

Doc 9786



Документация к сессии  
Ассамблеи в 2004 году

# Годовой доклад Совета

2001



33-я  
сессия  
Ассамблеи

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; 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. Directeur Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe,*  
Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570  
Téléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsimile: +52 (55) 52 03 27 57; Sitatex: MEXCAYA

*Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos*  
Telephone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK

*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, Samyae Ladprao, Bangkok 10901*  
Telephone: +66 (2) 537-8189; Facsimile: +66 (2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

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

1/02

## 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 2001 год, подготовленный в соответствии со статьей 54 а) Конвенции о международной гражданской авиации. Он содержит документацию для следующей очередной сессии Ассамблеи, которая будет созвана в 2004 году; 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 Организацией Объединенных Наций и ИКАО.*

*Доклад, подготовленный Секретариатом, в виде проекта был распространен среди представителей в Совете в целях получения их предложений. Совет как орган ИКАО официально не рассматривал и не утверждал текст доклада, но в соответствии с установившейся практикой уполномочил Президента Совета утвердить окончательный вариант после рассмотрения полученных предложений.*

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

*В 2001 году Совет провел три сессии. Сто шестьдесят вторая сессия Совета проходила с 19 февраля по 16 марта и состояла из тринадцати заседаний; сто шестьдесят третья сессия проходила с 28 мая по 28 июня, а также 12 и 13 сентября и состояла из двадцати двух заседаний, из которых два были проведены вне периода заседаний Совета, и сто шестьдесят четвертая сессия проходила с 22 октября по 12 декабря и состояла из двенадцати заседаний, одно из которых было проведено вне периода заседаний Совета. В период между сессиями Совета Президенту Совета предоставлялись полномочия принимать необходимые решения по ряду вопросов.*

  
Ассад Хатаиб  
Президент Совета

ДАННАЯ СТРАНИЦА СПЕЦИАЛЬНО ОСТАВЛЕНА  
ЧИСТОЙ.

# Оглавление

	<i>Страница</i>		<i>Страница</i>
<b>Глава I. Краткие итоги за год.....</b>	<b>1</b>	<b>Глава IV. Совместное финансирование.....</b>	<b>38</b>
Мировая экономика .....	1	1. Общие положения .....	38
Перевозки .....	2	2. Финансовые данные, характеризующие деятельность в рамках Датского и Исландского соглашений о совместном финансировании... ..	38
Финансовые итоги.....	3	3. Проект, касающийся эксплуатации служб в рамках Исландского соглашения о совместном финансировании.....	38
Коммерческая деятельность .....	4	4. Финансовая информация, касающаяся договоренностей о совместном финансировании системы контроля за выдерживанием высоты в регионе Северной Атлантики .....	38
Экономическое регулирование .....	4		
CNS/ATM .....	7	<b>Глава V. Техническое сотрудничество.....</b>	<b>40</b>
Аэродромы .....	9	1. Краткий обзор .....	40
Авиационная метеорология .....	9	2. Финансирование .....	45
Поиск и спасание.....	10	3. Кадры .....	48
Перегруженность.....	10	4. Предоставление стипендий.....	48
Безопасность полетов .....	10	5. Оборудование и субподряды .....	48
Контроль за обеспечением безопасности полетов	12	6. Программы по линии ПРООН и целевых фондов.....	49
Помощь в области авиационного страхования от военных рисков.....	12	Перечень по странам и регионам .....	49
Человеческий фактор.....	12	Межгосударственные и межрегиональные проекты .....	59
Подготовка авиационного персонала .....	12		
"Варшавская система" .....	12	<b>Глава VI. Конституционные и юридические вопросы.....</b>	<b>62</b>
Авиационная безопасность .....	13	1. Введение .....	62
Охрана окружающей среды .....	14	2. Ратификация, присоединение и принятие.....	62
Ограничение курения .....	15	3. Программа работы Юридического комитета и юридические совещания .....	62
Техническое сотрудничество.....	15	4. Урегулирование разногласий.....	63
Организация .....	16	5. Привилегии, иммунитеты и льготы Организации .....	64
		6. Регистрация договоров и соглашений .....	64
		7. Подборка национальных законов и правил в области авиации.....	64
<b>ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИКАО В 2001 ГОДУ</b>		<b>Глава VII. Авиационная безопасность.....</b>	<b>65</b>
<b>Глава II. Аэронавигация.....</b>	<b>17</b>	1. Введение .....	65
1. Введение.....	17	2. Комитет по незаконному вмешательству в деятельность международной гражданской авиации и ее служб.....	65
2. Проекты, которым в 2001 году уделялось особое внимание.....	17	3. Механизм в области авиационной безопасности .....	66
3. Совещания .....	26	4. Техническое сотрудничество .....	67
4. Международные стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) и Правила аэронавигационного обслуживания (PANS) .....	26	5. Контакты с государствами .....	67
<b>Глава III. Воздушный транспорт.....</b>	<b>32</b>		
1. Введение.....	32		
2. Совещания .....	32		
3. Экономический анализ.....	32		
4. Экономическая политика.....	32		
5. Прогнозирование и экономическое планирование .....	34		
6. Статистика .....	34		
7. Управление аэропортами, средствами и службами на маршруте.....	35		
8. Охрана окружающей среды .....	36		
9. Упрощение формальностей .....	37		

	<i>Страница</i>		<i>Страница</i>
6. Технические и юридические аспекты авиационной безопасности .....	68	3. Совет, Аэронавигационная комиссия и комитеты Совета .....	Д-10
<b>Глава VIII. Региональная деятельность.....</b>	<b>69</b>	4. Совещания, проведенные в 2001 году.....	Д-14
<b>Часть I. Региональные бюро.....</b>	<b>69</b>	5. Участие государств и международных организаций в основных совещаниях ИКАО в 2001 году .....	Д-16
1. Общая часть .....	69	6. Структура Секретариата ИКАО по состоянию на 31 декабря 2001 года .....	Д-20
2. Деятельность региональных бюро в целом.....	69	7. Распределение по странам сотрудников категории специалистов по состоянию на 31 декабря 2001 года.....	Д-21
3. Индивидуальная деятельность и достигнутые результаты региональных бюро .....	71	8. Распределение специалистов, работавших в 2001 году в рамках технического сотрудничества на местах, по гражданству, должностям и программам .....	Д-25
<b>Часть II. Региональные комиссии.....</b>	<b>77</b>	9. Набор персонала на полевые посты: 2001 год .....	Д-26
1. Общая часть .....	77	10. Стипендии, предоставленные в 2001 году в рамках программ ИКАО .....	А-37
2. Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА).....	77	11. Закупки оборудования и субподряды .....	Д-44
3. Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) .....	77	12. Таблицы к главе I .....	Д-47
4. Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА).....	79	13. Выезды в государства и территории сотрудников региональных бюро по аэронавигации, воздушному транспорту, авиационной безопасности и техническому сотрудничеству .....	Д-59
<b>Глава IX. Отношения с другими международными организациями .....</b>	<b>80</b>	14. Участие государств в организуемых региональными бюро ИКАО совещаниях и тематика этих совещаний .....	Д-63
1. Организация Объединенных Наций .....	80	15. Конкретная деятельность региональных бюро в областях аэронавигации, воздушного транспорта, авиационной безопасности и технического сотрудничества .....	Д-70
2. Межучрежденческие органы .....	81	16. Конкретные вопросы, подлежащие рассмотрению региональными бюро в области аэронавигации, воздушного транспорта, авиационной безопасности и технического сотрудничества.....	Д-89
3. Специализированные учреждения .....	81		
4. Другие международные организации.....	83		
<b>Глава X. Организация.....</b>	<b>86</b>		
1. Ассамблея, Совет и подчиненные им органы.	86		
2. Структура Организации.....	91		
3. Кадры .....	91		
4. Деятельность в области информирования общественности .....	92		
5. Деятельность в области информационных технологий.....	93		
6. Служба переводов, издания и деятельность Секции Web, библиотеки и архивов .....	97		
7. Финансы .....	99		
8. Контроль и анализ управленческой деятельности.....	100		
<b>Добавления</b>			
1. Документы международного воздушного права: ратификация и присоединение в 2001 году.....	Д-1		
2. Приложения к Конвенции .....	Д-5		

# Глоссарий

- АЗБР** – Азиатский банк развития  
**АНС** – аэронавигационные службы  
**АТТС** – Азиатско-Тихоокеанское телекоммуникационное сообщество  
**БДХА** – банк данных о характеристиках аэропортов  
**БСПС** – бортовая система предотвращения столкновений  
**ВАС** – Восточноафриканское сообщество  
**ВВП** – валовой внутренний продукт  
**ВКР-2003** – Всемирная конференция радиосвязи (2003)  
**ВСЗП** – Всемирная система зональных прогнозов  
**ВЦЗП** – Всемирный центр зональных прогнозов  
**ГПБП** – Глобальный план обеспечения безопасности полетов  
**ГСТУ** – Генеральное соглашение о торговле услугами  
**ДОПМ** – Департамент операций по поддержанию мира  
**ЕК** – Европейская комиссия  
**ЕКГА** – Европейская конференция гражданской авиации  
**ЕС** – Европейское сообщество  
**ИКПО/ИНТЕРПОЛ** – Международная организация уголовной полиции  
**КОМЕСА** – Общий рынок Восточной и Западной Африки  
**КОСЕСНА** – Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию  
**КСР** – Комитет содействия развитию  
**КСР** – Координационный совет старших руководителей системы ООН  
**МАВТЛА** – Международная ассоциация воздушного транспорта Латинской Америки  
**МАК** – Межгосударственный авиационный комитет  
**МОВ** – меморандум о взаимопонимании  
**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  
**РДЦ** – районный диспетчерский центр  
**РКИК ООН** – Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата  
**РЦЗП** – региональный центр зональных прогнозов  
**РЧ** – радиочастота  
**САИ** – службы аэронавигационной информации  
**САДК** – Сообщество развития стран Юга Африки  
**САРСАТ** – слежение с помощью спутниковой поисково-спасательной системы  
**СНГ** – Содружество Независимых Государств  
**СПД** – совершенствование производства документации  
**СПС** – силы по стабилизации  
**СРПП** – служба обеспечения разработки политики и программ  
**СТУ** – Совет по торговле услугами  
**СУО** – соглашение об управленческом обслуживании  
**ТКГА** – технический колледж гражданской авиации  
**ТУМР** – комплект типовых учебно-методических разработок  
**УВП** – Управление Высокого представителя  
**УНИДРУА** – Международный институт унификации частного права  
**УОТО** – утвержденная организация по техническому обслуживанию  
**УЦГА** – учебный центр гражданской авиации  
**ЦАЭВС** – Центральноафриканское экономическое и валютное сообщество  
**ЦФ** – целевой фонд  
**ЭК** – Экономическая комиссия  
**ЭКА** – Экономическая комиссия для Африки  
**ЭКЕ** – Экономическая комиссия для Европы  
**ЭКЛАК** – Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна  
**ЭКОВАС** – Экономическое сообщество западноафриканских государств  
**ЭСКЗА** – Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии  
**АСНА** – Центральноамериканское агентство по аэронавигации  
**АССА** – Агентство по безопасности полетов в Центральной Америке  
**ADIZ** – опознавательная зона ПВО  
**ADREP** – система представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах  
**ADS** – автоматическое зависимое наблюдение  
**ADS-B** – автоматическое зависимое наблюдение в режиме радиовещания  
**AENA** – Испанское ведомство аэропортов  
**AFDD** – база данных о выводах и различиях, выявленных в ходе проверок

- AFIS** – аэродромная служба полетной информации  
**AFS** – авиационная фиксированная служба  
**AFTN** – сеть авиационной фиксированной электросвязи  
**AHRMIO** – Ассоциация управления людскими ресурсами в международных организациях  
**AIC** – циркуляр аэронавигационной информации  
**AIP** – сборник аэронавигационной информации  
**ALA** – авиационные происшествия при заходе на посадку и посадке  
**ALAR** – сокращение числа авиационных происшествий при заходе на посадку и посадке  
**ALCIE** – активы, пассивы, капитал, доход, расходы  
**AMHS** – система обработки сообщений ОВД  
**AMS** – авиационная подвижная служба  
**AOR** – район ответственности  
**AOSC** – расходы на административное и оперативное обслуживание  
**AOSCF** – Фонд расходов на административное и оперативное обслуживание  
**APV** – заход на посадку с вертикальным наведением  
**ARNS** – служба авиационной радионавигации  
**ASAS** – бортовая система обеспечения эшелонирования  
**ATN** – сеть авиационной электросвязи  
**ATO** – ведомство воздушного транспорта  
**BUFR** – бинарная универсальная форма для представления метеорологических данных  
**CAA-PC** – советник по вопросам гражданской авиации/ координатор проекта  
**CACAS** – Временный полномочный орган гражданской авиации Сомали  
**CAIDPF** – развитие инфраструктуры гражданской авиации, директивные рамки  
**CAST** – группа по безопасности полетов коммерческой авиации  
**CEATS** – обслуживание воздушного движения в Центральной Европе  
**CIDIN** – общая сеть обмена данными ИКАО  
**CITEL** – Межамериканская комиссия электросвязи  
**COSCAP** – совместная разработка мероприятий по обеспечению безопасности и сохранению летной годности в эксплуатации  
**CPDLC** – связь "пилот – диспетчер" по линии передачи данных  
**CVR** – бортовой речевой регистратор  
**D-FIS** – линия передачи данных – службы аэронавигационной информации  
**DAGMAR** – база данных об авиационных соглашениях и договоренностях  
**DCME** – Дипломатическая конференция по подвижному оборудованию  
**DEPV** – Департамент электронного оборудования и безопасности полетов  
**DME** – дальномерное оборудование  
**DOJ** – министерство юстиции  
**DOT** – министерство транспорта  
**EANPG** – Европейская группа аэронавигационного планирования  
**ELT** – аварийный приводной передатчик  
**FASID** – документ по внедрению средств и видов обслуживания  
**FDR** – регистратор полетных данных  
**GBAS** – наземная система функционального дополнения  
**GEOSAR** – геостационарные спутники  
**GEPEJTA** – Группа экспертов по политическим, экономическим и юридическим вопросам в области воздушного транспорта  
**GNSS** – глобальная навигационная спутниковая система  
**GPS** – глобальная система определения местоположения  
**GREPECAS** – Группа регионального планирования и осуществления проектов в Карибском и Южно-американском регионах  
**GRIB** – данные в узлах регулярной сетки, выраженные в двоичной форме  
**IAVW** – международная служба слежения за вулканической деятельностью на авиатрассах  
**IBIS** – система ИКАО по представлению данных о столкновениях с птицами  
**ITMP** – генеральный план в области информационных технологий  
**LEOSAR** – группировка спутников на низкой орбите  
**LOSA** – проверка состояния безопасности полетов в авиакомпаниях  
**METAR** – регулярная авиационная сводка погоды (в кодовой авиационной метеорологической форме)  
**METLINKSG** – Исследовательская группа по линии передачи метеорологических данных  
**MLS** – микроволновая система посадки  
**MNT** – метод числа Маха  
**NAT SPG** – Группа планирования систем в регионе NAT  
**NLA** – новые типы тяжелых самолетов  
**NPA** – неточный заход на посадку  
**OCHA** – Управление по координации гуманитарных вопросов  
**OPAS** – оперативная помощь  
**OPMET** – оперативная метеорологическая информация  
**RAAST** – Панамериканская группа по безопасности полетов в авиации  
**PC** – координатор проекта  
**PIRG** – региональные группы планирования и внедрения  
**PROMET** – предоставление метеорологической информации для гражданской авиации  
**REDDIG** – сеть цифровой связи региона SAM  
**RNAV** – зональная навигация  
**RNP** – требуемые навигационные характеристики  
**RPRO** – Секция снабжения Регулярной программы  
**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  
**SBAS** – спутниковая система функционального дополнения  
**SCRAG** – Административная группа по возмещению связанных с SADIS затрат  
**SIGMET** – информация, касающаяся явлений погоды на маршруте, которые могут повлиять на безопасность полетов воздушных судов  
**SIGWX** – особые явления погоды

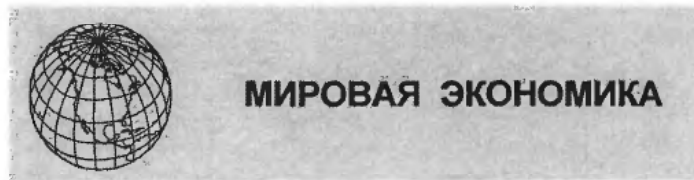
**SIP** – специальный проект  
**STS** – поддержка технических служб  
**TAF** – прогноз по аэродрому  
**TMA** – узловой диспетчерский район  
**UAT** – приемопередатчик универсального доступа  
**VAAC** – консультативный центр по вулканическому пеплу  
**VOR** – всенаправленный ОВЧ-радиомаяк  
**VSAT** – терминал с очень небольшим раскрытием антенны  
**WGS-84** – Всемирная геодезическая система – 1984

---

# 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 2001 году. В таблицах добавления 12 приводятся более подробные статистические данные, использованные при подготовке данной главы.



В 2001 году наблюдалось резкое снижение темпов экономического развития почти во всех основных регионах мира. Прирост валового внутреннего продукта (ВВП) во всем мире составил приблизительно 2,5% в реальном выражении (рис. 1). В промышленно развитых странах рост ВВП составил только 1,2%; в Северной Америке экономический рост составил примерно 1,2%, что на 3% ниже по сравнению с предыдущим годом. В развивающихся странах прирост ВВП составил около 4%, что почти на 1,7% ниже по сравнению с 2000 годом.

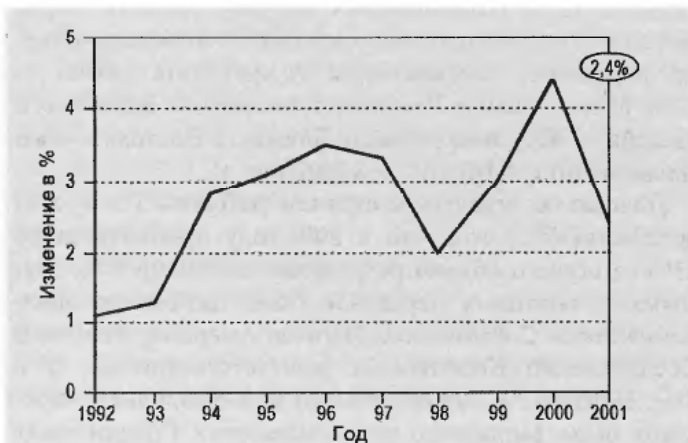


Рис. 1. Изменение по годам мирового ВВП в постоянных ценах, 1992–2001

В странах Африки рост экономики обеспечил прирост ВВП на 3,7%. В регионе Азии и Тихого океана, совокупная экономика которого составляет самую большую часть мировой экономики, темпы роста составили приблизительно 3,6% в 2001 году, что выше среднемирового показателя. Развивающиеся страны региона Азии и Тихого океана внесли значительный вклад, поскольку их средний прирост ВВП составил 5,6%. Прирост ВВП Китая вновь был значительным и составил 7,3%. Рост ВВП Японии сократился почти на 0,4%, а прирост ВВП новых индустриальных государств Азии составил в среднем около 0,8%. Темпы роста в Австралии и Новой Зеландии составили 2,4%, что аналогично среднемировому уровню.

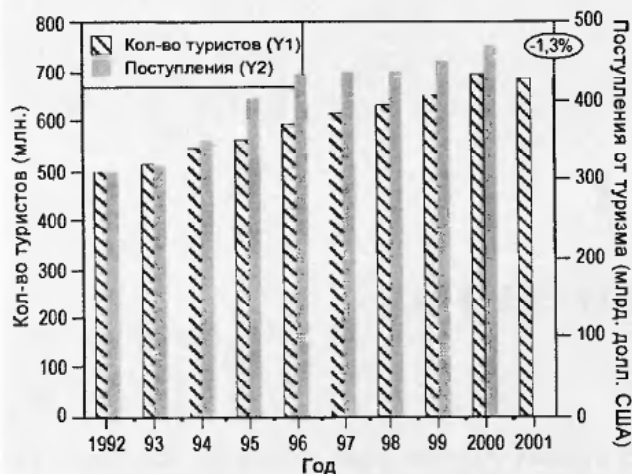
В Европе средний показатель прироста ВВП составил 1,9%, что почти в два раза ниже, чем темпы роста в предыдущем году. Рост экономики стран Центральной и Восточной Европы составил около 3%. В странах Содружества Независимых Государств (СНГ) наблюдался значительный рост ВВП, который в среднем составил приблизительно 6,2%, что почти на 2% ниже, чем в предыдущем году.

Регион Латинской Америки и Карибского бассейна пострадал как от снижения мировых темпов экономического роста, так и от финансового кризиса в Аргентине. В результате прирост ВВП снизился до 0,7%, что примерно на 3% ниже по сравнению с предыдущим годом.

В связи с падением цен на нефть экономический прирост в Ближневосточном регионе составил всего лишь около 4,5%, что почти на 1% ниже, чем в предыдущем году.

Мировой объем торговли товарами и услугами согласно оценкам сократился в 2001 году приблизительно на 0,2% — впервые за последние 10 лет.

В 2001 году наблюдалось снижение объемов международного туризма, составившие примерно 1,3%, что связано с событиями 11 сентября и снижением экономической активности основных туристических рынков (рис. 2). По данным Всемирной туристической организации (ВТО), в 2001 году поездки в другие страны совершили почти 690 млн. туристов.



Примечание. Данные о поступлениях за 2001 год не получены ко времени подготовки издания.

Рис. 2. Динамика международного туризма и поступления от него (в долл. США), 1992–2001



Рис. 3. Регулярные перевозки (выполненные тонно-километры), 1992–2001

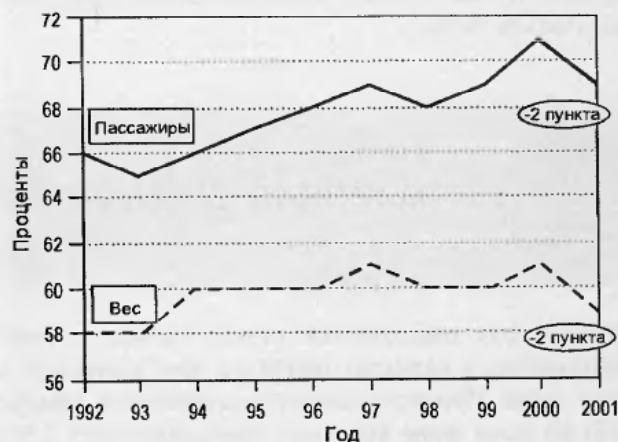


Рис. 4. Регулярные перевозки (достигнутые коэффициенты загрузки), 1992–2001



### Регулярные перевозки

В 2001 году общий объем регулярных перевозок авиакомпаний 187 Договаривающихся государств ИКАО составил примерно 1621 млн. пассажиров и около 29 млн. т груза. Согласно ежемесячным отчетным данным до сентября 2001 года суммарный объем выполненных пассажирских, грузовых и почтовых тонно-километров незначительно отличался от аналогичного периода в 2000 году, небольшой рост пассажирских перевозок сопровождался существенным снижением объемов грузовых перевозок. Однако после событий 11 сентября произошло снижение показателей за весь период 2001 года. Общий объем перевозок в 2000 году сократился примерно на 4% и объем международных перевозок в тонно-километрах снизился приблизительно на 5% (таблицы 1 и 2). Это первое снижение показателей за год, начиная с 1991 года. Динамика за период с 1992 по 2001 год показана на рис.3.

В 2001 году произошло снижение общей провозной способности, однако более низкими темпами, по сравнению со снижением объема перевозок (рис. 4). Поэтому средний коэффициент пассажирской и грузовой загрузки на всех регулярных перевозках (внутренних и международных) снизился соответственно до 69 и 59% (таблица 3).

Что касается регионов, то около 35% общего объема перевозок (пассажирских, грузовых, авиапочты) были выполнены авиакомпаниями Северной Америки. Европейские авиакомпании выполнили 28% от общего объема перевозок, авиакомпании Латинской Америки и Карибского бассейна – 4%, авиакомпании Ближнего Востока – 4% и авиакомпании Африки – 2% (таблица 4).

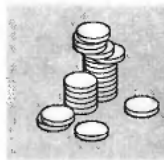
Данные по отдельным странам (таблицы 5 и 6) свидетельствуют о том, что в 2001 году приблизительно 43% от общего объема регулярных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок было выполнено авиакомпаниями Соединенных Штатов Америки, Японии и Соединенного Королевства (соответственно 32, 6 и 5%). Почти 37% общего объема международных перевозок было выполнено авиакомпаниями Соединенных Штатов Америки, Соединенного Королевства, Германии и Японии (соответственно 17, 7, 7 и 6%).

### Нерегулярные коммерческие перевозки

В 2001 году общий объем международных нерегулярных пассажирских перевозок, выраженный в пассажиро-километрах, претерпел небольшое изменение по сравнению с 2000 годом, и в результате их доля в общем объеме нерегулярных международных пассажирских авиаперевозок увеличилась примерно до 13,5% (рис. 5 и таблица 7). Доля внутренних нерегулярных пассажирских перевозок в общем объеме нерегулярных пассажирских перевозок составляла около 6%, а в общем объеме внутренних нерегулярных пассажирских перевозок во всем мире – чуть больше 1%.

### Работа аэропортов

По предварительным подсчетам в 2001 году в 25 крупнейших аэропортах мира было обслужено около 1030 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 млн. коммерческих авиатранспортных операций.



## ФИНАНСОВЫЕ ИТОГИ

### Авиакомпании

Предварительные оценки за 2001 год свидетельствуют о том, что регулярные авиакомпании мира в целом понесли большие эксплуатационные потери, после получения эксплуатационной прибыли подряд в течение восьми лет (таблица 9 и рис. 6).

По предварительным данным эксплуатационные доходы регулярных авиакомпаний Договаривающихся государств ИКАО составили в 2001 году примерно 305,3 млрд. долл.<sup>1</sup>, а эксплуатационные расходы тех же авиакомпаний – 316,2 млрд. долл.; таким образом, эксплуатационные потери составили 3,6% от эксплуатационных доходов, тогда как в 2000 году была получена эксплуатационная прибыль в 3,3%.

Эксплуатационные доходы на тонно-километр уменьшились с 77 центов 2000 году примерно до 74,6 цента в 2001 году, а эксплуатационные расходы увеличились с 74,5 цента примерно до 77,3 цента.

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

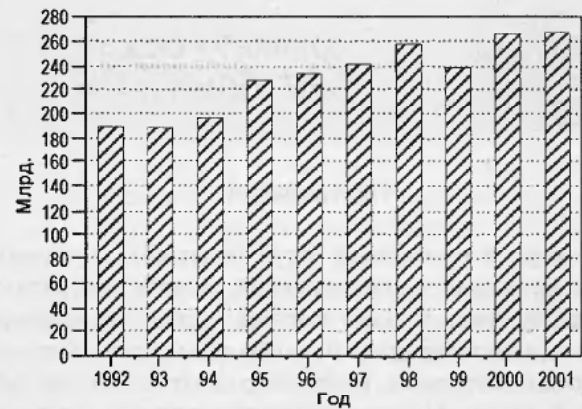


Рис. 5. Международные нерегулярные перевозки (выполненные пассажиро-километры), 1992–2001

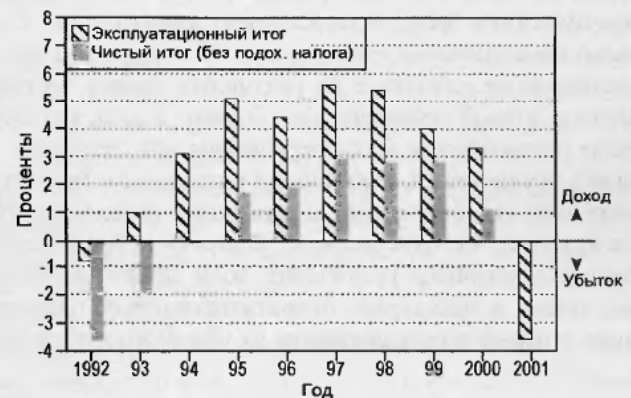


Рис. 6. Регулярные авиакомпании (эксплуатационные и чистые итоги), 1991–2000

### Аэропорты и аэронавигационные службы

События 11 сентября негативно отразились на финансовом положении аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания и привели к снижению интенсивности воздушных перевозок. В то время как положение основных эксплуатантов сохранялось относительно стабильным, главным образом благодаря не аэронавигационным источникам поступлений, небольшие эксплуатанты, которые не имели такой возможности получения прибыли, столкнулись с большими трудностями. Аэропорты и поставщики аэронавигационного обслуживания предприняли ряд оздоровительных мер, которые отличались разнообразием, но в тоже время зависели от масштабов и последствий непосредственного влияния событий на поставщиков и степени их самостоятельности в установлении размеров сбора с пользователей.



## КОММЕРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

### Перевозчики

На основе расписаний, опубликованных в справочниках регулярных авиакомпаний, подсчитано, что на конец 2001 года в мире имелось около 781 авиаперевозчика, занимающегося выполнением регулярных пассажирских перевозок (международных и/или внутренних), и около 113 авиакомпаний, которые осуществляют регулярные чисто грузовые перевозки. По сравнению с тем же периодом в 2000 году наблюдается общее чистое увеличение на 87 авиаперевозчиков.

В 2001 году продолжалась тенденция приватизации принадлежащих правительствам авиакомпаний. В двух авиакомпаниях была осуществлена приватизация. Согласно поступившим данным, еще 40 государственных авиакомпаний находятся на различных этапах частичной или полной приватизации. Однако в ряде случаев планы приватизации были перенесены или отложены в связи с трудностями, связанными с процессом приватизации или экономическим положением авиакомпаний, или другими обстоятельствами. Вопреки основной тенденции, произошло увеличение доли правительственных акций в некоторых приватизированных перевозчиках, с целью предотвращения их неизбежного краха.

### Аэропорты и аэронавигационные службы

В 2001 году продолжалось укрепление автономной деятельности аэропортов и аэронавигационных служб. Также наблюдалось сохранение участия частных компаний, особенно при заключении контрактов на управление аэропортами. Однако некоторые планы по приватизации были отложены после событий 11 сентября.

### Воздушные суда

В период с 1992 по 2001 год количество находящихся в эксплуатации коммерческих транспортных воздушных судов увеличилось с 14 919 до 20 771, т. е. приблизительно на 39% (исключая воздушные суда с максимальной взлетной массой менее 9000 кг). При этом количество турбореактивных воздушных судов увеличилось за тот же период с 12 008 до 16 229, т. е. примерно на 35% (рис. 7 и таблица 10).

В 2001 году количество заказанных и поставленных реактивных воздушных судов составило соответственно 990 (1553 в 2000 году) и 1219 (1009 в 2000 году). На конец 2001 года число невыполненных заказов составило 3799 по сравнению с 3649 в конце 2000 года.

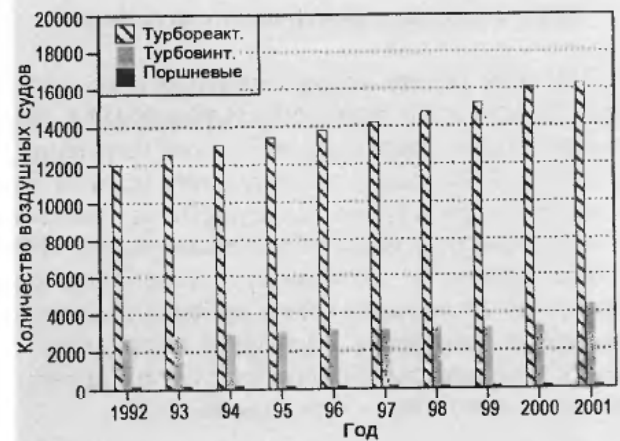


Рис. 7. Общий парк коммерческих транспортных воздушных судов, 1992–2001

Объем финансовых обязательств по заказам на реактивные воздушные суда, размещенным у крупнейших производителей воздушных судов в 2001 году, оценивается примерно в 69 млрд. долл.

Количество заказанных и поставленных в течение 2001 года турбовинтовых воздушных судов составило соответственно 89 и 109.

### Наибольшее количество сделок по типам воздушных судов в 2001 году

Воздушное судно	Заказы	Поставки	Невыполн. заказы
"Канадэр" RJ	230	152	562
"Боинг-737"	124	298	752
"Аэробус" А-320	101	120	492
"Аэробус" А-380	78	–	78
"Эмбрайер" RJ	62	166	516



## ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Государства продолжали расширять международную авиатранспортную сеть в рамках двусторонних соглашений о воздушных сообщениях. Согласно поступившей информации в течение года 65 государств заключили или внесли поправки в 80 двусторонних соглашений о воздушных сообщениях. В рамках продолжающейся тенденции свыше 70% этих соглашений и поправок предусматривали в той или иной форме либерализацию нормативных рамок. Например, пять госу-

дарств заключили четыре соглашения об "открытом небе", которыми предусматривается свободный доступ к рынкам без ограничений для назначенных перевозчиков, неограниченные права на маршруты, провозную емкость, распределение частот, совместное использование кодов и тарифов. С 1995 года по декабрь 2001 года почти 85 двусторонних соглашений об "открытом небе" было заключено (примерно 30 – в последние три года) между приблизительно 70 странами. Такие соглашения заключались не только развитыми странами, но и растущим количеством развивающихся стран (около 60% соглашений).

Деятельность в области либерализации воздушного транспорта также продолжалась на региональном уровне. Центральноеафриканское экономическое и валютное сообщество (ЦАЭВС) и Экономическое сообщество западноафриканских государств (ЭКОВАС) в марте 2001 года договорились о дальнейшем развитии либерализации воздушного транспорта в соответствующих регионах с целью ее полного завершения до июня 2004 года. В регионе Азии и Тихого океана пять участников Организации азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества (АПЕК) (Бруней-Даруссалам, Новая Зеландия, Сингапур, Соединенные Штаты Америки и Чили) заключили в мае официальное многостороннее соглашение об "открытом небе", которое было согласовано в ноябре 2000 года. Это соглашение вступило в силу в декабре. В Латинской Америке государства, которые являются сторонами Форталесского соглашения, подписанного в 1997 году шестью сторонами региона, в марте обсудили дальнейшие пути либерализации. Они согласовали двухгодичный поэтапный план либерализации доступа к рынкам, провозной емкости и распределения частот между государствами-членами. На Ближнем Востоке Арабская комиссия гражданской авиации (АРКГА) в апреле обсудила проект соглашения о либерализации обмена прав на перевозки и предложила поэтапный подход, который в конечном итоге приведет к полной либерализации прав на перевозки государств – членов АРКГА.

Другим важным событием стало широкое вовлечение некоторых других организаций в рассмотрение вопросов воздушного транспорта, в частности Всемирной торговой организации (ВТО). В 2001 году ВТО продолжила обязательный обзор приложения по авиатранспортным услугам к Генеральному соглашению о торговле услугами (ГСТУ) и приняла основные положения, правила и программу работы для проведения переговоров по услугам, в том числе ряд предложений по воздушному транспорту и туризму. Предложения о включении дополнений в приложение по авиатранспортным услугам, направленные в Совет по торговле услугами (СТУ), касались расширения числа участников первой и второй "свободы воздуха"; услуг по наземному обслуживанию; служб управления аэропортами; сдачи в аренду воздушных судов без эксплуа-

танта и вспомогательных услуг для всех видов транспорта, которые имеют отношение к воздушному транспорту. Что касается проекта приложения к ГСТУ по туризму, то СТУ обсудил новое предложение, предусматривающее обеспечение доступа к авиатранспортной инфраструктуре и связанным с ней службам на недискриминационной основе, в дополнении к вопросам, связанным с возможными накладками в отношении нормативных положений, касающихся воздушного транспорта. СТУ также рассмотрел предложение ИКАО о подготовке меморандума о взаимопонимании (МОВ) в целях усиления сотрудничества между ИКАО и ВТО и определения роли этих организаций. ИКАО принимала активное участие в этом процессе и в работе нескольких совещаниях СТУ, на которых была представлена соответствующая информация, в том числе разъяснение цели заключения МОВ между ИКАО и ВТО, а также высказана озабоченность ИКАО в отношении предлагаемого приложения по туризму. Учитывая отсутствие консенсуса в отношении подготовки МОВ, этот вопрос сохранился в качестве постоянного пункта повестки дня последующих совещаний для дальнейшего изучения. На четвертой конференции ВТО на уровне министров, которая состоялась с 9 по 14 ноября 2001 года в Дохе (Катар), были определены задачи и графики проведения переговоров, которые начались в январе 2000 года, с целью содействия экономическому росту всех торговых партнеров и развитию развивающихся и наименее развитых стран. Было также принято решение о том, что члены ВТО направят первоначальные запросы по конкретным обязательствам к 30 июня 2002 года, а первоначальное предложение – к 31 марта 2003 года.

Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) продолжила работу по либерализации грузовых авиаперевозок и предложила протокол к действующим соглашениям о воздушном обслуживании и проект многостороннего соглашения.

Правительства Канады, Кении, Филиппин и Южной Африки начали пересматривать на национальном уровне всю политику в области воздушного транспорта, что связано с глобальной тенденцией к расширению либерализации. В августе правительство Бангладеш разрешило частным перевозчикам осуществлять перевозки на некоторых международных рынках. В августе правительство Бразилии также отказалось от регулирования цен на все внутренние маршруты, после снятия в апреле ограничений на авиатарифы основных внутренних маршрутов. В марте правительство Кипра приступило к либерализации правил выдачи свидетельств авиаперевозчикам. В сентябре правительство Эквадора приняло решение о расширении доступа в аэропорты страны и отменило контроль за грузовыми авиатарифами. В апреле правительство Польши заявило о полном открытии рынка воздушного транспорта с 1 января 2004 года.

Наряду с мероприятиями по либерализации все чаще имели место случаи использования законов о конкуренции при решении вопросов, касающихся воздушного транспорта. Однако одной из основных проблем в отношении антиконкурентного поведения является проведение различий между антиконкурентным и нормальным конкурентным поведением. В январе Министерство транспорта (DOT) Соединенных Штатов Америки заявило, что не будет публиковать руководящие принципы в отношении конкуренции, как это было первоначально предложено в апреле 1998 года; вместо этого оно опубликует исследования и разработает стандарты на индивидуальной основе. В мае федеральный судья Соединенных Штатов Америки отклонил антитрестовский иск относительно грабительских методов, практикуемых авиакомпанией "Американ эрлайнз", направленный в мае 1999 года Министерством юстиции (DOJ) Соединенных Штатов Америки. DOJ приняло решение направить в мае апелляционную жалобу.

Альянсы 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 к ним применялись по-разному. В Европе Европейская комиссия утвердила соглашение об объединении авиакомпаний "ВМІ Бритиш мидланд", "Люфтганза" и SAS сроком на шесть лет. В декабре Комиссия предварительно утвердила соглашение о сотрудничестве, подписанное авиакомпаниями "Остриан арлайнз" и "Люфтганза". В Соединенных Штатах Америки DOT утвердило и предоставило антитрестовский иммунитет соглашениям о сотрудничестве, представленным авиакомпаниями "Юнайтед эрлайнз", "Остриан эрлайнз", "Лауда эр", "Люфтганза" и SAS в январе; "Юнайтед эрлайнз" и "Эр Нью Зиланд" в апреле; и "Континентал эрлайнз" и "СОРА эрлайнз" в мае. Кроме того, DOT пересмотрело четыре соглашения; одно соглашение, которое было отклонено DOT в июле 1999 года и вновь представлено на рассмотрение авиакомпаниями "Американ эрлайнз" и "Бритиш эруэйз" в августе. Оба перевозчика обратились с просьбой о том, чтобы антитрестовский иммунитет вступил в силу после заключения соглашения об "открытом небе" между Соединенным Королевством и Соединенными Штатами Америки.

Объединение отрасли оставалось одним из основных вопросов в 2001 году. В регионе Азии и Тихого океана Комиссия по вопросам конкуренции и защиты потребителей Австралии (АССС) разрешила покупку авиакомпании "Хазелтон эрлайнз" авиакомпанией "Ансет" в марте, а покупку авиакомпании "Импалс" авиакомпанией "Квантас" в мае после того, как перевозчики согласились взять на себя большие обязательства. Ведомство гражданской авиации Китая (ВГАК) подготовила план объединения в июне, в соответствии с которым десять бывших авиакомпаний ВГАК войдут в

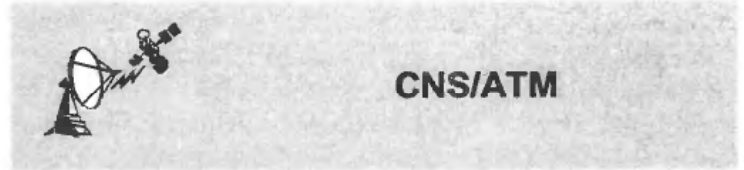
состав трех групп, которые возглавляют авиакомпании "Эр Чайна", "Чайна истерн эрлайнз" и "Чайна саузерн эрлайнз". Авиакомпания "Джапан эрлайнз" и "Джапан эр систем" в ноябре объявили о слиянии двух авиакомпаний в одну холдинговую компанию, которую они совместно организовали. В Европе полномочные органы утвердили покупку "Бритиш риджинал эрлайнз групп" авиакомпанией "Бритиш эруэйз" в апреле, авиакомпании "Евроуингз" авиакомпанией "Люфтганза" в сентябре и авиакомпании "Бразенс" авиакомпанией SAS в октябре. Российские полномочные органы утвердили поглощение авиакомпании "Внуковские авиалинии" авиакомпанией "Сибирь". В Латинской Америке ведомство гражданской авиации Колумбии утвердило слияние авиакомпаний "Авианка" и "Ацес". В Северной Америке Комитет по вопросам конкуренции разрешил поглощение авиакомпанией "Канада 3000" авиакомпаний "Ройал авиэйшн" и "Канджет", соответственно в марте и мае. Окружной апелляционный суд Соединенных Штатов Америки утвердил в мае приобретение авиакомпанией "Американ эрлайнз" контрольного пакета акций обанкротившейся авиакомпании "Транс уорлд эрлайнз". После принятого в мае решения DOJ направить судебный иск с целью предотвращения слияния авиакомпаний "Юнайтед эрлайнз" и "Ю-С эруэйз", которое было предложено в мае 2000 года, оба перевозчика официально отказались от плана объединения.

Вновь оказался актуальным вопрос об оказании государственной помощи после того, как ряд государств приняли ответные меры после событий 11 сентября в Соединенных Штатах Америки. Некоторые страны, прежде всего Соединенные Штаты Америки, оказали авиатранспортной отрасли прямую финансовую или дополнительную помощь. Эта помощь заключалась не только в выплате денежных средств в целях компенсации потерь, которые понесли авиаперевозчики, поставщики услуг и некоторые вспомогательные службы в результате закрытия аэропортов и воздушного пространства сразу после событий 11 сентября, но и в оказании дополнительной помощи в виде кредитных гарантий, защиты ответственности и страховых покрытий, реструктурирования кредитов на условиях низких процентных ставок, оптимизации налогообложения, увеличения страховых покрытий по безработице и медицинского страхования, увеличения дотаций на переподготовку, "промежуточного" финансирования с целью предотвращения неизбежного разорения и т. д. Европейская комиссия разрешила государствам-членам предоставлять страхование обязательства для своих авиаперевозчиков и выплачивать компенсации, но только при условии соблюдения строгих и конкретных требований.

Решение страховых компаний после событий 11 сентября и семидневного уведомления аннулировать во всем мире с 24 сентября страхование авиакомпаний в

пользу третьей стороны и от военных рисков, негативно отразилось на авиатранспортной отрасли. Сразу после этого решения Президент ИКАО направил письмо всем Договаривающимся государствам с призывом обеспечить бесперебойное функционирование воздушного транспорта и предоставить необходимое вторичное страхование для своих перевозчиков, по крайней мере, до начала стабилизации положения на рынке. Некоторые правительства осуществили меры, направленные на страхование своих перевозчиков от такого риска, однако эти меры, предпринятые главным образом правительствами развитых стран, привели также к деформации конкуренции на рынке. Последующие действия страховой отрасли по страхованию в пользу третьей стороны и страхованию ответственности в рамках установленных границ, оказались не только недостаточными, но и недоступными для отрасли, на которую уже легло бремя растущих расходов. Кроме того, оставались другие виды необходимого страхования, которые предстояло обсудить.

Замедление темпов экономического развития существенно отразилось на финансовом положении авиакомпаний. Ситуация осложнилась после событий 11 сентября. В Африке 11 заинтересованных государств в августе приняли решение ликвидировать авиакомпанию "Эр Африк" и учредить нового перевозчика при финансовой поддержке авиакомпании "Эр Франс". В регионе Азии и Тихого океана авиакомпания "Ансет" в сентябре прекратила полеты после неудачных попыток материнской авиакомпании "Эр Нью Зиланд" спасти ее, которая также испытывала финансовые трудности, но в октябре получила помощь от правительства. В Европе компания "Свиссэр груп" в октябре обратилась с просьбой предоставить защиту от своих кредиторов. Правительство Швейцарии предоставило авиакомпании "Свиссэр" чрезвычайный кредит для ее сохранения и согласилось создать новую национальную авиакомпанию. Авиакомпания "Сабена", контрольный пакет акций которой принадлежит авиакомпании "Свиссэр", была вынуждена приостановить выполнение всех рейсов и в ноябре направила документы на ликвидацию. В Латинской Америке авиакомпания "Аэролинеас Аргентинас" в июне обратилась с просьбой защитить ее от банкротства; испанская государственная холдинговая компания SEPI в ноябре продала свой контрольный пакет акций компании "Марсанс груп". В Северной Америке авиакомпания "Мидуэй эрлайнз" прекратила свою деятельность в сентябре. Авиакомпания "Канада 3000" объявила себя банкротом и в ноябре остановила все полеты.



В 2001 году продолжался процесс планирования и 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 конкретные элементы систем CNS/ATM и планы их внедрения были включены в региональные аэронавигационные планы. После принятия Советом в 1998 году первого варианта *Глобального аэронавигационного плана внедрения систем CNS/ATM* (Глобальный план) (Doc 9750) секретариат Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP), несколько групп экспертов Аэронавигационной комиссии и PIRG приступили к активному осуществлению Глобального плана. Первая поправка к Глобальному плану была подготовлена секретариатом на основе результатов работы, выполненной вышеупомянутыми органами. Совет принял поправку в июне. После выпуска первого варианта Глобального плана PIRG добился значительных успехов в определении однородных районов ОрВД, основных потоков и требований CNS/ATM к этим районам с учетом рекомендаций Глобального плана. Часть II Глобального плана была обновлена, с целью отражения работы, проведенной PIRG. 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 нескольких районах Тихоокеанского региона благодаря применению концепции требуемых навигационных характеристик (RNP) 10 стало возможным сокращение боковых и продольных минимумов эшелонирования до 50 м. миль. Воздушное пространство RNP10 также было внедрено в южноатлантическом коридоре, соединяющем Европу и Южную Америку. Продолжалось осуществление первого этапа внедрения таких же сокращенных минимумов эшелонирования в регионах Африки, Карибского бассейна, Латинской Америки и Южноамериканском регионе. 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 действия систем, в работе которых используются всенаправленные ОВЧ-радиомаяки (VOR). Продолжалась работа по внедрению сокращенных минимумов вертикального эшелонирования (RVSM) в Европейском регионе, которые планируется ввести в январе 2002 года. RVSM были успешно внедрены в отдельных частях Тихоокеанского региона, в 2002 году планируется их внедрение в южноатлантическом коридоре.

В некоторых регионах ИКАО началось осуществление программ внедрения системы связи "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC) и системы обработки сообщений ОВД (AMHS). Кроме того, проводимые в настоящее время 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.

### Связь

Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) в отношении режима 3 VDL (передача речевых сообщений и данных) и режима 4 VDL (линия передачи данных для использования в целях наблюдения) были введены в ноябре 2000 года. Эти системы позволяют ввести цифровую речевую связь и расширить возможности связи "воздух – земля" по линии передачи данных. Стандарты для режима 4 VDL были разработаны для обеспечения наблюдения и конкретно для систем автоматического зависимого наблюдения (ADS) (контракт ADS и ADS в режиме радиовещания). Оба режима совместимы с ATN. В 2001 году продолжалась работа по определению возможностей дальнейшего совершенствования систем, включая оценку необходимости стандартизации новых систем, например, приемопередатчика универсального доступа (UAT).

### Навигация

Ряд государств и международных организаций продолжали успешно заниматься разработкой и внедрением глобальных навигационных спутниковых систем

(GNSS). Первый пакет SARPS для GNSS был включен в том I Приложения 10 с датой начала применения 1 ноября.

Продолжалась разработка систем функционального дополнения на основе использования спутников (SBAS). Как ожидается, такая форма функционального дополнения позволит использовать GNSS на всех этапах полета, вплоть до выполнения точного захода на посадку по категории I. Также продолжались разработки и испытания наземных систем функционального дополнения (GBAS), позволяющих обеспечивать полеты по категории I и точные заходы на посадку по категориям II и III. Некоторые государства смогут использовать этот вид функционального дополнения с усовершенствованиями, которые позволяют использовать системы GBAS для позиционирования в дополнении к RNAV в районе аэродрома. 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.

В регионах ИКАО продолжалось внедрение практики неточного захода (NPA) на посадку на базе GNSS (в основном GPS). Эта деятельность подкреплялась разработкой процедур и критериев захода на посадку с вертикальным наблюдением (APV) и полетов по категории I на основе SBAS и GBAS.

### Наблюдение

В течение года продолжалась работа по улучшению характеристик наблюдения. В частности, разработаны бортовая система обеспечения эшелонирования (ASAS) и концепции автоматического зависимого наблюдения в режиме радиовещания (ADS-B). Продолжались дискуссии относительно выбора радиочастоты (RF) для ADS-B. Завершена разработка предложенных поправок к Приложению 10 "Авиационная электросвязь", SARPS в отношении режима S BOPJ, подсети режима S BOPJ авиационной электросвязи (ATN) и бортовых систем предупреждения столкновений (БСПС II) в целях действия своевременному внедрению этих систем Договаривающимися государствами. В большинстве регионов разработаны планы внедрения средств наблюдения, таких, как режим S BOPJ, БСПС и ADS.

### Организация воздушного движения

В рамках эволюционного процесса создания однородной глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД) во всем мире продолжалась работа по модернизации систем управления воздушным дви-

жением (УВД) путем внедрения современного оборудования, способного обеспечить реализацию наиболее передовых концепций ОрВД.

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

Было предложено несколько концепций эксплуатации систем ОрВД. 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 для разрешения конфликтных ситуаций. Группа экспертов ИКАО по эксплуатационной концепции организации воздушного движения (АТМСП) достигла существенных результатов по подготовке описания эксплуатационной концепции ОрВД "от перрона до перрона", которая будет содействовать постепенному процессу внедрения однородной глобальной системы ОрВД. Перспективы концепции ориентированы на будущее и не ограничиваются возможностями существующего уровня технологического развития. Главное заключается в том, что эксплуатационная концепция поможет реализовать ожидаемые преимущества систем CNS/ATM и провести анализ рентабельности внедрения систем ОрВД. Представление проекта варианта эксплуатационной концепции планируется во втором квартале 2002 года.

требования в отношении аэродромов, сертифицированных государством, является своевременной и целесообразной. Новое руководство по сертификации аэродромов было опубликовано с целью оказания помощи государствам при выполнении обязательств согласно *Конвенции о международной гражданской авиации*. Новая поправка также включает обновленные технические требования в отношении спасания и пожаротушения, в частности спасания на воде и в трудных условиях местности, а также в отношении времени реагирования в районе аэропорта.



## АВИАЦИОННАЯ МЕТЕОРОЛОГИЯ

Все более широкое применение современных автоматизированных систем наблюдения за погодой стало причиной просьб ИКАО о рассмотрении роли этих систем в процессе выполнения таких наблюдений для авиации. Рядом государств, в частности в Европейском регионе, изучается использование метеорологической информации в поддержку принимаемых мер по увеличению пропускной способности аэропортов. В этом контексте изучается возможность подготовки нового доклада по метеорологии. В ряде государств вновь проявляется интерес к проведению исследования проблемы повышения качества и своевременности прогнозов обледенения и турбулентности.

Продолжалась работа по составлению глобальных прогнозов особых явлений погоды (SIGWX) с помощью ЭВМ во всемирных центрах зональных прогнозов (ВЦЗП). В результате этого с помощью интерактивных компьютерных станций ВЦЗП были подготовлены карты SIGWX высокого уровня, обеспечивающие глобальный охват. Более чем 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 оперативную метеорологическую информацию (ОРМЕТ), как METAR, TAF, и SIGMENT. Вследствие внедрения спутникового вещания и рассылки ВЦЗП прогнозов SIGWX были закрыты 10 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 (VAAC), продол-



## АЭРОДРОМЫ

Продолжалась работа над исследованием ИКАО по процедурам проектирования и оценки прочности покрытий, используемых для анализа комплексной нагрузки, создаваемой новыми крупными самолетами, у которых каждая опора шасси образована шестью или более колесами (например, B-777). Также продолжались полномасштабные исследовательские проекты по испытанию покрытий в двух государствах.

Дальнейшее развитие тенденции к образованию автономных аэропортовых органов отразилось на вопросах безопасности. Поэтому государствам пришлось создавать соответствующие законодательства и правила безопасности. В этой связи поправка 4 к тому I Приложения 14 "Аэродромы", которая устанавливает новые

жалась 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 системы предупреждения и обнаружения КОСПАС-САРСАТ. 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 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. Преимущество использования аварийного приводного передатчика (ELT) заключается в том, что в случае подачи сигнала ложной тревоги, он будет передаваться с гораздо меньшей скоростью, по сравнению с частотой 121,5 МГц. Источником ложной тревоги на частоте 406 МГц являются только ELT, в отличие от сигнала ложной тревоги на частоте 121,5 МГц, который может передаваться различными источниками помех.

С сентября 1982 года по декабрь 2000 года с помощью системы КОСПАС-САРСАТ было спасено более 12 747 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.



Растущая перегруженность в контролируемой зоне продолжала оказывать негативное влияние на работу служб во многих районах мира, поскольку объемы воздушных перевозок возрастали более быстрыми темпами, по сравнению с расширением пропускной способности аэропортов и воздушного пространства. Предполагается, что внедрение систем CNS/ATM значительно снизит перегруженность в контролируемой зоне во всем мире.

Третье совещание Группы экспертов по упрощению формальностей рекомендовало внести всеобъемлющую поправку в Приложение 9 "Упрощение формальностей", которая поможет предотвратить или снизить перегруженность в аэропортах. Обновленные SARPS, в частности главы 3 (проездные документы, прибытие и убытие пассажиров) и главы 4 (ввоз и вывоз грузов) отражают современные концепции, такие как оптимальное использование, например, информационных систем, управление рисками в системах контроля на границе. Продолжалась работа по уточнению требований к машинночитываемым проездным документам с целью глобального взаимодействия систем проверки пассажиров в аэропортах, которые предназначены для обработки больших объемов перевозок в пиковые периоды.



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

### Регулярные полеты

Согласно предварительным данным об авиационных происшествиях, сопровождавшихся гибелью пассажиров, при выполнении регулярных воздушных перевозок во всем мире в 2001 году произошло 13 авиационных происшествий с воздушными судами, имеющими сертифицированную максимальную взлетную массу свыше

2250 кг. В результате этих аварий погибло 577 пассажиров, тогда как в 2000 году в 18 авиационных происшествиях погибло 757 пассажиров (таблица 11). Несмотря на снижение объема перевозок пассажиров в 2001 году, показатель количества человеческих жертв на 100 млн. пассажиро-километров уменьшился с 0,025 в 2000 году до 0,02 вследствие уменьшения количества погибших пассажиров. Аналогичным образом количество авиационных происшествий с человеческими жертвами на 100 млн. самолето-километров снизилось с 0,07 в 2000 году до 0,05, а количество авиационных происшествий с человеческими жертвами на 100 000 самолето-посадок сократилось с 0,09 в 2000 году до 0,06 (рис.8).

Показатели безопасности полетов в значительной мере зависят от типов воздушных судов, выполняющих регулярные пассажирские перевозки. Например, в 2001 году зарегистрировано 5 происшествий с турбореактивными воздушными судами, на долю которых приходится примерно 98% всего объема регулярных перевозок (в единицах выполненных пассажиро-километров), в результате которых погибло 513 пассажиров; в тоже время зарегистрировано 8 происшествий с турбовинтовыми и поршневыми воздушными судами, на долю которых приходится приблизительно 2% объема регулярных перевозок, в результате которых погибло 64 пассажира. Таким образом, происшествия с человеческими жертвами при выполнении перевозок турбореактивными самолетами были гораздо реже, чем при выполнении перевозок винтовыми воздушными судами.

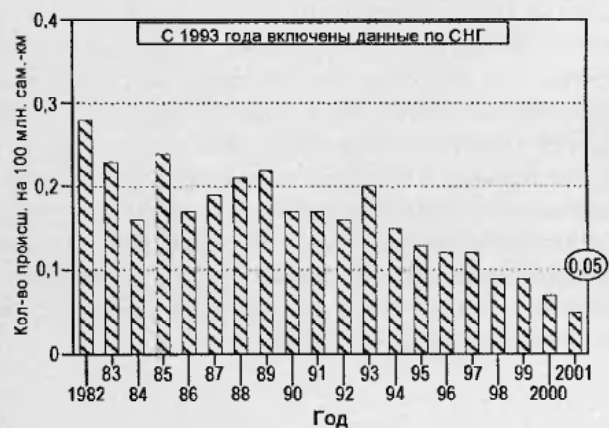
### Нерегулярные коммерческие полеты

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 сертификационной взлетной массой более 2250 кг в 2001 году произошло 29 авиационных происшествий с человеческими жертвами (5 из них имели место с воздушными судами, выполняющими чисто грузовые перевозки с пассажирами на борту), по сравнению с 21 авиационным происшествием с человеческими жертвами в 2000 году. В 2001 году в этих происшествиях погибло 204 пассажира, в то время как в 2000 году погибших было 290.

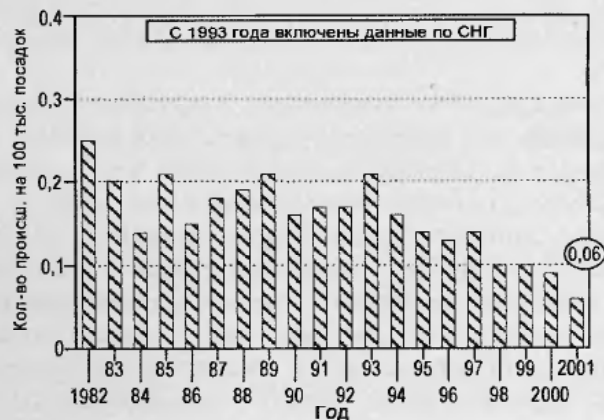
В 2001 году с воздушными судами с взлетной массой более 9000 кг в авиакомпаниях, занимающихся выполнением как регулярных, так и нерегулярных перевозок, в ходе выполнения нерегулярных полетов произошло 13 авиационных происшествий с человеческими жертвами, в результате которых погибло 118 пассажиров.



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



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



Количество происшествий, сопровождавшихся гибелью пассажиров, на 100 тыс. посадок воздушных судов при регулярных перевозках

Рис. 8. Статистика авиационных происшествий, 1982–2001



## КОНТРОЛЬ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗО- ПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Продолжалось проведение проверок в рамках утвержденной ИКАО в январе 1999 года Универсальной программы по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). На 33-ей сессии Ассамблеи был представлен всеобъемлющий доклад, в котором было отмечено успешное выполнение программы. Проверки проводились во всех 178 Договаривающихся государствах и 5 территориях, начиная с 1999 года. Ассамблея приняла две резолюции, которые в частности предусматривают продолжение и расширение этой программы, с целью устранения недостатков, отмеченных в ходе проверки и разработки функции гарантии качества для проектов по контролю за обеспечением безопасности полетов. База данных итогов и различий помогает выявлять недостатки, связанные с контролем за обеспечением безопасности полетов. До конца года было выполнено 30 командировок с целью контрольной проверки выполнения планов мероприятий государств, в которых проводились проверки. Продолжалась подготовительная работа по расширению этой программы на другие технические области.



## ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

Международное авиационное сообщество продолжало заниматься вопросами человеческого фактора, связанными с проблемой выкатывания на ВПП, в связи с чем международные мероприятия проводились в различных Договаривающихся государствах.

С 2 по 6 апреля в Санта-Крус, Боливия, состоялся региональный семинар по предотвращению авиационных происшествий. На нем присутствовали представители Договаривающихся государств из регионов CAR и SAM, а также представители отрасли, центров подготовки и высших учебных заведений. Один день на семинаре был полностью посвящен вопросам человеческого фактора, связанным с предотвращением авиационных происшествий и проведением расследований.

С 27 по 29 ноября в Панаме состоялся региональный семинар ИКАО по проведению проверок состояния безопасности полетов в авиакомпаниях (LOSA). LOSA является новой методикой сбора информации о безо-

пасности полетов во время проведения стандартного контроля за эксплуатацией авиакомпании.



## ПОДГОТОВКА АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА

Четыре типовые учебно-методические разработки (ТУМР), предназначенные для подготовки и развития навыков у государственных инспекторов по безопасности полетов, были разработаны совместными усилиями Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки и ИКАО. Проведена проверка девяти учебных центров гражданской авиации с целью подтверждения их соответствия требованиям по подготовке одобренных ИКАО государственных инспекторов по безопасности полетов, обучение которых проводится на базе ТУМР.



## "ВАРШАВСКАЯ СИСТЕМА"

К концу 2001 года Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, которая была совершена 28 мая 1999 года, была подписана 70 государствами и 1 региональной организацией экономической интеграции (Европейское сообщество) и ратифицирована 12 государствами. Для вступления в силу Конвенции требуется ее ратификация 30 государствами.

## ПОМОЩЬ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО СТРАХОВАНИЯ ОТ ВОЕННЫХ РИСКОВ

После трагических событий 11 сентября в Соединенных Штатах Америки 33-я сессия Ассамблеи приняла резолюцию А33-20 "Скоординированный подход при оказании помощи в области авиационного страхования от военных рисков". Ассамблея призвала Договаривающиеся государства совместно заниматься разработкой более долгосрочного и скоординированного подхода к решению этой важной и срочной проблемы и поручила Совету ИКАО создать специальную группу

для скорейшего представления Совету рекомендаций. Во исполнение этого поручения Совет ИКАО на 1-м заседании своей 164-й сессии 22 октября принял решение о создании такой Специальной группы по авиационному страхованию от военных рисков (SGWI).

Специальная группа провела два заседания: SGWI/1 (Монреаль, 6–7 декабря 2001 года) и SGWI/2 (Монреаль, 28–30 января 2002 года).

В качестве одного из возможных решений на долгосрочную перспективу Группа SGWI рекомендовала разработать международную конвенцию, которая ограничивала бы ответственность авиационной отрасли перед третьими сторонами за ущерб, причиненный в результате военных действий, угона и связанных с ними рисков.

На краткосрочную и среднесрочную перспективу SGWI рекомендовала создать международный механизм, предоставляющий покрытие в области авиационного страхования военных рисков при многосторонней поддержке правительств на начальном этапе. До принятия Советом решения по последнему вопросу Президент Совета письмами государствам от 21 сентября, 25 октября, 14 декабря 2001 года и 18 марта 2002 года обратился ко всем Договаривающимся государствам ИКАО с призывом обеспечивать страхование рисков, которые остались непокрытыми в результате этих событий, до стабилизации страховых рынков. Это обращение Президента встретило положительный отклик со стороны государств.



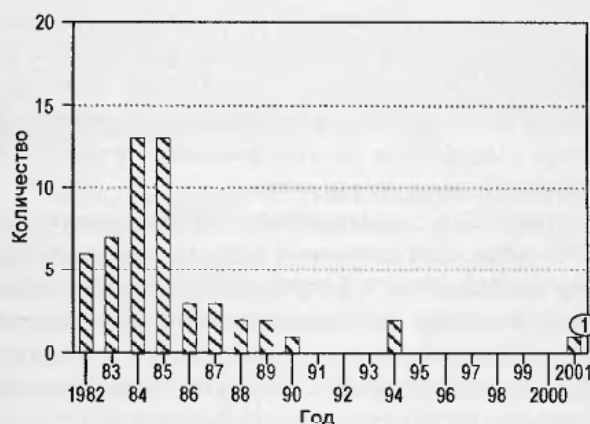
## АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

За отчетный период было сообщено о 21 акте незаконного вмешательства. Среди них было 7 случаев незаконного захвата, в том числе 4 одновременных угона воздушных судов в Соединенных Штатах Америки 11 сентября, которые были использованы в качестве оружия уничтожения, 2 случая попытки незаконного захвата воздушных судов, 4 нападения на авиационные объекты, 4 попытки нападения на авиационные объекты, 2 нападения во время полета, 1 попытка нападения во время полета и 1 попытка диверсии (таблица 12). Сведения об этих актах включены в ежегодные статистические сводки данных, которые используются для анализа тенденции и динамики в этой области (рис. 9).

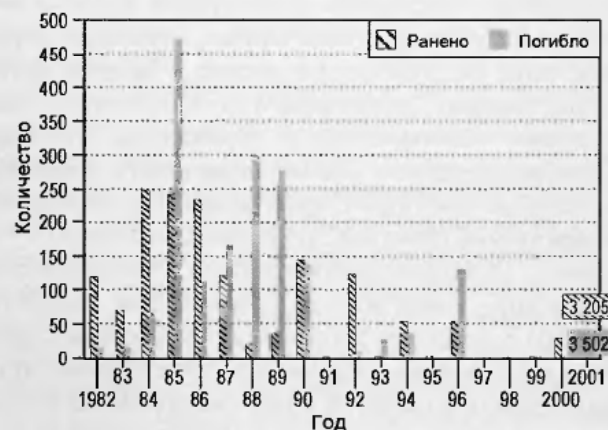
В соответствии с резолюцией А33-1 Ассамблеи "Декларация о ненадлежащем использовании гражданской авиации в качестве оружия уничтожения и о других террористических актах, затрагивающих



### Акты незаконного вмешательства



### Диверсии



Примечание. Полученные официальные сообщения о событиях 11 сентября 2001 года в Соединенных Штатах Америки не включали оценочные данные о погибших и раненых на земле. Общее количество является текущей оценкой и рассчитано на основе данных из печати.

### Количество погибших и раненых

Рис. 9. Статистика авиационной безопасности, 1982–2001

гражданскую авиацию" Совет согласился созвать Конференцию по авиационной безопасности на уровне министров в Штаб-квартире ИКАО с 19 по 20 февраля 2002 года в целях предотвращения и искоренения актов терроризма, затрагивающих гражданскую авиацию и борьбы с ними, усиления роли ИКАО в принятии Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) в отношении безопасности и правил и проверки их выполнения, и выделения необходимых финансовых средств для принятия ИКАО срочных мер в области авиационной безопасности.

Резолюция А33-1 поручила Совету и Генеральному секретарю пересмотреть программу ИКАО в области авиационной безопасности и рассмотреть вопрос об учреждении программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением авиационной безопасности касающейся, в частности, организации системы безопасности в аэропортах и программ обеспечения безопасности гражданской авиации. В этой связи была высказана рекомендация о постоянном характере механизма и обязательном участии всех Договаривающихся государств.

Поправка 10 к Приложению 17 была принята Советом 7 декабря. Она вступит в силу 15 апреля 2002 года и будет применяться с 1 июля 2002 года. Эта поправка включает введение различных терминов и новых требований к применению этого Приложения в отношении внутренних воздушных перевозок, международного сотрудничества при обмене информации об угрозе, национальных комитетов по авиационной безопасности, национального контроля качества, порядка и контроля доступа, пассажиров и их ручной клади и перевозимого в грузовом отсеке багажа, персонала службы обеспечения безопасности в полете и защиты кабины летного экипажа, совместного использования кодов/совместных мероприятий и руководства ответными действиями в связи с актами незаконного вмешательства. Статус некоторых требований был изменен от Рекомендуемой практики до уровня Стандартов.

Совет утвердил рекомендацию Международной технической комиссии по взрывчатым веществам (МТКВВ) о внесении поправки к техническому приложению к Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения об исключении из перечисленных в ней маркирующих добавок орто-монотрилоуола (о-MNT). В соответствии с решением Совета было направлено письмо государствам – участникам Конвенции с предложением внести поправку согласно пункту 4 статьи VI Конвенции. В соответствии с пунктом 3 статьи VII Конвенции поправка была принята 27 сентября и вступит в силу 27 марта 2002 года.



## ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

В 2001 году в ИКАО были проведены три крупных мероприятия. В январе состоялось заседание Комитета ИКАО по защите окружающей среды от воздействия авиации (САЕР/5) в ходе которого были подготовлены рекомендации для Совета ИКАО по шуму и эмиссии двигателей. В апреле состоялся коллоквиум по экологическим аспектам авиации, основная цель которого заключалась в расширении осведомленности государств о проблемах защиты окружающей среды, связанных с гражданской авиацией, обмене мнениями по этим проблемам и ознакомлении государств с работой САЕР/5 по подготовке к обсуждению вопросов охраны окружающей среды на 33-й сессии Ассамблеи. В октябре Ассамблея рассмотрела *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды*, принятое в 1998 году (резолюция А32-8) в свете изменений, которые произошли в течение последних трех лет, и приняла его с существенными изменениями (резолюция А33-7).

В июне Совет принял новые, более жесткие Стандарты по шуму для реактивных и больших винтовых воздушных судов (глава 4 тома I Приложения 16 "*Охрана окружающей среды*"), которые вступят в силу с 1 января 2006 года, а также более жесткие требования по шуму для вертолетов и новые правила в отношении повторной сертификации. В октябре Ассамблея (резолюция А33-7) поддержала концепцию сбалансированного подхода к управлению шумом, разработанную САЕР, которая включает четыре основных элемента, а именно: снижение шума в источнике (воздушные суда с пониженным уровнем шума), планирование и организация землепользования в районе аэропортов, эксплуатационные приемы снижения шума и эксплуатационные ограничения. Ассамблея также решила трудный вопрос, касающийся эксплуатационных ограничений в отношении "воздушных судов главы 3", имеющих наиболее высокий уровень шума. Государства, которые нуждаются во введении таких ограничений в аэропортах, серьезно страдающих от проблем шума, имеют в настоящее время соответствующий инструктивный материал.

14 марта 2000 года Соединенные Штаты Америки направили заявление и памятную записку в соответствии со статьей 84 *Конвенции о международной гражданской авиации* и Правилами по разрешению разногласий с целью рассмотрения Советом ИКАО разногласий с 15 европейскими государствами относительно

постановления (ЕС) № 925/1999 ("Устройства подавления шума"). В течение года продолжались переговоры между сторонами, в которых Президент Совета предоставил свои добрые услуги в качестве посредника. Сторонам удалось достигнуть согласия по принципам урегулирования, в соответствии с резолюцией А33-7 Ассамблеи, в частности ее добавлениями С, D и E, которая была принята консенсусом 5 октября на 33-й сессии Ассамблеи. Стороны выразили удовлетворение новыми многосторонними рамками, которые по их мнению являются значительным шагом к урегулированию разногласий в споре между сторонами согласно статье 84.

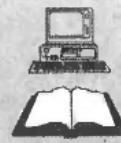
Что касается эмиссии двигателей, в соответствии с поручением Ассамблеи (1998) САЕР уделял особое внимание разработке вариантов политики по ограничению или снижению эмиссии парниковых газов, производимых гражданской авиацией. В связи с этим Комитет принял во внимание *Специальный доклад по авиации и глобальной 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 проводился также анализ потенциальной роли таких ориентированных на рынок мер, как обмен квотами на эмиссию, взимание связанных с эмиссией сборов (налогов или пошлин) и заключение добровольных соглашений. В октябре Ассамблея (резолюция А33-7) поручила Совету продолжить разработку руководств для государств в отношении использования рыночных мер и подготовить конкретные предложения и незамедлительно предложить рекомендации для Конференции Сторон в Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН).

После принятия в декабре 1997 года Киотского протокола к РКИК ООН в ноябре Конференция сторон в РКИК определила учреждения и детальные процедуры протокола, в том числе обмен квотами на эмиссию, который имеет значение для авиации. Предполагается, что это ускорит процесс ратификации Киотского протокола. Для вступления Протокола в силу требуется его ратификация 55 сторонами Конвенции, в том числе достаточным количеством промышленно развитых стран (согласно приложению I), чтобы его действие охватывало страны, которые несут ответственность за выброс парниковых газов. В конце 2001 года Протокол подписали 46 государств, из которых только 2 являются сторонами приложения I.



## 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 А29-15 Ассамблеи "Ограничение курения на международных пассажирских рейсах".



## ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Объем программы технического сотрудничества ИКАО оценивался на 2001 год в 130,6 млн. долл., из которых было освоено 100,7 млн. долл. (или 77%).

В течение года Управление технического сотрудничества (УТС) осуществляло 125 проектов в 88 развивающихся странах и, кроме того, было утверждено осуществление 15 новых и пересмотренных крупномасштабных проектов. Для осуществления проектов на местах УТС пользовалось услугами 411 экспертов из 35 стран. В общей сложности было выделено 583 стипендии, а расходы на закупку оборудования для осуществления проектов на местах составили 85,8 млн. долл.

Правительство Сингапура и ИКАО совместно разработали программу подготовки кадров для развивающихся стран. В рамках программы, которая финансируется программой сотрудничества Сингапура, координируется Управлением технического сотрудничества ИКАО и выполняется Сингапурской академией гражданской авиации, будет предоставлено 100 стипендий (ориентировочно на 600 000 долл.) на период с 2001 по 2003 год для подготовки кадров в области контроля за обеспечением безопасности полетов, проверки летной годности во время выполнения контроля за обеспечением безопасности полетов и CNS/ATM (включая последние разработки в области GNSS). Кроме того, благодаря стипендиям, предоставленным Чешской Республикой, ИКАО организовала подготовку 41 стипендиата в области обслуживания воздушного движения, которую они получили в учебном центре Праги. Программа предоставления стипендий действует с 1997 года. За этот период подготовку прошли 120 стипендиатов из 14 стран Европейского региона. Общая стоимость программы на конец 2001 года составила 588 982 долл.

## ОРГАНИЗАЦИЯ

- ★ 33-я сессия Ассамблеи проходила в сентябре-октябре, в работе которой принимало участие рекордное число (1130) делегатов из 169 Договаривающихся государств и наблюдателей от 32 международных организаций. Ассамблея, которая проходила вскоре после событий 11 сентября в Соединенных Штатах Америки, приняла резолюцию, решительно осуждающую ненадлежащее использование гражданской авиации в качестве оружия уничтожения и призвала к усилению программ авиационной безопасности государств и ИКАО. Ассамблея также добилась значительных успехов в решении вопросов, связанных со снижением авиационного шума, как части всеобъемлющего решения проблемы защиты окружающей среды, а также рассмотрела ряд других вопросов в области аэронавигации, безопасности полетов, экономики, юридических вопросов, политики в области технического сотрудничества и повышения эффективности работы ИКАО. Ассамблея одобрила концепцию международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) для финансового обеспечения связанных с безопасностью полетов проектов, изыскать иные источники финансирования которых государства не могут. На Ассамблее был избран на трехлетний срок новый Совет и принят бюджет по программам на 2002–2003–2004 годы.
- ★ Совет в ноябре принял решение провести Конференцию по авиационной безопасности на уровне министров в период с 19 по 20 февраля 2002 года в Штаб-квартире Организации.
- ★ В январе Югославия присоединилась к Конвенции о международной гражданской авиации, затем в феврале присоединилась Андорра, и общее число Договаривающихся государств достигло 187.
- ★ В январе также было достигнуто официальное соглашение о новой структуре проходящих через Северный полюс авиамаршрутов, которые значительно сократят продолжительность маршрутов, соединяющих Северную Америку и Тихоокеанский регион. Эта структура введена в действие с 1 февраля 2001 года.
- ★ В августе Президент Совета д-р Ассад Котайт и министр связи и информационной технологии Сингапура г-н Ео Чэо Тун подписали Меморандум о взаимопонимании относительно программы подготовки кадров для развивающихся стран, совместно разработанной ИКАО и Сингапуром.
- ★ В сентябре Совет присудил 35-ю премию имени Эдварда Уорнера – высшую награду в международной гражданской авиации – г-ну Балабуеву Петру Васильевичу (Украина), в знак признания его выдающегося вклада в развитие международной гражданской авиации.
- ★ Дипломатическая конференция, проходившая с 29 октября по 16 ноября в Кейптауне под эгидой ИКАО и Международного института унификации частного права (УНИДРУА), приняла Конвенцию о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Протокол по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования. Новые документы устанавливают систему правил, разработанных с целью упрощения формальностей для финансирования операций с существующими активами, аренды воздушных судов и предоставления льготных кредитов для авиаперевозчиков.
- ★ В ноябре Совет путем аккламации избрал д-ра Ассادا Котайта (Ливан) Президентом Совета в десятый раз подряд.
- ★ Девиз Международного дня гражданской авиации, отмечаемого ежегодно в годовщину создания ИКАО 7 декабря 1944 года, гласил: "Полет между странами – диалог между народами".