



Стратегические цели А-Е

Ключевые виды деятельности

Контроль за обеспечением безопасности полетов

Цель: оказывать государствам помощь в выявлении недостатков, связанных с выполнением положений Приложений 1, 6 и 8 к Конвенции о международной гражданской авиации, а также консультативные услуги и содействие в устранении этих недостатков, включая подготовку дополнительной документации практического характера, выработку эффективных решений, подготовку или адаптацию основных правил, обучение по месту работы и подготовку по типовым программам.

Одна из основных функций этой программы заключается в проведении оценки группой специалистов возможностей участвующих государств осуществлять эффективный контроль за уровнем безопасности полетов, ответственность за обеспечение которой несут государства. Участие государств в этой программе осуществляется на добровольной основе, однако, если реализация началась, государства несут определенные обязательства. В частности, в течение 90 дней после проведения оценки государства должны разработать план действий по устранению любых недостатков, выявленных в ходе оценки. ИКАО может также оказывать помощь в подготовке плана действий и его последующей реализации. На данный момент в рамках программы контроля за обеспечением безопасности полетов рассматриваются такие вопросы, как выдача свидетельств авиационному персоналу, эксплуатация воздушных судов и летная годность воздушных судов. Совет изучает возможность расширения масштабов этой программы с целью охвата таких областей, как управление воздушным движением и аэропорты.

К кому обращаться в ИКАО: начальник Секции полетов и летной годности в Штаб-квартире ИКАО или региональный представитель ИКАО в вашем регионе.

Принятие мер по выявленным недостаткам в области аэронавигации, связанным с обеспечением безопасности полетов

Цель: ускорить внедрение связанных с обеспечением безопасности полетов Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), помимо охватываемых программой контроля за обеспечением безопасности полетов.

Деятельность международной гражданской авиации характеризуется динамичностью и осуществляется в различных и быстро изменяющихся условиях. ИКАО, регулярно направляя своих сотрудников в командировки в государства, получая информацию в ходе региональных аэронавигационных совещаний и, в большинстве случаев, осуществляя постоянные контакты со всеми партнерами по авиационному сообществу, может оперативно выявлять любые недостатки в области аэронавигации, связанные с обеспечением безопасности полетов. В этом случае для принятия ответных мер используются соответствующие средства, такие, как разработка правил или их изменение, учреждение конкретных программ или проектов технического сотрудничества.

К кому обращаться в ИКАО: начальник Секции полетов и летной годности в Штаб-квартире ИКАО или региональный представитель ИКАО в вашем регионе.



Стратегическая цель С

Ключевые виды деятельности

Разработка нового документа об ответственности авиаперевозчиков, призванного усовершенствовать и укрепить "Варшавскую систему"

Цель: разработать общеприемлемую конвенцию, которая позволит усовершенствовать и укрепить "Варшавскую систему" и привести ее в соответствие с предъявляемыми в настоящее время требованиями.

В настоящее время ИКАО занимается разработкой новых правовых рамок, касающихся ответственности авиаперевозчиков, выполняющих международные воздушные перевозки, в частности в случае смерти или телесного повреждения пассажира в результате происшествия, в целях совершенствования и укрепления действующего в настоящее время правового режима, известного как "Варшавская система", который определяется Варшавской конвенцией 1929 года и некоторыми поправками к ней. На данный момент подготовлен проект нового международно-правового документа, в соответствии с которым иск с целью получения компенсации за нанесенное телесное повреждение или смерть пассажира в результате происшествия в дальнейшем искусственно не будет ограничиваться низкими пределами ответственности, установленными для конкретного авиаперевозчика, а будет определяться режимом строгой ответственности в размере до 100 000 специальных прав заимствования, а выше этого предела - принципами доказанности вины.

К кому обращаться в ИКАО: директор Юридического управления в Штаб-квартире или представитель ИКАО в вашем регионе.



Стратегическая цель D

Ключевые виды деятельности

Повышение общей эффективности механизма регионального аэронавигационного планирования

Цель: усиливать степень автономности процесса регионального планирования и улучшать координацию деятельности смежных регионов.

Аэронавигация является точным процессом, который в значительной степени зависит от совместной деятельности хорошо подготовленных пилотов и диспетчеров УВД, использующих многочисленные сложные электронные системы. В состав этих систем входят наземные, бортовые и даже космические компоненты, причем количество последних постоянно увеличивается. Ответственность за развертывание различных навигационных систем в основном лежит на отдельных суверенных Договаривающихся государствах ИКАО. Каждое государство располагает широкими возможностями в отношении компонентов своих аэронавигационных систем и, таким образом, должно осуществлять тщательное планирование с целью обеспечения обоснованного и своевременного выбора вариантов. В пределах каждого географического региона государства также должны разрабатывать и обновлять региональный аэронавигационный план, позволяющий национальным системам совместно, надежно и гармонично функционировать как единое целое. В настоящее время в каждом регионе имеется поддерживаемый ИКАО региональный механизм или процесс аэронавигационного планирования, обеспечивающий межрегиональную координацию.

К кому обращаться в ИКАО: начальник Отделения по региональным вопросам или представитель ИКАО в вашем регионе.

Сотрудничество с другими международными органами в целях создания гражданской глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS)

Цель: расширение связей с международными организациями и партнерами ИКАО в интересах создания глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS), контролируемой органами гражданской авиации.

Существующая глобальная навигационная спутниковая система (GNSS) представляет собой систему гражданско-военного назначения. Ее двумя основными компонентами являются глобальная система определения местоположения (GPS), эксплуатацию которой осуществляют Соединенные Штаты Америки, и глобальная орбитальная навигационная спутниковая система (ГЛОНАСС), предоставляемая Российской Федерацией. Обе системы, которые являются сложными и дорогостоящими системами двойного гражданско-военного назначения, предоставляются гражданской авиации бесплатно двумя правительствами. Тем не менее, согласно прогнозам ИКАО, в конечном итоге будет создана многонациональная гражданская GNSS.

К кому обращаться в ИКАО: начальник Отделения по региональным вопросам или представитель ИКАО в вашем регионе.

Разработка и отслеживание хода выполнения глобального плана, региональных и национальных планов для систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)

Цель: подготовка обновленного варианта глобального плана внедрения систем CNS/ATM, продолжение подготовки региональных планов и оказание помощи государствам в разработке национальных планов.

Глобальный план, региональные и национальные планы являются важными элементами внедрения систем CNS/ATM, основанных на использовании спутниковой техники. Такие планы необходимо разработать там, где их еще нет, и при необходимости их следует обновлять, в частности в целях учета появляющихся в настоящее время новых технических средств. Кроме того, необходимо отслеживать ход реализации планов в целях обеспечения их тесной взаимосвязки.

К кому обращаться в ИКАО: начальник Отделения по региональным вопросам или представитель ИКАО в вашем регионе.



Стратегическая цель E

Ключевые виды деятельности

Защита от актов незаконного вмешательства

Цель: обеспечивать своевременное принятие соответствующих действий в целях: а) повышения общего уровня внедрения стандартов авиационной безопасности; и б) обеспечения надлежащего и эффективного решения любых возникающих проблем.

Акты незаконного вмешательства по-прежнему угрожают безопасности международной гражданской авиации. Основным элементом защиты воздушного транспорта от таких актов является единообразное и последовательное применение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), изложенных в Приложении 17 к Конвенции о международной гражданской авиации. Признавая трудности, с которыми сталкиваются государства в ходе выполнения этих SARPS, ИКАО инициировала реализацию трехэтапного плана действий в рамках механизма оказания финансовой, технической и материальной помощи государствам в области авиационной безопасности. На этапе оценки технические специалисты определяют степень применения SARPS в рамках государства. На этапе оказания консультативной помощи государствам предоставляются рекомендации по устранению любых недостатков. На этапе оказания помощи решаются конкретные задачи и оказывается практическое и техническое содействие.

В ходе оценки большого количества международных аэропортов ИКАО пришла к выводу о том, что недостатки в области выполнения положений Приложения 17 главным образом обусловлены неадекватностью стандартов подготовки персонала и/или практики, и в этой связи Совет утвердил предложение о подготовке учебной программы ИКАО в области авиационной безопасности в целях ее глобального применения. Требования к подготовке персонала затрагивают все уровни специалистов и в этой связи обуславливают необходимость разработки исчерпывающего материала для курсов, предназначенных для различных групп специалистов; в настоящее время ведется подготовка серии типовых учебно-методических разработок (ТУМР).

К кому обращаться в ИКАО: начальник Отдела авиационной безопасности и упрощения формальностей в Штаб-квартире ИКАО или представитель ИКАО в вашем регионе.



Стратегическая цель Е

Ключевые виды деятельности

Безопасность полетов и человеческий фактор

Цель: повышать безопасность полетов на основе лучшего понимания и учета государствами важного значения человеческого фактора в деятельности гражданской авиации путем распространения практических материалов и принятия мер в области человеческого фактора, разработанных на основе опыта, накопленного государствами, а также путем разработки и подготовки рекомендаций в отношении соответствующих поправок к Приложениям Конвенции о международной гражданской авиации и другим документам, касающимся роли человеческого фактора в нынешних и будущих условиях эксплуатации.

Учет человеческого фактора является исключительно важным элементом обеспечения безопасности полетов авиации. Рост объемов воздушного движения, повышение степени использования средств автоматизации и начало использования новых технических средств и концепций, таких, как разработанные ИКАО и основанные на использовании спутниковой техники системы связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), которые характеризуются сложностью эксплуатации как в полетных условиях, так и на земле, являются источником новых проблем для персонала, обеспечивающего функционирование авиационной системы. В рамках программы ИКАО предоставляются практические материалы по проблеме человеческого фактора и обеспечивается возможность получения всеми Договаривающимися государствами преимуществ, обуславливаемых опытом, накопленным в различных регионах мира. Эта программа также гарантирует учет аспектов человеческого фактора во всех разрабатываемых ИКАО технических стандартах и инструктивном материале с момента начала разработки до их внедрения.

К кому обращаться в ИКАО: начальник Секции выдачи свидетельств и подготовке персонала или представитель ИКАО в вашем регионе.

Предотвращение столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT)

Цель: разработать программу ИКАО по предотвращению CFIT и соответствующие поправки к частям I и II Приложения 6 к Конвенции о международной гражданской авиации, а также подготовить инструктивный материал; согласовать поправки к Приложениям 1 и 4, томам I и II PANS-OPS и PANS-RAC, включая поправки к соответствующему инструктивному материалу.

ИКАО принимает участие в реализуемой в настоящее время деятельности по сокращению количества происшествий по причине столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT) с 1991 года. В результате мер, принятых в отношении аналогичных проблем, в конце 1960-х годов и в 1970-х годах были внедрены в эксплуатацию системы предупреждения о близости земли (GPWS). Несмотря на то, что эта мера привела к существенному уменьшению количества авиационных происшествий по причине CFIT, окончательно устранить их не удалось. Частично проблема заключалась в том, что первые экземпляры оборудования систем GPWS выдавали ложные и нежелательные предупреждения, в результате чего во многих случаях пилоты на них не реагировали. Кроме того, в ходе расследования авиационных происшествий, связанных с CFIT, анализ исходных причин не проводился.

Программа ИКАО по предотвращению CFIT реализуется в координации с промышленностью и государственными нормативными полномочными органами и в сотрудничестве с фондом обеспечения безопасности полетов (FSF). Исходная цель программы заключается в сокращении ежегодного количества авиационных происшествий по причине CFIT на 50% к 1998 году. Эта программа предусматривает участие всего административного и эксплуатационного персонала гражданской авиации. Программа включает: ознакомление с проблемой CFIT, анализ политики и правил; подготовку персонала; совершенствование оборудования и приборов. Особое внимание уделяется характерным для проблемы CFIT аспектам человеческого фактора и способствующим ей факторам. Комплексный подход к данной проблеме также предусматривает подготовку поправок к Приложению 6 (Эксплуатация воздушных судов) и Правилам аэронавигационного обслуживания (PANS) и соответствующего инструктивного материала.

К кому обращаться в ИКАО: начальник Секции полетов и летной годности в Штаб-квартире ИКАО или региональный представитель ИКАО в вашем регионе.



Стратегическая цель E

Ключевые виды деятельности

Охрана окружающей среды

Цель: на всемирной основе принимать меры для решения любых проблем в области окружающей среды, которые могут быть связаны с деятельностью гражданской авиации.

В последние годы возрастает беспокойство относительно экологических последствий деятельности гражданской авиации. К числу двух основных проблем относятся шум, создаваемый воздушными судами, и эмиссия двигателей воздушных судов. Несмотря на то, что ИКАО уже разработала стандарты уровня шума и эмиссии, которым должны отвечать новые воздушные суда и двигатели, в перспективе могут возникнуть новые проблемы, обусловленные, например, возможным внедрением в эксплуатацию нового поколения сверхзвуковых воздушных судов.

В настоящее время в окрестностях большинства аэропортов уровни шума, создаваемого воздушными судами, понижаются в связи с постепенным снятием с эксплуатации в соответствии с глобальной политикой, принятой Ассамблеей ИКАО в 1990 году, некоторых наиболее шумных типов воздушных судов. Однако после прекращения эксплуатации большей части этих воздушных судов уровни шума могут вновь увеличиться в результате постоянного роста объемов воздушного движения.

На момент введения стандартов ИКАО на эмиссию двигателей воздушных судов основную экологическую беспокойность вызывало местное качество воздуха в окрестностях аэропортов. Позже внимание стало уделяться определению влияния авиации на глобальную атмосферу, например, ее связи с такими проблемами, как изменение климата. После более четкого определения последствий деятельности авиации ИКАО сможет определить необходимые меры.

Обширная деятельность Организации в области охраны окружающей среды, включая подготовку поправок к Приложению 16 к Конвенции о международной гражданской авиации и потенциальное применение экономических рычагов, в основном осуществляется Советом через созданный им Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации.

К кому обращаться в ИКАО: координатор программы в области окружающей среды и воздушного транспорта в Штаб-квартире или представитель ИКАО в вашем регионе.



Стратегическая цель E

Ключевые виды деятельности

Техническое сотрудничество

Цель: оказывать государствам помощь в реализации проектов, направленных на мобилизацию людских, технических и финансовых ресурсов для обеспечения безопасного и эффективного развития и функционирования гражданской авиации.

Программа. ИКАО имеет большой опыт предоставления консультативных услуг и оказания развивающимся странам помощи в выполнении ими международных обязательств, связанных с выполнением Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО, реализации аэронавигационных планов, повышении уровня безопасности полетов и надежности операций и развитии сектора гражданской авиации в целом, включая развитие людских ресурсов. Обычно в течение года Управление технического сотрудничества реализует более 100 различных проектов в области технического сотрудничества, одни из которых являются очень крупными (расходы превышают 10 млн. долл. США), а другие - относительно небольшими (расходы составляют 100 000 долл. США или менее). Помощь предоставляется в виде консультативных услуг или оперативной помощи, подготовки персонала на рабочих местах и в соответствии с типовыми программами, а также в виде закупки оборудования и систем для гражданской авиации.

Преимущества, обеспечиваемые ИКАО. ИКАО, располагая необходимыми специалистами для реализации Программы технического сотрудничества, хорошо знакома с проблемами развивающегося мира и имеет опыт их решения. Специалисты ИКАО понимают, что передача технологии в такой сложной области, как гражданская авиация, требует времени, терпения и самоотверженности. Привлекая ресурсы Организации и других регионов мира для достижения наилучших результатов, Программа технического сотрудничества ИКАО преследует лишь одну цель - наилучшее удовлетворение потребностей государств, которым Организация оказывает практическую помощь. Программа функционирует на некоммерческой, справедливой и, в этой связи, экономически более эффективной основе и призвана обеспечить развитие безопасной, эффективной и оперативно реагирующей на национальные и международные потребности гражданской авиации.

К кому обращаться в ИКАО: директор Управления технического сотрудничества в Штаб-квартире или представитель ИКАО в вашем регионе.



Стратегическая цель F

Ключевые виды деятельности

Регулирование международных авиатранспортных перевозок

Цель: готовить для государств рекомендации, касающиеся новых нормативных договоренностей, в целях постепенного внесения изменений, связанных с доступом к рынку, эффективного и постоянного участия и справедливой конкуренции в области международного воздушного транспорта.

По мере адаптации авиатранспортной отрасли, которая долгое время являлась предметом экономического регулирования и протекционизма, к тенденциям, характеризующимся более широкой глобализацией и либерализацией, акцент в рамках экономического регулирования деятельности гражданской авиации постоянно смещается. Всемирная авиатранспортная конференция ИКАО, проходившая в 1994 году, рассмотрела текущее положение дел и приступила к подготовке проекта инструктивного материала для оказания помощи государствам и отрасли в переходе от регулируемой деятельности к деятельности в более открытых, конкурентоспособных и в меньшей степени регулируемых условиях. ИКАО в своей деятельности учитывает результаты работы Конференции, разрабатывая при необходимости инструктивный материал по экономическому регулированию в целях такого перехода; этот инструктивный материал будет не только способствовать процессу перехода к либерализации, но и обеспечит государствам возможность участвовать в осуществлении воздушных перевозок.

К кому обращаться в ИКАО: начальник Секции экономической политики в Штаб-квартире или представитель ИКАО в вашем регионе.

Распределение услуг, предоставляемых воздушным транспортом

Цель: расширять справедливую конкуренцию между авиакомпаниями и между автоматизированными системами бронирования (АСБ) и предоставлять пользователям международного воздушного транспорта максимальную возможность выбора вариантов для удовлетворения своих потребностей.

Воздушный транспорт занимает ведущее место в разработке и применении средств связи и информационной техники. В этих условиях компьютер стал незаменимым средством обеспечения эффективности деятельности авиакомпаний, регулирования расходов, повышения доходов, особенно в области маркетинга и продажи услуг, т. е. провозных возможностей воздушных судов. С появлением мощных глобальных автоматизированных систем бронирования, располагающих значительным потенциалом, позволяющим доминировать на рынке, возник ряд проблем, обусловленных возможностью нарушения правил конкуренции; в этих условиях некоторые государства и регионы, а на глобальном уровне ИКАО разработали нормы регулирования, которые обеспечивают доступ к этим системам и их функционирование на справедливой, недискриминационной и транспарентной основе и определяют обязательства не только государств, но и самих систем, авиакомпаний и пользующихся ими посредников, организующих перевозки. Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования, в который последний раз изменения вносились в июне 1996 года, будет постоянно пересматриваться и при необходимости обновляться с учетом осуществляемых быстрыми темпами разработок в технической и коммерческой областях (например, создание сети "Интернет"), связанных с распределением услуг, предоставляемых авиакомпаниями.

К кому обращаться в ИКАО: начальник Секции экономической политики в Штаб-квартире или представитель ИКАО в вашем регионе.

Торговля услугами

Цель: изучать вопрос о применимости принципов и концепций Генерального соглашения о торговле услугами (ГАТС) к международному воздушному транспорту и распространять во Всемирной торговой организации (ВТО) информацию о мандате, целях и деятельности ИКАО.

Включение участниками Уругвайского раунда переговоров о торговле всех отраслей, предоставляющих услуги, в Генеральное соглашение о торговле услугами (ГАТС) оказало дополнительное влияние на организационно-нормативные аспекты и подход к либерализации деятельности воздушного транспорта. Несмотря на то, что в рамках ГАТС деятельность воздушного транспорта ограничивается такими областями, как ремонт и техническое обслуживание воздушных судов, продажа, маркетинг и автоматизированная система бронирования, Всемирная торговая организация (ВТО), которая обеспечивает административное обслуживание ГАТС, планирует начать пересмотр этой сферы деятельности к 2000 году. В этой связи будущее нормативное применение ГАТС к воздушному транспорту обусловит необходимость осуществления контроля за результатами деятельности ВТО и других заинтересованных организаций, а также тесного сотрудничества с ними, с тем чтобы вклад воздушного транспорта в деятельность этой отрасли носил эффективный и выгодный характер.

К кому обращаться в ИКАО: начальник Секции экономической политики в Штаб-квартире или представитель ИКАО в вашем регионе.



Стратегическая цель G

Ключевые виды деятельности

ТРЕЙНЭР

Цель: повышать качество и стандартизировать методы авиационной подготовки на всемирной основе.

За безопасность полетов и эффективность деятельности международной гражданской авиации несет ответственность персонал, осуществляющий руководство ее системами, их эксплуатацию и техническое обслуживание. Безопасность и эффективность функционирования международной системы обеспечивается высоким уровнем индивидуальной подготовки этих специалистов и их умением слаженно работать в составе "международного экипажа". С этой целью важно, чтобы члены этого экипажа получали единообразную высококачественную подготовку во всем мире. ИКАО приняла на себя обязательства по совместной работе с Договаривающимися государствами в целях глобального внедрения стандартов качества в области подготовки персонала гражданской авиации. Программа "ТРЕЙНЭР" является важным элементом стратегии, реализуемой ИКАО для достижения этой цели.

ТРЕЙНЭР взаимодействует непосредственно с учебными центрами гражданской авиации и оказывает им помощь в использовании современного, проверенного на практике и стандартизированного процесса подготовки кадров. Учитывая тот факт, что все участники программы готовят свои учебные материалы, применяя для этого аналогичный процесс и стандарты, они без труда могут использовать подготовленную каждым из них информацию. Составной частью программы является созданная ИКАО система совместного использования международных ресурсов в области подготовки персонала. Эта система позволяет участвующим учебным центрам на взаимной основе использовать материалы, подготовленные другими участниками во всем мире. Таким образом, ТРЕЙНЭР дает возможность участникам с одной стороны повысить качество проводимой им подготовки, а с другой - обеспечить ее экономическую эффективность.

В перспективе наши аэронавигационные системы будут реально способствовать превращению мира в "глобальную деревню". Сегодня уже имеются технические средства, позволяющие создать однородную глобальную аэронавигационную систему. Однако для эффективного функционирования однородной аэронавигационной системы потребуются не только технические средства. Для этого необходим "международный экипаж", члены которого соответствующим образом подготовлены для выполнения возложенных на них задач при работе в таких условиях. В рамках программы "ТРЕЙНЭР" ИКАО активно работает с государствами в ходе их подготовки к деятельности в будущем.

К кому обращаться в ИКАО: начальник Центрального подразделения ТРЕЙНЭР в Штаб-квартире или представитель ИКАО в вашем регионе.