

Doc 9814



Документация к сессии
Ассамблеи в 2004 году

Годовой доклад Совета

2002



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@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; Fax: +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
Teléfono: +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
Teléfono: +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; Fax: +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
Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo e: 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>

2/03

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 2002 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 был подготовлен Секретариатом и в виде проекта 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 2002 году Совет провел три сессии. Сто шестьдесят пятая сессия Совета проходила с 21 февраля по 15 марта и состояла из тринадцати заседаний; сто шестьдесят шестая сессия проходила с 21 мая по 14 июня и состояла из четырнадцати заседаний и сто шестьдесят седьмая сессия проходила с 12 ноября по 4 декабря и состояла из четырнадцати заседаний, три из которых были проведены вне периода заседаний Совета. В период между сессиями Совета Президенту Совета предоставлялись полномочия принимать необходимые решения по ряду вопросов.



Ассад Хатай

Президент Совета

Оглавление

	Страница		Страница
Глава I. Краткие итоги за год.....	1	7. Охрана окружающей среды.....	39
Мировая экономика	1	8. Упрощение формальностей.....	40
Перевозки	2	Глава IV. Совместное финансирование	42
Финансовые итоги	3	1. Общие положения.....	42
Коммерческая деятельность	4	2. Финансовые данные, характеризующие	
Экономическое регулирование	5	деятельность в рамках Датского и	
CNS/ATM	8	Исландского соглашений о совместном	
Аэродромы	10	финансировании.....	42
Авиационная метеорология	10	3. Финансовая информация, касающаяся дого-	
Поиск и спасение.....	11	воренностей о совместном финансировании	
Перегруженность	11	системы контроля за выдерживанием высоты	
Безопасность полетов	12	в регионе Северной Атлантики.....	42
Контроль за обеспечением безопасности		Глава V. Техническое сотрудничество	44
полетов.....	13	1. Краткий обзор	44
Человеческий фактор.....	13	2. Финансирование	50
Выдача свидетельств авиационному		3. Кадры.....	53
персоналу и его подготовка	14	4. Предоставление стипендий	53
Авиационная безопасность	14	5. Оборудование и субподряды.....	54
"Варшавская система"	15	6. Программы по линии ПРООН и целевых	
Помощь в области авиационного страхования		фондов	55
от военных рисков.....	16	Перечень по странам и регионам.....	55
Охрана окружающей среды	16	Межгосударственные и межрегиональные	
Ограничение курения	17	проекты	67
Техническое сотрудничество.....	17	Глава VI. Конституционные и юридические	
Организация	18	вопросы	72
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИКАО В 2002 ГОДУ		1. Введение	72
Глава II. Аэронавигация.....	20	2. Ратификация, присоединение и принятие	72
1. Введение	20	3. Программа работы Юридического	
2. Проекты, которым уделялось особое		комитета и юридические совещания.....	73
внимание в 2002 году	20	4. Урегулирование разногласий.....	74
3. Совещания	30	5. Помощь в области авиационного страхо-	
4. Международные стандарты и Рекоменду-		вания от военных рисков	74
емая практика (SARPS) и Правила аэро-		6. Целевая поддержка.....	75
навигационного обслуживания (PANS).....	30	7. Привилегии, иммунитеты и льготы	
Глава III. Воздушный транспорт.....	34	Организации	76
1. Введение	34	8. Регистрация договоров и соглашений	76
2. Совещания	34	7. Подборка национальных законов и	
3. Экономическая политика.....	34	правил в области авиации.....	76
4. Прогнозирование и экономическое		Глава VII. Авиационная безопасность	77
планирование.....	36	1. Введение	77
5. Статистика	37	2. Совещания	77
6. Управление аэропортами, средствами		3. Механизм в области авиационной	
и службами на маршруте	38	безопасности.....	78

	Страница		Страница
4. Проверки в сфере авиационной безопасности.....	79	3. Совет, Аэронавигационная комиссия и комитеты Совета.....	Д-10
5. Контакты с государствами	80	4. Совещания, проведенные в 2002 году	Д-13
Глава VIII. Региональная деятельность	82	5. Участие государств и международных организаций в основных совещаниях ИКАО в 2002 году	Д-16
Часть I. Региональные бюро	82	6. Структура Секретариата ИКАО по состоянию на 31 декабря 2002 года.....	Д-19
1. Общая часть.....	82	7. Распределение по странам сотрудников категории специалистов по состоянию на 31 декабря 2002 года	Д-20
2. Деятельность региональных бюро в целом....	82	8. Распределение специалистов, работавших в 2002 году в рамках технического сотрудничества на местах, по гражданству, должностям и программам	Д-24
3. Деятельность региональных бюро и достигнутые ими результаты	85	9. Набор персонала на полевые посты: 2002 год.....	Д-26
Часть II. Региональные комиссии	95	10. Стипендии, предоставленные в 2002 году в рамках программ ИКАО	Д-37
1. Общая часть.....	95	11. Закупки оборудования и субподряды	Д-44
2. Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА).....	95	12. Таблицы к главе I.....	Д-47
3. Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА)	95	13. Выезды в государства и территории сотрудников региональных бюро по аэронавигации, воздушному транспорту, авиационной безопасности и техническому сотрудничеству	Д-59
4. Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА).....	97	14. Участие государств в организуемых региональными бюро ИКАО совещаниях и тематика этих совещаний.....	Д-63
Глава IX. Отношения с другими международными организациями.....	99	15. Конкретная деятельность региональных бюро в областях аэронавигации, воздушного транспорта, авиационной безопасности и технического сотрудничества	Д-70
1. Организация Объединенных Наций.....	99	16. Конкретные вопросы, подлежащие рассмотрению региональными бюро в области аэронавигации, воздушного транспорта, авиационной безопасности и технического сотрудничества	Д-86
2. Межучрежденческие органы.....	100		
3. Специализированные учреждения	101		
4. Другие международные организации	102		
Глава X. Организация	106		
1. Совет.....	106		
2. Структура Организации	109		
3. Кадры.....	109		
4. Ознакомительный курс	110		
5. Деятельность в области информирования общественности	110		
6. Деятельность в области информационных и связанных технологий (ИСТ).....	111		
7. Служба переводов и издания	113		
8. Web, библиотека и архивы ИКАО.....	114		
9. Секция регистрации, распространения и продаж.....	116		
10. Финансы.....	116		
11. Контроль и анализ управленческой деятельности.....	119		
Добавления			
1. Документы международного воздушного права: ратификация и присоединение в 2002 году	Д-1		
2. Приложения к Конвенции	Д-5		

Глоссарий

- ААКМ** – Ассоциация авиационно-космической медицины
- АЗБР** – Азиатский банк развития
- АКГА** – Африканская комиссия гражданской авиации
- АНС** – аэронавигационные службы
- АНК** – Аэронавигационная комиссия
- АНП** – аэронавигационный план
- АНУ** – Аэронавигационное управление
- АРКГА** – Арабская комиссия гражданской авиации
- АСЕКНА** – Агентство по безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре
- АС** – Африканский союз
- АСБ** – автоматизированные системы бронирования
- АТУ** – Авиатранспортное управление
- АФРАА** – Ассоциация африканских авиакомпаний
- БСПС** – бортовая система предотвращения столкновений
- ВАС(ВС)** – Восточноафриканское сообщество
- ВВП** – валовой внутренний продукт
- ВГА** – ведомство гражданской авиации
- ВКР** – Всемирная конференция радиосвязи
- ВКР-2003** – Всемирная конференция радиосвязи (2003)
- ВМО** – Всемирная метеорологическая организация
- ВОЗ** – Всемирная организация здравоохранения
- ВОИС** – Всемирная организация интеллектуальной собственности
- ВОРЛ** – вторичный обзорный радиолокатор
- ВОТ** – Всемирная торговая организация
- ВПС** – Всемирный почтовый союз
- ВСЗП** – Всемирная система зональных прогнозов
- ВТО** – Всемирная таможенная организация
- ВТО** – Всемирная организация по туризму
- ВЦЗП** – Всемирный центр зональных прогнозов
- ГЛОНАСС** – глобальная система спутниковой навигации
- ГДГА** – Генеральный директор(ат) гражданской авиации
- ГПБП** – Глобальный план обеспечения безопасности полетов
- ГСТУ** – Генеральное соглашение о торговле услугами
- ДГА** – Департамент гражданской авиации
- ДГА** – Директорат гражданской авиации
- ДОПМ** – Департамент операций по поддержанию мира
- ДОПМООН** – Департамент Организации Объединенных Наций по поддержанию мира
- ЕВРОКОНТРОЛЬ** – Европейская организация по безопасности аэронавигации
- ЕИБ** – Европейский инвестиционный банк
- ЕК** – Европейская комиссия
- ЕКГА** – Европейская конференция гражданской авиации
- ЕС** – Европейское сообщество
- ЕС** – Европейский союз
- ИАОПА** – Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов
- ИАТА** – Международная ассоциация воздушного транспорта
- ИКПО/ИНТЕРПОЛ** – Международная организация уголовной полиции
- ИМО** – Международная морская организация
- ИМСО** – Международная организация подвижной спутниковой связи
- ИСО** – Международная организация по стандартизации
- ИФАКА** – Международная федерация ассоциаций авиационной связи
- ИФАЛПА** – Международная федерация ассоциаций линейных пилотов
- ИФАТКА** – Международная федерация ассоциаций диспетчеров воздушного движения
- КАМ** – Комиссия по авиационной метеорологии
- КОМЕСА** – Общий рынок для Востока и Юга Африки
- КОС** – Комиссия по основным системам
- КОСЕСНА** – Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию
- КОСПАС** – космическая система поиска судов, терпящих бедствие
- КССР** – Координационный совет старших руководителей системы ООН
- КТС** – Комиссия по транспорту и связи
- ЛАГ** – Лига арабских государств
- ЛАКГА** – Латиноамериканская комиссия гражданской авиации
- МААКМ** – Международная академия авиационной и космической медицины
- МАВТЛА** – Международная ассоциация воздушного транспорта Латинской Америки
- МАГАТЭ** – Международное агентство по атомной энергии
- МАК** – Межгосударственный авиационный комитет
- МАКЭ** – Межамериканская комиссия по электросвязи
- МБР** – Межамериканский банк развития
- МГАТ** – министерство гражданской авиации и туризма
- МГЭИК** – Межправительственная группа экспертов по изменению климата
- ММФБП** – Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов

МОВ – меморандум о взаимопонимании
МООНВАК – Миссия Организации Объединенных Наций по делам временной администрации в Косово
МООНДРК – Миссия Организации Объединенных Наций в Демократической Республике Конго
МОТ – Международная организация труда
МСДА – Международный совет деловой авиации
МСП – Международный совет аэропортов
МСПД – машиносчитываемые проездные документы
МСЭ – Международный союз электросвязи
МТП – Международная торговая палата
МТКВВ – Международная техническая комиссия по взрывчатым веществам
МФААС – Международная федерация ассоциаций авиационной связи
МФРЦ – механизм финансирования реализации целей ИКАО
НАТО – Организация североатлантического договора
НСБТ – Национальный совет по безопасности на транспорте
ОАА – Объединенные авиационные администрации
ОАЕ – Организация африканского единства
ОАР – Особый административный район
ОВД – обслуживание воздушного движения
ОВЧ – очень высокая частота
ООН – Организация Объединенных Наций
ОрВД – организация воздушного движения
ОЭСР – Организация экономического сотрудничества и развития
ППП – правила полетов по приборам
ПРООН – Программа развития Организации Объединенных Наций
ПТС – Программа технического сотрудничества
РДЦ – районный диспетчерский центр
РКИК ООН – Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата
РПИ – район полетной информации
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
СЗГА – Служба закупок для гражданской авиации
СНГ – Содружество Независимых Государств
СПД – совершенствование производства документации
СПС – силы по стабилизации
СРПАБ – Справочное руководство по проверкам в сфере авиационной безопасности
СРПП – служба обеспечения разработки политики и программ
СТУ – Совет по торговле услугами
СУО – соглашение об управленческом обслуживании
МРГ – Техническая рабочая группа
ТУМР – комплект типовых учебно-методических разработок

ТРГ – Техническая рабочая группа
УВД – управление воздушным движением
УВП – Управление Высокого представителя
УМР – Управление международного развития
УОПООН – Управление по обслуживанию проектов Организации Объединенных Наций
УППАБ – Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности
УППКБП – Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
УТС – Управление технического сотрудничества
УЦБП – Учебный центр по авиационной безопасности
УЦГА – Учебный центр гражданской авиации
ФАИ – Международная авиационная федерация
ФАУ – Федеральное авиационное управление
ЦПИ – центры полетной информации
ЦФ – целевые фонды
ЭВСЗА – Экономический и валютный союз Западной Африки
ЭКА – Экономическая комиссия для Африки
ЭКЕ – Экономическая комиссия для Европы
ЭКОВАС – Экономическое сообщество западноафриканских государств
ЭСКАТО – Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
ЭСКЗА – Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии
ЮНДКП – Программа Организации Объединенных Наций по контролю над наркотическими средствами
ЮНЕП – Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде
ЮРУ – Юридическое управление

АСА – орган контроля воздушного пространства
АСААС – Ассоциация полномочных органов гражданской авиации государств бассейна Карибского моря
ACSA – Агентство по контролю за обеспечением безопасности полетов в Центральной Америке
ADREP – система представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах
ADS – автоматическое зависимое наблюдение
ADS-B – автоматическое зависимое наблюдение в режиме радиовещания
AENA – полномочный орган аэропортов Испании
AEROCOM – авиационная связь
AEROMET – авиационная метеорология
AFDD – база данных о выводах и различиях, выявленных в ходе проверок
AFI – Африка и Индийский океан
AFIS – полетно-информационное обслуживание на аэродроме
AFS – авиационная фиксированная служба
AFTN – сеть авиационной фиксированной электросвязи
AGA – аэродромы, авиатрассы и наземные средства

- AH-DE** – Специальная группа экспертов по обнаружению взрывчатых веществ
- AIG** – расследование и предотвращение авиационных происшествий
- AIP** – сборник аэронавигационной информации
- AIRAC** – регулирование и контроль аэронавигационной информации
- AIS/MAP** – аэронавигационная информация и карты
- AIMAPSG** – Исследовательская группа по аэронавигационной информации и картам
- AJAB** – Консультативная объединенная апелляционная коллегия
- ALA** – авиационные происшествия при заходе на посадку и посадке
- ALAR** – сокращение числа авиационных происшествий при заходе на посадку и посадке
- AMDAR** – передача метеорологических данных с борта воздушного судна
- AMHS** – система обработки сообщений ОВД
- AMOSSG** – Исследовательская группа по системам метеорологических наблюдений на аэродромах
- AMS** – авиационная подвижная служба
- ANAC** – ВГА Кот-д'Ивуара
- ANSConf** – Конференция по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания
- AOSCF** – Фонд расходов на административное и оперативное обслуживание
- AOT** – аэропорты Таиланда
- APANPIRG** – Группа регионального планирования и осуществления проектов в регионе Азии/Тихого океана
- APEC** – Форум азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества
- API** – система предварительной информации о пассажирах
- APIRG** – Группа регионального планирования и осуществления проектов в регионе АFI
- APT** – Сообщество связи стран Азии/Тихого океана
- APV** – заход на посадку с вертикальным наведением
- A-SMGCS** – усовершенствованная система управления наземным движением и контроля за ним
- ASA** – сектор проверок в сфере авиационной безопасности
- ASAS** – бортовая система обеспечения эшелонирования
- ASD** – Секция по безопасности полетов
- ASIA/PAC** – Азия/Тихий океан
- AsMA** – Ассоциация авиационно-космической медицины
- ASTC** – Центр подготовки по авиационной безопасности
- ATConf** – Всемирная авиатранспортная конференция
- ATDSG** – Исследовательская группа по условным обозначениям типов воздушных судов
- ATLAS** – автоматизированная библиотечная система
- ATMCP** – Группа экспертов по эксплуатационной концепции организации воздушного движения
- ATN** – сеть авиационной электросвязи
- ATO** – отдел воздушного транспорта
- ATRP** – Группа экспертов по регулированию воздушного транспорта
- AVSEC** – авиационная безопасность
- AWOS** – автоматическая система наблюдения за погодой
- BUFR** – бинарная универсальная форма для представления метеорологических данных
- CAA-PC** – советник по вопросам гражданской авиации/координатор проекта
- CACAS** – Временный полномочный орган по делам гражданской авиации Сомали
- CAEP** – Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации
- CAFSAT** – сеть спутниковой связи районов полетной информации Центральной Атлантики
- CAR** – Карибский регион
- CAST** – Группа по безопасности полетов коммерческой авиации
- CATCV** – Учебный центр гражданской авиации Вьетнама
- CCL** – "Крозэйша контрол лимитед"
- CEATS** – обслуживание воздушного движения в Центральной Европе
- CFIT** – столкновение исправного воздушного судна с землей
- CGWI** – Исследовательская группа Совета по авиационному страхованию от военных рисков
- CITEL** – Межамериканская комиссия электросвязи
- CNS** – связь, навигация и наблюдение
- COM** – связь
- COPAD** – Комиссия по рассмотрению кандидатур на посты директоров
- COSCAP** – совместная разработка мероприятий по обеспечению безопасности и сохранению летной годности в эксплуатации
- CPDLC** – связь "пилот – диспетчер" по линии передачи данных
- CVOR** – обычный всенаправленный ОБЧ-радиомаяк
- DAGMAR** – база данных об авиационных соглашениях и договоренностях
- DCA** – Департамент гражданской авиации
- DCA** – Директорат гражданской авиации
- DEPV** – Департамент электронного оборудования и безопасности полетов
- DGP** – Группа экспертов по опасным грузам
- DME** – дальномерное оборудование
- DOT** – министерство транспорта
- DRKO** – Департамент операций по поддержанию мира
- DSU** – Сектор продажи документации
- DTD** – определение типа документа
- DVOR** – доплеровский всенаправленный ОБЧ-радиомаяк
- EANPG** – Европейская группа аэронавигационного планирования
- ЕАО** – Отделение по оценке программ, ревизии и анализу управленческой деятельности

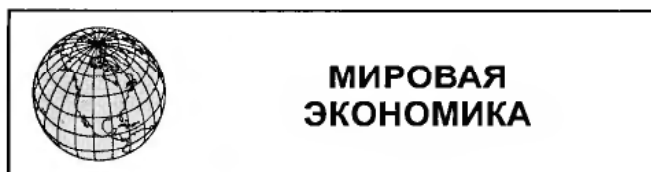
- EATCHIP** – программа упорядочения и интеграции управления воздушным движением в Европе
- ECFALIS** – информационная система ЕКГА по упрощению формальностей
- EDEN** – электронная система справок и контроля прохождения документации
- EDU** – Сектор внешнего распространения
- EEA** – Европейская экономическая зона
- ELT** – аварийный приводной передатчик
- EMARSSH** – структура проходящих к югу от Гималаев маршрутов для полетов между Европой, Ближним Востоком и Азией
- ESAF** – регион Восточной и Южной Африки
- ETAC** – училище гражданской авиации
- EUR** – Европейский регион
- EURPOL** – Целевая группа по общеевропейской авиатранспортной политике
- FAL** – упрощение формальностей
- FASID** – документ по внедрению средств и видов обслуживания
- FATCA** – Федеральная служба управления воздушным движением
- FCLTP** – Группа экспертов по выдаче свидетельств членам летного экипажа и их подготовке
- FIDAE** – международная аэрокосмическая выставка
- FIS** – службы полетной информации
- FMG** – Группа по организации частот
- FSF** – Фонд безопасности полетов
- GBAS** – наземная система функционального дополнения
- GCAA** – Генеральное управление гражданской авиации
- GEOSAR** – геостационарные спутники
- GEPEJTA** – Группа экспертов по политическим, экономическим и правовым вопросам в области воздушного транспорта
- GLONASS** – глобальная навигационная спутниковая система
- GNSS** – глобальная навигационная спутниковая система
- GPS** – глобальная система определения местоположения
- GPWS** – система предупреждения о близости земли
- GREPECAS** – Группа регионального планирования и осуществления проектов в Карибском и Южно-американском регионах
- GRIB** – данные в узлах регулярной сетки, выраженные в двоичной форме
- GSI** – общие инструкции для Секретариата
- HCAA** – ведомство гражданской авиации Греции
- HLCM** – Комитет высокого уровня по проблемам управления
- HLCR** – Комитет высокого уровня по программам
- IAVW** – международная служба слежения за вулканической деятельностью на авиатрассах
- IBIS** – система ИКАО по представлению данных о столкновениях с птицами
- ICT** – информационные и связанные технологии
- ILS** – система посадки по приборам
- IMSO** – Международная организация подвижной спутниковой связи
- IRCA** – Международный регистр гражданских воздушных судов
- ISASI** – Международное общество специалистов по расследованию в целях обеспечения воздушной безопасности
- ISBN** – международный стандартный книжный номер
- ISCS** – система международной спутниковой связи
- ISDB** – интегрированная база статистических данных
- ITS** – информационные технологии и системы
- JSSA** – совместная инициатива по стратегии в области безопасности полетов
- LAM** – Латинская Америка
- LEOSAR** – группировка спутников на низкой околоземной орбите
- LOSA** – проверка состояния безопасности полетов в авиакомпаниях
- LPB** – Отдел переводов и публикаций
- MEDA** – помощь в принятии решений по исправлению ошибок технического обслуживания
- MET** – метеорология
- METAR** – регулярная авиационная сводка погоды (в кодовой авиационной метеорологической форме)
- METLINKSG** – Исследовательская группа по линии передачи метеорологических данных
- MID** – Ближний Восток
- MIDANPIRG** – Группа регионального планирования и осуществления проектов в Ближневосточном регионе
- MOCAT** – Министерство гражданской авиации и туризма
- MWO** – служба наблюдения за погодой
- NA** – Северная Азия
- NAM** – Североамериканский регион
- NAT SPG** – Группа планирования систем в регионе NAT
- NEPAD** – Новое партнерство в интересах развития Африки
- NIMA** – Национальное агентство картографии и съемки местности
- NPA** – неточный заход на посадку
- NTSB** – Национальный совет по безопасности на транспорте
- ОСП** – Группа экспертов по пролету препятствий
- OCR** – оптическое распознавание знаков
- OFOD** – начальный и конечный пункты полета
- OFZ** – зона, свободная от препятствий
- OPAS** – оперативная помощь
- OPLINKP** – Группа экспертов по применению линий передачи данных
- OPMET** – оперативная метеорологическая информация
- OPS/AIR** – производство полетов/летная годность
- ORAT** – эксплуатационная готовность и трансфер в аэропортах
- PAAST** – Панамериканская группа по безопасности полетов авиации
- PANS** – Правила аэронавигационного обслуживания

- PANS-ABC** – Правила аэронавигационного обслуживания. Сокращения и коды ИКАО
- PANS-ATM** – Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения
- PANS-OPS** – Правила аэронавигационного обслуживания. Эксплуатация воздушных судов
- PEL** – выдача свидетельств авиационному персоналу
- PIASA** – Соглашение о воздушных сообщениях тихоокеанских островов
- PIRG** – региональные группы планирования и внедрения
- PREPCOM** – Подготовительный комитет
- RASOS** – Региональная система контроля за обеспечением безопасности полетов
- REDDIG** – сеть цифровой связи в регионе Южной Америки
- RFF** – спасание и борьба с пожарами
- RNAV** – зональная навигация
- RNP** – требуемые навигационные характеристики
- RVSM** – сокращенный минимум вертикального эшелонирования
- SA** – Южная Азия
- SADIS** – спутниковая система рассылки аэронавигационной информации
- SAFA** – программа оценки уровня безопасности полетов иностранных воздушных судов
- SAM** – Южная Америка
- SAR** – поиск и спасание
- SARAST** – Южноазиатская региональная группа по безопасности полетов
- SARPS** – Стандарты и Рекомендуемая практика
- SAT** – Южная Атлантика
- SATCC** – Комиссия по транспорту и связи Юга Африки
- SBAS** – спутниковая система функционального дополнения
- SCT/DGAC** – секретариат по связи и транспорту/
Главное управление гражданской авиации
- SCRAG** – Административная группа по возмещению связанных с SADIS затрат
- SEA** – Юго-Восточная Азия
- SEARAST** – Региональная группа по безопасности полетов в Юго-Восточной Азии
- SGWI** – Специальная группа по авиационному страхованию от военных рисков
- SIGMET** – информация, касающаяся явлений погоды на маршруте, которые могут повлиять на безопасность полетов воздушных судов
- SIGWX** – особые явления погоды
- SIP** – специальный проект
- SSPM** – Руководство по стандартам и процедурам Секретариата
- STS** – поддержка технических служб на уровне проектов
- TAA** – абсолютная высота прибытия в зону аэродрома
- TAF** – прогноз по аэродрому
- TAG-MRTD** – Техническая консультативная группа по машиночитываемым проездным документам
- TEM** – управление факторами угроз и ошибок
- TRD** – Секция терминологии, справок и документации
- TWG** – Техническая рабочая группа
- UACC** – диспетчерский центр управления движением в верхнем воздушном пространстве
- UAT** – приемопередатчик универсального доступа
- UEMOA** – Экономический и валютный союз Западной Африки
- UNAT** – Административный трибунал Организации Объединенных Наций
- UNDPCKO** – Департамент ООН по поддержанию мира
- UNMIK** – Миссия ООН по делам временной администрации в Косово
- VAAC** – консультативный центр по вулканическому пеплу
- VAP** – Группа экспертов по визуальным средствам
- VDL** – ОБЧ-линия передачи данных
- VNAV** – вертикальная навигация
- VOR** – всенаправленный ОБЧ-радиомаяк
- VSAT** – терминал с очень небольшим раскрытием антенны
- VTOL** – вертикальный взлет и посадка
- WACAF** – Бюро Западной и Центральной Африки (Дакар)
- WAFSSG** – Исследовательская группа по всемирной системе зональных прогнозов
- WGS-84** – Всемирная геодезическая система – 1984
- WLA** – Web, библиотека и архивы
- WRIGHT** – проект ВОЗ по изучению общих рисков при путешествиях
- WSIS** – Всемирное совещание на высшем уровне по вопросам информационного сообщества
- XML** – расширенный маркировочный язык
-

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 2002 году. В таблицах добавления 12 приводятся более подробные статистические данные, использованные при подготовке данной главы.



В 2002 году началось восстановление мировой экономики после резкого снижения темпов развития в 2001 году, которое характеризовалось оживлением торговли и промышленного производства почти во всех регионах мира. Прирост валового внутреннего продукта (ВВП) во всем мире составил приблизительно 3% в реальном выражении (рис. 1). В промышленно развитых странах увеличение ВВП на 1,8% свидетельствовало о медлен-

ном улучшении ситуации. В Северной Америке темпы экономического роста составили 2,5%, что почти на 2 процентных пункта выше по сравнению с предыдущим годом. В развивающихся странах прирост ВВП сохранился на уровне 4,6%, что выше среднемирового показателя.

В странах Африки рост экономики обеспечил прирост ВВП на 3,4%. В регионе Азии и Тихого океана, совокупная экономика которого составляет самую большую часть мировой экономики, темпы роста составили приблизительно 4,8% в 2002 году. Развивающиеся страны региона Азии и Тихого океана внесли значительный вклад, поскольку их средний прирост ВВП составил 6,5%. Прирост ВВП Китая вновь был значительным и составил 8%, тогда как в новых индустриальных государствах Азии отмечался значительный прирост ВВП, который составил 4,6%. ВВП Японии вырос незначительно (на 0,3%), в то время как темпы роста экономики Австралии и Новой Зеландии достигли примерно 4%.

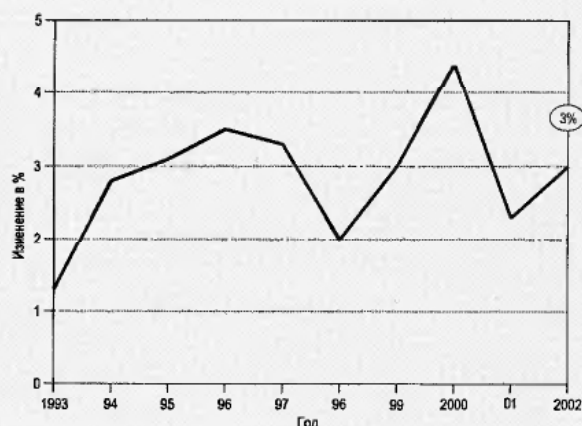


Рис. 1. Изменение по годам мирового ВВП в постоянных ценах, 1993–2002

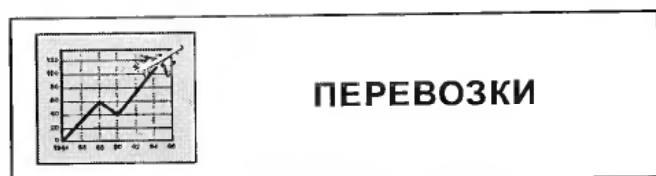
В Европейском регионе средний показатель прироста ВВП составил 1,3%, темпы роста в Европейском союзе составили 0,8%, что ниже средних показателей развитых стран. Рост экономики стран Центральной и Восточной Европы составил около 2,9%, в то время как в странах Содружества Независимых Государств (СНГ) рост ВВП в среднем составил 4,8%, что почти на 1,5% ниже, чем в предыдущем году.

Региону Латинской Америки и Карибского бассейна еще предстоит восстановление от снижения мировых темпов экономического роста начиная с 2001 года, а также в результате финансового кризиса в Аргентине, прирост ВВП региона снизился на 0,1%.

Экономический прирост в Ближневосточном регионе составил около 3,9%, снижение которого второй год подряд является результатом изменений на нефтяном рынке и опасений, связанных с вопросами безопасности.

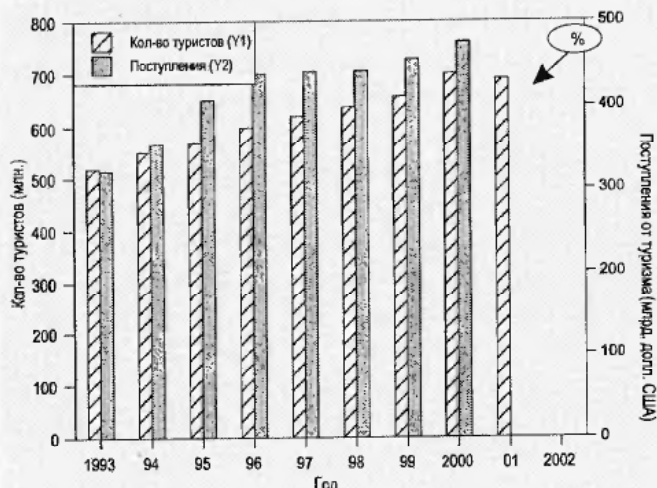
Мировой объем торговли товарами и услугами согласно оценкам увеличился в 2002 году приблизительно на 2,9%.

Международный туризм в 2002 году увеличился примерно на 3,6%. По данным Всемирной организации по туризму (ВОТ) почти 715 млн. туристов совершили поездки в другие страны в 2002 году (рис. 2).



Регулярные перевозки

В 2002 году общий объем регулярных перевозок авиакомпаний 188 Договаривающихся государств ИКАО составил примерно 1615 млн. пассажиров и около 30 млн. т. груза. Общий объем перевозок и объем выполненных международных



Примечание. Данные о поступлениях за 2002 год не получены ко времени подготовки издания.
Источник: ВОТ

Рис. 2. Динамика международного туризма и поступления от него (в долл. США), 1993–2002

пассажирских, грузовых и почтовых тонно-километров увеличился примерно на 2% по сравнению с 2001 годом (таблицы 1 и 2). Динамика за период с 1993 по 2002 год показана на рис. 3.

В 2002 году произошло снижение провозной емкости в таких пределах, что средний коэффициент загрузки увеличился и достиг некоторых самых высоких ежегодных показателей (рис. 4); средний коэффициент пассажирской и грузовой загрузки на всех регулярных перевозках (внутренних и международных) возрос соответственно до 71 и 61% (таблица 3).

Что касается регионов, то около 33% общего объема перевозок (пассажирских, грузовых,

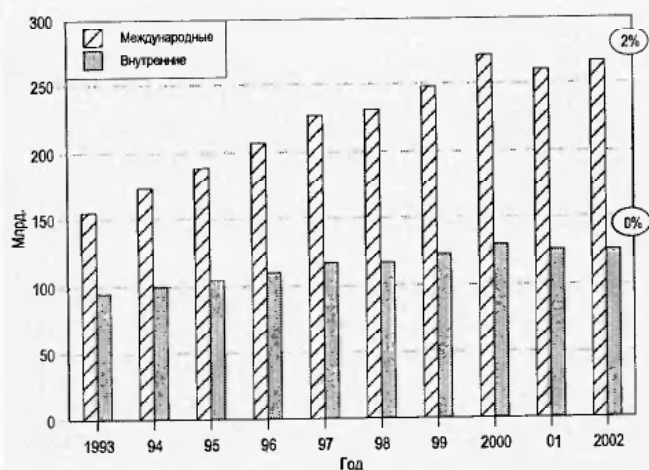


Рис. 3. Регулярные перевозки (выполненные тонно-километры), 1993–2002

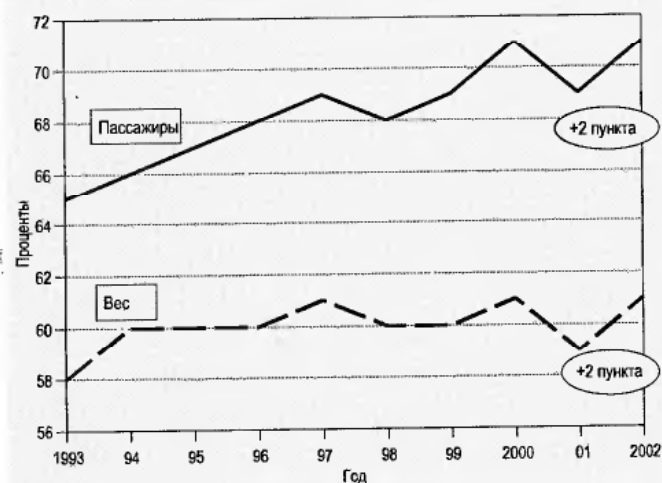


Рис. 4. Регулярные перевозки (достигнутые коэффициенты загрузки), 1993–2002

авиапочты) были выполнены авиакомпаниями Северной Америки. От общего объема перевозок на долю авиакомпаний Азии/Тихого океана пришлось 29%, европейских авиакомпаний – 27% авиакомпаний Латинской Америки и Карибского бассейна – 4%, авиакомпаний Ближнего Востока – 4% и авиакомпании Африки – 2% (таблица 4).

Данные по отдельным странам (таблицы 5 и 6) свидетельствуют о том, что в 2002 году приблизительно 47% от общего объема регулярных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок было выполнено авиакомпаниями Соединенных Штатов Америки, Японии, Соединенного Королевства и Германии (соответственно 31, 6, 5 и 5%). Примерно 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 2002 году общий объем международных нерегулярных пассажирских перевозок, выраженный в пассажиро-километрах, снизился почти на 12% по сравнению с 2001 годом, и в результате их доля в объеме нерегулярных международных пассажирских перевозок сократилась с 13,5 до примерно 12% (рис. 5 и таблица 7). Доля внутренних нерегулярных пассажирских перевозок в общем объеме нерегулярных пассажирских перевозок составила около 5%, а в общем объеме внутренних нерегулярных пассажирских перевозок во всем мире – около 1%.

Работа аэропортов

По предварительным подсчетам в 2002 году в 25 крупнейших аэропортах мира было обслужено около 1022 млн. пассажиров (таблица 8). За тот же период в этих аэропортах (из которых 14 расположены в Северной Америке, 6 – в Европе и 5 – в Азии) было выполнено приблизительно 11 млн. коммерческих авиатранспортных операций.



Авиакомпании

Предварительные оценки за 2002 год свидетельствуют о том, что регулярные авиакомпании мира в целом второй год подряд несли большие эксплуатационные потери, после получения эксплуатационной прибыли в течение восьми лет (таблица 9 и рис. 6).

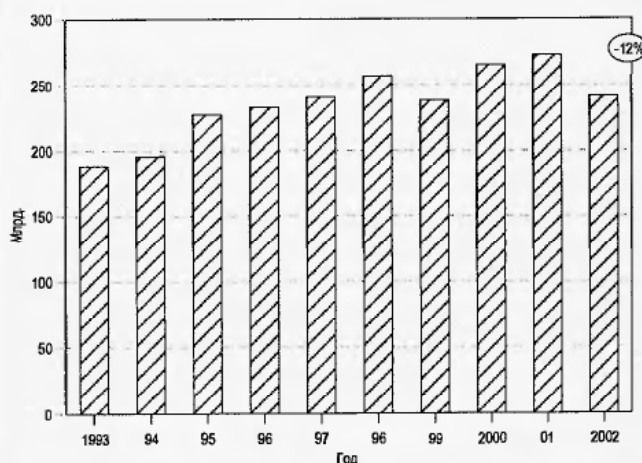


Рис. 5. Международные нерегулярные перевозки (выполненные пассажиро-километры), 1993–2002

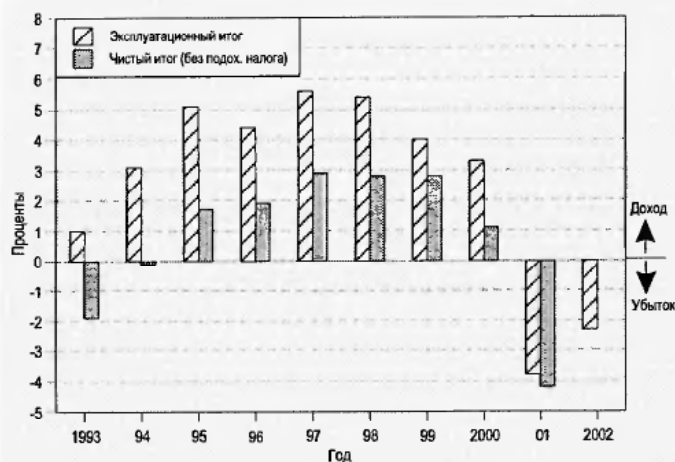


Рис. 6. Регулярные авиакомпании (эксплуатационные и чистые итоги), 1993–2002

По предварительным данным эксплуатационные доходы регулярных авиакомпаний Договаривающихся государств ИКАО составили в 2002 году примерно 312,5 млрд. долл¹, а эксплуатационные расходы тех же авиакомпаний – 319,8 млрд. долл.; таким образом, эксплуатационные потери составили 2,3% от эксплуатационных доходов, тогда как в 2001 году эксплуатационные потери составили 3,8%.

Эксплуатационные доходы на тонно-километр уменьшились с 74,9 центов в 2001 году примерно до 74,5 центов в 2002 году, а эксплуатационные расходы уменьшились с 77,8 цента примерно до 76,2 центов.

Аэропорты и аэронавигационные службы

Как и у авиаперевозчиков, финансовое положение аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания, особенно в Северной Америке и Европе, продолжало находиться под влиянием сокращения объема воздушных перевозок после событий 11 сентября 2001 года. Поставщики пытались балансировать между финансовыми проблемами авиакомпаний и необходимостью в увеличении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, поскольку объем перевозок был менее предусмотренного. Сокращение поступлений не из авиационных источников еще больше осложнило финансовое положение аэропортов.



КОММЕРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Перевозчики

На основе расписаний, опубликованных в справочниках регулярных авиакомпаний, подсчитано, что на конец 2002 года в мире имелось приблизительно 806 авиаперевозчиков, занима-

ющихся выполнением международных и/или внутренних регулярных пассажирских перевозок (включая 76 перевозчиков, которые осуществляют как регулярные пассажирские, так и чистогрузовые перевозки), и около 90 авиакомпаний, которые осуществляют только регулярные чистогрузовые перевозки. Общее количество перевозчиков в 2002 году составило 896, почти столько же, сколько и в 2001 году (894).

В 2002 году продолжалась тенденция приватизации принадлежащих правительствам авиакомпаний. В пяти 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 соответствующих авиакомпаний, или другими обстоятельствами. Вопреки основной тенденции произошло увеличение доли правительственных акций в некоторых приватизированных перевозчиках в целях предотвращения их неизбежного краха.

Аэропорты и аэронавигационные службы

Замедлилось расширение автономной деятельности аэропортов и аэронавигационных служб после нескольких лет реализации проектов по коммерциализации и приватизации во всех регионах мира, особенно в сфере аэропортов.

Воздушные суда

В период с 1993 по 2002 год количество находящихся в эксплуатации коммерческих транспортных воздушных судов увеличилось с 15 554 до 20 887, т. е. приблизительно на 34% (исключая воздушные суда с максимальной взлетной массой менее 9000 кг). При этом количество турбореактивных воздушных судов увеличилось на тот же период с 12 552 до 16 668, т. е. приблизительно на 33% (рис. 7 и таблица 10).

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

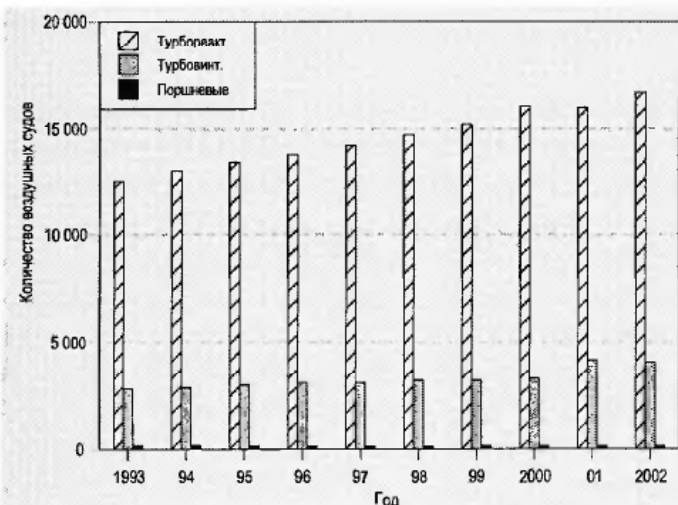


Рис. 7. Общий парк коммерческих транспортных воздушных судов, 1993–2002

В 2002 году количество заказанных и поставленных реактивных воздушных судов составило соответственно 497 (990 в 2001 году) и 999 (1219 в 2001 году). На конец 2002 года число невыполненных заказов составило 3407 по сравнению с 3799 в конце 2001 года.

Объем финансовых обязательств по заказам на реактивные воздушные суда, размещенным у крупнейших производителей воздушных судов в 2002 году, оценивается примерно в 40 млрд. долл.

Количество заказанных и поставленных в течение 2002 года турбовинтовых воздушных судов составило соответственно 32 и 69.

Наибольшее количество сделок по типам воздушных судов в 2002 году

Воздушное судно	Заказы	Поставки	Невыполн. заказы
"Аэробус-319"	143	85	370
"Боинг-737"	118	212	757
"Канадэр" RJ	44	186	389
"Аэробус-320"	43	116	469
"Эмбрайер" RJ	43	131	408



ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Согласно поступившей информации в течение года 69 государств заключили или изменили 91 двустороннее соглашение о воздушных сообщениях. Свыше 70% этих соглашений и поправок предусматривали в той или иной форме либерализацию нормативных механизмов в рамках сохраняющейся тенденции. Например, десять государств заключили шесть соглашений об "открытом небе", которыми предусматривается свободный доступ к рынкам без ограничений для назначенных перевозчиков, неограниченные права на маршруты, провозную емкость, совместное использование кодов и тарифов, однако два из шести соглашений предусматривают поэтапное или отсроченное применение некоторых положений. Более 85 соглашений об "открытом небе" было заключено (28 в последние 3 года) с участием приблизительно 70 стран к декабрю 2002 года. В 60% соглашений участвуют развивающиеся страны.

Деятельность в области либерализации воздушного транспорта также продолжалась на региональном уровне. Основная цель этих региональных и/или многосторонних соглашений по либерализации заключалась в предоставлении большего доступа к рынку и повышении качества услуг заинтересованных государств-членов. К декабрю 2002 года было заключено по меньшей мере 11 таких соглашений, несколько других возможных соглашений находятся на этапе разработки. В течение года произошли некоторые важные региональные события. Впервые, 14 государств – членов Форума Тихоокеанских островов провели в октябре переговоры в отношении Соглашения о воздушных сообщениях Тихоокеанских островов (PIASA), которое после официального подписания государствами-членами постепенно создаст единый авиационный рынок в субрегионе. Во-вторых, Перу и Самоа присоединились соответственно в

мае и ноябре к многостороннему соглашению по либерализации международных воздушных перевозок, известному как соглашение об "открытом небе" Копа, которое первоначально подписали пять членов (Бруней-Даруссалам, Новая Зеландия, Соединенные Штаты Америки, Сингапур и Чили) Форума Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АРЕС) в 2001 году. В-третьих, двусторонние соглашения между государствами – членами Европейского союза (ЕС) и Швейцарией официально вступили в силу в июле после их ратификации всеми государствами-членами; соглашения, одно из которых касается воздушного транспорта, предусматривают вхождение Швейцарии в Европейскую экономическую зону (ЕЭЗ). Совет ЕС завершил в декабре проведение переговоров о расширении состава с десятью государствами Центральной и Восточной Европы, в результате которых они вступят в ЕС в 2004 году.

В ЕС произошло важное событие, которое отразилось на общей внешней политике ЕС. В ноябре суд Европейского сообщества рассмотрел несколько исков, поданных в 1998 году Европейской комиссией против восьми государств-членов, которые заключили или изменили двусторонние соглашения о воздушных сообщениях (семь из которых являлись соглашениями об "открытом небе") с Соединенными Штатами Америки. Решения суда подтвердили возможность государств-членов вступать в двусторонние соглашения с третьими странами, которые не касаются правил воздушного сообщения Европейского сообщества, однако суд установил, что некоторые положения этих двусторонних соглашений нарушают эксклюзивную внешнюю правомочность Европейского сообщества в отношении авиатарифов и автоматизированных систем бронирования (АСБ). Суд также определил, что статьи о национальной принадлежности и контроле воздушных судов нарушили закон Европейского сообщества о праве на свободу создания предприятий. Выполняя решение Суда, Европейская комиссия сообщила, что она поручит Европейскому совету срочно передать ей полномочия для проведения переговоров по соглашению о воздушных сообщениях всего Сообщества с Соединенными Штатами Америки, а также для заключения ана-

логичных соглашений с Японией и Российской Федерацией.

Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) завершила в январе рассмотрение либерализации грузовых авиаперевозок и затем опубликовала двусторонний протокол к действующим соглашениям о воздушных сообщениях вместе с возможным многосторонним соглашением.

Всемирная торговая организация (ВТО) продолжила на многосторонней основе порученный пересмотр приложения по авиатранспортным услугам к Генеральному соглашению о торговле услугами (ГАТС), которое включает три так называемых "мягких права", а именно ремонт и техническое обслуживание воздушных судов, продажу и маркетинг воздушного транспорта и обслуживание АСБ. В марте на 4-й сессии мнения в Совете по торговле услугами (СТУ) разделились относительно продолжения пересмотра и возможного расширения сферы действия ГАТС. СТУ обсудил предложение о более существенных обязательствах членов в отношении ремонта и технического обслуживания воздушных судов, а также об усилении действующих обязательств с учетом их важности и потенциальных возможностей для развивающихся стран.

Несколько государств начали пересматривать на национальном уровне всю свою политику в области воздушного транспорта, что связано с глобальной тенденцией к расширению либерализации. Например, Канада объявила в мае о новой политике назначения нескольких перевозчиков для международных регулярных воздушных сообщений, которая сняла ограничения для ряда канадских перевозчиков, назначенных для обслуживания иностранных рынков в тех случаях, если возможно назначение нескольких перевозчиков. Индия также в мае приступила к пересмотру своей политики двусторонних соглашений с целью привлечения в страну большего количества иностранных перевозчиков. Мозамбик объявил в июле об отмене монопольного статуса авиакомпании "ЛАМ Мозамбик эрлайнз", разрешив другим перевозчикам выполнять международные рейсы. Китай увеличил

в августе максимальный предел иностранного финансирования китайских авиаперевозчиков с 35 до 49%.

Альянсы авиакомпаний, особенно крупных перевозчиков, продолжали привлекать к себе внимание со стороны регулирующих органов в силу их потенциального влияния на доступ к рынкам, конкуренцию и интересы потребителей, хотя меры регулирования применялись к ним по-разному. Например, Европейская комиссия утвердила одно соглашение о внутриевропейском альянсе и два соглашения о трансатлантическом альянсе между европейскими и американскими авиакомпаниями. В Соединенных Штатах Америки Министерство транспорта (DOT) утвердило и предоставило антитрестовский иммунитет пяти соглашениям об альянсах между американскими и иностранными авиакомпаниями, одно из которых предусматривало заключение соглашения об "открытом небе" между Соединенным Королевством и Соединенными Штатами Америки. DOT также предварительно утвердило соглашение, представленное в январе авиакомпаниями "Американ эрлайнз" и "Бритиш эруэйз", однако затем аннулировало его по просьбе перевозчика, поскольку перевозчики не были готовы принять условия DOT. Кроме того, DOT в октябре утвердило соглашение о широком совместном использовании кодов между авиакомпаниями "Юнайтед эрлайнз" и "Ю-Эс эруэйз" и продолжило пересмотр соглашения между авиакомпаниями "Континентал эрлайнз", "Дельта эрлайнз" и "Нортуэст эрлайнз".

Многие государства продолжали оказывать различные виды государственной помощи своим национальным авиакомпаниям, которые столкнулись с финансовыми трудностями, возникшими главным образом в результате экономического спада и последствий событий 11 сентября 2001 года в Соединенных Штатах Америки. Например, Бразилия утвердила в сентябре комплексный пакет оказания помощи бразильским перевозчикам, который включает освобождение от налогов на 320 млн. долл. Европейская комиссия в июне утвердила план правительства Италии об увеличении капитала авиакомпании "Алиталия" на 1,29 млрд., которое частично будет финансироваться частным сектором. Правительство Соединенных Штатов Америки пре-

доставило более чем 400 перевозчикам Соединенных Штатов Америки прямую финансовую компенсацию потерь (в размере более 4,6 млрд.), понесенных в результате событий 11 сентября 2001 года. Оно также предоставило пяти перевозчикам Соединенных Штатов Америки федеральные гарантии по кредиту в соответствии с Законом о безопасности полетов воздушного транспорта и системой стабилизации. Закон Соединенных Штатов Америки о банкротстве обеспечил поддержку перевозчиков Соединенных Штатов Америки, включая авиакомпании "Ю-Эс эруэйз" и "Юнайтед эрлайнз", которые прибегнули к защите в соответствии с положениями этого закона.

Технология торговли через электронную сеть продолжала оказывать влияние на сбыт услуг и регулирование авиакомпаний и туристического бизнеса. Хотя большая часть билетов авиакомпаний продолжает продаваться через турагентов, однако оперативная продажа через Интернет все больше расширяется, особенно в тех странах, где широко распространены Интернет и кредитные карточки. Для некоторых перевозчиков с более низкими расходами быстрая продажа билетов через Интернет является основным каналом. Использование Интернета для продажи билетов через поставщиков третьей стороны и непосредственно клиентам и другим коммерческим предприятиям позволило авиакомпаниям значительно сократить затраты на сбыт продукции, включая комиссионные вознаграждения агентов и регистрационные сборы АСБ. В марте крупнейшие перевозчики Соединенных Штатов Америки и Канады отменили базовые комиссионные вознаграждения за продажу билетов на поездки по Канаде и Соединенным Штатам Америки. Тенденция снижения или отмены комиссионных вознаграждений также распространяется в регионах Азии и Тихого океана, Европе и Латинской Америке. В целях изучения изменений в сбыте услуг авиакомпаний DOT Соединенных Штатов Америки предложило заинтересованным сторонам направить замечания в отношении предложенного окончательного пересмотра своих правил АСБ, в ходе которого будут устранены некоторые положения действующих правил; оно пришло к выводу о том, что на данном этапе нет необходимости устанавливать правила, регулирующие использование Интернета.



CNS/ATM

В 2002 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, работало несколько групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG). Конкретные элементы систем CNS/ATM и планы их внедрения были включены в региональные аэронавигационные планы. Кроме того, была выполнена большая работа по проведению анализа затрат и выгод и разработке коммерческого обоснования с целью упрощения внедрения новых систем.

ИКАО проведет Одиннадцатую Аэронавигационную конференцию в Монреале в сентябре 2003 года. Конференция даст оценку новой глобальной эксплуатационной концепции ОрВД, разработанной ИКАО, и проанализирует работу по обеспечению безопасности полетов при ОрВД и новые способы определения характеристик, чтобы будущие системы ОрВД оправдали ожидания авиационного сообщества. Она также рассмотрит меры по расширению пропускной способности. На конференции будут рассматриваться следующие вопросы в области CNS: организация спектра частот, аэронавигация (наземная и спутниковая) и связь "воздух – земля".

Во многих регионах достигнуты значительные результаты во внедрении сокращенных минимумов эшелонирования на основе применения систем и концепций CNS/ATM. Сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM) был внедрен в некоторых частях Европейского и Североамериканского регионов. Продолжалась работа по планированию внедрения RVSM в регионах Ближнего Востока и CAR/SAM и расширению воздушного пространства, в котором RVSM применяется в регионах Азии и Тихого океана.

В одном государстве была введена система связи "диспетчер – пилот" по линии передачи

данных (CPDLC) в соответствии с требованиями ИКАО, и в некоторых регионах ИКАО продолжалось осуществление программ внедрения системы обработки сообщений ОВД (AMHS). Кроме того, в нескольких регионах ИКАО были проведены испытания систем автоматического зависящего наблюдения (ADS) и ADS в режиме радиовещания (ADS-B). Эти мероприятия, а также активная работа по разработке процедур ADS, направленная на использование ADS в целях эшелонирования, должны обеспечить применение ADS в океаническом воздушном пространстве в целях контроля соблюдения правил полетов и эшелонирования. В перспективе эти шаги должны обеспечить более адекватное использование воздушного пространства и одновременно способствовать повышению его пропускной способности.

Связь

Продолжалась работа по улучшению действующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) линии передачи данных "воздух – земля" на основе действующей системы. Детальные технические требования были опубликованы в *Руководстве по ОБЧ-линии цифровой связи (VDL) режима 3* (Дос 9805)² и в *Руководстве по коммутации и сигнализации в речевой связи "земля – земля" при обслуживании воздушного движения (ОВД)* (Дос 9804)². Продолжалась работа по оценке необходимости стандартизации приемопередатчика усовершенствованного доступа (UAT), включая разработку сравнительного анализа линий передачи данных ADS-B. В ходе подготовки к Одиннадцатой Аэронавигационной конференции был начат пересмотр будущих требований к линии передачи данных "воздух – земля".

Навигация

Ряд государств и международных организаций продолжали успешно заниматься разработкой и внедрением глобальных навигационных спутниковых систем (GNSS).

2. Подготавливаются издания на русском, испанском и французском языках.

Продолжалась разработка систем функционального дополнения на основе использования спутников (SBAS) с целью достижения эксплуатационных требований в 2003–2004 годах. Как ожидается, такая форма функционального дополнения позволит использовать GNSS на всех этапах полета, включая выполнение схемы захода на посадку с вертикальным наведением (APV). 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 дополнение к RNAV в районе аэродрома. Несколько новых 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 для APV и полетов по категории I соответственно 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. По меньшей мере в двух регионах разрешено применение более длительного самогенерируемого сигнала режима S. Кроме того, изучается возможность использования в некоторых регионах VDL режима 4 и UAT. В большинстве регионов продолжалась работа по внедрению современных систем наблюдения.

Организация воздушного движения

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

Достигнуты определенные успехи в разработке требований к планированию воздушного пространства и инфраструктуре ОрВД согласно Глобальному плану ИКАО. PIRG продолжали разработку планов внедрения ОрВД, в которых указываются соответствующие сроки и приводятся графики поэтапного выполнения этой работы.

Было предложено несколько концепций эксплуатации систем ОрВД. Группа экспертов ИКАО по эксплуатационной концепции организации воздушного движения (АТМСР) завершила разработку глобальной эксплуатационной концепции концепции ОрВД. Перспективы концепции ориентированы на будущее и не ограничиваются возможностями существующего уровня технического развития. Главное заключается в том, что эксплуатационная концепция ОрВД должна реализовать ожидаемые преимущества систем CNS/АТМ и обеспечит основу для анализа рентабельности внедрения систем ОрВД. Эксплуатационная концепция ОрВД была представлена Аэронавигационной комиссии и будет рассмотрена Одиннадцатой Аэронавигационной конференцией, которая будет проводиться с 11 сентября по 3 октября 2003 года. Конференция также рассмотрит вопросы безопасности полетов и характеристики, касающиеся будущей системы ОрВД.

Экономические аспекты

Конференция по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (ANSCoNf 2000), которая проводилась в Монреале с 19 по 28 июня 2000 года, рекомендовала ИКАО

расширить рамки изучения вопроса о распределении расходов между группами пользователей совместно с неавиационными пользователями и с учетом возможных методов распределения расходов, включая "метод, основанный на требованиях". В настоящее время ведется работа по этому вопросу.



АЭРОДРОМЫ

Практически завершено исследование 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, в частности "Аэробус" А-380 и "Боинг" В-777. Также продолжались полномасштабные исследовательские проекты по вопросу комплексной нагрузки в двух государствах.

Дальнейшее развитие тенденции к автономии аэропортов отражается на безопасности полетов. Поэтому государствам необходимо иметь соответствующие законодательства и правила безопасности полетов. В этой связи поправка 4 к тому I Приложения 14 "Аэродромы", которая устанавливает новые требования в отношении аэродромов, подлежащих сертификации государством, являлась одновременно своевременной и целесообразной. *Руководство по сертификации аэродромов* (Doc 9774) было опубликовано с целью оказания помощи государствам при выполнении своих обязательств согласно *Конвенции о международной гражданской авиации*. Поправка 4 также включила обновленные технические требования в отношении спасения и пожаротушения, в частности спасения на воде и в трудных условиях местности, а также в отношении времени организации действий в аварийной обстановке в районе аэропорта. ИКАО оказывает помощь государствам в разработке новых требований к сертификации аэродромов путем проведения семинаров в ряде регионов. ИКАО планирует проведение допол-

нительных семинаров совместно с Международным советом аэропортов (МСА).



АВИАЦИОННАЯ МЕТЕОРОЛОГИЯ

Все более широкое применение современных автоматизированных систем наблюдения за погодой послужило причиной просьб о рассмотрении ИКАО роли этих систем в процессе выполнения таких наблюдений для авиации. Рядом государств, в частности в Европейском регионе, продолжалось изучение использования метеорологической информации в районе аэропорта 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 всех 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 и пользователям немедленно получать глобальные прогнозы Всемирной системы зональных прогнозов (ВСЗП), а также оперативную метеорологическую информацию (OPMET), такую, как регулярные авиационные сводки погоды (METAR), прогнозы по аэродрому (TAF) и SIGMET. Вследствие внедрения спутникового вещания и рассылки ВЦЗП прогнозов SIGWX были закрыты все 15 региональных центров зональных прогнозов.

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



ПОИСК И СПАСАНИЕ

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 2001 года с помощью системы КОСПАС-САРСАТ было спасено более 14 250 человек, потерпевших бедствие в результате более 4100 авиационных, морских и сухопутных аварийных ситуаций. 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 обеспечивает 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.



ПЕРЕГРУЖЕННОСТЬ

Наземная перегруженность в аэропортах рассматривалась в рамках программы по упрощению формальностей по трем направлениям. Первое, Совет принял важную поправку к Приложению 9 *"Упрощение формальностей"* (одиннадцатое издание, июль 2002 года), которая включает новые и пересмотренные SARPS, касающиеся использования информационной и связной технологии (ИСТ), и управление риском с целью упрощения формальностей для потоков движения через пограничный контроль в аэропорту. Второе, ИКАО опубликовала обновленные требования к части 3 *"Официальные машиносчитываемые проездные документы размера 1 и размера 2"* (второе издание, Дос 9303), предлагающие государствам инструменты для выдачи проездных и идентификационных документов в виде универсальных, защищенных, высокотехнологических карточек для использования при автоматизированном оформлении пассажиров. Третье, Секретариат поддержал инициативу ИАТА по упрощению поездок пассажиров, которая предусматривает "одноразовую проверку", благодаря использованию ИСТ, и сотрудничал со Всемирной таможенной организацией (ВТО) по обновлению руководящих принципов заблаговременной информации для пассажиров, что является важным компонентом в системе упрощения оформления пассажиров.



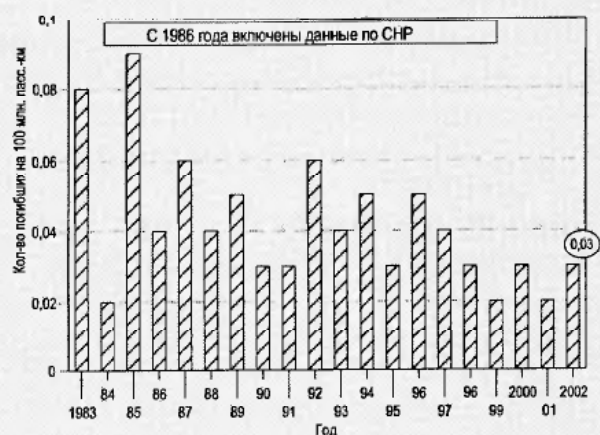
БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

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".

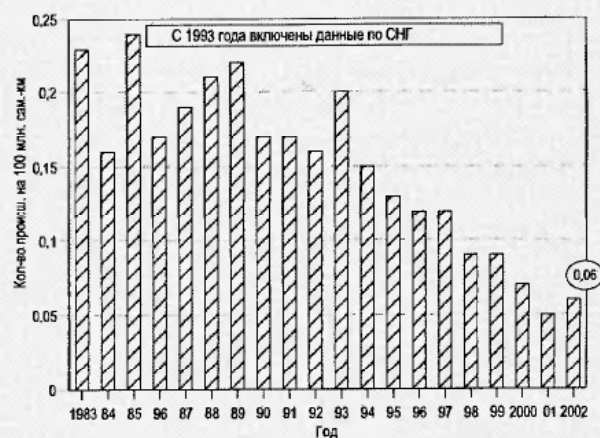
Регулярные полеты

Согласно предварительным данным об авиационных происшествиях, сопровождавшихся гибелью пассажиров, при выполнении регулярных воздушных перевозок во всем мире в 2002 году произошло 14 авиационных происшествий с воздушными судами, имеющими сертификационную максимальную взлетную массу свыше 2250 кг (включая одно воздушное судно, выполнявшее чистогрузовые перевозки с одним пассажиром на борту). В результате этих аварий погибли 791 пассажир, тогда как в 2001 году в 13 авиационных происшествиях погибли 577 пассажиров (таблица 11). Объем перевозок в 2002 году по сравнению с 2001 годом почти не изменился, поэтому показатель количества человеческих жертв на 100 млн. пассажиро-километров увеличился с 0,02 в 2001 году до 0,025. Аналогичным образом количество авиационных происшествий с человеческими жертвами на 100 млн. самолето-километров увеличилось с 0,05 в 2001 году до 0,06, а количество авиационных происшествий с человеческими жертвами на 100 000 самолето-посадок с 0,06 в 2001 году до 0,07 (рис.8).

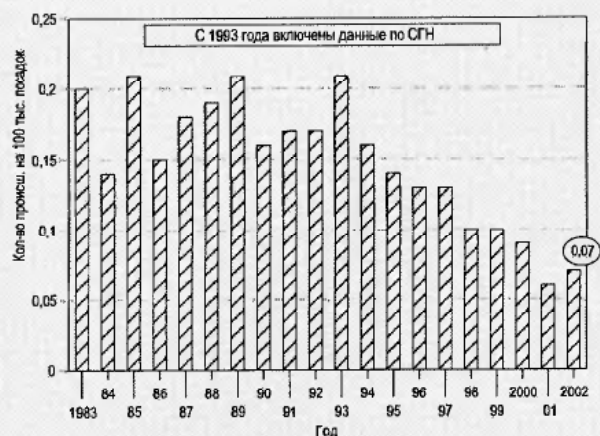
Показатели безопасности полетов в значительной мере зависят от типов воздушных судов, выполняющих регулярные пассажирские перевозки. Например, в 2002 году зарегистрировано 7 происшествий с турбореактивными воздушными судами, на долю которых приходится примерно 98% всего объема регулярных перевозок (в единицах выполненных пассажиро-километров), в результате которых погибли 704 пассажира; в то же время зарегистрировано 7 происшествий с турбовинтовыми и поршневыми воз-



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



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



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

Рис. 8. Статистика авиационных происшествий, 1983–2002

душными судами, на долю которых приходится приблизительно 2% объема регулярных перевозок, в результате которых погибли 87 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 сертификационной взлетной массой более 2250 кг в 2002 году произошло 19 авиационных происшествий с человеческими жертвами (3 из них имели место с воздушными судами, выполнявшими чистогрузовые перевозки с пассажирами на борту) по сравнению с 29 авиационными происшествиями с человеческими жертвами в 2001 году. В 2002 году в этих происшествиях погибли 201 пассажир, в то время как в 2001 году погибших было 204 пассажира.

В 2002 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 4 авиационных происшествия с человеческими жертвами, в результате которых погибли 121 пассажир.



КОНТРОЛЬ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Продолжалось проведение проверок в рамках утвержденной ИКАО в январе 1999 года Универсальной программы по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). В конце года проверки были проведены в 180 Договаривающихся

государствах и 5 территориях. Командировки с целью последующей проверки были проведены в 67 государствах с целью проверки выполнения планов мероприятий по устранению недостатков, которые были представлены заинтересованными государствами. Анализ, проведенный на основе базы данных о выводах и различиях, выявленных в ходе проверок (AFDD), помог выявить недостатки, связанные с контролем за обеспечением безопасности полетов и установить порядок очередности действий, необходимых для решения вопросов по безопасности полетов на глобальном, региональном, уровне государства или группы государств.

Созданная в ИКАО Секция проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов была сертифицирована согласно стандарту ИСО "Системы управления качеством. Требования: ИСО 9001:2000". Внедрение системы управления качеством приведет к оптимальной организации работы Секции, повысит эффективность и действенность программы.

В соответствии с резолюцией Ассамблеи А33-8 Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов будет распространена на Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения", Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" и Приложение 14 "Аэродромы". Проверки Договаривающихся государств в этих областях начнутся в 2004 году.



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.

Первый семинар по угрозе и ошибкам управления (ТЕМ) был проведен в Сан-Сальва-

доре (Сальвадор) с 30 апреля по 1 мая, цель которого заключалась в представлении современной информации о подготовке ТЕМ.

С 14 по 16 октября в Дубае состоялся второй региональный семинар ИКАО по проведению проверок состояния безопасности полетов в авиакомпаниях (LOSA). LOSA является новой методикой сбора информации о безопасности полетов во время проведения стандартного контроля за эксплуатацией авиакомпании.



ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ И ЕГО ПОДГОТОВКА

После января 2002 года два центра присоединились к Программе ТРЕЙНЭР, увеличив тем самым общее количество участников до 39. Продолжалось расширение деятельности учебных центров гражданской авиации. По состоянию на декабрь, участники программы завершили или занимаются подготовкой 134 типовых учебно-методических разработок (ТУМР).

УПШКБП определила насущную необходимость в подготовке государственных инспекторов по безопасности полетов (производство полетов и летная годность). Совместно с Федеральным авиационным управлением (ФАУ) были подготовлены типовые учебно-методические разработки (ТУМР) на базе методики ТРЕЙНЭР. Несмотря на необходимость подготовки значительного числа инспекторов во всем мире, только несколько государств могут обосновать использование людских и финансовых возможностей для организации подготовки в этой области с учетом национальных потребностей. В целях распространения курсов на международном уровне во всех регионах ИКАО и обеспечения единого уровня качества во всем мире, была создана сеть в учебных целях, которая обеспечивает "одобренную ИКАО подготовку государственных инспекторов по безопасности полетов" на базе ТУМР. Государственные центры, которые обеспечивают данную подготовку, должны соответствовать конкретным требованиям, установленным ИКАО, регулярно направлять отчеты и получать регуляр-

ные оценки ИКАО для обеспечения постоянного соответствия требованиям. ФАУ совместно с ИКАО разрабатывает дополнительные ТУМР для государственных инспекторов по безопасности полетов в целях удовлетворения потребностей, определенных УПШКБП.

Опубликована новая часть *Руководства ИКАО по обучению* (Doc 7192), часть F-1 "Метеорологическое обеспечение диспетчеров воздушного движения и пилотов"³.

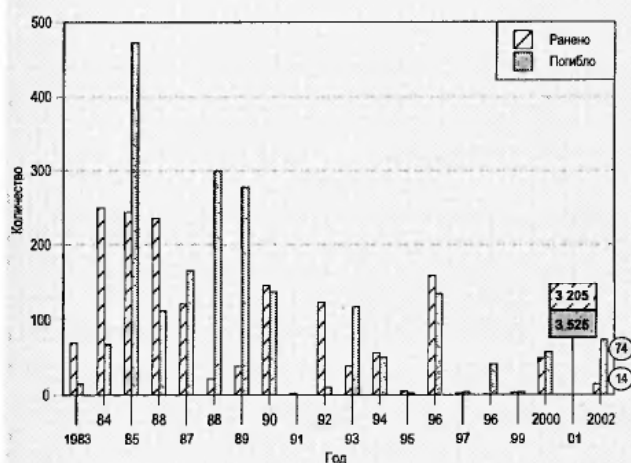
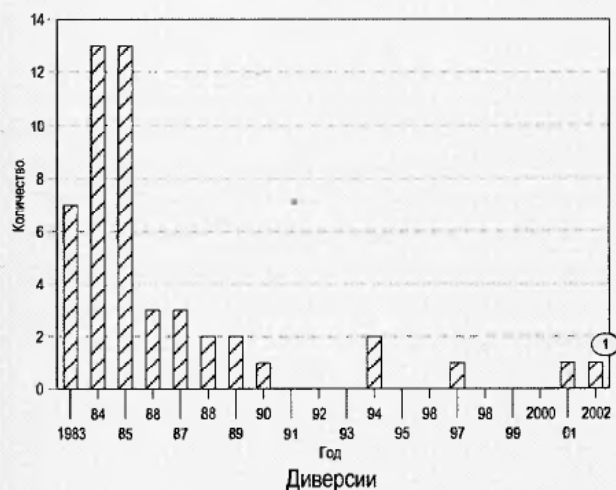
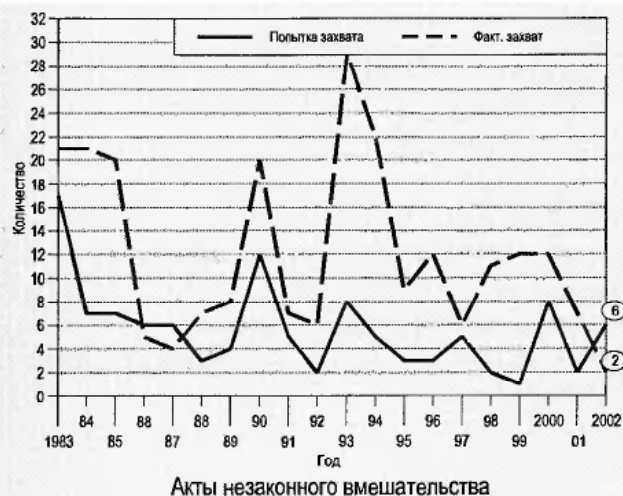


АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

За отчетный период было сообщено о 21 акте незаконного вмешательства. Среди них было 2 случая незаконного захвата воздушных судов, 6 случаев попытки незаконного захвата, 8 нападений на авиационные объекты, 2 попытки нападения на авиационные объекты, 1 нападение во время полета, 1 попытка диверсии 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 тенденции и динамики в этой области (рис. 9).

19–20 февраля в Штаб-квартире ИКАО проводилась Конференция по авиационной безопасности на уровне министров. Конференция одобрила глобальную стратегию, направленную на укрепление авиационной безопасности во всем мире, и приняла открытую декларацию по авиационной безопасности. Совет на основе рекомендаций Конференции принял в июне План действий ИКАО в области авиационной безопасности, который включает проведение регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок в целях оценки обеспечения авиационной безопасности на местах во всех Договаривающихся государствах. План действий также включает выявление, анализ и разработку эффективных глобальных действий в ответ на новые и появляющиеся угрозы и усиление требований в отношении авиа-

3. Готовится издание на испанском языке.



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.

Рис. 9. Статистика авиационной безопасности, 1983–2002

ционной безопасности в Приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации, в частности обеспечение защиты кабины летного экипажа.

Совет в дальнейшем учредил Универсальную программу ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), касающуюся, в частности, организации системы безопасности в аэропортах и программ обеспечения безопасности гражданской авиации в целях оценки состояния выполнения государствами Стандартов по авиационной безопасности. Задача программы проверок заключается в дальнейшем повышении уровня авиационной безопасности путем выявления недостатков в каждом государстве и предоставления соответствующих рекомендаций для их устранения или решения. В целях оказания помощи при выполнении программы проверок были разработаны два учебных курса для проверяющих (двухнедельные базовые курсы и курсы переподготовки продолжительностью в одну неделю) на базе *Справочного руководства по проверкам в сфере обеспечения авиационной безопасности (СРПАБ)* и шестого издания *Руководства по безопасности ИКАО*. Первая проверка авиационной безопасности была проведена в Уганде в ноябре.

Совет утвердил рекомендацию Международной технической комиссии по взрывчатым веществам о внесении поправки к техническому приложению Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения об увеличении минимального уровня концентрации по массе до 1% маркирующей добавки 2,3-диметил-2,3-динитробутана. В соответствии с решением Совета было направлено письмо государствам – участникам Конвенции с уведомлением о предложенной поправке согласно пункту 1 статьи VII Конвенции и предложением государствам направить свои замечания.



**ВАРШАВСКАЯ
СИСТЕМА**

К концу 2002 года Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных

воздушных перевозок, которая была совершена 28 мая 1999 года, была ратифицирована 25 государствами. Для вступления в силу Конвенции требуется ее ратификация 30 государствами.

ПОМОЩЬ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО СТРАХОВАНИЯ ОТ ВОЕННЫХ РИСКОВ

В свете резолюции А33-20 "*Скоординированный подход при оказании помощи в области авиационного страхования от военных рисков*" Специальная группа по авиационному страхованию от военных рисков (SGWI/2) (Монреаль, 28–30 января) рекомендовала создать международный механизм, который будет обеспечивать страхование от военных рисков при многосторонней поддержке правительства на начальном этапе.

После рассмотрения данного предложения Исследовательской группой Совета по авиационному страхованию от военных рисков (CGWI), Совет в мае в принципе утвердил создание глобальной схемы, в том числе проект соглашения об участии, который будут подписывать участвующие государства. Президент Совета в письмах государствам от 6 июня, 12 июля и 6 ноября направил информацию Договаривающимся государствам и предложил им сообщить о намерении принять участие до 14 февраля 2003 года. Секретариату было поручено завершить подготовку соглашения об участии при помощи неофициальной группы экспертов и CGWI. Глобальная схема вступит в действие после того, как Договаривающиеся государства, на долю которых приходится 51% от взносов в годовой бюджет ИКАО, согласятся принять участие. Такое участие требует предоставление гарантий, а не фактических выплат Договаривающимися государствами при присоединении к программе.



ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

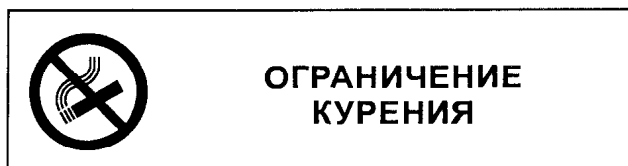
После принятия новых стандартов по шуму и существенного пересмотра *Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области окружающей среды* (резолюция Ассамблеи А33-7) в 2001 году работа ИКАО в 2002 году в области шума воздушных судов и эмиссии авиационных двигателей главным образом сосредоточилась на подготовке к следующему совещанию Комитета по защите окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в начале 2004 года.

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

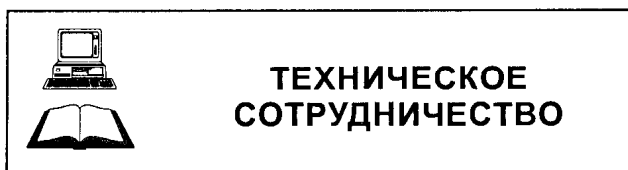
В области эмиссии основное внимание обращалось на дальнейшую разработку технологии и соответствующих Стандартов ИКАО по эмиссии, в частности, касающихся допустимых уровней окислов азота и распространения мер эксплуатационного характера в целях снижения количества сжигаемого топлива и эмиссий. В тесном сотрудничестве с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об измене-

нии климата (РКИК ООН) продолжалась работа по анализу возможного применения ориентированных на рынок мер, таких, как система обмена квотами на эмиссию, добровольные меры и взимание связанных с эмиссией сборов.

Информация о деятельности ИКАО в области охраны окружающей среды была представлена в августе на Всемирном саммите по устойчивому развитию, который состоялся в Йоханнесбурге.



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



Объем программы технического сотрудничества ИКАО оценивался на 2002 год в 71,2 млн. долл., из которых было освоено 64,6 млн. долл., или 91%.

В течение года Управление технического сотрудничества (УТС) осуществляло 105 проектов в 68 развивающихся странах и, кроме того, было утверждено осуществление 12 новых и пересмотренных крупномасштабных проектов. Для осуществления проектов на местах УТС пользовалось услугами 418 экспертов из 40 стран. В общей сложности было выделено 428 стипендии, а расходы на закупку оборудования для осуществления проектов на местах составили 39,16 млн. долл.

ИКАО совместно с Департаментом операций по поддержанию мира (ДОПМ) Организации Объединенных Наций утвердила соглашение по крупномасштабному проекту, цель которого заключается в обеспечении безопасности воздушных перевозок ДОПМ в Демократической Республике Конго, а также в защите и улучшении авиационной инфраструктуры в этой стране. Проект стоимостью в 18,7 млн. долл., крупнейший из подписанных в регионе Африки, представляет собой новое направление технического сотрудничества, оказывающее существенное влияние с точки зрения авиационной деятельности в ряде развивающихся государств всего мира. Согласно программе Управление технического сотрудничества будет разрабатывать и контролировать восстановительные работы в 13 аэропортах. Управление также подготовит требования и будет контролировать установку и ввод в действие ряда навигационных средств в стране, которая испытывает острую нехватку эксплуатационных навигационных средств. Наконец, ИКАО предоставит техническую помощь для ввода в действие оборудования и процедур GNSS и будет обучать диспетчеров воздушного движения.

ИКАО в ответ на просьбу о помощи переходного правительства Афганистана, поступившую после изгнания режима "Талибан" в конце 2001 года, направила в Кабул миссию сроком приблизительно на 6 мес. Совместно с переходным правительством и Органом объединенных сил контроля воздушного пространства (АСА) ИКАО осуществила оценку и планирование в целях восстановления структуры гражданской авиации и аэропортов по всей стране и незамедлительно начала восстановительные работы в международном аэропорту Кабула на базе финансирования Департамента международного развития Соединенного Королевства. Продолжались восстановительные работы в международном аэропорту Кабула в рамках проекта, финансируемого Всемирным банком и переходным правительством. Проект, который включает закупку авиационного и навигационного оборудования, средств связи и оборудования для наземного обслуживания, а также предоставление международных специалистов, обеспечит безопасность, надежность и эффективность внутренних и международных перевозок в международном аэропорту в Кабуле.