

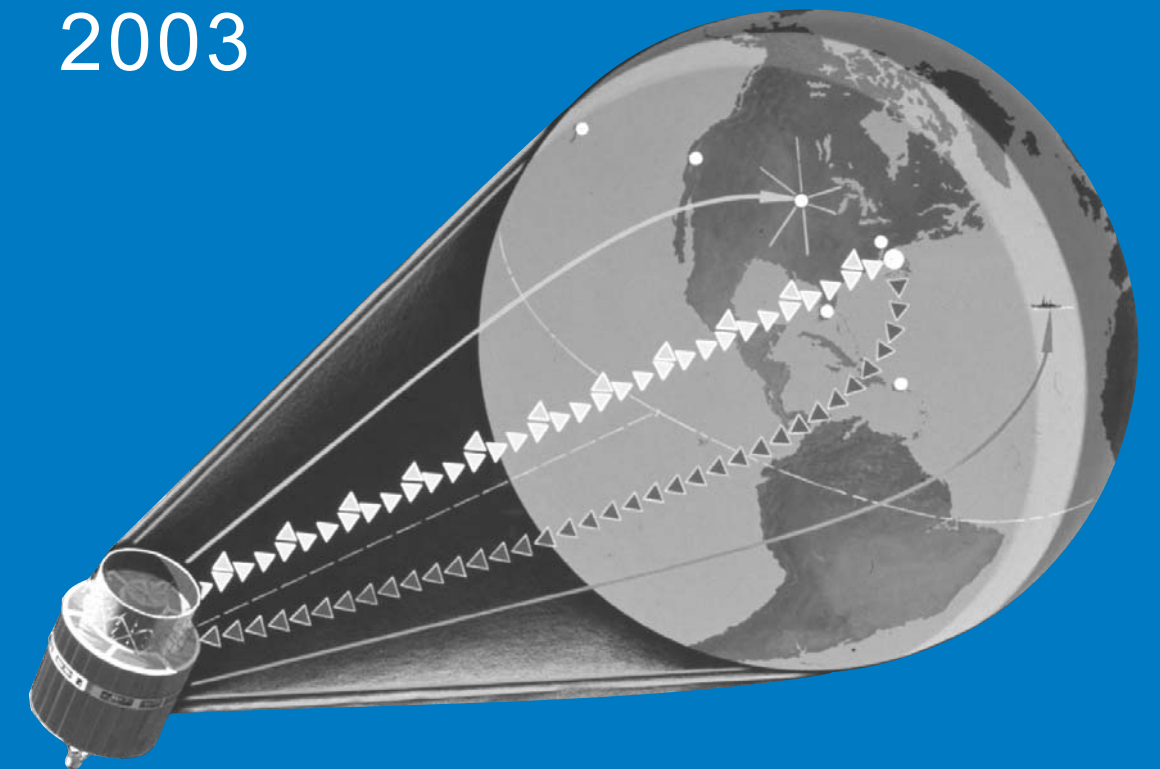
Doc 9826



Документация к сессии
Ассамблеи в 2004 году

Годовой доклад Совета

2003



Doc 9826 – Годовой доклад Совета – 2003

© ИКАО 2004
ISSN 0251-2270
6/04, R/P1/200
Заказ № 9826
Отпечатано в ИКАО



Международная организация гражданской авиации

Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках. Всю корреспонденцию следует направлять в адрес Генерального секретаря ИКАО.

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Заказы с оплатой кредитными карточками ("Виза", "Мастеркард" или "Американ экспресс") направлять в адрес Штаб-квартиры ИКАО.

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit, 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: +1 (514) 954-8022; Facsimile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULCAYA; E-mail: sales@icao.int; World Wide Web: <http://www.icao.int>

China. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Telephone: +86 137 0177 4638, Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail: glorymaster@online.sh.cn

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 (2) 267 4840; Facsimile: +20 (2) 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: icao@idsc.net.eg

France. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat, 92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Téléphone: +33 (1) 46 41 85 85; Fax: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA; Courriel: icaeumat@paris.icao.int

Germany. UNO-Verlag CmbH, Am Hofgarten 10, D-53113 Boon
Telephone: +49 (0) 2 28-9 49 0 20; Facsimile: +49 (0) 2 28-9 49 02 22; E-mail: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016
Telephone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 332-2639

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O.Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 (20) 622 395; Facsimile: +254 (20) 623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: icao@icao.unon.org

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.
Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsimile: +52 (55) 52 03 27 57; Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK; E-mail: aviation@landovercompany.com

Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 575 1646; Facsimile: +51 (1) 575 0974; Sitatex: LIMCAYA; Correo-e: mail@lima.icao.int

Russian Federation. Aviaizdat, 48, Ivan Franco Street, Moscow 121351, Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: icaodkr@icao.sn

Slovakia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Levoté prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21, Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Telephone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3.11, 28027 Madrid; Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo e: ssc.ventasoaci@aena.es

Switzerland. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Telephone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: mvandiermen@adeco.org

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 (2) 537 8189; Facsimile: +66 (2) 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: icao_apac@bangkok.icao.int

United Kingdom. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com; World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

Фото на обложке: Национальное управление океанографических и атмосферных исследований (NOAA), Национальная служба экологических спутников, данных и информации, Министерство торговли США. Такой материал не защищается авторскими правами.

3/04

Каталог изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО

Ежегодное издание с перечнем всех имеющихся в настоящее время публикаций и аудиовизуальных учебных средств.

В ежемесячных дополнениях сообщается о новых публикациях, аудиовизуальных учебных средствах, поправках, дополнениях, повторных изданиях и т. п.

Рассылаются бесплатно по запросу, который следует направлять в Сектор продажи документов ИКАО.

АССАМБЛЕЕ

МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

По поручению Совета имею честь представить доклад Совета за 2003 год, подготовленный в соответствии со статьей 54 а) Конвенции о международной гражданской авиации. Вместе с докладами за 2001 год (Дос 9786) и 2002 год (Дос 9814) он входит в документацию по пункту 7 предварительной повестки дня 35-й сессии Ассамблеи и будет дополнен кратким обзором деятельности Организации за первые шесть месяцев 2004 года. В настоящее время он направляется Договаривающимся государствам для информации и будет также направлен Экономическому и Социальному Совету Организации Объединенных Наций в соответствии с пунктом 2 а) статьи VI Соглашения между Объединенными Нациями и ИКАО.

Доклад был подготовлен Секретариатом и распространен в виде проекта среди представителей государств – членов Совета, с тем чтобы они могли представить свои предложения. Совет как орган ИКАО официально не рассматривал и не принимал его, но в соответствии с установившейся практикой делегировал своему Президенту полномочия утвердить окончательный текст после рассмотрения полученных предложений.

Глава I посвящена краткому изложению основных тенденций развития в области гражданской авиации и деятельности Организации в течение года; в главах II-X дается описание деятельности ИКАО.

В 2003 году Совет провел три сессии. Сто шестьдесят восьмая сессия проходила с 22 января по 14 марта и состояла из четырнадцати заседаний, одно из которых прошло вне периода заседаний Совета; сто шестьдесят девятая сессия проходила с 16 апреля по 13 июня и состояла из пятнадцати заседаний, одно из которых прошло вне периода заседаний Совета; и сто семидесятая сессия проходила с 19 сентября по 5 декабря и состояла из шестнадцати заседаний, три из которых прошли вне периода заседаний Совета. В период между сессиями Совета Президенту Совета делегировались полномочия принимать необходимые решения по ряду вопросов.

Ассад Котайт
Президент Совета

Оглавление

	<i>Страница</i>		<i>Страница</i>
Глава 1. Краткие итоги за год.....	1	7. Охрана окружающей среды.....	47
1. Мировая экономика	1	8. Упрощение формальностей.....	47
2. Перевозки	2	Глава IV. Совместное финансирование	49
3. Финансовые итоги	4	1. Общие положения.....	49
4. Коммерческая деятельность	4	2. Финансовые данные, характеризующие	
5. Экономическое регулирование	5	деятельность в рамках Датского и	
6. CNS/ATM	8	Исландского соглашений о совместном	
7. Аэродромы	11	финансировании.....	49
8. Авиационная информация	12	3. Финансовая информация, касающаяся дого-	
9. Авиационная метеорология	12	воренностей о совместном финансировании	
10. Поиск и спасение	13	системы контроля за выдерживанием высоты	
11. Перегруженность	13	в регионе Северной Атлантики.....	49
12. Безопасность полетов	14	Глава V. Техническое сотрудничество	51
13. Контроль за обеспечением безопасности		1. Краткий обзор	51
полетов	15	2. Финансирование	58
14. Человеческий фактор.....	15	3. Кадры.....	58
15. Выдача свидетельств авиационному		4. Предоставление стипендий	61
персоналу и его подготовка	15	5. Оборудование и субподряды.....	61
16. Авиационная безопасность	16	6. Программы по линии ПРООН и целевых	
17. "Варшавская система": Монреальская		фондов	62
конвенция (1999).....	17	Перечень по странам и регионам.....	63
18. Помощь в области авиационного		Межгосударственные и межрегиональные	
страхования от военных рисков.....	18	проекты	75
19. Охрана окружающей среды	18	Глава VI. Конституционные и юридические	
20. Авиационная медицина	18	вопросы	81
21. Техническое сотрудничество	19	1. Введение	81
Организация	21	2. Ратификация, присоединение и принятие	81
		3. Программа работы Юридического	
		комитета и юридические совещания.....	81
		4. Урегулирование разногласий	82
		5. Помощь в области авиационного страхо-	
		вания от военных рисков	82
		6. Целевая поддержка	84
		7. Привилегии, иммунитеты и льготы	
		Организации	84
		8. Регистрация договоров и соглашений	84
		7. Подборка национальных законов и	
		правил в области авиации.....	85
		Глава VII. Авиационная безопасность	86
		1. Введение	86
		2. Совещания	86
		3. Механизм в области авиационной	
		безопасности.....	87
		4. Проверки в сфере авиационной	
		безопасности.....	87
		5. Контакты с государствами	89
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИКАО В 2003 ГОДУ			
Глава II. Аэронавигация.....	23		
1. Введение	23		
2. Проекты, которым уделялось особое			
внимание в 2003 году	23		
3. Совещания	36		
4. Международные стандарты и Рекоменду-			
емая практика (SARPS) и Правила аэро-			
навигационного обслуживания (PANS).....	36		
Глава III. Воздушный транспорт.....	42		
1. Введение	42		
2. Совещания	42		
3. Экономическая политика.....	42		
4. Прогнозирование и экономическое			
планирование.....	45		
5. Статистика	45		
6. Управление аэропортами, средствами			
и службами на маршруте	46		

<i>Страница</i>	<i>Страница</i>
Глава VIII. Региональная деятельность 90	4. Совещания, проведенные в 2003 году Д-14
Часть I. Региональные бюро 90	5. Участие государств и международных организаций в основных совещаниях ИКАО в 2003 году Д-17
1. Общая часть 90	
2. Программа работы региональных бюро 90	
3. Деятельность региональных бюро и достигнутые ими результаты 91	6. Структура Секретариата ИКАО по состоянию на 31 декабря 2003 года Д-20
Часть II. Региональные комиссии 95	7. Распределение по странам сотрудников категории специалистов по состоянию на 31 декабря 2003 года Д-21
1. Общая часть 95	
2. Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) 95	
3. Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) 96	8. Распределение специалистов, работавших в 2003 году в рамках технического сотрудничества на местах, по гражданству, должностям и программам Д-25
4. Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА) 97	
Глава IX. Отношения с другими международными организациями 99	9. Набор персонала на полевые посты: 2003 год Д-26
1. Организация Объединенных Наций 99	
2. Межучрежденческие органы 100	10. Стипендии, предоставленные в 2003 году в рамках программ ИКАО Д-38
3. Специализированные учреждения 101	
4. Другие международные организации 102	11. Закупки оборудования и субподряды Д-46
Глава X. Организация 105	12. Таблицы к главе I Д-56
1. Ассамблея, Совет и подчиненные им органы 105	
2. Структура Организации 108	13. Выезды в государства и территории сотрудников региональных бюро по аэронавигации, воздушному транспорту, авиационной безопасности и техническому сотрудничеству Д-62
3. Кадры 108	
4. Ознакомительный курс 109	14. Участие государств в организуемых региональными бюро ИКАО совещаниях и тематика этих совещаний Д-65
5. Внешние сношения и общественная информация 109	
6. Информационные и связные технологии (ИСТ) 110	15. Конкретная деятельность региональных бюро в областях аэронавигации, воздушного транспорта, авиационной безопасности и технического сотрудничества Д-73
7. Служба переводов и издания 111	
8. Web, библиотека и архивы ИКАО 112	
9. Регистрация, распространение и продажи 113	
10. Финансы 113	16. Конкретные вопросы, подлежащие рассмотрению региональными бюро в области аэронавигации, воздушного транспорта, авиационной безопасности и технического сотрудничества Д-86
11. Контроль и анализ управленческой деятельности 116	
Добавления	17. Действия, предпринятые до 31 декабря 2003 года по резолюциям 33-й и 34-й (чрезвычайной) сессий Ассамблеи Д-93
1. Документы международного воздушного права: ратификация и присоединение в 2003 году Д-1	
2. Приложения к Конвенции Д-6	
3. Совет, Аэронавигационная комиссия и комитеты Совета Д-11	

Глоссарий

ААКМ – Ассоциация авиационно-космической медицины

АЗБР – Азиатский банк развития

АКГ – Ассоциация карибских государств

АКГА – Африканская комиссия гражданской авиации

АЛПА – Ассоциация пилотов авиакомпаний

АНК – Аэронавигационная комиссия

АНП – аэронавигационный план

АРИНК – корпорация "Аэронотикл радио инкорпорейтед"

АРКГА – Арабская комиссия гражданской авиации

АСБ – автоматизированные системы бронирования

АСЕАН – Ассоциация государств Юго-Восточной Азии

АСЕКНА – Агентство по безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре

АТООН – Административный трибунал Организации Объединенных Наций

АТУ – Авиатранспортное управление

АФРАА – Ассоциация африканских авиакомпаний

БСПС – бортовая система предотвращения столкновений

ВАС – Договор о восточноафриканском сотрудничестве

ВВП – валовой внутренний продукт

ВГА – ведомство гражданской авиации

ВКР – Всемирная конференция радиосвязи

ВКР-2003 – Всемирная конференция радиосвязи (2003)

ВМО – Всемирная метеорологическая организация

ВОЗ – Всемирная организация здравоохранения

ВОРЛ – вторичный обзорный радиолокатор

ВПС – Всемирный почтовый союз

ВСЗП – Всемирная система зональных прогнозов

ВТО – Всемирная таможенная организация

ВТО – Всемирная торговая организация

ВТО – Всемирная туристская организация

ВЦЗП – Всемирный центр зональных прогнозов

ГЛОНАСС – глобальная система спутниковой навигации

ГДГА – Генеральный директор(ат) гражданской авиации

ГПБП – Глобальный план обеспечения безопасности полетов

ГПГА – генеральный план развития гражданской авиации

ГСТУ – Генеральное соглашение о торговле услугами

ДГА – Директорат гражданской авиации

ДОПМ – Департамент операций по поддержанию мира

ДОПМООН – Департамент Организации Объединенных Наций по поддержанию мира

ЕВРОКОНТРОЛЬ – Европейская организация по безопасности аэронавигации

ЕИБ – Европейский инвестиционный банк

ЕК – Европейская комиссия

ЕКГА – Европейская конференция гражданской авиации

ЕОЭМС – Европейская организация по эксплуатации метеорологических спутников

ЕС – Европейский союз

ЗЭВС – Западноафриканский экономический и валютный союз

ИАОПА – Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов

ИАТА – Международная ассоциация воздушного транспорта

ИГА – Институт гражданской авиации

ИКПО/ИНТЕРПОЛ – Международная организация уголовной полиции

ИМО – Международная морская организация

ИМСО – Международная организация подвижной спутниковой связи

ИСО – Международная организация по стандартизации

ИФАЛПА – Международная федерация ассоциаций линейных пилотов

ИФАТКА – Международная федерация ассоциаций диспетчеров воздушного движения

КОМЕСА – Общий рынок для Востока и Юга Африки

КОСЕСНА – Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию

КОСПАС – космическая система поиска судов, терпящих бедствие

КССР – Координационный совет старших руководителей системы ООН

КТС – Комиссия по транспорту и связи

ЛАГ – Лига арабских государств

ЛАКГА – Латиноамериканская комиссия гражданской авиации

МАОКМ – Международная академия авиационной и космической медицины

МАК – Межгосударственный авиационный комитет

МАКЭ – Межамериканская комиссия по электросвязи

МГАТ – министерство гражданской авиации и туризма

МГЭИК – Межправительственная группа экспертов по изменению климата

ММФБП – Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов

- МООНВАК** – Миссия Организации Объединенных Наций по делам временной администрации в Косово
- МООНДРК** – Миссия Организации Объединенных Наций в Демократической Республике Конго
- МООНК** – Миссия ООН по делам временной администрации в Косово
- МОТ** – Международная организация труда
- МСДА** – Международный совет деловой авиации
- МСП** – Международный совет аэропортов
- МСПД** – машиносчитываемые проездные документы
- МСЭ** – Международный союз электросвязи
- МТП** – Международная торговая палата
- МТКВВ** – Международная техническая комиссия по взрывчатым веществам
- МФААС** – Международная федерация ассоциаций авиационной связи
- МФВА** – Международная федерация вертолетных ассоциаций
- МФРЦ** – механизм финансирования реализации целей ИКАО
- НАТО** – Организация североатлантического договора
- НЕПАД** – новое африканское партнерство по развитию
- НСБТ** – Национальный совет по безопасности на транспорте
- ОАА** – Объединенные авиационные администрации
- ОАГ** – Организация американских государств
- ОАР** – Особый административный район
- ОВД** – обслуживание воздушного движения
- ОВЧ** – очень высокая частота
- ОИСТ** – Общество инженеров самодвижущегося транспорта
- ООН** – Организация Объединенных Наций
- ОПВД** – организация потоков воздушного движения
- ОрВД** – организация воздушного движения
- ПЗРК** – переносной зенитный ракетный комплекс
- ПМУ** – приборные метеорологические условия
- ППП** – правила полетов по приборам
- ПРООН** – Программа развития Организации Объединенных Наций
- ПТС** – Программа технического сотрудничества
- РГООНГИ** – Рабочая группа Организации Объединенных наций по географической информации
- РДЦ** – районный диспетчерский центр
- РКИК** – Рамочная конвенция об изменении климата
- РПИ** – район полетной информации
- САДК** – Сообщество развития стран Юга Африки
- САИ** – службы аэронавигационной информации
- САРСАТ** – слежение с помощью спутниковой поисково-спасательной системы
- СЕ** – Совет Европы
- СЗГА** – Служба закупок для гражданской авиации
- СНГ** – Содружество Независимых Государств
- СПД** – совершенствование производства документации
- СПС** – силы по стабилизации
- СРПАБ** – Справочное руководство по проверкам в сфере авиационной безопасности
- СРПП** – служба обеспечения разработки политики и программ
- СТУ** – Совет по торговле услугами
- СУО** – соглашение об управленческом обслуживании
- ТОРС** – тяжелый острый респираторный синдром
- ТРГ** – Техническая рабочая группа
- ТСВС** – типовые соглашения о воздушном сообщении
- ТУМР** – комплект типовых учебно-методических разработок
- УВД** – управление воздушным движением
- УВП** – Управление Высокого представителя
- УКАБ** – учебный комплекс по авиационной безопасности
- УППАБ** – Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности
- УПШБП** – Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
- УТС** – Управление технического сотрудничества
- УЦБП** – Учебный центр по авиационной безопасности
- УЦГА** – Учебный центр гражданской авиации
- ФАИ** – Международная авиационная федерация
- ФАУ** – Федеральное авиационное управление
- ЦФ** – целевые фонды
- ЭКА** – Экономическая комиссия для Африки
- ЭКОВАС** – Экономическое сообщество западноафриканских государств
- ЭСКАТО** – Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
- ЮНЕП** – Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде
- ЮНЕСКО** – Организация Организации Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры
- ЮНОДК** – Управление Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности
- ЮРУ** – Юридическое управление
- ААМАС** – Африканский и Малагасийский полномочный орган гражданской авиации
- АССС** – Австралийская комиссия по вопросам конкуренции и потребителей
- АСР** – Группа экспертов по авиационной связи
- АССА** – Агентство по контролю за обеспечением безопасности полетов в Центральной Америке
- ADREP** – система представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах
- ADS** – автоматическое зависимое наблюдение
- ADS-B** – автоматическое зависимое наблюдение в режиме радиовещания
- АЕСИ** – Испанское агентство международного сотрудничества
- АЕНА** – полномочный орган аэропортов Испании
- АЕР** – Группа экспертов по экономике аэропортов
- AEROCOM** – авиационная связь

- AEROMET** – авиационная метеорология
- AFDD** – база данных о выводах и различиях, выявленных в ходе проверок
- AFI** – Африка и Индийский океан
- AFIS** – полетно-информационное обслуживание на аэродроме
- AFISNET** – сеть авиационной спутниковой связи для Центральной и Западной Африки
- AFS** – авиационная фиксированная служба
- AGA** – аэродромы, авиатрассы и наземные средства
- AH-DE** – Специальная группа экспертов по обнаружению взрывчатых веществ
- AIC** – циркуляр аэронавигационной информации
- AIG** – расследование и предотвращение авиационных происшествий
- AIP** – сборник аэронавигационной информации
- AIRAC** – регулирование и контроль аэронавигационной информации
- AIRP** – Группа экспертов по летной годности
- AIS/MAP** – аэронавигационная информация и карты
- AISMAPSG** – Исследовательская группа по аэронавигационной информации и картам
- AJAB** – Консультативная объединенная апелляционная коллегия
- ALAR** – сокращение числа авиационных происшествий при заходе на посадку и посадке
- AMBEX** – обмен метеорологическими бюллетенями в регионе AFI
- AMCP** – Группа экспертов по авиационной подвижной связи
- AMDAR** – передача метеорологических данных с борта воздушного судна
- AMHS** – система обработки сообщений ОВД
- AML** – лицензирование деятельности по техническому обслуживанию воздушных судов
- AMOSSG** – Исследовательская группа по системам метеорологических наблюдений на аэродромах
- AMS** – авиационная подвижная служба
- AMSS** – авиационная подвижная спутниковая служба
- ANSEP** – Группа экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания
- АОС** – авиационный оперативный контроль
- AOSCF** – Фонд расходов на административное и оперативное обслуживание
- AOT** – аэропорты Таиланда
- APANPIRG** – Группа регионального планирования и осуществления проектов в регионе Азии/Тихого океана
- APHMWG** – Многодисциплинарная рабочая группа по охране здоровья авиапассажиров
- APIRG** – Группа регионального планирования и осуществления проектов в регионе AFI
- APT** – Сообщество связи стран Азии/Тихого океана
- APV** – заход на посадку с вертикальным наведением
- A-SMGCS** – усовершенствованная система управления наземным движением и контроля за ним
- ASA** – сектор проверок в сфере авиационной безопасности
- ASAS** – бортовая система обеспечения эшелонирования
- ASD** – Секция по безопасности полетов
- ASIA/PAC** – Азия/Тихий океан
- AsMA** – Ассоциация авиационно-космической медицины
- ASTC** – Центр подготовки по авиационной безопасности
- ATA** – соглашение по воздушному транспорту
- ATConf** – Всемирная авиатранспортная конференция
- ATDSG** – Исследовательская группа по условным обозначениям типов воздушных судов
- ATLAS** – автоматизированная библиотечная система
- ATN** – сеть авиационной электросвязи
- ATNP** – Группа экспертов по сети авиационной электросвязи
- АТО** – отдел воздушного транспорта
- ATPL** – свидетельство линейного пилота авиакомпании
- ATRP** – Группа экспертов по регулированию воздушного транспорта
- ATSP** – поставщики обслуживания воздушного движения
- AUPISG** – Исследовательская группа по использованию публичного Интернета в авиационных целях
- AVSEC** – авиационная безопасность
- AVSSSG** – Исследовательская группа по коммутации речевых цепей ОВД и передаче сигналов
- BIAL** – "Бангалор интернейшнл аэропорт лимитед"
- BUFR** – бинарная универсальная форма для представления метеорологических данных
- CAAG** – Группа действий по CFIT/ALAR
- CAAS** – полномочный орган гражданской авиации Сингапура
- CACAS** – Временный полномочный орган по делам гражданской авиации Сомали
- CAEP** – Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации
- CAFSAT** – сеть спутниковой связи районов полетной информации Центральной Атлантики
- CAR** – Карибский регион
- CAST** – Группа по безопасности полетов коммерческой авиации
- CFIT** – столкновение исправного воздушного судна с землей
- CFR** – служба авиакатастроф, борьбы с пожаром и спасания
- CGWI** – Группа Совета по авиационному страхованию от военных рисков
- CNS** – связь, навигация и наблюдение
- COM** – связь
- COPAD** – Комиссия по рассмотрению заявлений на занятие должностей уровня директора
- COSCAP** – программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности и сохранению летной годности в эксплуатации
- CPDLC** – связь "пилот – диспетчер" по линии передачи данных

- DAGMAR** – база данных об авиационных соглашениях и договоренностях
- DAGWOOD** – официальная ориентированная на Web база данных по опасным грузам
- DCA** – Департамент гражданской авиации
- DCA** – Директорат гражданской авиации
- DECEA** – Департамент воздушного пространства и контроля
- DGP** – Группа экспертов по опасным грузам
- DME** – дальномерное оборудование
- DOT** – министерство транспорта
- DPKO** – Департамент операций по поддержанию мира
- DSU** – Сектор продажи документации
- EANPG** – Европейская группа аэронавигационного планирования
- ЕАО** – Отделение по оценке программ, ревизии и анализу управленческой деятельности
- EASA** – Европейский полномочный орган по безопасности полетов
- ЕССАІRS** – Европейский координационный центр системы представления данных об авиационных происшествиях
- EDEN** – электронная система справок и контроля прохождения документации
- EDU** – Сектор внешнего распространения
- EGNOS** – Европейская геостационарная навигационная оверлейная служба
- ELT** – аварийный приводной передатчик
- EMAC** – Европейско-Ближневосточное координационное бюро по организации воздушного движения
- EMARSSH** – структура проходящих к югу от Гималаев маршрутов для полетов между Европой, Ближним Востоком и Азией
- ESAF** – регион Восточной и Южной Африки
- EUR** – Европейский регион
- FAL** – упрощение формальностей
- FALD** – отдел администрации и материально-технического обеспечения операций на местах
- FANS** – будущие аэронавигационные системы
- FASID** – документ по внедрению средств и видов обслуживания
- FCLTP** – Группа экспертов по выдаче свидетельств членам летного экипажа и их подготовке
- FIS** – службы полетной информации
- FOAMRCG** – Исследовательская группа по типовым положениям в области производства полетов и летной годности
- FSF** – Фонд безопасности полетов
- GALA** – глобальная премия за лидерство в авиации
- GBAS** – наземная система функционального дополнения
- GCAA** – Генеральное управление гражданской авиации
- GEOSAR** – геостационарный
- GIS** – система географической информации
- GLONASS** – глобальная навигационная спутниковая система
- GNSS** – глобальная навигационная спутниковая система
- GPS** – глобальная система определения местоположения
- GREPECAS** – Группа регионального планирования и осуществления проектов в Карибском и Южно-американском регионах
- GRIB** – данные в узлах регулярной сетки, выраженные в двоичной форме
- HCAA** – ведомство гражданской авиации Греции
- HFDL** – ВЧ-линия передачи данных
- HLCM** – Комитет высокого уровня по проблемам управления
- HLCP** – Комитет высокого уровня по программам
- HTRSG** – Исследовательская группа по вертолетам/BC с поворотными винтами
- IAVW** – международная служба слежения за вулканической деятельностью на авиатрассах
- IBIS** – система ИКАО по представлению данных о столкновениях с птицами
- ICT** – информационные и связанные технологии
- ILS** – система посадки по приборам
- IMSO** – Международная организация подвижной спутниковой связи
- IRCA** – Международный регистр гражданских воздушных судов
- ISASI** – Международное общество специалистов по расследованию в целях обеспечения воздушной безопасности
- ISBN** – международный стандартный книжный номер
- ISCS** – система международной спутниковой связи
- ISDB** – интегрированная база статистических данных
- ISSN** – международный стандартный серийный номер
- IT** – информационные технологии
- IWG** – Межсессионная рабочая группа
- LAM** – Латинская Америка
- LAN** – локальная сеть
- LAR** – латиноамериканские правила
- LEOSAR** – группировка спутников на низкой околоземной орбите
- LOSA** – проверка состояния безопасности полетов в авиакомпаниях
- LPB** – Отдел переводов и публикаций
- MALIAT** – Многостороннее соглашение о либерализации международных воздушных перевозок
- MET** – метеорология
- METAR** – регулярная авиационная сводка погоды (в кодовой авиационной метеорологической форме)
- METLINKSG** – Исследовательская группа по линии передачи метеорологических данных
- MEU** – мобильные инженерные группы
- MID** – Ближний Восток
- MIDANPIRG** – Группа регионального планирования и осуществления проектов в Ближневосточном регионе
- MLS** – микроволновая система посадки
- MOCAT** – Министерство гражданской авиации и туризма

- NA** – Северная Азия
NAM – Североамериканский регион
NARAST – Североазиатская региональная группа по безопасности полетов
NAT SPG – Группа планирования систем в регионе NAT
NDB – всенаправленный радиомаяк
NDIA – новый международный аэропорт Доха
NEPAD – Новое партнерство в интересах развития Африки
NLA – новые более крупные самолеты
NPA – неточный заход на посадку
NSP – Группа экспертов по навигационным системам
NTSB – Национальный совет по безопасности на транспорте
OAA – открытая авиационная зона
OCP – Группа экспертов по пролету препятствий
OCR – оптическое распознавание знаков
OFOD – начальный и конечный пункты полета
OPAS – оперативная помощь
OPLINKP – Группа экспертов по применению линий передачи данных
OPMET – оперативная метеорологическая информация
OPS/AIR – производство полетов/летная годность
ORAT – эксплуатационная готовность и трансфер в аэропортах
PAAST – Панамериканская группа по безопасности полетов авиации
PANS – Правила аэронавигационного обслуживания
PANS-ABC – Правила аэронавигационного обслуживания. Сокращения и коды ИКАО
PANS-ATM – Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения
PANS-OPS – Правила аэронавигационного обслуживания. Эксплуатация воздушных судов
PCA – руководство гражданской авиации
PIASA – Соглашение о воздушных сообщениях тихоокеанских островов
PIRG – региональные группы планирования и внедрения
PPDG – Редакционная группа по обслуживанию пассажиров
PREPCOM – Подготовительный комитет
PSAG – Группа действий по безопасности почтовых отправок
RASMAG – Региональная консультативная группа по мониторингу в сфере безопасности полетов
RCP – требуемые характеристики связи
RDS – Секция регистрации, распространения и продаж
REDDIG – сеть цифровой связи в регионе Южной Америки
REGIS – регистрационно-информационная система
RFF – спасание и борьба с пожарами
RNAV – зональная навигация
RNP – требуемые навигационные характеристики
RSP – требуемые характеристики наблюдения
RTSP – требуемые характеристики полной системы
RVSM – сокращенный минимум вертикального эшелонирования
- SA** – Южная Азия
SADIS – спутниковая система рассылки аэронавигационной информации
SAFA – программа оценки уровня безопасности полетов иностранных воздушных судов
SAM – Южная Америка
SAR – поиск и спасание
SARAST – Южноазиатская региональная группа по безопасности полетов
SARPS – Стандарты и Рекомендуемая практика
SAT – Южная Атлантика
SATCC – Комиссия по транспорту и связи Юга Африки
SBAS – спутниковая система функционального дополнения
SBI – вспомогательный орган по внедрению
SBSTA – вспомогательный орган для консультирования по научным и техническим аспектам
SCRAG – Административная группа по возмещению связанных с SADIS затрат
SCT/DGAC – секретариат по связи и транспорту/ Главное управление гражданской авиации
SEA – Юго-Восточная Азия
SEARAST – Региональная группа по безопасности полетов в Юго-Восточной Азии
SGWI – Специальная группа по авиационному страхованию от военных рисков
SIGMET – информация, касающаяся явлений погоды на маршруте, которые могут повлиять на безопасность полетов воздушных судов
SIGWX – особые явления погоды
SIP – специальный проект
STS – поддержка технических служб на уровне проектов
TAF – прогноз по аэродрому
TEM – управление факторами угроз и ошибок
TRD – Секция терминологии, справок и документации
UACC – диспетчерский центр управления движением в верхнем воздушном пространстве
UAT – приемопередатчик универсального доступа
VAAC – консультативный центр по вулканическому пеплу
VDL – ОБЧ-линия передачи данных
VNAV – вертикальная навигация
VOR – всенаправленный ОБЧ-радиомаяк
VPN – виртуальная частная сеть
VSAT – терминал с очень небольшим раскрытием антенны
WAAS – система функционального дополнения с широкой зоной действия
WACAF – Бюро Западной и Центральной Африки (Дакар)
WAF – Всемирный форум главных руководителей гражданской авиации
WAFSOPSG – Группа по эксплуатации Всемирной системы зональных прогнозов
WAS – система функционального дополнения широкой зоны действия

WASA – соглашения о воздушном сообщении всего мира

WGS-84 – Всемирная геодезическая система – 1984

WHTI – транспортная инициатива западного полушария

WLA – Web, библиотека и архивы

WRIGHT – проект ВОЗ по изучению общих рисков при путешествиях

WSIS – Всемирное совещание на высшем уровне по вопросам информационного сообщества

Глава I

Краткие итоги за год

В данной главе кратко излагаются основные тенденции и события в области гражданской авиации и рассказывается о деятельности ИКАО в 2003 году. В таблицах добавления 12 приводятся более подробные статистические данные, использованные при подготовке данной главы.

1. МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА

В 2003 году мировая экономика, на состоянии которой отрицательно сказались имевшие место в первой половине года иракский кризис и вспышка тяжелого острого респираторного синдрома (ТОРС), начала подавать первые признаки восстановления. Прирост валового внутреннего продукта (ВВП) во всем мире составил приблизительно 3,9% в реальном выражении, что почти на 1% выше, чем в предыдущем году (рис. 1). В промышленно развитых странах ВВП

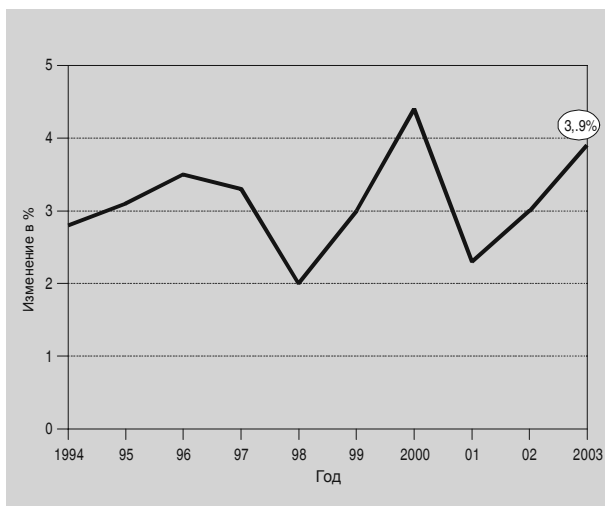


Рис. 1. Изменение по годам мирового ВВП в постоянных ценах, 1994–2003

увеличился приблизительно на 2,1, что немного выше уровня, достигнутого в 2002 году. В Северной Америке темпы экономического роста составили 3,0%, что более чем на 0,5% выше уровня прошлого года, поскольку отрицательное влияние геополитической неопределенности в первой половине года было скомпенсировано соответствующей кредитно-денежной и бюджетно-налоговой политикой. В развивающихся странах прирост ВВП сохранился на уровне 6,1%, что заметно выше среднемирового показателя, при этом значение прироста значительно варьируется в зависимости от региона.

В странах Африки рост экономики обеспечил прирост ВВП на 4,1%, что свидетельствует о некотором улучшении, имевшем место за последний год. В регионе Азии и Тихого океана, совокупная экономика которого составляет самую большую часть мировой экономики, темпы роста в 2003 году составили приблизительно 5,9%. Развивающиеся страны региона Азии и Тихого океана внесли значительный вклад, поскольку их средний прирост ВВП составил 7,8%. Прирост ВВП Китая был значительным и составил 9,1%, тогда как в новых индустриальных государствах Азии отмечался прирост ВВП, составляющий 3,0%, что гораздо меньше, чем в прошлом году, в связи с более низким внутренним спросом и медленным ростом экспорта. ВВП Японии вырос на 2,7%, в то время как темпы роста экономики Австралии и Новой Зеландии достигли соответственно 3,0% и 3,5%.

В Европейском регионе средний показатель прироста ВВП составил 1,2%; темпы роста в странах, в которых используется евровалюта, составили 0,4%, что ниже средних региональных показателей и показателей других развитых стран. Рост экономики стран Центральной и

Восточной Европы составил около 4,5%, в то время как в странах Содружества Независимых Государств (СНГ) прирост ВВП составил в среднем 7,6%, что на 2,5% выше, чем в предыдущем году.

После наблюдавшихся в прошлом году спада и отрицательных темпов развития экономики отмечено оживление экономического роста в странах региона Латинской Америки и Карибского бассейна. Общий прирост экономики региона в 2003 году составил 1,7%. Основными факторами такого подъема являются постепенное увеличение экспорта и повышение спроса на внутреннем рынке.

Экономический прирост в Ближневосточном регионе составил около 5,4%, что главным образом объясняется увеличением объема добычи нефти и некоторым снижением уровня геополитической напряженности после иракского кризиса.

Мировой объем торговли товарами и услугами согласно оценкам увеличился в 2003 году приблизительно на 4,5%.

Международный туризм в 2003 году сократился примерно на 1,2%. По данным Всемирной туристической организации (ВТО) в 2003 году почти 694 миллиона туристов совершили поездки в другие страны (на 8,5 миллионов меньше, чем в предыдущем году) (рис. 2).

2. ПЕРЕВОЗКИ

Регулярные перевозки

В 2003 году общий объем регулярных перевозок авиакомпаний 188 Договаривающихся государств ИКАО составил приблизительно 1657 млн. пассажиров и около 35 млн. т груза. В первом полугодии на объеме перевозок отрицательно сказались события на Ближнем Востоке и, в особенности, вспышка ТЕРС, которые серьезно повлияли на пассажирские перевозки, выполнявшиеся в затронутые этими событиями районы, из этих районов и в их пределах. Получаемые ежемесячно цифры говорят о том, что пик

падения объема пассажирских перевозок пришелся на май, после чего началось постепенное восстановление. Данные за год в целом указывают на то, что в 2003 году общий объем выполненных пассажирских, грузовых и почтовых тонно-километров увеличился примерно на 2% по сравнению с 2002 годом¹, при этом объем выполненных международных тонно-километров изменился незначительно (таблицы 1 и 2). На рис. 3 показана тенденция с 1994 по 2003 г.

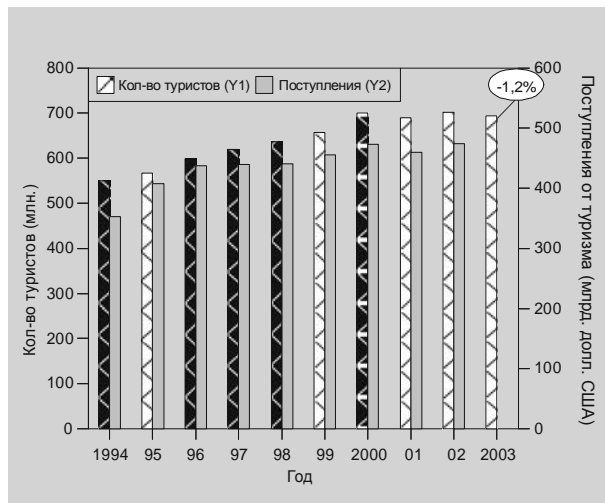


Рис. 2. Динамика международного туризма и поступления от него (в долл. США), 1994–2003

В 2003 году изменение общей провозной емкости незначительно отличалось от изменения объема перевозок (рис. 4). В результате, несмотря на то что средний коэффициент пассажирской загрузки на всех регулярных перевозках (внутренних и международных) остался на уровне 71%, коэффициент грузовой загрузки уменьшился на 60% (таблица 3).

Что касается регионов, то около 34% общего объема перевозок (пассажирских, грузовых, почтовых) были выполнены авиакомпаниями Северной Америки. От общего объема перевозок на долю авиакомпаний Азии/Тихого океана пришлось 28%, европейских авиакомпаний – 28%, авиакомпаний Латинской Америки и Карибского бассейна и авиакомпаний Ближнего Востока – по 4%, а авиакомпаний Африки – 2% (таблица 4).

1. См. сноску к таблице 1 в добавлении 12.

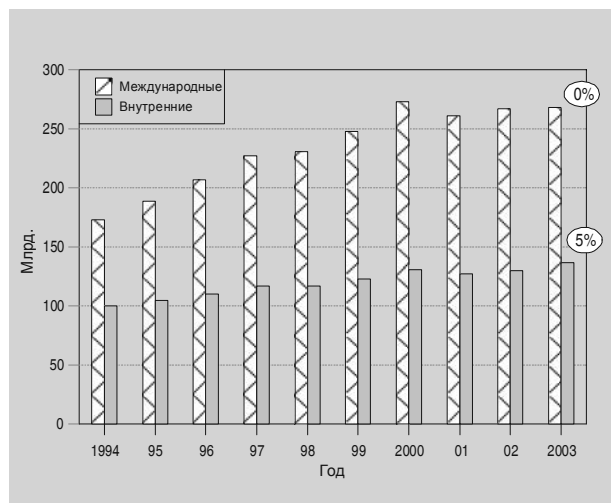


Рис. 3. Регулярные перевозки
(выполненные тонно-километры),
1994–2003

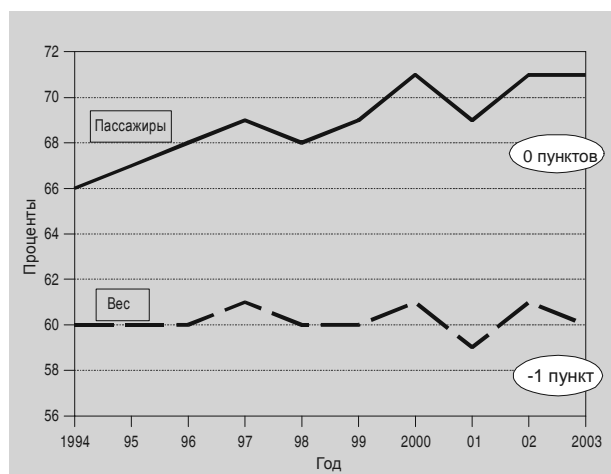


Рис. 4. Регулярные перевозки
(достигнутые коэффициенты загрузки),
1994–2003

Данные по отдельным странам (таблицы 5 и 6) свидетельствуют о том, что в 2003 году приблизительно 47% общего объема регулярных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок было выполнено авиакомпаниями Соединенных Штатов Америки, Германии, Соединенного Королевства и Японии (32, 5, 5 и 5% соответственно). Примерно 36% общего объема международных воздушных перевозок было выполнено авиакомпаниями Соединенных Штатов Америки,

Германии, Соединенного Королевства и Японии почти (16, 8, 7 и 5% соответственно).

Нерегулярные коммерческие перевозки

По оценкам, в 2003 году общий объем международных нерегулярных пассажирских перевозок, выраженный в пассажиро-километрах снизился почти на 5% по сравнению с 2002 годом, и в результате их доля в общем объеме международных пассажирских перевозок сохранилась на уровне примерно в 12% (рис. 5 и таблица 7). Доля внутренних нерегулярных пассажирских перевозок в общем объеме нерегулярных пассажирских перевозок составила только примерно 5%, а в общем объеме внутренних пассажирских перевозок во всем мире – около 1%.

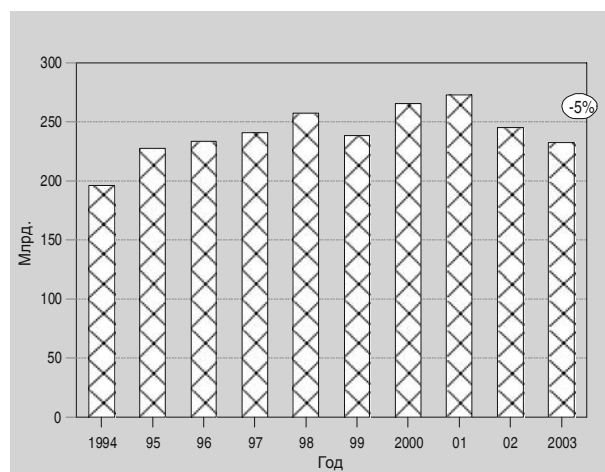


Рис. 5. Международные нерегулярные перевозки
(выполненные пассажиро-километры), 1994–2003

Работа аэропортов

По предварительным подсчетам, в 2003 году в 25 крупнейших аэропортах мира было обслужено около 1026 млн. пассажиров (таблица 8). За этот же период в этих аэропортах (из которых 16 расположены в Северной Америке, 6 – в Европе и 3 – в Азии) было выполнено приблизительно 11 млн. коммерческих авиатранспортных операций.

3. ФИНАНСОВЫЕ ИТОГИ

Авиакомпании

Предварительные оценки за 2003 год свидетельствуют о том, что регулярные авиакомпании мира в целом третий год подряд понесли большие эксплуатационные потери после получения эксплуатационной прибыли в течение последних восьми лет (включая 1993 г.) (таблица 9 и рис. 6).

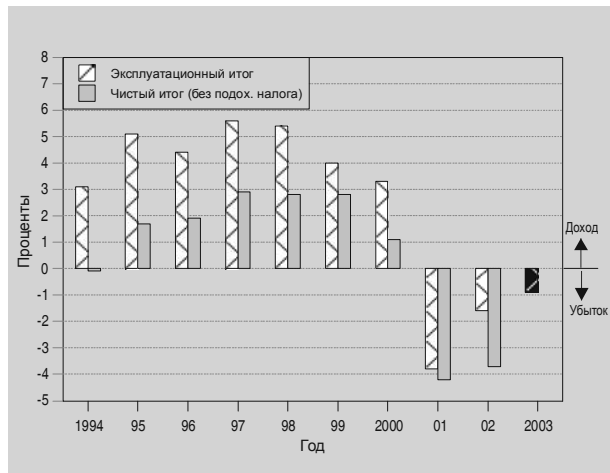


Рис. 6. Регулярные авиакомпании
(эксплуатационные и чистые итоги), 1994–2003

По предварительным данным, эксплуатационные доходы регулярных авиакомпаний Договаривающихся государств ИКАО составили в 2003 году 312 900 млн. долл.², а эксплуатационные расходы тех же авиакомпаний – 315 700 млн. долл.; таким образом, эксплуатационные потери составили 0,9% от эксплуатационных доходов, тогда как в 2002 году эксплуатационные потери составили 1,6%.

Эксплуатационные доходы на тонно-километр увеличились с 72,1% в 2002 году до примерно 72,9% в 2003 году, тогда как эксплуатационные расходы возросли с 73,3% до примерно 73,6%.

2. Все суммы в настоящей главе указаны в долл. США.

Аэропорты и аэронавигационные службы

Для аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания прошедший год сопровождался трудностями, связанными с их финансовым положением. В связи с различными неблагоприятными факторами (наиболее важным из которых была вспышка ТОРС) объем воздушных перевозок все еще находится ниже того уровня, который был достигнут в 2000 году. Органы, управляющие аэропортами и аэронавигационными службами в Азии, пострадали больше, чем в других странах мира. Некоторые азиатские аэропорты временно снизили аэропортовые сборы, с тем чтобы поддержать отрасль авиакомпаний в регионе, находящемся в тяжелом кризисе. В 2003 году поставщики аэронавигационного обслуживания находились в более сложном финансовом положении, чем аэропорты, что главным образом объясняется высокой долей их фиксированных расходов и ограниченными поступлениями от неавиационных источников. В Северной Америке и Европе усилилось давление авиакомпаний с более низкими расходами, которое они оказывают на аэропорты в целях снижения аэропортовых сборов.

4. КОММЕРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Перевозчики

На основе расписаний, опубликованных в справочниках регулярных авиакомпаний, подсчитано, что на конец 2003 года в мире имелось приблизительно 806 авиаперевозчиков, занимающихся выполнением международных и/или внутренних регулярных пассажирских перевозок (включая 80 перевозчиков, которые осуществляют как регулярные пассажирские, так и чистогрузовые перевозки), и около 84 авиакомпаний, которые осуществляют только регулярные чистогрузовые перевозки. В 2003 году перевозки осуществлялись приблизительно 890 авиаперевозчиками, что весьма близко к показателю 2002 года, когда насчитывалось 896 авиаперевозчиков.

В 2003 году продолжалась тенденция приватизации принадлежащих правительствам авиа-

компаний. Была осуществлена приватизация двух авиакомпаний. Согласно поступившим данным еще 35 государственных авиакомпаний находятся на различных этапах частичной или полной приватизации. Однако в ряде случаев планы приватизации были перенесены или отложены в связи с трудностями, связанными с процессом приватизации, или экономическим положением соответствующей авиакомпании, или другими обстоятельствами.

Аэропорты и аэронавигационные службы

Замедлилась тенденция коммерциализации и приватизации аэропортов и аэронавигационных служб. По сравнению с аэропортами участие частных компаний предоставления аэронавигационного обслуживания все еще является редким случаем.

Воздушные суда

В период с 1994 по 2003 год, согласно полученным данным, количество находящихся в эксплуатации коммерческих транспортных воздушных судов увеличилось с 16 070 до 21 561, т. е. приблизительно на 34% (исключая воздушные суда с максимальной взлетной массой менее 9000 кг). При этом количество турбореактивных воздушных судов увеличилось за тот же период с 13 033 до 17 355, т. е. приблизительно на 33% (рис. 7 и таблица 10).

В 2003 году количество заказанных и поставленных реактивных воздушных судов составило соответственно 861 (497 в 2002 году) и 917 (999 в 2002 году). На конец 2003 года число невыполненных заказов составило 3272 по сравнению с 3407 в конце 2002 года.

Объем финансовых обязательств по заказам на реактивные воздушные суда, размещенным у крупнейших производителей воздушных судов в 2003 году, оценивается примерно в 60 млрд. долл.

Количество заказанных и поставленных в течение 2003 года турбовинтовых воздушных судов составило соответственно 66 и 54.

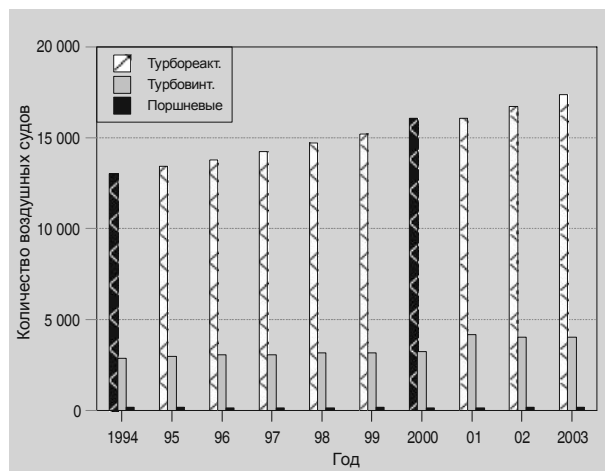


Рис. 7. Общий парк коммерческих транспортных воздушных судов, 1994–2003

Наибольшее количество сделок по типам воздушных судов в 2003 году

Воздушное судно	Заказы	Поставки	Невыпол. заказы
"Эмбраэр" RJ	216	97	433
"Боинг-737"	182	166	831
"Канадэр" RJ	124	224	271
"Аэробус" А-320	104	117	432
"Аэробус" А-319	43	76	361

5. ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

В период с 24 по 28 марта в Штаб-квартире была проведена Пятая Всемирная авиатранспортная конференция по теме "Проблемы и возможности либерализации". Конференция приняла конкретные рекомендации по либерализации условий владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью, а также будущей роли ИКАО в области экономического регулирования и в отношениях с Всемирной торговой организацией (ВТО). Кроме того эти результаты включали в себя Декларацию о глобальных принципах либерализации международного воздушного транспорта, типовые положения по выборочному использованию соглашений о воздушном

сообщении и другой инструктивный материал, затрагивающий вопросы политики, а также выводы по всем пунктам повестки дня. Наряду с этими результатами было сформулировано большое число предлагаемых практических действий, сведения о которых были направлены Договаривающимся государствам, а также последующих действий, информация о которых направлена в ИКАО. Результаты Конференции достигли поставленной Советом цели в отношении глобальных рамок либерализации международного воздушного транспорта.

Согласно поступившей информации, в течение года 64 государства заключили или изменили 66 двусторонних соглашений о воздушных сообщениях, включая два соглашения об "открытом небе", одно из которых было заключено между Чили и Уругваем в феврале, а другое – между Албанией и Соединенными Штатами Америки в сентябре. Свыше 70% этих соглашений и поправок предусматривали в той или иной форме либерализацию нормативных механизмов в рамках сохраняющейся тенденции. К декабрю 2003 года было заключено 89 соглашений об "открытом небе" (14 в последние три года) с участием 74 государств. В 60% соглашений участвуют развивающиеся страны.

Деятельность в области либерализации воздушного транспорта также продолжалась на региональном уровне в связи с ужесточением условий конкуренции и проблемой либерализации. Основная цель этих региональных и/или многосторонних соглашений по либерализации заключалась в предоставлении большего доступа к рынку и повышении качества услуг заинтересованных государств-членов. К декабрю 2003 года было заключено по меньшей мере 11 таких соглашений, а несколько других возможных соглашений находятся на этапе разработки. В течение года произошло пять важных региональных событий. Соглашение о воздушных сообщениях тихоокеанских островов (PIASA) было официально одобрено министрами государств – членами Форума тихоокеанских островов и в августе подписано 4 из 16 государств-членов. PIASA войдет в силу, когда шесть его членов ратифицируют его, в результате чего будет постепенно создан единый авиационный рынок в субрегионе. В сентябре Тонга

сдало на хранение документ о присоединении, с тем чтобы стать участником Многостороннего соглашения по либерализации международных воздушных перевозок (MALIAT), известного как принятое в Коне соглашение об "открытом небе", которое уже подписали семь государств. В декабре Камбоджа, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Мьянма и Вьетнам подписали Многостороннее соглашение о воздушных сообщениях, которое формализует договоренности о либерализации, которые были достигнуты между четырьмя государствами ранее в 1998 году. В июле Ассоциация карибских государств (ACS) завершила подготовку проекта соглашения о воздушном сообщении, направленного на создание общего авиационного района ACS, которое будет подписано в 2004 году. В Европейском союзе (ЕС) произошло несколько значительных событий в отношении переговоров о соглашении о воздушном сообщении, применения законов о конкуренции ЕС, пересмотра "третьего пакета" и недобросовестной конкуренции со стороны получающих субсидии авиакомпаний. Все эти события имели глобальные последствия.

После решения суда Европейского сообщества, вынесенного в ноябре 2002 года против некоторых положений, содержащихся в ряде соглашений об "открытом небе", заключенных рядом членов ЕС с Соединенными Штатами Америки, был выработан новый подход к достижению договоренностей, предусматривающий соглашения о воздушном сообщении третьих сторон с государствами – членами ЕС. В июне Совет Европейского союза передал Европейской комиссии полномочия для проведения от имени всех государств-членов переговоров по соглашениям о воздушном сообщении с Соединенными Штатами Америки с целью создать открытую авиационную зону (ОАА) между двумя территориями, а также переговоров с третьими странами о замене некоторых конкретных положений в существующих соглашениях. Кроме того, Совет Европейский союза достиг соглашения относительно общего подхода, касающегося проекта постановления по переговорам и реализации соглашений о воздушном сообщении между государствами-членами и третьими странами. В сентябре Европейский парламент предложил, чтобы в проекте постановления

была отражена очередность стран для ведения таких переговоров (на первом этапе Европейская комиссия будет вести переговоры с Соединенными Штатами Америки, а затем с третьими странами, в которых создан либерализованный рынок или которые стремятся его создать), а также сокращение масштаба процедурных обязательств государств-членов. В октябре Европейская комиссия приступила к переговорам с Соединенными Штатами Америки, а Совет Европейского союза достиг политического соглашения по текстам проекта постановления, которое учитывает обеспокоенность Парламента. Что касается развития других событий в ЕС, то в феврале Европейская комиссия предложила расширить сферу действия закона о конкуренции, с тем чтобы охватить соглашения между авиакомпаниями ЕС и авиакомпаниями третьих стран. В марте Европейская комиссия начала процесс консультаций относительно пересмотра правил, составляющих "третий пакет" либерализации воздушного транспорта внутри ЕС. В октябре Совет Европейского союза согласился предпринять действия против недобросовестной конкуренции со стороны получающих субсидии авиакомпаний третьих стран. Предложенные правила позволят Европейской комиссии налагать пошлины на авиакомпании, пользующиеся субсидиями, включая преимущества некоммерческого характера.

На многостороннем уровне Совет по торговле услугами (СТУ) ВТО принял решение завершить первый пересмотр приложения по авиатранспортным услугам к Генеральному соглашению о торговле услугами (ГАТС), начатый в 2000 году, а также любые дополнительные обсуждения относительно его расширения. В результате этого пересмотра приложение останется без изменений и по-прежнему будет охватывать так называемые "мягкие" права, а именно: ремонт и техническое обслуживание воздушных судов, продажу и маркетинг воздушного транспорта и обслуживание автоматизированных систем бронирования (АСБ). В рамках пункта 5 приложения, согласно которому пересмотр необходимо проводить по меньшей мере один раз в пять лет, СТУ также принял решение о том, что второй пересмотр будет иметь место на последнем очередном совещании СТУ, которое состоится в декабре 2005 года.

Несколько государств начали пересматривать на национальном уровне свою политику в области воздушного транспорта, что связано с глобальной тенденцией к расширению либерализации. В некоторых случаях эта политика предусматривает либерализацию услуг в области воздушного транспорта, в целом или частично, на односторонней основе, не требуя взамен от своих партнеров по соглашению сопоставимых прав. Например, в августе Китай на односторонней основе объявил политику "открытого неба" для полетов в провинцию Хайнань и из нее, что даст иностранным авиакомпаниям возможность без ограничений выполнять в данную провинцию пассажирские или грузовые перевозки. В октябре Индия в одностороннем порядке объявила о своей политике "открытого неба" для назначенных авиакомпаний Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), в рамках которой они смогут ежедневно выполнять авиaperезвозки в 4 основных аэропорта страны, а также 18 центров туризма. Индия также расширила свою политику "открытого неба" на зимний сезон, что позволило при соблюдении определенных условий обеспечить более широкий доступ всем иностранным авиакомпаниям.

Альянсы авиакомпаний, особенно крупных перевозчиков, продолжали привлекать к себе внимание со стороны регламентирующих органов. Одним из важных событий явилось предлагаемое создание авиакомпаниями "Эр Франс" и "KLM" трансграничной группы европейских авиакомпаний в рамках одной холдинг-компании, которая, как предполагается, будет интегрировать перевозчиков, принадлежащих альянсу "Уингс", в группу "Скай Тим". Между тем Европейская комиссия утвердила два соглашения об альянсе "Бритиш эруэйз" с компаниями "SN Брюссель эрлайнз" и "Иберия". В Соединенных Штатах Америки министерство транспорта (DOT) утвердило и предоставило антitrustовский иммунитет соглашению об альянсе между авиакомпаниями "Юнайтед эрлайнз" и "Асиана эрлайнз", а также санкционировало соглашение о совместном использовании кодов между авиакомпаниями "Американ эрлайнз" и "Бритиш эруэйз", за исключением маршрутов между Лондоном и Соединенными Штатами Америки. DOT также условно разрешило

обширное соглашение о совместном использовании кодов между авиакомпаниями "Континентал эрлайнз", "Дельта эрлайнз" и "Нортуэст эрлайнз". В Тихоокеанском регионе Австралийская комиссия по вопросам конкуренции и защиты потребителей (АССС) и Новозеландская комиссия по торговле отклонили предлагаемое транстасманийское соглашение об альянсе между авиакомпаниями "Квантас эруэйз" и "Эр Нью-Зиланд", тогда как АССС санкционировала предварительное продолжение соглашения об альянсе "Кэнгэру-раут" между авиакомпаниями "Квантас эруэйз" и "Бритиш эруэйз".

Технология торговли через электронную сеть оказала значительное влияние на сбыт услуг и регулирование деятельности авиакомпаний и туристского бизнеса. Хотя бóльшая часть билетов авиакомпаний продолжает продаваться через турагентов, оперативная продажа через Интернет приобретает все более широкие масштабы, особенно в тех странах, где широко распространены Интернет и кредитные карточки. Для некоторых перевозчиков с более низкими расходами в настоящее время продажа билетов осуществляется основным образом через Интернет. Использование Интернета для продажи билетов через поставщиков третьей стороны непосредственно клиентам и другим коммерческим предприятиям позволило авиакомпаниям значительно сократить затраты на сбыт продукции, включая комиссионное вознаграждение агентов и регистрационные сборы. Отдельные государства, учитывая эти изменения в сбыте продукции авиакомпаний, пересмотрели или изменили существующие правила, касающиеся АСБ. В октябре министерство транспорта Канады предложило поправки к правилам АСБ, которые устранят некоторые положения существующих правил. В декабре DOT Соединенных Штатов Америки принял решение устранить большинство нынешних правил, касающихся АСБ, придя к выводу, что в этих правилах больше нет необходимости.

Многие государства продолжали предоставлять различные виды государственной помощи своим национальным авиакомпаниям, испытывающим финансовые трудности, вызванные экономическим спадом, последствиями ТРОС и иракским кризисом. Например, правительство

Японии в сентябре предоставило через Банк развития Японии чрезвычайный кредит Японской системе авиакомпаний и авиакомпании "Ол Ниппон эруэйз". В октябре правительство Омана объявило о значительном капиталовложении в форме льготного кредита в авиакомпанию "Оман эр", миноритарным владельцем которой оно является. В августе правительство Южной Африки выдало авиакомпании "Саут Африкан эруэйз" гарантию на погашение долга. В июне правительство Швейцарии предоставило авиакомпании "Свис интернэшнл эрлайнз" ограниченную помощь в виде освобождения от уплаты налогов на горюче-смазочные материалы. Положение некоторых законов о банкротстве также представляет собой скрытую форму помощи обанкротившимся авиакомпаниям, таким, как "ЮС эруэйз" (защита от банкротства с августа 2002 года по март 2003 года), "Юнайтед эрлайнз" (с декабря 2002 года), "Хэвиэн эрлайнз" (с марта 2003 года), "Авианка" (часть "Альянса Сумма" (с марта 2003 года)) и "Эр Канада" (с апреля 2003 года). Несмотря на эти меры, многие перевозчики прекратили выполнение полетов; "Асес" (часть "Альянса Сумма"), "Американ эрлайнз" и "Найджерия эруэйз" представляют собой несколько примеров таких ликвидированных авиакомпаний.

6. CNS/ATM

В 2003 году продолжался процесс планирования и внедрения систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), и с этой целью Договаривающиеся государства предпринимали отдельные и совместные усилия. Кроме того, в этом направлении работало несколько групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG). Конкретные элементы систем CNS/ATM и планы их внедрения были включены в региональные аэронавигационные планы. Помимо этого была выполнена большая работа по проведению анализа затрат и выгод, а также разработке коммерческого обоснования и проведения анализа безопасности полетов с целью упрощения внедрения новых систем.

Одиннадцатая Аэронавигационная конференция, проведенная в Монреале в период с

22 сентября по 3 октября, одобрила глобальную эксплуатационную концепцию ОрВД, предназначенную для обеспечения внедрения систем и средств CNS/ATM. В этой концепции предусматривается целый ряд принципиальных изменений, которые получат свое развитие на протяжении всего срока планирования (вплоть до 2025 года и далее) и будут служить в качестве общей основы, обеспечивающей руководство планированием внедрения систем ОрВД и концентрацию всей работы по развитию ОрВД. Кроме того, Конференция согласовала основу системного подхода к безопасности полетов и подготовила рекомендации в отношении сертификации и правил, связанных с безопасностью полетов, а также в отношении концепции требуемых характеристик всей системы (RTSP), с тем чтобы будущие системы ОрВД оправдали ожидания авиационного сообщества. Конференция также рассмотрела меры по расширению пропускной способности, принятые государствами и регионами в целях обслуживания увеличенного объема воздушного движения, и подчеркнула важное значение, которое имеют программы обеспечения безопасности полетов на ВПП в целях гарантии того, что по мере повышения пропускной способности не будет снижаться безопасность полетов на ВПП.

Во многих регионах достигнуты значительные результаты по внедрению сокращенных минимумов эшелонирования на основе применения систем и концепций CNS/ATM. Продолжалась работа в части скорейшего введения требуемых навигационных характеристик (RNP 4) в воздушном пространстве над некоторыми частями Тихого океана.

Продолжалась работа в области эксплуатационного использования или планирования внедрения связи "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC) согласно соответствующим положениям ИКАО; в некоторых регионах ИКАО продвигалось выполнение программ, предусматривающих внедрение системы обработки сообщений ОВД (AMHS). Кроме того, в нескольких регионах ИКАО были проведены испытания систем автоматического зависимого наблюдения (ADS), при этом особое внимание уделялось автоматическому зависимому наблюдению в режиме радиовещания

(ADS-B). Эти мероприятия, а также активная работа по разработке процедур ADS, направленных на использование ADS для целей эшелонирования, должны обеспечить применение ADS в океаническом воздушном пространстве в целях контроля соблюдения правил полетов и эшелонирования. Реализация всех этих работ приведет в конечном счете к повышению эффективности использования воздушного пространства при увеличении пропускной способности.

Связь

Корпорация "Аэронотикл радио инкорпорейтед" (АРИНК) ввела в эксплуатацию в различных регионах мира 14 наземных станций ВЧ-линий передачи данных (HFDDL), которые ведут передачи на 30 действующих частотах и обеспечивают почти глобальную зону действия. Началась работа по установке дополнительных наземных систем. Предоставляемое обслуживание первоначально предназначено для целей авиационного оперативного контроля (АОС), однако ряд поставщиков ОВД (в Канаде, Португалии и в Соединенном Королевстве) приступили к предэксплуатационным испытаниям данной линии для обеспечения связи в целях обслуживания воздушного движения (ОВД) (первоначально для передачи донесений о пролете точек пути).

В октябре 2002 года в центре управления воздушным движением на маршрутах Майами (ARTCC) была завершена работа по первому внедрению VDL режима 2, предназначенной для обеспечения связи "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC) в рамках ATN. Данная программа под названием "CPDLC Build I" предусматривает установку 13 наземных станций VDL режима 2 и использование ряда соответствующим образом оснащенных воздушных судов (число которых в настоящее время составляет 30 и постоянно возрастает). CPDLC с успехом используется в Майами. В качестве примера можно указать, что использование линии передачи данных для обмена стандартными сообщениями (с использованием четырех видов обслуживания, таких, как "передача связи", "первоначальный контакт",

"установка высотомера" и "текст информационного меню") привело к тому, что время занятости канала речевой связи в августе 2003 года уменьшилось на 20 ч.

В рамках программы ЕВРОКОНТРОЛЯ LINK 2000+ в Европе была введена CPDLC (через VDL режима 2 и ATN), которая дополняет речевую связь "воздух – земля". С целью охватить зоной действия район верхнего воздушного пространства, в котором осуществляет управление центр управления воздушным движением Маастрихт, было установлено девять наземных станций. С тем чтобы способствовать быстрейшему оснащению воздушных судов авиакомпаний, была разработана первая программа обеспечения внедрения, посредством которой оказывалась поддержка в форме улучшения финансирования, интеграции и проведения предэксплуатационных испытаний первой сотни воздушных судов. До настоящего времени для того, чтобы продемонстрировать выгоды данной программы, было намечено 45 воздушных судов.

Навигация

В регионах ИКАО продолжалась работа по внедрению полетов по маршрутам и неточных заходов на посадку (NPA), основанных на использовании GNSS (главным образом GPS). Этому внедрению содействовала разработка схем и критериев для заходов на посадку с вертикальным наведением (APV) и по категории I на основе спутниковых систем функционального дополнения (SBAS) и наземных систем функционального дополнения (GBAS) соответственно.

10 июля в Соединенных Штатах Америки началась эксплуатация первой SBAS, а именно системы функционального дополнения широкой зоны действия (WAAS), которая предназначена для обеспечения аэронавигации, включая выполнение заходов на посадку с использованием боковой навигации (LNAV)/ вертикальной навигации (VNAV). Эти первоначальные возможности WAAS также предоставляют пользователям усовершенствованное наведение при полетах на маршрутах и вылетах.

Защита авиационного радиочастотного спектра

Всемирная конференция радиосвязи (2003) (ВКР-2003) Международного союза электросвязи (МСЭ), проведенная в Женеве (Швейцария) в период с 9 июня по 4 июля, пересмотрела некоторые части Регламента радиосвязи МСЭ, затронув при этом ряд вопросов, относящихся к постоянному обеспечению наличия радиочастотного спектра и его использованию авиацией. Результаты Конференции оказались благоприятными для гражданской авиации и полностью соответствующими позиции ИКАО по всем ключевым вопросам. Кроме того, Конференция определила повестку дня следующей ВКР, запланированной на 2007 год, которая содержит ряд авиационных вопросов.

Наблюдение

В течение года продолжалась работа по улучшению характеристик наблюдения. В частности, разработаны бортовая система обеспечения эшелонирования (ASAS) и концепция автоматического зависимого наблюдения в режиме радиовещания (ADS-B). Разрешено применение более длительных самогенерируемых сигналов режима S для обеспечения использования ADS-B в краткосрочной перспективе. Кроме того, проведено изучение возможности длительного использования в некоторых регионах VDL режима 4 и приемотвечника универсального доступа (UAT). В большинстве регионов продолжалась работа по внедрению современных систем наблюдения. В ряде государств начаты эксплуатационные испытания ADS-B.

Организация воздушного движения

В рамках эволюционного процесса создания однородной глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД) во всем мире продолжалась работа по модернизации систем управления воздушным движением (УВД) путем внедрения современного оборудования, способного обеспечить реализацию наиболее передовых концепций ОрВД.

. На Ближнем Востоке и в некоторых частях Западной Азии в ноябре был введен сокращенный минимум вертикального эшелонирования. Кроме того, такой минимум планируется ввести в Канаде, а также в регионе Карибского моря, Южноамериканском регионе и континентальной части Соединенных Штатов Америки в 2005 году.

В результате введения пересмотренной структуры маршрутов полетов из Азии в Европу через Ближний Восток к югу от Гималаев (EMARSSH) были получены значительные выгоды в области эффективности полетов. С учетом накопленного опыта продолжалась работа по совершенствованию этой структуры маршрутов и соответствующих процедур.

Заинтересованные государства и ИКАО предприняли значительные усилия по подготовке плана чрезвычайных маршрутов Азия – Ближний Восток – Европа – 2003 (CRAME-03). Цели создания этого плана заключались в непрерывном обеспечении безопасности аэронавигации в районах полетной информации (РПИ), подверженных мерам закрытия воздушного пространства, и сведении к минимуму последствий для международной гражданской авиации в ходе военных действий в регионе Ближнего Востока. План чрезвычайных маршрутов предусматривает альтернативные маршруты полетов в Азию, Ближний Восток и Европу, а также из них, что позволит эксплуатантам воздушных судов обеспечивать выполнение полетов с минимальными перебоями.

Во всем мире продолжалась работа, направленная на предотвращение несанкционированного выезда на ВПП. В рамках осуществляемой в глобальном масштабе разъяснительной и информационной кампании по вопросу обеспечения безопасности полетов в Каире и Сингапуре были проведены семинары. Была начата подготовка пособия по обеспечению безопасности ВПП, а также подготовлены предложения об изменении глобальных процедур организации воздушного движения, связанных с использованием ВПП.

7. АЭРОДРОМЫ

Продолжались исследования по процедурам проектирования и оценки прочности покрытий, используемых для анализа комплексной нагрузки, создаваемой новыми крупными самолетами, такими, как "Аэробус" А-380 и "Боинг" В-777, у которых каждая опора шасси образована шестью или более колесами. В одном государстве завершен полномасштабный научно-исследовательский проект в области комплексной нагрузки, тогда как в другом государстве продолжалось проведение испытаний. Поправкой 4 к Приложению 14 "Аэродромы" (том I) было введено новое требование в отношении аэродромов, подлежащих сертификации государствами. ИКАО продолжала оказывать помощь государствам в области введения требований к сертификации аэродромов посредством проведения соответствующих семинаров.

ИКАО продолжала принимать участие в работе различных семинаров и комитетов, имеющих отношение к снижению опасности столкновения с птицами, таких, как новый Региональный (для региона Карибского моря и Южной Америки) комитет по снижению опасности столкновения с птицами, который в октябре провел свое совещание в Сантьяго (Чили). Это и прочие совещания проводились с учетом того, что поправка 5 к тому I Приложения 14, которая начнет применяться 27 ноября, повысит статус нынешней Рекомендуемой практики в отношении опасности, связанной с птицами, до уровня Стандарта, а также введет новую рекомендуемую практику в отношении необходимости предоставления информации о столкновении с птицами в систему информации ИКАО о столкновении с птицами (IBIS).

Вне ИКАО проводится научно-исследовательская работа в области определения подходящих альтернатив галлонам. Кроме того, ведется изучение огнегасящей пены нового качества, которая, как предполагается, должна быть более эффективной, чем нынешние типы пены. Помимо этого продолжается разработка новых технических требований к пене этого типа.

8. АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Необходимость и важность своевременного предоставления качественной аэронавигационной информации и данных о местности значительно изменились в последние годы, поскольку они стали критическими элементами зависящих от этих данных бортовых навигационных систем, которые все более широко используются для целей зональной навигации. По-прежнему наблюдается тенденция предоставления аэронавигационной информации в электронном формате, особенно в связи с возрастанием числа государств, предоставляющих сборники аэронавигационной информации (AIP) и карты на компьютерных компакт-дисках или через Интернет, и постоянным расширением региональной базы аэронавигационных данных, охватывающей большую часть Европы.

Совместная Рабочая группа 44 Специального комитета 193 RTCA/EUROCAE при участии ИКАО продолжала свою работу в области требований пользователей к электронным данным о местности, препятствиях и картах аэропорта посредством разработки дополнительных форматов обмена данными на основе серии стандартов 19100 Международной организации по стандартизации (ИСО). Инженерно-технический комитет по поведенческим аспектам в аэрокосмической системе (G-10) Общества автомобильных инженеров (SAE), занимающийся вопросами аэронавигационных карт, продолжал разработку технических требований, касающихся отображения электронных аэронавигационных карт. ИКАО принимала активное участие в работе этой группы с целью содействовать разработке положений ИКАО в данной области.

Одиннадцатая Аэронавигационная конференция, помимо многих других вопросов, рассмотрела концепции, предусматривающие расширение глобальной совместимости и интероперабельности форматов аэронавигационных данных. В октябре было проведено первое совещание Исследовательской группы по использованию публичного Интернета в авиационных целях. Кроме того, была начата работа по подготовке инструктивного материала об исполь-

зовании сети Интернет для предоставления аэронавигационной информации.

9. АВИАЦИОННАЯ МЕТЕОРОЛОГИЯ

Все более широкое распространение в государствах получает использование усовершенствованных автоматизированных систем наблюдения за погодой в целях выполнения необходимых наблюдений для авиации. Государства, в частности в Европейском регионе, продолжали изучение вопроса использования метеорологической информации в районе аэропорта в поддержку принимаемых мер по увеличению пропускной способности аэропортов. В этом контексте изучалась возможность подготовки нового доклада по метеорологии. В ряде государств вновь проявился интерес к проведению исследования проблемы повышения качества и своевременности прогнозов обледенения и турбулентности.

Продолжалась работа по составлению глобальных прогнозов особых явлений погоды (SIGWX) с помощью ЭВМ во всех всемирных центрах зональных прогнозов (ВЦЗП). В результате этого с помощью интерактивных компьютерных станций ВЦЗП были подготовлены карты SIGWX высокого уровня, обеспечивающие глобальную зону действия. Более чем в 140 государствах установлены терминалы с очень небольшим раскрытием антенны для получения данных и продуктов трех радиовещательных спутников ИКАО, ведущих передачи в режиме радиовещания. Эти радиовещательные передачи позволяют государствам и пользователям немедленно получать глобальные прогнозы Всемирной системы зональных прогнозов (ВСЗП), а также оперативную метеорологическую информацию (OPMET), такую, как регулярные авиационные сводки погоды (METAR), прогнозы по аэродрому (TAF) и информацию, касающуюся особых явлений погоды на маршрутах (SIGMET), которые могут повлиять на безопасность полетов воздушных судов, а также консультативные сообщения о тропических циклонах и вулканическом пепле.

Были достигнуты успехи в области полномасштабного внедрения семи консультативных центров по тропическим циклонам (ТСАС), каждый из которых выпускает или вскоре будет выпускать Консультативные циркуляры о тропических циклонах в соответствии с положениями ИКАО. В государствах, на которые возложена ответственность за деятельность консультативных центров наблюдения за вулканическим пеплом (VAAC), продолжалась работа по подготовке и выпуску графических консультативных сообщений в целях предоставления их районным диспетчерским центрам и органам метеорологического наблюдения.

10. ПОИСК И СПАСАНИЕ

Продолжалась работа по совершенствованию системы предупреждения и обнаружения (КОСПАС-САРСАТ). Нынешнее созвездие спутников с низкой орбитой вращения вокруг Земли (LEOSAR) было дополнено четырьмя геостационарными спутниками (GEOSAR) (плюс два резервных), что обеспечивает почти мгновенную передачу сигнала тревоги при обнаружении передачи радиомаяков на частоте 406 МГц в поле их видимости. В августе 2002 года был запущен первый космический корабль второго поколения METEOSAT (MSG 1) Европейской организации по использованию метеорологических спутников (EUMETSAT). В конце 2003 года были завершены обширные приемочные испытания. Система MSG GEOSAR будет дополнять реализуемую в реальном масштабе времени в спутниках КОСПАС-САРСАТ функцию приема сигналов тревоги в глобальном масштабе.

С сентября 1982 года по декабрь 2002 года с помощью системы КОСПАС-САРСАТ было спасено более 15 700 человек, потерпевших бедствие в результате более 4500 авиационных, морских и сухопутных аварийных ситуаций. Соглашение о международной программе КОСПАС-САРСАТ между Канадой, Соединенными Штатами Америки, бывшим Союзом Советских Социалистических Республик и Францией было подписано в Париже 1 июля и вступило в силу 30 августа 1988 года. Оно обеспечивает использование системы всеми госу-

дарствами на долгосрочной недискриминационной основе. Государства, не являющиеся сторонами Соглашения, могут участвовать в системе в качестве пользователей или поставщиков наземного сегмента. Генеральный секретарь ИКАО является одним из депозитариев Соглашения.

11. ПЕРЕГРУЖЕННОСТЬ

ИКАО продолжала выработку мер, направленных на сокращение числа случаев нарушения пассажирских перевозок, которые могут произойти в результате усиленного режима безопасности. Для решения проблемы задержек прибывающих из-за границы пассажиров и членов экипажей, вызванных прохождением пограничного контроля, обновляются положения, касающиеся основанных на последнем слове техники усовершенствований машиночитываемых паспортов и автоматизированной проверки. В мае ИКАО объявила о глобальном согласованном плане введения биометрической идентификационной информации в паспорта и другие машиночитываемые проездные документы, что будет представлять собой дополнительное усовершенствование. Были достигнуты дальнейшие успехи в области внедрения в некоторых государствах систем предварительной информации о пассажирах.

Возросшая перегруженность, обусловленная ужесточением мер в отношении отбывающих пассажиров на стойках регистрации контрольно-пропускных пунктов, продолжала быть источником проблем для руководства авиакомпаний и аэропортов. Соблюдение нового стандарта, изложенного в п. 4.4.8 Приложения 17, предусматривающего начиная с 1 января 2006 года 100-процентный досмотр зарегистрированного багажа, потребует установки новых технических средств и использования новых методов управления, направленных на смягчение последствий перегрузки в аэропортах. Предлагаемые новые меры предварительного досмотра грузовых отправок для целей таможенных органов и "безопасности цепи поставок" вызывает обеспокоенность в плане возникновения задержек перевозки и перегрузки.

12. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

В раздел "Безопасность полетов" включена информация об авиационных происшествиях, за исключением инцидентов, которые связаны с незаконным вмешательством, и сведения о которых приводятся в разделе "Авиационная безопасность".

Регулярные полеты

Согласно предварительным данным об авиационных происшествиях, сопровождавшихся гибелью пассажиров, при выполнении регулярных воздушных перевозок во всем мире в 2003 году произошло 6 авиационных происшествий с воздушными судами, имеющими сертификационную максимальную взлетную массу свыше 2250 кг. В результате этих происшествий погибло 334 пассажира, тогда как в 2002 году в 14 авиационных происшествиях погиб 791 пассажир (таблица 11). Объем перевозок в 2003 году по сравнению с 2002 годом почти не изменился, поэтому показатель количества человеческих жертв на 100 млн. пассажиро-километров снизился с 0,03 в 2002 году до 0,01. Аналогичным образом количество авиационных происшествий с человеческими жертвами на 100 млн. самолето-километров снизилось с 0,06 в 2002 году до 0,02, а количество авиационных происшествий с человеческими жертвами на 100 000 самолето-посадок с 0,07 в 2002 году снизилось до 0,03 (рис.8).

Показатели безопасности полетов в значительной мере зависят от типов воздушных судов, выполняющих регулярные пассажирские перевозки. Например, в 2003 году зарегистрировано 4 происшествия с турбореактивными воздушными судами, на долю которых приходится 98% всего объема регулярных перевозок (в единицах выполненных пассажиро-километров), в результате которых погибло 313 пассажиров; в то же время зарегистрировано 2 происшествия с турбовинтовыми и поршневыми воздушными судами, на долю которых приходится менее 2% объема регулярных перевозок, в результате которых погиб 21 пассажир. Таким образом, происшествия с человеческими

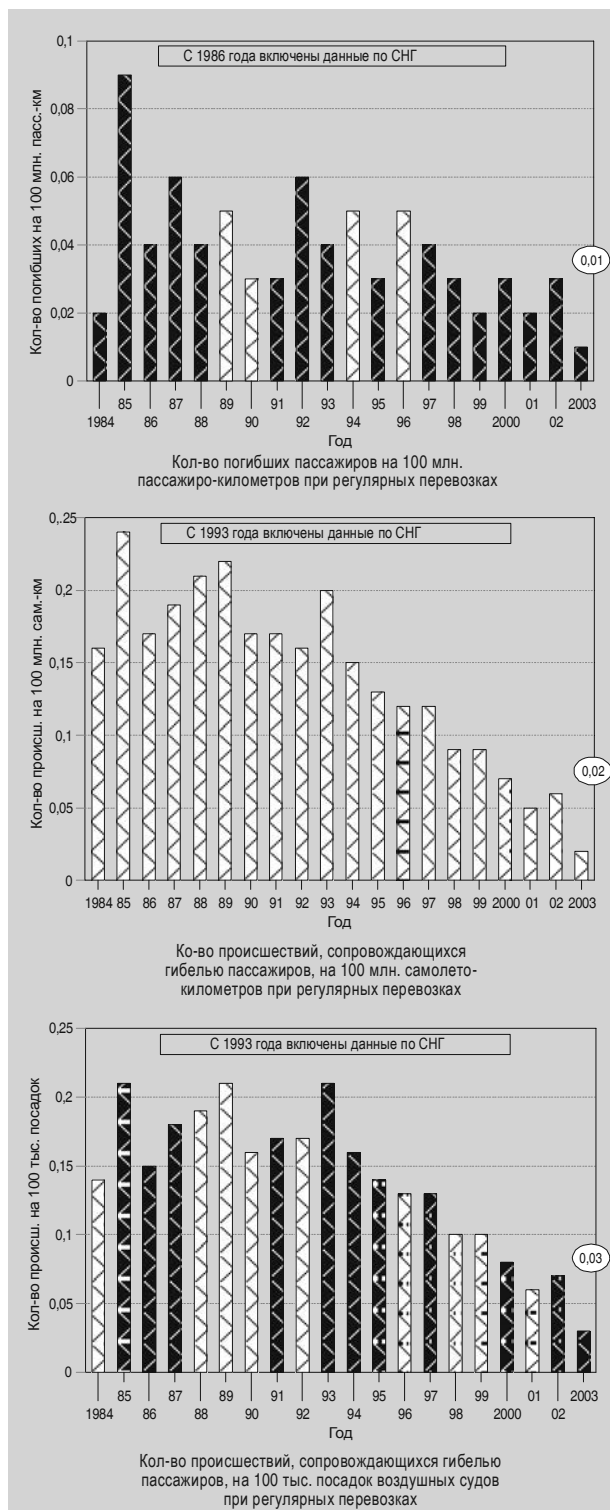


Рис. 8. Статистика авиационных происшествий, 1984–2003

жертвами при выполнении перевозок турбореактивными самолетами были гораздо ниже, чем при выполнении перевозок винтовыми воздушными судами.

Нерегулярные коммерческие перевозки

К нерегулярным коммерческим полетам относятся как нерегулярные рейсы регулярных авиакомпаний, так и все рейсы, выполняемые нерегулярными коммерческими эксплуатантами. Согласно имеющимся в ИКАО данным о показателях безопасности полетов, при осуществлении нерегулярных пассажирских перевозок воздушными судами с максимальной сертифицированной взлетной массой более 2250 кг в 2003 году произошло 26 авиационных происшествий с человеческими жертвами (1 из них имело место с воздушным судном, выполнявшим чистогрузовые перевозки с пассажирами на борту), по сравнению с 19 авиационными происшествиями с человеческими жертвами в 2002 году. В 2003 году в этих происшествиях погибло 349 пассажиров, в то время как в 2002 году погиб 201 пассажир.

В 2003 году с воздушными судами с взлетной массой более 9000 кг в авиакомпаниях, занимающихся выполнением как регулярных, так и нерегулярных перевозок, в ходе выполнения нерегулярных полетов произошло 7 авиационных происшествий с человеческими жертвами, в результате которых погибло 196 пассажиров.

13. КОНТРОЛЬ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Продолжалось проведение проверок в рамках утвержденной ИКАО в январе 1999 года Универсальной программы по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). К концу года проверки были проведены в 181 Договаривающемся государстве и 5 территориях. Были проведены командировки с целью последующей проверки в 121 государство, с тем чтобы проверить, как выполняются планы мероприятий по

устранению недостатков, которые были представлены заинтересованными государствами. Анализ, проведенный на основе базы данных о выводах и различиях, выявленных в ходе проверок (AFDD), помог выявить недостатки, связанные с контролем за обеспечением безопасности полетов и установить порядок очередности действий, необходимых для решения вопросов по безопасности полетов на глобальном и региональном уровнях, а также на уровне государства или группы государств.

14. ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

С 5 по 7 ноября в Дублине (Ирландия) была проведена первая Конференция ИКАО и ИАТА по проведению проверок безопасности полетов при производстве полетов авиакомпаниями (LOSA) и угрозам и ошибкам управления (TEM) с целью предоставления современной отраслевой информации о подготовке в области TEM.

В Мадриде (Испания) с 14 по 18 июля была проведена первая Ибероамериканская конференция по вопросам безопасности полетов и обучения в гражданской авиации. Цель этой Конференции заключалась в предоставлении авиационным организациям Иберийского полуострова, Центральной и Южной Америки и бассейна Карибского моря возможности обменяться информацией и обсудить современные проблемы безопасности и обучения, применительно к Ибероамериканскому региону, а также определить приемлемые решения этих проблем. Кроме того, Конференция ставила своей целью наладить связь и сотрудничество между ибероамериканскими авиационными организациями.

15. ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ И ЕГО ПОДГОТОВКА

После января 2003 года к Программе ТРЕЙНЭР присоединился еще один центр, увеличив тем самым общее количество участников этой программы до 40. Продолжалось расширение деятельности учебных центров гражданской

авиации. По состоянию на декабрь участниками Программы ТРЕЙНЭР подготовлено или готовится 135 типовых учебно-методических разработок (ТУМР).

Во всех регионах ИКАО продолжалась подготовка государственных инспекторов по безопасности полетов (производство полетов и летная годность). Совместно с Федеральным авиационным управлением (ФАУ) были подготовлены типовые учебно-методические разработки (ТУМР) на базе методики ТРЕЙНЭР. В целях распространения курсов на международном уровне во всех регионах ИКАО и обеспечения единого уровня качества во всем мире была создана сеть учебных центров, которая обеспечивает "одобренную ИКАО подготовку государственных инспекторов по безопасности полетов" на базе ТУМР. Государственные центры, которые обеспечивают данную подготовку, должны соответствовать конкретным требованиям, установленным ИКАО, регулярно направлять отчеты и получать регулярные оценки ИКАО для обеспечения постоянного соответствия установленным требованиям. ФАУ совместно с ИКАО разрабатывает дополнительные ТУМР для государственных инспекторов по безопасности полетов.

В 2003 году было проведено два семинара по планированию людских ресурсов. Первый семинар для региона CAR/SAM был проведен в Картахене (Колумбия) с 14 по 18 июля, а другой – в Найроби (Кения) с 17 по 21 ноября для региона Восточной Африки.

Была опубликована новая часть D-1 "Техническое обслуживание воздушных судов (техник, инженер, механик)" Руководства ИКАО по обучению (Doc 7192)³.

Девятый Глобальный учебный симпозиум и Конференция ТРЕЙНЭР проведены с 8 по 12 сентября в Марракеше, Марокко. Конференция представляла собой одно из крупнейших совещаний ИКАО, посвященных исключительно развитию людских ресурсов и обучению.

В работе Конференции приняли участие 284 представителя из 54 государств и 4 международных организаций. В ходе Конференции были предприняты шаги, которые будут способствовать международному сотрудничеству всех учебных центров гражданской авиации и расширению возможностей Программы ТРЕЙНЭР в области решения будущих проблем обучения в гражданской авиации.

16. АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

За год было зарегистрировано 34 акта незаконного вмешательства. Среди них было 3 случая незаконного захвата воздушных судов, 5 случаев попытки незаконного захвата, 10 нападений на авиационные объекты, 3 нападения во время полета, 4 диверсии, 1 попытка диверсии и 8 других актов незаконного вмешательства (таблица 12). Сведения об этих актах включены в ежегодные статистические сводки данных, которые используются для анализа тенденций и динамики в этой области (рис. 9).

Были достигнуты значительные успехи в реализации Плана действий ИКАО в области авиационной безопасности, который был утвержден Советом в июне 2002 года. Реализация этого плана действий по-прежнему находится в большой зависимости от добровольных взносов государств.

В рамках выполнения Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) успешно завершён первый год проведения проверок в области авиационной безопасности, что позволило достичь цели, предусматривающей проведение к декабрю проверок 20 государств. Проведенными к настоящему времени проверками были охвачены страны из всех регионов ИКАО. Кроме того, они предусматривали перекрестную проверку государств с учетом объема и интенсивности деятельности в аэропортах. Были приняты меры по оказанию помощи государствам в устранении недостатков, выявленных в ходе этих проверок. Кроме того, в 2003 году в шести различных регионах ИКАО было проведено шесть курсов подготовки и

3. Это относится только к английскому языку. Варианты на испанском, русском и французском языках появятся позднее.

аттестации проверяющих, действующих в рамках УППАБ. В результате 100 экспертов в сфере авиационной безопасности из 53 государств прошли подготовку и аттестацию в качестве инспекторов УППАБ ИКАО.

В целях оказания государствам помощи в соблюдении Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), содержащихся в Приложении 17, развитие программы подготовки в сфере авиационной безопасности продолжало рассматриваться как задача с наивысшим приоритетом. Во всем мире в утвержденных ИКАО учебных центрах по авиационной безопасности (УЦАБ) проведено 57 курсов подготовки. Осуществляется подготовка нового учебного комплекта по авиационной безопасности (УКАБ) под названием "Национальные аудиторы-инспекторы". Кроме того, завершена подготовка курса "Ведение переговоров о заложниках" (первый уровень). В целях содействия применению принципов управления и наилучшей практики внедрения SARPS Приложения 17 были достигнуты договоренности с Университетом Конкордия в Монреале относительно проведения подготовки руководителей в области авиационной безопасности на основе дистанционного обучения через сеть Интернет.

Глобальный согласованный план введения биометрической идентификационной информации в паспорта и другие машиносчитываемые проездные документы, утвержденный ИКАО в мае, ускорит, как ожидается, прохождение пассажиров через пункты контроля в аэропортах, повысит уровень авиационной безопасности и обеспечит дополнительное средство защиты в борьбе против подмены личности.

17. ВАРШАВСКАЯ СИСТЕМА: МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ (1999)

4 ноября Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, совершенная в Монреале 28 мая 1999 года, вступила в силу. К концу 2003 года участниками Конвенции стали 34 государства.

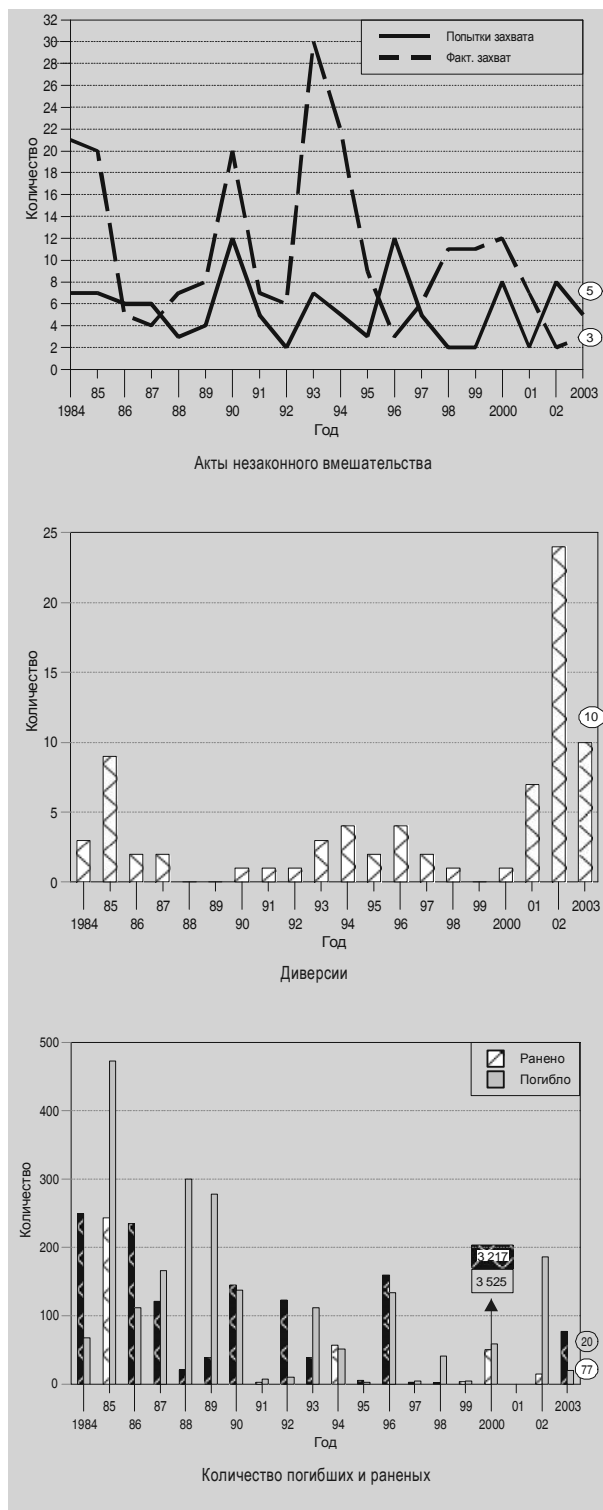


Рис. 9. Статистика авиационной безопасности, 1984–2003

18. ПОМОЩЬ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО СТРАХОВАНИЯ ОТ ВОЕННЫХ РИСКОВ

В соответствии с резолюцией А33-20 *"Скоординированный подход при оказании помощи в области авиационного страхования от военных рисков"* и рекомендацией Группы по пересмотру Специальной группы по авиационному страхованию от военных рисков (SGWI-RG) Совет в ходе 169-й сессии утвердил изменения к Глобальной программе авиационного страхования от военных рисков (Globaltime) и проекту соглашения об участии с учетом условий участия, установленных некоторыми государствами.

Совет принял решение, чтобы программа Globaltime функционировала в качестве резервной. При условии участия государств, на долю которых приходится не менее 51% от общей суммы взносов в ИКАО (в качестве основы для определения положения о гарантиях в отношении данной программы используется резолюция А33-26), программа Globaltime будет задействована лишь в случае нового сбоя коммерческого рынка, установленного Советом ИКАО, после чего страховой орган начнет функционировать, причем такие действия могут потребоваться с кратковременным уведомлением (см. письмо государствам LE 4/64-03/65 от 30 июня 2003 года). К концу 2003 года не был достигнут 51-процентный порог намерений об участии.

19. ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Что касается урегулирования разногласий между Соединенными Штатами Америки и 15 европейскими государствами (2000), в связи с европейским постановлением № 925/1999 об устройствах подавления шума (которое впоследствии было отменено директивой 2002/30/ЕС), то Президент Совета с согласия сторон продолжал действовать в качестве посредника. Дальнейшие переговоры привели к урегулированию, о чем был проинформирован Совет в ходе 170-й сессии. Совет зарегистрировал данное решение, согласованное сторонами, а именно решение прекратить разбирательство.

В 2003 году работа ИКАО в области шума воздушных судов и эмиссии авиационных двигателей главным образом сосредоточилась на подготовке к следующему совещанию Комитета по защите окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в начале 2004 года.

Продолжалась разработка инструктивного материала для оказания помощи государствам в осуществлении сбалансированного подхода к управлению шумом, который получил поддержку на Ассамблее. Инструктивный материал включает четыре основных элемента, а именно: снижение шума в источнике (воздушные суда с пониженным уровнем шума), планирование и организация землепользования в районе аэропортов, эксплуатационные приемы снижения шума, эксплуатационные ограничения. Продолжалась работа по разработке положений, касающихся повторной сертификации воздушных судов в соответствии с новыми стандартами по шуму, включенными в главу 4 тома I *"Авиационный шум"* Приложения 16 *"Охрана окружающей среды"*.

В области эмиссии основное внимание обращалось на дальнейшую разработку технологии и соответствующих Стандартов ИКАО по эмиссии, в частности, касающихся допустимых уровней окислов азота и распространения мер эксплуатационного характера в целях снижения количества сжигаемого топлива и эмиссий. В тесном сотрудничестве с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) продолжалась работа по анализу возможного применения ориентированных на рынок мер, таких, как система обмена квотами на эмиссию, добровольные меры и взимание связанных с эмиссией сборов.

20. АВИАЦИОННАЯ МЕДИЦИНА

Тяжелый острый респираторный синдром (ТОРС)

В связи со вспышкой в начале 2003 года тяжелого острого респираторного синдрома (ТОРС) ИКАО предприняла срочные действия

по оказанию помощи полномочным органам аэропортов и правительственным органам в зараженных зонах. Организация созвала трехдневное совещание в Сингапуре в первую неделю июня, в работе которого приняли участие должностные лица из организаций воздушного транспорта и здравоохранения Сингапура, а также представители ИАТА, ИКАО и ВОЗ. Подготовлен комплект из восьми защитных мер, направленных против ТОРС, предназначенных для применения в международных аэропортах, который в настоящее время помещен на web-сайт ИКАО (www.icao.int). После этого ИКАО провела проверки в отдельных аэропортах, расположенных в зараженных зонах, с тем чтобы убедиться, что рекомендуемые защитные меры были приняты в полном объеме. В начале ноября ИКАО провела в Сингапуре 2-е совещание, в работе которого приняли участие должностные лица из организаций воздушного транспорта и здравоохранения региона. В ходе этого совещания было сформулировано предложение о согласованной карточке медицинской декларации авиапассажира и плане на случай чрезвычайных обстоятельств в аэропорту, что позволит обеспечить уровень готовности в аэропортах, достаточный для предотвращения распространения вновь появившегося ТОРС или аналогичного инфекционного заболевания.

Вопросы, связанные со здоровьем авиапассажиров

После симпозиума по отдельным аспектам здоровья пассажиров при авиапутешествиях, проведенного в Дубровнике в октябре 2002 года, генеральные директора гражданской авиации ЕКГА создали Рабочую группу по вопросам здоровья авиапассажиров. ИКАО приняла участие в первом совещании этой Рабочей группы, состоявшемся в марте в Вене, и продолжает тщательно следить за результатами работы этой Рабочей группы. В настоящее время ИКАО создала внутреннюю многофункциональную рабочую группу по вопросам, связанным со здоровьем авиапассажиров. Основная цель этой группы заключается в разработке политики ИКАО по вопросам, касающимся здоровья и хорошего самочувствия пассажиров.

Ограничение курения

Полный запрет на курение в настоящее время действует на всех пассажирских рейсах в Австралии, Новой Зеландии, Северной Европе и Северной Америке, а на подавляющем большинстве рейсов в Азии, Африке, Европе и на Ближнем Востоке курение также запрещено. Продолжается работа по выполнению резолюции А29-15 Ассамблеи "Ограничение курения на международных пассажирских рейсах".

21. ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Объем программы технического сотрудничества ИКАО оценивался на 2003 год в 120,2 млн. долл., из которых было освоено 105,4 млн. долл., или 88%.

В течение года Управление технического сотрудничества (УТС) осуществляло 123 проекта в 56 развивающихся странах, и, кроме того, было утверждено 18 новых и пересмотренных крупномасштабных проектов. Для осуществления проектов на местах УТС пользовалось услугами 420 экспертов из 38 стран. В общей сложности было выделено 507 стипендий, а расходы на осуществление проектов на местах составили 82,82 млн. долл.

Значительное расширение Службы закупок, предпринятое ИКАО от имени Договаривающихся государств, привело к тому, что было произведено закупок в общей сложности почти на 80 млн. долл. (по сравнению со средним ежегодным объемом в 35,12 млн. в ходе предыдущих 5 лет). Основные закупки в 2003 г. включают: контракт на сумму в 16,9 млн., предусматривающий поставку пожарных машин, контракт на сумму 11 млн. на оборудование районного диспетчерского центра, а также значительная поддержка в области закупок, которая была предоставлена Миссии Организации Объединенных Наций по делам временной администрации в Косово (МООНВАК). Кроме того, ИКАО поставляла оборудование, предназначенное для обеспечения авиационной безопасности, тренажеры районного диспет-

черского центра и аэродромного диспетчерского центра. Помимо этого были достигнуты успехи в предоставлении разнообразных услуг, таких, как выдача технических требований для Афганистана (финансируемая Всемирным банком), вклад в сертификацию воздушных судов и определение размеров финансирования проектов в области гражданской авиации.

После появления и распространения в начале 2003 года в некоторых государствах региона Азии и Тихого океана тяжелого острого респираторного синдрома (ТОРС) ИКАО реализовала субрегиональный проект под названием "Оценка аэропортов в контексте борьбы с ТОРС". В рамках этого проекта, финансируемого правительствами Сингапура, Китая и Особого административного района Гонконг (Китай), были подготовлены, совместно с ведомством гражданской авиации Сингапура, ИАТА, ВОЗ и местными специалистами Сингапура, имеющими дело со случаями ТОРС, рекомендации о предупредительных мерах и инструктивные указания в отношении инспекции и оценки аэропортов в контексте борьбы с ТОРС и предотвращения его распространения посредством воздушного транспорта. Кроме того, на случай возврата ТОРС или какого-либо другого инфекционного заболевания, затрагивающего аэропорты/пассажиры воздушных су-

дов, была разработана согласованная карточка медицинской декларации и поэтапный план действий на случай чрезвычайной обстановки. Работающие в рамках данного проекта эксперты проверили аэропорты и провели теоретическую подготовку местного медицинского персонала и других должностных лиц в области авиационной медицины, в том числе по аспектам, связанным с ТОРС.

ИКАО расширила свою деятельность в области технического сотрудничества в части предоставления услуг экспертов посредством выполнения просьбы "Компании аэропортов Таиланда (АОТ) лимитед" в отношении технического сотрудничества в решении сложной задачи плавного перевода полетов из нынешнего международного аэропорта Дон Муанг Бангкока, который является одним из 12 самых загруженных аэропортов мира, в новый международный аэропорт Суварнавхуми, эксплуатация которого, как ожидается, начнется к сентябрю 2005 года. После проведения предварительного обследования ИКАО оказала помощь АОТ в стратегическом и детальном планировании во многих областях, которые имеют отношение к переводу полетов, а также помощь в их координации в целях обеспечения непрерывного обслуживания в ходе процесса перевода.

ОРГАНИЗАЦИЯ

- ★ Совет 3 марта назначил Тайеба Шерифа (Алжир) новым Генеральным секретарем ИКАО сроком на три года, начиная с 1 августа. Он заменил на этом посту г-на Ренато Клаудио Косту Перейру (Бразилия), который занимал этот пост с 1997 года. Д-р Шериф, имеющий за плечами более 30 лет работы в авиации, был представителем Алжира в Совете с 1998 года. В этом качестве он активно участвовал в деятельности Авиатранспортного и Финансового комитетов Совета, а также различных специализированных рабочих групп. Д-р Шериф приступил к исполнению своих обязанностей 1 августа.
- ★ В период с 24 по 29 марта Организация провела в Штаб-квартире Всемирную авиатранспортную конференцию "Проблемы и возможности либерализации", в работе которой приняли участие около 800 участников из 145 Договаривающихся государств ИКАО и 29 организаций. Конференции предшествовал двухдневный публичный семинар, проведенный 22–23 марта, в ходе которого известные докладчики, представляющие отрасль, правительства и научные общества, обсудили различные стратегические проблемы, стоящие перед отраслью воздушного транспорта и регламентирующими органами. Завершая работу Конференции, ее участники приняли путем аккламации Декларацию глобальных принципов в целях "создания условий, в которых международный воздушный транспорт может развиваться и расти стабильным, эффективным и экономичным образом без снижения уровня безопасности полетов, авиационной безопасности и с соблюдением социальных и трудовых стандартов".
- ★ В результате вступления в силу 28 ноября 2002 года поправки 1990 года к статье 50 а) Чикагской конвенции Ассамблея ИКАО на своей 34-й (чрезвычайной) сессии, состоявшейся в Монреале 31 марта и 1 апреля, избрала Сингапур, Чили и Южную Африку в Совет этой организации. На Ассамблее председательствовал д-р Ассад Котайт, Президент Совета ИКАО. В ноябре 2002 года численный состав Совета был увеличен с 33 до 36 государств ввиду того, что количество государств – членов Организации увеличилось со 146 в 1980 году до 188 в настоящее время.
- ★ 18 июня Совет назначил в состав руководящего органа Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) 8 членов (всего могут быть назначены 11 членов), в связи с чем данный механизм начал функционировать в полном объеме. В состав этих членов входят: Аргентина, Египет, Индия, Нигерия, Нидерланды, Пакистан, Франция и Чили. ММФБП будет оказывать Договаривающимся государствам помощь в финансировании проектов, связанных с обеспечением безопасности полетов, определенных главным образом в рамках выполнения Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП).
- ★ В результате усилий, инициатором которых выступила Организация, 15 сентября достигнуто историческое соглашение между Грецией и Турцией о

совершенствовании сети маршрутов обслуживания воздушного движения (ОВД) над Эгейским морем. В соглашении, достичь которого удалось после интенсивных переговоров между Грецией и Турцией, при полной поддержке со стороны ИКАО и Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), учитываются национальные требования и эксплуатационные аспекты предлагаемой новой сети маршрутов ОВД, разработанной пользователями воздушного пространства.

- ★ С 22 сентября по 3 октября в Штаб-квартире Организации была проведена Одиннадцатая Аэронавигационная конференция. Конференция одобрила эксплуатационную концепцию глобального аэронавигационного обслуживания, реализация которой обеспечит повышение безопасности полетов и принесет дополнительные удобства пассажирам вследствие уменьшения числа задержек и сокращения времени полетов. Конференция вновь подтвердила, что безопасность полетов является наиболее важным элементом эксплуатационных характеристик глобальной системы организации воздушного движения в целом.
- ★ 4 ноября вступила в силу Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 года). Эта Конвенция, регулирующая порядок компенсации в случае авиационного происшествия при международной перевозке, заменила нынешнюю Варшавскую систему. Условия вступления в силу данной конвенции были соблюдены, когда Соединенные Штаты Америки на 60 дней раньше сдали в ИКАО на хранение 30-ю ратификационную грамоту.
- ★ В декабре Совет зарегистрировал факт прекращения производства по делу о разрешении разногласий между Соединенными Штатами Америки и 15 европейскими государствами (2000) в связи с европейским постановлением (ЕС) № 925/1999 об "Устройствах подавления шума". Урегулирование разногласий было достигнуто сторонами в результате дополнительных переговоров, в ходе которых Президент Совета выполнял роль посредника.
- ★ "60 лет на ниве разработки стандартов для международной гражданской авиации" – такова тема Международного дня гражданской авиации, который отмечается ежегодно 7 декабря в ознаменование создания 7 декабря 1944 года Международной организации гражданской авиации (ИКАО).