



Стратегия

— путеводная нить
для гражданской
авиации
в XXI век

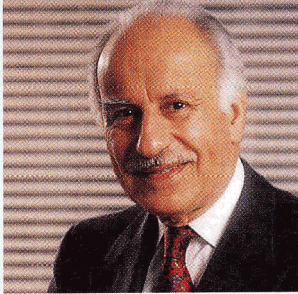
ИКАО

Международная организация гражданской авиации

Международная организация гражданской авиации (ИКАО), созданная в результате подписания 7 декабря 1944 года Конвенции о международной гражданской авиации, является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, ответственным за разработку Международных стандартов, Рекомендуемой практики и Правил в технической, экономической и правовой областях деятельности международной гражданской авиации. ИКАО, Штаб-квартира которой находится в Монреале (Канада), имеет семь региональных бюро, расположенных в Бангкоке, Дакаре, Каире, Лиме, Мехико, Найроби и Париже.

Деятельность ИКАО направлена на обеспечение безопасности полетов и упрощение воздушных перевозок между государствами. Организация поощряет использование мер безопасности, разрабатывает правила визуальных полетов и полетов по приборам для пилотов и экипажей, составляет аэронавигационные карты, координирует используемые воздушными судами радиочастоты, устанавливает единообразные правила выполнения воздушных перевозок и содействует упрощению таможенных процедур.

ИКАО публикует разнообразную литературу технического, экономического и правового характера, а также выпускает кинофильмы, видеофильмы, слайды, дискеты и плакаты, призванные оказать помощь государственным полномочным органам, изготовителям и эксплуатантам авиационной техники и их партнерам в других отраслях в обеспечении безопасного, упорядоченного и эффективного развития авиатранспортной системы во всем мире.



Вступительное слово Президента Совета

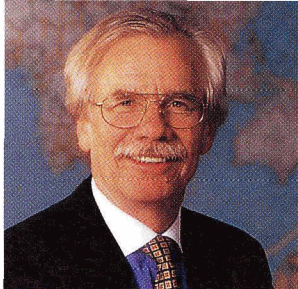
Принятие 7 февраля 1997 года Советом ИКАО Стратегического плана действий является вехой в истории Организации. План представляет собой первую комплексную переоценку роли ИКАО с момента создания Организации в результате подписания Конвенции о международной гражданской авиации в 1944 году. Сегодня в условиях претерпеваемых гражданской авиацией перемен основные цели и принципы Конвенции так же актуальны, как и более 50 лет назад, когда они были сформулированы в Чикаго. Стратегический план действий призван стать гарантией принятия Организацией в предстоящие годы мер по решению стоящих перед международной гражданской авиацией сложных задач и удовлетворения Организацией потребностей всех ее Договаривающихся государств, число которых увеличилось с 52 государств, принимавших участие в работе Чикагской конференции, до 185 на момент принятия Стратегического плана действий.

Сегодня, как никогда ранее, нам нужна сильная и активно действующая ИКАО. Гражданскую авиацию захлестнула волна коммерциализации, глобализации и транснационализации со всеми вытекающими из этого последствиями для безопасности полетов и авиационной безопасности, и эти последствия необходимо учитывать. Согласно положениям Чикагской конвенции нормирование в области безопасности полетов и авиационной безопасности входит в компетенцию отдельных государств; по мере увеличения масштабов передачи государствами прав на владение и управление авиакомпаниями, аэропортами, органами управления воздушным движением и расширения меж-

дународной деятельности потребность в непрерывной координации, выходящей за пределы национальных и региональных границ, становится все более насущной.

По всей вероятности, для ИКАО настало время принятия более эффективных мер по обеспечению единообразного применения изложенных в Конвенции и Приложениях к ней Стандартов и Рекомендуемой практики, регламентирующих безопасность полетов и авиационную безопасность. ИКАО, выступающая в качестве всемирного органа, ответственного за гражданскую авиацию, должна быть наделена полномочиями по осуществлению контроля за соблюдением стандартов, регламентирующих безопасность полетов и авиационную безопасность, и проведению регулярных инспекций. Новые направления деятельности Организации, предусмотренные Стратегическим планом действий, включая реализацию разработанных ИКАО программ в области контроля за обеспечением безопасности полетов и незаконного вмешательства, которые являются основными элементами плана, уже стали весомым вкладом в постоянную деятельность Организации по обеспечению безопасного, упорядоченного и эффективного развития системы международного воздушного транспорта.

Ассад Котайт



Послание Генерального секретаря ИКАО

Стратегический план действий ИКАО будет положен в основу программы работы, определения соответствующих приоритетов и бюджетной деятельности Организации по крайней мере до начала XXI века. Программа действий по выполнению этого плана и процесс системного планирования на текущий трехлетний цикл уже реализуются; в их рамках определены задачи, приоритеты, контрольные сроки и порядок подготовки отчетности по каждому из ключевых видов деятельности, предусмотренных планом. В Секретариате также разработаны мероприятия организационного характера, направленные на реализацию плана, исполнение бюджета Организации по программам и применение соответствующих процедур планирования.

Стратегический план действий служит новым подтверждением взятого на себя ИКАО обязательства по-прежнему от имени всех ее Договаривающихся государств успешно решать традиционные и новые задачи в постоянно изменяющихся условиях. Мне приятно сознавать, что на протяжении шестилетнего пребывания в должности я имел непосредственное отношение к успешной разработке этого плана; сейчас же настало время уделить особое внимание его практической реализации.

Филипп Роша



Послание вновь назначенного Генерального секретаря

1 августа 1997 года я вступаю в должность в условиях значительных перемен, происходящих в международной гражданской авиации. Уверен, что Стратегический план действий закладывает основу для принятия ИКАО оперативных и эффективных мер в ответ на эти изменения. Для меня также очевидна необходимость в постоянном обновлении этого плана, что обеспечит сохранение его актуальности в условиях изменяющихся потребностей всех Договаривающихся государств - членов ИКАО.

Реализация высоких целей, намеченных Стратегическим планом действий, потребует усилий всех и каждого сотрудника Секретариата. Я твердо намерен внести свой вклад в обеспечение эффективной реализации Организацией заложенных в плане инициатив и перспектив на благо авиационного сообщества и пользующейся его услугами клиентуры во всем мире.

Ренато Клаудио Кошта Перейра

КОНТЕКСТ



Конвенция о международной гражданской авиации, подписанная в Чикаго 7 декабря 1944 года, определяет некоторые принципы и меры, направленные на безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации, установление международных воздушных сообщений на основе равенства возможностей и их осуществление рациональным и экономичным образом.

В соответствии с Конвенцией была создана Международная организация гражданской авиации (ИКАО), цели и задачи которой заключаются в разработке принципов и методов международной аэронавигации и содействии планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы:

- обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире;
- поощрять искусство конструирования и эксплуатации воздушных судов в мирных целях;
- поощрять развитие воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств для международной гражданской авиации;
- удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте;
- предотвращать экономические потери, вызванные неразумной конкуренцией;
- обеспечивать полное уважение прав Договаривающихся государств и справедливые для каждого Договаривающегося государства возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении;
- избегать дискриминации в отношении Договаривающихся государств;
- способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации;
- оказывать общее содействие развитию международной гражданской аэронавтики во всех ее аспектах.

Конвенция вступила в силу 4 апреля 1947 года после ее ратификации 26 государствами, и на конец 1996 года она была ратифицирована 185 государствами, что поставило ее в один ряд с наиболее широко признанными во всем мире международно-правовыми документами.

Конвенция подтвердила свою жизнеспособность, предоставив в распоряжение ИКАО достаточно гибкую структуру, позволяющую успешно выполнять определенные для Организации функции в изменяющемся мире.

Несмотря на то что основные цели и принципы Конвенции сегодня также актуальны, как и в 1944 году, когда они были сформулированы, никогда ранее так остро не стоял вопрос о необходимости адаптации ИКАО в рамках Конвенции к быстро изменяющимся условиям, характеризующимся:

- глобализацией и транснационализацией рынков и коммерческой деятельности;
- возникновением региональных и субрегиональных группировок для решения вопросов торговли и регулирования;
- коммерциализацией государственных поставщиков обслуживания;
- диверсификацией финансовых мер, направленных на удовлетворение бюджетных потребностей;
- либерализацией экономического регулирования;
- потенциальным уклонением от соблюдения правил регулирования в области безопасности полетов (наряду с регулированием в области трудового законодательства, конкуренции и другими видами регулирования) в результате стирания границ между секторами и нечеткого определения обязанностей соответствующих полномочных органов;
- признанием экологических проблем и принятием мер по их решению;
- появлением новых технологий;
- достижением предельных физических возможностей инфраструктуры.

Эти явления характерны для всех экономических и промышленных секторов или сферы обслуживания, но для международной гражданской авиации их последствия особенно ощутимы. Например, глобализация и транснационализация влияют на регулирование в области обеспечения безопасности полетов, за которую в соответствии с Конвенцией несут ответственность отдельные Договаривающиеся государства; возникновение региональных группировок, занимающихся вопросами регулирования, позволяет распределить часть этой ответственности в рамках общего регионального подхода, но при этом обуславливает выработку нового подхода к определению общих всемирных авиационных стандартов; коммерциализация поставщиков обслуживания вызывает необходимость санкционированной передачи правительствами эксплуатационных функций и изменения регулирующих функций правительств, поскольку в соответствии с Конвенцией предоставление аэропортовых и других аэронавигационных средств и видов обслуживания является ответственностью государств. Что касается финансовых вопросов, то помимо последствий, обусловленных введением "сборов с пользователей" и "сборов со сторон, наносящих ущерб окружающей среде", имеется тенденция рассматривать гражданскую авиацию в качестве готового источника фондов для неавиационных целей. С точки зрения экономической либерализации последствия для авиации являются уникальными, поскольку данная отрасль по-прежнему регулируется на международном уровне в основном двусторонними соглашениями между правительствами; потенциальное уклонение от соблюдения правил, регламентирующих безопасность, ассоциируется со всеми вышеуказанными последствиями и применительно к авиации является основным вопросом для правительств в связи с их ответственностью за регулирование в области безопасности полетов независимо от передачи эксплуатационных функций и возросшими требованиями общественности к обеспечению более безопасной системы гражданской авиации, характеризующейся жестким контролем в области регулирования; в отношении окружающей среды бытует мнение о том, что авиационная отрасль, по-видимому, недостаточно участвует в решении как существующих, так и возникающих проблем; эволюция и особенно применение спутниковой техники имеют далеко идущие последствия для авиации, а ограничение пропускной способности аэропортов, воздушного пространства и спектра радиосвязи оказывает особое влияние на отрасль, развитие которой постоянно превышает средние темпы роста.

Этот Стратегический план действий, принятый Советом ИКАО 7 февраля 1997 года, призван стать инструментом практической реализации перспектив, заложенных в Чикаго основателями ИКАО, гарантией принятия Организацией в предстоящие годы мер по разрешению стоящих перед международной гражданской авиацией серьезных проблем, обусловленных вышеупомянутыми тенденциями, и удовлетворения Организацией соответствующих потребностей всех ее Договаривающихся государств.

Ц е л и



Стратегические цели

Целями этого Стратегического плана действий являются дальнейшее повышение уровня безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности международной гражданской авиации и практическое применение принципов, заложенных в Конвенции о международной гражданской авиации. Реализация этих целей будет обеспечиваться путем определения перспектив гармоничного развития международной гражданской авиации на национальном и региональном уровнях и их учета при глобальном планировании, путем разработки и ускорения внедрения единых авиационных стандартов и практики, поощрения создания экономичных воздушных судов и авиационных средств и их рентабельной эксплуатации на основе недопущения дискриминации в отношении Договаривающихся государств и оптимального использования людских, технических и финансовых ресурсов. Для этого Международная организация гражданской авиации будет:

- A** поощрять максимально возможное внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО в глобальном масштабе;
- B** своевременно разрабатывать и принимать новые или измененные Стандарты, Рекомендуемую практику и связанные с ними документы в целях удовлетворения изменяющихся потребностей;
- C** укреплять правовые рамки, регламентирующие деятельность международной гражданской авиации, путем разработки, при необходимости, новых документов международного воздушного права и поощрения ратификации государствами имеющихся документов;
- D** обеспечивать актуальность, координацию и реализацию региональных аэронавигационных планов и основу для эффективного внедрения новых аэронавигационных систем;
- E** своевременно реагировать на серьезные проблемы, стоящие на пути безопасного и эффективного развития и функционирования гражданской авиации;
- F** обеспечивать актуальность и эффективность инструктивного материала и информации по экономическому регулированию деятельности международного воздушного транспорта;
- G** оказывать помощь в мобилизации людских, технических и финансовых ресурсов для средств и служб гражданской авиации;
- H** обеспечивать максимально возможную действенность и эффективность работы Организации, в частности для достижения вышеуказанных целей.

The background is an abstract composition of vibrant, overlapping colors including red, blue, green, and yellow. A dark silhouette of a person is visible, appearing to be in a dynamic pose, possibly dancing or performing. The overall effect is energetic and artistic.

Действия

Действия по достижению стратегических целей

Стратегический план действий предопределил программу работы, соответствующие приоритеты и бюджетную деятельность Организации по крайней мере до начала XXI века. В отношении каждой из восьми вышеперечисленных стратегических целей Советом определены ключевые виды деятельности Организации и вопросы, которые необходимо рассматривать в ходе реализации этих ключевых видов деятельности либо путем постоянного анализа в целом по мере продвижения работ, либо путем проведения специальных исследований. Некоторые ключевые виды деятельности связаны с реализацией нескольких стратегических целей и соответственно указаны в качестве таковых; например, программы контроля за обеспечением безопасности полетов и незаконного вмешательства являются ключевыми как для внедрения стандартов, так и для решения проблем, связанных с безопасным и эффективным развитием и эксплуатацией гражданской авиации, и поэтому они приводятся ниже как в рамках стратегической цели А, так и стратегической цели Е. Перечень ключевых видов деятельности и стратегических задач составлен не в порядке очередности их реализации, а скорее отражает логический порядок их следования.

До начала каждого трехлетнего цикла планирования Совет при подготовке бюджета по программам на указанный трехлетний период будет разрабатывать пояснительную записку к Стратегическому плану действий, определяющую программы действий на трехлетний период в отношении каждого вида ключевой деятельности. Этот документ в каждом случае будет включать конкретные цели, ожидаемые результаты, приоритеты и контрольные сроки, что позволит Совету определять и оценивать достигнутые результаты в связи с реализацией указанного плана и соответственно предпринимать корректирующие или другие действия. В конце каждого трехлетнего периода Совет будет представлять доклад Ассамблее о ходе работ в ключевых областях деятельности и о предпринятых действиях по соответствующим вопросам.

Таким образом, программа работы ИКАО и Стратегический план действий будут постепенно составлять единое целое. Кроме того, этот план будет постоянно пересматриваться в целях учета изменяющихся потребностей государств в условиях непрерывных перемен, происходящих в гражданской авиации.

Поощрять максимально возможное внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО в глобальном масштабе

Ключевые виды деятельности:

- A.1 Программа контроля за обеспечением безопасности полетов.
- A.2 Принятие мер по выявленным недостаткам в области аэронавигации, связанным с обеспечением безопасности полетов.
- A.3 Программа по борьбе с незаконным вмешательством.
- A.4 Семинары, практикумы и симпозиумы.
- A.5 Программа технического сотрудничества.

Вопросы, которые следует рассмотреть. Разработка показателей конкретной оценки хода внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и степени различий со Стандартами; проведение на систематической основе анализа причин невыполнения SARPS. Подготовка дополнительной документации практического характера в целях оказания государствам помощи в выполнении возложенных на них обязанностей по контролю за обеспечением безопасности полетов. Действия в связи с потенциальной фрагментацией процессов принятия и выполнения стандартов ввиду: дальнейшего разделения функций в сфере регулирования и эксплуатации в государствах; суверенной ответственности государств за людские, технические и финансовые ресурсы (обязанности остаются теми же, но людские, технические и финансовые ресурсы могут в значительной степени различаться); создания региональных авиационных полномочных органов (таких, как Объединенные авиационные администрации в Европе); различий в предоставлении внутреннего и международного обслуживания, особенно когда первое оказывает влияние на последнее (например, в связи с незаконным вмешательством); неадекватного определения экономических выгод и/или существенных различий в их получении.

Своевременно разрабатывать и принимать новые или измененные Стандарты, Рекомендуемую практику и связанные с ними документы в целях удовлетворения изменяющихся потребностей

Ключевые виды деятельности:

- B.1 Поддержание актуальности 18 действующих Приложений к Конвенции и разработка новых приложений по мере необходимости.
- B.2 Общий пересмотр структуры Приложений ИКАО и процесса разработки и согласования SARPS и поправок к ним.

Вопросы, которые следует рассмотреть. Повышение степени реагирования ИКАО на события, происходящие в гражданской авиации. Повышение эффективности и сокращение сроков проведения консультаций, а также совершенствование процедур принятия документации. Изменение структуры Приложений, с тем чтобы включаемый в Приложения материал содержал требования по существу, сформулированные в общем виде. Установление соответствующего статуса подробных технических требований. Повышение степени практичности материала SARPS.

Укреплять правовые рамки, регулирующие деятельность международной гражданской авиации, путем разработки, при необходимости, новых документов международного воздушного права и поощрения ратификации государствами имеющихся документов

Ключевые виды деятельности:

- С.1 Разработка нового документа об ответственности авиаперевозчиков, призванного усовершенствовать и укрепить "Варшавскую систему".
- С.2 Разработка правовой структуры применительно к глобальным навигационным спутниковым системам (GNSS).
- С.3 Ратификация статей *3bis*, *83bis* и других поправок к Конвенции.
- С.4 Рассмотрение юридических действий по предотвращению актов или правонарушений, вызывающих беспокойство международного авиационного сообщества, но не подпадающих под действие существующих документов воздушного права.
- С.5 Ратификация и выполнение Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях и других документов международного воздушного права или присоединение к ним.

Вопросы, которые следует рассмотреть. Модернизация, консолидация и приемлемость юридического режима регулирования ответственности авиаперевозчиков. Порядок выработки согласованного подхода к определению международной правовой структуры применительно к глобальным навигационным спутниковым системам (GNSS). Юридические аспекты разработанной ИКАО концепции систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM). Временное применение поправок к Конвенции. Административные меры по ускорению вступления в силу документов международного воздушного права и их ратификации. Новые правовые проблемы в области авиационной безопасности. Правовые аспекты безопасности полетов, включая программу контроля за обеспечением безопасности полетов. Новые формулировки заключительных статей документов воздушного права, помимо Конвенции, и их временное применение.

Обеспечивать актуальность, координацию и реализацию региональных аэронавигационных планов и основу для эффективного внедрения новых аэронавигационных систем

Ключевые виды деятельности:

- D.1 Повышение общей эффективности механизма регионального аэронавигационного планирования.
- D.2 Дальнейшее совершенствование субрегионального подхода и объединение процессов планирования и внедрения систем CNS/ATM в механизм регионального аэронавигационного планирования.
- D.3 Расширение межрегиональной координации в целях комплексной и согласованной реализации региональных аэронавигационных планов.
- D.4 Сотрудничество с другими международными органами в целях создания гражданской GNSS.
- D.5 Разработка и отслеживание хода выполнения глобального плана, региональных и национальных планов для CNS/ATM.
- D.6 Оказание государствам помощи в расширении пропускной способности их аэронавигационных систем, а также в выработке организационных мер и мер по возмещению расходов, связанных с предоставлением аэронавигационного обслуживания.
- D.7 Принятие мер по выявленным недостаткам в области аэронавигации, связанным с обеспечением безопасности полетов.
- D.8 Создание баз данных и распространение информации о системах CNS/ATM.

Вопросы, которые следует рассмотреть. Усиление степени автономности процесса регионального планирования при одновременном обеспечении адекватной координации на глобальном уровне. Применение главы XV Конвенции и возможная разработка дополнительных соглашений о совместном финансировании или других совместных договоренностей при рассмотрении вопроса о предоставлении, поддержании и финансировании аэронавигационных средств и служб. Обоснованная увязка действующих систем CNS/ATM с современными космическими технологиями, а также развитие взаимоотношений между ИКАО и другими заинтересованными международными организациями.

Стратегическая цель Е

Своевременно реагировать на серьезные проблемы, стоящие на пути безопасного и эффективного развития и функционирования гражданской авиации

Ключевые виды деятельности:

- Е.1 Программа в области незаконного вмешательства.
- Е.2 Программа контроля за обеспечением безопасности полетов.
- Е.3 Программа по безопасности полетов и человеческому фактору.
- Е.4 Программа предотвращения столкновений исправных воздушных судов с землей.
- Е.5 Принятие мер по выявленным недостаткам в области аэронавигации, связанным с обеспечением безопасности полетов.
- Е.6 Программа по охране окружающей среды.
- Е.7 Перегрузка аэропортов и воздушного пространства.
- Е.8 Аэронавигационное планирование на случай непредвиденных обстоятельств.
- Е.9 Программа технического сотрудничества.

Вопросы, которые следует рассмотреть. Необходимость и возможность ИКАО на постоянной основе оперативно и эффективно реагировать на новые проблемы. Своевременное выявление возникающих проблем и выработка стратегии ИКАО по их решению. Динамичное распределение ресурсов ИКАО с учетом новых проблем. Выявление новых внебюджетных источников финансирования.

Стратегическая цель F

Обеспечивать актуальность и эффективность инструктивного материала и информации по экономическому регулированию деятельности международного воздушного транспорта

Ключевые виды деятельности:

- F.1 Регулирование международных авиатранспортных перевозок.
- F.2 Аэропортовое и аэронавигационное обслуживание (включая сборы и возмещение расходов).
- F.3 Распределение услуг, предоставляемых воздушным транспортом.
- F.4 Торговля услугами.
- F.5 Охрана окружающей среды (экономические аспекты).
- F.6 Налогообложение.
- F.7 Статистика.

Вопросы, которые следует рассмотреть. Постоянное, упорядоченное и недискриминационное развитие международного воздушного транспорта. Необходимость в обеспечении эффективного участия государств посредством их надежной и стабильной деятельности в международной авиатранспортной системе, направленной на достижение общей цели, которая заключается в постепенном, последовательном, упорядоченном и гарантированном переходе к механизмам обеспечения доступа к рынку в рамках регулирования международного воздушного транспорта.

Оказывать помощь в мобилизации людских, технических и финансовых ресурсов для средств и служб гражданской авиации

Ключевые виды деятельности:

- G.1 Программа технического сотрудничества.
- G.2 Программа "ТРЕЙНЭР".
- G.3 Семинары, практикумы и симпозиумы.
- G.4 Оценка экономических последствий деятельности гражданской авиации для государств.
- G.5 Практическое применение анализа затрат/выгод.

Вопросы, которые следует рассмотреть. Оценка и поощрение использования новых средств оказания государствам помощи в выполнении их обязанностей, предусмотренных Конвенцией. Разработка принципов стандартной оценки экономических аспектов при определении технических требований для сертификации или эксплуатации воздушных судов, аэропортов и аэронавигационных средств. Включение технического сотрудничества в "регулярную" программу.

Обеспечивать максимально возможную действенность и эффективность работы Организации

Ключевые виды деятельности:

- Н.1 Методы работы и процедуры Ассамблеи.
- Н.2 Процесс принятия решений, методы работы и процедуры Совета и его вспомогательных органов.
- Н.3 Управленческая и административная реформа Секретариата.
- Н.4 Процессы системного планирования программ.
- Н.5 Транспарентный бюджет с полной разбивкой по программам.
- Н.6 Механизм контроля за выполнением программ.

Вопросы, которые следует рассмотреть. Совершенствование управления людскими ресурсами, направленное на обеспечение высокой эффективности и стимулирование деятельности международного Секретариата. Диверсификация источников финансовых ресурсов (включая рассмотрение вопроса о сборах с пользователей, добровольных взносах, рыночном установлении цен на издания и взимании сборов за отдельные оказываемые услуги) с одновременным сохранением подотчетности перед государствами. Меры по сокращению расходов, включая, где это возможно, более широкое использование внешних источников. Более четкое и точное определение программ и приоритетов, их целей и ожидаемых результатов. Совершенствование управления информационными ресурсами и связи с Договаривающимися государствами, включая более широкое использование электронной почты. Создание всемирной сети для сбора, обмена и распространения электронных данных. Повышение престижа Организации и укрепление роли ИКАО как координатора деятельности гражданской авиации и выразителя ее интересов. Анализ взаимоотношений Организации с другими органами (авиационными и соответствующими неавиационными, всемирными и региональными) в целях определения соответствующих сфер ответственности, устранения дублирования деятельности и, в соответствии со статьей 65 Конвенции, создания совместных программ, где это возможно; развитие тесных деловых отношений со всеми заинтересованными сторонами авиационного сообщества, включая поставщиков обслуживания и авиационную отрасль (без понижения степени самостоятельности в области выработки политики и, в частности, разработки Стандартов).

Headquarters

999 University Street
Montreal, Quebec
Canada H3C 5H7

Cable address: ICAO MONTREAL
Tel.: (514) 954-8219
Telex: 05-24513 ICAOHQ MTL
Facsimile: (514) 954-6077
Sitatex: YULCAYA
Internet: icao@icao.org

Asia and Pacific Office

252/1 Vipavadee Rangsit Road
Ladyao, Chatuchak
Bangkok 10900, Thailand

Cable: ICAOREP, Bangkok
Telex: TH87969 ICAOBKK TH
Facsimile: 66 2-537-8199
Tel.: 66 2-537-8189
Mail: P.O. Box 11,
Samyaek Ladprao
Bangkok 10901, Thailand
Sitatex: BKKCAYA
Internet: icaobkk@loxinfo.co.th

Eastern and Southern African Office

United Nations Accommodation
Limuru Rd., Gigiri
Nairobi, Kenya

Cable: ICAOREP, Nairobi
Telex: KE25295 ICAOREP
Facsimile: 254-2-226-706
Tel.: 254-2-622-395
Mail: P.O. Box 46294
Nairobi, Kenya
Sitatex: NBOCAYA
Internet: icao@icao.unon.org

European and North Atlantic Office

3 bis, Villa Émile-Bergerat
92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
France

Cable: ICAOREP, Paris
Telex: 616766 ICAO FRANCE
Facsimile: 33-1-46 41 85 00
Tel.: 33-1-46 41 85 85
Sitatex: PAREUYA
Internet: icaoparis@compuserve.com

Middle East Office

Egyptian Civil Aviation Complex
Cairo Airport Road
Cairo, Egypt

Cable: ICAOREP, Cairo
Telex: 92459 ICAOR UN
Facsimile: 202-267-4843
Tel.: 202-267-4840
Sitatex: CAICAYA
Mail: P.O. Box 85
Cairo Airport Post Office
Terminal One
Cairo 11776, Egypt
Internet: icao@idsc.gov.eg

North American, Central American and Caribbean Office

Ave. Presidente Masaryk No. 29-3er piso
Col. Chapultepec Morales
C.P. 11570, México, D. F. Mexico

Cable: ICAOREP, México
Facsimile: 52 5-203-2757
Tel.: 52 5-250-3211
Mail: Apartado postal 5-377
C.P. 06500, México, D.F.
Sitatex: MEXCAYA

South American Office

Edificio CORPAC, Zona Comercial
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
Lima (Callao), Perú

Cable: ICAOREP, Lima
Facsimile: 51-1-575-0974
Tel.: 51-1-575-1641
Mail: Apartado 4127
Lima 100, Perú
Sitatex: LIMCAYA
Internet: mail@icao-sam.org.pe

Western and Central African Office

15, boulevard de la République
Dakar, Sénégal

Cable: ICAOREP, DAKAR
Telex: SG61348 ICAO SG
Facsimile: 221-23-69-26
Tel.: 221-23-47-86
Mail: Boîte postale 2356
Dakar, Sénégal
Sitatex: DKRCAYA
Internet: icaodkr@telecom-plus.sn