. | На постоянной основе |
| CNS-9403 | <p>4) Определение, при необходимости, элементов, режимов работы или функций, которые будут иметь организационные последствия в рамках предоставления обслуживания средствами связи.</p> | На постоянной основе |
| CNS-7002 CNS-0001 CNS-0401 | <p>5) Разработка материала, касающегося защиты авиационного электромагнитного спектра от помех и притязаний сторон, представляющих неавиационные интересы.</p> <p>Эта задача включает:</p> <ul style="list-style-type: none"> – позицию ИКАО на Всемирной конференции радиосвязи МСЭ 2007 г.; – материал для предоставления в соответствующие исследовательские группы МСЭ; – материал в отношении помех, создаваемых неавиационными источниками. | На постоянной основе |

6. Группа экспертов по навигационным системам (NSP)

6.1 Круг полномочий

Провести конкретные исследования, утвержденные Аэронавигационной комиссией и упомянутые в программе работы Группы экспертов, с целью представить АНК рекомендации относительно технически и практически осуществимых положений ИКАО, необходимых для выполнения поставленных в программе работы задач.

При выполнении этого мандата Группа экспертов рассмотрит технические и эксплуатационные вопросы, касающиеся радионавигационных систем в целях того, чтобы их совместная эксплуатация удовлетворяла функциональным и эксплуатационным требованиям ОрВД и обеспечивала реализацию стратегии внедрения.

6.2 Программа работы

| Задача АНК № | Пункт программы работы | Предполагаемый срок выполнения |
|--------------|--|---|
| CNS-9401 | 1) Определить требования к характеристикам навигационных систем для обеспечения перспективных видов применения. | 2007 г. |
| " | 2) Разработать необходимые поправки к SARPS и инструктивный материал по GNSS для включения в Приложение 10 применительно к: <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="467 1066 1287 1136">a) наземной системе функционального дополнения (GBAS), способной обеспечивать полеты по категории II/III; <li data-bbox="467 1171 1287 1268">b) наземной региональной системе функционального дополнения (GRAS), способной обеспечивать полеты по маршруту, в районе аэродрома, а также APV; <li data-bbox="467 1304 1287 1436">c) функциональным дополнениям GNSS, способным обеспечивать операции на поверхности аэродрома, взлеты и уходы на второй круг с наведением и заходы на посадку по криволинейным траекториям; <li data-bbox="467 1472 1287 1541">d) интерфейсу между спутниковыми системами функционального дополнения (SBAS) и двухчастотной SBAS; <li data-bbox="467 1577 1287 1610">e) модернизации GPS; <li data-bbox="467 1646 1287 1680">f) модернизации ГЛОНАСС; и <li data-bbox="467 1715 1287 1749">g) системе "Галилео"; | 2007 г. 2007 г. 2005 г. после 2007 г. 2007 г. 2007 г. 2007 г. |

| Задача АНК № | Пункт программы работы | Предполагаемый срок выполнения |
|-----------------|---|-----------------------------------|
| " | 3) Разработать для включения в различные документы ИКАО инструктивный материал, предназначенный для обеспечения реализации стратегии эксплуатационного внедрения перспективных видов применения и элементов, определенных в рамках задач 1 и 2. | На постоянной основе |
| CNS-0402 | 4) Рассмотреть технические и эксплуатационные аспекты, связанные с навигационными средствами, и подготовить, по мере необходимости, соответствующий материал в целях обеспечить их совместимую эксплуатацию и интеграцию с появляющимися GNSS, включая: а) использование GNSS и других навигационных средств для обеспечения RNAV и RNP; б) интеграцию GNSS с другими навигационными системами; в) рассмотрение SARPS Приложения 10 для радионавигационных средств наземного базирования; г) NOTAM/контроль состояния/знание навигационных характеристик воздушных судов/уровни обслуживания; и | На постоянной основе |
| CNS-9402 | е) испытание радионавигационных средств. | 2005 г. |
| CNS-9401 | 5) Определить необходимые элементы, функции, аспекты внедрения и эксплуатации GNSS, которые могут иметь последствия организационного характера. | 2005 г. |
| CNS-7002 | 6) Разработать необходимый материал по защите требуемого РЧ-спектра для обеспечения существующих и будущих авиационных видов применения GNSS в тесной координации с деятельностью Группы экспертов АСР в области организации частот. | 2005/2007 гг. |
| CNS-9401 | 5) Определить необходимые элементы, функции, аспекты внедрения и эксплуатации GNSS, которые могут иметь последствия организационного характера. | На постоянной основе |
| CNS-7002 | 6) Разработать необходимый материал по защите требуемого РЧ-спектра для обеспечения существующих и будущих авиационных видов применения GNSS в тесной координации с деятельностью Группы экспертов АСР в области организации частот. | На постоянной основе |

7. **Группа экспертов по системам наблюдения и разрешения конфликтных ситуаций (SCRSP)***

7.1 **Круг полномочий**

Провести конкретные исследования, утвержденные Аэронавигационной комиссией и упомянутые в программе работы Группы экспертов, с целью представить АНК рекомендации относительно технически и практически осуществимых положений ИКАО, необходимых для выполнения поставленных в программе работы задач.

При выполнении этого мандата Группа экспертов рассмотрит технические и эксплуатационные вопросы, касающиеся систем наблюдения и разрешения конфликтных ситуаций в целях обеспечения их совместной эксплуатации и поддержке реализации стратегий внедрения.

7.2 **Программа работы**

| Задача АНК № | Пункт программы работы | Предполагаемый срок выполнения |
|---------------------|--|---------------------------------------|
| CNS-9701 | 1) Разработать, при необходимости, материал ИКАО для выполнения эксплуатационных и технических требований, касающихся бортовой системы обеспечения эшелонирования (ASAS). | 2004 г. |
| CNS-7901 | 2) Параллельно с упомянутой выше работой подготовить предложения в отношении: а) материала Приложения и эксплуатационных и технических процедур, касающихся систем разрешения конфликтных ситуаций и предупреждения столкновений; и б) материала Приложения и технических процедур, касающихся использования бортовых и наземных систем, обеспечивающих предоставление консультативной информации о воздушном движении, обнаружение и разрешение конфликтных ситуаций. | 2004 г. |
| CNS-9601 | 3) Разработать концепцию требуемых характеристик наблюдения (RSP). 4) Разработать, при необходимости, материал ИКАО, для выполнения технических требований, касающихся существующих и новых систем наблюдения и их архитектуры. | 2004 г. На постоянной основе |

* Программа работы SCRSP будет пересмотрена АНК в ходе своей 171-й сессии.

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС ИКАО
АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ
МЕТЕОРОЛОГИЯ (МЕТ)

Справочный материал

Приложение 3 (15-е издание) с поправками, включая поправку 73
Региональные планы. Часть VI (Метеорология)
Dос 9328 *"Руководство по практике наблюдения за дальностью
видимости на ВПП и передачи донесений о ней"*
Dос 9377 *"Руководство по координации между органами
обслуживания воздушного движения, службами аэронавигационной
информации и авиационными метеорологическими службами"*
Dос 8896 *"Руководство по авиационной метеорологии"*
Dос 9691 *"Руководство по облакам вулканического пепла, радиоактивных
материалов и токсических химических веществ"*
Dос 7474 *"Рабочее соглашение между ИКАО и ВМО"*

1. **Предоставление метеорологического обслуживания авиации.**
2. **Регламентирующие документы:**
 - Приложение 3,
 - Руководство по авиационной метеорологии,
 - Региональные планы (включая FASID). Часть VI (Метеорология).
3. **Координация деятельности между полномочными метеорологическими органами и полномочными органами гражданской авиации:**
 - местоположение метеорологических органов и приборов наблюдения,
 - координация ОВД/МЕТ,
 - координация СОМ/МЕТ,
 - возмещение расходов.
4. **Отношения между ИКАО и ВМО:**
 - ВМО,
 - рабочее соглашение,
 - роль обеих организаций в осуществлении деятельности, связанной с авиационной метеорологией.

5. **Роль региональных бюро ИКАО в области авиационной метеорологии.**

6. **Некоторые виды текущей деятельности в области метеорологии:**

- Всемирная система зональных прогнозов (ВСЗП);
 - спутниковое радиовещание ИКАО;
 - автоматические метеорологические станции;
 - слежение за вулканической деятельностью на международных авиатрассах;
 - передача информации ОРМЕТ по линии связи "вверх" с использованием линии передачи данных;
 - турбулентность;
 - сдвиг ветра в нижних слоях атмосферы;
 - переход к использованию цифровых кодов (например, кодовая форма WMO BUFR);
 - управление качеством;
 - прочая деятельность.
-

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС ИКАО
АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ
АЭРОДРОМЫ, ВОЗДУШНЫЕ ТРАССЫ И НАЗЕМНЫЕ СРЕДСТВА (AGA)

Справочный материал

Приложение 14, тома I и II
Дос 9184-AN/902, Руководство по проектированию аэропортов
Дос 9157-AN/901, Руководство по проектированию аэродромов
Дос 9137-AN/898, Руководство по аэропортовым службам
Дос 9476-AN/927, Руководство по системам управления наземным движением и контроля за ним
Дос 9332-AN/909, Руководство ИКАО по системе информации о столкновении с птицами (IBIS)
Дос 9150-AN/899, Руководство по аэродромам для самолетов короткого взлета и посадки
Дос 9261-AN/903, Руководство по вертодромам
Дос 9774-AN/969, Руководство по сертификации аэродромов
Cir 305 – AN/177, Эксплуатация новых более крупных самолетов на существующих аэродромах

1. Роль Секции AGA в ИКАО
 - 1.1 Круг технических вопросов Секции AGA.
 - 1.2 Приложение 14:
 - цели и задачи Приложения 14;
 - положения, требующие международного согласования;
 - Стандарты, Рекомендуемая практика и инструктивный материал;
 - содержание Приложения 14, тома I и II;
 - различия с Приложением 14, тома I и II;
 - другие Приложения, касающиеся аэропортов.
 - 1.3 Технические руководства, касающиеся аэропортов:
 - цели руководств;
 - сфера применения руководств, касающихся аэропортов;
 - содержание различных руководств;
 - новые руководства.
 - 1.4 Совещания, на которых обсуждаются технические вопросы аэропортов:
 - специализированные совещания в области AGA,
 - аэронавигационные конференции,
 - региональные аэронавигационные совещания,
 - Ассамблея.
 - 1.5 Группы экспертов и рабочие группы, занимающиеся аэропортами:
 - Группа экспертов по аэродромам,
 - Рабочая группа по спасанию и борьбе с пожарами,

- Рабочая группа по производству полетов и обслуживанию на аэродроме,
- Рабочая группа по проектированию аэродромов,
- Рабочая группа по визуальным средствам,
- Рабочая группа по проектированию вертодромов.

1.6 Система информации ИКАО о столкновении с птицами (IBIS).

2. Деятельность региональных бюро в области AGA

- 2.1 Бюро, имеющие в своем составе технических сотрудников по вопросам AGA.
- 2.2 Виды выполняемой работы.
- 2.3 Практикумы.

3. Показ видеофильмов

4. Тенденции и изменения в области аэропортов

- 4.1 Перегруженность аэропортов/воздушного пространства.
- 4.2 Период времени, требуемый для развития аэропортов, и важность правильного прогнозирования.
- 4.3 Быстро меняющиеся условия деятельности аэропортов:
 - увеличение числа полетов,
 - новые воздушные суда,
 - плохая видимость,
 - новое наземное оборудование.
- 4.4 Вопросы окружающей среды:
 - авиационный шум, планирование использования земельных участков.
- 4.5 Приватизация аэропортов и безопасность полетов.
- 4.6 Управление безопасностью полетов на аэродроме.

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС ИКАО
АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ
АВИАЦИОННАЯ МЕДИЦИНА (MED)

Справочный материал

Приложение 1. *Выдача свидетельств авиационному персоналу*
Дос 8984, *Руководство по авиационной медицине*
Дос 9654, *Руководство предотвращению связанного с риском употребления психоактивных веществ на рабочих местах в авиации*
Дос 9815, *Руководство по лазерным излучателям в аспекте безопасности полетов*

ВВЕДЕНИЕ

Секция MED несет ответственность за следующее: проведение исследований и подготовку рекомендаций в отношении медицинских проблем и аспектов, которые связаны с условиями производства полетов и характеристиками работоспособности членов летного экипажа, и занимается подготовкой стандартов выдачи свидетельств авиационному персоналу, проведением региональных семинаров по авиационной медицине, характеристиками работоспособности персонала служб управления воздушным движением, стандартами выдачи им свидетельств и условиями их работы, и решает биологические и психологические проблемы, связанные с пассажирами и членами экипажа, а также с использованием оборудования, оказанием первой помощи и выживанием и, кроме этого, рассматривает медицинские аспекты предотвращения и расследования авиационных происшествий, готовит, контролирует и вносит поправки в материалы медицинской части Приложения 1, *Руководства по авиационной медицине, Руководство по предотвращению связанного с риском употребления психоактивных веществ на рабочих местах в авиации и Руководство по лазерным излучателям в аспекте безопасности полетов*. В настоящем документе ниже кратко перечислены обязанности Медицинской секции (MED ИКАО):

- постоянная оценка всех медико-биологических аспектов обеспечения безопасности полетов;
- оценка окружающих условий работы авиационного персонала, рассмотрение биологических и физиологических аспектов, касающихся здоровья и благополучия пассажиров и членов экипажа, а также медицинских аспектов расследования и предотвращения авиационных происшествий;
- предоставление специализированных рекомендаций по авиационной медицине Договаривающимся государствам, органам ИКАО и международным организациям;
- разработка и поддержание на уровне современных требований медицинских Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS);

- разработка и поддержание на уровне современных требований SARPS, связанных с здравоохранением, в целях предотвращения распространения инфекционных заболеваний при выполнении воздушных перевозок;
- разработка и поддержание на уровне современных требований руководств по авиационной медицине, по проблемам, связанным с употреблением психоактивных веществ на рабочих местах в авиации, а также по лазерным излучателям и безопасности полетов
- разработка и проведение семинаров по вопросам авиационной медицины

ОЦЕНКА СУЩЕСТВУЮЩИХ ПРОБЛЕМ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ МЕДИЦИНЫ, ВКЛЮЧАЯ:

- планирование готовности к действиям (авиационные аспекты) по ограничению распространения инфекционных заболеваний при выполнении воздушных перевозок);
- охрана здоровья и благополучия пассажиров и членов летного экипажа;
- качество воздуха в кабине;
- предотвращение злоупотреблений наркотиками на рабочих местах;
- лазерные излучатели и безопасность полетов;
- верхний возрастной предел для членов летного экипажа;
- медицинские аспекты усталости членов летных экипажей;
- последствия расстройства биоритмов в связи с перелетом через несколько часовых поясов;
- приемлемость употребления лекарств обладателями свидетельств;
- влияние серопозитивной реакции ВИЧ и СПИДа на деятельность гражданской авиации;
- человеческий фактор, аспекты авиационной медицины;
- дезинсекция воздушных судов;
- согласованный поэтапный план действий на случай возникновения чрезвычайных обстоятельств в международных аэропортах

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРОВЕДЕНИЕ КОНСУЛЬТАЦИИ ПО МЕДИЦИНСКИМ ПОЛОЖЕНИЯМ, СОДЕРЖАЩИМСЯ В СЛЕДУЮЩИХ ПРИЛОЖЕНИЯХ:

- Приложение 1. *Выдача свидетельств авиационному персоналу*
- Приложение 2. *Правила полетов*
- Приложение 6. *Эксплуатация воздушных судов*
Часть I. *Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты*
- Приложение 9. *Упрощение формальностей*
- Приложение 11. *Обслуживание воздушного движения*
- Приложение 13. *Расследование авиационных происшествий и инцидентов*
- Приложение 14. *Аэродромы*
Том I. *Проектирование и эксплуатация аэродромов*

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС ИКАО
АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ
СЛУЖБЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ И АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ
КАРТЫ
(AIS/MAP)

Справочный материал

Приложение 4 *"Аэронавигационные карты"*
Приложение 15 *"Службы аэронавигационной информации"*
Дос 8400 PANS *"Сокращения и коды ИКАО"*
Дос 7030 *"Дополнительные региональные правила"*
Дос 8126-AN/872/4 *"Руководство по службам аэронавигационной информации"*
Дос 9674-AN/946 *"Руководство по Всемирной геодезической системе – 1984" (WGS-84)*
Дос 8697-AN/889/2 *"Руководство по аэронавигационным картам"*
Дос 7383-AIS/503 *"Обслуживание аэронавигационной информацией, предоставляемое государствами"*
Дос 7910 *"Указатели местоположения"*
Дос 8585 *"Условные обозначения летно-эксплуатационных агентств, авиационных полномочных органов и служб"*
Дос 8643 *"Условные обозначения типов воздушных судов"*

1. Роль Секции AIS/MAP в ИКАО

1.1 Службы аэронавигационной информации

- 1.1.1 Цель и функции САИ.
- 1.1.2 Обязанности государств в области САИ.
- 1.1.3 Разработка Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил в отношении САИ (Приложение 15).
- 1.1.4 Организация и структура САИ, проблемы внедрения.
- 1.1.5 Разработка и использование документации и инструктивного материала по САИ:
 - а) Руководство по службам аэронавигационной информации (Дос 8126),
 - б) Руководство по Всемирной геодезической системе – 1984 (WGS-84) (Дос 9674).
- 1.1.6 Автоматизация служб аэронавигационной информации.

1.2 Аэронавигационные картографические службы

- 1.2.1 Разработка Стандартов и Рекомендуемой практики в отношении аэронавигационных карт (Приложение 4).

- 1.2.2 Организация и положение дел в области составления аэронавигационных карт, проблемы внедрения.
 - 1.2.3 Разработка и использование документации и инструктивного материала по аэронавигационным картам: Руководство по аэронавигационным картам (Doc 8697)
 - 1.2.4 Автоматизация аэронавигационных картографических служб.
- 1.3 Другие виды деятельности и обязанности Секции AIS/MAP Штаб-квартиры ИКАО
- 1.3.1 Разработка сокращений и кодов ИКАО и контроль за их использованием (PANS-ABC: Doc 8400).
 - 1.3.2 Регистрация условных обозначений летно-эксплуатационных агентств и авиационных полномочных органов (Doc 8585).
 - 1.3.3 Регистрация условных обозначений и типов воздушных судов (Doc 8643).
 - 1.3.4 Информация об обслуживании аэронавигационной информацией, предоставляемой государствами (Doc 7383).
 - 1.3.5 Опубликование указателей местоположения (Doc 7910).
 - 1.3.6 Ведение банка данных по характеристикам аэропортов (ACDB) и баз данных по пятибуквенным кодовым наименованиям.
 - 1.3.7 Обновление программы, касающейся критических замечаний по AIP.
 - 1.3.8 Обновление библиотеки САИ и библиотеки аэронавигационных карт.
 - 1.3.9 Программа проведения семинаров по вопросам AIS/MAP.
 - 1.3.10 Разработка основанной на использовании веб-системы предоставления услуг в части:
 - a) данных аэронавигационного плана и картографического обслуживания
 - b) 5-буквенной системы кодовых названий ИКАО

2. Деятельность и обязанности региональных бюро в области AIS/MAP

- 2.1 Подготовка материала для региональных аэронавигационных совещаний, а также Групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG).
 - 2.2 Рассмотрение региональных проблем в области AIS/MAP.
 - 2.3 Опубликование и обновление изданий региональных аэронавигационных планов и документов по внедрению средств и служб (FASID).
 - 2.4 Опубликование и обновление дополнительных региональных правил (Doc 7030).
- — — — —

Административное управление

ФУНКЦИИ АДМИНИСТРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ

| | |
|----------------------|---|
| Справочный материал. | Устав Организации Объединенных Наций (статьи 100-101) Соглашение между Организацией Объединенных наций и Международной организацией гражданской авиации (Doc 7970) Правила поведения (Инструкция для персонала 1.4) |
|----------------------|---|

КАНЦЕЛЯРИЯ ДИРЕКТОРА

1. **Канцелярия директора** направляет, координирует и контролирует работу подразделений, занимающихся персоналом, переводом, публикациями, информационными и связными технологиями, обслуживанием конференций и помещений, регистрацией, распространением и продажей документов, а также работу Секретариата Ассамблеи и Совета, библиотеки и архива в соответствующих административных областях. Кроме того, она формулирует, толкует и разъясняет вопросы административной политики, относящиеся к этим областям деятельности. Ниже приводится описание функций секций и отделений, находящихся под руководством канцелярии директора.

СЕКРЕТАРИАТ АССАМБЛЕИ И СОВЕТА

2. **Секретариат Ассамблеи и Совета (ACS)** является подразделением Административного управления, обеспечивающим секретарское обслуживание пленарных заседаний Ассамблеи и заседаний ее исполнительных комитетов, а также заседаний Совета. Его обязанности включают подготовку программ сессий и повесток для заседаний Совета; составление протоколов работы упомянутых выше заседаний, а также, при необходимости, конференций по воздушному праву и прочих совещаний; и контроль за последующими действиями, предпринятыми по решениям Совета и Ассамблеи.

WEB-УЗЕЛ, БИБЛИОТЕКА И АРХИВЫ

3. **Комплекс веб-узел, библиотека и архивы (WLA)** действует в качестве администратора веб-страницы ИКАО открытого доступа, ICAO-NET и eSHOP. Кроме того, WLA отвечает за выпуск компакт-дисков, функционирование библиотеки Штаб-квартиры и ведение архива Организации. Функции WLA включают:

- a) **Публичный веб-сайт ИКАО (на английском языке).** Оформление, разработка и поддержание веб-сайта, содержащего информацию и документацию ИКАО на английском языке, предназначенные для широкой общественности, и некоторые документы на других языках.
- b) **Публичный веб-сайт ИКАО (на французском языке).** Предоставление на веб-сайте относящейся к ИКАО информации и документации для широкой общественности с использованием интерфейса для выхода на французский язык и доступа к документам на французском языке. Представляет собой аналог упомянутого выше веб-сайта на английском языке.

- c) **Веб-сайт ICAO-NET.** Оформление, разработка и поддержание специального веб-сайта ограниченного доступа, предназначенного для Договаривающихся государств ИКАО, представительств государств и некоторых международных организаций, на котором им предлагается информация и документация ИКАО ограниченного пользования, и поддержание базы данных всех координаторов ICAO-NET. ICAO-NET включает:
- i) **Система электронной рассылки писем государствам (SLED).** Предоставление в рамках ICAO-NET Договаривающимся государствам ИКАО и международным организациям писем ИКАО государствам на всех языках. Уведомление о размещении на ICAO-NET каждого письма государствам рассылается по электронной почте соответствующим координаторам.
 - ii) **Электронные публикации.** Обеспечивается доступ ко всем Приложениям на английском и французском языках, всем годовым докладам, а также ко всем конвенциям и протоколам. Предоставляется доступ также к некоторым циркулярам, документам и прочим публикациям ИКАО.
 - iii) **Краткие отчеты о результатах проверок в рамках УППКБП.** Данное приложение позволяет предоставлять Договаривающимся государствам ИКАО и международным организациям доступ к кратким отчетам о результатах проверок ИКАО на всех имеющихся в языках.
- d) **eSHOP ИКАО.** Предоставление на этом коммерческом web-сайте публикаций ИКАО и информационного обслуживания на основе ежегодной абонементной платы. В настоящее время предлагается четыре вида документации: конвенции и протоколы, Приложения, документы по организации воздушного движения и годовые доклады.
- e) **Компакт-диск (CD-ROM) с текстом Приложений к Конвенции о международной гражданской авиации.** Этот продукт для продажи представляет собой подборку на одном компакт-диске всех Приложений (и дополнений к ним) к Конвенции о международной гражданской авиации.
- f) **Компакт-диск (CD-ROM) с текстом документов по организации воздушного движения.** Это еще один продукт для продажи, подготовленный WLA. Он представляет собой один компакт-диск, содержащий все публикации ИКАО, относящиеся к организации воздушного движения.
- g) **Выпуск новых изданий на компакт-дисках (CD-ROM).** WLA подготавливает новые издания на компакт-дисках (обычно около десяти изданий в год), включая специальные компакт-диски, а также диски, необходимые для различных совещаний.
- h) **Обработка и распространение библиотекой периодических изданий.** Предоставление сотрудникам ИКАО и представительств государств более 100 журналов, закупленных Организацией, или полученных ею в качестве подарков.
- i) **Предоставляемые библиотекой справочные услуги и услуги общего пользования.** Предоставление по электронной почте или телефону прямых ответов на многочисленные вопросы и просьбы предоставить информацию и документацию. Кроме того, оказание в открытом режиме услуг широкой публике.

- j) **Организация работы с библиотечной коллекцией (монографии, документация ИКАО и ООН).** Ежегодно закупается около 200 книг, словарей, технических документов, а также поступают многочисленные документы ООН, предназначенные для использования Секретариатом ИКАО. Все они обрабатываются и предоставляются пользователям библиотеки.
- k) **Автоматизированная библиотечная система (ATLAS).** Эта автоматизированная система используется для управления существующими библиотечными фондами ИКАО и предоставления доступа к ее каталогу через веб-сайт.
- l) **Присвоение номеров ISBN/ISSN.** WLA обеспечивает штрих-коды для нанесения на все подлежащие продаже публикации ИКАО и ведет перечень номеров ISBN/ISSN с открытым доступом через веб-сайт.
- m) **Программа ИКАО по хранению документов.** Программа хранения архивов включает сбор, обработку, хранение, предохранение и утилизацию всех печатных изданий ИКАО, регистрационных файлов, а также личных дел и финансовой отчетности.
- n) **Справочная служба архива.** Эта служба обеспечивает доступ к разнообразным архивным материалам, информации и документам ИКАО. В настоящее время все большее число архивных документов ИКАО размещается на веб-сайте.
- o) **Сохранение документации.** Обеспечивается постоянная сохранность различных документов ИКАО посредством их микрофильмирования или сканирования. Для размещения на веб-сайте был просканирован и подготовлен ряд архивных документов. Они включают документацию Ассамблеи, сообщения для печати, предыдущие издания Приложений и другие документы. Кроме того, в цифровую форму переведена значительная часть личных дел.

ОТДЕЛ ЛЮДСКИХ РЕСУРСОВ

4. Отдел людских ресурсов (HRB) отвечает за:

- a) планирование, разработку и проведение кадровой политики; определение, введение и обновление условий службы персонала; участие в межучрежденческих совещаниях и связь с ассоциацией персонала;
- b) набор, продвижение по службе и перемещение персонала; контроль за служебной деятельностью; выдачу вознаграждений за службу, подготовку и повышение квалификации персонала; консультирование персонала;
- c) вопросы штатного расписания; классификацию должностей; проведение обзоров стоимости жизни; подготовка исследований и рабочих документов для Совета, различных комитетов и рабочих групп;
- d) вопросы социального обеспечения (пенсии, страхование и медицинское обслуживание).

4.1 Секция набора кадров, штатного расписания и исследований (REC/EST) отвечает за:

- a) набор и определение на работу сотрудников, работающих на регулярной и временной основе, а также сотрудников по обслуживанию конференций, включая выпуск уведомлений о

вакансиях, рассмотрение заявлений, проведение или организацию собеседований и экзаменов, а также ведение учета кадрового резерва;

- b) оказание секретарских услуг Совету по назначениям и повышениям по службе;
- c) административное управление штатным расписанием, включая количество, тип, уровень постов и их финансирование, а также контроль за процентом незанятых должностей;
- d) прогнозирование потребностей в персонале, анализ штатного состава; подготовку аналитических справок и долгосрочное планирование;
- e) анализ методов работы и организационной структуры в целях достижения оптимальной эффективности;
- f) введение классификационных стандартов для постов категории специалистов и более высоких категорий, а также категории общего обслуживания;
- g) проведение обзоров и исследований, связанных с условиями службы и политикой в области кадров;
- h) выпуск и изменение положений о персонале, правил о персонале, кадровых инструкций, структуры Секретариата ИКАО и буклетов о выполняемых функциях; и
- i) подготовку рабочих документов Совета по вопросам условий службы, кадровой политики, и вопросов набора кадров, включая вопросы соблюдения принципа справедливого географического представительства (СГП) и гендерные вопросы.

4.2 Секция обслуживания кадров (SER) отвечает за:

- a) административное обслуживание кадров с момента назначения до ухода со службы, включая обработку медицинских справок, определение размера окладов и пособий; подготовку уведомлений о назначении, санкционирование выплаты вознаграждений; получение документов о прикомандировании от Договаривающихся государств; выдачу дипломатических и официальных виз и паспортов Организации Объединенных Наций; выдачу рекомендательных писем и т. д.;
- b) применение и общее толкование положений Кодекса службы ИКАО, правил о персонале, кадровых инструкций и других директив, касающихся окладов, пособий, надбавок и других условий службы персонала;
- c) инструктирование новых сотрудников, предоставление разъяснений по причитающимся выплатам, консультирование персонала, обучение и повышение квалификации сотрудников;
- d) ведение личных дел, базы данных по кадрам и подготовку различных отчетов и статистических данных;
- e) контроль за служебной деятельностью сотрудников и оформление служебных поощрений;
- f) оформление и производство всех причитающихся выплат, пособий и надбавок: отпускных, путевых, пособий на переезд, надбавок на иждивенцев, надбавок за мобильность и трудные

условия работы, субсидий на аренду жилья, надбавок в рамках класса должности, надбавок за знание языков и т. д.

4.2.1 **Сектор социального и пенсионного обеспечения (SSP)** отвечает за:

- a) административное обеспечение участия сотрудников в Объединенном пенсионном фонде персонала Организации Объединенных Наций, всех видов страхования, включая страхование после увольнения со службы;
- b) применение процедуры рассмотрения пособий по нетрудоспособности и требований о выплате компенсаций;
- c) интерпретацию положений регламента, правил и системы корректировки пенсионных выплат Объединенного пенсионного фонда персонала Организации Объединенных Наций и консультирование персонала по вопросам, связанным с причитающимися выплатами и пособиями, страхованием и выплатами по окончании срока службы;
- d) поддержание контактов с медицинским консультантом ИКАО по вопросам здравоохранения персонала и с правительством Квебека по вопросам медицинского страхования (Medicare);
- e) постоянную связь с местными страховыми компаниями по вопросам продления действия программ группового страхования и по программам оказания помощи сотрудникам.

ОТДЕЛ ПЕРЕВОДОВ И ПУБЛИКАЦИЙ (LPB)

5. В ИКАО вначале использовались три рабочих языка: английский, испанский и французский. Четвертый язык, русский, добавился в 1972 году в результате решения, которое было принято на 18-й сессии Ассамблеи в 1971 году. В 1974 году на 21-й сессии Ассамблея приняла в качестве рабочего языка ИКАО арабский язык, а на 22-й сессии в 1977 году – китайский язык. После этого масштабы использования арабского и китайского языков в ИКАО постепенно расширились.

5.1 **Отдел переводов и публикаций (LPB)**, являясь одним из двух отделов Административного управления, отвечает за обеспечение переводческого обслуживания руководящих органов Организации и совещаний, а также за выполнение программы публикаций, включая техническое редактирование и печать. Деятельность, связанная с переводческим обслуживанием и публикациями, включает в основном письменный и устный перевод, а также техническое редактирование, верстку, считку, графическое оформление, типографские работы и непосредственно вспомогательное обслуживание (терминология и контроль за документацией). В состав LPB входят следующие секции и один сектор:

- Арабская секция (AR);
- Испанская секция (SP);
- Китайская секция (CH);
- Русская секция (RU);
- Секция английских переводов и публикаций (EPS);
- Французская секция (FR);
- Секция синхронного перевода (INT);
- Секция терминологии, справок и документации (TRD);
- Типография (INP);
- Сектор контроля за документацией (DOC).

Письменный перевод, техническое редактирование и печать

5.2 Основная часть документации, необходимая для обеспечения деятельности ИКАО, выпускается на шести языках. **Арабская, Испанская, Китайская, Русская и Французская** секции обеспечивают перевод, редактирование, печатание, корректорскую считку, а также техническое редактирование на соответствующих языках для выпуска рабочих документов, изданий и другого необходимого материала.

5.3 **Типография** отвечает за печатание публикаций, рабочих документов и других материалов, подготавливаемых по мере необходимости Секретариатом.

5.4 **Сектор контроля за документацией** контролирует процесс обработки документации, связанный с получением, регистрацией и распределением документов, требующих перевода, редактирования, корректорской считки, печатания, размножения и рассылки, а также следит за правильностью установления или изменения очередности работ совместно с сотрудниками - составителями документов и в соответствии с установленными категориями очередности.

Устный перевод

5.5 ИКАО располагает определенным количеством устных переводчиков, которые являются штатными сотрудниками Отдела. Непосредственно Секция синхронного перевода отвечает за обеспечение синхронного перевода на английский, испанский, русский и французский языки. Синхронный перевод с арабского и китайского языков, а также перевод на эти языки обеспечивают Арабская и Китайская секции соответственно.

Терминология, справки и документация

5.6 Основной целью деятельности Секции терминологии, справок и документации является обеспечение письменных и устных переводчиков соответствующими рабочими материалами в виде многоязычных справочников и терминологической информации, для чего имеется многоязычная база данных для работы на ЭВМ в режиме "онлайн" и опубликован периодически обновляемый многоязычный словарь терминов, используемых в области международной гражданской авиации.

Объем работы

5.7 Предполагается, что в 2006 году Отдел переводов и публикаций переведет приблизительно 25 500 страниц нового материала на английский, арабский, испанский, китайский, русский и французский языки и выпустит более 50 наименований подлежащих продаже публикаций. Как ожидается, типография напечатает около 65 миллионов оттисков.

СЕКЦИЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ КОНФЕРЕНЦИЙ И ПОМЕЩЕНИЙ

6. **Секция обслуживания конференций и помещений (COS)** обеспечивает координацию, управление и осуществление программы совещаний и ее бюджета; осуществляет управление и координацию функционирования конференц-оборудования и телефонных систем; обслуживание помещений, инвентаризацию, административное управление помещениями и службами, включая вопросы аренды и размещения автотранспорта.

6.1 **Обслуживание залов заседаний** включает обеспечение функционирования и технического обслуживания оборудования и средств для синхронного перевода, в том числе оборудования записи и других средств оснащения залов заседаний (проекторов, экранов и т. д.), а также изменение конфигурации

расположения посадочных мест для более крупных совещаний. В конференц-центре имеется 12 залов для проведения совещаний.

6.2 **К функциям "обслуживание помещений"** относятся:

- a) подготовка служебных помещений, складских площадей и т. д.;
- b) мебель, офисное оборудование и аппаратура;
- c) канцелярские товары;
- d) телефонное обслуживание;
- e) использование служебных машин и шоферов;
- f) получение заказов.

6.3 **Подразделение технического обслуживания и ремонта** включает столярную мастерскую и мастерскую по ремонту и обслуживанию офисного оборудования.

6.4 **Организация выполнения программы совещаний** заключается в следующем:

- a) подготовка проекта графиков проведения совещаний на конкретный год и трехлетний период, а также смет расходов на все совещания в Штаб-квартире и за ее пределами; в последнем случае поддерживается связь с принимающим государством и подготавливается информация о финансовых последствиях и ожидаемом вкладе администрации этого государства в проведение конкретного совещания вне Штаб-квартиры;
- b) подготовка рабочих документов Совета по программе совещаний на конкретный год и трехлетний период, финансовым и административным соглашениям в отношении региональных аэронавигационных совещаний и другим крупным совещаниям ИКАО; подготовка писем государствам с решениями Совета относительно административных договоренностей по проведению совещаний; подготовка меморандумов о взаимопонимании между ИКАО и принимающим государством в отношении всех крупных совещаний ИКАО, проводимых вне Штаб-квартиры, с информацией о всех материальных, административных и вспомогательных ресурсах для данного совещания;
- c) подготовка информационной брошюры для делегатов всех крупных совещаний; обновление списка гостиниц, включаемого в письма Договаривающимся государствам;
- d) ведение учета и контроля за всеми расходами, связанными с программой совещаний в Штаб-квартире и во всех региональных бюро, контроль за выполнением обязательств и расходами, а также обеспечение недопущения перерасхода различных утвержденных ассигнований; подготовка полугодовых анализов с внесением всех экономически обоснованных корректировок в программу совещаний;
- e) предоставление консультаций и рекомендаций региональным бюро и различным управлениям относительно планирования ими совещаний и составления соответствующих смет расходов;
- f) предоставление консультаций и координация с секретарями совещаний и принимающими государствами вопросов подготовки и проведения совещаний, деятельности до и после совещания в плане материального и административного обеспечения, включая оборудование и требования к связи, вспомогательный персонал, конфигурацию залов заседаний и служебных помещений, технические требования и другие соответствующие аспекты.

6.5 **Функции по сдаче в аренду конференц-центра** заключаются в следующем:

- a) координация и предоставление помещений и служб конференц-центра сторонним учреждениям и организациям, в частности органам Организации Объединенных Наций, федерального и провинциального правительств, городским властям и другим конкретным органам;
- b) подготовка договоров аренды и координация предоставления залов заседаний для совещаний других организаций. Подготовка смет расходов и выставление счетов по всем совещаниям, проводимым не по линии ИКАО, включая подготовку списка нанимаемого временного персонала;
- c) контроль и подготовка отчетов о различных поступлениях от аренды конференц-центра, а также согласование и координация всех административных вопросов, материального обеспечения и технического обслуживания совещаний, проводимых не по линии ИКАО, с их организаторами.

6.6 **Техническое обеспечение конференций и совещаний** включает:

- a) обслуживание работы конференций, координация и материально-техническое обеспечение всех совещаний, проводимых в Штаб-квартире и вне ее, включая взаимодействие с принимающим государством в последнем случае; и
- b) обеспечение работы и техническое обслуживание оборудования для синхронного и письменного перевода, включая средства регулирования, записи и воспроизведения звука, управление всем аудиовизуальным оборудованием комплексной системы, а также техническое обслуживание и эксплуатация телефонной системы аудиотрансляции выступлений в ходе совещаний в конференц-центре, оснащение залов заседаний, обеспечение оборудования и принадлежностей.

6.7 **Управление телефонной системой** предусматривает:

- a) обеспечение технической и административной поддержки при управлении системами телефонной и факсимильной связи ИКАО, а также прокладка, техническое обслуживание и ремонт телефонных линий; и
- b) подготовка и представление в надлежащем формате всех телефонных счетов, а также техническая и стоимостная оценка услуг поставщиков междугородних переговоров.

6.8 **Офисное обслуживание и обеспечение** включают:

- a) предоставление технической поддержки, проведение оценок, отбор и закупка офисного оборудования (копировальные машины, факсимильное оборудование и пр.), расходных материалов и услуг для Секретариата;
- b) организация и регулирование выдачи канцелярских товаров, материалов, мебели, оборудования и расходных материалов.

6.9 **Инвентаризация имущества** включает организацию и обеспечение регистрации всех операций с материальными ценностями в Штаб-квартире и региональных бюро.

6.10 **Обслуживание здания** предусматривает:

- a) обеспечение всестороннего взаимодействия с администрацией здания принимающего правительства по всем вопросам, касающимся здания, земельного участка и аренды. Представление и проверка ежегодных расходов на эксплуатацию и содержание помещений Штаб-квартиры. Подготовка и административное регулирование всех договоров об аренде помещений делегациями. Обеспечение и контроль автомобильных стоянок ИКАО. Решение административных вопросов и взаимодействие по всем аспектам соглашения о Штаб-квартире, касающимся обслуживания здания;
- b) подготовка в консультации с принимающим правительством всех бюджетных смет, касающихся аренды, эксплуатации и содержания помещений. Координация с агентствами принимающего правительства связанных с Штаб-квартирой вопросов и регулирование доступа в Штаб-квартиру и использования пропусковых систем;
- c) предоставление Секретариату и национальным делегациям плотницких и технических услуг при ремонте и перестройке служебных помещений, включая автоматизированное составление проектов планов, выполнение слесарных работ, а также ремонт и переделка мебели.

СЕКЦИЯ РЕГИСТРАЦИИ, РАСПРОСТРАНЕНИЯ И ПРОДАЖ

7. **Секция регистрации, распространения и продаж (RDS)** отвечает за регистрацию, внешнее и внутреннее распространение документации, продажу документации и аудиовизуальных учебных пособий, а также отправку грузов и почты. Связанные с этими функциями обязанности распределяются между следующими пятью секторами этой Секции:

7.1 **Сектор регистрации и электросвязи** обеспечивает централизованную регистрацию, в том числе сортировку и обработку всей входящей корреспонденции, создание, хранение и введение внутренних файлов Секретариата, осуществление программы хранения учетной документации и курьерское обслуживание в здании, а также обеспечивает обслуживание средствами электросвязи, включая управление централизованными сетями факсимильной и телексной связи и сетями SITA.

7.2 **Сектор внутреннего распространения** в соответствии со своим названием отвечает за распространение и рассылку документации и публикаций ИКАО в рамках Секретариата, представителям в Совете и в ходе совещаний, проводимых в Штаб-квартире. Он рассылает Договаривающимся государствам и миссиям технического сотрудничества бесплатную документацию, а также оформляет операции по продаже за наличные.

7.3 **Сектор продажи документов** обеспечивает автоматизированные услуги по рассылке и продаже платных публикаций и учебных пособий. Такие услуги включают обработку заказов, ведение файлов с адресами и запросами покупателей, инвентарный учет и представление счетов.

7.4 **Сектор внешнего распространения** отвечает за хранение публикаций и учебных пособий, подготовку заказанной покупателями документации, упаковку, взвешивание, адресацию и отправку почты, документации, публикаций и всех прочих грузовых отправок ИКАО. Он также отвечает за отправку дипломатической почты в региональные бюро ИКАО.

7.4.1 Данная Секция также занимается отправкой писем государствам.

СЕКЦИЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ И СВЯЗНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

8 Секция информационных и связных технологий (ИСТ) отвечает за:

- a) планирование и направление мероприятий Организации, касающихся информационной технологии (ИТ), в Штаб-квартире;
- b) отслеживание новых технологий, которые могли бы использоваться ИКАО;
- c) подготовку и распространение инструкций и указаний, касающихся использования компьютерного оборудования;
- d) обеспечение безопасности и внедрения процедур использования компьютеров;
- e) представление планов информационной технологии, относящихся к инфраструктуре и сетям;
- f) обеспечение общей интеграции систем Организации.

8.1 Секция ИСТ осуществляет ряд видов деятельности в Штаб-квартире и, в некоторой степени, в региональных бюро. Ниже перечисляются эти виды деятельности.

8.1.1 Деятельность, связанная с **архитектурой ИСТ**, включает выполнение обязанностей по проектированию, внедрению и поддержанию инфраструктуры ИСТ. Предоставляются следующие услуги: изучение новых технологий и подготовка предложений по их введению в ИКАО на основе калькуляции затрат; планирование и внедрение полностью операционной локальной сети в Штаб-квартире, центральных серверов, системы электронной почты, оборудования связи и средств Интернета, включая программирование систем и создание операционных систем и крупномасштабного программного обеспечения; планирование, мониторинг и интеграция данных и методы обработки текстов с помощью средств электронной связи и средств публикации документов; проектирование и внедрение элементов безопасности программного обеспечения для серверов, сетей и рабочих мест. Секция также дает консультации региональным бюро относительно их потребностей в организации сети и внедрения систем с целью их интеграции с остальными системами Организации.

8.1.2 **Техническая поддержка** включает предоставление вспомогательных услуг первого и второго уровня пользователям компьютеров. Они охватывают следующее: консультирование пользователей по конфигурации и приобретению микрокомпьютерной аппаратуры; выявление и устранение технических проблем на сервере, в средствах связи, сети и настольном компьютерном оборудовании; административное управление компьютерной техникой и серверами среднего диапазона, включая базы данных; административное управление сетью, включая регистрацию пользователей компьютерами с правом доступа.

8.1.3 Деятельность в области **обучения** включает осуществление всеобъемлющих программ подготовки в области новых технологий и стандартных продуктов, используемых на микрокомпьютерах. Кроме того, обеспечивается прямая поддержка конечных пользователей на местах наряду с выявлением потребностей в обучении и подготовкой/проведением учебных занятий по решению специфических проблем.

8.1.4 К сфере **эксплуатации ЭВМ** относятся функционирование компьютерного центра; обеспечение надлежащей безопасности и создание резервных копий на другом диске, CD-ROM или магнитной ленте для всех компьютерных систем в Штаб-квартире; техническое обслуживание и контроль за аппаратными средствами и матобеспечением парка микрокомпьютеров.

8.1.5 Деятельность по **разработке систем** включает планирование и определение целесообразности и экономической эффективности внедрения систем, разрабатываемых собственными силами или на стороне; определение спецификаций систем и составление соответствующих новых программ в консультации с пользователями систем; кодирование, испытание и корректировка соответствующего

матобеспечения для новых систем; принятие стандартов на использование автоматизированных баз данных; обслуживание системных программ. Эта работа проводится в тех управлениях или отделах, которые не имеют штатных разработчиков.

8.2 Секция ICT также предоставляет услуги представительствам государств, работающим в здании ИКАО, в части для обеспечения им доступа к ICAO-NET (веб-сайт, предназначенный только для Договаривающихся государств и представительств), а также к средствам Интернета (включая электронную почту). Обучение пользованию ICAO-NET, электронной почтой и Интернетом в целом предоставляется ICT после подключения к локальной сети ИКАО (ICAO-LAN). ICT не предоставляет поддержку или помощь делегациям в решении компьютерных проблем, не связанных с таким доступом.

8.3 **Комитет по управлению информационными и связными технологиями**

8.3.1 Комитет по управлению информационными и связными технологиями (ICT/МС) создан по распоряжению Генерального секретаря с целью удовлетворения потребностей в обеспечении последовательного, скоординированного и надлежащего использования ICT в ИКАО. Этот Комитет способствует обеспечению общего участия, сотрудничества и консенсуса среди сотрудников различных управлений/подразделений и призван оказывать помощь Генеральному секретарю в использовании ICT в деятельности ИКАО. ICT/МС выполняет функции по рассмотрению, координации и подготовке рекомендаций в отношении всех крупных проектов в области ICT и инициатив ИКАО и разрабатывает общие руководящие принципы и принципиальные установки для соответствующих управлений и подразделений, поддерживая необходимый уровень децентрализации в том, что касается осуществления проектов и управления ими на уровне подразделений. Такое руководство деятельностью, связанной с использованием ICT, также обеспечивает централизованную поддержку и обслуживание инфраструктуры, ориентированные на удовлетворение потребностей и достижение целей Организации и различных подразделений.

Финансовый отдел

РУКОВОДСТВО ФИНАНСОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ИКАО

(2006)

I. ВВЕДЕНИЕ

1. ИКАО и Организация Объединенных Наций.
2. Структура финансирования ИКАО:
 - a) Регулярная программа,
 - b) деятельность в области технического сотрудничества,
 - c) совместное финансирование.

II. ВЗНОСЫ, НАЧИСЛЕННЫЕ ДОГОВАРИВАЮЩИМСЯ ГОСУДАРСТВАМ

1. Шкала взносов
2. Определение шкалы взносов (принципы):
 - a) фактор платежеспособности (национальный доход),
 - b) заинтересованность и значение в гражданской авиации,
 - c) минимальные/максимальные взносы.
3. Пересмотр шкалы взносов Административной комиссией и ее Рабочей группой по взносам.
4. Утверждение Ассамблей шкалы взносов.
5. Утверждение Ассамблей кандидатур новых государств.
6. Задолженность, урегулирование, приостановление права голоса.

III. БЮДЖЕТ И ПРОГРАММА РАБОТЫ

1. Структура бюджета.
2. Процесс утверждения:
 - a) бюджетные сметы Секретариата и их рассмотрение Финансовым отделом в целях подготовки предложений Генерального секретаря для Совета;
 - b) рассмотрение Советом предложений Генерального секретаря, рассмотрение Финансовым комитетом предложений Совета и их представление на рассмотрение Ассамблее;
 - c) рассмотрение предложений Административной комиссией и ее Рабочей группой по бюджету;
 - d) утверждение Ассамблей бюджета и программы работы.

IV. КОНТРОЛЬ ФИНАНСОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

1. Руководство исполнением бюджета:
 - a) ответственность Генерального секретаря в рамках статей XI и XII Финансовых положений.
2. Проверка счетов внутренней ревизией и внешним ревизором.
3. Доклады Финансовому комитету, Совету и Ассамблее.
4. Финансовые ведомости и доклад внешнего ревизора.

Авиатранспортное управление

АВИАТРАНСПОРТНОЕ УПРАВЛЕНИЕ И ПРОГРАММА ЕГО РАБОТЫ

Справочный материал

Дос 7300, *Конвенция о международной гражданской авиации, подписанная в Чикаго 7 декабря 1944 г. и измененная Ассамблеей ИКАО*

Дос 9842, *Бюджет по программам Организации на 2005–2006–2007 годы*

Дос 9848, *Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 8 октября 2004 года)*

1. ЦЕЛИ И ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ УПРАВЛЕНИЯ

Деятельность Организации в области воздушного транспорта строится на основе статьи 44 *Конвенции о международной гражданской авиации*, в которой определены цели и задачи Организации; статей 54 и 55 *Конвенции*, определяющих обязательные и факультативные функции Совета; статьи 15, определяющей политику в области сборов за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание; статей 22–24, в которых определяются полномочия по проведению работы в области упрощения формальностей, связанных с международным воздушным транспортом; статей 37, 38 и 90, в которых заложена основа разработки стандартов и процедур в области упрощения формальностей, авиационной безопасности и уведомления об их соблюдении; статьи 67, касающейся представления статистических и других отчетов; и статей 68–76 (глава XV), касающихся предоставления и финансирования аэронавигационных средств и служб.

2. ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ

Директор Управления занимается общими вопросами политики в области воздушного транспорта, международными связями и административными вопросами деятельности Управления, а также осуществляет контроль за работой Секции проверок в сфере авиационной безопасности.

Заместитель директора подотчетен директору и имеет в подчинении три секции, занимающиеся экономическими аспектами воздушного транспорта, и сектор, занимающийся экологией, а именно:

Секцию экономической политики и управления инфраструктурой;
Секцию экономического анализа и баз данных;
Секцию совместного финансирования;
Сектор экологии.

Начальник Отдела авиационной безопасности и упрощения формальностей, который подотчетен директору, имеет в подчинении две секции, занимающиеся всеми аспектами авиационной безопасности и упрощения формальностей, за исключением проверок в области авиационной безопасности, а именно:

Секцию по техническим требованиям и инструктивному материалу;
Секцию координации помощи и развития.

3. ПРОГРАММА РАБОТЫ АВИАТРАНСПОРТНОГО УПРАВЛЕНИЯ

3.1 Общие положения

Взаимоотношения с Авиатранспортным комитетом, Комитетом по совместной поддержке, Комитетом по незаконному вмешательству, Экономической комиссией Ассамблеи и Международной технической комиссией по взрывчатым веществам: Управление готовит документацию для вышеуказанных комитетов и комиссий и под их руководством проводит работу по вопросам воздушного транспорта.

Управление руководствуется принципами, изложенными в резолюциях А35-18 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта", А35-9 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства" и А35-5 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды". Оно также предлагает рекомендации по вопросам воздушного транспорта и авиационной безопасности и поддерживает связи с региональными органами гражданской авиации по вопросам воздушного транспорта.

Управление координирует деятельность с другими управлениями в рамках реализации многодисциплинарных задач, таких, как перегруженность аэропортов и воздушного пространства, борьба со злоупотреблением наркотических средств и их незаконным оборотом, охрана окружающей среды, системы связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), оказывает помощь Управлению технического сотрудничества по рассматриваемым в рамках проектов управления по вопросам воздушного транспорта, а также другим управлениям ИКАО, связанным с деятельностью в области аэронавигации и юридической деятельностью Организации по вопросам воздушного транспорта.

— — — — —

СЕКЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ И УПРАВЛЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРОЙ

ПРОГРАММА: ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА

Справочный материал

Веб-сайт программы экономической политики (ЕСР): www.icao.int/icao/en/atb/ecp/index.html
(общая информация о программе и загружаемые документы)

Дос 8632, *Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*

Дос 9587, *Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта* (издание второе – 1999)

Дос 9626, *Руководство по регулированию международного воздушного транспорта* (издание второе – 2004)

Письмо государствам SC 5/6-04/23 от 30 апреля 2004 года, *База данных о международных соглашениях о воздушных перевозках* (МСВС. Дос 9511, издание 2005 года) и *Типовые соглашения ИКАО о воздушных сообщениях* (ТСВС)

Письмо государствам EC 2/93, AN 11/41-05/83 от 12 августа 2005 года, *Аспекты экономической либерализации, связанные с безопасностью полетов, авиационной безопасностью и соответствующие обязанности государств* (также размещено на веб-сайте ЕСР)

Исследование основной схемы маршрутов для развития авиационных перевозок и туризма

Повестка дня

1. Введение.
 - Роль и деятельность ИКАО в области экономического регулирования.
 - Работа и документы ИКАО (основные принципы, анализ и информация).
2. Рамки политики и принципы либерализации регулирования воздушного транспорта:
 - результаты Пятой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/5) и дальнейшая работа;
 - исследование аспектов экономической либерализации, связанных с безопасностью полетов и авиационной безопасностью;
 - исследование основной схемы маршрутов для развития авиационных перевозок и туризма.
3. Торговля услугами:
 - Генеральное соглашение о торговле услугами (ГАТС) и Всемирная торговая организация (ВТО),
 - пересмотр приложения по воздушному транспорту и позиция ИКАО.
4. Политика ИКАО в области налогообложения международного воздушного транспорта.

5. Анализ политики и информация (база данных о международных соглашениях о воздушных перевозках, тематические исследования в области либерализации, политика государств в отношении владения авиакомпаниями и контроля за ними и другие базы данных).
6. Осуществление контроля и рассылка рекомендаций и информации по вопросам политики:
 - региональные практикумы/семинары и глобальный симпозиум по либерализации (Дубай 2006 год).

ПРОГРАММА: УПРАВЛЕНИЕ АЭРОПОРТАМИ, СРЕДСТВАМИ И СЛУЖБАМИ НА МАРШРУТЕ

Справочный материал

Ниже приводится перечень наиболее важных документов, имеющих отношение к лекции, которая будет прочитана по данному вопросу. В дополнение к статье 15 Чикагской конвенции (Дос 7300) основным документом является документ Дос 9082/7. Слушателям рекомендуется заранее изучить этот документ, поскольку основная часть лекции будет связана с его содержанием. Указанные в перечне прочие документы представляют интерес в качестве общего справочного материала.

Основные документы:

Дос 7300 (статья 15), *Конвенция о международной гражданской авиации**

Дос 9082/7, *Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание***

Прочие справочные документы:

Дос 9562/2, *Руководство по экономике аэропортов***

Дос 9161/4, *Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания ***

Дос 9660, *Доклад по финансовым и смежным организационным и управленческим аспектам предоставления и эксплуатации глобальных навигационных спутниковых систем (GNSS)*

Дос 7100* (2005), *Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб, издание 2005 года*

Дос 9764 (ANSCConf 2000), *Доклад Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания ***

Циркуляр 284-AT/120, *Приватизация в сфере аэропортового и аэронавигационного обслуживания**

*Исследование финансового положения аэропортов и аэронавигационных служб (январь 2006 г.)***

* Этот документ размещен в ICAONET.

** Этот документ размещен на веб-сайте ИКАО.

Цель лекции

Рассмотрение *Политики ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*, изложенной в документе Doc 9082/7, инструктивном материале *Руководства по экономике аэропортов* (Doc 9562) и *Руководстве по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Doc 9161), а также наиболее важных общих задач, поставленных в рамках программы "Управление аэропортами, средствами и службами на маршруте". Информация о программе "Управление аэропортами, средствами и службами на маршруте" размещена на веб-сайте: <http://www.icao.int/icao/en/atb/arfm/index.html>.

— — — — —

СЕКЦИЯ СОВМЕСТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ (JF)

Справочный материал

Дос 9585-JS/681, *Соглашение о совместном финансировании некоторых видов аэронавигационного обслуживания в Гренландии (1956), измененное Монреальским протоколом 1982 года (вкл. приложения 18-го издания и его измененные варианты)*

Дос 9585-JS/682, *Соглашение о совместном финансировании некоторых видов аэронавигационного обслуживания в Исландии (1956), измененное Монреальским протоколом 1982 года (вкл. приложения 18-го издания и его измененные варианты)*

Договоренность о совместном финансировании системы контроля за выдерживанием высоты (HMS) в Северной Атлантике

Соглашение об участии в возмещении затрат, связанных со спутниковой системой рассылки аэронавигационной информации (SADIS)

Цель лекции:

Основы совместного финансирования:

Статья 28 и глава XV Чикагской конвенции. Обязательства обеспечивать аэронавигационное обслуживание, финансирование аэронавигационных средств и служб;

Резолюции Ассамблеи А1-65 (Общая политика), А14-37 (Наиболее широкое участие "государств, пользующихся средствами и обслуживанием", в соглашениях о совместном финансировании) и А16-10 (Экономические, финансовые аспекты и аспекты совместной поддержки, возникающие при осуществлении региональных планов).

Ознакомление с тремя типами соглашений о совместном финансировании, административное обеспечение которых осуществляется ИКАО:

Соглашения с Данией и Исландией (DEN/ICE);

договоренность о системе контроля за выдерживанием высоты (HMS);

Соглашение о спутниковой системе рассылки аэронавигационной информации (SADIS).

— — — — —

СЕКЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО АНАЛИЗА И БАЗ ДАННЫХ (EAD)

ПРОГРАММА: СТАТИСТИКА

Презентация материала

1. Статистическая программа ИКАО.
2. Некоторые определения, используемые при подготовке статистических данных о гражданской авиации.
3. Объединенная статистическая база данных ИКАО (ОСБД).

Слушатели курса, желающие ознакомиться со статистической базой данных, могут сделать это, следуя описанной ниже процедуре:

Откройте ваш веб-браузер и введите адрес защищенного сайта ИКАО:

<<http://icaosec.icao.int>>

На стартовой странице будет изображена эмблема ИКАО с указанием двух вариантов: **New User** (под эмблемой слева) и **Login** (под эмблемой справа).

Я – новый пользователь.

Кликните на **New User**; откроется окно с просьбой указать группу, к которой вы желаете присоединиться; введите **STA** и нажмите на Enter. После этого раскроется форма с просьбой сообщить некоторую личную информацию. Заполните эту форму и отправьте ее, нажав на кнопку Submit внизу страницы. Эта информация будет автоматически направлена по электронной почте администратору группы. В течение одного рабочего дня вы получите электронную почту с временным паролем для доступа к веб-сайту. После того, как вы подключитесь к веб-сайту, мы рекомендуем вам изменить ваш пароль.

Я уже имею имя пользователя/пароль.

Кликните на **Login**; откроется окно с указанием групп, в которых вы зарегистрированы. Если вы не зарегистрированы в группе STA, то щелкните на **Group Membership**; раскроется форма с просьбой представить некоторую информацию. Заполните эту форму и отправьте ее, нажав на кнопку Submit внизу страницы. Ваша информация будет автоматически направлена по электронной почте администратору группы. В течение одного рабочего дня вы получите по электронной почте подтверждение того, что доступ к группе STA предоставлен.

Если у вас возникнут какие-либо трудности с вышеуказанным порядком действий, просьба обращаться в Секцию EAD ИКАО по электронной почте по адресу: sta@icao.int, по телефону: № (514) 954-6131 или по факсу: № (514) 954-6744.

ПРОГРАММА: ПРОГНОЗИРОВАНИЕ И ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ**Справочный материал**

Дос 8991, *Руководство по прогнозированию воздушных перевозок*

Циркуляр 308, *Прогнозы перевозок и тенденции в области финансов авиакомпаний: 2005–2007*

Циркуляр 304, *Прогноз развития воздушного транспорта до 2015 года*

Циркуляр 257, *Экономические аспекты аэронавигационного обслуживания, основанного на использовании спутниковой техники*

Циркуляр 292, *Экономический вклад гражданской авиации*

Циркуляр 306, *Региональные различия эксплуатационных экономических показателей международных авиакомпаний (2000–2001)*

Основная деятельность по программе

1. **Прогнозирование.** Деятельность ИКАО в области прогнозирования осуществляется согласно положениям добавления С к резолюции А35-18 Ассамблеи.
 - 1.1 Долгосрочные глобальные прогнозы перевозок авиакомпаний, включая движение воздушных судов, готовятся и публикуются раз в два или три года (см. циркуляр 304).
 - 1.2 Среднесрочные (3-летний срок) глобальные и региональные прогнозы экономической деятельности, прогнозы перевозок и прогнозы финансовой деятельности разрабатываются и публикуются ежегодно.
 - 1.3 Региональные группы по прогнозированию перевозок (TFG).

В настоящее время группы TFG существуют в пяти регионах. Группа по прогнозированию перевозок в Северной Атлантике была создана в 1965 году, а Группа по прогнозированию перевозок в регионе Азии/Тихого океана была образована в 1991 году. После принятия в 1996 году Советом решения 149/8 в отношении стратегии региональной деятельности по прогнозированию перевозок группы TFG были также созданы в регионе Африки/Индийского океана, регионе Латинской Америки и бассейна Карибского моря и регионе Ближнего Востока. Группы TFG предоставляют прогнозы авиаперевозок и другие параметры планирования группам регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) ИКАО и совещаниям Группы ALLPIRG в целях оказания содействия в планировании аэронавигационных средств и служб.

2. **Исследования и инструктивный материал**
 - 2.1 Экономические аспекты планирования и внедрения систем CNS/ATM.

Разработан инструктивный материал, касающийся анализа затрат/выгод применительно к системам связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), включая образцы электронных таблиц (см. циркуляр 257). Исследования, касающиеся затрат/выгод, помогают государствам в планировании и рациональном внедрении систем CNS/ATM, которые значительно способствуют снижению перегруженности воздушного пространства и повышению общей эффективности организации воздушного движения. Обновленный инструктивный материал (который появится в конце 2006 года) включает коммерческие обоснования, которые помогут государствам представить более полные заявки на получение средств от финансовых кругов для осуществления необходимых инвестиций.

2.2 Экономический вклад гражданской авиации.

Разработаны методические рекомендации в целях оказания государствам помощи в оценке экономического вклада гражданской авиации (ЕССА) как коммерческого сектора в рамках соответствующей региональной/местной или национальной экономики с точки зрения продукции и занятости, создаваемых ее основными компонентами, а именно: аэрокосмической промышленностью, авиакомпаниями, аэропортами, коммерческими и государственными организациями. На основе анализа вклада/отдачи и лежащих в их основе национальных/региональных рамок учета уровень взаимозависимости между производителями и потребителями товаров и услуг, связанных с воздушным транспортом, может измеряться по всей производственной цепочке. Имеется также глобальная оценка непосредственного экономического вклада гражданской авиации и ее многопланового влияния (см. циркуляр 292).

2.3 Семинары по вопросам регионального прогнозирования и экономического планирования.

Семинары проводятся с частотой один-два раза в год в различных регионах для государственных должностных лиц в целях предоставления им рекомендаций по методам прогнозирования и экономического планирования и обмена мнениями по соответствующим вопросам.

2.4 Экономические аспекты вопросов, связанных с безопасностью

В настоящее время ведется работа по решению экономических вопросов, включенных в План действий в области AVSEC; а именно: проводится оценка финансовых потребностей в связи с устранением выявленных недостатков и пробелов; проводится анализ экономической целесообразности мер по устранению пробелов и недостатков; по мере необходимости разрабатываются соответствующие экономические модели (с учетом итогов проверок состояния авиационной безопасности) и определяются экономические последствия принятия новых мер обеспечения безопасности.

3. **Анализ экономических аспектов эксплуатационной деятельности авиакомпаний**

3.1 Добавление G к резолюции A35-18 Ассамблеи служит для ИКАО основанием для проведения исследований региональных различий в уровнях прибыли и затрат международных авиакомпаний (см. циркуляр 306).

3.2 Результаты этих исследований также используются Агентством по прорейтам для определения коэффициента прибыли от пассажирских перевозок типа "интерлайн".

- 3.3 По соглашению с Всемирным почтовым союзом ИКАО проводит анализ и предоставляет данные для расчета базовой ставки за перевозку авиапочты в соответствии со статьей 53 Всемирной почтовой конвенции.

— — — — —

СЕКТОР ЭКОЛОГИИ (ENV)

Справочный материал

Действующие резолюции Ассамблеи (Doc 9848): A35-5

1. **Проблемы охраны окружающей среды, связанные с деятельностью гражданской авиации:**
 - Авиационный шум.
 - Эмиссия авиационных двигателей:
 - воздействие на качество воздуха вблизи аэропортов;
 - воздействие на верхние слои атмосферы (выражающееся прежде всего в изменении климата).
 - Проблемы местного масштаба в аэропортах.

2. **Многодисциплинарный подход:**
 - технические/эксплуатационные аспекты (сертификация, эксплуатационные процедуры, планирование землепользования и управление им);
 - экономические/статистические аспекты;
 - юридические аспекты;
 - вопросы координации с ООН;
 - аспекты внешних сношений (Отделение внешних сношений и общественной информации).

3. **Экономические, статистические и другие материалы для Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP):**
 - разработка базы данных и прогнозирование;
 - кадастры по эмиссии двигателей;
 - анализ экономических последствий возможных вариантов решения проблем, связанных с окружающей средой;
 - рыночные меры, касающиеся эмиссии авиационных двигателей, к примеру добровольные меры, взимание сборов (налогов или пошлин) и торговля квотами на эмиссию.

4. **Координация деятельности в рамках системы ООН:**
 - связь с процессами, относящимися к научной оценке (межправительственная группа экспертов по климатическим изменениям, Монреальский протокол по веществам, разрушающим озоновый слой);
 - связь с органами ООН, занимающимися разработкой политики (в частности, с Конференцией Сторон Рамочной конвенции ООН об изменении климата).

СЕКЦИЯ ПРОВЕРОК В СФЕРЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Справочный материал

Doc 9807 (Restricted), *Справочное руководство по проведению проверок в сфере авиационной безопасности (SARM)*

Приложение 17. *Безопасность*

Обязанности в рамках программы работы

Проведение проверок:

- проведение проверок в рамках УППАБ во всех Договаривающихся государствах;
- подготовка конфиденциальных отчетов о командировках с целью проверки;
- анализ адекватности представляемых государствами планов мероприятий по устранению недостатков.

Анализ и гарантии качества:

- выявление и анализ потребностей и недостатков в области авиационной безопасности в государствах на региональном и глобальном уровнях и выполнение функций гарантии качества в отношении мероприятий, проводимых в рамках программы.

Командировки для проведения контрольных проверок:

- контроль за осуществлением программы командировок для проведения контрольных проверок в целях оценки эффективности выполнения государствами планов по устранению недостатков.

Подготовка и сертификация проверяющих:

- проведение базовой подготовки и переподготовки проверяющих по линии УППАБ и сертификация членов и руководителей групп.

Ведение документации по проверкам:

- разработка и обновление связанной с проверками документации.

Обеспечение работы совещательных органов:

- обеспечение работы совещательных органов, связанных с осуществлением Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ).

**СЕКЦИЯ ПО ТЕХНИЧЕСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ
И ИНСТРУКТИВНОМУ МАТЕРИАЛУ (SGM)
И СЕКЦИИ КООРДИНАЦИИ ПОМОЩИ И РАЗВИТИЯ (CAD)**

ПРОГРАММА: УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ

Справочный материал

Конвенция о международной гражданской авиации (Дос 7300/8)

Приложение 9. Упрощение формальностей (издание двенадцатое – 2005)

Дос 9848, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 8 октября 2004 года)

Дос 9303, Машиночитываемые проездные документы:

- Дос 9303, часть 1. Машиночитываемые паспорта
- Дос 9303, часть 2. Машиночитываемые визы
- Дос 9303, часть 3. Официальные машиночитываемые проездные документы размера 1 и размера 2

A. Введение. В чем суть программы по FAL

B. Цель программы FAL

1. Поддержание актуальности Приложения 9 "*Упрощение формальностей*".
 - a) Приложение 9: что нового?
 - b) Приложение 9: что дальше?
2. Публикация технических требований к машиночитываемым проездным документам.
 - a) Электронные паспорта и биометрия: положение дел со стандартами.
 - b) Работа Группы TAG/MRTD: что предстоит сделать.
3. Всемирное внедрение машиночитываемых паспортов.

C. Вопросы текущей повестки дня

D. Взаимодействие ИКАО с государствами-членами: возможности и достижения

1. Специализированное совещание по FAL и Группа экспертов FAL.
2. Исследовательские группы.

ПРОГРАММА: АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ**Справочный материал**

Приложение 17. *Безопасность* (восьмое издание)

Руководство ИКАО по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (Doc 8973/6 Restricted). Распространению не подлежит

Письмо государствам AS 8/1.5-05/54 (конфиденциальное) от 28 октября 2005 года

1. Обзор состояния безопасности гражданской авиации.
 2. Программа ИКАО по авиационной безопасности: резолюция A35-9 Ассамблеи.
 3. Приложение 17.
 4. Руководство ИКАО по безопасности.
 5. *План действий в области авиационной безопасности*: резолюция A35-10 Ассамблеи.
 6. Региональная деятельность.
 7. Программа ИКАО по оказанию помощи в сфере авиационной безопасности.
 8. Учебная программа ИКАО по авиационной безопасности.
- — — — —

**Управление
технического сотрудничества**

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС ИКАО
УПРАВЛЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА
КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ЛЕКЦИЙ
ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ИКАО

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Деятельность ИКАО в области технического сотрудничества, а также функции Управления технического сотрудничества определяются серией резолюций, принятых Экономическим и Социальным советом (ЭКОСОС) Организации Объединенных Наций, Генеральной Ассамблеей ООН, Ассамблеей ИКАО и Советом ИКАО. Конституционной основой участия ИКАО в техническом сотрудничестве являются главным образом следующие решения: решение Совета ИКАО на его 8-й сессии в декабре 1949 года одобрить резолюцию 222 (IX) ЭКОСОС ООН, которым утверждалось участие ИКАО в Расширенной программе технической помощи (РПТП) по экономическому развитию; резолюция А4-20 Ассамблеи ИКАО 1950 года, которой было ратифицировано упомянутое выше решение Совета; и основное стандартное соглашение между ИКАО и ПРООН 1975 года относительно деятельности ПРООН в области технического сотрудничества с правительствами.

Вопросы технического сотрудничества отражены в статье IX Финансовых положений ИКАО.

2. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Программа технического сотрудничества реализуется согласно основным директивам Ассамблеи и Совета ИКАО. В соответствии с общими руководящими указаниями Генерального секретаря и его решениями по особо важным вопросам выполнение Программы технического сотрудничества возложено в рамках делегированных полномочий на Управление технического сотрудничества, руководимое директором.

3. ФИНАНСИРОВАНИЕ И ОБЪЕМ ПРОГРАММЫ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Предыдущими сессиями Ассамблеи отмечалось, что ИКАО не осуществляет финансирование своей Программы технического сотрудничества. Программа финансируется из внебюджетных источников, например, средствами, предоставляемыми ПРООН, и средствами по линии целевых фондов, предоставляемыми правительствами и различными организациями. Программу невозможно определить какой-либо степенью точности до тех пор, пока правительства государств-реципиентов и финансирующие организации после надлежащего рассмотрения своих приоритетов не примут решение относительно сумм, которые необходимо выделить для проектов в области гражданской авиации. Исходя из этого, представляется трудным заранее определить объем Программы.

4. ФОНД РАСХОДОВ НА АДМИНИСТРАТИВНОЕ И ОПЕРАТИВНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ (АОСC)

Административное и оперативное обслуживание Программы технического сотрудничества Организации осуществляется в рамках Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (АОСC), который используется для покрытия всех расходов на такое административное и оперативное обслуживание, а также поддержку программ технического сотрудничества Организации.

5. ОСНОВНЫЕ ЦЕЛИ

а) Укрепление органов гражданской авиации

- Создание управленческих органов и учреждение ведомства гражданской авиации
- Нормативно-правовая база гражданской авиации
- Экономические и финансовые исследования
- Помощь во внедрении Стандартов ИКАО
- Разработка генеральных планов развития гражданской авиации/аэропортов

б) Передача технологий и развитие людских ресурсов

- Услуги нанятых на международной основе консультантов и инструкторов
- Создание и развитие учебных центров гражданской авиации (УЦГА)
- Подготовка персонала на местах и за рубежом
- Обучение поставщиками оборудования
- ТРЕЙНЭР

с) Инфраструктура и службы

- Аэродромы
- Аэронавигационные системы и оборудование
- Системы и оборудование для обеспечения безопасности
- Системы управления аэропортом
- Программы технического обслуживания
- Организация
- Модернизация

д) Содействие соблюдению SARPS ИКАО

- Обеспечение единообразного соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), политики и процедур ИКАО
- Проекты, выполняемые УТС в соответствии с разработанными ИКАО стандартами
- Технологии с гарантированным соблюдением SARPS

е) Предпринятие действий по устранению недостатков

- Предпринятие последующих действий по результатам проверок в рамках УППКБП и УППАБ
- Реализация насущных и долгосрочных потребностей в подготовке персонала, приобретении оборудования или предоставлении экспертов
- Разработка планов действий по устранению недостатков
- Подготовка проектных документов, касающихся проверок

- Предприятие соответствующих действий по устранению недостатков
- Обеспечение соответствия SARPS ИКАО

6. ПРОГРАММЫ СОТРУДНИЧЕСТВА, ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ГОСУДАРСТВАМ

Сотрудничество государств по линии ИКАО может осуществляться в рамках следующих программ:

- a) Сотрудничество в рамках Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН).
- b) Сотрудничество в рамках различных соглашений о целевых фондах (включая предоставление услуг ассоциированных экспертов).
- c) Сотрудничество в области закупок оборудования и заключения контрактов по линии Службы закупок для гражданской авиации (СЗГА).
- d) Сотрудничество в рамках соглашений об управленческом обслуживании (СУО).

Кроме того, сотрудничество может осуществляться в рамках двусторонних соглашений с другими государствами.

7. ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ (ПРООН)

a) Историческая справка

Расширенная программа технической помощи (РПТП) была учреждена Экономическим и социальным советом Организации Объединенных Наций в 1949 году. Дополнительно к этой программе в 1958 году был создан специальный фонд (СФ) Организации Объединенных Наций для выполнения широкомасштабных долгосрочных проектов. В 1966 году РПТП и СФ были объединены в Программу развития Организации Объединенных Наций, хотя определенное различие между технической помощью (ТП) и специальным фондом (СФ) в рамках ПРООН продолжало существовать до 1 января 1972 года.

b) Финансирование программ

Деятельность в рамках ПРООН финансируется за счет добровольных взносов государств. На 2000 год правительства согласовали планируемый взнос в регулярные ресурсы ПРООН в размере 1,1 млрд. долл. США. Около 700 млн. долл. ресурсов ПРООН ежегодно выделяется на финансирование программ по странам (80%), межстрановых программ (12%) и других программ (8%). Исполнительный совет ПРООН устанавливает целевые показатели распределения средств из регулярных ресурсов (ПРООН) на основе трехлетних рамок планирования расходования средств. Эти средства выделяются в виде одной или нескольких частей; первая часть определяется на основе общих утвержденных рамок странового сотрудничества со страной (ССФ), а последующие части - в зависимости от способности страны обеспечивать управление программой и освоение средств.

Для планирования межгосударственных программ Исполнительный Совет наделил функциями по утверждению четыре региональных бюро ПРООН. Во всех случаях необходимо подтверждение владения программой странами, входящими в региональные объединения, а региональная деятельность должна быть включена в утвержденные для каждой страны рамки странового сотрудничества (ССФ).

с) Действующие правила составления программ по странам

Составление программы охватывает текущий трехлетний период, который начинается с подготовки резидентом-представителем (РП ПРООН) предварительных справок по программам. Затем этот документ преобразуется национальным плановым полномочным органом и резидентом-представителем в рамки странового сотрудничества (ССФ). Данные ССФ затем утверждаются Исполнительным советом ПРООН, после чего выделяются соответствующие средства из регулярных ресурсов. После этого страна определяет условия выполнения программ, включенных в ССФ. Она может по своему усмотрению пользоваться учреждениями ООН или неправительственными организациями, национальными учреждениями или частным сектором. Каждые утвержденные ССФ подлежат пересмотру на ежегодной основе.

Следует отметить, что национальный плановый полномочный орган является основным учреждением в формулировании ССФ. Например, просьба о подготовке проекта, поступившая от ведомства гражданской авиации (ВГА), может быть рассмотрена ПРООН только в том случае, если она включена в общую национальную программу, являющуюся основой ССФ. Учитывая это, важно, чтобы ВГА непосредственно участвовало совместно с полномочным органом, осуществляющим планирование, в подготовке ССФ.

д) Действующие правила составления межстрановых программ

Межстрановая программа должна быть поддержана двумя или более странами. Запрос каждого государства в отношении выполнения таких проектов представляется на рассмотрение региональным бюро ПРООН для предварительной проработки. Перед этим правительства должны определить приоритетность этих проектов в своих ССФ. Основываясь на этой приоритетности и учитывая имеющиеся средства, выделяемые из регулярных ресурсов на межстрановые программы, региональные бюро затем создают окончательные варианты программ. После этого выбранные учреждения-исполнители приступают к выполнению утвержденных программ.

Утвержденные межстрановые программы также подлежат ежегодному пересмотру.

е) Разработка и утверждение отдельных проектов

После утверждения программ по странам или межстрановых программ правительство, резидент-представитель и учреждение-исполнитель занимаются подробной разработкой отдельных проектов; в случае крупномасштабных проектов этими вопросами также занимается Штаб-квартира ПРООН. Каждый окончательный документ по проекту, после его утверждения, является основой для выполнения, и в соответствии с этим документом автоматически выделяются средства на выполнение данного проекта.

ф) Ответственность учреждения-исполнителя

Учреждение-исполнитель отвечает за проект или программу и может выполнить их либо полностью, либо поручить их выполнение полностью или частично другим учреждениям.

г) Обязанности правительства, принимающего помощь

В качестве владельца программы правительство отвечает за обеспечение и предоставление других компонентов проекта. Такие другие компоненты могут включать предоставление местного персонала для обучения нанятыми на международной основе экспертами, административного персонала, зданий и т. д. и прочего административного и дополнительного обслуживания.

h) **Финансируемая ПРООН деятельность по линии технического сотрудничества ИКАО**

Основной объем финансирования ПРООН деятельности по линии технического сотрудничества ИКАО постоянно сокращался и в настоящее время представляет менее 3% от общей Программы технического сотрудничества. В резолюции А35-20 Ассамблеи содержится просьба к ПРООН отводить более высокий приоритет росту подсектора воздушного транспорта в развивающихся странах.

8. СОТРУДНИЧЕСТВО ПО ЛИНИИ ИКАО В РАМКАХ ДРУГИХ СОГЛАШЕНИЙ О ФИНАНСИРОВАНИИ

a) **Соглашения по линии целевых фондов**

Сотрудничество, предлагаемое государствам в рамках различных соглашений по линии целевых фондов; например, конкретные соглашения, в рамках которых ИКАО предлагает сотрудничество независимо от проектов ПРООН или дополнительно к этим проектам на основе средств, предоставляемых самими государствами, или средств, поступающих из других источников.

Соглашения и договоренности между правительствами Дании, Финляндии, Франции, Германии, Королевства Нидерландов, Италии и Швеции и ИКАО обеспечивают назначение помощников экспертов ("ассоциированных" экспертов), деятельность которых финансируется этими государствами; помощники экспертов нанимаются по просьбе соответствующих правительств для оказания помощи в работе нанятых на международной основе экспертов в рамках проектов ПРООН/ИКАО. Кроме того, между ИКАО и правительством Испании подписано соглашение о направлении специалистов Испании для работы в Штаб-квартире ИКАО и в региональных бюро ИКАО в Лиме и Мехико.

В 1970 году Организация Объединенных Наций создала программу добровольцев, чьи услуги предлагаются государствами, выделяющими таких экспертов, при этом учреждениям-исполнителям не производится никаких (или производится минимум) выплат; в общем, их функции совпадают с функциями ассоциируемых экспертов, о которых говорится выше.

b) **Служба закупок для гражданской авиации (СЗГА)**

СЗГА создана ИКАО с целью оказания помощи развивающимся странам в закупке дорогостоящих систем оборудования или заключении контрактов на техническое обслуживание, необходимых для гражданской авиации; Служба широко использует систему выполнения закупок и заключения контрактов, которая уже разработана в рамках ИКАО для осуществления технического сотрудничества. Во многих странах до сих пор отсутствует соответствующий механизм выполнения всех этапов закупок оборудования, например подготовка технических требований, объявление торгов, заключение контрактов и выполнение последующих действий, связанных с выбором изготовителей оборудования. Административные сборы, взимаемые ИКАО, определяются по скользящей шкале в зависимости от размера общей суммы предполагаемой закупки или суммы, предусмотренной контрактом.

c) **Соглашение об управленческом обслуживании (СУО)**

Соглашение об управленческом обслуживании (СУО) представляет собой разновидность соглашения о целевом фонде и имеет много общего с таким соглашением, за исключением одного важного отличия. В случае СУО осуществляется расчет стоимости предоставления обслуживания, с тем чтобы возместить Организации все понесенные управленческие и административные расходы. Соответственно в контракт включается особый сбор за услуги, основанный на оценочной фактической стоимости предоставления обслуживания, а не на фиксированной процентной доли от стоимости контракта.

9. ВИДЫ СОТРУДНИЧЕСТВА

Различные виды осуществляемого сотрудничества могут быть кратко описаны и разделены на основные группы следующим образом:

a) Эксперты

Нанятые на международной основе эксперты могут выполнять функции советников в правительственных ведомствах или подразделениях авиакомпаний, инструкторов в учебных центрах или при подготовке персонала без отрыва от производства или функции персонала руководящего уровня (OPAS), оказывающего правительству оперативную и административную помощь.

b) Стипендии и пособия на образование

Выделяются для обучения за рубежом граждан государств, получающих помощь.

c) Оборудование

Поставляется для целей обучения персонала или для нужд производства.

d) Услуги консультантов и субподряды

Широкая по масштабам деятельность, включающая предоставление технических консультаций, установку оборудования и обучение.

e) Эксперты в рамках региональных/межрегиональных проектов

Краткосрочное назначение экспертов для предоставления правительствам консультаций по конкретным вопросам или проведения кратких курсов по обучению персонала.

10. ПРОЕКТЫ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Проектный цикл – определение потребностей

a) Подготовка проекта

- Определение потребностей правительства
- Командировка с целью предоставления предварительной помощи
- Определение потребностей
- Основа для подготовки проекта
- Проектный документ

b) Финансирование – партнеры по финансированию

- Государства-реципиенты
- Государства-доноры
- Механизмы финансирования реализации целей ИКАО (МФРЦ)
- Международные финансовые организации
- Региональные банки развития
- Частный сектор и авиационная отрасль
- Региональные организации

c) Гибкие условия финансирования

- Проекты ПРООН/ИКАО
- Соглашения по линии целевых фондов (ЦФ)
- Служба закупок для гражданской авиации (СЗГА)
- Соглашения об управленческом обслуживании (СУО)

d) Утверждение проекта

e) Реализация проекта

- Предоставление экспертов, консультантов, инструкторов и инспекторов (доступ более чем к 4000 специалистов)
- Использование национальных кадров
- Обеспечение оборудованием и предоставление услуг
- Подготовка персонала
- Передача технологий и информации

f) Рассмотрение и оценка

- Мониторинг
- Отчеты о ходе выполнения проекта
- Трехстороннее рассмотрение
- Оценка
- Соответствие, эффективность и значение

11. ПРОГРАММЫ ИКАО ПО ПОДГОТОВКЕ ПЕРСОНАЛА

a) Программа ИКАО по предоставлению стипендий

- Выбранные международные учебные центры гражданской авиации/университеты

b) Эксперты ИКАО в качестве инструкторов

- Проведение практикумов и семинаров (на региональном и местном уровнях)
- Подготовка персонала без отрыва от производства

c) Подготовка персонала поставщиками оборудования

Программа ТРЕЙНЭР

a) Глобальная система совместного использования курсов

- Стандартная методика разработки учебных курсов
- Комплекты типовых учебно-методических разработок (ТУМР)
- Учебные курсы высокого качества по низкой цене

b) Международная объединенная сеть сертифицированных УЦГА

c) Проводимые на глобальном уровне по линии ТРЕЙНЭР симпозиумы и конференции по подготовке персонала

d) Семинары разработчиков курсов

12. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИКАО В ОБЛАСТИ ЗАКУПОК

а) Цель

Осуществлять закупки оборудования, расходных материалов и предоставлять услуги с максимальным учетом интересов Организации и/или государств, которым оказывается помощь.

Деятельность в области закупок оказывает поддержку проектам, осуществляемым в рамках Программы технического сотрудничества с целью оказания помощи государствам-членам во внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS).

Вся деятельность в области закупок регулируется кодексом закупок ИКАО.

б) Почему используют ИКАО для закупок?

- Гарантированное соответствие Стандартам ИКАО
- Возможность совершить закупки на беспрошленной основе
- Знание современных технологий
- Оптимальные условия гарантии
- Четкие и короткие сроки поставок
- Полная транспарентность: беспристрастность оценки
- Полные регулирование и контроль исполнения контракта
- Гарантия платежа: операции целевых фондов (ИКАО)
- Открытый всемирный рынок

с) Типичные области применения

Изделия

- Авиационная безопасность
- Спутниковые сети
- Навигационные средства
- Противопожарные транспортные средства
- Центры и радиолокационные станции УВД
- Средства связи (ОВЧ, ВЧ, VCCS)
- Воздушные суда
- Светотехническое оборудование летного поля

Услуги

- Проектирование аэропортов
- Планирование строительных работ
- Техничко-экономические обоснования
- Планирование воздушного пространства
- Проверки в сфере авиационной безопасности

13. НЕКОТОРЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

- Модернизация законодательства и правил гражданской авиации
- Развитие/реорганизация органов гражданской авиации
- Учреждение автономных ведомств гражданской авиации

- Подготовка национальных генеральных планов развития гражданской авиации/ аэропортов
- Учреждение национальных учебных центров гражданской авиации
- Профессиональная подготовка персонала гражданской авиации
- Подготовка национальных инспекторов в области безопасности полетов авиации
- Внедрение аэронавигационных систем и региональных сетей связи
- Разработка субрегиональных программ по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности
- Восстановление средств для обеспечения безопасности полетов
- Устранение недостатков в области авиационной безопасности
- Восстановление средств УВД в регионах конфликтов
- Создание условий для привлечения частного сектора

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ

ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО, ОСУЩЕСТВЛЯЕМОЕ ПО ЛИНИИ ИКАО С 1960 ГОДА

1. ВВЕДЕНИЕ

Развивающееся государство может определить для себя три задачи по расширению деятельности в области гражданской авиации:

- 1) развитие своей внутренней авиатранспортной системы, особенно там, где географическое расположение или недостаток финансовых средств не позволяют обеспечить быстрое развитие сети шоссейных дорог или железнодорожных линий;
- 2) создание необходимой технической инфраструктуры, как того требуют региональные аэронавигационные планы ИКАО, с тем чтобы выполнять международные воздушные перевозки (которые могут способствовать развитию торговли, туризма и обеспечению занятости) в страну и из страны;
- 3) развитие международных воздушных сообщений с другими государствами.

В течение периода 1960–2005 гг. Международная организация гражданской авиации осуществляла сотрудничество по достижению этих целей в рамках следующих программ:

- Программа развития Организации Объединенных Наций, включая доленое участие;
- Фонд для развития Западного Ирана;
- Основной целевой фонд для развития Конго (и другие программы для Конго);
- Различные соглашения по линии целевых фондов;
- Соглашения об управленческом обслуживании (СУО);
- Служба закупок для гражданской авиации (СЗГА);
- Механизм финансирования реализации целей ИКАО (МФРЦ)
- Совместная разработка мероприятий по обеспечению безопасности и сохранению летной годности в эксплуатации (COSCAP)
- Совместная программа по авиационной безопасности (CASP)

Данное сотрудничество включало один или более из перечисленных ниже элементов¹: эксперты, стипендии и оборудование. Что касается экспертов, то помощь предоставлялась путем выездов в командировки одного или нескольких экспертов или путем выполнения довольно краткосрочных командировок экспертами в рамках региональных/межрегиональных проектов ИКАО.

¹ Иногда возникают потребности в сотрудничестве, которые не могут быть удовлетворены путем обычного предоставления экспертов, выделения стипендий или закупки оборудования; например, может потребоваться помощь специализированной группы экспертов в течение довольно короткого периода времени и услуги такой группы экспертов могут быть предоставлены путем заключения с фирмой-консультантом договора о выполнении субподрядных работ.

2. СОТРУДНИЧЕСТВО, СВЯЗАННОЕ С ОКАЗАНИЕМ КОНСУЛЬТАТИВНОЙ ИЛИ ОПЕРАТИВНОЙ ПОМОЩИ

Хотя в большинстве случаев ИКАО оказывала помощь в области специализированной технической подготовки авиационного персонала, ИКАО всегда предоставляла консультативную и оперативную помощь (OPAS) в области, связанной с выполнением правительством своих обязательств в отношении гражданской авиации. Совсем недавно существовала тенденция к расширению такого вида помощи не только по объему, но также и по различным видам: например, в области сотрудничества с национальными авиакомпаниями. Разнообразие видов помощи отмечается в приводимых ниже примерах сотрудничества:

- восстановление служб аэронавигационного обслуживания и авиационных метеорологических служб в международном аэропорту после освобождения страны от колониального господства;
- налаживание работы служб аэронавигационного обслуживания и авиационных метеорологических служб в новом аэропорту;
- создание, организационная структура и функционирование ведомств гражданской авиации;
- развитие средств авиационной связи, служб производства полетов и управления воздушным движением (включая подготовку национальных кадров, с тем чтобы они отвечали за работу этих служб) и установка и техническое обслуживание радионавигационных средств;
- поставки в четыре государства Южной Америки оборудования ОВЧ-связи увеличенной дальности действия;
- проведение предварительных работ по составлению технико-экономического обоснования в отношении размещения, строительства и расширения международных аэропортов;
- руководство аэропортами;
- проектирование аэровокзальных комплексов;
- установка автоматизированной системы бронирования билетов авиапассажиров "в реальном времени";
- проектирование, поставка и установка сетей ЭВМ и управленческих информационных систем для департаментов гражданской авиации;
- подключение навигационных средств для выполнения проверок в полете;
- повышение уровня безопасности и регулярности полетов;
- проведение исследований в отношении потребностей гражданской авиации (в сотрудничестве с предоставляющими займы учреждениями, например Международным банком реконструкции и развития и Азиатским банком развития);

- подготовка планов развития гражданской авиации;
- разработка законодательных норм в области гражданской авиации;
- развитие межправительственного агентства по обеспечению аэронавигационного обслуживания;
- подготовка проектов регламентирующих документов и правил в отношении сертификации воздушных судов с точки зрения летной годности и в отношении выдачи лицензий авиационному персоналу;
- создание удаленных центров коммутации сообщений;
- усовершенствование учебных центров гражданской авиации и присоединение к программе ТРЕЙНЭР;
- проведение исследования о роли гражданской авиации в экономическом развитии стран Африки.

3. СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ ПОДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛА

В области подготовки персонала деятельность ИКАО была направлена на оказание помощи национальным училищам по подготовке персонала, обеспечение подготовки персонала без отрыва от производства и оказание правительствам помощи по созданию постоянно действующих крупных учебных заведений для подготовки технического персонала в различных специализированных областях авиации. Многие из этих учебных заведений предназначены для проведения полного курса подготовки персонала, хотя в них также часто организовываются курсы специализированной подготовки, повышения квалификации и продвинутой подготовки.

В некоторых случаях в училищах и учебных заведениях, помощь в развитии которых оказала ИКАО, дополнительно к подготовке собственных национальных кадров осуществляется обучение представителей других государств.

Ниже приводится перечень различных основных специальностей в гражданской авиации, по которым проводится обучение:

расследование и предотвращение авиационных происшествий,
службы авиационной информации,
авиационные метеорологические службы,
управление воздушным движением/поисково-спасательные службы,
воздушный транспорт,
техническое обслуживание и летная годность воздушных судов,
инженерное оборудование и техническая эксплуатация аэропортов,
аэропортовые службы пожаротушения и аварийно-спасательных работ,
управление,
авиационная медицина,
руководство гражданской авиацией и законодательство,
техническое обслуживание средств авиационной связи и навигационных средств,
эксплуатация средств авиационной связи,
методика обучения,

службы производства полетов,
летная калибровка,
служба бортпроводников и вспомогательные службы авиакомпаний,
языковая подготовка,
авиационная безопасность.

Кроме деятельности в области подготовки персонала, которую осуществляют эксперты ИКАО с целью создания училищ и проведения подготовки в учебных заведениях или проведения подготовки без отрыва от производства, выделялись стипендии представителям государств, принимающих помощь, для их обучения за рубежом в различных областях гражданской авиации как в развивающихся, так и в развитых странах, где с помощью ИКАО/ПРООН были созданы учебные заведения по подготовке авиационных кадров.

4. РЕГИОНАЛЬНЫЕ/МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ

Региональные/межрегиональные проекты ИКАО представляют собой проекты, в рамках которых один эксперт или более выполняют краткосрочные² командировки в страны с целью предоставления специализированных консультаций или проведения специализированных курсов обучения. В течение периода 1960–2005 гг. осуществлены следующие виды региональных/межрегиональных проектов:

- административно-финансовая деятельность,
- инженерное оборудование аэродромов,
- аэродромные службы пожаротушения и поиска,
- службы аэронавигационной информации,
- подготовка авиационного персонала (стипендии),
- исследования по грузовым авиаперевозкам,
- эксплуатация авиалиний,
- обслуживание воздушного движения,
- авиаперевозки,
- экономика воздушного транспорта,
- летная годность,
- авиационное законодательство,
- авиационная безопасность,
- эксплуатация средств связи,
- электронное оборудование,
- безопасность полетов (летная годность и выдача свидетельств персоналу/производство полетов),
- подбор частот,
- советник по использованию кадров,
- выдача свидетельств персоналу/производство полетов,
- техническое обслуживание телетайпного оборудования,
- советник по вопросам подготовки кадров,
- планирование и систематизация,
- укрепление организационной структуры,
- консультант по системам CNS/ATM,

² Предполагается, что срок командировки будет достаточным для получения ощутимых результатов по структурно измененным направлениям деятельности; в зависимости от характера задачи и наличия кадров по просьбе государств организовываются повторные командировки.

- технико-экономическое обоснование: системы УВД,
- планирование автоматизации.

5. ПРОГРАММА СОВМЕСТНОЙ РАЗРАБОТКИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И СОХРАНЕНИЮ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ В ПРОЦЕССЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ (COSCAP)

Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и сохранению летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) представляет собой субрегиональное совместное соглашение, реализуемое ИКАО в рамках целевого фонда, который предназначен для повышения безопасности полетов и эффективности авиатранспортных перевозок в соответствующем субрегионе. Цель программы заключается в устранении недостатков, связанных с возможностями участвующих государств организовывать контроль за обеспечением безопасности полетов в субрегионе, путем улучшения положения с соблюдением Стандартов и Рекомендуемой практики, содержащихся в Приложениях к Чикагской конвенции, а также путем создания активной группы высококвалифицированных инспекторов в области производства полетов и летной годности (региональной группы по безопасности полетов авиации) для выполнения, при необходимости, всевозможных проверок состояния дел в области безопасности полетов и функций по сертификации от имени участвующих государств.

Руководство деятельностью в рамках каждого проекта COSCAP, выполняемого УТС в конкретном субрегионе, осуществляется Руководящим комитетом по проекту, состоящим из ГДГА участвующих государств, директора Управления технического сотрудничества ИКАО или его представителя, регионального директора ИКАО или его представителя и главного технического советника по проекту/координатора проекта. Представители организаций-доноров и других организаций, участвующих в обеспечении работ по проекту денежными средствами и/или натурой, приглашаются участвовать во всех заседаниях Руководящего комитета, которые проходят на регулярной основе с целью рассмотрения хода выполнения проекта COSCAP и установления приоритетов в отношении будущей работы.

Ежегодная программа проектов COSCAP охватывает деятельность по конкретной программе и деятельность, касающуюся конкретного государства.

а) Деятельность в рамках программы

Деятельность в рамках программы включает, кроме прочего:

- разработку согласованных правил и стандартов, касающихся безопасности полетов;
- разработку руководств для инспекторов, содержащих общие принципы, и методических руководств, обеспечивающих проведение сертификации инспекторов и выполнение функций по контролю за обеспечением безопасности полетов. Эти руководства могут быть легко переработаны государствами-членами с целью удовлетворения своих потребностей;
- разработку программ подготовки персонала, предназначенных для инспекторов по производству полетов и летной годности;
- проведение проверок в сфере регулирования: инспекторы по линии COSCAP проводят проверки в сфере регулирования применительно к эксплуатантам в субрегионе по запросу генеральных директоров гражданской авиации. Кроме оказания помощи государствам в части повышения их ответственности за контроль в области

регулирования, такие проверки предоставляют отличную возможность проведения обучения национальных инспекторов без отрыва от производства;

- осуществление деятельности, связанной с проверками и сертификацией;
- оказание технической помощи и предоставление рекомендаций в отношении толкования правил/стандартов, применения передовой практики и/или решения технических вопросов и разработки и внедрения планов действий по устранению недостатков, связанных с УППКБП;
- проведение сертификации аэродромов и оказание помощи в разработке программ, правил и процедур, касающихся сертификации аэродромов; и
- проведение подготовки персонала органов управления и представителей отрасли в области систем обеспечения безопасности полетов.

6. СОВМЕСТНАЯ ПРОГРАММА ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (CASP)

Учитывая более экономически выгодный подход к реализации проектов Управления технического сотрудничества, ИКАО разработала новую программу в области авиационной безопасности для ее реализации на субрегиональной основе, а именно, совместную программу по авиационной безопасности (CASP).

Прежде всего целью CASP является расширение возможностей участвующих государств и их международных аэропортов в области авиационной безопасности, направленных на обеспечение соответствия международным требованиям и SARPS ИКАО путем предоставления соответствующих экспертов по вопросам регулирования, техники и подготовки персонала. Программа будет также содействовать созданию постоянной структуры по обеспечению авиационной безопасности в субрегионе, управляемой подготовленным в рамках CASP персоналом, который, как предполагается, будет предоставлять консультации, оказывать помощь и обеспечивать подготовку персонала, а также осуществлять сотрудничество и координацию между полномочными органами, занимающимися вопросами авиационной безопасности, в отношении обсуждения вопросов, касающихся авиационной безопасности, и обмена информацией.

В свете отчетов по итогам проверок по линии УППАБ, представляемых по усмотрению каждым государством, в рамках проектов CASP, осуществляемых УТС в субрегионах, может быть также проведен пересмотр национальных программ в области безопасности гражданской авиации, в том числе соответствующих правил, практики и процедур, с целью обеспечения их полного выполнения в соответствии с требованиями ИКАО.

В целях обеспечения тщательного контроля и повышения эффективности для каждого проекта CASP будет создан руководящий комитет по проекту, состоящий из занимающих высокие должности представителей ИКАО, представителей полномочных органов обеспечения безопасности на воздушном транспорте участвующих государств, основных доноров и координатора проекта, который будет рассматривать ход реализации проекта, обращать внимание на возникающие трудности, принимать предложения по повышению эффективности, при необходимости согласовывать изменения, касающиеся деятельности, ресурсов и взносов в рамках проекта, а также утверждать план работы на последующий год.

7. ТРЕЙНЭР

В июле 1989 года ПРООН одобрила межрегиональный проект, названный ТРЕЙНЭР. В рамках данного проекта выполняется основная предварительная деятельность, направленная на создание глобальной сети распределения обязанностей в области подготовки кадров между учебными центрами гражданской авиации в развивающихся странах. Программа ТРЕЙНЭР позволит участвующим в ней учебным центрам достичь академической самостоятельности и путем использования совместных ресурсов обеспечить их эффективное функционирование и высокий уровень подготовки персонала для своих секторов гражданской авиации. Подразделение ТРЕЙНЭР находится в Управлении технического сотрудничества ИКАО.

8. ПОЛИТИКА ИКАО В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

В общем виде политика ИКАО в области технического сотрудничества изложена в резолюциях по данному вопросу, принятых Ассамблеей ИКАО до того, как название "Техническая помощь" было заменено названием "Техническое сотрудничество". Кроме того, в 1995 году на 31-й сессии Ассамблеи ИКАО была принята резолюция А31-14 *"Переход к новой политике в области технического сотрудничества"*. Затем эта резолюция обновлялась на последующих Ассамблеях.

9. ДЕЙСТВУЮЩИЕ РЕЗОЛЮЦИИ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ

Нижеперечисленные действующие резолюции по техническому сотрудничеству содержатся в предварительном выпуске резолюций, принятых 35-й сессией Ассамблеи ИКАО.

A35-20. Уточнение новой политики в области технического сотрудничества

A35-21. Расширение деятельности ИКАО в области технического сотрудничества

Нижеперечисленные действующие дополнительные резолюции по техническому сотрудничеству включены в документ Дос 9790 *"Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 5 октября 2001 года)"*.

A26-16. Техническая помощь

A27-18. Финансирование деятельности в области технической помощи

A27-20. Расширение деятельности по подготовке кадров и техническому обслуживанию оборудования при оказании технической помощи

A24-17. Предоставление стипендий для начальной и повышенной подготовки

A22-11. Международная помощь в возобновлении работы международных аэропортов и соответствующих аэронавигационных средств

A22-19. Помощь и консультации при осуществлении региональных планов

A16-7. Авиационная техническая подготовка

**Отделение
по региональным вопросам**

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС ИКАО

ОТДЕЛЕНИЕ ПО РЕГИОНАЛЬНЫМ ВОПРОСАМ

АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ РАЙОНЫ И РЕГИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА ОРГАНИЗАЦИИ

Лекция № 1

СПРАВОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Дос 7300/6, Конвенция о международной гражданской авиации
Дос 8144-AN/874/6, Директивы региональным аэронавигационным
совещаниям и правила процедуры их проведения
Издания аэронавигационных планов

I. ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

1. Вскоре после создания Организации в декабре 1944 года Временный совет признал необходимость разделения мира на аэронавигационные регионы в целях упрощения планирования и внедрения наземных средств и служб, необходимых для функционирования международного воздушного транспорта. Двумя основными концепциями, которые привели к данному выводу, являются следующие:

- a) Ввиду значительных различий в характере эксплуатационных и технических проблем, присущих различным частям мира, представлялось логичным, чтобы планирование и внедрение необходимых наземных служб осуществлялось на зональной или региональной основе, географические границы которой должны быть таковыми, чтобы охватывать участки авиамаршрутов, обладающих определенной степенью однородности и в силу этого предполагающих применение набора единообразных требований.
- b) Наилучшим способом осуществления планирования является проведение консультаций между ограниченным количеством государств в отличие от планирования требований в отношении аэронавигационных средств и служб на глобальной основе. Эти консультации, как правило, проводятся на основе созыва региональных аэронавигационных совещаний, и при этом необходимость ограничения таких совещаний до рабочих масштабов является самоочевидной. Можно отметить поэтому, что даже в отсутствие существенных изменений в технических условиях, которые существуют в различных частях мира, было бы непрактичным с административной точки зрения планировать использование всех средств и служб на глобальной основе.

2. Географические и климатические условия могут также играть роль в определении требований в отношении аэронавигационных средств и служб и способов их соблюдения. Например,

навигационное обслуживание над океаническими и пустынными районами может быть также обеспечено за счет средств дальнего радиуса действия, установленных на доступных площадках, имеющих источники энергоснабжения, а также за счет средств связи, установленных в гористых районах, которые также могут обладать расширенным диапазоном действия на основе использования ряда релейных станций в целях преодоления препятствий на местности. Определение типа и технических возможностей средств и служб поиска и спасания и аэродромных служб также зависит от ряда географических и эксплуатационных соображений.

3. Учитывая вышеизложенное, Временный совет согласился в 1945 году создать десять аэронавигационных регионов, границы которых приблизительно соответствовали континентальным и материковым пространствам. При определении их границ было предусмотрено наложение регионов, для того чтобы в местах их наложения как можно больше узловых районов, связанных с сетью авиамаршрутов данного региона, были включены в регион. Первые десять аэронавигационных регионов включали: регион Африки и Индийского океана, Карибский регион, Европейско-Средиземноморский регион, регион Ближнего Востока, регион Северной Атлантики, регион северной части Тихого океана, Южноамериканский регион, Южно-атлантический регион, регион Южной части Тихого океана и регион Юго-Восточной Азии. К 1952 году количество регионов было сокращено до восьми за счет объединения северной и южной частей Тихоокеанского региона и Южноамериканского и Южноатлантического регионов.

4. Появление в 1957–1958 годах реактивных воздушных судов привело к внедрению гораздо более протяженных маршрутов, многие из которых пересекали два или более региона. Это в свою очередь обусловило необходимость дальнейшего пересмотра региональной структуры, и на 14-й сессии Ассамблеи ИКАО в 1962 году Совету было поручено провести исследование региональной структуры с учетом текущих и будущих событий, а также в целях решения отдельных проблем, которые были связаны с наложением регионов или невключением отдельных районов в региональную структуру.

II. СОВРЕМЕННАЯ РЕГИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

5. Результаты проведенного Советом исследования подтвердили, что планирование на региональной основе должно быть продолжено и что концепцию разделения мира на аэронавигационные регионы следует сохранить, но главным образом для того, чтобы иметь исходный район для определения географического региона, который бы в дальнейшем рассматривался конкретным региональным аэронавигационным совещанием и брался за основу при распределении всех намеченных в результате регионального планирования средств и служб с использованием для этой цели серии изданий аэронавигационных планов. Совет пересмотрел аэронавигационные регионы, устранив наложения между ними, в том числе в связанных с ними полярных районах, и установил Североамериканский регион, который охватывает Канаду, Соединенные Штаты Америки и прилегающий полярный район. Современная региональная структура определена в добавлении к Директивам региональным аэронавигационным совещаниям и правилам процедуры их проведения (Дос 8144-AN/874/6).

III. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВ ПО РЕГИОНАМ

6. В целях планирования и упрощения дальнейшего внедрения требуемых аэронавигационных средств и служб государства были разбиты на две основные группы: те, которые географически расположены внутри данного региона или имеют территорию в данном регионе, и государства, которые не расположены в данном регионе, но которые располагают перевозчиками, зарегистрированными в них, или воздушными судами, эксплуатируемыми авиаперевозчиком, основное место коммерческой деятельности которого или основное место пребывания которого находится в государствах, которые осуществляют или предполагают осуществлять международные воздушные перевозки в данном регионе. Государства,

принадлежащие к первой группе, – это главным образом те государства, которые отвечают за предоставление требуемых средств и служб в данном регионе и которые для краткости именуются государствами-поставщиками обслуживания. Государства второй группы именуется, как правило, государствами-пользователями.

7. В соответствии с вышеуказанной разбивкой государство может выступать одновременно в роли поставщика обслуживания и пользователя в регионе, в котором оно расположено или в других регионах, в котором оно располагает территориями. Государство может также выступать в роли поставщика в ряде регионов в силу своего расположения в районе, где пересекаются различные международные маршруты, связанные с регионами. Примером этого являются Соединенные Штаты Америки, которые выступают в качестве поставщика обслуживания в регионах Тихого океана, Северной Атлантики, бассейна Карибского моря и Северной Америки. С другой стороны, государство может выступать в качестве пользователя в любых или во всех установленных аэронавигационных регионах, в зависимости от международных маршрутов, которые используются его авиакомпаниями. Примером этого являются мировые перевозчики, например Япония, Франция, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки и т. д., авиакомпании которых осуществляют эксплуатационную деятельность во всем мире.

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС ИКАО

ОТДЕЛЕНИЕ ПО РЕГИОНАЛЬНЫМ ВОПРОСАМ

ОБЯЗАННОСТИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

Лекция № 2

СПРАВОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

*Телефонно-адресный справочник ИКАО
Издания аэронавигационных планов*

I. ЗАДАЧИ РЕГИОНАЛЬНЫХ БЮРО

1. Наряду с разделением мира на аэронавигационные регионы становится очевидной необходимость создания региональных бюро для непрерывного выполнения обязанностей Организации. Эти обязанности заключаются, главным образом, в оказании содействия в достижении целей ИКАО, поощрении государств выполнять политику и директивы Организации и оказании им, при необходимости, помощи в выполнении этой задачи.

2. Существует семь региональных бюро ИКАО, которые расположены:

Азиатское и Тихоокеанское бюро - Бангкок;
Бюро Восточной и Южной Африки - Найроби;
Европейское и Североатлантическое бюро - Париж;
Ближневосточное бюро - Каир;
Бюро Северной Америки, Центральной Америки и бассейна Карибского моря - Мехико;
Южноамериканское бюро - Лима;
Бюро Западной и Центральной Африки - Дакар.

3. Программа работы региональных бюро ИКАО, изложенная в Дос 9699 "Бюджет по программам Организации на 1999-2000-2001 годы", воспроизведена в дополнении.

II. ФУНКЦИИ И МЕТОДЫ РАБОТЫ РЕГИОНАЛЬНЫХ БЮРО

4. Региональные бюро подчиняются непосредственно Генеральному секретарю и отвечают, главным образом, за поддержание постоянных контактов с государствами, в которых они аккредитованы, и другими соответствующими организациями в целях оказания им содействия в выполнении политики, решений и требований ИКАО. Осуществляя эту главную роль, бюро выполняет задачи и обязанности под

общим руководством директора управления или руководителя соответствующего отдела в Штаб-квартире, как указано в следующих пунктах.

5. Под общим руководством директора Аэронавигационного управления региональные бюро:
 - a) информируют государства о масштабах и характере требований, содержащихся в аэронавигационных планах, а также о соответствующих рекомендациях региональных аэронавигационных совещаний и вносят рекомендации относительно способов выполнения требований;
 - b) оказывают консультативную помощь и содействие государствам в решении проблем организационного, эксплуатационного, процедурного, снабженческого характера, а также технического обслуживания при предоставлении аэронавигационных средств и служб, включая вопросы укомплектования кадрами и их подготовки;
 - c) обеспечивают, при необходимости, в ходе консультаций с государствами обновление аэронавигационных планов с учетом текущих и предполагаемых эксплуатационных требований;
 - d) наблюдают за ходом выполнения аэронавигационных планов и, при необходимости, направляют в Штаб-квартиру информацию и другой фактический материал;
 - e) наблюдают за обеспечением государствами удовлетворительного выполнения положений, содержащихся в Приложениях и Правилах аэронавигационного обслуживания, и, при необходимости, направляют в Штаб-квартиру информацию и другой фактический материал;
 - f) отслеживают существенные недостатки в выполнении государствами положений, содержащихся в Приложениях и Правилах аэронавигационного обслуживания, и, при необходимости или в соответствии с поручениями, проводят консультации с заинтересованными полномочными органами относительно возможного устранения этих недостатков;
 - g) координируют совместные действия государств по выполнению планов и организуют их обсуждение полномочными органами двух или более государств, включая, при необходимости, созыв неофициальных совещаний в случае возникновения проблем координационного характера;
 - h) рекомендуют любые необходимые специальные меры содействия осуществлению планов, включая совместные многосторонние действия, специальные проекты, создание эксплуатационных агентств, проведение переговоров по займам и других соответствующих проектов;
 - i) выполняют командировки в государства в целях поддержания контактов или проведения консультаций по любому или всем вышеуказанным вопросам;
 - j) предоставляют обслуживание силами Секретариата группам регионального планирования или осуществления проектов.
6. Под общим руководством директора Авиатранспортного управления региональные бюро:

- a) устанавливают и поддерживают тесные отношения с компетентными полномочными органами национальных администраций, занимающихся вопросами регулирования, экономики, статистики и упрощения формальностей в области международного воздушного транспорта;
- b) направляют государствам и соответствующим международным организациям текущую информацию о целях, деятельности и требованиях ИКАО в области воздушного транспорта;
- c) предоставляют услуги региональным организациям гражданской авиации в соответствии с установленными рабочими договоренностями;
- d) направляют в Авиатранспортное управление на постоянной основе информацию о деятельности, мнениях, проблемах и потребностях государств в области воздушного транспорта и соответствующих видах деятельности международных организаций;
- e) оказывают, при необходимости, содействие в выполнении программы работы Организации в области воздушного транспорта;
- f) выполняют командировки в государства в целях поддержания контактов или проведения консультаций по любому или всем вышеуказанным вопросам.

7. Под общим руководством директора Управления технического сотрудничества региональные бюро:

- a) направляют как можно более полную информацию о состоянии развития гражданской авиации - международной и внутренней - в регионе либо на уровне какой-либо страны или между странами; определяют потребности в улучшении средств и служб гражданской авиации в регионе и готовят и обеспечивают обновление справочных материалов по странам;
- b) создают и поддерживают эффективные рабочие отношения с полномочными органами гражданской авиации государств в регионе, проводят консультации/дают рекомендации относительно их потребностей в развитии как в области технического сотрудничества, так и инвестирования и предоставляют им консультации по процедурам, которым надлежит следовать для получения помощи в целях развития от соответствующих источников финансирования; предоставляют государствам информацию о Службе закупок для гражданской авиации (СЗГА) и ее деятельности;
- c) предоставляют консультативные услуги и оказывают помощь Управлению технического сотрудничества в вопросах, относящихся к развитию программ технического сотрудничества, и вносят рекомендации с предложениями по проектам в целях их предоставления государствам и соответствующим источникам финансирования;
- d) сотрудничают с экспертами, участвующими в командировках по вопросам планирования по секторам в области технического сотрудничества, и в соответствии с поручениями или с согласия Штаб-квартиры принимают участие в таких командировках;
- e) принимают участие в организуемых ПРООН и другими источниками финансирования мероприятиях в странах или между странами по разработке программ, а также в

конференциях доноров/дискуссиях за круглым столом в соответствии с поручением или с согласия Штаб-квартиры ИКАО;

- f) разрабатывают проектную документацию в области гражданской авиации в ходе консультаций с полномочными органами государств и соответствующими источниками финансирования;
 - g) предоставляют рекомендации и консультативную помощь резидентам-представителям/резидентам-координаторам ПРООН и участникам командировок по вопросам технического сотрудничества, работающим в государстве данного региона;
 - h) обеспечивают сбор информации и способствуют проведению переговоров с представителями источников финансирования в регионе, заинтересованными в развитии гражданской авиации, и устанавливают с ними эффективные отношения;
 - i) оказывают содействие Управлению технического сотрудничества в осуществлении общего руководства, наблюдения и поддержки программы технического сотрудничества в регионе на основе участия в командировках в государства и в трехсторонних совещаниях по рассмотрению текущих проектов и т. д.;
 - j) в соответствии с переданными директором Управления технического сотрудничества полномочиями решают вопросы предоставления стипендий в рамках проекта технического сотрудничества, включая предоставление стипендий учреждениям по подготовке кадров в регионе.
8. Под общим руководством директора Юридического управления региональные бюро:
- a) предоставляют государствам консультации по вопросам толкования Конвенции о международной гражданской авиации и других связанных с ней актах, если обладают соответствующей для этого компетенцией; в иных случаях такие вопросы передаются в Штаб-квартиру;
 - b) предоставляют Штаб-квартире информацию о существенных событиях в юридической области в государствах, в которых аккредитовано данное бюро;
 - c) получают от имени Штаб-квартиры действующие авиационные законы и постановления судебных органов по авиационным вопросам и информацию о предполагаемом авиационном законодательстве.
9. Под общим руководством начальника Отделения внешних сношений и общественной информации региональные бюро:
- a) предоставляют прессе информационный материал об ИКАО и участвуют в телевизионных и радиоинтервью или интервью для печати по просьбе или если это представляется уместным;
 - b) готовят статьи для авиационных периодических изданий и, при необходимости и если это представляется удобным, выступают с лекциями о целях и деятельности Организации;

- c) организуют, при необходимости, показ аудиовизуальных материалов или выставки об ИКАО.

10. Региональные бюро также выполняют следующие задачи и обязанности общего характера:

- a) сообщают о любой очевидной необходимости проведения официальных или неофициальных региональных совещаний, семинаров и практикумов и, если требуется, оказывают помощь в организации и проведении таких совещаний и встреч;
- b) представляют Организацию на совещаниях других организаций в соответствии с поручениями или с согласия Штаб-квартиры;
- c) обеспечивают управление и работу бюро в соответствии с положениями, содержащимися в Кодексе службы ИКАО, Правилах о персонале ИКАО и Инструкциях для персонала ИКАО (которые постепенно заменяют общие инструкции для Секретариата), любыми оставшимися в силе инструкциями для Секретариата, Руководством по деятельности регионального бюро и другими такими директивными материалами, которые могут распространяться время от времени;
- d) выполняют любые другие обязанности, которые могут быть возложены Генеральным секретарем.

11. Виды технического опыта, имеющиеся в распоряжении региональных бюро, отличаются в определенной степени в зависимости от бюро, хотя эксперты в области обслуживания воздушного движения, метеорологии, связи, технического сотрудничества и воздушного транспорта, как правило, имеются во всех бюро. Эксперты в других областях, например аэродромов и наземных средств, производства полетов, людских ресурсов и подготовки кадров, имеются в тех случаях, когда существуют явные в этом потребности. Информация о текущем укомплектовании штатами бюро, включая фамилии штатных сотрудников и их соответствующие специальности, указана в телефонно-адресном справочнике ИКАО.

12. За исключением некоторых случаев, когда с соответствующими администрациями имеется договоренность о прямой переписке между любым региональным бюро и государствами, бюро, как правило, осуществляет переписку только с теми государствами, в которых они аккредитованы. Аккредитация бюро в государствах осуществляется на основе следующих соображений:

- a) аккредитация каждого бюро в максимально возможном количестве государств и зависимых территорий, расположенных в пределах аэронавигационных регионов, с которыми бюро связано географически;
- b) доступ к каждому бюро из столиц государств и из бюро в столицы государств, в которых оно аккредитовано; и
- c) желание заинтересованного государства.

13. Например, в случае региона Африки и Индийского океана аккредитация бюро в Дакаре ограничивается, как правило, государствами западной части континента, главным образом по причине легкости доступа в столицы этих государств из Дакара. По аналогичным причинам следует отметить, что парижское бюро аккредитовано в некоторых государствах Восточной Африки, т. е. в Алжире, Марокко и Тунисе, и что найробийское бюро аккредитовано в государствах, расположенных вдоль основного

магистрального маршрута, обслуживающего восточную часть континента, например Эфиопию, Кению, Танзанию и Мадагаскар.

14. Каждое бюро организует посещение в государства ежегодно, раз в два года или, при необходимости, чаще, в зависимости от пожелания государства, наличия командировочных средств и сотрудников. Эти посещения направлены на укрепление тесных связей между региональным бюро и администрациями, при которых оно аккредитовано, а также для обсуждения любых нерешенных вопросов, представляющих взаимный интерес.

15. Бюро выполняют командировки главным образом на основе единой схемы. В целях достижения максимальной эффективности командировок все имеющиеся в бюро специалисты принимают участие в подготовке подробных "Записок для обсуждения" по каждому из различных аспектов деятельности ИКАО (аэродромным и наземным средствам, связи, навигации, наблюдению, метеорологии, организации воздушного движения, поисково-спасательным работам, упрощению формальностей, юридическим вопросам, вопросам воздушного транспорта, вопросам технического сотрудничества и т. д.) и все они направляются в государства, куда будет организована командировка, по возможности за три недели или за месяц до предполагаемого посещения. Сама командировка осуществляется в виде проведения серии совещаний с сотрудниками различных соответствующих подразделений администраций гражданской авиации. Типичное посещение начинается с совместного заседания под председательством директора гражданской авиации с участием начальников соответствующих секций и подразделений, в ходе которых определяются проблемы, требующие обсуждения, и организуется программа совещаний и посещение аэронавигационных средств и служб. Затем организуется подробное обсуждение с каждым из сотрудников, отвечающих за различные виды деятельности, в ходе которого рассматриваются конкретные нерешенные проблемы. В конце посещения проводится заключительное заседание с директором управления гражданской авиации и его советниками, в ходе которого рассматриваются результаты и выводы, достигнутые в ходе различных обсуждений и посещений эксплуатационных объектов. По завершении командировки сотрудник, отвечающий за нее, готовит отчет, копия которого, как правило, направляется в государства и служит в качестве памятной записки о выводах и рекомендациях по итогам посещения.

III. РОЛЬ ОТДЕЛЕНИЯ ПО РЕГИОНАЛЬНЫМ ВОПРОСАМ В ШТАБ-КВАРТИРЕ

16. С учетом того, что региональные бюро расположены на удалении друг от друга по всему миру, а также с учетом различий в толковании решений и рекомендаций Совета и Секретариата существует очевидная потребность в центральном координационном органе. Эта функция осуществляется Отделением по региональным вопросам, начальник которого непосредственно подчинен Генеральному секретарю. Отделение осуществляет наблюдение за деятельностью всех региональных бюро, сообщает им о политике ИКАО, координирует работу с различными управлениями или отделами в Штаб-квартире, обеспечивает, по возможности, быстрое удовлетворение административных потребностей бюро и осуществляет координацию мероприятий по созыву региональных совещаний.

17. В силу этой центральной координирующей функции Отделение по региональным вопросам отвечает за предоставление необходимого обслуживания силами Секретариата различным совещательным органам ИКАО по вопросам регионального характера. Оно готовит документацию по региональным вопросам, которая рассматривается Аэронавигационной комиссией, Советом и Ассамблеей, и выполняет рекомендации и выводы, вытекающие из рассмотрения этих вопросов. В частности, Отделение по региональным вопросам обслуживает Рабочую группу АНК по региональным планам и Постоянную группу Совета по осуществлению региональных планов. Рабочая группа по региональным планам занимается главным образом порученными ей для изучения Аэронавигационной комиссией задачами, относящимися к созыву региональных аэронавигационных совещаний, деятельности предусмотренных ИКАО групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) или региональному планированию средств

и служб, необходимых международной гражданской авиации. С другой стороны, Постоянная группа Совета по осуществлению региональных планов рассматривает проблемы, связанные с осуществлением региональных планов, и рекомендует специальные меры по преодолению любых серьезных недостатков в выполнении государствами действующих требований.

ДОПОЛНЕНИЕ

ПРОГРАММА РАБОТЫ РЕГИОНАЛЬНЫХ БЮРО ИКАО

(Выдержка из Бюджета по программам Организации
на 1999–2000–2001 (Дос 9699))

1. Основными задачами региональных бюро являются: оказание содействия в достижении целей ИКАО, поощрение осуществления государствами политики и указаний Организации в области аэронавигации, воздушного транспорта, технического сотрудничества, в юридической области и по другим вопросам общего характера, а также предоставление им необходимой помощи в решении этой задачи. С этой целью региональные бюро поддерживают постоянные контакты с государствами, в которых они аккредитованы, и с другими соответствующими организациями с целью содействовать выполнению решений и требований ИКАО. Эта деятельность осуществляется посредством переписки между региональными бюро и государствами, в которых они аккредитованы, во время командировок представителей ИКАО и сотрудников региональных бюро в государства, путем организации неофициальных совещаний и участия в переговорах между государствами по вопросам, связанным с выполнением положений региональных аэронавигационных планов, а также, при необходимости, путем проведения семинаров и практикумов. В сотрудничестве со Штаб-квартирой ИКАО региональные бюро организуют семинары и практикумы для обмена мнениями и информирования авиационных специалистов государств о последних достижениях в определенных областях гражданской авиации. При необходимости региональные бюро оказывают содействие региональным органам гражданской авиации в организации их работы. Кроме того, региональные бюро выполняют функции секретариата на совещаниях региональных групп планирования, которые созданы для оказания содействия государствам в планировании, координации и осуществлении региональных аэронавигационных планов.

2. Штаты региональных бюро в основном укомплектованы специалистами в следующих областях: обслуживание воздушного движения, связь, метеорология, службы аэронавигационной информации, аэродромы и наземные средства, производство полетов воздушных судов, кадры и их подготовка, воздушный транспорт и техническое сотрудничество. Региональные бюро также консультируют государства по вопросам удовлетворения их потребностей в техническом сотрудничестве в различных областях, многие из которых непосредственно связаны с осуществлением региональных планов. Кроме того, региональные бюро играют важную роль в осуществлении специальных проектов. Они определяют и разрабатывают эти проекты, а также контролируют осуществление проектов, утвержденных Советом, и проводят последующую работу.

3. Отделение по региональным вопросам в Штаб-квартире координирует и поддерживает деятельность региональных бюро по техническим и административным аспектам осуществления программы.

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС ИКАО

ОТДЕЛЕНИЕ ПО РЕГИОНАЛЬНЫМ ВОПРОСАМ

РЕГИОНАЛЬНЫЕ АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ СОВЕЩАНИЯ

Лекция № 3

СПРАВОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Дос 7300/6, *Конвенция о международной гражданской авиации*
Дос 8144-AN/874/6, *Директивы региональным аэронавигационным
совещаниям и правила процедуры их проведения*
Дос 7030/4, *Дополнительные региональные правила*
Издания аэронавигационных планов

1. Региональные аэронавигационные совещания созываются Советом ИКАО по рекомендациям Аэронавигационной комиссии, основанным на текущих и будущих потребностях соответствующего региона (регионов). Совет определяет сроки проведения совещания с учетом общей программы совещаний; места проведения совещания с учетом желательности его проведения внутри региона и наличия принимающего государства; а также принимает решение о рабочих языках, которые будут использоваться на нем с учетом преобладания тех или иных рабочих языков ИКАО в данном регионе. Составляя повестку дня совещания, Аэронавигационная комиссия определяет его технический и географический характер, организационные вопросы и структуру совещания. Рекомендации регионального аэронавигационного совещания подлежат утверждению Советом и Аэронавигационной комиссией, действующей в соответствии с переданными ей Советом полномочиями.

2. Региональное аэронавигационное совещание проводится с целью подготовки, изменения или дополнения регионального плана или планов для всех или отдельных частей одного или более аэронавигационных регионов. Цель регионального плана заключается в составлении подробного перечня средств, служб и правил, которые должны обеспечиваться государствами в соответствии со статьей 28 Конвенции в целях удовлетворения потребностей международной гражданской авиации внутри региона. Однако до проведения регионального аэронавигационного совещания государства, имеющие намерение принять участие в совещании, получают напоминание о необходимости должного учета экономических факторов, не упуская при этом из виду требований в области безопасности полетов при рассмотрении вопросов о включении в региональный план любых новых или улучшенных аэронавигационных средств и служб. Соответственно региональный план будет содержать рекомендации, которые правительства могут выполнять в процессе планирования предоставления аэронавигационных средств и служб с гарантиями того, что предоставляемые в соответствии с этим планом средства и службы будут образовывать с аналогичными средствами и службами других государств комплексную систему и будут достаточны для использования в обозримом будущем. В тех случаях, когда меняющиеся обстоятельства делают

необходимым обновлением регионального плана в периоды между региональными аэронавигационными совещаниями, используется процедура внесения поправок в региональные планы, которая рассматривается в лекции № 5.

3. Решение о созыве региональных аэронавигационных совещаний, как правило, поступает в виде рекомендаций региональных бюро. Каждый год региональные бюро представляют предложения о предполагаемых совещаниях, которые требуется провести в их регионах в ближайшие три года. Их предложения, наряду с предложениями о других видах совещаний, рассматриваются Аэронавигационной комиссией и Советом при подготовке программы совещаний на рассматриваемый период в целях планирования и составления бюджета. Позже региональные бюро на основе имеющейся у них информации о потребностях региона, составленной в результате контактов с государствами, представляют подробные предложения с перечислением вопросов, которые подлежат рассмотрению на совещании. На основе этих предложений и консультаций с государствами данного региона Аэронавигационная комиссия вносит Совету рекомендацию о созыве такого совещания.

4. Кроме того, на основе консультаций с государствами Аэронавигационная комиссия составляет повестку дня и определяет задачи совещания. Технические задачи совещания, содержащиеся в повестке, включают подготовку планов внедрения средств, служб и процедур в области аэродромов и наземных средств, САИ, CNS, метеорологии, АТМ и поисково-спасательных работ, которые излагаются достаточно подробно, с тем чтобы обеспечить надлежащее функционирование плана в целом и его достаточность для удовлетворения текущих и предполагаемых эксплуатационных требований. Географически совещание может охватывать либо частично, либо полностью один или несколько аэронавигационных регионов.

5. Структура совещания устанавливается Аэронавигационной комиссией в соответствии с задачами совещания, определяемыми его компетенцией. За исключением случаев, когда характер совещания требует создания других комитетов, его структура, как правило, состоит из общего комитета, группы координации, рабочей группы общего комитета по исполнению и, при необходимости, технических комитетов для рассмотрения следующих вопросов или их сочетаний:

- a) аэродромы и наземные средства,
- b) организация воздушного движения,
- c) поиск и спасание,
- d) системы связи,
- e) метеорология,
- f) служба аэронавигационной информации и карты,
- g) системы навигации и наблюдения.

В число технических комитетов, указанных выше, как правило, входят следующие комитеты:

- Комитет AIS;
- Комитет AOP;
- Комитет АТМ;
- Комитет CNS;
- Комитет MET;

Примечание. Рассмотрение вопросов, относящихся к навигационным средствам, будет распределено между комитетами AOP, АТМ и CNS.

6. Правила процедуры проведения региональных аэронавигационных совещаний определяют права участников совещания, содержат предписание относительно подлежащих избранию должностных

лиц, а также описание некоторых организационных мероприятий. В целом они соответствуют установленной парламентской процедуре.

7. Общий комитет представляет собой основной орган совещания и несет ответственность за выработку директив и оперативной линии работы совещания в целом. Кроме того, он осуществляет такие функции, как выполнение формальностей при открытии и закрытии совещания, принятие повестки дня и организационного плана и т. д. Фактическая работа совещания координируется группой координации, и именно эта группа принимает решение относительно очередности рассмотрения докладов технических комитетов в общем комитете в целях обеспечения взаимоувязки планов их работы и их актуальностью. Таким образом, общий комитет постепенно составляет и утверждает доклад совещания на основе его составных частей по мере рассмотрения совещанием своей повестки дня.

8. Процесс составления, пересмотра или изменения регионального плана базируется на двух элементах. Первый элемент - это прогнозы перевозок, если они имеются в наличии, или информация о полетах воздушных судов, которые выполняются в настоящее время или которые предполагается выполнять в ходе рассматриваемого периода. Вторым элементом регионального планирования является изложение основных эксплуатационных требований и критериев планирования, разработанных Аэронавигационной комиссией. Требования и критерии, содержащиеся в заявлении, дополняют соответствующие положения Конвенции, Приложений и Правил аэронавигационного обслуживания ИКАО и критерии планирования, носящие глобальный характер.

9. Одна из задач совещания заключается в подготовке скоординированной программы выполнения плана, и с этой целью общий комитет создает в начале совещания рабочую группу по исполнению, которая рассматривает такие вопросы, как:

- a) общие, финансовые и координационные аспекты исполнения, а также вопросы помощи извне;
- b) оценка потребностей в кадрах и их подготовке;
- c) потребности в деле осуществления целевых проектов;
- d) изучение перспективной потребности в созыве неофициальных совещаний по вопросу осуществления целевых проектов.

Рабочая группа по исполнению также рассматривает по мере поступления от технических комитетов все предложения по срокам осуществления планов, требующие координации, например такие, как соответствующие средства, службы или процедуры, в целях их взаимоувязки и, при необходимости, определения очередности их внедрения.

10. Как правило, если в ходе совещания какое-либо государство высказывает возражение против предложения или если это возражение не может быть снято в ходе обсуждения, то в этом случае заинтересованный технический комитет может включить в свой доклад общему комитету рекомендацию с предложением о предпринятии действий после совещания в целях нахождения решения указанной проблемы. Возражающее государство может также сделать отражающее его позицию заявление для включения его в доклад совещания. Однако в январе 1974 года Совет ввел на экспериментальной основе процедуру рассмотрения возражений, сделанных или отстаиваемых государствами в ходе совещания или в последующих уведомлениях Генеральному секретарю (до утверждения Советом соответствующих рекомендаций), в отношении включения некоторых средств и/или служб в план на том основании, что, по их мнению, указанные средства/службы не требуются для международной аэронавигации. В таких случаях государствам, выступающим с таким предложением, предлагается представить смету общих ежегодных

расходов на внедрение средств и/или служб, а также оценить последствия этого внедрения для пользователей в результате применения ставок по возмещению расходов, связанных с текущими или планируемыми системами сборов с пользователей. Эти сметы вместе с оценкой их ИКАО и любыми советами или рекомендациями Аэронавигационной комиссии и Авиатранспортного комитета затем представляются Совету для рассмотрения и предпринятия действий.

11. Поскольку региональные совещания созываются Советом, рекомендации таких совещаний не имеют какого-либо официального статуса до предпринятия по ним действий со стороны Совета или Аэронавигационной комиссии, действующей в соответствии с полномочиями, переданными ей Советом. После совещания Аэронавигационная комиссия и Совет рассматривают доклад совещания и утверждают его рекомендации или, если сочтут это уместным, предпринимают по ним альтернативные действия. Доклад по действиям, предпринятым Советом и Аэронавигационной комиссией, выпускается в качестве дополнения к докладу совещания.

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС ИКАО

ОТДЕЛЕНИЕ ПО РЕГИОНАЛЬНЫМ ВОПРОСАМ

ПОСЛЕДУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ ПО РЕКОМЕНДАЦИЯМ РЕГИОНАЛЬНЫХ СОВЕЩАНИЙ

Лекция № 4

СПРАВОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

*Дос 8144-AN/874/6, Директивы региональным аэронавигационным
совещаниям и правила процедуры их проведения
Дос 7030/4, Дополнительные региональные правила
Издания аэронавигационных планов*

1. Издания аэронавигационных планов служат средством донесения до государств и заинтересованных международных организаций подробностей региональных планов. Они содержат перечень средств и служб, рекомендованных региональными аэронавигационными совещаниями и обновляемых в ходе их периодического рассмотрения между совещаниями для включения поправок, которые были разработаны в ходе переписки в соответствии с процедурой, описание которой приводится в лекции № 5.
2. Основная обязанность за предпринятие действий по выполнению региональных правил возлагается на региональные бюро. В ходе командировок в государства и на основе переписки они предоставляют технические рекомендации государствам и поощряют их внедрять рекомендуемые средства и службы в требуемые сроки. При необходимости они осуществляют координацию в процессе внедрения средств и служб, которые затрагивают интересы нескольких государств или в отношении которых установлены согласованные сроки внедрения.
3. После утверждения Советом рекомендаций регионального аэронавигационного совещания соответствующее региональное бюро готовит программу внедрения отдельных средств и служб в соответствии с пересмотренным планом по каждой стране. Эта программа доводится до сведения заинтересованных государств, и после достижения согласия относительно степени готовности следовать утвержденным Советом рекомендациям, относящимся к срокам внедрения, ее выполнение контролируется региональным бюро при содействии соответствующей группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG).
4. Государства, сталкивающиеся с трудностями в предоставлении важнейших средств или служб ввиду нехватки ресурсов, поощряются осуществлять внедрение на основе займов для финансирования капитальных затрат, использования эксплуатационных агентств, технической помощи или других средств. В этих целях региональные бюро оказывают любую возможную помощь на основе информации об учреждениях, предоставляющих займы для этой цели, и выдвигаемых ими условиях.

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС ИКАО

ОТДЕЛЕНИЕ ПО РЕГИОНАЛЬНЫМ ВОПРОСАМ

ПРОЦЕДУРА ВНЕСЕНИЯ ПОПРАВОК В РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПЛАНЫ И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА НА ОСНОВЕ ПЕРЕПИСКИ

Лекция № 5

СПРАВОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

*Дос 7030/4, Дополнительные региональные правила
Издания аэронавигационных планов*

1. В целях сохранения актуальности регионального плана внедрения средств и служб и отражения текущих эксплуатационных потребностей в него необходимо время от времени вносить исправления. В период между региональными аэронавигационными совещаниями это может достигаться на основе переписки в соответствии с правилами, определенными для этой цели Советом (см. соответствующую страницу аэронавигационного плана).
2. Эти правила основаны на резолюции Ассамблеи (А 32-14, добавление К), где указывается, что региональные планы подлежат пересмотру, когда становится очевидным их несоответствие текущим или предполагаемым потребностям международной гражданской авиации, и что в зависимости от характера предполагаемых изменений соответствующая поправка в региональный план вносится посредством переписки между Организацией и Договаривающимися государствами, а также заинтересованными международными организациями. В случае если государство не может немедленно выполнить конкретную часть или конкретный элемент регионального плана, хотя и намеревается сделать это как только станет практически осуществимым, то это само по себе не является достаточным основанием для внесения государством предложения о поправке к плану.
3. Государства, намеревающиеся предложить поправки к региональному плану, делают это через региональные бюро, аккредитованные в государстве, с изложением причин внесения предлагаемой поправки. Региональные бюро затем распространяют это предложение, подкрепленное достаточной документацией, с просьбой предоставить замечания другим государствам, на которых может сказаться это изменение, или заинтересованным международным организациям. Если к конкретному сроку не было высказано возражений против данного предложения, то оно представляется Президенту Совета, который уполномочен утвердить такую поправку от имени Совета. Если поступает какое-либо возражение против этого предложения и если возражение сохраняется после дальнейших консультаций, данный вопрос, подкрепленный соответствующей документацией, выносится на официальное рассмотрение Аэронавигационной комиссии, которая затем представляет соответствующие рекомендации Совету. Накопленный Организацией опыт показывает, что это требуется лишь в редких случаях.
4. Предложения, представляемые признанными Советом и непосредственно заинтересованными в производстве полетов воздушных судов международными организациями, рассматриваются точно так же, как и предложения, получаемые от государств, за исключением того, что до

их рассылки Генеральный секретарь убеждается в том, что эти предложения пользуются поддержкой государств, средства и службы которых будут затронуты в результате его принятия. Если такая поддержка отсутствует, то предложение выносится на рассмотрение Аэронавигационной комиссии для принятия решения относительно действий по нему.

5. Предложения могут также готовиться Генеральным секретарем при наличии согласия со стороны государства (государств), средства и службы которого затрагиваются этим предложением.

6. В январе 1974 года Совет ввел на экспериментальной основе рассмотрение возражений, возникающих, в частности, по причинам того, что предлагаемые средства/службы не требуются для международной организации. В этом случае государство, высказывающее возражение, должно представить смету расходов, их ожидаемое воздействие на любую текущую или планируемую систему сборов с пользователей. Эти сметы вместе с их оценкой ИКАО затем направляются государствам, которым первоначально направлялось это предложение. Если после этого возражение сохраняется, то документально оформленная поправка выносится в ее технической части на рассмотрение Аэронавигационной комиссии, экономической части - Авиатранспортного комитета, а в конечном счете - на рассмотрение Совета в целях ее утверждения или неутверждения (см. также пункт 10 лекции № 3).

7. Поправки к Дополнительным правилам (SUPPS) рассматриваются аналогичным образом, за исключением того, что после достижения согласия на региональном уровне Генеральный секретарь рассылает предложение о них членам Аэронавигационной комиссии и представителям в Совете, предлагая каждому получателю уведомить его, как правило, в течение семи дней (в ходе перерыва между сессиями, как правило, допускается три недели) относительно намерения провести официальное обсуждение предлагаемой поправки. Если по истечении семидневного периода (трех недель в перерыве между сессиями) требование об обсуждении поправки не поступило, то она представляется Президенту Совета, который уполномочен утвердить поправку от имени Совета.

8. После утверждения поправок к региональным планам, включая дополнительные правила, государства и заинтересованные международные организации получают об этом уведомление, и в приемлемые сроки поправки публикуются в соответствующих документах.

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС ИКАО

ОТДЕЛЕНИЕ ПО РЕГИОНАЛЬНЫМ ВОПРОСАМ

НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ СОВЕЩАНИЯ

Лекция № 6

СПРАВОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Отсутствуют

I. ЦЕЛИ АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ СОВЕЩАНИЙ

1. В ходе предыдущих лекций были рассмотрены региональные аэронавигационные совещания, подготавливаемые на них региональные планы и последующие действия, предпринимаемые региональными бюро. Следует отметить, что региональный план является всего лишь рамками, в пределах которых государство осуществляет подробное планирование, необходимое для внедрения средств и служб, предусмотренных планом. Такие подробности, как типы оборудования, которое будет использоваться для сквозной связи между любыми двумя государствами, эшелоны полетов, которые будут выдерживаться на маршрутах ОВД между любыми двумя РПИ, прохождение контрольных точек, которые определяются на этих маршрутах и т. д., как правило, не указываются в региональном плане и оставляются на усмотрение заинтересованных государств. С учетом этого существует очевидная необходимость в сотрудничестве между государствами и согласовании таких деталей, поскольку они необходимы для внедрения. Значительный объем такой координации осуществляется непосредственно между самими государствами без участия ИКАО, хотя в отдельных случаях, особенно когда в процессе участвуют более двух государств, координация может быть ускорена на основе содействия со стороны регионального бюро. Зачастую согласия по этим деталям можно быстро достичь на основе неофициальных совещаний, которые могут созываться либо государством с предоставлением консультативных и других вспомогательных услуг региональным бюро, либо самим региональным бюро после проведения консультаций и достижения заинтересованными государствами договоренности относительно необходимости проведения такого совещания. Таким образом, коротко говоря, цель неофициального совещания заключается главным образом в оказании содействия или поощрении внедрения элементов утвержденного плана и, как правило, не связана с новым планированием или изменением плановых требований, относящихся к внедрению аэронавигационных средств и служб в данном районе.

2. Вышеуказанные цели четко изложены в директивах, определенных Советом, в целях созыва и проведения неофициальных совещаний и определения статуса любой из рекомендаций, вытекающих из таких совещаний. Такими целями являются:

- "1. Неофициальные региональные аэронавигационные совещания проводятся с целью оказания содействия в осуществлении установленных региональных планов и

связанных с ними Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил посредством обсуждения проблем, существующих в определенном географическом районе и затрагивающих интересы двух или нескольких государств. В этой связи неофициальные региональные аэронавигационные совещания могут в зависимости от необходимости рассматривать вопросы планирования с целью содействия в деле выработки поправок, необходимых для приведения региональных планов в соответствие с текущими потребностями.

2. Неофициальные региональные аэронавигационные совещания созываются Генеральным секретарем только в том случае, когда вопросы четко определены и приемлемы для обсуждения; совещания созываются по просьбе одного или нескольких Договаривающихся государств или же по его собственной инициативе после того, как с заинтересованными государствами проведены консультации и между ними достигнута договоренность о необходимости проведения совещания и вопросах, подлежащих обсуждению. Такие совещания должны носить самый неофициальный характер.
3. Доклад таких совещаний должны содержать резюме обсуждений и изложение мероприятий по осуществлению утвержденного плана, по которым достигнута договоренность между участниками, но по которым не будет приниматься решение Совета или Аэронавигационной комиссии.
4. Если при обсуждении вопросов планирования неофициальные региональные аэронавигационные совещания придут к выводу о том, что в план необходимо внести поправки, соответствующие предложения должны рассматриваться в соответствии с установленной процедурой внесения поправок в региональные планы посредством переписки.
5. Неофициальные совещания проводятся в региональных бюро ИКАО, однако это не исключает возможности их проведения в каком-либо другом месте района по согласованию между заинтересованными государствами при условии, что это не потребует от Организации чрезмерных дополнительных расходов и что любые такие дополнительные расходы будут санкционированы Генеральным секретарем".

II. КРУГ ПОЛНОМОЧИЙ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ СОВЕЩАНИЙ

3. Очевидно, что хотя основная цель неофициальных совещаний заключается в выполнении региональных планов, это не препятствует обсуждению необходимых поправок к утвержденному региональному плану на основе критериев, определенных Советом. Такое обсуждение, однако, должно быть, как правило, нацелено на достижение соглашения относительно деталей предложения о поправке, с тем чтобы упростить его официальное принятие всеми заинтересованными сторонами после его рассылки в соответствии с процедурой, установленной Советом.

4. На протяжении ряда лет неофициальные совещания созывались по различным причинам и в различных обстоятельствах, хотя в конечном счете они были направлены на дальнейшее выполнение требований, уже определенных в плане. Эти причины или обстоятельства были следующими:

- а) обмен мнениями и достижение согласия относительно приемлемого метода или практики в вопросах соблюдения новых требований, таких, как обеспечение наблюдения за дальностью видимости на ВПП;

- b) обсуждение и достижение согласия относительно единых мероприятий по соблюдению некоторых требований, в отношении которых не существует рекомендуемой практики, например предоставление информации о наличии снега, слякоти и воды на ВПП;
- c) обсуждение и достижение согласия по некоторым мероприятиям в целях упрощения передачи ответственности при предоставлении обслуживания в пределах данного района, например, военными полномочными органами гражданским полномочным органам;
- d) обсуждение и достижение согласия о мерах по координации не только внедрения средств и служб, но и эксплуатации отдельных служб;
- e) проведение встреч директоров гражданской авиации в любом данном районе для обсуждения вопросов гражданской авиации, представляющих взаимный интерес.

III. СТАТУС ВЫВОДОВ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ СОВЕЩАНИЙ

5. Как указано в директивах, определенных Советом, доклады неофициальных совещаний не имеют официального статуса и поэтому не являются предметом каких-либо официальных действий со стороны ИКАО. Любые выводы, требующие действий, включая предложения о внесении поправок в региональные планы, являются предметом переписки между ИКАО и государством или государствами, представители которых поддержали эти выводы после проведения совещания. Достиженные на совещании соглашения попросту представляют договоренность между участниками совещания относительно проведения определенных мероприятий или действий, которые надлежит предпринять их правительствам в целях упрощения выполнения утвержденного регионального плана.

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС ИКАО

ОТДЕЛЕНИЕ ПО РЕГИОНАЛЬНЫМ ВОПРОСАМ

СПЕЦИАЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНИЗАЦИИ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПЛАНОВ

Лекция № 7

СПРАВОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Doc 7300/6, Конвенция о международной гражданской авиации

I. Полномочия и цели

1. Существует неизбежный разрыв между выполненной и невыполненной частью региональных планов, что является предметом постоянной обеспокоенности Организации, и по многим направлениям предпринимаются усилия по повышению эффективности работы Секретариата в деле оказания помощи по уменьшению этого разрыва. В ходе последующих действий по выполнению региональных планов некоторые проблемы могут потребовать действий особого характера со стороны государств и Секретариата. Некоторые из этих особых мер определены в различных статьях Конвенции о международной гражданской авиации, например в статьях 69, 70 и 71. Другие специальные меры вытекают из основополагающей обязанности региональных бюро по поощрению и оказанию содействия государствам в выполнении региональных планов.

2. Специальные меры, которые могут быть предприняты организациями в целях оказания содействия в выполнении планов, включают:

- a) созыв неофициальных совещаний;
- b) разработку специальных проектов по выполнению планов;
- c) использование двусторонних или финансируемых ПРООН проектов технического сотрудничества;
- d) предоставление рекомендаций по проведению переговоров по займам, созданию эксплуатационных агентств, взиманию сборов с пользователей или действиям по совместной поддержке.

Вопрос о созыве неофициальных совещаний рассматривался ранее, а вопросы технического сотрудничества будут рассмотрены в лекциях, подготовленных Управлением по техническому сотрудничеству. В настоящей лекции рассматриваются другие специальные меры.

II. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ПЛАНОВ

3. Целью специальных проектов по выполнению планов является оказание помощи государствам в преодолении проблем их выполнения, которые могут иметь значительные негативные последствия для полетов, регулярности или эффективности международного воздушного транспорта и которые не могут быть решены в ходе текущей деятельности ИКАО по оказанию помощи государствам. Эти проекты могут выражаться в формировании групп экспертов в соответствующих областях, например ATM, CNS и метеорологии, которые выполняют командировки в крупнейшие центры, обслуживающие магистральные маршруты. Эксперты на основе тесного сотрудничества проводят обследование обслуживания во всех его аспектах, включая организацию, укомплектование кадрами, размещение оборудования, методы работы, процедуры организации технического обслуживания и т. д. Специальные проекты по выполнению планов могут быть разработаны для других областей, таких, как САИ и аэродромные наземные средства, в частности, в тех случаях, когда проблемы в данном районе являются достаточно значительными и оправдывают наем штатных экспертов.

III. СБОРЫ С ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

4. Совет принял общий принцип, в соответствии с которым там, где аэродромы и маршрутные навигационные средства и службы предоставляются для международного использования, предоставление таких средств и служб может потребовать от пользователей их доли соответствующих расходов. В соответствии с этим принципом региональные бюро представляют консультативные услуги государствам относительно применения сборов с пользователей. Такие рекомендации, однако, основаны на руководящих принципах, определенных Советом в отношении взимания сборов за аэропортовое и маршрутное обслуживание, имеющих следующие общие характеристики:

- a) соотношение расходов, распределяемых между различными категориями пользователей, включая государственные воздушные суда, должно определяться на справедливой основе таким образом, чтобы никакая категория пользователей не несла расходы, которые в действительности не имеют к ней никакого отношения, исходя из правильных принципов учета;
- b) в принципе, с пользователей не должны взиматься сборы за оборудование и службы, которые они не используют, за исключением тех, которые предусмотрены и введены в эксплуатацию в соответствии с региональным планом;
- c) любая система взимания сборов должна быть, насколько это возможно, простой и подходящей для применения на региональной основе;
- d) сборы не должны устанавливаться таким образом, чтобы препятствовать использованию средств и служб, необходимых для обеспечения безопасности полетов;
- e) сборы не должны носить дискриминационный характер как в отношении иностранных пользователей, по сравнению с пользователями государства, в котором находятся средства и службы, так и в отношении одного или более иностранных пользователей по сравнению с другими иностранными пользователями;
- f) в тех случаях, когда предполагается существенный пересмотр существующих сборов или введение новых сборов со стороны поставщика маршрутного аэронавигационного оборудования, основным пользователям следует, насколько это осуществимо, предоставить возможность выразить свое мнение и провести консультации с компетентным полномочным органом.

IV. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ АГЕНТСТВ

5. Региональные бюро могут также представлять государствам рекомендации относительно использования эксплуатационных агентств, однако такие рекомендации не должны никоим образом отвлекать их от политики, в соответствии с которой решение о введении или невведении сборов является исключительной прерогативой каждой администрации. Соответственно бюро руководствуется следующим:

- a) возможностью финансирования эксплуатационных агентств целиком за счет правительственных фондов;
- b) обязанностями каждого государства в соответствии со статьей 28 Конвенции;
- c) необходимостью для государства продолжать обеспечивать фонды для наземных средств и служб; и
- d) применением установленных ИКАО принципов, если предполагается взимание сборов.

6. Создание и финансирование эксплуатационных агентств может быть осуществлено правительствами, авиакомпаниями, которые используют соответствующие средства и службы, или частным эксплуатационным агентством, специализирующимся на предоставлении аэронавигационного обслуживания. Вполне очевидно, что структура эксплуатационного агентства будет зависеть от условий в конкретной стране, однако будет иметь следующие общие характеристики:

- a) оно должно иметь полномочия в четко определенных областях для выполнения от имени правительства обязанностей, взятых государством на основании статьи 28 Конвенции;
- b) оно должно обеспечивать надежное эффективное аэронавигационное обслуживание всех пользователей на недискриминационной основе.

7. В случае, если государство принимает принципиальное решение о применении концепции эксплуатационного агентства, то для него может быть уместным обратиться за помощью в ПРООН по вопросам разработки конкретных договоренностей.

V. СОВМЕСТНАЯ ПОДДЕРЖКА

8. Международное совместное финансирование аэронавигационных средств и служб используется только в районах, где требуемые средства и службы не приносят существенных преимуществ государству, которое вынуждено предоставлять их, но которые имеют значение для международной аэронавигации. Действия по совместной поддержке, таким образом, рассматриваются в качестве крайнего средства, используемого после того, как все другие методы достижения выполнения плана окончились неудачей. Любое решение об использовании совместной поддержки принимается самостоятельно заинтересованными государствами, и региональные бюро, как правило, не дают первым государствам рекомендаций по данному вопросу.

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС ИКАО

ОТДЕЛЕНИЕ ПО РЕГИОНАЛЬНЫМ ВОПРОСАМ

ГРУППЫ РЕГИОНАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТОВ

Лекция № 8

СПРАВОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Отсутствуют

1. Группы регионального планирования (RPG) для рассмотрения на постоянной основе всех элементов аэронавигационного плана были учреждены Советом ИКАО для всех регионов ИКАО, за исключением Североамериканского (NAM) региона. В соответствии с рекомендациями региональных аэронавигационных совещаний (RAN) были учреждены следующие группы регионального планирования: Группа планирования систем в Северной Атлантике (NAT SPG), созданная в 1965 году; Европейская группа аэронавигационного планирования (EANPG), созданная в 1972 году; Группа регионального планирования и осуществления проектов в регионах Африки и бассейна Индийского океана (APIRG), созданная в 1980 году; и Группа регионального планирования и осуществления проектов в Карибском и Южноамериканском регионах (GREPECAS), созданная в 1989 году. Кроме того, в 1991 году после консультаций с государствами регионов Азии и Тихого океана была учреждена Региональная группа аэронавигационного планирования и осуществления проектов в Азии и Тихом океане (APANPIRG), а в 1993 году после аналогичных консультаций была учреждена Ближневосточная группа регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов (MIDANPIRG).

2. Несмотря на различия в эксплуатационных условиях в Североатлантическом и Европейском регионах, основные цели NAT SPG и EANPG в целом совпадают и заключаются в обеспечении непрерывности процесса планирования и постоянной разработки аэронавигационных планов на основе систем оценки и контроля и проведения исследований с учетом меняющихся характеристик воздушного движения, эксплуатационных требований и достижений в области техники. С другой стороны, основные текущие цели APIRG, GREPECAS, APANPIRG и MIDANPIRG заключаются в оказании содействия и координации деятельности по выполнению соответствующего регионального аэронавигационного плана (планов) государствами и, при необходимости, внесении в него изменений.

3. Для достижения этих целей одной из основных функций групп является регулярное рассмотрение любых недостатков аэронавигационных средств и служб соответствующего региона(ов) и разработка рекомендаций для предпринятия корректирующих действий.

4. Каждая группа состоит из представителей государств, расположенных или имеющих территории внутри соответствующего региона (регионов), что обеспечивает сбалансированную представленность на уровне региона (регионов) в целом. Изменения в членском составе и/или численном

составе группы подлежат утверждению Советом. Кроме того, имеющимися договоренностями предусмотрено, что все государства, предоставляющие обслуживание и пользующиеся им, получают исчерпывающую информацию о деятельности группы в целях возможного внесения ими вклада либо на основе переписки, либо путем непосредственного участия в совещаниях группы по ее приглашению или по своей собственной инициативе, когда государство считает, что затрагиваются его интересы. Международные организации, признанные Советом как представляющие важные интересы гражданской авиации, имеют возможность принимать участие в работе группы в качестве консультантов.

5. Для оказания помощи в выполнении своих задач группа может создавать вспомогательные органы (подгруппы), на которые возлагается подготовительная работа по конкретным проблемам, требующим экспертных рекомендаций для их решения. Состав подгруппы, будучи максимально ограниченным, должен позволять всем государствам (независимо от их членства в самой группе) и организациям, которые могут внести существенный вклад в ее работу, участвовать в ее заседаниях. Результаты работы подгруппы подлежат рассмотрению самой группой.

6. Группа является руководящим и координирующим органом в отношении всей деятельности, проводимой в рамках ИКАО, относящейся к аэронавигационной области в соответствующем(их) регионе(ах), но при этом она не должна решать задачи, возложенные на другие органы ИКАО, за исключением случаев, когда такие органы непосредственно делегируют свои полномочия данной группе. Результаты деятельности группы подлежат рассмотрению Советом.

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ КУРС ИКАО

ОТДЕЛЕНИЕ ПО РЕГИОНАЛЬНЫМ ВОПРОСАМ

ОБЗОР ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ОРВД

Лекция № 9

СПРАВОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Глобальный аэронавигационный план применительно к системам CNS/ATM (документ 9750)

Национальный план применительно к системам CNS/ATM – Инструктивный материал (циркуляр 278), Эксплуатационная концепция ОрВД (документ WP/184, представленный в ходе 11-й Аэронавигационной конференции (ANConf/11))

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Каждый год более миллиарда человек садятся на борт коммерческих воздушных судов, будучи уверенными в том, что эти воздушные суда быстро и безопасно доставят их из пункта отправления в пункт назначения. Деятельность по обеспечению безопасности и эффективности полетов воздушных судов включает три функции: связь, навигацию и наблюдение. *Связью* является обмен речевой информацией и передача данных между воздушными судами и авиадиспетчерами или центрами полетной информации. *Навигация* дает возможность точно определить местоположение воздушного судна, а *наблюдение* на основе информации, полученной по каналам связи, и навигационной информации позволяет отображать на карте взаимное местоположение воздушных судов. ИКАО называет данные три функции *системой CNS* и рассматривает их как основные вспомогательные службы по организации воздушного движения (ОрВД). И хотя сами эти функции не являются новыми для авиации, воздушные суда и их электронное оборудование стали более сложными. Быстрое совершенствование спутниковой и цифровой технологии позволяет в настоящее время обеспечить еще более значительный прогресс в этой области.

1.2 В начале 1980-х годов было признано, что постоянно возрастающий спрос на воздушные перевозки, высокая стоимость оборудования и необходимость повышения эффективности при сохранении соответствующего уровня безопасности полетов начали приводить к тому, что существующая аэронавигационная система достигла пределов своих возможностей. Учитывая данную ситуацию, ИКАО создала в 1983 году Специальный комитет по будущим аэронавигационным системам (FANS), которому была поручена следующая задача: изучение технических, эксплуатационных, организационных и экономических вопросов, включая анализ рентабельности, связанный с будущими аэронавигационными системами, определение и оценка новых концепций и новой техники и выработка рекомендаций в целях координированного поступательного нового развития аэронавигационной системы на период более 25 лет.

2. ГЛОБАЛЬНАЯ СИСТЕМА ОРВД

2.1 Первой задачей Комитета FANS являлось критическое рассмотрение характеристик и возможностей существующих систем и определение возможностей их модификации или развития для удовлетворения настоящих и будущих потребностей. Комитет пришел к выводу, что недостатки существующих систем сводятся главным образом к трем факторам:

- a) ограничение дальности распространения сигналов существующих систем пределами на прямой видимости и/или связанные с точностью и надежностью ограничения, которые вызваны разнообразием характеристик распространения сигналов других систем;
- b) вызываемые различными причинами трудности, связанные с внедрением существующих систем CNS и их надлежащей эксплуатацией в обширных районах мира; и
- c) ограничения, присущие речевой связи, и отсутствие систем обмена цифровыми данными "воздух – земля" для обеспечения современных автоматизированных бортовых и наземных систем.

2.2 В мае 1988 года Комитет FANS, представивший свой доклад, определил, что ограничения, свойственные существующим системам, являются неотъемлемой особенностью самих систем, поэтому имеющиеся проблемы невозможно преодолеть в глобальном масштабе, если не будут введены новые концепции и новые системы CNS, которые, в свою очередь, могут быть использованы для будущих систем организации воздушного движения. Он пришел к выводу, что применение спутниковой техники является в настоящее время единственно обоснованным решением, которое позволит в глобальном масштабе устранить существующие ограничения и удовлетворить будущие потребности на экономически эффективной основе. В то же время Комитет признал, что использование некоторых систем, основанных на принципе прямой видимости, будет по-прежнему оправданным в тех случаях, когда это не вызывает трудностей, связанных с ограниченным распространением, например использование связи в полосе очень высоких частот (ОВЧ) и режима S вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ) в зоне аэродромов. Таким образом, концепция FANS, называемая в настоящее время *концепцией систем CNS/ATM*, предусматривает сочетание спутниковой техники и самых совершенных систем, основанных на принципе прямой видимости, позволяющее получить оптимальные результаты на глобальном уровне.

2.3 В связи с тем, что Комитет FANS завершил свою работу, некоторые государства и все регионы ИКАО, приступили к реализации программ внедрения систем ОрВД, предназначенных для совершенствования авиационных операций за счет использования технических средств CNS/ATM. Тем не менее позднее было признано, что технические средства сами по себе не являются самоцелью и что необходима всеобъемлющая концепция интегрированной глобальной системы ОрВД, основанной на четко установленных эксплуатационных требованиях. В свою очередь, эта концепция должна формировать основу координированного внедрения технических средств CNS/ATM на базе четко установленных требований. В результате ИКАО разработала эту эксплуатационную концепцию ОрВД, которая была одобрена 11-й Аэронавигационной конференцией ИКАО, проведенной в Монреале (Канада) в период с 22 сентября по 3 октября 2003 года.

2.4 Эксплуатационная концепция ОрВД предназначена для того, чтобы направлять внедрение системы CNS/ATM посредством предоставления информации о том, каким образом будет функционировать нынешняя и будущая системы ОрВД. Это в свою очередь поможет авиационному сообществу в деле перехода от условий, которые характеризуются применением управления воздушным движением, свойственных XX веку, к совместной интегрированной системе организации воздушного движения, необходимой для удовлетворения потребностей авиации в XXI веке. Эти усилия должны рассматриваться как следующий этап эволюционного процесса, который, начавшись с концепции FANS, и пройдя через этап

систем CNS/ATM, подходит к цели, заключающейся в создании интегрированной глобальной системы ОрВД.

2.5 Под глобальной системой ОрВД можно понимать всемирную систему ОрВД, которая способствует совместимости различных технологий, учитывает различные процедуры, и обеспечивает однородность при пересечении границ государств/регионов, обеспечивая тем самым согласованное обслуживание воздушного движения. Эта цель достигается посредством поступательного, рентабельного и совместного внедрения систем CNS/ATM всеми государствами/регионами во всем мире.

3. СВЯЗЬ

3.1 В соответствии с концепцией систем CNS/ATM связь с бортом воздушного судна в речевом режиме и передача данных в океаническом воздушном пространстве и удаленных районах континентального воздушного пространства будут осуществляться через прямую линию связи "спутник - воздушное судно" в полосе частот, выделенной исключительно для авиационной спутниковой службы (1545–1555 МГц и 1646,5–1656,5 МГц), и с помощью ВЧ-линии передачи данных. В зоне аэродромов и в случаях, когда не вызывают трудностей ограничения, связанные с действием только в пределах прямой видимости, будут использоваться речевая связь и передача данных в диапазоне ОВЧ, а также линия передачи данных режима S ВОРЛ. Структура системы связи дает широкий круг возможностей – от базовых низкоскоростных систем передачи данных до высокоскоростных систем передачи данных и речевой связи.



Связь. Резюме

Предполагается, что в будущем связь с воздушными судами будет все в большей степени осуществляться посредством передачи данных. Это позволит использовать более прямые и эффективные линии связи между наземными и бортовыми системами. ИКАО разработала структуру систем связи, которая обеспечивает широкие возможности для удовлетворения потребностей сторон, предоставляющих обслуживание воздушного движения, и пользователей, предусматривая передачу основных данных с низкой скоростью, а также высокочастотную передачу данных и речевых сообщений. Различные средства передачи данных (например, AMSS, ВЧ-линии передачи данных, ОВЧ-линии передачи данных, линии передачи данных в режиме S) будут объединены в рамках сети авиационной электросвязи (ATN). Несмотря на то, что по-прежнему используется речевая связь в диапазоне ОВЧ, предпочтение будет отдаваться средствам цифровой связи, а не применяемым в настоящее время средствам аналоговой связи.

4. НАВИГАЦИЯ

4.1 В области навигации концепцией систем CNS/ATM признаются соответствующие возможности и гибкость спутниковых навигационных систем. Для преодоления трудностей, связанных с отбором соответствующих систем для устранения необходимости указания требуемого бортового электронного оборудования, и в целях обеспечения большей гибкости в рамках систем маршрутов и зональной навигации (RNAV) была разработана концепция требуемых навигационных характеристик. Глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS), которые состоят из системы спутников GPS Соединенных Штатов Америки, системы спутников GLONASS Российской Федерации и предлагаемой Европейским Союзом системы спутников Галилео совместно с соответствующими системами функционального дополнения, станут единственным средством навигации для обеспечения полетов на маршруте в океанических/удаленных континентальных районах, выполнения неточных заходов на посадку и посадок.



Навигация. Резюме

ИКАО разработала концепцию требуемых навигационных характеристик. Эта концепция определяет возможности, которыми должно обладать воздушное судно для осуществления навигации в пределах конкретного сегмента воздушного пространства, и позволяет эксплуатанту воздушного судна выбирать соответствующее оборудование для обеспечения этих возможностей. Такие требуемые возможности могут обеспечиваться развертываемой в настоящее время системой GNSS. GNSS, состоящая из систем спутников, соответствующих систем функционального дополнения и бортовых приемников, будет способна предоставлять навигационное обслуживание с высокой целостностью и точностью и сможет использоваться в качестве единственного средства навигации на маршрутах, в узловых диспетчерских районах, а также при выполнении неточных заходов на посадку и посадок.

5. НАБЛЮДЕНИЕ

5.1 В области наблюдения была разработана концепция автоматического зависимого наблюдения (ADS), которая позволяет автоматически передавать с борта информацию о местоположении воздушного судна и другие соответствующие данные по спутниковым или другим линиям связи в центры управления воздушным движением (УВД). После этого местоположение воздушного судна может быть отображено на дисплее подобно тому, как это происходит на существующих радиолокационных

индикаторах. Важной чертой ADS, которое также называют автоматическим зависимым наблюдением, предоставляемым в рамках контракта (ADS-C), является то, что обеспечивается передача в центр УВД не только информации о местоположении воздушного судна, но также дополнительной информации, такой, как курс, скорость, точки маршрута и т.д. Вторичный обзорный радиолокатор (ВОРЛ) за счет использования более совершенных антенн и избирательной адресации (режим S) будет по-прежнему использоваться в зоне аэродромов и в воздушном пространстве с высокой плотностью движения. Дополнительно к ADS-A или ADS-C ИКАО в настоящее время занимается разработкой нового вида наблюдения, называемого автоматическое зависимое наблюдение в режиме радиовещания (ADS-B). В рамках ADS-B осуществляется передача таких параметров, как местоположение и информация об опознавании, с помощью линии передачи данных, работающей в режиме радиовещания, для использования любыми пользователями, находящимися в воздухе и/или на земле, которым они необходимы. Таким образом, система позволит расширить информацию о воздушной или наземной обстановке с целью реализации конкретных функций наблюдения и обеспечения неавтономной АТМ в направлении пилот-диспетчер и пилот-пилот. Система может дополнять ВОРЛ или даже заменять ВОРЛ для воздушного пространства с низкой и средней плотностью движения. Кроме того, рассматривалась возможность использования ADS-B для предупреждения столкновений воздушных судов.



Наблюдение. Резюме

При использовании ADS-A или ADS-C воздушное судно автоматически передает данные о своем местоположении и прочие соответствующие данные, например о намерении и скорости воздушного судна, а также метеоусловиях в центр управления воздушным движением (УВД), используя средства связи (например, AMSS, ВЧ-линию передачи данных, ОБЧ-линию передачи данных, линию передачи данных в режиме S). Местоположение воздушного судна может затем отображаться в виде, подобном тому, который используется в системах отображения существующих радиолокаторов. Это обслуживание первоначально предназначается для применения в океанических районах, отдаленных районах суши и районах, где по экономическим соображениям нецелесообразно использовать первичные и вторичные радиолокаторы. Что касается ADS-B, то она используется для передачи таких параметров, как местоположение и информация об опознании, посредством линии передачи данных, работающей в режиме радиовещания (с помощью более длительных саморегулируемых сигналов режима S ВОРЛ или ОБЧ-линии цифровой связи, работающей в режиме 4), для использования воздушными судами/УВД/наземными транспортными средствами.

6. ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОРВД)

6.1 Организация воздушного движения представляет собой динамический комплексный процесс организации воздушного движения и воздушного пространства, осуществляемый безопасным, рентабельным и эффективным образом, посредством предоставления средств и однородного обслуживания в рамках сотрудничества всех заинтересованных сторон. Основной целью системы организации воздушного движения является обеспечение безопасного и упорядоченного потока воздушного движения на всех этапах полета воздушных судов. Она включает в себя наземные и воздушные компоненты, которые должны тесно взаимодействовать между собой на основе использования четко установленных процедур. В рамках ОрВД необходимо также должным образом учитывать затраты, связанные с внедрением воздушного и наземного компонентов, а также способность удовлетворить потребности пользователей при минимальных ограничениях, не снижая при этом установленные уровни безопасности. Данная система должна проектироваться с учетом существующих нормальных пиковых потоков воздушного движения и прогнозируемого будущего роста потоков воздушного движения. Потребности, связанные с ростом объема воздушных перевозок, требуют значительного повышения эффективности данной системы с точки зрения пропускной способности аэропортов и воздушного пространства; в противном случае резко возрастет их перегруженность.

6.2 Планируемая система ОрВД будет включать три элемента; к ним относятся: организация воздушного пространства (ОВП), обслуживание воздушного движения (ОВД) и организация потоков воздушного движения (ОПВД). Эти элементы будут развиваться и их роль будет меняться главным образом вследствие их интеграции в полную систему. Вместо разделения на обособленные бортовые функции связанные с ОрВД аспекты производства полетов будут представлять собой цельную функциональную часть системы ОрВД. В конечном счете такое взаимодействие и интеграция функциональных элементов в одну полную систему приведут к согласованному производству полетов, которое в настоящее время не обеспечивается. Функциональную интеграцию можно осуществлять на базе использования линии передачи данных для обмена информацией между элементами системы ОрВД.

6.3 В рамках ОВП осуществляется создание и поддержание структуры воздушных трасс, гибкое использование воздушного пространства и оптимальная секторизация. Основные цели ОВД заключаются в предотвращении столкновений воздушных судов как с другими воздушными судами, так и с препятствиями, а также в ускорении и поддержании упорядоченного потока воздушного движения. ОВД включает в себя полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение и диспетчерское обслуживание воздушного движения (УВД). Несмотря на то, что будущие системы ОВД будут проектироваться с учетом нормальных пиковых значений потребностей в воздушных перевозках с возможностью расширения их пропускной способности с целью справиться с прогнозируемым будущим ростом объемов воздушного движения, может оказаться нецелесообразным создавать системы, рассчитанные на постоянную работу в условиях чрезмерных пиковых значений объемов воздушного движения. Ответом на этот вопрос является функция ОПВД, в рамках которой предоставляется дополнительное к ОВД обслуживание. Целью ОПВД является обеспечение оптимального потока воздушного движения через районы в тех случаях, когда потребности превышают или, как ожидается, будут превышать пропускную способность системы УВД.

7. ПРЕИМУЩЕСТВА

7.1 Предусматривается, что совершенствование систем связи приведет к улучшению обработки данных и обмена информацией между эксплуатантами, воздушными судами и органами ОВД. Спутниковая навигация, помимо повышения навигационной точности, обеспечивает глобальную зону действия. При использовании технологий ADS системы ОВД теперь можно будет использовать в любой части мира. Что касается ОрВД, то преимущества в этой области получают все члены сообщества международной гражданской авиации. С точки зрения пользователя, более справедливый доступ к воздушному

пространству, более широкий доступ к своевременной и важной информации, необходимой для принятия решений, и большая степень самостоятельности в процессе принятия решений, в том числе связанных с урегулированием конфликтных ситуаций, позволят более эффективным образом достичь ожидаемых результатов применительно как к предприятиям, так и к отдельным лицам, учитывая при этом надлежащим образом аспекты безопасности. С точки зрения поставщика обслуживания, в том числе эксплуатантов аэропортов, способность действовать в информационно насыщенной среде при использовании данных в реальном масштабе времени, учитывая при этом тенденцию развития систем и данные о прогнозах, вместе с рядом механизмов обеспечения и принятия решений позволит оптимизировать обслуживание, предоставляемое пользователям воздушного пространства. С точки зрения регламентирующего органа, системы обеспечения безопасности будут надежными и открытыми, что позволит не только проще измерять и контролировать уровень безопасности, но также и проводить сравнение и интеграцию этих систем на глобальной основе не для них самих, а для их постоянного совершенствования. Кроме того, глобальная система ОрВД, реализуемая с помощью технических средств CNS/ATM, обеспечит получение экономических преимуществ для пассажиров, окружающей среды и безопасности полетов.

8. ПЛАНИРОВАНИЕ И ВНЕДРЕНИЕ

8.1 Целью мирового сообщества гражданской авиации и ИКАО является создание единой глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД) путем постепенного, рентабельного и повсеместного внедрения аэронавигационных систем, включая системы связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM). С целью облегчить достижение этой цели ИКАО добилась значительных успехов в разработке материала по планированию и внедрению систем CNS/ATM на глобальном, региональном, субрегиональном и национальном уровнях.

8.2 На стратегическом уровне эксплуатационная концепция ОрВД обеспечивает основу для внедрения в глобальном масштабе систем CNS/ATM. Кроме того, *Глобальный аэронавигационный план применительно к системам CNS/ATM* (Doc 9750) используется в качестве основы для планирования и рассмотрения вариантов внедрения, учитывая при этом внешние ограничения, такие, как финансовые проблемы, вопросы, связанные с защитой окружающей среды, юридические аспекты, а также организационные вопросы, которые изложены в этом документе.

8.3 Региональное планирование и внедрение представляет собой основу работы ИКАО в области аэронавигационных систем, охватывающей все касающиеся этой области вопросы и направленной на достижение наивысших стандартов безопасности полетов. Именно здесь происходит слияние нисходящего процесса, включающего меры глобального регулирования и согласования на региональных уровнях, с восходящим процессом, который представляет собой осуществляемое государствами национальное планирование. Разработкой региональных планов применительно к системам CNS/ATM занимаются семь групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) ИКАО при содействии региональных бюро, расположенных в Бангкоке, Дакаре, Каире, Лиме, Мехико, Найроби и Париже, а также при координации деятельности с Отделением по региональным вопросам в Штаб-квартире ИКАО. Группами регионального планирования являются: APANPIRG (Группа регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в регионе Азии и Тихого океана (ASIA/PAC)), APIRG (Группа регионального планирования и осуществления проектов в регионе Азии/Индийского океана), EANPG (Европейская группа аэронавигационного планирования), GREPECAS (Группа регионального планирования и осуществления проектов в Карибском и Южноамериканском регионах), MIDANPIRG (Группа регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в Ближневосточном регионе) и NAMPG (Группа планирования в Североамериканском регионе) и NATSPG (Группа планирования систем в Северной Атлантике). Указанные планы находятся на различной стадии разработки и после ее завершения будут включены в более всеобъемлющие региональные

аэронавигационные планы (ANP), которые в настоящее время переводятся на новый формат, включающий основной ANP и документ по внедрению средств и видов обслуживания (FASID).

8.4 Внедрение систем CNS/ATM требует межгосударственного подхода с целью найти рентабельное и комплексное решение этой проблемы. С учетом этого фактора региональным группам оказывается помощь в отношении ускорения согласованного и повсеместного внедрения систем CNS/ATM. Что касается создания инфраструктуры систем CNS/ATM, то с учетом регионального плана, государства совместно с пользователями разрабатывают свои национальные планы посредством использования документа ИКАО под названием *"Национальный план применительно к системам CNS/ATM. Инструктивный материал"* (циркуляр 278).

8.5 По мере того, как постепенно заканчивается разработка региональных, субрегиональных и национальных планов применительно к системам CNS/ATM, а государства/эксплуатанты воздушных судов вкладывают средства в технические средства, позволяющие достичь преимуществ в ближайшее время, возникает необходимость предпринять дополнительные шаги, связанные с решением вопросов в области интеграции, взаимодействия и гармонизации систем. Для поддержания этого процесса существующий межрегиональный механизм был расширен на совещаниях региональных директоров и совещаниях соседних государств из двух или более регионов, конкретно нацеленных на эту проблему. Кроме того, для обеспечения глобальной координации и согласования деятельности при внедрении новых технологий и для развития более тесных связей между механизмом реализации целей ИКАО и другими партнерами в 1996 году Советом ИКАО была создана Консультативная группа ALLPIRG. Периодически Группа проводит совещания в Штаб-квартире ИКАО в Монреале.

8.6 При любом подобном графике перехода всегда будет период, когда система CNS/ATM и существующая система будут работать параллельно. Хотя данный период позволит эксплуатантам воздушных судов заменить свое оборудование, сохранение двух систем является очень дорогостоящим. Поэтому необходимо провести консультации со всеми партнерами по внедрению систем CNS/ATM, с тем чтобы свести к минимуму расходы, связанные с переходом к использованию этих систем.

9. ГЛОБАЛЬНАЯ КООРДИНАЦИЯ

9.1 Интегрированная глобальная система CNS/ATM, одобренная 11-й Аэронавигационной конференцией в 2003 году и утвержденная 35-й сессией Ассамблеи в 2004 году, позволят преодолеть ограничения существующих аэронавигационных систем и удовлетворить потребности гражданской авиации в XXI веке за счет обеспечения служб CNS и ATM в глобальном масштабе. Спутниковые системы обеспечат повышение эффективности во всемирном масштабе за счет улучшения использования дефицитных и дорогостоящих ресурсов: воздушных судов, воздушного пространства, аэропортов и авиационного спектра частот. Ввиду явной очевидности преимуществ новой системы будет, несомненно, осуществляться беспрецедентное по масштабам сотрудничество во всей отрасли гражданской авиации на национальном и международном уровнях в целях осуществления данного перехода. ИКАО принимает участие в этих больших усилиях по дальнейшему повышению эффективности, поддержанию и повышению существующего уровня безопасности полетов.