



Годовой доклад Совета 1995

Документация к сессии Ассамблеи в 1998 году

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.

Document Sales Unit
International Civil Aviation Organization
1000 Sherbrooke Street West, Suite 400
Montreal, Quebec
Canada H3A 2R2
Tel.: (514)285-8022
Telex: 05-24513
Fax: (514)285-6769
Sitatex: YULCAYA

Заказы с оплатой кредитными карточками (только "Виза" или "Америкэн экспресс") направлять по вышеуказанному адресу.

Egypt. ICAO Representative, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Cairo 11361.

France. Représentant de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat, 92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex).

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016.

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo.

Kenya. ICAO Representative, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O.Box 46294, Nairobi.

Mexico. Representante de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Apartado postal 5-377, C.P. 06500, México, D.F.

Peru. Representante de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100.

Senegal. Représentant de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar.

Spain. A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3.11, 28027 Madrid.

Thailand. ICAO Representative, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao, Bangkok 10901.

United Kingdom. Civil Aviation Authority, Printing and Publications Services, Greville House, 37 Gratton Road, Cheltenham, Glos., GL50 2BN.

АССАМБЛЕЕ

МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

По поручению Совета имею честь представить доклад Совета за 1995 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 1998 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, однако в соответствии с установившейся практикой, уполномочил Президента Совета утвердить окончательный вариант текста 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 1995 году Совет провел три сессии. Сто сорок четвертая сессия Совета проходила с 3 февраля по 27 марта и состояла из двадцати заседаний, одно из которых было проведено вне периода заседаний Совета; сто сорок пятая сессия проходила с 4 мая по 6 июля, а также 11 и 12 сентября и состояла из двадцати восьми заседаний, из которых одно было проведено вне периода заседаний Совета; и сто сорок шестая сессия проходила с 26 октября по 13 декабря и состояла из пятнадцати 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 Хатайт
Президент Совета

Содержание

	Страница		Страница
Глава 1. Краткие итоги за год	1	2. Новые участники Датского и Исландского соглашений о совместном финансировании	37
Мировая экономика	1	3. Проекты, связанные с эксплуатацией служб в рамках Исландского соглашения о совместном финансировании	37
Перевозки	2	4. Дополнительные виды обслуживания, в отношении которых от Дании поступил запрос об их включении в Датское соглашение о совместном финансировании	38
Финансовые итоги	3	5. Финансовые данные, характеризующие деятельность в рамках Датского и Исландского соглашений о совместном финансировании	38
Коммерческая деятельность	4	Глава V. Техническое сотрудничество	39
Экономическое регулирование	5	1. Краткий обзор	39
CNS/ATM	6	2. Финансирование	44
Аэродромы	8	3. Кадры	44
Авиационная метеорология	9	4. Предоставление стипендий	44
Поиск и спасание	10	5. Оборудование и субподряды	44
Перегруженность аэропортов и воздушного пространства	10	6. Программы по линии ПРООН и целевых фондов	47
Безопасность полетов	11	Глава VI. Конституционные и юридические вопросы	63
Человеческий фактор	13	1. Введение	63
Подготовка авиационного персонала	13	2. Чикагские акты	63
Варшавская система	14	3. Конвенции по международному воздушному праву	64
Авиационная безопасность	14	4. Юридические совещания	64
Охрана окружающей среды	15	5. Программа работы Юридического комитета	64
Ограничение курения	16	6. Привилегии, иммунитеты и льготы Организации	68
Злоупотребление наркотическими веществами	16	7. Регистрация договоров и соглашений	68
Техническое сотрудничество	16	8. Подборка национальных законов и правил в области авиации	68
Организация	18	Глава VII. Авиационная безопасность	69
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИКАО В 1995 ГОДУ		1. Введение	69
Глава II. Аэронавигация	19	2. Комитет по незаконному вмешательству в деятельность международной гражданской авиации и ее служб	69
1. Введение	19		
2. Проекты, которым в 1995 году уделялось особое внимание	19		
3. Совещания	25		
4. Международные стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) и Правила аэронавигационного обслуживания (PANS)	25		
Глава III. Воздушный транспорт	30		
1. Введение	30		
2. Совещания	30		
3. Деятельность в экономической области	30		
4. Статистика	34		
5. Управление аэропортами, средствами и службами на маршруте	35		
6. Упрощение формальностей	35		
Глава IV. Совместное финансирование	37		
1. Общие положения	37		

Страница

Страница

3. Механизм оказания государствам финансовой, технической и материальной помощи в области авиационной безопасности и другие программы оказания помощи	70
4. Техническое сотрудничество	71
5. Контакты с государствами	71
6. Технические и юридические аспекты авиационной безопасности	71

Глава VIII. Деятельность региональных бюро 72

1. Общая часть	72
2. Азиатское и Тихоокеанское бюро (Бангкок)	74
3. Бюро Восточной и Южной Африки (Найроби)	76
4. Европейское и Североатлантическое бюро (Париж)	79
5. Ближневосточное бюро (Каир)	83
6. Бюро Северной Америки, Центральной Америки и бассейна Карибского моря (Мехико)	85
7. Южноамериканское бюро (Лима)	87
8. Бюро Западной и Центральной Америки (Дакар)	92

Глава IX. Отношения с другими международными организациями 95

1. Организация Объединенных Наций	95
2. Межучрежденческие органы	96
3. Специализированные учреждения	97
4. Другие международные организации	98

Глава X. Организация 101

1. Ассамблея, Совет и подчиненные им органы	101
2. Структура Организации	105
3. Кадры	105
4. Ознакомительный курс	106
5. Деятельность в области информирования общественности	106
6. Автоматизация административно-производственной деятельности	106
7. Служба переводов, издания и библиотека	108
8. Помещения Штаб-квартиры	110
9. Финансы	110

Добавления

1. Часть I. Государства - участники Чикагских актов по состоянию на 31 декабря 1995 года	113
Часть II. Протокол об аутентичном трехязычном тексте Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.), совершенный в Буэнос-Айресе 24 сентября 1968 года	120

Часть III. Протокол об аутентичном четырехязычном тексте Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.), совершенный в Монреале 30 сентября 1977 года	124
Часть IV. Протокол об аутентичном пятиязычном тексте Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.), подписанный в Монреале 29 сентября 1995 года	126

2. Список государств - участников Варшавской конвенции, Гаагского протокола, Гвадалахарской, Женевской, Римской, Токийской, Гаагской и Монреальской конвенций и Монреальского дополнительного протокола по состоянию на 31 декабря 1995 года	128
3. Часть I. Приложения к Конвенции: положение с уведомлениями о соблюдении или различиях	139
4. Совет, Аэронавигационная комиссия и его Комитеты	144
5. Совещания, проведенные в 1995 году	155
6. Участие государств и международных организаций в основных совещаниях ИКАО, проведенных в 1995 году	160
7. Программа совещаний ИКАО на 1996 год	164
8. Структура Секретариата ИКАО по состоянию на 31 декабря 1995 года	166
9. Распределение по странам сотрудников категории специалистов по состоянию на 31 декабря 1995 года	167
10. Распределение специалистов, работавших в 1995 году в рамках технического сотрудничества на местах, по гражданству, должностям и программам	172
11. Набор персонала на полевые посты: 1995 год	174
12. Стипендии, предоставленные в 1995 году в рамках программ ИКАО	185
13. Закупки оборудования и субподряды	194
14. Таблицы к главе I	198

Глава I

Краткие итоги за год

Данная глава посвящена краткому изложению основных направлений развития событий в области гражданской авиации и деятельности ИКАО в 1995 году. В скобках даются ссылки на соответствующие таблицы в добавлении 14 доклада, где приводятся в подробном изложении статистические данные, использованные при подготовке помещенных в настоящей главе диаграмм, их источники и степень охвата.



МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА

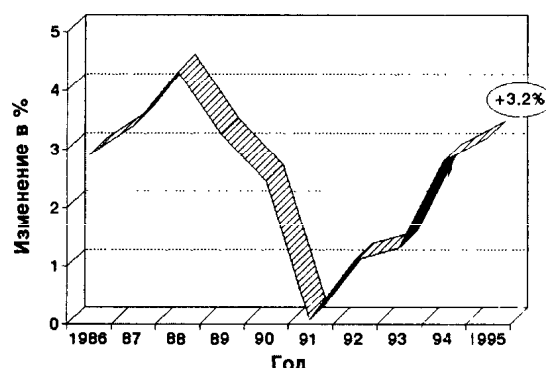
В 1995 году прирост валового внутреннего продукта (ВВП) во всем мире составил 3,2% в реальном выражении после роста на 2,8% в 1994 году. Большой рост ВВП (около 4%) наблюдался в регионах Азии/Тихого океана и Ближнего Востока.

В промышленно развитых странах рост ВВП составлял приблизительно 2,6%. В развивающихся странах прирост в целом был более значительным, чем в промышленно развитых странах, причем в странах Азии ВВП увеличился более чем на 6%. В Японии оживление экономики шло медленнее, чем это ожидалось, и в 1995 году рост составил только 1%. В 1995 году впервые после начала переходного периода реальный ВВП в странах Восточной Европы увеличился более чем на 3%.

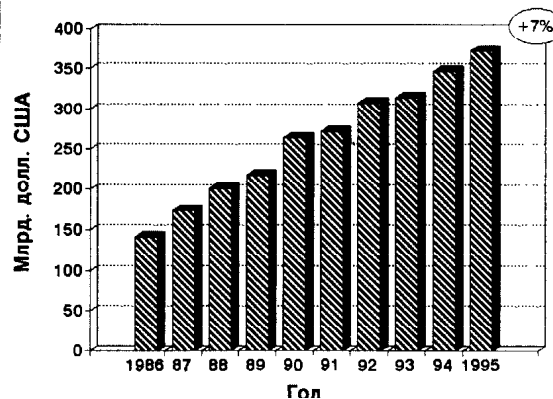
Развитие международного туризма в 1995 году отражало в целом улучшение экономической ситуации, и в общемировом масштабе показатели туризма характеризовались увеличением как числа прибытий, так и доходов по сравнению с 1994 годом.

По предварительным оценкам рост объема мировой торговли в 1995 году составил более 7%.

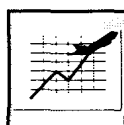
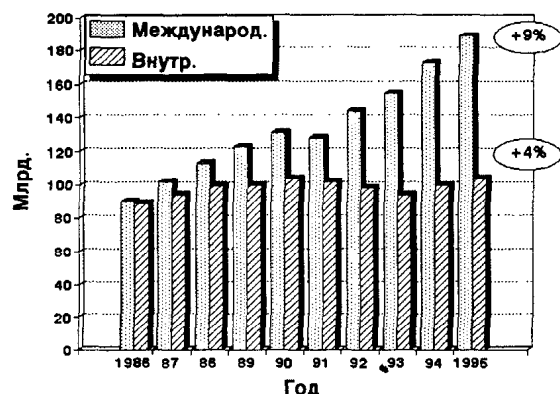
Изменение по годам
мирового ВВП
в постоянных ценах
1986-1995



Поступления от международного
туризма (в долл. США)
1986-1995



**Регулярные перевозки
(выполненные тонно-километры)
1986-1995**



ПЕРЕВОЗКИ



Регулярные перевозки

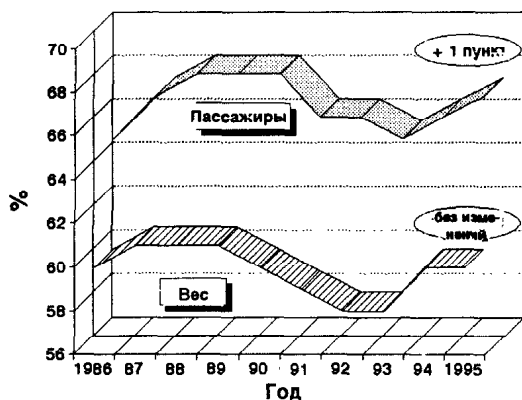
В 1995 году общий объем регулярных перевозок авиакомпаний 184 Договаривающихся государств ИКАО составил примерно 1,288 млрд. пассажиров и около 21 млн. т груза. В целом объем выполненных пассажирских, грузовых и почтовых авиаперевозок увеличился на 7% (таблица 1), а объем международных авиаперевозок в тонно-километрах возрос на 9% (таблица 2). По внутренним перевозкам было отмечено увеличение примерно на 4%.

Второй год подряд увеличение провозной емкости происходило под контролем. Коэффициент пассажирской загрузки при выполнении всех видов регулярных перевозок (как внутренних, так и международных) возрос на один процентный пункт и составил 67%, в то время как коэффициент коммерческой загрузки воздушных судов оставался на уровне 60% (таблица 3).

На региональной основе примерно 36% от общего объема перевозок (пассажирских, грузовых и почтовых) было выполнено североамериканскими авиакомпаниями. Доля авиакомпаний Европы составила примерно 27%, Азии и бассейна Тихого океана - 26%, латиноамериканских авиакомпаний - 5%, ближневосточных авиакомпаний - 4% и африканских авиакомпаний - 2% (таблица 4).

Данные по отдельным странам (см. таблицы 5 и 6) свидетельствуют о том, что в 1995 году приблизительно 42% от общего объема регулярных, пассажирских, грузовых и почтовых перевозок было выполнено авиакомпаниями Соединенных Штатов Америки и Соединенного Королевства (34 и 8% соответственно). Приблизительно 29% общего объема международных перевозок было выполнено авиакомпаниями упомянутых двух стран, а именно Соединенных Штатов Америки и Соединенного Королевства (соответственно 18 и 11%).

**Регулярные перевозки
(достигнутые коэффициенты загрузки)
1986-1995**





Нерегулярные коммерческие перевозки

В 1995 году общий объем международных нерегулярных пассажирских перевозок, выраженный в пассажиро-километрах, увеличился по оценкам приблизительно на 6%, и в результате их доля в общем объеме международных пассажирских авиаперевозок по-прежнему составляла порядка 16% (таблица 7). Доля внутренних нерегулярных пассажирских перевозок в общем объеме нерегулярных пассажирских перевозок составляла всего около 10%, а в общем объеме внутренних пассажирских перевозок во всем мире 2%.



Авиация общего назначения

Налет часов авиации общего назначения в 1995 году по предварительным данным несколько уменьшился и составил около 38 млн. часов по сравнению с 39 млн. часов в 1994 году.



Работа аэропортов

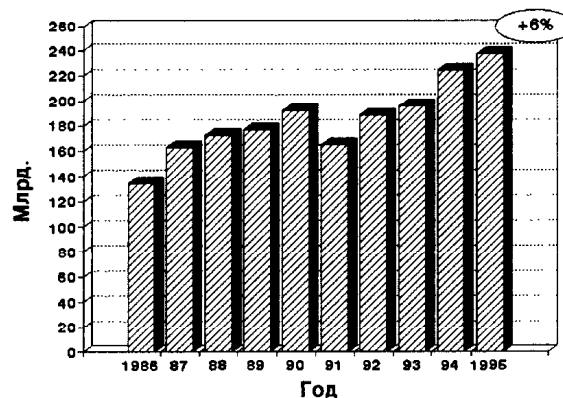
Согласно предварительным расчетам в 1995 году в 25 крупнейших аэропортах мира было обслужено около 879 млн. пассажиров (таблица 8). За тот же период в этих аэропортах (16 из которых расположены в Северной Америке, 5 - в Европе и 4 - в Азии) было выполнено приблизительно 11,0 млн. коммерческих авиатранспортных операций.



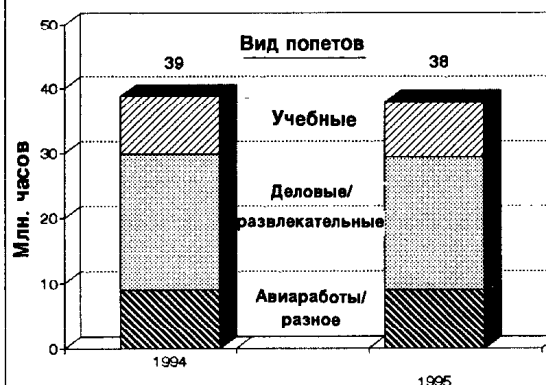
ФИНАНСОВЫЕ ИТОГИ

Предварительные оценки за 1995 год свидетельствуют о том, что третий год подряд регулярные авиакомпании мира в целом улучшали результаты эксплуатационной деятельности (таблица 9).

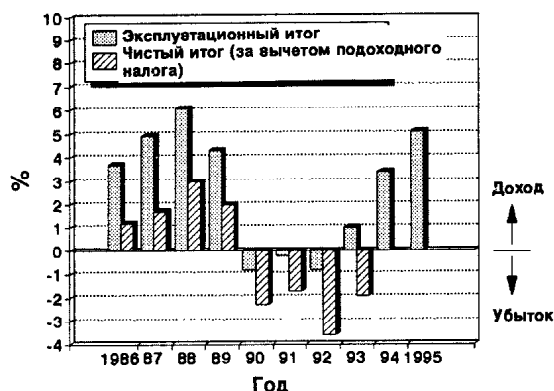
Международные нерегулярные перевозки (выполненные пассажиро-километры) 1986-1995



Деятельность авиации общего назначения (предполагаемый налет часов) 1994-1995



**Регулярные авиакомпании
(эксплуатационные и чистые итоги)
1986-1995**



По предварительным данным эксплуатационные доходы регулярных авиакомпаний Договаривающихся государств ИКАО составили в 1995 году примерно 274 млрд. долл. США, а эксплуатационные расходы тех же авиакомпаний - 260 млрд. долл. США; таким образом, эксплуатационная прибыль составила 5,1% от эксплуатационных доходов. Этим показателям соответствовала эксплуатационная прибыль, которая в 1994 году составила 3,4%.

Эксплуатационные доходы на тонно-километр увеличились с 87,7 цента США в 1994 году до примерно 89,8 цента США в 1995 году, а эксплуатационные расходы увеличились с 84,7 цента США до примерно 85,2 цента США.

КОММЕРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ



Перевозчики

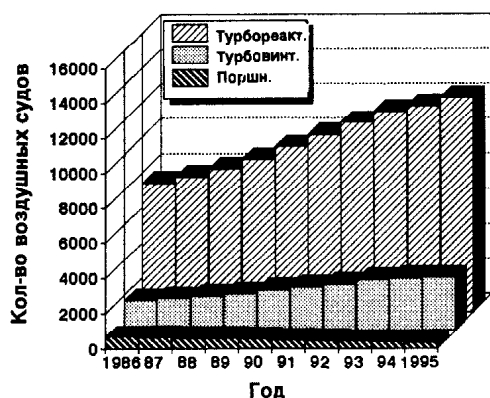
На основе графиков, опубликованных в справочниках регулярных авиакомпаний, подсчитано, что на конец 1995 года во всем мире имелось около 740 авиаперевозчиков, занимающихся выполнением регулярных пассажирских перевозок (международных и/или внутренних), и около 80 авиакомпаний, осуществляющих регулярные чисто грузовые перевозки. По сравнению с тем же периодом в 1994 году наблюдается чистое общее увеличение примерно на 20 авиаперевозчиков.

В 1995 году продолжала углубляться кооперация авиакомпаний, в том числе в области совместного использования кодов, совместного выполнения перевозок и совместного участия в программах поощрения пассажиров, часто пользующихся услугами воздушного транспорта.



Воздушные суда

**Общий парк коммерческих
транспортных воздушных судов
1986-1995**



В период с 1986 по 1995 год количество находящихся в эксплуатации коммерческих транспортных воздушных судов увеличилось с 9723 до 15 540, т. е. приблизительно на 60% (исключая воздушные суда с максимальным взлетным весом менее 9000 кг). При этом количество турбореактивных воздушных судов увеличилось за тот же

период с 7356 до 12 200, т. е. примерно на 66% (таблица 10).

В 1995 году количество заказанных и поставленных реактивных воздушных судов составило соответственно 678 (в 1994 году - 314) и 481 (в 1994 году - 513). На конец 1995 года число невыполненных заказов составило 2032, а в конце 1994 года их было 1886.

Объем финансовых обязательств по заказам на реактивные воздушные суда, размещенным в 1995 году, оценивается примерно в 36 млрд. долл. США по сравнению с 14 млрд. долл. США в 1994 году.

Количество заказанных и поставленных в течение 1995 года турбовинтовых воздушных судов составило соответственно 168 и 191.

Наибольшее количество сделок по типам воздушных судов в 1995 году

<i>Воздушное судно</i>	<i>Заказы</i>	<i>Поставки</i>	<i>Невыполн. заказы</i>
"Боинг-737"	176	89	491
"Боинг-777"	92	-	217
"Аэробус А319/ 320/321"	70	56	373
"Дуглас MD 80/90"	51	32	141
"BAe 146/RJ"	50	21	43
"Дуглас MD 95"	50	-	50



ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

В 1995 году продолжался рост международных перевозок, о чем свидетельствует тот факт, что в этом году государства заключили почти в два раза больше соглашений о воздушных сообщениях, чем в предыдущем году (в 1995 году зарегистрировано 91 соглашение, а в 1994 году было зарегистрировано всего 47 соглашений). Из общего числа зарегистрированных двусторонних соглашений в 75% случаев это были новые, впервые заключенные соглашения, в основном между государствами региона Азии и Тихого океана; в 10 соглашений, почти все касающиеся перевозок в Северной Атлантике, было включено положение о праве на полный доступ к рынку. По сравнению с 1994 годом количество

зарегистрированных поправок к существующим соглашениям уменьшилось с 18 до 12. Если в 1994 году было подписано четыре меморандума о договоренности, то в 1995 году было всего два. Большинство зарегистрированных в 1995 году поправок и меморандумов о договоренности касались многосторонних назначений авиакомпании, дополнительной провозной емкости, расширения прав на выполнение полетов по маршрутам и совместного использования кодов.

Среди соглашений, подписанных в 1995 году, были следующие: новое двустороннее соглашение о воздушном сообщении между Канадой и Соединенными Штатами Америки, в котором предусматривается полный доступ к рынку воздушных перевозчиков этих двух стран при выполнении полетов между соответствующими территориями и постепенное открытие такого доступа в трех главных городах Канады; отдельные соглашения о проведении политики открытого рынка при выполнении полетов между девятью европейскими государствами и Соединенными Штатами Америки, в которых также предусматривается право на полный доступ к рынку и установление либерализованных режимов регулирования провозной емкости и назначения цен; а также отдельные соглашения между Соединенными Штатами Америки и Чешской Республикой, между Индией и Филиппинами, в которых предусматривается постепенное введение в действие более либерализованных режимов, и соглашения между Соединенными Штатами Америки и Бразилией и между Соединенными Штатами Америки и Китаем, а которых предусматривается дальнейшее развитие воздушного сообщения.

Что касается переговоров между группами государств, то Европейская комиссия подготовила предложение с целью доказать, что переговоры с Соединенными Штатами Америки лучше вести Комиссии от лица группы европейских государств, так как это принесет им гораздо больше выгод, чем в случае, если каждое государство будет вести переговоры отдельно. В декабре Совет Европейского союза обсудил это предложение. Кроме того, Комиссия хотела получить право на ведение переговоров на двусторонней основе или на многосторонней основе о заключении соглашений о воздушном сообщении с шестью странами Центральной и Восточной Европы на основе применения принципа предоставления на взаимный основе права доступа к рынкам.

Другие региональные группы государств также стремились решать вопросы, связанные с деятельностью воздушного транспорта, в рамках своих регионов. К примеру, Совет Организации азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС - организация, созданная в 1989 году,

членами которой в настоящее время являются 18 стран, расположенных вдоль азиатско-тихоокеанского кольца), действуя в рамках принятой им в этом году программы стимулирования коммерческой деятельности и развития экономики, создал несколько небольших рабочих групп для исследования и изучения, кроме всего прочего, путей приватизации транспортных предприятий, повышения безопасности полетов в регионе, согласования действующих правил и стимулирования конкуренции при выполнении воздушных перевозок в регионе. Государства бассейна Карибского моря вели переговоры о заключении под эгидой Карибского сообщества и общего рынка (КАРИКОМ) многостороннего соглашения о выполнении воздушных перевозок в странах Карибского сообщества.

Европейский союз, рассматривая вопросы, касающиеся регулирования, обсудил также аспекты наземного обслуживания в аэропортах и принял ряд решений относительно слияния и объединения авиакомпаний и помощи со стороны государств авиакомпаниям. На поэтапной основе до 1 января 2003 года будут вводиться в действие более либерализованные правила регулирования обслуживания на земле в аэропортах Европейского сообщества. Рассматривая предложения, касающиеся слияния и объединения авиакомпаний и оказания авиакомпаниям помощи со стороны государств, Европейская комиссия утверждала их при условии, что при этом будут предприниматься конкретные действия по стимулированию конкуренции (к примеру, передача аэропортовых "окон" новым авиакомпаниям), а также при условии успешного завершения плана реорганизации.

Национальный уровень. Филиппины в январе объявили о своей новой политике либерализации деятельности внутренней международной авиации и разрешили нескольким национальным перевозчикам конкурировать при выполнении внутренних и международных полетов, допуская при этом обмен правами и маршрутами с другими странами и исходя при этом из более общего толкования критериев национальных интересов, что включает в себя такие соображения, как содействие развитию международной торговли, туризма и привлечение иностранных инвестиций.

Практика совместного использования авиакомпаниями кодов продолжала привлекать к себе интерес, а в Германии и Соединенных Штатах Америки были опубликованы результаты исследований в этой области. Кроме того, Европейский союз и Европейская конференция по гражданской авиации и ИКАО продолжали работу по изучению этого вопроса.

В 1995 году продолжался процесс частичной или полной приватизации государственных авиакомпаний. На протяжении года продолжалась подготовка к приватизации приблизительно 25 государственных авиакомпаний и, кроме того, появились сообщения о планах приватизации еще 9 перевозчиков. В этом году больших успехов в этой области добились страны региона Латинской Америки и Карибского моря, где пять авиакомпаний были полностью приватизированы. Однако в других странах приватизацию авиакомпаний пришлось задержать или отложить по причинам экономического характера, а также в связи с финансовым положением соответствующих авиакомпаний или вследствие местных условий.

★ Рассмотрев результаты Всемирной авиатранспортной конференции, проходившей в ноябре-декабре 1994 года, Совет утвердил единую рекомендацию Конференции и приступил к осуществлению вытекающих из этого решения действий, включая проведение дальнейших исследований аспектов применения "системы сдерживания" и механизма гарантий, а также некоторых аспектов владения авиакомпаниями и контроля за их деятельностью, как это было рекомендовано Конференцией. В дальнейшем 31-я сессия Ассамблеи одобрила эти действия.



Продолжалась работа и достигнуты большие успехи в разработке и внедрении систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), и ниже под отдельными заголовками приводится информация о результатах выполненной работы. Заслуживает внимания тот факт, что ряд государств уже сертифицировали комплект бортового электронного радиооборудования FANS-1 фирмы "Боинг", что является большим шагом вперед во внедрении в южной части Тихого океана маршрутов, на которых будет применяться "будущая" аэронавигационная система (FANS), что позволит уменьшить интервалы эшелонирования, а оборудованные FANS воздушные суда, выполняя полеты по этим маршрутам, смогут существенно экономить топливо.

★ *Завершена подготовка и опубликован циркуляр 257 "Экономические аспекты аэронавигационного обслуживания, основанного на использовании спутниковой техники", содержащий практический инструктивный материал по проведению анализа затрат/выгод для систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM).*



Связь

По мнению авиационного сообщества, сеть авиационной электросвязи (ATN) станет инфраструктурой передачи данных, которые необходимы для обеспечения функционирования будущих систем CNS/ATM ИКАО. Переход к ATN отразится на функционировании практически всех существующих наземных сетей, каналов связи "воздух - земля" и оконечных систем, используемых для передачи авиационных данных, и поэтому для обеспечения упорядоченного перехода к ATN необходимо разработать четкие и реально осуществимые технические нормативные положения и планы работы.

Ряд государств и международных организаций вместе с отраслевыми предприятиями промышленности продолжали заниматься разработкой и оценкой вариантов архитектуры подсистем ATN. Координирует эту деятельность Группа экспертов по сети авиационной электросвязи (ATNP) ИКАО. Кроме того, продолжалась разработка и оценка различных технических средств, таких, к примеру, как системы цифровой речевой связи и передачи данных с многостанционным доступом с временным разделением каналов (TDMA), в целях улучшения использования радиочастотного спектра ОБЧ.

В соответствии с одной из принятых в 1995 году на Особом специализированном совещании по связи и производству полетов (COM/OPS) рекомендаций были предложены для включения в Приложение 10 Стандарты и Рекомендуемая практика, касающиеся применения разнесения каналов в 8,33 кГц при ведении ОБЧ-связи "воздух - земля". Это изменение будет введено на основе регионального аэронавигационного соглашения, и, там где это будет внедрено, количество имеющихся каналов связи увеличится приблизительно в три раза, что немедленно решит проблему перегруженности каналов ОБЧ-связи в этих регионах.

В одном из государств южной части Тихого океана для обеспечения связи "диспетчер - пилот" начала использоваться линия передачи данных (CPDLC), благодаря чему диспетчеры получили

возможность вести связь по этой линии с оснащенными FANS-1 воздушными судами в океаническом воздушном пространстве и, кроме того, диспетчеры теперь могут получать донесения системы автоматического зависимого наблюдения (ADS). Предполагается, что в ближайшем будущем другие государства этого региона начнут применять аналогичные процедуры.



Навигация

Некоторые государства и международные организации добились значительных успехов в разработке и использовании глобальных навигационных спутниковых систем (GNSS).

В ряде регионов продолжалась разработка систем функционального дополнения на основе использования спутников. Такая форма функционального дополнения несет с собой возможность использования GNSS в качестве единственного средства на всех этапах полета, вплоть до выполнения точного захода на посадку по категории I. Продолжались разработки и испытания нескольких архитектур наземных систем функционального дополнения, которые должны обладать возможностью обеспечивать такие виды применения, как точные заходы на посадку по категориям II/III. Кроме того, некоторые государства смогут использовать такой вид функционального дополнения для обеспечения полетов по категории I. Ряд государств утвердили использование глобальной системы определения местоположения (GPS) в качестве дополнительного или основного средства выполнения отдельных видов полетов в некоторых типах воздушного пространства. В течение года было запущено еще несколько спутников глобальной орбитальной навигационной спутниковой системы (ГЛОНАСС) и сейчас в этой системе почти полностью реализуются первоначальные эксплуатационные возможности.

★ *Во время 146-й сессии Совет принял решение провести в наиболее удобные сроки совещание Группы экспертов по юридическим и техническим вопросам, чтобы они рассмотрели вопрос о создании правовой основы использования GNSS.*



Наблюдение

В течение года были достигнуты значительные успехи в области улучшения характеристик наблюдения. Это включало разработку системы автоматического зависимого наблюдения (ADS) и

внедрение новых радиолокационных систем. К примеру, в Соединенных Штатах Америки началось внедрение моноимпульсных вторичных обзорных радиолокаторов (ВОРЛ) и ВОРЛ с режимом S (установлено 23 ВОРЛ с режимом S), в Европе установлено 5 экспериментальных ВОРЛ с режимом S, Индия заказала 6 ВОРЛ с режимом S и в Японии установлен 1 экспериментальный ВОРЛ с режимом S.

В других странах предпочтение было отдано внедрению новой системы в два этапа, а именно: на первом этапе проводится модернизация и обновление обычных ВОРЛ путем применения моноимпульсной методики, а на втором этапе осуществляется переход к применению режима S, если оборудование воздушных судов готово обеспечивать эффективность и рентабельность использования такого вида обслуживания. К примеру, таким образом этот вопрос решен в Австралии, Сингапуре, Южной Африке и Европе.



Организация воздушного движения

Во всем мире проводится модернизация систем управления воздушным движением в рамках процесса постепенного перехода к будущей глобальной системе организации воздушного движения, в которой наряду с действующим радиолокационным оборудованием будут также применяться системы автоматического зависящего наблюдения (ADS), основанные на использовании спутниковых средств.

Во многих государствах разработаны краткосрочные и среднесрочные программы и заказано оборудование для модернизации в ближайшем будущем систем УВД. Модернизация систем достигается за счет внедрения систем слежения с использованием нескольких радиолокаторов, цветных дисплеев с растровой разверткой, новых систем обработки данных плана полета и тренажеров УВД.

В тех районах, где введение радиолокационного обслуживания невозможно или практически нецелесообразно, ожидаемое внедрение автоматического зависящего наблюдения (ADS) позволит органам управления воздушным движением вести наблюдение и давать указания в объеме, соизмеримом с объемом радиолокационного диспетчерского обслуживания. Разрабатываются эксплуатационные требования для обеспечения упорядоченного и координированного развития систем на базе ADS.

ADS является составной частью концепции систем ИКАО CNS/ATM. В разработке систем ADS ИКАО, государствами и международными организациями достигнут значительный прогресс. Возможности бортовой ADS вместе с линией передачи данных и глобальной системой определения местоположения (GPS) в 1995 году были внедрены в южной части Тихого океана. Продолжается усовершенствование системы УВД и разрабатываются эксплуатационные процедуры для обеспечения интеграции соответствующих компонентов бортовых и наземных систем УВД.

Концепция требуемых навигационных характеристик (RNP) разрабатывается в качестве другой основной части систем CNS/ATM ИКАО. Реализация концепции RNP наряду с постепенным внедрением методов зональной навигации (RNAV) согласно требованиям RNP позволит обеспечить более эффективное использование воздушного пространства. Предполагается, что спутниковые системы навигации в сочетании с бортовыми навигационными системами будут отвечать любым будущим требованиям к навигационным характеристикам, по крайней мере при обеспечении навигации на этапе полета по маршруту.



АЭРОДРОМЫ

Государства должны регулярно проводить оценку прочности покрытий аэродромов, используя для этого систему ACN/PCN ИКАО. Ввод в эксплуатацию самолетов, на каждой стойке шасси которых установлено шесть или более колес, привел к пересмотру существующих процедур проектирования структуры поверхности и оценки ее прочности. Как показал недавно проведенный анализ, недостатки используемых в настоящее время методик проектирования покрытий аэродромов создают определенные трудности при разработке требований к прочности покрытий, предназначенных для использования некоторыми типами новых более крупных самолетов, у которых каждая опора шасси оборудована шестью или более колесами (например, "Боинг-777"). В результате анализа других применяемых в настоящее время методов проектирования выяснилось, что существует настоятельная потребность в разработке более обоснованных и приемлемых в глобальном масштабе процедур. Поэтому в 1995 году продолжалась работа в этой области.

Три основных изготовителя коммерческих воздушных судов сообщили о своих планах создания новых крупных самолетов с размахом крыла более 65 м (больше, чем у B-747-400), которые смогут перевозить 600 или более пассажиров. Эксплуатация этих самолетов может начаться в 2000 году, что, несомненно, будет иметь последствия для инфраструктуры аэропортов. Для оказания помощи государствам в подготовке к эксплуатации таких самолетов необходимо пересмотреть технические требования тома I Приложения 14, касающиеся проектирования аэропортов, в целях обновления их по мере необходимости. Работа в данной области ведется.

В томе I Приложения 14 рекомендуется использовать галозамещенные углеводы (галоны) в качестве одного из трех дополнительных видов огнегасящих составов в ходе операции по спасанию и тушению пожаров на аэродромах. Однако, согласно *Монреальскому протоколу по веществам, разрушающим озоновый слой*, 31 декабря 1993 года производство галонов было прекращено. После этой даты разрешается использовать только оставшиеся в хранилищах и рециркулированные галоны до тех пор, пока не будут найдены подходящие заменители. В связи с этим ИКАО следит за интенсивно проводимыми в области исследованиями с той целью, чтобы своевременно обновить соответствующие технические требования.

В одном государстве завершена разработка более простых светотехнических систем, которые согласно действующим положениям тома I Приложения 14 предназначены для оборудования ВПП, на которых выполняются точные заходы на посадку, что позволит существенно сократить расходы на установку таких огней и их эксплуатацию. Проведенные с помощью тренажеров оценки летные испытания в условиях ограниченной видимости показали, что можно существенно уменьшить количество огней без снижения при этом существующего уровня безопасности полетов, поскольку современные системы посадки по приборам обеспечивают более точное наведение воздушного судна при выполнении посадки. Результаты этой работы будут рассмотрены на предмет возможного внесения соответствующих поправок в том I Приложения 14.



АВИАЦИОННАЯ МЕТЕОРОЛОГИЯ

Многие государства продолжали устанавливать автоматизированные системы метеорологических

наблюдений для оказания помощи синоптикам. К примеру, в ряде государств для оценки видимости и дальности видимости на ВПП начали применяться измерители рассеивания.

В 1995 году по-прежнему наблюдалась тенденция к централизации и переводу на коммерческую основу деятельности служб прогнозирования погоды, и в результате в ряде государств метеорологические службы в той или иной степени уже работают на коммерческой основе.

Продолжалась работа по обеспечению возможности подготовки во всемирных центрах зональных прогнозов (ВЦЗП) глобальных прогнозов особых явлений погоды с помощью ЭВМ. В результате этого карты особых явлений погоды (SIGWX) для регионов Европы, Ближнего Востока и Северной Атлантики составляются в настоящее время в Лондонском ВЦЗП на рабочей станции ЭВМ, работающей в диалоговом режиме. Ожидается, что к концу 1996 года этот центр сможет составлять карты SIGWX для всех регионов мира. Параллельно в ВЦЗП ведутся исследования, связанные с выбором наиболее подходящего метеорологического кода, который можно было бы использовать для повышения эффективности рассылки карт SIGWX в глобальном масштабе и который также позволил бы потребителям при нанесении информации SIGWX на карты обрабатывать ее с помощью ЭВМ. При подготовке авиационных прогнозов в Лондонском и Вашингтонском ВЦЗП все более активно используются донесения с борта, автоматически передаваемые по линии передачи данных "воздух - земля". Кроме того, метеорологические полномочные органы, получая эту информацию как основную, все чаще применяют ее с большой пользой для себя. В 1995 году были внедрены две системы спутниковых передач Всемирной системы зональных прогнозов (ВСЗП), и теперь такие передачи ведутся в регионах Карибского бассейна, Северной Америки и Южной Америки, а также в регионах Африки, Азии (западная часть), Европы и Ближнего Востока. В начале 1996 года такие передачи будут вестись также в Тихоокеанском и Азиатском (восточная часть) регионах, и с этого момента спутниковые передачи Всемирной системы зональных прогнозов будут вестись во всемирном масштабе.

Имеющиеся линии передачи данных все чаще используются для передачи оперативной метеорологической информации (OPMET) на борт воздушного судна в полете.

В отчетном году в Соединенных Штатах Америки продолжалась работа по оборудованию основных аэродромов метеорологическими доплеровскими радиолокаторами. Благодаря использованию радиолокационного дистанционного зондирования,

основанного на доплеровском эффекте, и современным методам обработки сигнала будет обнаруживаться сдвиг ветра, включая микропорывы, в районе аэродрома. Продолжалась разработка специальных приставок для обнаружения сдвига ветра, которыми могут оборудоваться доплеровские радиолокаторы, используемые для управления воздушным движением или наблюдения за движением в аэропорту. Сертифицированная в Соединенных Штатах Америки бортовая система заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра, основанная на технологии доплеровского радиолокатора, была установлена на воздушных судах более чем 30 авиакомпаний мира.

Для отслеживания движения облаков вулканического пепла после извержения вулканов назначенные консультативные центры по вулканическому пеплу применяли метод моделирования с помощью ЭВМ маршрутов движения облаков и осаднения вулканического пепла. В таких прогнозах указывается относительная концентрация пепла в различных слоях атмосферы, и предназначены они для пилотов, эксплуатантов и диспетчеров УВД. В настоящее время изучается возможность направления такой консультативной информации органам метеорологического наблюдения (MWO) и районным диспетчерским центрам (РДЦ).

★ В отдельных государствах шла подготовка к применению новых авиационных метеорологических кодов (METAR, SPECI и TAF) во всемирном масштабе.



ПОИСК И СПАСАНИЕ

Спутниковая поисково-спасательная система КОСПАС-САРСАТ¹ по-прежнему играла важную роль в обнаружении сигналов аварийных приводных передатчиков (ELT) и определении местонахождения воздушных судов, терпящих бедствие.

Также продолжалась работа по расширению возможностей системы. В эксплуатации находилось шесть спутников, а еще несколько более совершенных в техническом отношении спутников находилось в стадии производства. Была модернизирована и расширена наземная система местных станций пользователей (LUT) и центров

управления (МСС). На конец года действовали или проходили испытания 33 станции LUT и 17 центров МСС. Несмотря на то, что уже обеспечивается глобальная зона действия на частоте 406 МГц, планируется ввести дополнительные станции LUT и центры МСС для увеличения зоны действия системы в реальном масштабе времени и сокращения общего времени реагирования. Разрабатывался геостационарный компонент системы, который будет обеспечивать почти мгновенный сигнал тревоги.

Со времени начала опытной эксплуатации в сентябре 1982 года с помощью системы КОСПАС-САРСАТ было спасено более 5500 человек, потерпевших бедствие в результате авиационных, морских и сухопутных аварий.



ПЕРЕГРУЖЕННОСТЬ АЭРОПОРТОВ И ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

★ На Одиннадцатом Специализированном совещании по упрощению формальностей, которое состоялось в апреле, отмечались достигнутые благодаря использованию автоматических средств успехи в решении проблем, возникающих в связи с перегруженностью аэропортов пассажирами и грузами. Системы предварительного предоставления информации о пассажирах, использование электронной почты для передачи грузовых накладных, новые ограничения времени прохождения формальностей прибывающими и убывающими пассажирами и основные принципы обработки срочных отправок и грузов без объявленной ценности нашли свое отражение в рекомендациях о внесении изменений в Приложение 9.

★ Опубликовано новое издание части 2 документа Дос 9303 "Машиночитываемые проездные документы", в котором предусматривается требование о выдаче машиночитываемых виз другого типа и меньшего размера.

-
1. КОСПАС - Космическая система поиска аварийных судов;
САРСАТ - слежение с помощью спутниковой поисково-спасательной системы.



БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

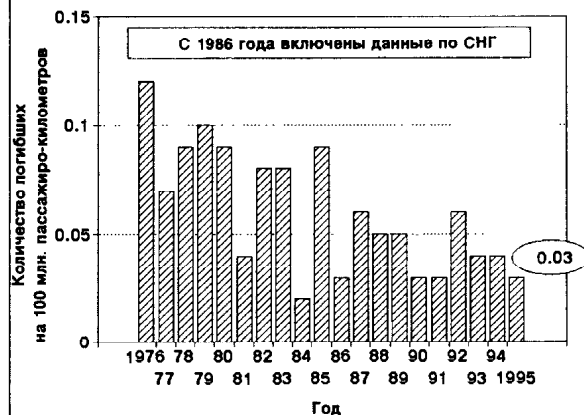


Регулярные перевозки

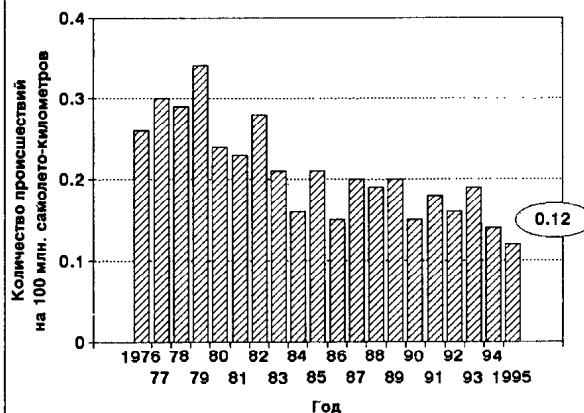
Предварительные данные об авиационных происшествиях, сопровождавшихся гибелью пассажиров, при осуществлении регулярных воздушных перевозок в Договаривающихся государствах ИКАО свидетельствуют о том, что в 1995 году зарегистрировано 26 авиационных происшествий, в результате которых погибли 710 пассажиров, тогда как в 1994 году в 28 авиационных происшествиях погиб 941 пассажир (таблица 11). С учетом общего объема перевозок количество человеческих жертв на 100 млн. пассажиро-километров уменьшилось с 0,045 в 1994 году до 0,03 в 1995 году. Без учета Содружества Независимых Государств (СНГ) (соответствующие данные отсутствуют) количество авиационных происшествий, повлекших за собой человеческие жертвы, на 100 млн. самолето-километров уменьшилось в 1995 году до 0,12 по сравнению с 0,14 в 1994 году, а количество авиационных происшествий, повлекших за собой человеческие жертвы, на 100 000 самолето-посадок также уменьшилось в 1995 году до 0,13 по сравнению с 0,15 в 1994 году.

Уровни безопасности полетов существенно различаются в зависимости от типов воздушных судов, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки. Например, при полетах турбореактивных воздушных судов, на долю которых приходится примерно 95% всего объема регулярных перевозок (в единицах выполненных пассажиро-километров), в 1995 году зарегистрировано 11 происшествий, в результате которых погибли 541 пассажир; при полетах турбовинтовых и поршневых воздушных судов, на долю которых приходится примерно 5% объема регулярных перевозок, зарегистрировано 17 происшествий, которые повлекли за собой гибель 169 пассажиров. Таким образом, частота происшествий с человеческими жертвами при перевозках на турбореактивных воздушных судах была намного ниже, чем при перевозках на винтовых воздушных судах.

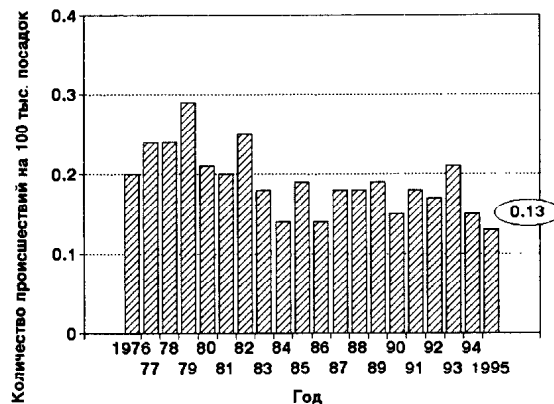
Количество погибших пассажиров на 100 млн. пассажиро-километров при регулярных перевозках



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



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





Нерегулярные коммерческие перевозки

К нерегулярным коммерческим перевозкам относятся как нерегулярные рейсы регулярных авиакомпаний, так и все авиатранспортные перевозки, выполняемые нерегулярными коммерческими эксплуатантами. Имеющиеся в ИКАО данные об уровне безопасности полетов при осуществлении нерегулярных пассажирских перевозок свидетельствуют о том, что в 1995 году имели место 40 авиационных происшествий, в результате которых погибли 391 пассажир, в то время как в 1994 году произошло 54 авиационных происшествия, в результате которых погиб 251 пассажир.

В 1995 году при выполнении нерегулярных полетов воздушными судами с взлетной массой более 9000 кг - авиакомпаний, занимающихся выполнением как регулярных, так и нерегулярных перевозок, - произошло 13 авиационных происшествий, в результате которых погиб 271 пассажир.



Авиация общего назначения

Полные статистические данные о безопасности полетов авиации общего назначения отсутствуют. Согласно оценкам в 1994 году с воздушными судами авиации общего назначения произошло 770 происшествий с человеческими жертвами, в результате которых погибло 1660 человек. В 1994 году на 100 000 часов налета приходилось приблизительно 1,97 происшествия с человеческими жертвами. В Соединенных Штатах Америки, на долю которых приходится 60% всех полетов авиации общего назначения в мире, в 1995 году произошло 408 авиационных происшествий с человеческими жертвами, в результате которых, по предварительным данным, погибло 725 человек. В 1994 году соответственно было зарегистрировано 402 авиационных происшествия с человеческими жертвами, в результате которых погибло 716 человек. В Соединенных Штатах Америки количество происшествий с человеческими жертвами в авиации общего назначения в пересчете на 100 000 часов налета составило в 1995 году около 2,04, по сравнению с 1,83 в 1994 году.



Контроль за обеспечением безопасности полетов

На 31-й сессии Ассамблеи государства отметили выдающуюся роль ИКАО в организации работы государств по контролю за обеспечением безопасности полетов и поддержали программу по контролю за обеспечением безопасности полетов и механизм оказания финансовой и технической помощи в осуществлении такой программы. Кроме того, Ассамблея обратилась к Договаривающимся государствам с призывом в срочном порядке ратифицировать статью 83 *bis* Чикагской конвенции.

К концу 1995 года 24 государства обратились к ИКАО с просьбой направить своих специалистов для оценки положения с контролем за обеспечением безопасности полетов, 9 государств предложили внести финансовые средства или оказать помощь в натуральном выражении для осуществления программ по контролю за обеспечением безопасности полетов, а 12 государств выразили готовность направить своих специалистов на основе прикомандирования к Организации для осуществления этой программы.

До конца марта 1996 года планируется осуществить первую командировку по оценке положения дел с контролем за обеспечением безопасности полетов.

В 1996 году планируется представить Совету доклад о ходе работы по осуществлению программы ИКАО по контролю за обеспечением безопасности полетов.



Расследование и предотвращение авиационных происшествий

Исходя из понимания того, какие проблемы с обеспечением безопасности полетов могут возникнуть в результате ожидаемого роста объема воздушных перевозок, и осознавая, что многие Договаривающиеся государства не в состоянии выполнять свои обязательства по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов воздушного транспорта, Договаривающимся государствам настоятельно предлагалось приложить все усилия по улучшению положения дел с осуществлением мер по предотвращению авиационных происшествий. В принятой 31-й сессией Ассамблеи ИКАО резолюции

А31-10 "Совершенствование мер предотвращения авиационных происшествий в гражданской авиации" определены конкретные области, требующие особого внимания, а именно подготовка персонала, представление информации и ее анализ, внедрение систем представления отчетов на добровольной основе без каких-либо штрафных санкций.

Кроме того, в резолюции Договаривающимся государствам рекомендуется сотрудничать с ИКАО и другими государствами в процессе разработки и реализации мер предотвращения авиационных происшествий, что позволит объединить имеющиеся опыт и ресурсы и благодаря этому стабильно обеспечивать высокий уровень безопасности полетов гражданской авиации.



Столкновение исправных воздушных судов с землей (CFIT)

★ ИКАО были утверждены расширенные требования о том, чтобы с 1 января 1999 года все воздушные суда были оборудованы системой предупреждения о близости земли (GPWS). На 31-й сессии Ассамблеи была принята резолюция, в которой государствам настоятельно рекомендовалось осуществить программу ИКАО по предотвращению CFIT, включая выполнение соответствующих положений ИКАО, в частности касающихся использования GPWS при выполнении внутренних и международных полетов. В марте Аэронавигационная комиссия предприняла действия по рекомендациям ИКАО и отраслевой Специальной группы CFIT. Группа специалистов различного профиля Аэронавигационного управления и Специальная группа CFIT продолжали свою работу в течение всего года. В ноябре Специальная группа CFIT представила свой третий доклад на совещании, проходившем в Сизтле, и ожидается, что в сентябре 1996 года результаты проделанной Специальной группой работы будут представлены Комиссии в качестве части программы ИКАО по предотвращению CFIT.



ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ
ФАКТОР

В Гонконге состоялся региональный семинар/практикум, в котором приняли участие 92 представителя 17 Договаривающихся государств, 2 международных организаций и 18 авиакомпаний.

В 1995 году предпринимались дальнейшие попытки включить требования к человеческому фактору в процесс сертификации оборудования, процедур и персонала. ИКАО принимала участие в нескольких совещаниях, на которых обсуждался данный вопрос. В 1996 году предстоит выработать единое мнение о претворении в жизнь этих требований в рамках всей отрасли.

В 1995 году был завершен первоначальный пересмотр Приложений к Конвенции, который проводился в целях определения возможности разработки SARPS, касающихся человеческого фактора. В результате этого пересмотра была подтверждена возможность разработки подобных SARPS, и эту задачу предстоит выполнить в 1996 году.

★ В различных Договаривающихся государствах было проведено несколько международных симпозиумов, семинаров и совещаний по вопросам, связанным с человеческим фактором. Представители ИКАО принимали участие в большинстве из них, что еще раз свидетельствует о ведущей роли Организации в этой области.

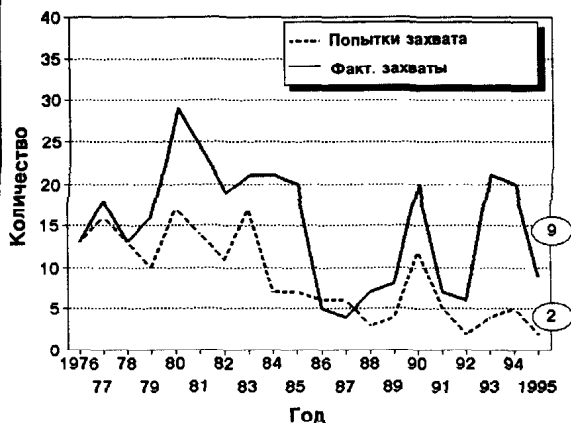
★ В 1995 году был опубликован еще один сборник материалов по человеческому фактору, а Руководство ИКАО по подготовке персонала в области человеческого фактора было подготовлено к изданию в 1996 году.



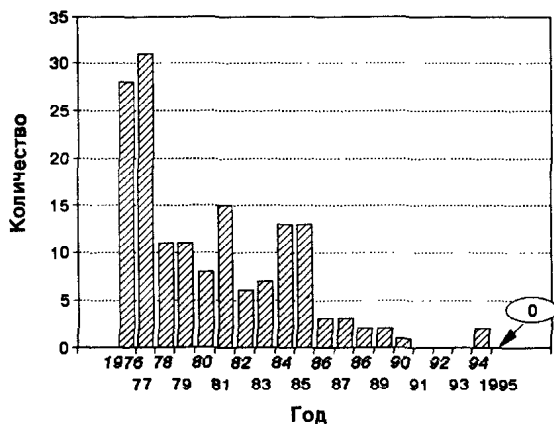
ПОДГОТОВКА
АВИАЦИОННОГО
ПЕРСОНАЛА

Программа "ТРЕЙНЭР" продолжала расширяться и в настоящее время в ней принимает участие 16 учебных центров гражданской авиации из 13 государств. В 1995 году еще одно государство подписало с ИКАО соглашение о целевом фонде и в 1996 году начнет принимать участие в осуществлении этой программы. В этом году впервые семинары для разработчиков курсов в рамках программы "ТРЕЙНЭР" проводились силами специалистов местных учебных центров, а Центральное подразделение ТРЕЙНЭР оказывало им лишь минимальную помощь. Шестая Конференция по вопросам координации в рамках программы "ТРЕЙНЭР", проводимая по инициативе Республики Индонезии (Генеральный директорат воздушных связей, Управление образования и подготовки кадров), работала в течение двух дней, и на ней были рассмотрены вопросы, касающиеся применения

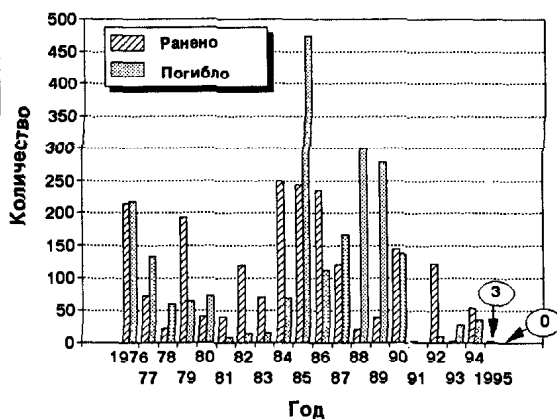
Акты незаконного захвата



Диверсии



Количество погибших и раненых



передовых методов обучения в процессе подготовки персонала к эксплуатации новых авиационных систем.

В ходе этой конференции участники программы "ТРЕЙНЭР" заявляли о своей большой заинтересованности в привлечении других развитых государств к участию в осуществлении этой программы. В связи с этим в правила функционирования сети ТРЕЙНЭР были внесены изменения и был рассмотрен вопрос о том, как членство в программе "ТРЕЙНЭР" сделать более привлекательным для авиационных учебных центров развитых государств.



ВАРШАВСКАЯ СИСТЕМА

В октябре на ежегодно проводимом Генеральном совещании ИАТА было одобрено соглашение авиаперевозчиков, касающееся пределов ответственности и была принята рекомендация, в которой авиакомпаниям - членам ИАТА предлагалось соблюдать положения этого соглашения при условии утверждения его соответствующими государствами.

★ В течение года ИКАО в сотрудничестве с Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) проводила социально-экономический анализ пределов ответственности воздушных перевозчиков в качестве одного из шагов осуществления всестороннего плана Совета по ускорению модернизации "Варшавской системы" пределов ответственности.

★ В ходе 146-й сессии Совет согласился с предложением об организации Исследовательской группы Секретариата с целью оказания помощи Юридическому управлению в создании в рамках ИКАО механизма, который позволил бы ускорить этот процесс. Юридическому управлению было предложено учесть в своей работе результаты социально-экономического анализа и представить доклад по этому вопросу Совету в ходе 147-й сессии.



АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Количество актов незаконного вмешательства в 1995 году намного уменьшилось по сравнению с

1994 годом (таблица 12). В 1995 году было официально зарегистрировано 14 инцидентов такого рода, в том числе 9 случаев незаконного захвата, 2 попытки захвата воздушных судов, 2 нападения на наземную службу и 1 незаконный акт, направленный против безопасности полетов гражданской авиации. Эти инциденты учитываются при подготовке ежегодных статистических данных, которые используются для анализа тенденций и динамики.

★ На 31-й сессии Ассамблеи было одобрено решение Совета о расширении в период до конца 1998 года механизма оказания государствам финансовой, технической и материальной помощи в области авиационной безопасности. Со времени начала деятельности этого механизма в 1989 году помощь по линии этого механизма запросили 115 государств; командировки по технической оценке были выполнены в 82 государства, а в 25 государств выезжали специалисты для оказания конкретной помощи на местах. Эта деятельность финансировалась за счет добровольных взносов 15 государств-доноров, внесших в общей сложности 3 183 750 долл. США; кроме того, 7 должностей финансировались 3 государствами-донорами.

★ Два из шести дополнительных комплектов типовых учебно-методических разработок, а именно "123/Руководители" и "123/Инструкторы", прошли проверку, и в настоящее время для этих двух комплектов ТУМР разрабатывается аудиовизуальное обеспечение. В начале 1996 года, после перевода этих комплектов на пять языков Организации, планируется начать их рассылку.



ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

В целях изыскания фондов для реализации "Повестки дня на XXI век" - программы действий по основным направлениям, затрагивающим взаимосвязь между окружающей средой и развитием, которая была принята в 1992 году в Рио-де-Жанейро на Конференции ООН по окружающей среде и развитию (UNCED), Комиссия по устойчивому развитию продолжала рассматривать новые механизмы финансирования, включая возможные сборы на охрану окружающей среды с потребителей услуг воздушного транспорта.

В апреле стороны, подписавшие Рамочную конвенцию Организации Объединенных Наций по изменению климата, которая нацелена на

стабилизацию концентрации образующихся в результате "парникового эффекта" теплых газов в атмосфере на безопасном уровне, приступили к осуществлению нового процесса ("Берлинский мандат") по закреплению обязательств развитых стран, который должен быть завершен к 1997 году. Хотя в Конвенции нет каких-либо особых положений в отношении гражданской авиации, тем не менее некоторые государства считают, что должны быть приняты меры по осуществлению контроля за эмиссией авиационных двигателей, которая является одной из причин изменения климата.

В декабре Межправительственная группа экспертов по изменению климата закончила подготовку второго доклада по оценке (SAR). Что касается эмиссии авиационных двигателей, то в этом докладе отмечается, что до сих пор невозможно сделать определенный вывод в отношении воздействия на атмосферу окиси азота (NO_x) водяных паров и серы и соответственно определить необходимость проведения дальнейших исследований.

★ На 31-й сессии Ассамблеи было принято Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. В этом заявлении объединены вместе все действующие резолюции ИКАО, касающиеся охраны окружающей среды и, кроме всего прочего, вновь подчеркивается, что Совет должен сохранять за собой инициативу при определении основных направлений в решении вопросов, связанных с воздействием авиации на окружающую среду и не уступать эту инициативу другим организациям.

★ В декабре состоялось совещание Комитета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP). В отношении воздействия эмиссии авиационных двигателей главная рекомендация CAEP заключалась в том, что стандартные требования к уровню эмиссии NO_x новых двигателей в томе II Приложения 16 не следует ужесточать. Кроме того, CAEP одобрил инициативу, направленную на углубление сотрудничества между ИКАО и теми органами ООН, которые отвечают за подготовку научных докладов с результатами анализа изменений климата и разрушения озонового слоя.

★ Что касается шума, то CAEP рассмотрел вопрос о том, насколько своевременно будет ужесточать стандарты по шуму после того, как государства выполнят программу поэтапного снятия с эксплуатации "воздушных судов главы 2" (имеются в виду дозвуковые реактивные воздушные суда, отвечающие сертификационным требованиям к уровню шума главы 2 тома I Приложения 16, но не отвечающие аналогичным требованиям главы 3 этого Приложения). Комитет не смог прийти к единому мнению по данному вопросу. Он рекомендовал

Совету поправки в определенные в PANS-OPS (Doc 8168) процедуры снижения шума при выполнении взлета, а также меры по дальнейшему улучшению планирования использования земли вокруг аэропортов.



ОГРАНИЧЕНИЕ КУРЕНИЯ

★ На 31-й сессии Ассамблеи был представлен доклад о результатах проведенного по этому вопросу исследования, в котором отмечалось, что создание на борту воздушных судов свободной от табачного дыма среды не представляет угрозы для безопасности полетов при условии, что постепенно будет выполняться принятая на 29-й сессии Ассамблеи в 1992 году резолюция A29-15, в которой всем Договаривающимся государствам настоятельно предлагалось предпринять в кратчайшие сроки все необходимые меры по ограничению курения при полетах на всех международных рейсах с целью ввести полный запрет на курение к 1 июля 1996 года. Ассамблея обратилась к Секретариату ИКАО с просьбой рассмотреть возможность изучения вопроса о разработке отдельных кабин для курящих на воздушных судах с отдельной системой вентиляции.



ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЕ НАРКОТИЧЕСКИМИ ВЕЩЕСТВАМИ

★ На 31-й сессии Ассамблеи отмечалось, что выполняя резолюцию A29-16 о роли ИКАО в предотвращении злоупотребления наркотическими веществами на рабочих местах, в которой Совету настоятельно рекомендовалось ускорить разработку и издание инструктивного материала, включающего меры, которые могут быть приняты Договаривающимися государствами по устранению угрозы злоупотребления наркотическими веществами на рабочих местах в гражданской авиации, Секретариат с помощью международной исследовательской группы, состоящей из врачей - экспертов из нескольких Договаривающихся государств и международных организаций, подготовил Руководство по предотвращению связанного с риском употребления

психоактивных веществ на рабочих местах в гражданской авиации (Doc 9654), которое в сентябре этого года было разослано государствам.



ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

★ Объем Программы технического сотрудничества ИКАО оценивался в 1995 году в 67 млн. долл. США, из которых было освоено 55,8 млн. долл. США (или 83%).

★ В течение года Управление технического сотрудничества осуществляло 134 проекта в 67 развивающихся странах и приступило к осуществлению в общей сложности 12 новых и пересмотренных крупномасштабных проектов. Управление технического сотрудничества пользовалось услугами 354 экспертов из 41 страны для осуществления проектов на местах. Кроме того, в общей сложности было выделено 514 стипендий, а расходы на закупки оборудования для осуществления проектов на местах составили 24,82 млн. долл. США.

★ Еще 4 страны зарегистрировались по линии Службы закупок ИКАО для гражданской авиации (СЗГА), в результате чего общее число таких стран достигло 77.

★ На 31-й сессии Ассамблеи была утверждена новая политика в области технического сотрудничества, которая включает новые задачи, а также создание механизма финансирования. Новые задачи заключаются в следующем:

- придать особое значение выполнению SARPS и региональных аэронавигационных планов в глобальном масштабе;
- продолжать уделять главное внимание техническому сотрудничеству, направленному на развитие стран;
- оказывать развивающимся странам помощь в подготовке персонала и глобальном внедрении CNS/ATM;
- оказывать помощь сотрудникам Регулярной программы в оценке положения дел путем определения недостатков в осуществлении программы ИКАО по контролю за безопасностью полетов и, по мере необходимости, в сотрудничестве со специалистами развивающихся стран

заниматься устранением выявленных недостатков;

- настоятельно рекомендовать развивающимся странам в качестве первоочередной задачи разрабатывать генеральные планы развития гражданской авиации и привлекать национальные кадры к подготовке и осуществлению подобных планов; и
- добиваться, чтобы осуществляемые проекты технического сотрудничества отвечали практическим нуждам государств и были направлены на максимальное использование и полную отдачу выделенных ресурсов в целях наиболее рентабельного выполнения программы.

★ Кроме того, Ассамблея рекомендовала Договаривающимся государствам использовать Программу технического сотрудничества ИКАО и внести свой вклад в создание нового механизма финансирования.

★ Постепенное экономическое развитие стран Южноамериканского региона продолжало сопровождаться повышением спроса на услуги гражданской авиации в странах этого региона. В связи с этим более остро ощущалась потребность в расширении

и улучшении работы существующих предприятий гражданской авиации. Управление технического сотрудничества доказало свою способность оказывать эффективную помощь путем углубления сотрудничества в процессе развития авиационного сектора и предоставления передовой технологии и комплексных систем.

★ Впервые за всю историю существования ИКАО был создан институционный орган в форме Временного полномочного органа гражданской авиации для Сомали (CACAS), который выполняет возложенные на него обязанности, находясь в Найроби, Кения. После окончания операций Организации Объединенных Наций в Сомали (ЮНОСОМ) и консультаций между Организацией Объединенных Наций и ИКАО Генеральный секретарь ООН и Совет Безопасности согласились, что ИКАО будет решать вопросы, касающиеся гражданской авиации Сомали с целью избежать любого нарушения ее деятельности и обеспечения безопасности и надежности полетов международной гражданской авиации. Весь международный персонал и оборудование были перевезены в Найроби (Джигири), и там была организована временная оперативная станция, включая полетно-информационный центр. В рамках проекта ИКАО ограниченное аэродромное обслуживание выполняет национальный персонал.

ОРГАНИЗАЦИЯ

★ В течение 1995 года к Конвенции о международной гражданской авиации присоединилось еще 1 государство (Палау), и общее число Договаривающихся государств на конец года составило 184.

★ В работе 31-й сессии Ассамблеи приняли участие представители 151 Договаривающегося государства, а также 27 делегаций-наблюдателей. На Ассамблее был рассмотрен бюджет и программа работы на 1996-1997-1998 годы, а также широкий круг вопросов, включая меры по повышению эффективности работы ИКАО.

★ В марте-апреле 340 представителей 79 Договаривающихся государств и 15 международных организаций приняли участие в двухнедельном Особом специализированном совещании по связи и производству полетов, на котором, кроме всего прочего, была принята рекомендация о глобальном стратегическом плане внедрения и применения навизуальных средств для обеспечения заходов на посадку и посадок, выполнение которого рассчитано на 20 лет. Этот стратегический план должен заменить план перехода от системы посадки по приборам (ILS) к микроволновой системе посадки (MLS), который был включен в Приложение 10 в 1987 году.

★ В апреле состоялось Одиннадцатое Специализированное совещание по упрощению формальностей, собравшее 408 участников из 89 Договаривающихся государств и 10 международных организаций; на нем было рекомендовано свыше 100 новых и измененных Стандартов и положений со статусом Рекомендуемой практики, призванных упростить оформление международных грузов и пассажиров в аэропортах. Эти рекомендации касаются, в частности, установления 60-минутного норматива для оформления вылетающих пассажиров в международных аэропортах (в дополнение к 45-минутному нормативу для оформления прибывающих пассажиров) и 4-часового норматива для оформления прибывающих грузоперевозок после представления надлежащей документации.

★ В связи с ликвидацией апартеида в Южной Африке Ассамблея объявила утратившими силу все предыдущие резолюции Ассамблеи, ограничивающие участие Южной Африки в деятельности ИКАО.

★ 29 сентября 1995 года на Дипломатической конференции, проходившей в Монреале, был принят Протокол об аутентичном пятиязычном тексте Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944), вводящий аутентичный текст Конвенции на арабском языке. Параллельно этому на 31-й сессии Ассамблеи ИКАО был принят Протокол об аутентичном пятиязычном тексте Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944), предусматривающий использование аутентичного текста Конвенции на арабском языке.

★ В ноябре Совет единодушно избрал д-ра Ассада Котайта (Ливан) Президентом Совета на восьмой трехлетний срок.

★ В течение большей части 1995 года Организация продолжала испытывать трудности с движением наличности, вызванные задержками с уплатой взносов за 1995 год и накопившейся задолженностью по взносам, что отрицательно сказывается на выполнении программы работы ИКАО.