

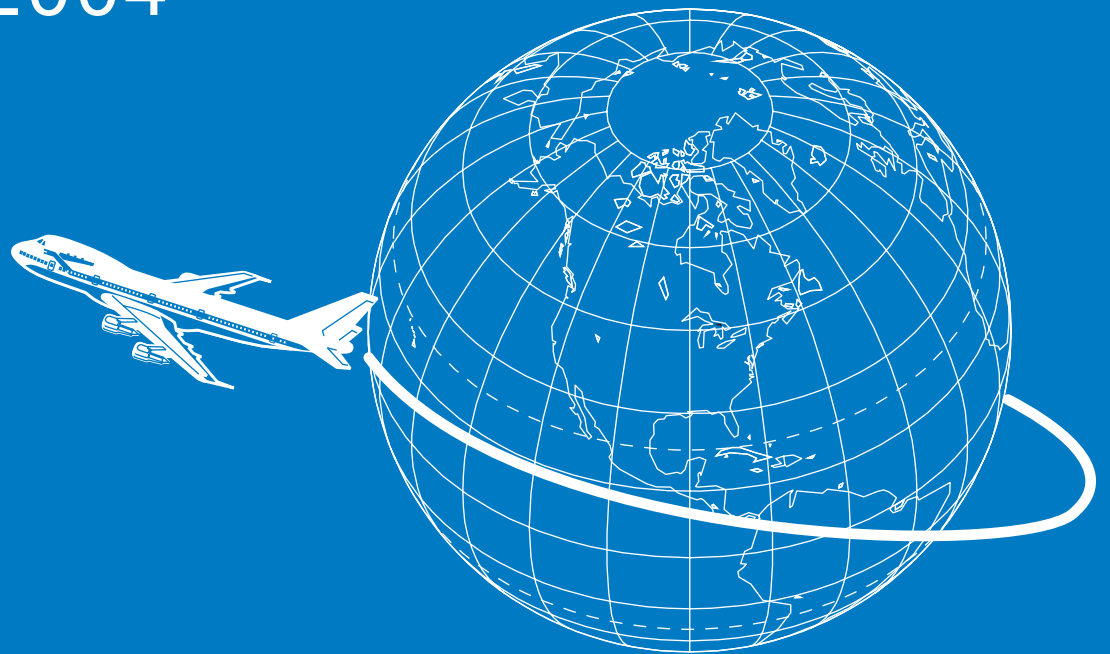
Doc 9851



Документация к сессии
Ассамблеи в 2007 году

Годовой доклад Совета

2004



Международная организация гражданской авиации

АССАМБЛЕЕ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

По поручению Совета имею честь представить доклад Совета за 2004 год, подготовленный в соответствии со статьей 54 а) Конвенции о международной гражданской авиации. Он является частью документации для следующей очередной сессии Ассамблеи, которая будет созвана в 2007 году, а в настоящее время он направляется Договаривающимся государствам для информации. Он также будет 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 в целях получения их предложений. 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.

Шестьдесят лет назад, 7 декабря 1944 года, в результате подписания Конвенции о международной гражданской авиации была создана ИКАО. Все это время она является эффективным форумом для глобального сотрудничества среди своих Договаривающихся государств и членов мирового авиационного сообщества в деле повышения безопасности полетов, авиационной безопасности и эффективности полетов в нашем небе и воздушном пространстве вокруг аэропортов.

Превратившись из молодой отрасли в важный фактор мировой экономики, воздушный транспорт стал жизненно необходимым элементом нашей повседневной жизни. Он позволяет нам как туристам или деловым людям благополучно и быстро добраться практически до любой точки на земле и обеспечивает нас многими товарами и услугами, которыми мы ежедневно пользуемся дома и на работе.

Открывая новую главу в истории Организации, мы уверенно смотрим в лицо вызовам будущего и продолжаем активно стремиться к достижению оптимальных уровней безопасности полетов и авиационной безопасности; дальнейшей поэтапной либерализации воздушного транспорта во всем мире; созданию функционально совместимой на глобальном уровне, согласованной и цельной системы организации воздушного движения; достижению максимальной гармонии между безопасным и упорядоченным развитием гражданской авиации и высоким качеством окружающей среды и дальнейшему развитию унифицированной глобальной правовой системы.

Да, пути намечены. Наши цели ясны. Ключом к решению всех этих задач по-прежнему остается глобальное сотрудничество, принципами которого мы руководствовались на протяжении последних 60 лет.

Ассад Котайт
Президент Совета

СПИСОК ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ ИКАО

Австралия	Италия	Парагвай
Австрия	Йемен	Перу
Азербайджан	Кабо-Верде	Польша
Албания	Казахстан	Португалия
Алжир	Камбоджа	Республика Корея
Ангола	Камерун	Республика Молдова
Андорра	Канада	Российская Федерация
Антигуа и Барбуда	Катар	Руанда
Аргентина	Кения	Румыния
Армения	Кипр	Сальвадор
Афганистан	Кирибати	Самоа
Багамские Острова	Китай	Сан-Марино
Бангладеш	Колумбия	Сан-Томе и Принсипи
Барбадос	Коморские Острова	Саудовская Аравия
Бахрейн	Конго	Свазиленд
Беларусь	Корейская Народно-Демократическая Республика	Сейшельские Острова
Белиз	Коста-Рика	Сенегал
Бельгия	Кот-д'Ивуар	Сент-Винсент и Гренадины
Бенин	Куба	Сент-Китс и Невис
Болгария	Кувейт	Сент-Люсия
Боливия	Кыргызстан	Сербия и Черногория
Босния и Герцеговина	Лаосская Народно-Демократическая Республика	Сингапур
Ботсвана	Латвия	Сирийская Арабская Республика
Бразилия	Лесото	Словакия
Бруней-Даруссалам	Либерия	Словения
Буркина-Фасо	Ливан	Соединенное Королевство
Бурунди	Ливийская Арабская Джамахирия	Соединенные Штаты Америки
Бутан	Литва	Соломоновы Острова
Бывшая югославская Республика Македония	Люксембург	Сомали
Вануату	Маврикий	Судан
Венгрия	Мавритания	Суринам
Венесуэла	Мадагаскар	Сьерра-Леоне
Вьетнам	Малави	Таджикистан
Габон	Малайзия	Таиланд
Гаити	Мали	Того
Гайана	Мальдивы	Тонга
Гамбия	Мальта	Тринидад и Тобаго
Гана	Марокко	Тунис
Гватемала	Маршалловы Острова	Туркменистан
Гвинея	Мексика	Турция
Гвинея-Бисау	Микронезия (Федеративные Штаты)	Уганда
Германия	Мозамбик	Узбекистан
Гондурас	Монако	Украина
Гренада	Монголия	Уругвай
Греция	Мьянма	Фиджи
Грузия	Намибия	Филиппины
Дания	Науру	Финляндия
Демократическая Республика Конго	Непал	Франция
Джибути	Нигер	Хорватия
Доминиканская Республика	Нигерия	Центральноафриканская Республика
Египет	Нидерланды	Чад
Замбия	Никарагуа	Чешская Республика
Зимбабве	Новая Зеландия	Чили
Израиль	Норвегия	Швейцария
Индия	Объединенная Республика Танзания	Швеция
Индонезия	Объединенные Арабские Эмираты	Шри-Ланка
Иордания	Оман	Экватор
Ирак	Острова Кука	Экваториальная Гвинея
Иран (Исламская Республика)	Пакистан	Эритрея
Ирландия	Палау	Эстония
Исландия	Панама	Эфиопия
Испания	Папуа-Новая Гвинея	Южная Африка
		Ямайка
		Япония

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
Глоссарий	vii
Глава 1. Факты об ИКАО	1
Что такое ИКАО	1
Чем она занимается	1
Как она работает.....	2
Стратегические цели.....	3
Направления будущей работы	3
Публикации ИКАО	5
Web-сайт ИКАО www.icao.int	6
Структура Секретариата ИКАО	7
Глава 2. Мировая экономика	9
1. Тенденции развития мировой и региональной экономики.....	9
2. Перевозки	10
3. Финансовые итоги.....	12
4. Коммерческая деятельность.....	14
5. Экономическое регулирование	16
6. Авиационные происшествия	18
7. Акты незаконного вмешательства	20
Глава 3. Организация	23
1. Основные события 2004 года.....	23
2. Ассамблея, Совет и подчиненные им органы.....	25
3. Кадры.....	30
4. Служба переводов и издания.....	31
5. Регистрация, распространение и продажа.....	32
6. Финансы	32
Глава 4. Проекты особого внимания	35
1. Авиация и охрана окружающей среды.....	35
2. Авиационная безопасность (AVSEC).....	37
3. Внедрение новых крупногабаритных воздушных судов.....	42
4. Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП).....	42
5. Требования к знанию языков	43

	<i>Страница</i>
6. Модернизация аэронавигационных систем (CNS/ATM)	43
7. Управление безопасностью полетов	46
8. Статистика. Объединенная статистическая база данных (ОСБД).....	48
9. Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов	49
10. Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов	50
Глава 5. Техническое сотрудничество.....	53
1. Краткий обзор	53
2. Финансирование	61
3. Кадры.....	61
4. Предоставление стипендий.....	62
5. Оборудование и субподряды	62
6. Программы по линии ПРООН и целевых фондов.....	66
Глава 6. Конституционные и юридические вопросы.....	67
1. Программа работы Юридического комитета и юридические совещания	67
2. Ратификация, присоединение и принятие	69
3. Помощь в области авиационного страхования от военных рисков	69
4. Целевая поддержка.....	70
5. Регистрация договоров и соглашений	71
Глава 7. Региональная деятельность	73
Часть I. Региональные бюро	
1. Общая часть	73
2. Основные аспекты деятельности региональных бюро.....	73
Часть II. Региональные комиссии	
1. Общая часть	79
2. Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА).....	79
3. Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА)	80
4. Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА).....	82
Глава 8. Отношения с другими международными организациями	85
1. Организация Объединенных Наций.....	85
2. Межучрежденческие органы	87
3. Специализированные учреждения.....	88
4. Другие международные организации.....	89

ДОБАВЛЕНИЯ

	<i>Страница</i>
Добавление 1. Документы международного воздушного права: ратификация и присоединение в 2004 году.....	Д-1
Добавление 2. Приложения к Конвенции	Д-7
Добавление 3. Совет, Аэронавигационная комиссия и комитеты Совета.....	Д-17
Добавление 4. Совещания, проведенные в 2004 году.....	Д-23
Добавление 5. Участие государств и международных организаций в основных совещаниях ИКАО в 2004 году	Д-27
Добавление 6. Издания для продажи, опубликованные в 2004 году	Д-33
Добавление 7. Распределение по странам сотрудников категории специалистов по состоянию на 31 декабря 2004 года	Д-37
Добавление 8. Перечень проектов технического сотрудничества	Д-43
Добавление 9. Распределение специалистов, работавших в 2004 году в рамках технического сотрудничества на местах, по гражданству, должностям и программам.....	Д-93
Добавление 10. Набор персонала на полевые посты: 2004 год	Д-95
Добавление 11. Стипендии, предоставленные в 2004 году в рамках программ ИКАО	Д-111
Добавление 12. Закупки оборудования и субподряды	Д-121
Добавление 13. Таблицы к главе 2	Д-127
Добавление 14. Выезды в государства и территории сотрудников региональных бюро по аэронавигации, воздушному транспорту, авиационной безопасности и техническому сотрудничеству	Д-139
Добавление 15. Участие государств в организуемых региональными бюро ИКАО совещаниях и тематика этих совещаний	Д-143
Добавление 16. Конкретная деятельность региональных бюро в областях аэронавигации, воздушного транспорта, авиационной безопасности и технического сотрудничества.....	Д-153

ГЛОССАРИЙ

- ААКМ** – Ассоциация авиационно-космической медицины
- АЗБР** – Азиатский банк развития
- АГА** – Администрация гражданской авиации
- АКГ** – Ассоциация карибских государств
- АКГА** – Африканская комиссия гражданской авиации
- АНП** – аэронавигационный план
- АНУ** – Аэронавигационное управление
- АРКГА** – Арабская комиссия гражданской авиации
- АС** – Африканский союз
- АСЕКНА** – Агентство по безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре
- АТООН** – Административный трибунал Организации Объединенных Наций
- АФРАА** – Ассоциация африканских авиакомпаний
- ВАС** – Договор о восточноафриканском сотрудничестве
- ВГА** – ведомство гражданской авиации
- ВКР** – Всемирная конференция радиосвязи
- ВМО** – Всемирная метеорологическая организация
- ВОЗ** – Всемирная организация здравоохранения
- ВПС** – Всемирный почтовый союз
- ВСЗП** – Всемирная система зональных прогнозов
- ВТО** – Всемирная таможенная организация
- ВЧ** – высокие частоты
- ГДГА** – Генеральный директор(ат) гражданской авиации
- ГПБП** – Глобальный план обеспечения безопасности полетов
- ГПГА** – генеральный план развития гражданской авиации
- ГСТУ** – Генеральное соглашение о торговле услугами
- ДОПМООН** – Департамент Организации Объединенных Наций по поддержанию мира
- ЕВРОКОНТРОЛЬ** – Европейская организация по безопасности аэронавигации
- ЕИБ** – Европейский инвестиционный банк
- ЕКГА** – Европейская конференция гражданской авиации
- 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
- КАНСО** – Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации
- КОМЕСА** – Общий рынок для Востока и Юга Африки
- КОС** – Комиссия по основным системам
- КОСЕСНА** – Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию
- КОСПАС** – космическая система поиска судов, терпящих бедствие
- ЛАГ** – Лига арабских государств
- ЛАКГА** – Латиноамериканская комиссия гражданской авиации
- МААКМ** – Международная академия авиационной и космической медицины
- МАГАТЭ** – Международное агентство по атомной энергии
- МАК** – Межгосударственный авиационный комитет
- МГАТ** – министерство гражданской авиации и туризма
- МГЭИК** – Межправительственная группа экспертов по изменению климата
- ММФБП** – Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов
- МООНДРК** – Миссия Организации Объединенных Наций в Демократической Республике Конго
- МООНК** – Миссия ООН в Косово
- МОТ** – Международная организация труда
- МСА** – Международный совет аэропортов
- МСДА** – Международный совет деловой авиации
- МСЭ** – Международный союз электросвязи
- МТП** – Международная торговая палата
- МТКВВ** – Международная техническая комиссия по взрывчатым веществам
- МФРЦ** – механизм финансирования реализации целей ИКАО
- ОАА** – Объединенные авиационные администрации
- ОАГ** – Организация американских государств

- ОАР** – Особый административный район
ОБСЕ – Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе
ОВД – обслуживание воздушного движения
ОВЧ – очень высокая частота
ОрВД – организация воздушного движения
ОЭСР – Организация экономического сотрудничества и развития
ПЗРК – переносной зенитный ракетный комплекс
ПРООН – Программа развития Организации Объединенных Наций
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
САР – Совет административных руководителей
САРСАТ – слежение с помощью спутниковой поисково-спасательной системы
СДК – Международные силы безопасности в Косово
СЗГА – Служба закупок для гражданской авиации
СНГ – Содружество Независимых Государств
СРПАБ – Справочное руководство по проверкам в сфере авиационной безопасности
СУО – соглашение об управленческом обслуживании
ТК – Технический комитет
УППАБ – Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности
УППКБП – Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
УТС – Управление технического сотрудничества
УЦАБ – Учебный центр по авиационной безопасности
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
ЮНОДК – Управление Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности
ЮРУ – Юридическое управление
- ADREP** – система представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах
- ADS** – автоматическое зависимое наблюдение
ADS-B – автоматическое зависимое наблюдение в режиме радиовещания
ADS-C – контракт ADS
AECI – Испанское агентство международного сотрудничества
AENA – полномочный орган аэропортов Испании
AEROCOM – авиационная связь
AEROMET – авиационная метеорология
AFCAP – программа расширенного соглашения с BBC
AFDD – база данных о выводах и различиях, выявленных в ходе проверок
AFI – Африка и Индийский океан
AFIS – полетно-информационное обслуживание на аэродроме
AFS – авиационная фиксированная служба
AFTN – авиационная фиксированная подвижная сеть
AGL – над уровнем земли
AIDC – обмен данными между средствами обслуживания воздушного движения
AIT – международный аэропорт Токумен
AJAB – Консультативная объединенная апелляционная коллегия
AMHS – система обработки сообщений ОВД
AOSC – расходы на административное и оперативное обслуживание
AOSCF – Фонд расходов на административное и оперативное обслуживание
AOT – аэропорты Таиланда
APHMWG – Многодисциплинарная рабочая группа по охране здоровья авиапассажиров
ATAG – Группа действия по вопросам воздушного транспорта
ATI – информационные службы воздушного транспорта
ATN – сеть авиационной электросвязи
ATNS – аэронавигационные службы
ATO – отдел воздушного транспорта
AVSEC – авиационная безопасность
CAASL – полномочный орган гражданской авиации Шри-Ланка
CACAS – Временный полномочный орган по делам гражданской авиации Сомали
CAeM – Комиссия по авиационной метеорологии
CAEP – Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации
CAR – Карибский регион
CARO – отделение по вопросам регулирования гражданской авиации
CARSAMMA – Агентство по контролю в регионе CAR/SAM
CASC – Центр по безопасности полетов

- CASP-AP** – Программа сотрудничества в области авиационной безопасности в регионе Азии и Тихого океана
- CASP** – Программа сотрудничества в области авиационной безопасности
- CAT** – категория
- CEATS** – обслуживание воздушного движения в Центральной Европе
- CFACC** – командующий воздушным компонентом объединенных вооруженных сил
- CFR** – служба авиакатастроф, борьбы с пожаром и спасания
- CGNA** – Центр управления аэронавигацией
- CIENAM** – Международный центр авиационной подготовки в Мехико
- CNS/ATM** – связь, навигация и наблюдение/организация воздушного движения
- COSCAP** – программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности и сохранению летной годности в эксплуатации
- CPDLC** – связь "пилот – диспетчер" по линии передачи данных
- CTA** – старшим технический советник
- CVOR** – обычный всенаправленный ОВЧ-маяк
- DAC** – Директора гражданской авиации
- DAC** – Департамент гражданской авиации
- DAGMAR** – база данных об авиационных соглашениях и договоренностях
- DINAC** – Директорат гражданской авиации
- DECEA** – Департамент воздушного пространства и контроля
- DME** – дальномерное оборудование
- DMNB** – диметилдинитробутан
- DPKO** – Департамент операций по поддержанию мира
- DVOR** – Доплеровский всенаправленный ОВЧ-маяк
- EAAP** – Европейская ассоциация авиационной психологии
- EANPG** – Европейская группа аэронавигационного планирования
- EASA** – Европейский полномочный орган по безопасности полетов
- ECCAIRS** – Европейский координационный центр системы представления данных об авиационных происшествиях
- EDEN** – электронная система справок и контроля прохождения документации
- EGNOS** – Европейская геостационарная навигационная оверлейная служба
- ETOPS** – полеты увеличенной дальности самолетов с двумя газотурбинными силовыми установками
- EUR** – Европейский регион
- FANS** – будущие аэронавигационные системы
- FASID** – документ по внедрению средств и видов обслуживания
- FIS** – службы полетной информации
- GAGAN** – навигация на основе GPS/ГЛОНАСС и функционального дополнения геостационарными спутниками
- GCAA** – Генеральное управление гражданской авиации
- GEPEJTA** – Группа экспертов по политическим, экономическим и юридическим аспектам воздушного транспорта
- GNSS** – глобальная навигационная спутниковая система
- GRAS** – наземная региональная система функционального дополнения
- GREPECAS** – Группа регионального планирования и осуществления проектов в Карибском и Южно-американском регионах
- HCAA** – ведомство гражданской авиации Греции
- HFDL** – ВЧ-линия передачи данных
- HIAL** – международный аэропорт Хайдарабада
- HLCM** – Комитет высокого уровня по проблемам управления
- HLCP** – Комитет высокого уровня по программам
- IBIS** – система информации ИКАО о столкновениях с птицами
- IFATSEA** – Международная федерация ассоциаций по безопасности электронных средств обслуживания воздушного движения
- IFSO** – вооруженные охранники на борту воздушных судов
- IHR** – Международные правила здравоохранения
- ILS** – система посадки по приборам
- INAC** – Национальный институт гражданской авиации
- INFRAERO** – проекты технической помощи бразильской компании "Инфраструктуры аэропортов"
- IPV** – институт обеспечения безопасности полетов
- ISASI** – Международное общество специалистов по расследованию в целях обеспечения воздушной безопасности
- ISBN** – международный стандартный книжный номер
- ISDB** – интегрированная база статистических данных
- JAR** – совместные авиационные требования
- LAR** – латиноамериканские правила
- MACL** – компания "Мальдивские аэропорты"
- MECMA** – Ближневосточное центральное агентство по контролю
- MID** – Ближневосточный регион
- MNPS** – требования к минимальным навигационным характеристикам
- MoC** – меморандум о сотрудничестве
- MOCAT** – Министерство гражданской авиации и туризма
- MSAS** – спутниковая система функционального дополнения MTSAN

- MTSAT** – многонациональный транспортный спутник
NAFISAT – система VSAT для северо-восточной Африки
NAIA – международный аэропорт Ниной Акино
NCC – центр управления Ноде
NARAST – Североазиатская региональная группа по безопасности полетов
NAT SPG – Группа планирования систем в регионе NAT
NAVAIDS – навигационные средства
NDB – всенаправленный радиомаяк
NDIA – новый международный аэропорт Доха
NLA – новые более крупные самолеты
NPA – неточный заход на посадку
NUICAF – Институт физических законов аэронавтики
OFOD – начальный и конечный пункты полета
OPAS – оперативная помощь
ORAT – эксплуатационная готовность и трансфер в аэропортах
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
PAPI – указатель траектории точного захода на посадку
PCA – руководство гражданской авиации
PIRG – региональные группы планирования и внедрения
PKD – справочник открытых ключей шифрования
QNCATC – учебный центр гражданской авиации имени королевы Норы
RAB – авиационные правила Боливии
RAO – отделение по региональным вопросам
RCC – Координационный комитет цифровой сети REDDIG
REDDIG – сеть цифровой связи в регионе Южной Америки
NAVAIDS – навигационные средства
RNAC – корпорация "Роял Непал эрлайнз"
RNAV – зональная навигация
RNP – требуемые навигационные характеристики
RTSP – требуемые характеристики полной системы
- RVSM** – сокращенный минимум вертикального эшелонирования
SAFA – программа оценки уровня безопасности полетов иностранных воздушных судов
SAFT II – инициативы Группы G8 по обеспечению безопасных международных путешествий и их упрощению
SAM – Южная Америка
SAR – поиск и спасание
SARPS – Стандарты и Рекомендуемая практика
SATCC – Комиссия по транспорту и связи Юга Африки
SATCOM – спутниковая связь
SBAS – спутниковая система функционального дополнения
SBSTA – вспомогательный орган для консультирования по научным и техническим аспектам
SEARAST – Региональная группа по безопасности полетов в Юго-Восточной Азии
SINTAC – комплексные информационные системы для гражданской авиации
SISTONAM – внедрение системы аэронавигационной информации
SMCG – Координационная группа по управлению безопасностью полетов
SMS – системы управления безопасностью полетов
SRSG – специальный представитель Генерального секретаря ООН
TCC – подготовка и сертификация на основе технической квалификации
TCP/AIP – протоколы контроля за передачей данных/протокол Интернет
TIACA – Международная ассоциация грузовых перевозок
UAT – приемопередатчик универсального доступа
VDL – ВЧ-линия передачи данных
VoIP – протоколы передачи речи через Интернет
VSAT – терминал с очень небольшим раскрытием антенны
WAAS – система функционального дополнения с широкой зоной действия
WGS – Всемирная геодезическая система
WRIGHT – проект ВОЗ по изучению общих рисков при путешествиях

ГЛАВА 1. ФАКТЫ ОБ ИКАО

что такое ИКАО . . .
чем она занимается . . .
как она работает . . .

ЧТО ТАКОЕ ИКАО . . .

Международная организация гражданской авиации (ИКАО), являющаяся специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, была создана в результате подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года *Конвенции о международной гражданской авиации*. ИКАО – это постоянно действующий орган, которому поручено осуществление заложенных в Конвенции принципов. ИКАО устанавливает стандарты в области безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности и регулярности, охраны окружающей среды от воздействия авиации и способствует их внедрению.

Членами ИКАО являются 188 Договаривающихся государств. Штаб-квартира Организации находится в Монреале. Она также имеет региональные отделения в Бангкоке, Дакаре, Каире, Лиме, Мехико, Найроби и Париже.

ЧЕМ ОНА ЗАНИМАЕТСЯ . . .

Цели и задачи Организации, изложенные в статье 44 Чикагской конвенции, заключаются в разработке принципов и методов международной аэронавигации и в содействии планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы:

- обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире;
- поощрять искусство конструирования и эксплуатации воздушных судов в мирных целях;
- поощрять развитие воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств для международной гражданской авиации;
- удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте;
- предотвращать экономические потери, вызванные неразумной конкуренцией;

- обеспечивать полное уважение прав Договаривающихся государств и справедливые для каждого Договаривающегося государства возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении;
- избегать дискриминации в отношении Договаривающихся государств;
- способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации; и
- оказывать общее содействие развитию международной гражданской аэронавтики во всех ее аспектах.

КАК ОНА РАБОТАЕТ . . .

Уставом ИКАО является Конвенция о международной гражданской авиации, участниками которой являются все Договаривающиеся государства. В Организации имеется суверенный орган, каковым является Ассамблея, и руководящий орган – Совет. Главными должностными лицами являются Президент Совета и Генеральный секретарь.

Ассамблея в составе представителей всех Договаривающихся государств созывается каждые три года для подробного рассмотрения всей деятельности Организации и выработки политики на предстоящие годы. Она также утверждает бюджет на трехлетний период.

Совет, состоящий из представителей 36 государств, избирается Ассамблеей на трехлетний срок и осуществляет постоянное руководство деятельностью ИКАО. Одной из основных обязанностей Совета является принятие Международных стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и включение их в Приложения к *Конвенции о международной гражданской авиации*. Совету оказывают помощь Аэронавигационная комиссия, Авиатранспортный комитет, Комитет по совместному финансированию аэронавигационного обслуживания, Финансовый комитет, Комитет по незаконному вмешательству и Комитет по техническому сотрудничеству.

Секретариат, возглавляемый Генеральным секретарем, состоит из пяти основных подразделений: Аэронавигационного управления, Авиатранспортного управления, Управления технического сотрудничества, Юридического управления и Административного управления.

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

Приложения к Конвенции

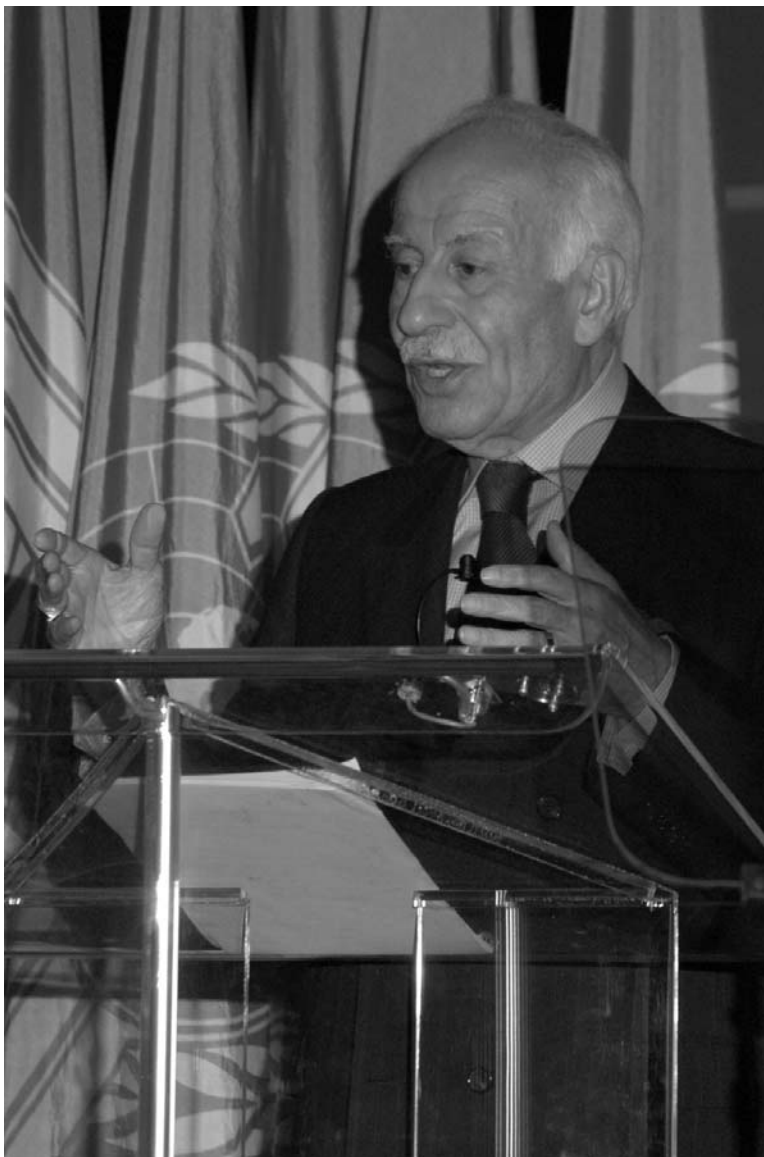
Приложение 1	Выдача свидетельств авиационному персоналу
Приложение 2	Правила полетов
Приложение 3	Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации
Приложение 4	Аэронавигационные карты
Приложение 5	Единицы измерения, подлежащие использованию в воздушных и наземных операциях
Приложение 6	Эксплуатация воздушных судов
Приложение 7	Национальные и регистрационные знаки воздушных судов
Приложение 8	Летная годность воздушных судов
Приложение 9	Упрощение формальностей
Приложение 10	Авиационная электросвязь
Приложение 11	Обслуживание воздушного движения
Приложение 12	Поиск и спасание
Приложение 13	Расследование авиационных происшествий и инцидентов
Приложение 14	Аэродромы
Приложение 15	Служба аэронавигационной информации
Приложение 16	Охрана окружающей среды
Приложение 17	Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства
Приложение 18	Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ

- A. Повышать уровень безопасности полетов в гражданской авиации во всем мире.*
- B. Повышать уровень авиационной безопасности в гражданской авиации во всем мире.*
- C. Сводить к минимуму неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду во всем мире.*
- D. Повышать эффективность авиационной деятельности.*
- E. Поддерживать непрерывность авиационной деятельности.*
- F. Укреплять правовые нормы регулирования деятельности международной гражданской авиации.*

НАПРАВЛЕНИЯ БУДУЩЕЙ РАБОТЫ

Важнейшие резолюции 35-й сессии Ассамблеи и пересмотренные стратегические цели, утвержденные Советом в 2004 году, определили целенаправленную и напряженную программу работы на следующие три года.



Президент говорит о видении перспектив развития ИКАО на будущее

Нашими приоритетными задачами являются: повышение уровня безопасности полетов и авиационной безопасности во всем мире; сведение к минимуму негативного воздействия авиации на окружающую среду; повышение эффективности и сохранение непрерывности авиационной деятельности; укрепление законодательства, определяющего деятельность международной гражданской авиации.

Новаторский бизнес-план, основанный на стратегических целях, обеспечит необходимые рамки и создаст импульс для дальнейшего повышения эффективности работы Организации в условиях значительного сокращения бюджета на трехлетний период и расширения задач, прежде всего в области безопасности полетов и авиационной безопасности.

Более того, значительное оживление авиатранспортной отрасли в 2004 году и устойчивые темпы роста, прогнозируемые на оставшуюся часть десятилетия, повысят спрос на глобальную аэронавигационную систему, которая во многих регионах мира уже работает на полную мощность. Как никогда высоки требования к повышению эффективности работы.

Можно с удовлетворением отметить, что в стратегическом отношении ИКАО полностью готова играть ведущую и координирующую роль в обеспечении безопасного, эффективного и устойчивого развития международной гражданской авиации. При этом она по-прежнему будет полагаться на экспертные знания и приверженность авиационных специалистов всего мира и традиционно высокий уровень сотрудничества между всеми 188 Договаривающимися государствами и членами международного авиационного сообщества.

В эпоху бурного развития электронных средств связи лишь растет желание путешествовать и встречаться друг с другом. При этом развитие мировой экономики зависит от роста и процветания воздушного транспорта. ИКАО гордится результатами своей 60-летней деятельности в качестве глобального форума международной гражданской авиации и смотрит в будущее с уверенностью в том, что удастся удовлетворить потребности человечества в безопасной и эффективной авиатранспортной системе.

ПУБЛИКАЦИИ ИКАО . . .

В *Каталоге изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО* даны названия, аннотации, указаны имеющиеся языковые варианты и приводится информация о порядке оформления заказов. Каталог выпускается ежегодно печатным изданием. Ежемесячно выпускаются дополнения к каталогу, в которых указываются выходящие новые публикации и аудиовизуальные учебные средства, а также поправки, дополнения и т. д. Большинство публикаций ИКАО выпускается на русском, английском, испанском и французском языках; постепенно внедряется выпуск изданий на арабском и китайском языках. В 2004 году в ИКАО было выпущено 56 новых наименований и изданий, которые перечислены в добавлении 6; информация о Приложениях и документах PANS содержится в добавлении 2.

Быстрее всего можно заказать публикации ИКАО в онлайн-режиме на сайте <http://www.icao.int> (Publications – eCommerce, Online Ordering) по кредитным карточкам Visa или MasterCard. Все осуществляемые на данном сервере операции зашифрованы и защищены. В настоящее время данные услуги предоставляются только на английском языке; возможность использования других языков прорабатывается.

WEB-САЙТ ИКАО www.icao.int . . .

Исходная страница www.icao.int является для широкой публики главным окном, открывающим доступ к информации о работе, различных мероприятиях и совещаниях Организации.

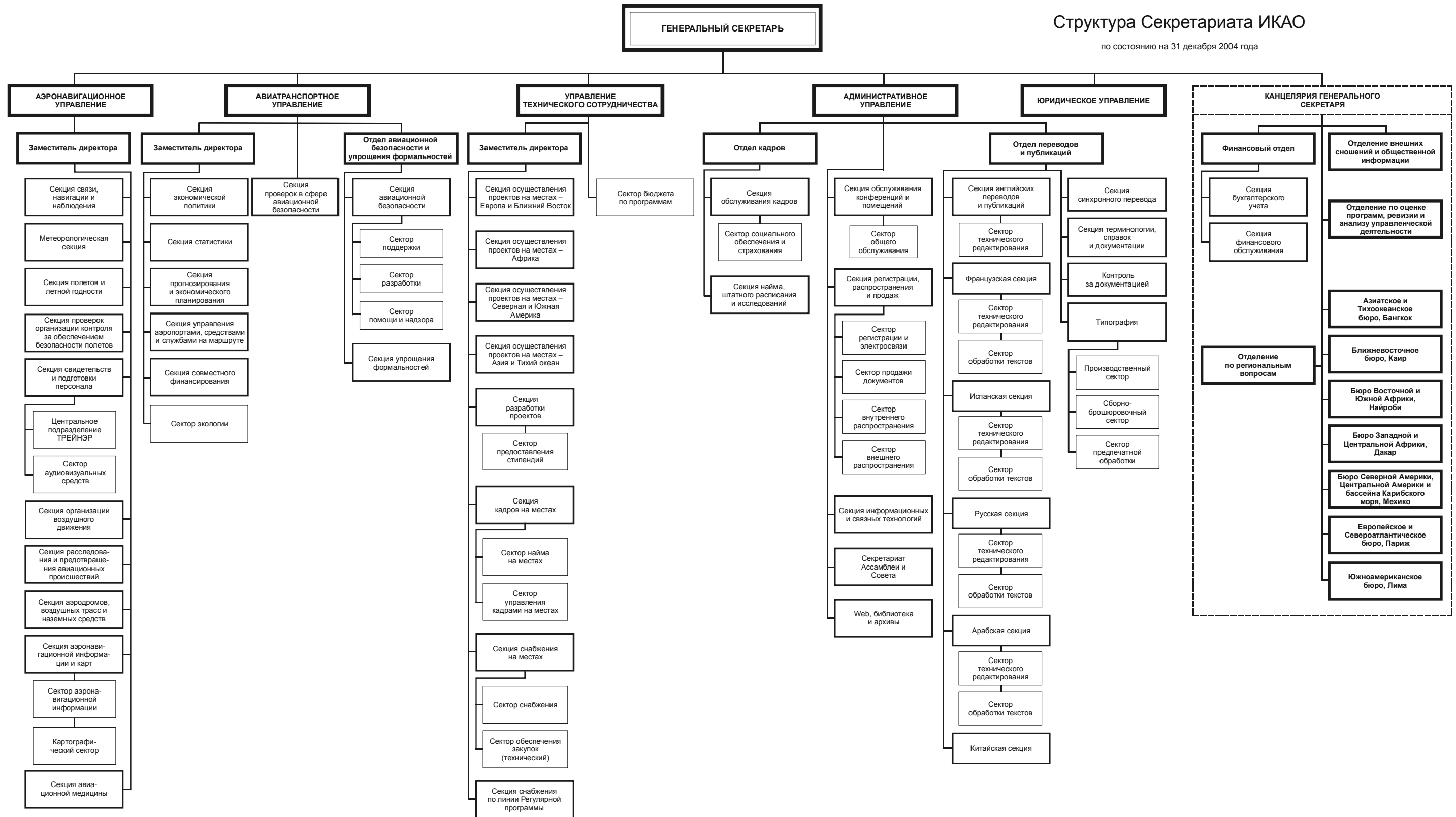
Электронный магазин ИКАО (ICAO eSHOP), представляющий собой коммерческий web-сайт (www.icao.int/eshop), созданный для продажи публикаций в сети Интернет, предоставляет за ежегодную плату доступ в режиме онлайн к различным комплектам документов ИКАО. Подписка дает право доступа к полным текстам международных конвенций и протоколов, Приложений к Конвенции о международной гражданской авиации, изданиям, касающимся организации воздушного движения, и годовым докладам Совета. В настоящее время сайт насчитывает свыше 100 подписчиков.

ICAO-NET является web-сайтом ограниченного пользования, содержащим уникальные комплекты документов ИКАО, включая все юридические документы и Приложения ИКАО к *Конвенции о международной гражданской авиации*. Доступ к ICAO-NET имеют 170 государств, все постоянные представительства государств и 66 международных организаций.

Присутствие Организации в системе онлайн и использование ею Интернета для распространения информации и документации постоянно расширяется; в 2004 году было добавлено более 8000 новых web-страниц, многие из которых имеются на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках, и обновлено 6000 существующих страниц. Полмиллиона индивидуальных пользователей посетили web-сайты ИКАО в 2004 году, а общее число обращений к сайтам за год составило 25 млн.

Структура Секретариата ИКАО

по состоянию на 31 декабря 2004 года



УСЛОВНЫЕ
ОБОЗНАЧЕНИЯ: ————— Прямое подчинение
- - - - - Косвенное подчинение по вопросам политики

ГЛАВА 2. МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА

В данной главе кратко излагаются основные тенденции и события в области гражданской авиации и рассказывается о деятельности ИКАО в 2004 году. В таблицах добавления 13 приводятся более подробные статистические данные, использованные при подготовке данной главы.

1. ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МИРОВОЙ И РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

В 2004 году активизировались процессы восстановления мировой экономики, причем оценочный прирост валового внутреннего продукта (ВВП) составил в среднем 5,1% в реальном выражении, что на 1% выше, чем в предыдущем году (рис. 1). Усилению положительной динамики экономического роста способствовало увеличение объемов промышленного производства, мировых торговых потоков, личного потребления и другие факторы, тогда как резкое повышение цен на нефть оказало негативное влияние во второй половине 2004 года. В промышленно развитых странах достигнут прирост ВВП на уровне 3,4%, что значительно выше уровня 2003 года. В Северной Америке темпы экономического роста составили 4,2%, что более чем на 1% выше уровня прошлого года.

На фоне продолжающегося быстрого расширения новых рынков прирост ВВП в развивающихся странах стабилизировался на уровне 7,2%, что значительно выше среднемирового показателя, однако значение прироста варьируется в зависимости от региона. В странах Африки рост экономики обеспечил прирост ВВП на 5,1%, причем этот процесс в истекшем году стабилизировался. В регионе Азии и Тихого океана, совокупная экономика которого составляет самую большую часть мировой экономики, темпы роста в 2004 году составили порядка 6,5%. Значительный вклад внесли развивающиеся страны региона Азии и Тихого океана, средний показатель прироста ВВП в которых составил 8,2%; только по Китаю прирост ВВП составил 9,5%. В новых индустриальных государствах Азии прирост ВВП составил 5,5%, что несколько лучше показателей предыдущего года и связано главным образом с восстановлением внутреннего спроса и ростом экспорта. ВВП Японии вырос на 2,6%, а показатели роста экономики Австралии и Новой Зеландии составили соответственно 3,2 и 5,0%.

Средний показатель прироста ВВП в Европейском регионе составил 3,2%; темпы роста в странах, в которых используется евровалюта, составили 2,5%, что значительно выше показателя 2003 года, однако в целом прирост является достаточно скромным и во многом зависит от внешнего спроса. Рост экономики стран Центральной и Восточной Европы составил порядка 6,1%, а в странах Содружества Независимых Государств прирост ВВП составил в среднем 8,2%.

Продолжалось оживление экономического роста в странах региона Латинской Америки и Карибского бассейна, где прирост в 2004 году составил 5,7%, что более чем на 3% выше показателя 2003 года. Основными факторами такого подъема явились постепенное увеличение экспорта и повышение спроса на внутреннем рынке.

В 2004 году объем добычи нефти в Ближневосточном регионе достиг максимального уровня, а экономический прирост составил порядка 5,5%, или примерно на 0,3% ниже уровня 2003 года, когда динамика была обусловлена более высокими объемами добычи нефти и ценами.

Мировой объем торговли товарами и услугами согласно оценкам увеличился в 2004 году приблизительно на 9,9%.

Объемы международного туризма в 2004 году возросли примерно на 10%. По оценкам Всемирной туристической организации в 2004 году поездки за рубеж совершили примерно 760 млн. туристов, или на 69 млн. больше, чем в предыдущем году (рис. 2). Прирост был особенно большим в Азии и бассейне Тихого океана (29%), а также на Ближнем Востоке (20%); затем следуют Северная и Южная Америка (10%), Африка (7%) и Европа (4%).

2. ПЕРЕВОЗКИ

Регулярные перевозки

Общий объем регулярных перевозок авиакомпаний 188 Договаривающихся государств ИКАО составил почти 1 890 млн. пассажиров и около 38 млн. тонн грузов. Общий показатель выполненных пассажирокилометров пассажирских, грузовых и почтовых перевозок увеличился примерно на 13% по сравнению с 2003 годом, причем объем выполненных международных тонно-километров возрос на 14% (таблицы 1 и 2). Сравнительно высокие

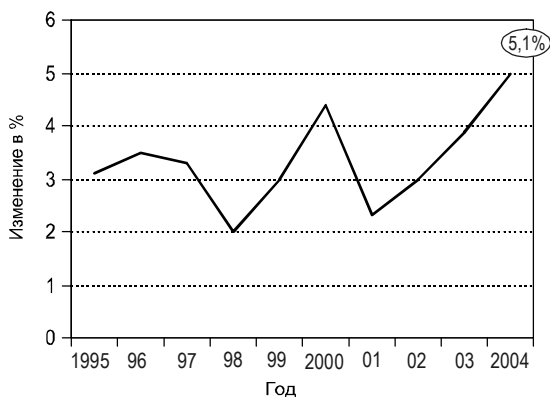


Рис. 1. Изменение по годам мирового ВВП в постоянных ценах, 1995–2004

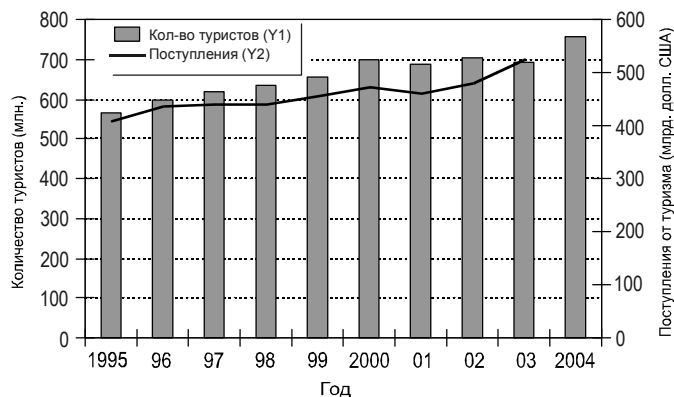


Рис. 2. Динамика международного туризма и поступлений от него (в долл. США), 1995–2004

темпы увеличения объема перевозок за 2004 год отчасти объясняются восстановлением позиций авиакомпаний в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которые в 2003 году были серьезно подорваны вспышкой тяжелого острого респираторного синдрома (ТОРС) в этом регионе. На рис. 3 показана динамика за период с 1995 по 2004 год.

В 2004 году увеличение общей провозной емкости было меньше, чем изменение объема перевозок (рис. 4). Поэтому средний коэффициент пассажирской загрузки на всех регулярных рейсах (внутренних и международных) возрос до 73%, а коэффициент грузовой загрузки возрос до 62% (таблица 3).

Что касается регионов, то около 32% общего объема перевозок (пассажирских, грузовых, почтовых) было выполнено авиакомпаниями Северной Америки. На долю авиакомпаний Азиатско-Тихоокеанского региона пришлось 29%, европейских авиакомпаний – 27%, авиакомпаний Ближнего Востока – 5%, авиакомпаний Латинской Америки и Карибского бассейна – 4% и африканских авиакомпаний – 2% (таблица 4).

Данные по отдельным странам (таблицы 5 и 6) свидетельствуют о том, что в 2004 году примерно 42% общего объема регулярных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок было выполнено авиакомпаниями Соединенных Штатов Америки, Германии и Китая (без перевозок из особых административных районов Гонконг и Макао), Японии (соответственно около 32, 5 и 5%). Примерно 31% общего объема международных воздушных перевозок было выполнено авиакомпаниями Соединенных Штатов Америки, Германии и Соединенного Королевства (соответственно около 16, 8 и 7%).

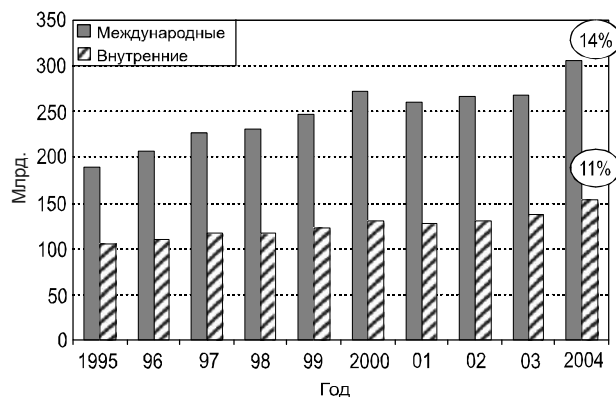


Рис. 3. Регулярные перевозки
(выполненные тонно-километры),
1995–2004

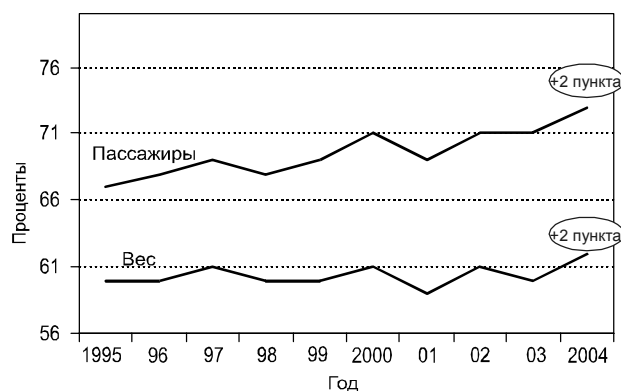


Рис. 4. Регулярные перевозки
(коэффициенты загрузки),
1995–2004

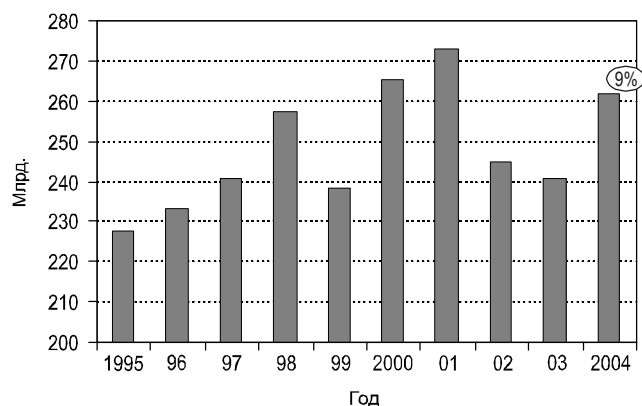


Рис. 5. Международные нерегулярные перевозки (выполненные пассажиро-километры), 1995–2004

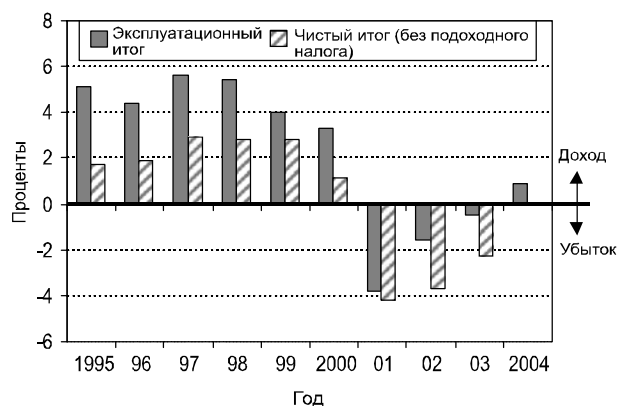


Рис. 6. Финансовые итоги (регулярные авиакомпании), 1995–2004

Нерегулярные коммерческие перевозки

По оценкам, в 2004 году общий объем международных нерегулярных пассажирских перевозок, выраженный в пассажиро-километрах, увеличился примерно на 9% по сравнению с 2003 годом и доля нерегулярных перевозок в общем объеме международных пассажирских перевозок сохранилась на уровне порядка 12% (рис. 5 и таблица 7). Доля внутренних нерегулярных пассажирских перевозок в общем объеме нерегулярных пассажирских перевозок составляет 7%, а в общем объеме внутренних пассажирских перевозок во всем мире – около 1%.

Работа аэропортов

По предварительным подсчетам в 2004 году в 25 крупнейших аэропортах мира было обслужено около 1 124 млн. пассажиров (таблица 8). За тот же период в этих аэропортах (из которых 16 расположены в Северной Америке, 6 – в Европе и 3 – в Азии) было выполнено приблизительно 11 708 млн. коммерческих авиатранспортных операций.

3. ФИНАНСОВЫЕ ИТОГИ

Авиакомпании

Предварительные оценки за 2004 год свидетельствуют о том, что регулярные авиакомпании мира в целом получили эксплуатационную прибыль на фоне трех последних убыточных лет (таблица 9 и рис. 6).

По предварительным данным, эксплуатационные доходы регулярных авиакомпаний Договаривающихся государств ИКАО составили в 2004 году 374 300 млн. долл.¹, а эксплуатационные расходы тех же авиакомпаний – 370 800 млн. долл.; таким образом, эксплуатационная прибыль составила 0,9% от эксплуатационных доходов. В 2003 году были зарегистрированы эксплуатационные убытки в размере 0,5%.

Эксплуатационные доходы на тонно-километр увеличились с 73,7 цента в 2003 году до примерно 76,1 цента в 2004 году, тогда как эксплуатационные расходы возросли с 74,1 цента до примерно 75,4 цента.

Аэропорты и аэронавигационные службы

Несмотря на значительный рост объема перевозок, некоторые аэропорты в 2004 году испытывали финансовые трудности, одной из причин которых было введение более жестких мер обеспечения безопасности. Сегодня на аэропорты ложатся большие затраты, связанные с осуществлением расширенных мер безопасности. Многим аэропортам пришлось сократить площади, отведенные для коммерческой деятельности, из-за последствий принимаемых мер безопасности для конфигурации аэровокзала и пассажиропотоков. Некоторые аэропорты столкнулись со снижением кредитного рейтинга из-за осознания рынками того, что инвестирование аэропортов, как и других видов коммерческой деятельности, сопряжено с рисками убытков.

Быстрое развитие "дешевых" перевозчиков, главным образом в Европе и Азии, создает серьезное давление на аэропорты в направлении увеличения пропускной способности с одновременным снижением ставок сборов. Аэропорты начинают понимать, что для удовлетворения потребностей этой чрезвычайно чувствительной к затратам категории пользователей необходимы гибкие подходы. Несмотря на временное снижение объема перевозок в предыдущие годы, темпы введения в эксплуатацию новых производственных мощностей или расширения существующей базы не замедлились, а методы финансирования проектов стали более совершенными. Например, при наличии возможностей больше внимания уделяется развитию источников самостоятельных доходов от коммерческой деятельности.

В 2004 году показатель количества операций воздушных судов вернулся к прежнему уровню и финансовое положение поставщиков аэронавигационного обслуживания улучшилось, особенно там, где в рамках сотрудничества поставщиков принимаются меры по экономии расходов.

¹ Все суммы в настоящей главе указаны в долл. США, если не оговорено иное.

4. КОММЕРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Аэропорты и аэронавигационные службы

На смену спаду, наступившему после 2001 года, пришла активизация процессов приватизации и коммерциализации аэропортов, в частности в Азии, Европе и Латинской Америке, на фоне возобновившегося роста объема перевозок. Сегодня большинство международных аэропортов находится в частном владении и эксплуатации (полные или преобладающие владение и контроль) или функционирует с участием частного капитала (миноритарное владение, управленческие контракты, концессии/аренда и т. д.), или работает как государственные коммерческие предприятия. Тот факт, что частные инвесторы уже сделали выбор в пользу наиболее прибыльных аэропортов, может отразиться на потенциале дальнейшей приватизации аэропортов во всем мире.

В связи с разработкой эксплуатационной концепции организации воздушного движения (ОрВД) и переходом к глобальной аэронавигационной системе в последнее время в сфере предоставления аэронавигационного обслуживания больше внимания, как представляется, уделяется расширению международного сотрудничества, нежели приватизации на национальном уровне. В последние годы наметилась тенденция к укреплению сотрудничества между поставщиками на региональном уровне в целях реализации стандартов глобальной гармонизации, повышения экономической эффективности и удовлетворения клиентов. Вместе с тем, имеются признаки возобновления процесса приватизации поставщиков аэронавигационного обслуживания, в частности в Европе.

Перевозчики

На основе расписаний, опубликованных в справочниках регулярных авиакомпаний, подсчитано, что на конец 2004 года в мире имелось примерно 812 авиаперевозчиков, занимающихся выполнением международных и/или внутренних регулярных пассажирских перевозок (включая 92 перевозчика, выполняющих как регулярные пассажирские, так и чистогрузовые перевозки), и около 88 авиакомпаний, которые осуществляют только регулярные чистогрузовые перевозки. Общее количество авиаперевозчиков в 2004 году по оценкам составило около 900 по сравнению с 890 в 2003 году.

Воздушные суда

В период с 1995 по 2004 год, согласно полученным данным, количество находящихся в эксплуатации коммерческих транспортных воздушных судов увеличилось с 16 586 до 21 943, т. е. приблизительно на 32% (исключая воздушные суда с максимальной взлетной массой менее 9000 кг). При этом количество турбореактивных воздушных судов увеличилось за тот же период с 13 434 до 17 895, т. е. примерно на 33% (рис. 7 и таблица 10).

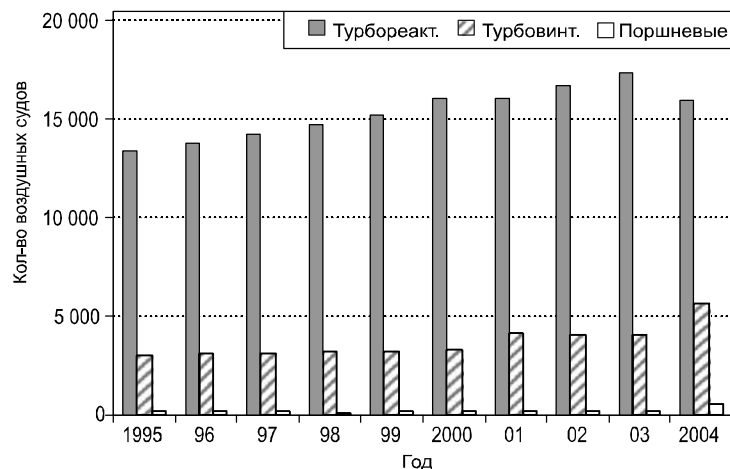


Рис. 7. Общий парк коммерческих транспортных воздушных судов, 1995–2004

В 2004 году были размещены заказы на 908 реактивных воздушных судов (861 в 2003 году) и поставлено 914 воздушных судов (917 в 2003 году). На конец 2004 года число невыполненных заказов составило 3258 воздушных судов по сравнению с 3272 в конце 2003 года.

Объем финансовых обязательств по заказам на реактивные воздушные суда, размещенным у крупнейших производителей воздушных судов в 2004 году, оценивается примерно в 65 млрд. долл.

Количество заказанных и поставленных в 2004 году турбовинтовых воздушных судов составило соответственно 51 и 54.

Наибольшее количество сделок по типам воздушных судов в 2004 году

Воздушное судно	Заказы	Поставки	Невыпол. заказы
"Аэробус-320"	180	101	520
"Боинг-737"	147	202	774
"Эмбразер RJ"	132	134	400
"Канадэр RJ"	130	175	229
"Аэробус-319"	67	86	376

5. ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

По имеющейся информации в течение года 60 государств заключили или изменили 76 двусторонних соглашений о воздушных сообщениях. Свыше 70% этих соглашений и поправок предусматривали в той или иной форме либерализацию нормативных механизмов в рамках сохраняющейся тенденции. Например, было заключено 11 соглашений об "открытом небе" с участием 13 государств; эти соглашения предусматривают полный доступ к рынку без ограничений по назначениям, правам на маршруты, провозной емкости, частоте, совместному использованию кодов и тарифам. К декабрю было заключено 100 соглашений об "открытом небе" (20 в последние 3 года) с участием 78 государств. Примерно в 65% соглашений участвуют развивающиеся страны.

Деятельность в области либерализации воздушного транспорта также продолжалась на региональном уровне в связи с ужесточением условий конкуренции и вызовами либерализации. Основная цель региональных и/или плюрилатеральных соглашений по либерализации заключалась в предоставлении большего доступа к рынку и повышении качества услуг заинтересованных государств-членов. К декабрю было заключено по крайней мере 11 таких соглашений, а еще несколько возможных соглашений находится на этапе разработки. В течение года имело место несколько важных региональных инициатив. В феврале и декабре Бруней, Сингапур и Таиланд подписали многосторонние соглашения о полной либерализации чистогрузовых перевозок и о либерализации пассажирских перевозок, открытые для других государств – членов Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН); в ноябре 10 государств – членов АСЕАН согласились ускорить процесс интеграции авиаперевозок, рассматривая этот сектор как один из 11 приоритетных и поставив целью создание к 2020 году экономического сообщества АСЕАН; в феврале было открыто для подписания соглашение о воздушном транспорте между государствами-членами и ассоциированными членами Ассоциации карибских государств, которое к настоящему времени подписали 7 государств-членов; в мае членский состав Европейского союза (ЕС) расширился с 15 до 25 государств за счет включения 10 государств Центральной, Восточной и Южной Европы.

В феврале Совет ЕС официально принял постановление о защите прав авиапассажиров в случае отказа в посадке на борт, аннулирования рейса или длительной задержки, а также постановление о распространении компетенции Европейской комиссии в сфере законодательства о конкуренции на соглашения между авиакомпаниями ЕС и третьих стран. В марте Совет принял постановление о защите авиакомпаний Сообщества от практики субсидирования и хищнического ценообразования, проводимой авиакомпаниями третьих стран.

Европейская комиссия проводила переговоры по соглашениям о воздушном сообщении с третьими странами в рамках полномочий, переданных ей Советом ЕС в июне 2003 года. Мандат Комиссии предусматривает заключение соглашений о воздушном сообщении с Соединенными Штатами Америки от имени всех государств-членов с целью создания открытой авиационной зоны (ОАА), а также так называемые горизонтальные полномочия на

проведение переговоров с третьими странами о замене ряда конкретных положений существующих соглашений, которые были признаны противоречащими законам Сообщества решением Суда Европейского сообщества в ноябре 2002 года. Переговоры о создании ОАА с Соединенными Штатами Америки продолжаются; Комиссия уже парафировала "горизонтальные" соглашения с Азербайджаном, Грузией, Ливаном и Чили. Кроме того, Комиссия в феврале предложила рамки для переговоров с такими соседними странами, как Болгария, Марокко, Румыния и Турция. В апреле Совет ЕС и Европейский парламент официально приняли постановление об осуществлении соглашений о воздушном сообщении между государствами-членами и третьими странами. В июле в Комиссии было начато разбирательство в связи с несоблюдением 8 государствами-членами решения Европейского суда от 2002 года, а также в связи с подписанием 4 государствами-членами соглашений об "открытом небе" с Соединенными Штатами Америки.

На национальном уровне в ряде государств был начат пересмотр политики в области воздушного транспорта в свете глобальной тенденции к расширению либерализации. В ряде случаев эта политика предусматривает полную или частичную либерализацию услуг воздушного транспорта на односторонней основе без получения от партнеров по соглашению сопоставимых прав. Другие соглашения направлены на либерализацию рынков внутренних авиаперевозок и привлечение большего числа перевозчиков к выполнению международных перевозок. Например, в марте Индия разрешила частным внутренним авиакомпаниям выполнять международные перевозки в государства, являющиеся членами Ассоциации регионального сотрудничества Южной Азии.

В течение года все более активную роль играли альянсы авиакомпаний, включая три глобальных альянса: "Стар альянс", "Уан уорлд" и "Скай тим". Четвертая группа, названная "Уингз", вошла в группу "Скай тим" в сентябре после официального вступления в эту группу авиакомпаний "Континентал эрлайнз", KLM и "Норт уэст эрлайнз". Расширение и активизация процессов консолидации в рамках альянсов продолжали привлекать к себе внимание регламентирующих органов. В Европе Европейская комиссия в феврале одобрила трансграничное слияние авиакомпаний "Эр Франс" и KLM, а в апреле утвердила соглашение об альянсе между авиакомпаниями "Эр Франс" и "Алиталия". В апреле министерство транспорта (DOT) Соединенных Штатов Америки одобрило и предоставило иммунитет от действия антитрестовского законодательства участникам соглашения об альянсе между авиакомпаниями "Американ эрлайнз" и "SN Брюссель эрлайнз". В Тихоокеанском регионе верховный суд Новой Зеландии в сентябре отклонил по апелляции предложение о создании транстазманского альянса авиакомпаний "Квантас эруэйз" и "Эр Нью-Зиланд", а в октябре австралийский трибунал по делам о конкуренции отменил принятые в 2003 году решения австралийской комиссии по конкуренции и защите потребителей, выступившей против предлагаемого альянса.

Технология торговли через электронную сеть продолжала оказывать значительное влияние на сбыт услуг и регулирование деятельности авиакомпаний и туристского бизнеса. Хотя большая часть билетов авиакомпаний по-прежнему продается через турагентов, тем не менее оперативная продажа через Интернет становится все более популярной, особенно в тех странах, где широко используются Интернет и кредитные карточки. У дешевых

перевозчиков продажа билетов осуществляется главным образом через их собственные web-сайты. Использование Интернета через поставщиков третьей стороны и непосредственно клиентами и другими предприятиями позволяет авиакомпаниям значительно сократить затраты на сбыт продукции, включая комиссионные агентов и сборы за бронирование через автоматизированную систему бронирования (АСБ). Канада и Европейская комиссия пересматривают существующие правила АСБ с учетом изменений в системе распространения продукции авиакомпаний. В январе DOT Соединенных Штатов Америки отменило большинство правил, касающихся АСБ, а оставшиеся правила утратили силу в июле.

Многие государства продолжали предоставлять различные виды государственной помощи своим национальным авиакомпаниям, испытывающим финансовые трудности. Например, правительство Намибии приняло решение о выделении авиакомпании "Эр Намибия" дополнительной дотации на сумму 366 млн. намибийских долл., так что общая сумма помощи с 1999 года составит 1,8 млрд. намибийских долл. В апреле правительство Тринидада и Тобаго предоставило экстренную помощь в размере 10 млн. долл. США и кредит на сумму в 30 млн. долл. на обмен ценных бумаг авиакомпании "Уэст-Индис эрвейз", которой начиная с 2002 года уже было выделено около 38 млн. долл. и представлялись долговые гарантии. В мае правительство Италии приняло решение о предоставлении промежуточного займа в размере 400 млн. евро авиакомпании "Алиталия", которой уже выделялись дотации в 2002 году. В июле Европейская комиссия одобрила предоставление промежуточного займа "Алиталии" при условии его реструктуризации. В дополнение к прямой помощи отягощенным долгами национальным авиакомпаниям широко оказывается косвенная помощь, например в форме уменьшения ставок посадочных сборов, со стороны местных аэропортов и региональных органов власти в целях привлечения дешевых перевозчиков. Тем не менее в феврале Европейская комиссия приняла решение о том, что часть помощи, полученной авиакомпанией "Рианэр" от региональных властей Бельгии, несовместима с нормами ЕС по оказанию антиконкурентной помощи государством и должна быть возвращена.

6. АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

В данный раздел включена информация об авиационных происшествиях, за исключением инцидентов, вызванных актами незаконного вмешательства, которым посвящен раздел 7.

Регулярные полеты

Согласно предварительным данным об авиационных происшествиях, сопровождавшихся гибелью пассажиров, при выполнении регулярных воздушных перевозок во всем мире в 2004 году произошло 9 авиационных происшествий с воздушными судами, имеющими максимальную сертифицированную взлетную массу свыше 2250 кг. В результате этих происшествий погибли 203 пассажира. Для сравнения: в 2003 году имело место 7 происшеств-

вий с человеческими жертвами, в которых погибло 466 пассажиров (таблица 11)². Объем перевозок в 2004 году по сравнению с 2003 годом значительно увеличился, и поэтому показатель количества человеческих жертв на 100 млн. пассажиро-километров снизился с 0,02 в 2003 году до 0,01. Количество авиационных происшествий с человеческими жертвами на 100 млн. самолето-километров осталось на уровне с 0,03, а количество авиационных происшествий с человеческими жертвами на 100 000 самолето-посадок увеличилось с 0,03 в 2003 году до 0,04 (рисунок 8).

Показатели безопасности полетов в значительной мере зависят от типов воздушных судов, выполняющих регулярные пассажирские перевозки. Например, в 2004 году зарегистрировано 3 происшествия с турбореактивными воздушными судами, на долю которых приходится более 98% всего объема регулярных перевозок (в единицах выполненных пассажиро-километров), в результате которых погибло 102 пассажира; в то же время в 5 происшествиях с турбовинтовыми и поршневыми воздушными судами, на долю которых приходится менее 2% объема регулярных перевозок, погиб 101 пассажир. Таким образом, частота происшествий с человеческими жертвами при выполнении перевозок турбореактивными самолетами была гораздо ниже, чем при перевозке винтовыми самолетами.

Нерегулярные коммерческие перевозки

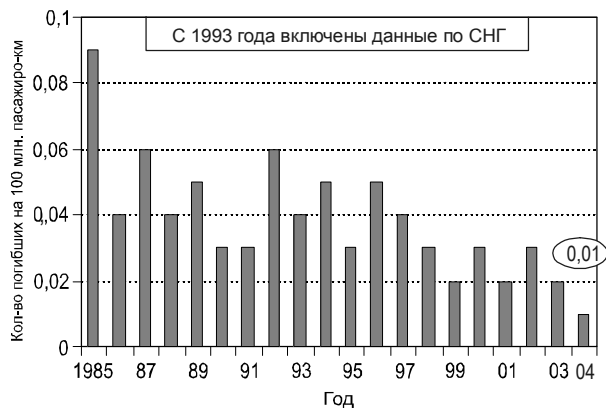
К нерегулярным коммерческим полетам относятся как нерегулярные рейсы регулярных авиакомпаний, так и все рейсы, выполняемые нерегулярными коммерческими эксплуатантами. Согласно имеющимся в ИКАО данным по показателям безопасности полетов при осуществлении нерегулярных пассажирских перевозок воздушными судами с максимальной сертифицированной взлетной массой более 2250 кг в 2004 году произошло 18 авиационных происшествий с человеческими жертвами (включая 2 с воздушными судами, выполнявшими чистогрузовые перевозки с пассажирами на борту) по сравнению с 25 такими происшествиями в 2003 году. В 2004 году в этих происшествиях погибло 207 пассажиров по сравнению с 217 в 2003 году.

В 2004 году при нерегулярных перевозках воздушными судами с максимальной сертифицированной взлетной массой более 9000 кг, выполнявшихся как регулярными, так и нерегулярными эксплуатантами, имело место 6 происшествий, в результате которых погиб 161 пассажир.

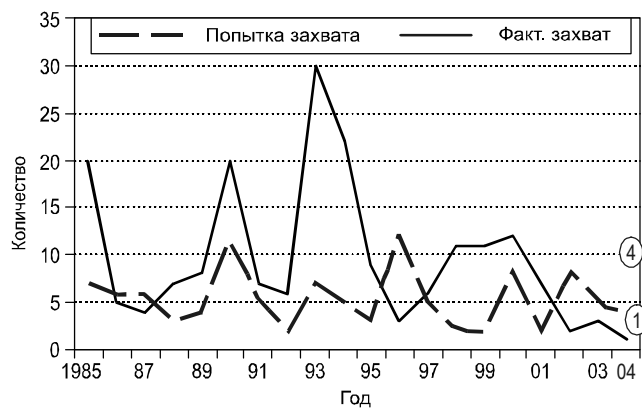
² Авиационное происшествие, повлекшее гибель 133 пассажиров, отнесенное ранее к категории "нерегулярные полеты", было переклассифицировано как имевшее место при регулярном полете.

7. АКТЫ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

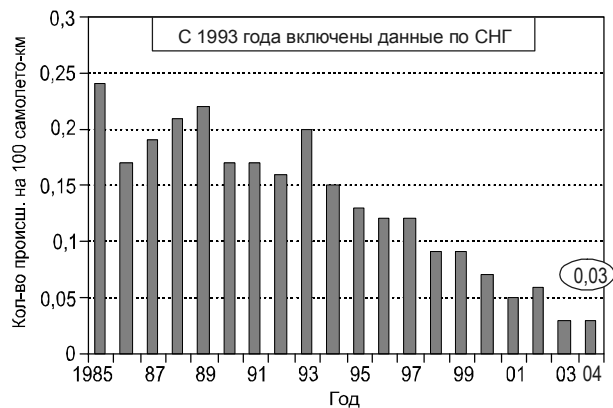
В отчетном году было зарегистрировано 16 актов незаконного вмешательства, включая 1 акт незаконного захвата, 4 случая попытки захвата, 2 нападения на авиационные объекты, 2 попытки нападения на авиационные объекты, 3 диверсии, 2 из которых привели к полному разрушению воздушного судна в полете и гибели 90 человек, 1 попытка диверсии и 3 других акта незаконного вмешательства (таблица 12). Сведения об этих актах включены в ежегодные статистические сводки, которые используются для анализа тенденций и динамики в этой области (рис. 9).



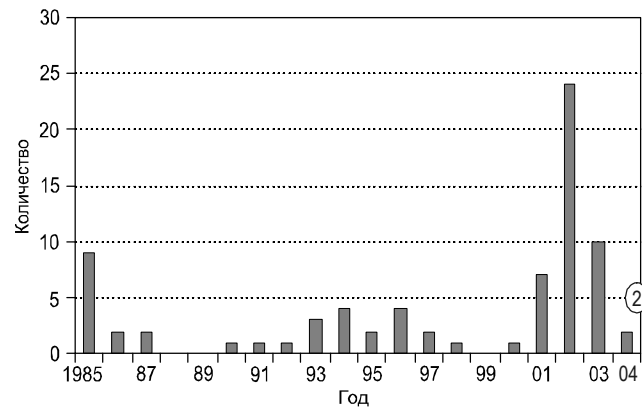
Кол-во погибших пассажиров на 100 млн. пассажиро-километров при регулярных перевозках



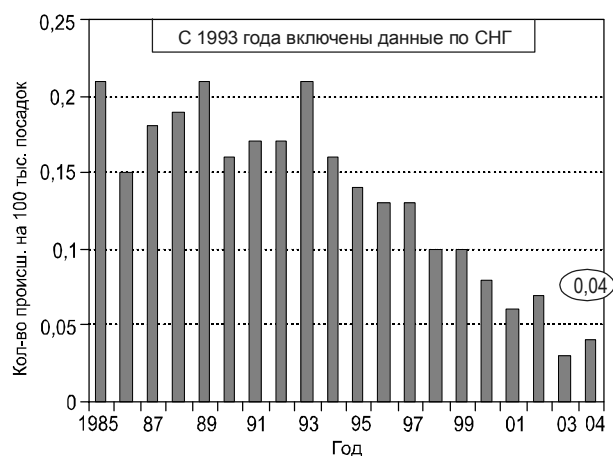
Акты незаконного захвата



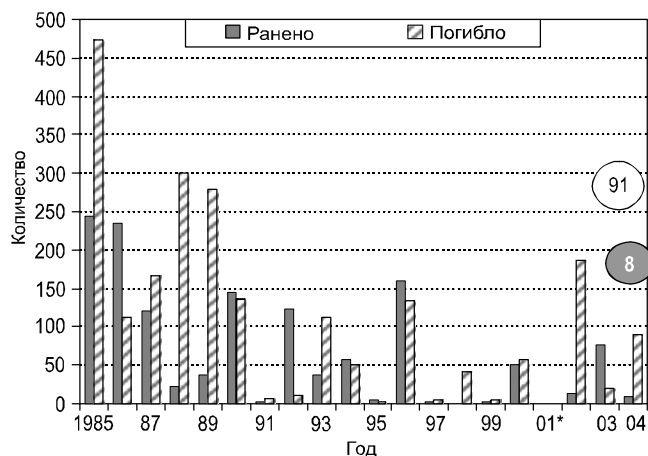
Количество происшествий, сопровождающихся гибелью пассажиров, на 100 млн. самолето-километров при регулярных перевозках



Нападения на объекты



Кол-во происшествий, сопровождающихся гибелью пассажиров, на 100 тыс. посадок воздушных судов при регулярных перевозках



Количество погибших и раненых

*За 2001 год: ранено – 3 271, погибло – 3 525.

Рис. 8. Статистика авиационных происшествий, 1985–2004

Рис. 9. Статистика авиационной безопасности, 1985–2004