

Doc 9770



Документация к сессии
Ассамблеи в 2001 году

Годовой доклад Совета

2000

Международная организация
гражданской авиации



Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском 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 "Америкэн 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) 954-8219 ext. 8022; Telex: 05-24513; Facsimile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULADYA;
E-mail: sales_unit@icao.int

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

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; Télécopieur: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA

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 (2) 622-395; Facsimile: +254 (2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe,
Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570
Téléfono: +52 (5) 250-3211; Facsimile: +52 (5) 203-2757; Sitatex: MEXCAYA

Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Téléfono: +51 (1) 302260; Facsimile: +51 (1) 640393; Sitatex: LIMCAYA

Russian Federation. Aviaizdat, 48, I. 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 8-23-54-52; Télécopieur: +221 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

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

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg, Republic of South Africa
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
Téléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo electrónico: sssc.ventasoci@aena.es

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

United Kingdom. Westward Documedia, 37 Windsor Street, Cheltenham, Glos., GL52 2DG
Telephone: +44 (1242) 235-151; Facsimile: +44 (1242) 584-139

2/01

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

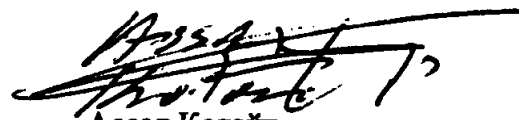
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

По поручению Совета имею честь представить доклад Совета за 2000 год, подготовленный в соответствии со статьей 54 а) Конвенции о международной гражданской авиации. Вместе с докладами за 1998 год (Дос 9732) и 1999 год (Дос 9752) он входит в документацию по пункту 7 предварительной повестки дня 33-й сессии Ассамблеи и будет дополнен кратким обзором деятельности Организации за первые шесть месяцев 2001 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 2000 году Совет провел три сессии. Сто пятьдесят девятая сессия проходила с 17 января по 17 марта и состояла из тринадцати заседаний; сто шестидесятая сессия проходила с 17 апреля по 16 июня и состояла из четырнадцати заседаний; и сто шестьдесят первая сессия проходила с 10 октября по 8 декабря и состояла из восемнадцати заседаний, два из которых были проведены вне периода заседаний Совета. На период между сессиями Совета Президенту делегировались полномочия принимать необходимые решения по ряду вопросов.


Ассад Котайт
Президент Совета

Оглавление

	Страница		Страница
Глава 1. Краткие итоги за год	1	8. Охрана окружающей среды	33
Мировая экономика	1	9. Упрощение формальностей	34
Перевозки	2		
Финансовые итоги	3	Глава IV. Совместное финанси-рование	35
Коммерческая деятельность	4	1. Общие положения	35
Экономическое регулирование	5	2. Финансовые данные, характеризующие дея-тельность в рамках Датского и Исландского соглашений о совместном финансировании ..	35
CNS/ATM	7	3. Предложение об изменении методики рас-чета сборов с пользователей в рамках Дат-ского и Исландского соглашений о сов-местном финансировании	35
Аэродромы	9	4. Проекты, касающиеся предоставления обслу-живания, предусмотренного Исландским сог-лашением о совместном финансировании	35
Авиационная метеорология	9	5. Финансовая информация, касающаяся дого-воренностей о совместном финансировании системы контроля за выдерживанием высоты в регионе Северной Атлантики	36
Поиск и спасание	10		
Перегруженность	10	Глава V. Техническое сотрудничество	38
Безопасность полетов	11	1. Краткий обзор	38
Контроль за обеспечением безопасности полетов	12	2. Финансирование	43
Планирование на случай возникновения непред-виденных обстоятельств при переходе на 2000 год (Y2K)	12	3. Кадры	46
Человеческий фактор	13	4. Предоставление стипендий	46
Подготовка авиационного персонала	13	5. Оборудование и субподряды	46
"Варшавская система"	13	6. Программы по линии ПРООН и целевых фондов	47
Авиационная безопасность	13		
Охрана окружающей среды	14	Глава VI. Конституционные и юридические вопросы	61
Ограничение курения	15	1. Введение	61
Злоупотребление психоактивными веществами ...	15	2. Ратификация, присоединение и принятие	61
Техническое сотрудничество	15	3. Программа работы Юридического коми-тета и юридические совещания	61
Организация	16	4. Урегулирование разногласий	62
		5. Привилегии, иммунитеты и льготы Организации	63
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИКАО В 2000 ГОДУ		6. Регистрация договоров и соглашений	63
Глава II. Аэронавигация	18	7. Подборка национальных законов и правил в области авиации	63
1. Введение	18		
2. Проекты, которым в 2000 году уделялось особое внимание	18	Глава VII. Авиационная безопасность	64
3. Совещания	25	1. Введение	64
4. Международные стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) и Правила аэронавига-ционного обслуживания (PANS)	25	2. Комитет по незаконному вмешательству в деятельность международной гражданской авиации и ее служб	64
Глава III. Воздушный транспорт	29		
1. Введение	29		
2. Совещания	29		
3. Экономический анализ	29		
4. Экономическая политика	29		
5. Прогнозирование и экономическое плани-рование	30		
6. Статистика	31		
7. Управление аэропортами, средствами и службами на маршруте	32		

Страница

Страница

3. Механизм в области авиационной безопасности	64	3. Совет, Аэронавигационная комиссия и комитеты Совета	Д-10
4. Техническое сотрудничество	66	4. Совещания, проведенные в 2000 году	Д-13
5. Контакты с государствами	66	5. Участие государств и международных организаций в основных совещаниях ИКАО в 2000 году	Д-15
6. Технические и юридические аспекты авиационной безопасности	66	6. Структура Секретариата ИКАО по состоянию на 31 декабря 2000 года	Д-18
Глава VIII. Региональная деятельность.....	68	7. Распределение по странам сотрудников категории специалистов по состоянию на 31 декабря 2000 года	Д-19
Часть I. Региональные бюро	68	8. Распределение специалистов, работавших в 2000 году в рамках технического сотрудничества на местах, по гражданству, должностям и программам	Д-23
1. Общая часть	68	9. Набор персонала на полевые посты: 2000 год	Д-25
2. Деятельность региональных бюро в целом.....	68	10. Стипендии, предоставленные в 2000 году в рамках программ ИКАО	А-35
3. Индивидуальная деятельность и достигнутые результаты региональных бюро	70	11. Закупки оборудования и субподряды	Д-43
Часть II. Региональные комиссии	75	12. Таблицы к главе I	Д-46
1. Общая часть	75	13. Выезды в государства и территории сотрудников региональных бюро по аэронавигации, воздушному транспорту, авиационной безопасности и техническому сотрудничеству	Д-56
2. Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА)	75	14. Участие государств в организуемых региональными бюро ИКАО совещаниях и тематика этих совещаний	Д-61
3. Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА)	75	15. Конкретная деятельность региональных бюро в областях аэронавигации, воздушного транспорта, авиационной безопасности и технического сотрудничества	Д-69
4. Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА)	78	16. Конкретные вопросы, подлежащие рассмотрению региональными бюро в области аэронавигации, воздушного транспорта, авиационной безопасности и технического сотрудничества	Д-88
Глава IX. Отношения с другими международными организациями	79	17. Действия, предпринятые до 31 декабря 2000 года по резолюциям 32-й сессии Ассамблеи	Д-96
1. Организация Объединенных Наций	79		
2. Межучрежденческие органы	80		
3. Специализированные учреждения	80		
4. Другие международные организации	81		
Глава X. Организация.....	85		
1. Ассамблея, Совет и подчиненные им органы	85		
2. Структура Организации	88		
3. Кадры	89		
4. Ознакомительный курс	90		
5. Деятельность в области информирования общественности	90		
6. Деятельность в области информационных технологий	92		
7. Служба переводов, издания и деятельность Секции Web, библиотеки и архивов	94		
8. Финансы	97		
9. Контроль и анализ управленческой деятельности	99		
Добавления			
1. Документы международного воздушного права: ратификация и присоединение в 2000 году	Д-1		
2. Приложения к Конвенции	Д-5		

Глоссарий

- АНК** – Аэронавигационная комиссия
АНС – аэронавигационные службы
АСБ – автоматизированные системы бронирования
БДХА – банк данных о характеристиках аэропортов
БСПС – бортовая система предотвращения столкновений
ВВП – валовой внутренний продукт
ВГА – ведомство гражданской авиации
ВКР-2000 – Всемирная конференция радиосвязи (2000)
ВОРЛ – вторичный обзорный радиолокатор
ВПС – Всемирный почтовый союз
ВСЗП – Всемирная система зональных прогнозов
ВЦЗП – Всемирный центр зональных прогнозов
ВЧ – высокая частота
ГДГА – Генеральный директорат гражданской авиации
ГПБП – Глобальный план обеспечения безопасности полетов
ГПГА – генеральный план развития гражданской авиации
ГСТУ – Генеральное соглашение о торговле услугами
ЕВРОКОНТРОЛЬ – Европейская организация по обеспечению безопасности воздушной навигации
ЕК – Европейская комиссия
ЕКГА – Европейская конференция гражданской авиации
ЕС – Европейский союз
ИКПО/ИНТЕРПОЛ – Международная организация уголовной полиции
КАРИКОМ – Карибское сообщество
КОСПАС – Космическая система поиска аварийных судов
ЛАКГА – Латиноамериканская комиссия гражданской авиации
МОВ – меморандум о взаимопонимании
МОРГ – малые островные развивающиеся страны
МПП – Мировая продовольственная программа
МСПД – машиночитываемые проездные документы
МТ – Министерство транспорта
ОАА – Объединенные авиационные администрации
ОВД – обслуживание воздушного движения
ОВЧ – очень высокая частота
ОПВД – организация потоков воздушного движения
ОЭСР – Организация экономического сотрудничества и развития
ПКНСООН – Программа Организации Объединенных Наций по контролю над наркотическими средствами
ПРООН – Программа развития Организации Объединенных Наций
РДЦ – районный диспетчерский центр
РКИК ООН – Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата
РЛР – развитие людских ресурсов
РПИ – района полетной информации
РЦЗП – региональный центр зональных прогнозов
САРСАТ – слежение с помощью спутниковой поисково-спасательной системы
СГП – справедливое географическое представительство
СЗГА – Служба закупок для гражданской авиации
СПС – силы по стабилизации
СРПП – служба обеспечения разработки политики и программ
СУО – соглашение об управленческом обслуживании
ТУМР – комплект типовых учебно-методических работ
УВД – управление воздушным движением
УППКБП – Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
УЦАБ – учебный центр по авиационной безопасности
ФАИ – Международная авиационная федерация
ФАУ – Федеральное авиационное управление
ЦФ – целевой фонд
ЭКА – Экономическая комиссия для Африки
ЭКОСОС – Экономический и Социальный Совет
ЭСКАТО – Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
ЮА – Южная Азия
ЮНЕП – Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде
ЮНИДРУА – Международный институт унификации частного права
ЮНКТАД – Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию
ADIZ – опознавательная зона ПВО
ADREP – система представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах
ADS – автоматическое зависимое наблюдение
AFDD – база данных о выводах и различиях, выявленных в ходе проверок
AFI – Регион Африки и Индийского океана
AFIS – аэродромная служба полетной информации
AFS – авиационная фиксированная служба
AFTN – сеть авиационной фиксированной электросвязи

- AIC** – циркуляр аэронавигационной информации
AIP – сборник аэронавигационной информации
AIS/MAP – служба аэронавигационной информации/аэронавигационные карты
AMHS – система обработки сообщений ОВД
AMSS – авиационная подвижная спутниковая служба
AOSCF – Фонд расходов на административное и оперативное обслуживание
APANPIRG – Группа регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в регионе Азии и Тихого океана
ARDMS – система управления авиационной базой данных по регулированию
ASAS – бортовая система обеспечения эшелонирования
ASP – планы авиационного надзора
ATM – организация воздушного движения
ATN – сеть авиационной электросвязи
ATO – ведомство воздушного транспорта
AVSEC – авиационная безопасность
BUFR – бинарная универсальная форма для представления метеорологических данных
CAR – Карибский регион
CAST – группа по безопасности полетов коммерческой авиации
CCTV – замкнутая телевизионная система
CDU – сектор разработки курсов
CFIT – столкновение исправного воздушного судна с землей
CNS/ATM – связь, навигация, наблюдение и организация воздушного движения
COM – связь
COMESA – Общий рынок государств Восточной и Южной Африки
CORPAC – Перуанская корпорация аэропортов и коммерческой авиации
COSCAP – совместная разработка мероприятий по обеспечению безопасности и сохранению летной годности в эксплуатации
CPDLC – связь "пилот - диспетчер" по линии передачи данных
DOJ – министерство юстиции
DME – дальномерное оборудование
EANPG – Европейская группа аэронавигационного планирования
EATCHIP – Программа унификации и интеграции европейских систем УВД
EDR – интенсивность рассеяния турбулентных вихрей
FASID – документ по внедрению средств и видов обслуживания
FIS – службы полетной информации
GEOSAT – геостационарные спутники
GEPEJTA – Группа экспертов по политическим, экономическим и юридическим вопросам в области воздушного транспорта
GNSS – глобальные навигационные спутниковые системы
GPS – глобальная система определения местоположения
GREPECAS – Группа регионального планирования и осуществления проектов в Карибском и Южноамериканском регионах
GTS – глобальная система электросвязи
IAVW – международная служба слежения за вулканической деятельностью на авиатрассах
IBIS – система ИКАО по представлению данных о столкновениях с птицами
ICDB – центральная база данных документов ИКАО
ILS – система посадки по приборам
MET – метеорология
METAR – регулярная авиационная сводка погоды (в кодовой авиационной метеорологической форме)
MIDANPIRG – Группа регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в Ближневосточном регионе
MNT – метод числа Маха
NAT SPG – Группа планирования систем в регионе NAT
NDT – неразрушающее испытание
OCL – минимальная высота пролета препятствий
OIFM – механизм финансирования деятельности по реализации целей
OPAS – оперативная помощь
OPMET – оперативная метеорологическая информация
OPS – производство полетов
PANS – правила аэронавигационного обслуживания
PC – координатор проекта
PIRG – региональные группы планирования и внедрения
RAC – правила полетов и обслуживание воздушного движения
REDDIG – сеть цифровой связи региона SAM
RFF – спасание и борьба с пожарами
RNAV – зональная навигация
RNP – требуемые навигационные характеристики
RVR – дальность видимости на ВПП
RVSM – сокращенный минимум вертикального эшелонирования
SADIS – спутниковая система рассылки данных
SAFA – программа оценки иностранных воздушных судов с точки зрения безопасности полетов
SAM – Южноамериканский регион
SARPS – Стандарты и Рекомендуемая практика
SCAR – распределение и возмещение расходов на SADIS
SFOR – силы стабилизации
SIGMET – информация, касающаяся явлений погоды на маршруте, которые могут повлиять на безопасность полетов воздушных судов
SIGWX – особые явления погоды
SIP – специальный проект
SME – эксперт в данной области
SOI – вопросы контроля за обеспечением безопасности полетов
STE – эксперт, занятый на краткосрочной основе
STS – поддержка технических служб
TAF – прогноз по аэродрому
TCCA – трансатлантическая общая авиационная зона

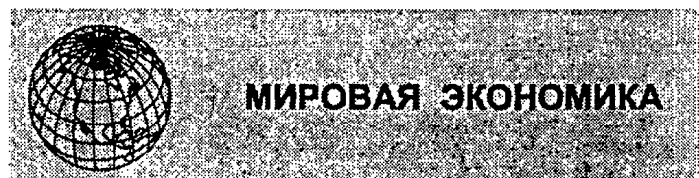
VAAC – консультативный центр по вулканическому пеплу
VDL – ОБЧ-линия цифровой связи
VOR – всенаправленный ОБЧ-радиомаяк
VSAT – терминал с очень небольшим раскрывом антенны

WGS-84 – Всемирная геодезическая система – 1984
WPR – донесения о местоположении в точках пути
Y2K – "проблема 2000 года"

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 2000 году. В таблицах добавления 12 приводятся более подробные статистические данные, использованные при подготовке данной главы.



В 2000 году прирост валового внутреннего продукта (ВВП) во всем мире составил приблизительно 4,4% в реальном выражении (рис. 1). В промышленно развитых странах прирост ВВП составил 4,0%, что несколько ниже среднемировых показателей, а в Северной Америке наблюдался устойчивый экономический рост, составивший приблизительно 5,3%. В развивающихся странах прирост ВВП составил около 5,6%, что почти на 1% выше, чем в предыдущем году.

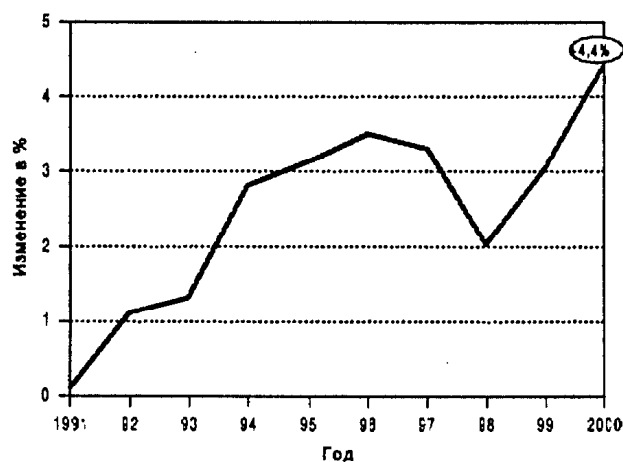


Рис. 1. Изменение по годам мирового ВВП в постоянных ценах. 1991–2000

В странах Африки рост экономики обеспечил прирост ВВП на 3,6%. В регионе Азии и Тихого океана, экономика которого составляет самую большую часть мировой экономики, продолжалось укрепление экономики, и прирост ВВП там составил примерно 4,3%, что близко к среднемировому показателю. Развивающиеся страны региона Азии и Тихого океана внесли значительный вклад, поскольку их средний прирост ВВП составил 6,7%. Прирост ВВП Китая вновь был значительным и составил 7,7%. Экономика некоторых стран Юго-Восточной Азии продолжала демонстрировать значительные темпы роста в 2000 году. Продолжалась стабилизация ВВП Японии, прирост которого в 2000 году составил почти 2%, а прирост ВВП четырех новых индустриальных государств Азии составил в среднем около 8%. Рост экономики Австралии и Новой Зеландии составил около 4%, что ближе к среднемировому уровню.

В Европе средний показатель прироста ВВП составил 3,5%, что на 1% выше, чем за предыдущий год, причем такие темпы роста были характерны в целом для стран Европейского союза. Рост экономики стран Центральной и Восточной Европы составил 3,8%. В странах Содружества Независимых Государств (СНГ) наблюдался значительный рост ВВП, который в среднем составил приблизительно 5% после периода умеренного роста в предыдущем году.

В регионе Латинской Америки и Карибского бассейна завершился период слабого экономического развития и отмечался устойчивый прирост ВВП на уровне 4,3%, что близко к общемировому показателю; в Ближневосточном регионе также наблюдались высокие темпы роста, составившие более 6%, что значительно выше, чем в предыдущем году.

Мировой объем торговли товарами и услугами, согласно оценкам, возрос в 2000 году приблизительно на 10%, что является самым высоким показателем, достигнутым за прошедшее десятилетие, и более чем вдвое превышает уровень предыдущего года.

В 2000 году наблюдался значительный рост объемов международного туризма, составивший примерно 7,4%, что почти вдвое превышает показатели

1999 года. По данным Всемирной туристической организации (ВТО) поездки в другие страны совершили почти 700 млн. туристов, которые потратили приблизительно 475¹ млрд. долл., т. е. на 4,5% больше, чем в предыдущем году.

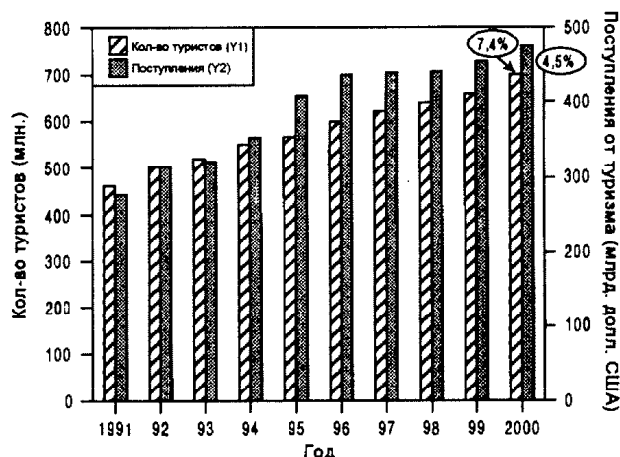


Рис. 2. Динамика международного туризма и поступления от него (в долл. США), 1991–2000



Регулярные перевозки

В 2000 году общий объем регулярных перевозок авиакомпаний 185 Договаривающихся государств ИКАО составил примерно 1647 млн. пассажиров и около 30,2 млн. т груза. Суммарный объем выполненных пассажирских, грузовых и почтовых тонно-километров увеличился примерно на 8% по сравнению с 1999 годом; объем международных перевозок в тонно-километрах также возрос примерно на 9% (таблицы 1 и 2). Динамика за период с 1991 по 2000 год показана на рис. 3.

В 2000 году темпы роста общей провозной способности несколько замедлились по сравнению с ростом объема перевозок (рис. 4). Поэтому средний коэффициент пассажирской загрузки на всех регулярных перевозках (внутренних и международных) увеличился до 71% в 2000 году; а средний коэффициент

коммерческой загрузки воздушных судов возрос до 61% (таблица 3).

Что касается регионов, то около 36% общего объема перевозок (пассажирских, грузовых, авиапочты) были выполнены авиакомпаниями Северной Америки. Европейские авиакомпании выполнили 28% от общего объема перевозок, авиакомпании региона Азии/Тихого океана – 27%, авиакомпании Латинской Америки и Карибского бассейна – 4%, авиакомпании Ближнего Востока – 3% и авиакомпании Африки – 2% (таблица 4).

Данные по отдельным странам (таблицы 5 и 6) свидетельствуют о том, что в 2000 году приблизительно 45% от общего объема регулярных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок было выполнено авиакомпаниями Соединенных Штатов Америки, Японии и Соединенного Королевства (соответственно 34, 6 и 5%). Почти 39% общего объема международных перевозок было выполнено авиакомпаниями Соединенных Штатов Америки, Соединенного Королевства, Германии и Японии (соответственно 18, 8, 7 и 6%).

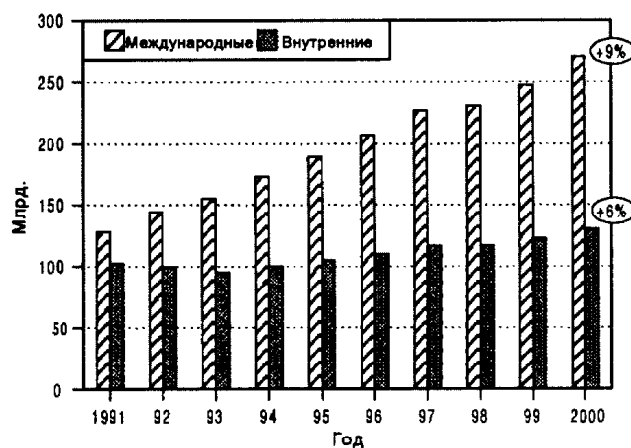


Рис. 3. Регулярные перевозки (выполненные тонно-километры), 1991–2000

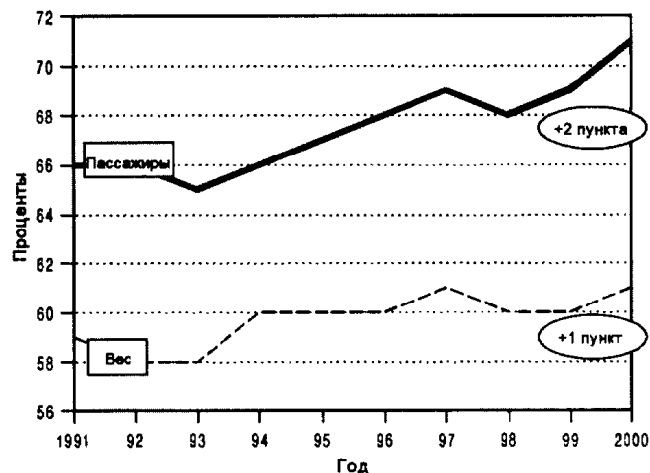


Рис. 4. Регулярные перевозки (достигнутые коэффициенты загрузки), 1991–2000

¹ Все суммы в настоящей главе указаны в долл. США.

Нерегулярные коммерческие перевозки

В 2000 году общий объем международных нерегулярных пассажирских перевозок, выраженный в пассажиро-километрах, увеличился по оценкам примерно на 11%, и в результате этого их доля в общем объеме международных пассажирских авиаперевозок сохранилась на уровне примерно 13% (рис. 5 и таблица 7). Доля внутренних нерегулярных пассажирских перевозок в общем объеме нерегулярных пассажирских перевозок составляла всего около 8%, а в общем объеме внутренних пассажирских перевозок во всем мире – примерно 2%.

Работа аэропортов

По предварительным подсчетам в 2000 году в 25 крупнейших аэропортах мира было обслужено около 1096 млн. пассажиров (таблица 8). За тот же период в этих аэропортах (16 из которых расположены в Северной Америке, 6 – в Европе и 3 – в Азии) было выполнено приблизительно 11,5 млн. коммерческих авиатранспортных операций.

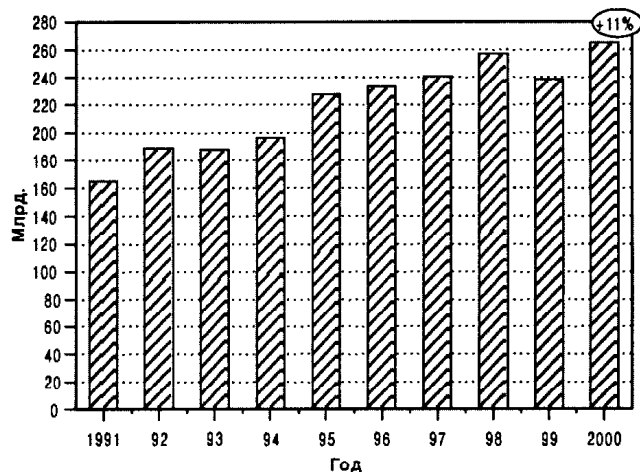


Рис. 5. Международные нерегулярные перевозки
(выполненные пассажиро-километры), 1991–2000



Авиакомпании

Предварительные оценки за 2000 год свидетельствуют о том, что уже восьмой год подряд регулярные

авиакомпании мира в целом получают эксплуатационный доход (таблица 9 и рис. 6).

По предварительным данным эксплуатационные доходы регулярных авиакомпаний Договаривающихся государств ИКАО составили в 2000 году примерно 328,7 млрд. долл., а эксплуатационные расходы тех же авиакомпаний – 317,7 млрд. долл.; таким образом, эксплуатационная прибыль составила 3,3% от эксплуатационных доходов, тогда как в 1999 году этот показатель равнялся 4,0%.

Эксплуатационные доходы на тонно-километр уменьшились с 77,9 цента в 1999 году примерно до 77,6 цента в 2000 году, а эксплуатационные расходы увеличились с 74,7 цента примерно до 75 центов.

Аэропорты и аэронавигационные службы

Хотя подробная информация пока отсутствует, в целом финансовое положение аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания в 2000 году продолжало улучшаться и в настоящее время финансовое положение крупных эксплуатантов является, как правило, устойчивым. Однако, как представляется, во многих аэропортах мира капитальные затраты никак не учитываются или учитываются лишь частично, равно как и другие виды затрат; аналогичным образом аэронавигационные службы часто не учитывают такие виды затрат, как износ, амортизация и расходы на метеорологическое обслуживание. Таким образом, ни аэропорты, ни аэронавигационные службы не возмещают полностью свои расходы.

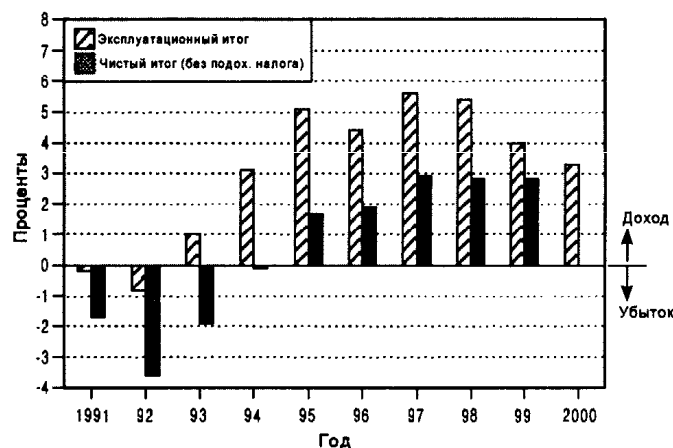
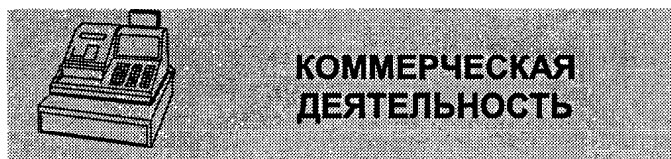


Рис. 6. Регулярные авиакомпании
(эксплуатационные и чистые итоги), 1991–2000



Перевозчики

На основе расписаний, опубликованных в справочниках регулярных авиакомпаний, подсчитано, что на конец 2000 года в мире имелось около 716 авиаперевозчиков, занимающихся выполнением регулярных пассажирских перевозок (международных и/или внутренних), и около 91 авиакомпания, которые осуществляют регулярные чисто грузовые перевозки. По сравнению с тем же периодом в 1999 году наблюдается общее чистое увеличение всего на одного авиаперевозчика.

В 2000 году продолжалась тенденция приватизации принадлежащих правительствам авиакомпаний. В четырех авиакомпаниях была осуществлена частичная приватизация, а в двух других авиакомпаниях еще больше сократилась доля участия правительств. В течение года поступила информация о подготовке к приватизации 29 правительственных перевозчиков. Правительство Малайзии повысило предел иностранного участия во владении национальными перевозчиками с 30 до 45%. Правительство Индии также рассматривает вопрос об увеличении этого показателя в связи с предлагаемой приватизацией национальных перевозчиков.

Аэропорты и аэронавигационные службы

Во всем мире продолжалось укрепление автономной деятельности аэропортов и аэронавигационных служб. Также наблюдалось усиление участия частных компаний, но это относилось, главным образом, к сектору аэропортов. Это участие выражалось не столько в прямом приобретении аэропортов, сколько в различных других формах, таких, как частичное владение и контракты на управление аэропортом. Заметными стали расширение и активизация деятельности объединений аэропортов.

- ★ Конференция по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (ANSCong 2000), состоявшаяся в июне, собрала свыше 600 участников из 113 Договаривающихся государств ИКАО и 22 международных авиационных организаций, включая представителей правительств, генеральных директоров полномочных органов гражданской авиации, руководителей аэропортов, поставщиков и пользователей обслуживания. К концу года

Совет предпринял действия по всем рекомендациям Конференции и принял новую Политику ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание (Дос 9082/6), которая заменила бывшие Заявления Совета Договаривающимся государствам относительно аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание (Дос 9082/5). В новом инструктивном материале рассматриваются такие вопросы, как независимые механизмы экономического регулирования деятельности аэропортов и аэронавигационных служб; разработка и применение параметров производственной деятельности; использование наилучшей коммерческой практики; совместное взимание сборов; предварительное финансирование проектов посредством взимания сборов в конкретных случаях; и использование механизмов "первой инстанции" для урегулирования споров.

Воздушные суда

В период с 1991 по 2000 год количество находящихся в эксплуатации коммерческих транспортных воздушных судов увеличилось с 18 544 до 19 469, т. е. приблизительно на 5% (исключая воздушные суда с максимальной взлетной массой менее 9000 кг). При этом количество турбореактивных воздушных судов увеличилось за то же период с 15 192 до 16 045, т. е. примерно на 6% (рис. 7 и таблица 10).

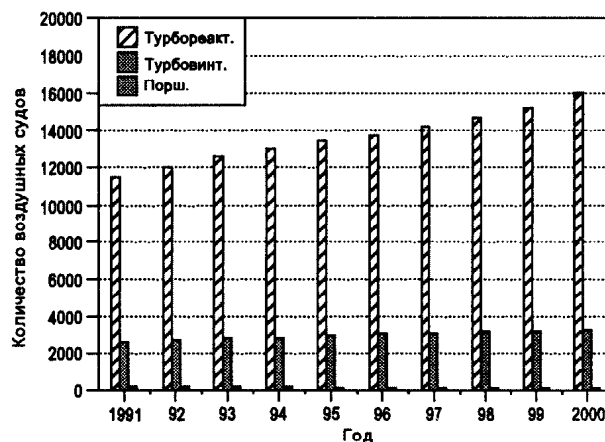


Рис. 7. Общий парк коммерческих транспортных воздушных судов, 1991–2000

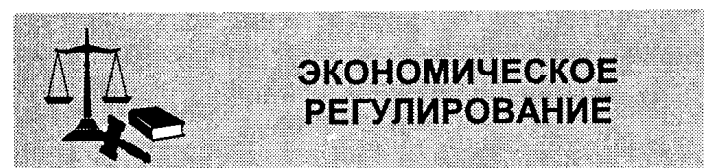
В 2000 году количество заказанных и поставленных реактивных воздушных судов составило соответственно 1553 (по сравнению с 987 в 1999 году) и 2890 (по сравнению с 1074 в 1999 году). На конец 2000 года число невыполненных заказов составило 3649, по сравнению с 3306 в конце 1999 года.

Объем финансовых обязательств по заказам на реактивные воздушные суда, размещенным у крупнейших производителей воздушных судов в 2000 году, оценивается примерно в 80 млрд. долл.

Количество заказанных и поставленных в течение 2000 года турбовинтовых воздушных судов составило соответственно 68 и 57.

Наибольшее количество сделок по типам воздушных судов в 2000 году

<i>Воздушное судно</i>	<i>Заказы</i>	<i>Поставки</i>	<i>Невыполн. заказы</i>
"Боинг-737"	379	271	963
"Аэробус" А-319/320/321	324	236	1 083
"Канадэр RJ"	259	94	505
"Эмбрайер ЕМБ-145"	252	109	252
"Боинг-777"	111	55	243



Государства продолжали расширять международную авиатранспортную сеть. В течение года государства, по сообщениям, в общей сложности заключили или внесли поправки в 73 двусторонних соглашения о воздушных сообщениях, по сравнению с 67 в 1999 году, т. е. наблюдается некоторый рост после трехлетнего спада. В рамках продолжающейся тенденции свыше 70% этих соглашений и поправок предусматривали в той или иной форме либерализацию нормативных рамок. Например, из 17 заключенных соглашений об "открытом небе", которыми предусматриваются неограниченные права на маршруты и свободный доступ к рынкам, 7 вступили в силу незамедлительно, другие 8 вводятся в действие поэтапно, а последние 2 касались только чисто грузовых перевозок. С 1995 года по декабрь 2000 года почти 80 двусторонних соглашений об "открытом небе" было заключено (36 – в последние три года) между приблизительно 60 странами. Такие соглашения заключались не только развитыми странами, но также растущим количеством развивающихся стран (около 60% соглашений).

Деятельность в области либерализации воздушного транспорта также продолжалась на региональном уровне. В Африке главы государств и правительств Организации африканского единства (ОАЕ) в августе

одобрили временное региональное авиационное соглашение, разработанное в 1999 году министрами транспорта африканских стран (известное под названием "Решение Ямусукро II"). Это соглашение предусматривает постепенную либерализацию африканского неба с целью осуществления полной интеграции к 2002 году. В декабре совет министров Общего рынка для Восточной и Южной Африки (COMESA) принял решение о приостановлении реализации второго этапа программы либерализации воздушного транспорта (т. е. полный доступ к рынкам) до создания Совета по регулированию воздушного транспорта стран COMESA и разработки и ввода в действие правил COMESA о конкуренции в области воздушного транспорта. Однако те государства – члены COMESA, которые в состоянии выполнить эту программу, могут это делать.

В регионе Азии и Тихого океана пять участников Форума экономического сотрудничества (АРЕС) (Бруней-Даруссалам, Новая Зеландия, Сингапур, Соединенные Штаты Америки и Чили) заключили в ноябре новое "многостороннее соглашение о либерализации международных воздушных перевозок". Это соглашение похоже на двусторонние соглашения об "открытом небе" Соединенных Штатов Америки, но вместе с тем предусматривает более глубокие меры по либерализации традиционных правил владения с целью содействия трансграничным инвестициям между иностранными перевозчиками.

В Европе состоявшийся в мае в Швейцарии референдум одобрил комплексное двустороннее соглашение с Европейским союзом (ЕС), по которому Швейцария будет полностью интегрирована в рамках общеевропейской авиационной зоны (ЕСАА). В декабре на совещании министров транспорта Европейского совета было принято соглашение относительно нового договора ЕС, касающегося институциональных функций расширенного ЕС. В расширенную организацию войдут 12 новых государств, из которых 10 находятся в Центральной и Восточной Европе, и их присоединение намечено завершить к январю 2004 года. Европейская комиссия продолжала работу над предложением о ведении переговоров от имени ЕС с Соединенными Штатами Америки по поводу создания трансатлантической общей авиационной зоны (ТСАА). В этом предложении, которое было выдвинуто Ассоциацией европейских авиакомпаний (АЕА) в сентябре 1999 года, определяются основные области либерализации, включая свободу предоставления услуг, владение авиакомпаниями и право их создания, политику в области конкуренции и аренду воздушных судов. В нем развиваются идеи либерализации между рынками ЕС и Соединенных Штатов Америки на региональной основе и с постепенным расширением, а также с учетом последующего присоединения других заинтересованных государств.

В Латинской Америке Совет авиационных полномочных органов Форталезского соглашения (подписанного в 1997 году шестью странами региона) в августе создал комиссию под председательством Чили с целью углубленного изучения вариантов либерализации, включая возможное согласование с государствами Андского пакта (подписанного в 1991 году пятью странами). В сентябре представители Карибского сообщества (CARICOM) и Соединенных Штатов Америки на встрече в Ямайке обменялись мнениями относительно возможного регионального соглашения об "открытом небе".

Другим важным событием стало все более широкое вовлечение некоторых других организаций в рассмотрение вопросов воздушного транспорта, в частности Всемирной торговой организации (ВТО). В 2000 году ВТО приступила к проведению обзора действия Генерального соглашения о торговле услугами (GATS). При этом предусматривается обязательный обзор авиатранспортного приложения, включающий обзор событий в рамках данного сектора и вопросов осуществления приложения по воздушному транспорту с целью возможного расширения сферы его применения, ранее уже упоминалось о возможном включении в авиатранспортное приложение не только некоторых "мягких прав", таких, как "аэропортовое обслуживание", но также некоторых аспектов "жестких" или "коммерческих прав", таких, как права на грузовые авиаперевозки. ИКАО принимала активное участие в этом процессе и была представлена наблюдателем на совещаниях Совета по торговле услугами ВТО, касающихся воздушного транспорта, где была предоставлена соответствующая информация о событиях в области регулирования в секторе воздушного транспорта, а также о роли ИКАО в экономическом регулировании и о ее деятельности, направленной на содействие реформе регулирования. Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) выступила с инициативой разработки типового двустороннего соглашения и многостороннего соглашения о либерализации грузовых авиаперевозок.

На национальном уровне правительство Австралии в июне официально объявило о новой либеральной авиационной политике, предусматривающей проведение переговоров с заинтересованными государствами относительно заключения соглашений о взаимном предоставлении "открытого неба". Данная политика предусматривает многочисленные назначения авиакомпаний и неограниченный доступ к рынку, ценообразование, груз и совместное использование кодов. Правительство Японии осуществило либерализацию внутренних авиаперевозок путем отмены верхних и нижних тарифных пределов, а также путем предоставления авиакомпаниям разрешения вводить новые маршруты или выходить из убыточных предприятий без предварительной санкции правительства. Прави-

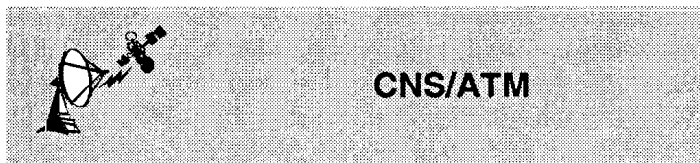
тельство Китая продолжало поощрять реорганизацию своей авиатранспортной отрасли, в том числе мерами по консолидации национальных перевозчиков в несколько групп авиакомпаний с целью адаптации к условиям усиливающейся конкуренции. Правительства Камбоджи и Ливана также объявили, соответственно в марте и ноябре, о введении либеральной авиационной политики, предусматривающей более свободный доступ иностранных перевозчиков в их международные аэропорты.

Наряду с мероприятиями по либерализации все чаще имели место случаи использования законов о конкуренции при решении вопросов, касающихся воздушного транспорта. В Канаде комиссия по вопросам конкуренции, реагируя на жалобу со стороны авиакомпании "КанДжет", выпустила временное распоряжение о том, чтобы "Эр Канада" воздерживалась от продажи авиабилетов по сниженным тарифам на пяти маршрутах. В Латинской Америке мексиканская федеральная комиссия по вопросам конкуренции приняла распоряжение о расчленении холдинговой компании "Синтра", контролирующей компании "АэроМехико" и "Мехикана". Антитрестовские органы Чили приступили к расследованию обвинений, выдвинутых компанией "Авант эрлайнз" и организацией "Нэшнл бас федерэйшн" против "АэроКонтиненте Чили" по поводу несправедливой конкурентной практики. Министерством юстиции Бразилии было возбуждено дело против компаний "Вариг", "Виасао ареа", "Сан Пауло" S.A. (VASP), "Транспортеш ареаш регионэйш" S.A. (TAM) и "Трансбразил", согласно которому последние образовали картель с целью одновременного повышения внутренних авиатарифов. В Европе Европейская комиссия постановила, что ряд аэропортов в Испании применяли меры дискриминации в пользу испанских перевозчиков. Министерством транспорта Соединенных Штатов Америки (DOT), а также Европейской комиссией были получены многочисленные жалобы небольших авиакомпаний относительно грабительских методов, практикуемых крупными перевозчиками.

Объединения и слияния авиакомпаний, особенно крупных перевозчиков, продолжали привлекать к себе внимание со стороны регулирующих органов в силу их потенциального воздействия на доступ к рынкам, конкуренцию и интересы потребителей, хотя меры регулирования применялись по-разному. Европейская комиссия начала расследование договоренностей об объединении между компаниями "Остриан эрлайнз", "Люфтганза" и SAS, а также между "Бритиш мидланд эруэйз", "Люфтганза" и SAS, которые должны были стать частью объединения "Стар Элайанс". Комиссия также расследовала план "СЭр груп" завладеть 42% акций компании "Португалия", в результате чего "СЭр груп" отказалась от своего первоначального плана. В Соединенных Штатах Америки DOT утвердило и предоставило антитрестовский иммунитет соглашениям

о сотрудничестве, представленным компаниями "Амэрикан эрлайнз", "Сабена" и "Свиссэр", компаниями "Малайзия эрлайнз" и "Нортвест эрлайнз" и компаниями SAS и "Айсландэр" (первое получившее иммунитет объединение неамериканских перевозчиков). Министерство юстиции приступило к рассмотрению объявленного объединения компаний "Юнайтед эрлайнз" и "ИОС эруэйз". В ноябре "Нортвест эрлайнз" приняла меры по сокращению своей доли контрольного пакета акций авиакомпании "Континентал эрлайнз" с целью выполнения антитрестовских требований министерства юстиции. В Австралии Комиссия по вопросам конкуренции и защиты потребителей (АССС) выдала разрешение авиакомпаниям "Квантас" и "Бритиш эруэйз" продлить соглашение о сотрудничестве еще на три года.

Развитие информационной технологии продолжало оказывать свое влияние на отрасль авиакомпаний как с точки зрения сбыта услуг, так и регулирования. В отчетном году Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) приняла рекомендацию относительно пересмотренного кодекса поведения ЕКГА в области автоматизированных систем бронирования (АСБ) на основе новых правил ЕС, касающихся АСБ. DOT Соединенных Штатов Америки продолжило пересмотр своих правил в области АСБ и запросило замечания относительно дальнейшей необходимости и эффективности регулирования АСБ в свете потери контроля над АСБ со стороны авиакомпаний, а также относительно необходимости принятия новых правил, распространяющихся на использование сети Интернет. Со своей стороны, министерство юстиции Соединенных Штатов Америки и Европейская комиссия приступили к изучению вопроса о выполнении требований, касающихся конкуренции, совместными предприятиями, создаваемыми авиакомпаниями на основе сети Интернет.



В 2000 году продолжался процесс планирования внедрения систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), и с этой целью многие Договаривающиеся государства предпринимали отдельные и совместные усилия и работали несколько групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG). По инициативе состоявшегося в октябре 1999 года совещания CAR/SAM/3 RAN некоторые конкретные элементы систем CNS/ATM и планы их внедрения были вклю-

чены в региональные аэронавигационные планы. Глобальный аэронавигационный план внедрения систем CNS/ATM (Глобальный план) (Дос 9750) был распространен среди государств и успешно включен в план работы PIRG. С учетом результатов деятельности PIRG таблицы в части II Глобального плана непрерывно обновляются с целью отражения изменяющихся сроков выполнения работ. Кроме того, выполняется большая работа по проведению анализов затрат и выгод с целью содействовать внедрению новых систем.

Во всех регионах достигнуты значительные результаты во внедрении сокращенных минимумов эшелонирования на основе применения систем и концепций CNS/ATM. В Тихоокеанском регионе благодаря применению концепции требуемых навигационных характеристик (RNP) стало возможным сокращение боковых и продольных минимумов эшелонирования до 50 м. миль. Продолжалось осуществление первого этапа внедрения таких же сокращенных минимумов эшелонирования в Ближневосточном регионе, регионах Африки, Карибского бассейна, Латинской Америки и Южноамериканском регионе. Воздушное пространство RNP5 планируется внедрить в некоторых частях Ближневосточного региона и в южно-атлантическом коридоре, соединяющем Европу и Южную Америку. Внедрение RNP5 вместе с зональной навигацией (RNAV) позволяет государствам и эксплуатантам воздушных судов в Европейском регионе воспользоваться преимуществами, которые обеспечивают возможности бортового оборудования RNAV в зоне действующих систем, в работе которых используются всенаправленные ОБЧ-радиомаяки (VOR). Продолжалась работа по внедрению сокращенных минимумов вертикального эшелонирования (RVSM) в Европейском регионе, которые также были успешно внедрены в отдельных частях Тихоокеанского региона.

В некоторых регионах ИКАО началось осуществление программ внедрения системы связи диспетчер-пилот по линии передачи данных (CPDLC) и системы обработки сообщений ОБД (AMHS). Кроме того, проводимые в настоящее время испытания системы автоматического зависимого наблюдения (ADS), а также активная работа в целях разработки процедур ADS, направленная на использование ADS в целях эшелонирования, должна обеспечить применение ADS в океаническом воздушном пространстве в целях контроля соблюдения правил полетов и эшелонирования. В перспективе эти шаги должны обеспечить более активное использование воздушного пространства и одновременно способствовать повышению его пропускной способности.

★ ИКАО, используя группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG), продолжала следить за работой государств по выполнению тех нормативных положений Приложений 4

и 15, в которых предусматривается публикация авиационных координат согласно Всемирной геодезической системе 1984 года (WGS-84). Как ожидается, в 2001 году ускорится внедрение этой системы, а ИКАО будет продолжать наблюдать за этим процессом и оказывать, по мере необходимости, помощь государствам.

Связь

Завершена разработка SARPS в отношении режима 3 VDL (TDMA с функцией передачи речевых сообщений и данных) и режима 4 VDL (линия передачи данных для использования в целях наблюдения). Эти системы позволяют ввести цифровую речевую связь и расширить возможности связи "воздух – земля" по линии передачи данных. Конкретно для обеспечения ADS разработан режим VDL. Оба режима совместимы с ATN.

- ★ SARPS, касающиеся применения AMSS для более широкого круга воздушных судов и обеспечения более эффективного использования радиочастотного спектра, были разработаны на 6-м совещании Группы экспертов по авиационной подвижной связи (AMCP), были приняты Советом и начали применяться (как часть поправки 75 к Приложению 10) с 2 ноября.

Навигация

Ряд государств и международных организаций продолжали успешно заниматься разработкой и внедрением глобальных навигационных спутниковых систем (GNSS). Группа экспертов ИКАО по GNSS завершила (в июне) валидацию первого пакета SARPS для GNSS, и эти SARPS были подготовлены для включения в том I Приложения 10 с датой начала применения в ноябре 2001 года.

Продолжалась разработка систем функционального дополнения на основе использования спутников. Как ожидается, такая форма функционального дополнения позволит использовать GNSS на всех этапах полета, вплоть до выполнения точных заходов на посадку по категории I. Также продолжались разработки и испытания нескольких вариантов архитектуры наземных систем функционального дополнения, позволяющих обеспечивать точные заходы на посадку по категориям II и III. Некоторые государства смогут использовать этот вид функционального дополнения в качестве альтернативы при обеспечении полетов по категории I. Несколько государств утвердили использование глобальной системы позиционирования (GPS) в

качестве дополнительного или основного средства обеспечения при выполнении отдельных видов полетов и полетов в некоторых типах воздушного пространства.

Наблюдение

В течение года продолжали поступать сообщения о достижении значительных результатов в работе по улучшению характеристик наблюдения. В частности, разработаны бортовая система обеспечения эшелонирования (ASAS) и концепции автоматического зависящего наблюдения в режиме радиовещания (ADS-B) на основе методики применения более длительного самогенерируемого сигнала режима S BOPЛ. Завершена разработка предложенных поправок к SARPS Приложения 10 в отношении режима S BOPЛ, подсети режима S сети авиационной электросвязи (ATN) и бортовых систем предупреждения столкновений (БСПС II) в целях содействия своевременному внедрению этих систем Договаривающимися государствами. В регионах разрабатываются планы аэронавигационного наблюдения (ASP) с целью обеспечить согласованное внедрение таких средств наблюдения, как режим S, БСПС и ADS.

Авиационный спектр частот

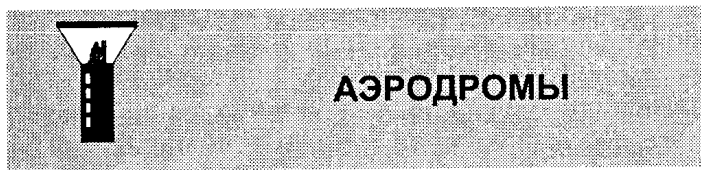
ИКАО принимала участие во Всемирной конференции радиосвязи (2000) (ВКР-2000) Международного союза электросвязи (МСЭ), проходившей в Стамбуле (Турция) с 8 мая по 2 июня. Целью ИКАО было обеспечить, чтобы решения в отношении организации частотного спектра гарантировали в долгосрочном плане наличие радиочастот для обеспечения CNS. Во взаимодействии с Договаривающимися государствами была разработана позиция ИКАО. Президент Совета возглавлял делегацию ИКАО и выступил на ВКР, подчеркнув необходимость гарантированно и в адекватном объеме обеспечить авиацию защищенным спектром частот. Итоги Конференции полностью соответствовали позиции ИКАО по всем пунктам. Начата подготовка позиции ИКАО на ВКР-2003.

Организация воздушного движения

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

Достигнуты определенные результаты в разработке согласно Глобальному плану ИКАО требований к планированию воздушного пространства и инфраструктуре ATM. Несколько PIRG разработали план внедрения ATM, в которых указываются соответствующие сроки и приводятся графики поэтапного выполнения этой работы.

Было предложено несколько концепций эксплуатации систем ATM. В Соединенных Штатах Америки продолжалась разработка эксплуатационной концепции национальной системы воздушного пространства, включающей использование концепции "свободных полетов" и некоторых возможностей автоматизации, в том числе контрольно-измерительных компьютерных программ и программ для разрешения конфликтных ситуаций. Для закрепления успехов, достигнутых в рамках Европейской программы согласования и интеграции систем управления воздушным движением (EATCNP), была разработана стратегия ATM на период после 2000 года. Эта стратегия опирается на использование систем CNS/ATM ИКАО и нацелена в первую очередь на обеспечение цельного однородного воздушного пространства в Европе. Концепция "единого европейского неба" является фундаментом создаваемой перспективной европейской системы ATM. В стратегии ATM на период с 2000 года и далее предусмотрено, что "европейская система ATM будет активно содействовать разработке и планированию систем CNS/ATM ИКАО и придерживаться Европейского регионального аэронавигационного плана для удовлетворения требований пользователей воздушного пространства на глобальной основе и обеспечения эффективного интерфейса с соседними регионами и сопредельными государствами в этих регионах". Группа экспертов ИКАО по эксплуатационной концепции организации воздушного движения (ATMCP) провела пять совещаний в форме рабочей группы полного состава, в ходе которых были достигнуты существенные результаты по подготовке описания эксплуатационной концепции ATM "от перрона до перрона", которая призвана содействовать постепенному процессу внедрения однородной глобальной системы ATM.



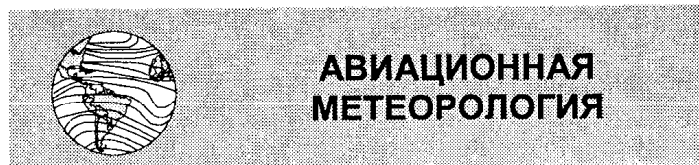
В поправку 3 к тому I Приложения 14 были включены новые технические требования в отношении развития аэропортов, учитывающие эксплуатацию новых

крупных воздушных судов, таких, как "Аэробус" А-380, с размахом крыла более 65 м (т. е. больше, чем у В-747-400), способных перевозить свыше 550 пассажиров, которые, по всей вероятности, начнут эксплуатироваться с 2005/2006 года.

Продолжалась работа над исследованием ИКАО по процедурам проектирования и оценки прочности покрытий, используемым для анализа комплексной нагрузки, создаваемой новыми крупными самолетами, у которых каждая опора шасси оборудована шестью или более колесами (например, В-777). Также продолжались полномасштабные исследовательские проекты по испытанию покрытий в двух государствах, несмотря на технические трудности в одном из них.

Продолжается изучение вопроса о подходящей замене галонов, используемых аэродромными службами спасения и пожаротушения (RFF), а ИКАО продолжает следить за проводимыми в отрасли исследованиями. Следующая поправка к тому I Приложения 14 будет включать обновленные технические требования в отношении спасения и пожаротушения, в частности спасения на воде и в трудных условиях местности, а также в отношении времени реагирования аэродромных служб RFF.

Продолжающийся рост объема воздушного движения, все в большей степени стимулирующий развитие инфраструктуры аэропортов, обусловил усиление тенденции к образованию автономных аэропортовых органов. Это имеет определенные последствия для безопасности полетов, и поэтому государствам необходимо добиваться ввода в действие соответствующего законодательства и правил обеспечения безопасности полетов. В этой связи работа ИКАО в области лицензирования и сертификации аэродромов, которая в настоящее время находится на этапе завершения, должна быть полезной для государств в их деятельности по обеспечению безопасности полетов и выполнению своих обязательств в рамках *Конвенции о международной гражданской авиации*.



Все более широкое применение современных автоматизированных систем наблюдения за погодой стало причиной просьб о рассмотрении ИКАО роли этих систем в процессе выполнения таких наблюдений для авиации. Рядом государств, в частности в Европей-

ком регионе, изучается использование метеорологической информации в поддержку принимаемых мер по увеличению пропускной способности аэропортов. В этом контексте изучается возможность прогнозирования дальности видимости на ВПП (RVR). В ряде государств вновь проявляется интерес к проведению исследований проблемы повышения качества и своевременности прогнозов обледенения и турбулентности.

Продолжалась работа по составлению глобальных прогнозов особых явлений погоды (SIGWX) с помощью ЭВМ во всемирных центрах зональных прогнозов (ВЦЗП). В результате этого с помощью интерактивных компьютерных станций ВЦЗП были подготовлены карты SIGWX высокого уровня, обеспечивающие глобальный охват. Почти в 140 государствах установлены терминалы с очень небольшим раскрытием антенны для получения данных и информации с трех радиовещательных спутников ИКАО. Эти радиовещательные передачи позволяют государствам немедленно получать глобальные данные, прогнозы ВЦЗП, а также такую оперативную метеорологическую информацию (ОРМЕТ), как METAR, TAF и SIGMET. Вследствие внедрения спутникового вещания и рассылки ВЦЗП прогнозов SIGWX были закрыты 5 из 15 региональных центров зональных прогнозов (РЦЗП), в соответствующих регионах осуществляются переходные планы поэтапной передачи функций оставшихся РЦЗП действующим ВЦЗП.

В государствах, на которые возложена ответственность за деятельность консультативных центров наблюдения за вулканическим пеплом (ВААС), продолжалась работа по подготовке и выпуску графических консультативных сообщений о вулканическом пепле в целях предоставления их районным диспетчерским центрам и органам метеорологического наблюдения.



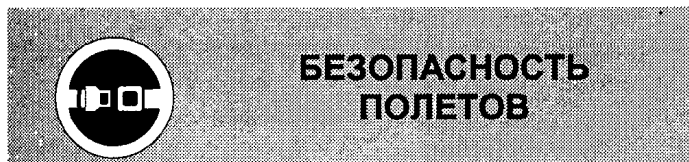
Продолжалась работа по совершенствованию спутниковой системы предупреждения и обнаружения КОСПАС-САРСАТ. К январю 2000 года существующее созвездие спутников с низкой орбитой вращения вокруг Земли (LEOSAR) было дополнено тремя геостационарными спутниками (GEOSAR) (плюс один резервный), что будет обеспечивать почти мгновенный сигнал тревоги при обнаружении работающей частоты 406 МГц

в их поле видимости. Для полного использования преимуществ, обеспечиваемых средствами предупреждения GEOSAR, некоторые выпускаемые в настоящее время радиомаяки, работающие на частоте 406 МГц, имеют встроенный приемник спутниковой навигации или интерфейс для приема внешних навигационных данных и могут передавать данные позиционирования в формате цифрового сообщения, передаваемого на частоте 406 МГц.

Со времени начала опытной эксплуатации в сентябре 1982 года международной системы КОСПАС-САРСАТ с ее помощью было спасено более 11 000 человек, потерпевших бедствие в результате авиационных, морских и сухопутных аварий. Соглашение о международной программе КОСПАС-САРСАТ между Канадой, Францией, бывшим Союзом Советских Социалистических Республик и Соединенными Штатами Америки было подписано в Париже 1 июля 1988 года и вступило в силу 30 августа 1988 года. Оно предусматривает использование системы всеми государствами 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.



★ В целях снижения остроты проблемы перегруженности в аэропортах, ИКАО приняла новое издание документа "Машиносчитываемые проездные документы" (Дос 9303), часть I "Машиносчитываемые паспорта" и часть III "Официальные машиносчитываемые проездные документы формата 1 и формата 2", предназначенное для содействия внедрению автоматизированных систем пограничного контроля пассажиров. Такие системы позволят часто летающим пассажирам не стоять в очередях к стойкам иммиграционной службы, особенно в аэропортах с большим объемом пассажирского движения в часы пик. Растущая перегруженность в контролируемой зоне продолжала оказывать негативное влияние на работу служб во многих районах мира.



Регулярные полеты

Согласно предварительным данным об авиационных происшествиях, сопровождавшихся гибелью пассажиров, при выполнении регулярных воздушных перевозок во всем мире в 2000 году произошло 18 авиационных происшествий с воздушными судами, имеющими сертифицированную максимальную взлетную массу свыше 2250 кг. В результате этих аварий погибло 755 пассажиров, тогда как в 1999 году в 21 авиационном происшествии погибло 499 пассажиров (таблица 11). С учетом объема перевозок показатель количества человеческих жертв на 100 млн. пассажиро-километров увеличился с 0,02 в 1999 году до 0,025. Однако количество авиационных происшествий с человеческими жертвами на 100 млн. самолето-километров снизилось с 0,09 в 1999 году до 0,07, а количество авиационных происшествий с человеческими жертвами на 100 000 самолето-посадок сократилось с 0,10 в 1999 году до 0,09 (рис. 8).

Показатели безопасности полетов в значительной мере зависят от типов воздушных судов, выполняющих регулярные пассажирские перевозки. Например, в 2000 году зарегистрировано 6 происшествий с турбореактивными воздушными судами, на долю которых приходится примерно 95% всего объема регулярных перевозок (в единицах выполненных пассажиро-километров), в результате которых погибло 625 пассажиров; в то же время зарегистрировано 12 происшествий с турбовинтовыми и поршневыми воздушными судами, на долю которых приходится приблизительно 5% объема регулярных перевозок, в результате которых погибло 130 пассажиров. Таким образом, происшествия с человеческими жертвами при выполнении перевозок турбореактивными самолетами были гораздо реже, чем при выполнении перевозок винтовыми воздушными судами.

Нерегулярные коммерческие полеты

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

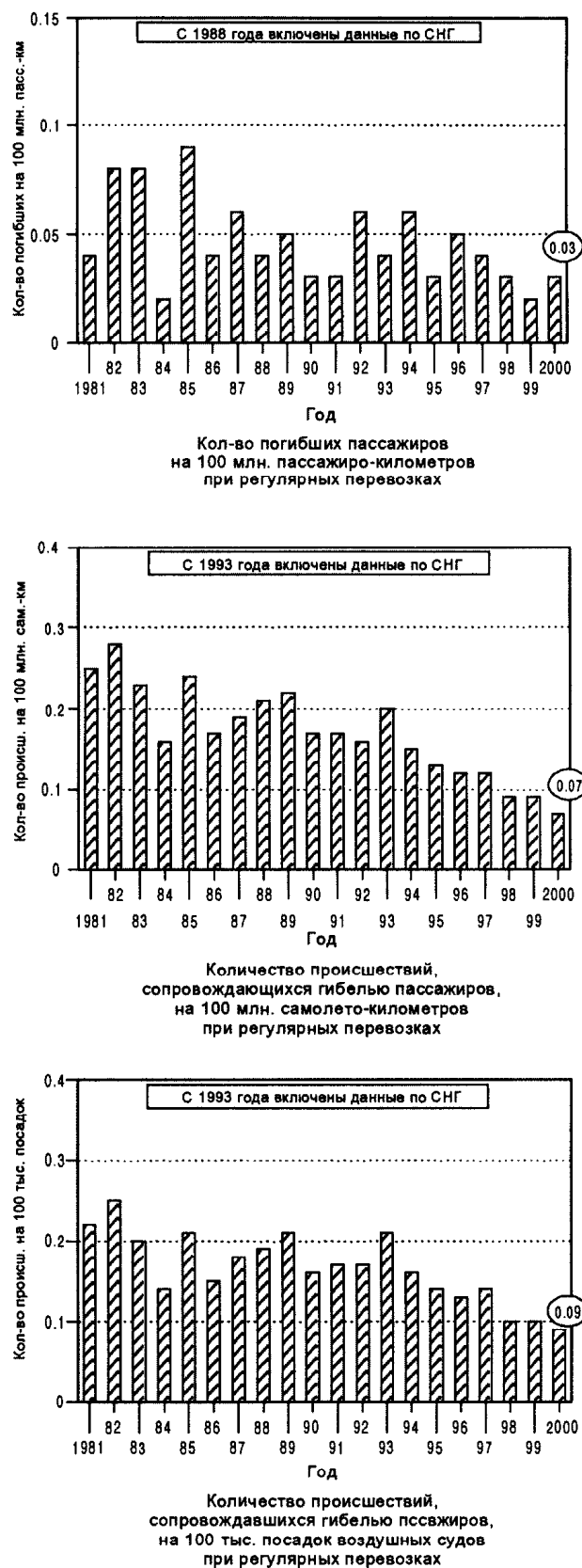
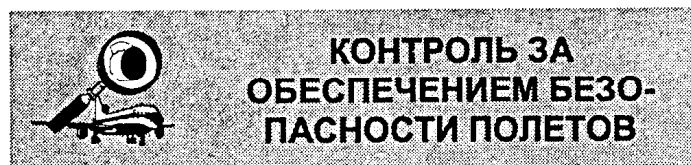


Рис. 8. Статистика авиационных происшествий, 1981–2000

фицированной взлетной массой более 2250 кг в 1999 и 2000 годах произошло по 22 авиационных происшествия с человеческими жертвами (в предыдущем году 6 из них имели место с воздушными судами, выполнявшими чисто грузовые перевозки с пассажирами на борту. В 2000 году в этих происшествиях погиб 291 пассажир, в то время как в 1999 году погибших было 129.

В 2000 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 10 авиационных происшествий с человеческими жертвами, в результате которых погибло 238 пассажиров.



Продолжалось проведение проверок в рамках утвержденной ИКАО в январе 1999 года Универсальной программы по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Была разработана база данных итогов проверок и различий с целью содействия ИКАО в выявлении и количественном определении проблем, связанных с безопасностью полетов. Продолжалась подготовительная работа по расширению этой программы на другие технические области.

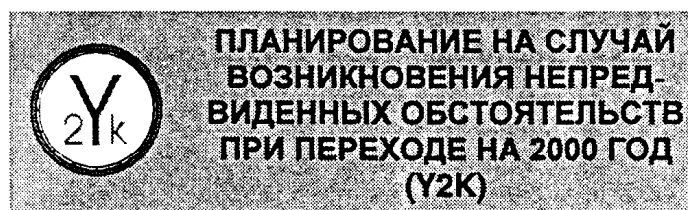
★ В феврале эксперты по безопасности полетов концерна "Эрбас индастри" и компании "Боинг" провели успешную предварительную встречу с Президентом Совета ИКАО, на которой обсуждались пути расширения сотрудничества всех членов международного авиационного сообщества в деле решения проблем в области обеспечения безопасности полетов в XXI веке. Представители Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки, Объединенного авиационного ведомства (ОАВ) стран Европы и представители Франции, Германии, Испании, Соединенного Королевства и Соединенных Штатов Америки в Совете ИКАО приняли участие в дискуссиях, на которых обсуждались решения о путях наилучшего обеспечения координации программ ФАУ, ОАВ и ИКАО в области безопасности полетов.

★ В мае Аэронавигационная комиссия успешно провела четвертую неофициальную встречу с представителями отрасли, на которой была

рассмотрена Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов ИКАО с особым вниманием к вопросам корректирующих действий по итогам проверок и расширения программы на области обслуживания воздушного движения и аэродромов, с целью оказания АНК помощи в определении приоритетов глобальной деятельности ИКАО по повышению безопасности полетов. В работе встречи приняли участие Президент Совета ИКАО, некоторые представители в Совете, члены Аэронавигационной комиссии и 33 представителя отрасли и международных организаций.

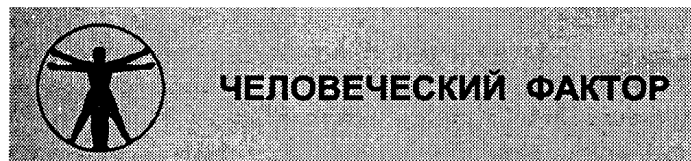
★ В мае Федеральное авиационное управление (ФАУ) Соединенных Штатов Америки передало ИКАО первую часть из серии типовых комплектов по подготовке государственных инспекторов по безопасности полетов в целях оказания Договаривающимся государствам ИКАО содействия в обеспечении соблюдения международных стандартов по безопасности полетов.

★ К концу года ИКАО осуществила проверки в 131 из 185 Договаривающихся государств в соответствии со своей Универсальной программой проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Цель заключается в проведении проверок во всех государствах до 33-й сессии Ассамблеи, которая состоится в сентябре 2001 года, и в представлении всеобъемлющего доклада о результатах проверок.



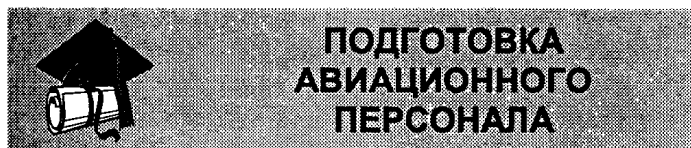
Вложение значительных людских и финансовых ресурсов, позволившее осуществить безопасное и эффективное вступление международной гражданской авиации в 2000 год, обеспечило получение целого ряда существенных и долгосрочных дополнительных выгод. Авиационные системы органов управления воздушным движением, авиакомпаний и аэропортов во всем мире были тщательно изучены и проверены, а при необходимости обновлены или заменены современным оборудованием, что значительно повысило функциональную готовность систем. Согласование региональных планов на случай непредвиденных обстоятельств впервые обеспечило создание подлинно глобального цельного плана таких действий, который окажет

неоценимую помощь в принятии оперативных и эффективных мер по решению других региональных или глобальных проблем в будущем. В ходе данного анализа были доработаны также действующие планы на случай непредвиденных обстоятельств поставщиков аэронавигационного обслуживания, авиакомпаний и аэропортов. Теперь существует полный всемирный перечень авиационных средств и систем воздушного движения.



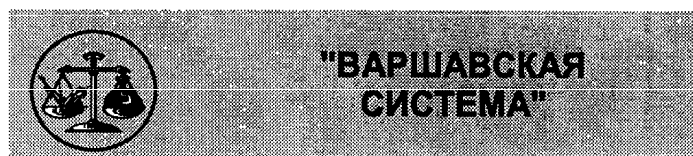
Международное авиационное сообщество и Договаривающиеся государства все больше внимания уделяли вопросам человеческого фактора, связанным с проблемой выкатывания на ВПП, в связи с чем крупное международное мероприятие было проведено в Вашингтоне, округ Колумбия.

С 16 по 18 августа в Рио-де-Жанейро, Бразилия, состоялся первый совместный региональный семинар ИКАО/ИАТА по безопасности полетов и человеческому фактору. На нем присутствовали представители Договаривающихся государств из регионов CAR и SAM, а также представители отрасли, центров подготовки и высших учебных заведений. В центре внимания семинара находились вопросы связи, обмена информацией и устранения ошибок в конкретном контексте деловой культуры стран Центральной и Латинской Америки.

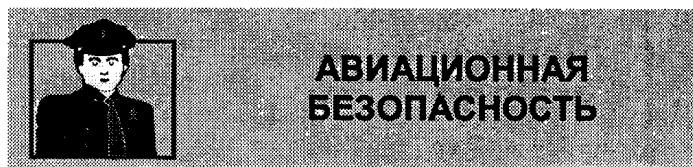


С 25 по 29 сентября в Мадриде, Испания, были проведены Восьмая Всемирная конференция по ТРЕЙНЭР и симпозиум по подготовке авиационного персонала. Эта Конференция была крупнейшим совещанием ИКАО, посвященным исключительно вопросам развития людских ресурсов и подготовки персонала. В ее работе участвовали 320 представителей из 57 государств и 11 международных организаций. Конференция предприняла шаги, направленные на содействие международному сотрудничеству между всеми членскими центрами гражданской авиации и

повышение способности Программы ТРЕЙНЭР решать будущие проблемы подготовки авиационного персонала.

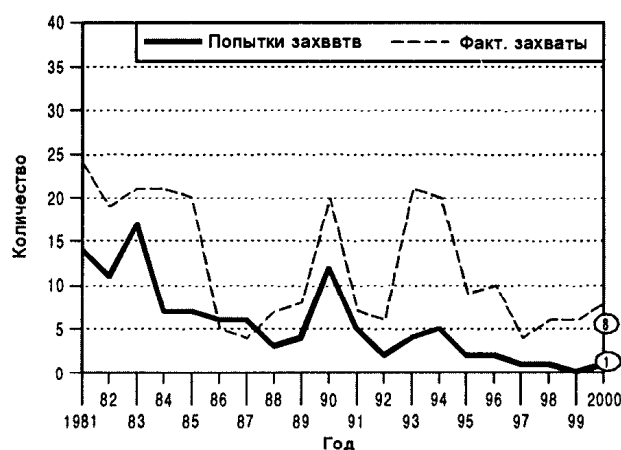


★ К концу 2000 года Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, которая была совершена в Монреале 28 мая 1999 года, была подписана 66 государствами и 1 региональной организацией экономической интеграции (Европейское сообщество) и ратифицирована 7 государствами. Для вступления в силу Конвенции требуется ее ратификация 30 государствами.

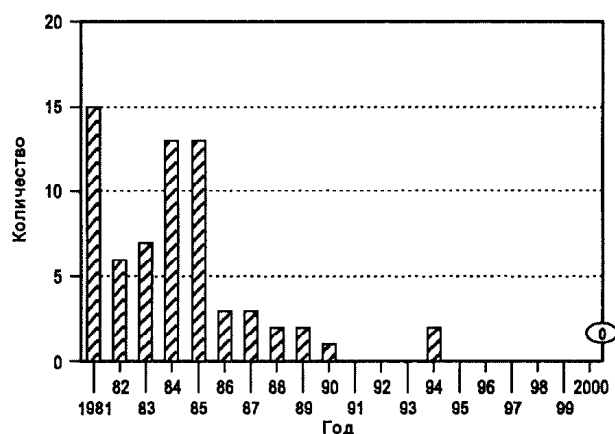


За отчетный период было официально сообщено или подтверждено заинтересованными государствами 11 актов незаконного вмешательства. Среди них было 4 случая незаконного захвата и 1 случай попытки незаконного захвата воздушных судов, выполняющих международные полеты, 4 захвата воздушных судов внутренних авиалиний, 1 нападение по время полета и 1 незаконный акт, направленный против безопасности гражданской авиации (таблица 12). Сведения об этих актах включены в ежегодные статистические сводки данных, которые используются для анализа тенденций и динамики в этой области (рис. 9).

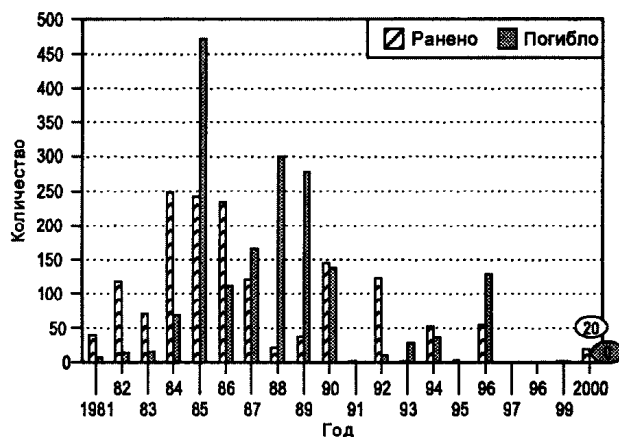
★ После того как в 1989 году начал функционировать механизм авиационной безопасности, просьбы об оказании помощи поступили от 139 государств, и командировки по технической оценке были выполнены в 111 государств, а в 35 государств были выполнены командировки по оценке последующей деятельности, и, кроме того, было организовано 183 мероприятия, связанных с обучением персонала, в которых приняли участие 3804 слушателей. В 2000 году эта деятельность финансировалась за счет добровольных взносов 2 государств-доноров, составивших в общей сложности 209 000 долл., и, кроме того, 3 государства-донора финансировали 4 должности.



Акты незаконного вмешательства



Диверсии



Количество погибших и раненых

Рис. 9. Статистика авиационной безопасности, 1981–2000



ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

В соответствии с решением, принятым в апреле 1999 года, когда Совет Европейского союза принял правило Совета (ЕС) № 925/1999 о регистрации и эксплуатации в рамках Сообщества некоторых гражданских звуковых реактивных самолетов, которые были модернизированы и повторно сертифицированы в качестве самолетов, отвечающих стандартам по шуму главы 3 Приложения 16, это правило стало применяться с 4 мая 2000 года. 14 марта Соединенные Штаты Америки, действуя в соответствии со статьей 84 Конвенции о международной гражданской авиации и Правилами по разрешению разногласий, представили заявление и меморандум с просьбой к Совету ИКАО принять решение относительно спора с 15 европейскими государствами, связанного с введением упомянутого правила. В конце года этот вопрос был вынесен на рассмотрение Совета.

После принятия в декабре 1997 года Киотского протокола к Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата продолжались переговоры, связанные с разработкой правил, регулирующих функционирование новых механизмов, предусмотренных в этом Протоколе. К этим механизмам относится также обмен квотами на эмиссию, что может найти применение в авиации.

★ Комитет ИКАО по защите окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) завершил свою работу по вопросам авиационного шума и эмиссии двигателей в преддверии своего следующего совещания (САЕР/5), намеченного на январь 2001 года.

★ Что касается шума, САЕР продолжал уделять высокий приоритет разработке нового стандарта по шуму, более жесткого, чем Стандарты главы 3 тома I Приложения 16, а также изучению в мировом масштабе вопроса об эксплуатационных ограничениях в отношении "воздушных судов главы 3".

★ Что касается эмиссии двигателей, в соответствии с поручением Ассамблеи (1998) САЕР уделял особое внимание разработке вариантов политики по ограничению или снижению эмиссии парниковых газов, производимых гражданской авиацией. В связи с этим Комитет принимал во внимание Специальный доклад по авиации и глобальной атмосфере, подготовленный Межправительственной группой экспертов по изменению климата, а

также требования Киотского протокола. В процессе этой работы Комитет отслеживал новые технические достижения и изучал вопрос о дальнейшем расширении положений Приложения 16 с целью конкретного решения вопросов эмиссии, которые вызывают озабоченность во всем мире; а также занимался разработкой инструктивного материала по принятию мер эксплуатационного характера в целях снижения эмиссии и методики оценки положительных последствий внедрения систем CNS/ATM для охраны окружающей среды. В ходе этой работы также проводился анализ потенциальной роли таких ориентированных на рынок вариантов, как взимание связанных с эмиссией сборов (налогов или пошлин), обмен квотами на эмиссию и заключение добровольных соглашений, с целью подготовки по этому вопросу доклада для представления Ассамблее в 2001 году.



ОГРАНИЧЕНИЕ КУРЕНИЯ

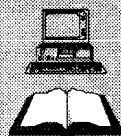
Полный запрет на курение действует на всех пассажирских рейсах в Австралии, Новой Зеландии, Северной Европе и Северной Америке, а на подавляющем большинстве рейсов в Азии, Европе и на Ближнем Востоке курение также запрещено. Продолжается работа по выполнению резолюции A29-15 Ассамблеи "Ограничение курения на международных пассажирских рейсах".



ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЕ ПСИХОАКТИВНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ

В сотрудничестве с частным сектором и Всемирной организацией здравоохранения ИКАО обновила Руко-

водство по предотвращению связанного с риском употребления психоактивных веществ на рабочих местах в авиации (Doc 9654).



ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Объем Программы технического сотрудничества ИКАО оценивался на 2000 год в 88,2 млн. долл., из которых было освоено 56,9 млн. долл. (или 65%).

В течение года Управление технического сотрудничества (УТС) осуществляло 127 проектов в 77 развивающихся странах и, кроме того, было утверждено осуществление 12 новых и пересмотренных крупномасштабных проектов. Для осуществления проектов на местах УТС пользовалось услугами 361 эксперта из 43 стран. В общей сложности было выделено 565 стипендий, а расходы на закупку оборудования для осуществления проектов на местах составили 18,6 млн. долл.

Следует отметить, что за все время после создания Управления технического сотрудничества в 1951 году 2000 год стал годом рекордно высоких объемов финансирования. Тот факт, что это финансирование практически полностью было обеспечено государствами, однозначно подтверждает их удовлетворение техническими услугами, предоставляемыми ИКАО через Управление технического сотрудничества для выполнения во всемирном масштабе Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS), особенно в области обеспечения безопасности полетов.

ОРГАНИЗАЦИЯ

- ★ В марте Совет ИКАО назначил г-на Ренато Клаудио Косту Перейру (Бразилия) Генеральным секретарем ИКАО на второй срок, начиная с 1 августа 2000 года. Первый срок г-на Косты Перейры начался 1 августа 1997 года.
- ★ В марте Подкомитет Юридического комитета ИКАО по вопросу "Международные имущественные права на подвижное оборудование (авиационное оборудование)" после третьей совместной сессии с Комитетом правительственных экспертов Международного института по унификации частного права (ЮНИДРУА) завершил рассмотрение текстов проекта Конвенции и проекта Протокола. Эти тексты были рассмотрены 31-й сессией Юридического комитета ИКАО и представлены Совету с рекомендацией относительно их принятия и подписания на дипломатической конференции в 2001 году. На своей 161-й сессии Совет принял решение в принципе о созыве дипломатической конференции в 2001 году в Южной Африке под совместной эгидой ИКАО и ЮНИДРУА.
- ★ В июне Совет принял пересмотренный текст Стратегического плана действий ИКАО, отражающий в первую очередь реализацию Универсальной программы по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, принятие Монреальской конвенции 1999 года в качестве преемницы "Варшавской системы", разработку нового документа или документов по международным имущественным правам на подвижное оборудование и усиление акцента на повышение эффективности ИКАО в соответствии с резолюцией А32-1 Ассамблеи (последующие действия по выполнению резолюции А31-2).
- ★ 20 сентября в Штаб-квартире ИКАО в Монреале Президентом Совета и директором ИМСО было подписано Соглашение о сотрудничестве между Международной организацией гражданской авиации и Международной организацией подвижной спутниковой связи (ИМСО). Это Соглашение заменяет бывшее Соглашение о сотрудничестве между ИКАО и Инмарсат от 27 июня 1989 года, поскольку ИМСО является межправительственной организацией, ставшей преемницей Инмарсат с 15 апреля 1999 года.
- ★ В ноябре Совет присудил 34-ю премию имени Эдварда Уорнера – высшую награду в области международной гражданской авиации – Сингапурской авиационной академии (SAA) в признание ее выдающегося вклада как образцового центра подготовки кадров в области международной гражданской авиации.
- ★ Девиз Международного дня гражданской авиации, отмечаемого ежегодно в годовщину создания ИКАО 7 декабря 1944 года, гласил: "Выполнение SARPS – ключ к безопасности и эффективности авиации".
- ★ 7 декабря 2000 года – в Международный день гражданской авиации – администрации гражданской авиации Китая и Вьетнама подтвердили достигнутое между ними в сентябре 2000 года в региональном бюро ИКАО в Бангкоке соглашение относительно применения на экспериментальной основе "пакета", включающего пересмотренную структуру маршрутов и организацию воздушного пространства в районе Южно-Китайского моря, в течение трехлетнего периода. Обе администрации вновь подтвердили свои обязательства, направленные на ускорение и упрощение выполнения уже проводимых подготовительных работ с целью приступить к эксплуатационной реализации соглашения, начиная с установленной даты 1 ноября 2001 года. Руководство программой реализации будет осуществляться целевой группой под эгидой ИКАО, при этом будет оказываться полная поддержка со стороны Китая, Вьетнама и других заинтересованных сторон.

- ★ 8 декабря Совет принял Политику ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание. Эта политика, опубликованная в документе Doc 9082/6, содержит рекомендации и выводы Совета, сделанные на основе дальнейшего изучения ИКАО вопроса о сборах в увязке с экономическим положением аэропортов и аэронавигационного обслуживания, предоставляемого международной гражданской авиации. Она разработана в помощь Договаривающимся государствам и принимает во внимание рекомендации в этой области, разработанные Конференцией по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (ANSCConf 2000), проходившей в Монреале 19–28 июня 2000 года.
 - ★ В соответствии с резолюцией A32-1 Ассамблеи "Повышение эффективности ИКАО" достигнут значительный прогресс в упорядочении сетей связи со 185 Договаривающимися государствами Организации, благодаря которому была создана сеть ИКАО, предназначенная для всемирного и оперативного представления информации через Интернет. Региональные бюро Организации были соединены со Штаб-квартирой ИКАО с помощью электронных средств связи, в результате чего была создана глобальная сеть связи для обеспечения доступа к информации.
-