**СОДЕРЖАНИЕ**

**РАЗДЕЛ №1. ВОЗНИКНОВЕНИЕ ИКАО**

1.*Чикагская конвенция*…………………………………… 2

2. *Цели и задачи ИКАО*…………………………..…….… 5

**РАЗДЕЛ №2. СТРУКТУРА ИКАО И КОНВЕНЦИИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

1. *Организационная структура ИКАО*…………………. 6

2. *Стратегия организации*…………………………….... 10

3. *Конвенции*…….……………………………………...… 13

**ЛИТЕРАТУРА**…………………………………………................ 14

**РАЗДЕЛ №1. ВОЗНИКНОВЕНИЕ ИКАО**

*ЧИКАГСКАЯ КОНВЕНЦИЯ*

Международная организация гражданской авиации ИКАО (International Civil Aviation Organization - ICAO), являющаяся специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, была создана в результате подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года [Конвенции о международной гражданской авиации](http://www.un.org/russian/documen/convents/chicago_conv.pdf).

Вторая мировая война оказалась мощным стимулом развития авиационной техники. В то время была создана широкая сеть пассажирских и грузовых сообщений, но вместе с тем существовало много препятствий политического и технического характера, мешавших превращению воздушного транспорта в инструмент содействия мировому развитию на земле. В начале 1944 года правительство Соединенных Штатов Америки провело предварительное обсуждение с другими союзными державами вопросов, касающихся выработки эффективной стратегии. После этого в ноябре 1944 года в Чикаго собрались представители 52 государств для обсуждения проблем международной гражданской авиации.

В течение пяти недель делегаты рассмотрели огромное количество вопросов, связанных с международной гражданской авиацией. В результате была подписана Конвенция о международной гражданской авиации, которую также называют Чикагской конвенцией. Было согласовано создание новой организации, которая будет заниматься аэронавигационными вопросами, способствующими повышению безопасности полетов и их регулярности, а также экономическими вопросами, которые должны повысить эффективность и экономичность воздушных перевозок.

В ходе переговоров в Чикаго было принято решение, что Конвенция вступит в силу только после того, как пройдет 30 дней после ее ратификации 26-м государством. На период до вступления Конвенции в силу была создана временная ИКАО (ПИКАО), которой были предоставлены консультативные полномочия и даны инструкции заложить основы международной организации, цель которой будет заключаться в удовлетворении потребностей гражданской авиации. Чикагская конвенция вступила в силу 4 апреля 1947 года. Местом штаб - квартиры ИКАО был выбран город Монреаль (Канада).

В мае 1948 года вступило в силу соглашение между ООН и ИКАО, в котором ИКАО признавалась специализированным учреждением ООН.

СССР в Чикагской конференции участия не принимал, так как в ней принимали участие государства, с которыми СССР находился в состоянии войны.

После вступления СССР в ИКАО 14 ноября 1970 года, русский язык был признан официальным (четвертым) языком этой организации.

На дипломатической конференции в Монреале в сентябре 1977 года был принят протокол об аутентичном четырех язычном тексте Конвенции и ее официальный текст на русском языке.

Таким образом, официальными языками ИКАО являются:

1.Русский.

2.Английский.

3.Французский.

4.Испанский.

Арабский и китайский языки считаются рабочими языками ИКАО. Они используются в ограниченном объеме в работе Совета ИКАО и его постоянных органов, на сессиях Ассамблеи и крупных специализированных конференциях и совещаниях.

По состоянию на 1994 год ИКАО объединяет 183 государства мира.

В 96 статьях Чикагской конвенции определяются привилегии и ограничения для всех Договаривающихся государств. В Конвенции признается, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией и указывается, что никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территорию Договаривающегося государства без его предварительного согласия.

Любое государство - член ООН, входившее во время Второй мировой войны в Антигитлеровскую коалицию, и нейтральные страны становятся членами ИКАО на 30-й день после присоединения к Чикагской конвенции.

Государства, участвовавшие во время Второй мировой войны на стороне Гитлеровской Германии, могут присоединиться к конвенции с соблюдением следующих условий:

1.С согласия ООН.

2.По специальному разрешению Ассамблеи ИКАО, для принятия которой требуется 4/5 голосов.

3.При отсутствии возражений со стороны любого государства, которое было аннулировано или подверглось нападению в ходе Второй мировой войны войсками государства, желающего вступить в члены ИКАО.

Государство перестает быть членом ИКАО, если оно заявляет о денонсации им Чикагской конвенции. Денонсация вступает в силу через год после получения ИКАО уведомления.

Если государство исключено из ООН, оно автоматически перестает быть членом ИКАО, кроме тех случаев, когда Генеральная Ассамблея ООН в своем решении прямо не говорит о целесообразности сохранения членства этого государства в ИКАО.

*ЦЕ**ЛИ И ЗАДАЧИ ИКАО*

Целями и задачами ИКАО являются разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта в целях:

1.Обеспечение безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире.

2.Поощрение искусства конструирования и эксплуатации воздушных судов.

3.Поощрения развития воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств для международной гражданской авиации.

4.Удовлетворение потребностей народов мира в безопасном, регулярном эффективном и экономичном воздушном транспорте.

5.Предотвращение экономических потерь, вызванных неразумной конкуренцией.

6.Обеспечение полного уважения прав Договаривающихся государств и справедливой для каждого Договаривающегося государства возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении.

7.Исключение случаев дискриминации в отношениях между Договаривающимися государствами.

8.Обеспечение безопасности полетов в международной аэронавигации.

9.Содействие развитию международной гражданской аэронавтики во всех ее аспектах.

**РАЗДЕЛ №2. СТРУКТУРА ИКАО И КОНВЕНЦИИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

*ОРГ**АНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА ИКАО*

Высшим органом ИКАО, в котором могут быть представлены на равных основаниях все государства - члены ИКАО, является **Ассамблея государств - членов ИКАО**. Созывается один раз в три года. При возникновении необходимости по рекомендации Совета ИКАО, или по требованию не менее 1/5 членов организации могут быть созваны чрезвычайные сессии Ассамблеи ИКАО. Каждое Договаривающееся государство имеет право на один голос, и решения Ассамблеи принимаются большинством поданных голосов, если иное не предусмотрено Конвенцией. На своих сессиях Ассамблея подробно рассматривает проделанную Организацией работу в технической, экономической, юридической областях и в области технического сотрудничества, а также дает руководящие указания другим органам ИКАО относительно их будущей деятельности.

Функции Ассамблеи заключаются в определении направления деятельности ИКАО в области международной аэронавигации и международного воздушного транспорта:

1.Избирать Совет ИКАО, рассматривать отчеты, принимать соответствующие действия.

2.Определять шкалу взносов стран - членов ИКАО в бюджет организации.

3.Утверждать бюджет ИКАО.

4.Рассматривать и одобрять предложения о внесении поправок в Чикагскую конвенцию.

Взнос государств - членов ИКАО рассчитывается следующим образом:

**Взнос100% = К1(75%) + К2(25%),**

где:

**К1 = (Национальный доход государства) / (Национальный доход всех стран ИКАО),**

**К2 = (Налет государства по МВЛ) / (Налет всех стран ИКАО по МВЛ).**

Min...Max взнос = 0,06%...25% от национального дохода.

**Совет ИКАО** - исполнительный орган организации, обеспечивающий непрерывность деятельности организации в промежутках между сессиями Ассамблеи. Совет является постоянным органом и несёт ответственность перед высшим органом ИКАО за свою деятельность. Выполняет функции:

1.Выполнение решений Ассамблеи и представление отчета о своей работе.

2.Избрание Генерального секретаря и руководящих сотрудников.

3.Распоряжение деньгами организации.

4.Утверждение международных стандартов и рекомендаций, внесение их в приложения к Конвенции.

5.Осуществление регистрации международных авиационных соглашений.

6.Осуществление арбитражных функций при регулировании разногласий между государствами - членами ИКАО.

Он состоит из представителей 36 Договаривающихся государств, избираемых Ассамблеей на трехлетний период. При выборах обеспечивается надлежащее представительство государств, играющих ведущую роль в воздушном транспорте; государств, не включенных на ином основании, которые вносят наибольший вклад в предоставление средств и обслуживание для международной гражданской авиации; и государств, не включенных на ином основании, назначение которых обеспечивает представительство в Совете всех основных географических районов мира.

Совет и его вспомогательные органы обеспечивают постоянное руководство работой Организации. Одной из основных функций Совета является принятие Международных стандартов и Рекомендуемой практики (SARP) и оформление их в качестве Приложений к [Конвенции о международной гражданской авиации](http://www.un.org/russian/documen/convents/chicago_conv.pdf). Совет может выступать в качестве арбитра между Договаривающимися государствами по вопросам, касающимся авиации и применения Конвенции; он может расследовать любую ситуацию, при которой могут возникать устранимые препятствия для развития международной аэронавигации, и, в общем, он может предпринимать такие действия, которые могут оказаться необходимыми для обеспечения безопасности и регулярности эксплуатации международного воздушного транспорта.

Стандарт представляет собой техническое требование, единообразное применение которого необходимо для обеспечения безопасности или регулярности международной гражданской аэронавигации и который Договаривающиеся государства выполняют в соответствии с Конвенцией. Рекомендуемая практика представляет собой техническое требование, единообразное применение которого считается желательным для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности международной гражданской аэронавигации. Подробные Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО изложены в 18 Приложениях к Чикагской конвенции, которые охватывают все аспекты деятельности международной гражданской авиации.

Совет наделен полномочиями для окончательного принятия Стандартов и Рекомендуемой практики и утверждения Правил аэронавигационного обслуживания (PANS), но основным органом, занимающимся их разработкой, является Аэронавигационная комиссия ИКАО. Комиссия состоит из 15 членов, которые обладают квалификацией и опытом в научной и практической областях, связанных с авиацией. Члены Комиссии назначаются Договаривающимися государствами и утверждаются Советом. Они действуют в рамках своей персональной экспертной компетентности, а не как представители назначивших их сторон. Комиссии оказывают помощь небольшие группы экспертов, назначаемые Договаривающимися государствами и международными организациями и утверждаемые Комиссией.

Секретариат, возглавляемый Генеральным секретарем, состоит из пяти основных подразделений: Аэронавигационного управления, Авиатранспортного управления, Управления технического сотрудничества, Юридического управления и Административного управления. Чтобы работа Секретариата отражала действительно международный подход, работающие в нем специалисты набираются на широкой географической основе.

ИКАО работает в тесном сотрудничестве с другими специализированными учреждениями Организации Объединенных Наций, такими, как Международная морская организация, Международный союз электросвязи и Всемирная метеорологическая организация. Во многих совещаниях, проводимых ИКАО, принимают также участие Международная ассоциация воздушного транспорта, Международный совет аэропортов, Международная федерация ассоциаций линейных пилотов и другие международные организации.

*СТРАТЕГИЯ ОРГАНИЗАЦИИ*

Действующая с 1944 года [Конвенция](http://www.un.org/russian/documen/convents/chicago_conv.pdf) доказала свою способность служить достаточно гибкой структурой, которая позволяет ИКАО успешно выполнять возложенные на нее обязанности. Однако в наши дни международная гражданская авиация сталкивается с серьезными проблемами. Возникла настоятельная необходимость в том, чтобы ИКАО адаптировалась в рамках Конвенции к таким быстро изменяющимся условиям, как:

* глобализация и транснационализация рынков и коммерческой деятельности;
* возникновение региональных и субрегиональных торговых и регламентирующих объединений;
* коммерциализация государственных поставщиков обслуживания;
* диверсификация фискальных мер с учетом бюджетных потребностей;
* либерализация экономического регулирования;
* возможное уклонение от соблюдения нормативных актов в области обеспечения безопасности полетов (а также актов в области трудовых отношений, конкуренции и других актов), в результате стирания границ между секторами и нечеткого определения обязанностей соответствующих полномочных органов;
* признание существования экологических проблем и принятие мер по их устранению;
* появление новых технологий;
* достижение предельных физических возможностей инфраструктуры.

Стратегический план действий, принятый Советом ИКАО 7 февраля 1997 года и обновленный 7 июня 2004 года, призван стать инструментом практической реализации перспектив, намеченных в Чикаго основателями ИКАО, перед лицом этих и других проблем и гарантией принятия Организацией в предстоящие годы мер по решению стоящих перед ней задач и удовлетворения Организацией соответствующих потребностей всех ее Договаривающихся государств.

Цель Стратегического плана действий заключается в дальнейшем повышении уровня безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности международной гражданской авиации и содействии реализации принципов, заложенных в Конвенции о международной гражданской авиации. Он предопределяет программу работы, соответствующие приоритеты и бюджетную деятельность Организации. Этот план постоянно пересматривается в целях учета изменяющихся потребностей государств в условиях непрерывных перемен.

К настоящему времени ИКАО объединяет 185 государств, являясь одной из самых авторитетных, эффективных и представительных международных организаций.  
                Динамичное развитие мировой гражданской авиации, сопровождающееся удвоением объема авиаперевозок за каждое десятилетие, при неизменных показателях безопасности полетов неизбежно ведет к существенному росту абсолютного количества авиационных происшествий, что вызывает серьезную обеспокоенность мирового авиационного сообщества. В целях обеспечения значительного снижения частоты авиапроисшествий в мире ИКАО разработан и принят к внедрению Глобальный план обеспечения безопасности полетов.  
        В соответствии с данным планом ИКАО приступила к реализации всемирной универсальной программы контроля за обеспечением безопасности полетов, которая предусматривает проведение, начиная с 1 января 1999 года, силами экспертов ИКАО регулярных, обязательных, систематических и единообразных проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов в государствах-членах ИКАО.

В области аэронавигации принята к реализации концепция ИКАО по будущим аэронавигационным системам, предусматривающая решение проблемы перегруженности воздушного пространства при одновременном повышении безопасности полетов и снижении эксплуатационных затрат авиакомпаний. Осуществляется процесс внедрения систем связи, навигации, наблюдения и организации воздушного движения на основе спутниковых технологий с использованием российской навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС и аналогичной американской системы GSP.  
        Разработаны стандарты ИКАО, направленные на внедрение новых бортовых и наземных систем, повышающих уровень безопасности полетов, а также использование глобальной спутниковой навигационной системы для обеспечения заходов на посадку.  
        Усилия ИКАО в области экономики воздушного транспорта сконцентрированы на сборе статистических данных и разработке кратко-, средне- и долгосрочных прогнозов развития гражданской авиации, как на мировом, так и на региональном уровнях.  
        В области защиты окружающей среды от воздействия авиации внимание ИКАО сконцентрировано на проблемах авиашума на местности и эмиссии авиадвигателями вредных веществ.

*КОНВЕНЦИИ*

В области авиационной безопасности создаются конвенции, начиная с 1963 года. Это Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанная в Токио.

1970 год - Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов.

1971 год - Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации.

1988 год - Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющий конвенцию 1971 года.

Например, государства – участники Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанная в Монреале 23 сентября 1971 года, считают, что незаконные акты, направленные против безопасности гражданской авиации, угрожают безопасности лиц и имущества, серьезно нарушают воздушное сообщение и подрывают веру народов мира в безопасность гражданской авиации, что наличие таких актов вызывает серьезную озабоченность, а также, что в целях предотвращения таких актов имеется настоятельная необходимость обеспечить принятие соответствующих мер для наказания преступников. Было рассмотрено и принято 15 статей, в удостоверение чего представители, должным образом уполномоченные своими Правительствами, подписали настоящую Конвенцию, в трех подлинных экземплярах, каждый на русском, английском, испанском и французском языках, причем все тексты являются аутентичными.

*ЛИТЕРАТУРА*

1. Для подготовки данной работы были использованы материалы с сайта http://www.zakroma.narod.ru/
2. Сакач Р.В., Зубков Б.В. и др. Безопасность полетов. − М.: Транспорт, 1989
3. Поляков П.М. МУ по выполнению лабораторных работ по дисциплине Безопасность полетов. − М.: РИО МГТУ ГА, 1997
4. Сакач Р.В., Гугель А.А. Методические указания по проведению лабораторных работ №1,2 по дисциплине Безопасность полетов. − М.: РИО МИИГА, 1988
5. Руководство по обучению в области человеческого фактора. Doc. 9683-AN/950. Издание 1-е. - Международная организация гражданской авиации (ИКАО), Монреаль, 1998.
6. Грязное В. С. Международные авиаперевозки (Правовые вопросы). М., 1982.
7. Малеев Ю. Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. М., 1986.
8. Мезенцев А. В. Современные международно-правовые вопросы управления воздушным движением // Московский журнал международного права. 1997. 2.