



Годовой доклад Совета

1997

*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
999 University Street
Montreal, Quebec
Canada H3C 5H7

Telephone: (514) 954-8022
Telex: 05-24513
Facsimile: (514) 954-6769
Sitatex: YULCAYA
Internet: sales_unit@icao.org

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

Egypt. ICAO Representative, 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. Représentant de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat, 92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Téléphone: (33 1) 46 41 85 85; Télécopieur: (33 1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016
Telephone: (91 11) 331-5896; Facsimile: (91 11) 332-2639

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: (81 3) 3503-2686; Facsimile: (81 3) 3503-2689

Kenya. ICAO Representative, 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. Representante de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570
Teléfono: (52 5) 250-3211; Facsimile: (52 5) 203-2757; Sitatex: MEXCAYA

Peru. Representante de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: (51 14) 302260; Facsimile: (51 14) 640393; Sitatex: LIMCAYA

Senegal. Représentant de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: (221) 8-23-47-86; Télécopieur: (221) 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Republic of South Africa
Telephone: (27-11) 315-0003/4; Facsimile: (27-11) 805-3649; Internet: 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 1) 321-3148; Facsimile: (34 1) 321-3157; Internet: sscs.jcsoria@aena.es

Thailand. ICAO Representative, 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. Westward Digital Limited,
37 Windsor Street, Cheltenham, Glos., GL52 2DG
Telephone: (44 1242) 235-151; Facsimile: (44 1242) 584-139

АССАМБЛЕЕ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

По поручению Совета имею честь представить доклад Совета за 1997 год, подготовленный в соответствии со статьей 54 а) Конвенции о международной гражданской авиации. Вместе с докладами за 1995 год (Дос 9667) и 1996 год (Дос 9685) он входит в документацию по пункту 7 предварительной повестки дня 32-й сессии Ассамблеи и будет дополнен кратким обзором деятельности Организации за первые шесть месяцев 1998 года. В настоящее время он направляется Договаривающимся государствам для информации и будет также направлен Экономическому и Социальному Совету Организации Объединенных Наций в соответствии с пунктом 2 а) статьи VI Соглашения между Организацией Объединенных Наций и ИКАО.

Доклад был подготовлен Секретариатом и был распространен среди представителей государств - членов Совета, с тем чтобы они могли представить свои предложения. Совет как орган ИКАО официально не рассматривал и не принимал его, но в соответствии с установившейся практикой делегировал своему Президенту полномочия утвердить окончательный текст после рассмотрения полученных предложений.

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

В 1997 году Совет провел три сессии. Сто пятидесятая сессия проходила с 7 февраля по 21 марта и состояла из восемнадцати заседаний, одно из которых было проведено вне периода заседаний Совета; сто пятьдесят первая сессия проходила с 26 мая по 20 июня и состояла из пятнадцати заседаний; сто пятьдесят вторая сессия проходила с 1 октября по 11 декабря и состояла из семнадцати заседаний, два из которых были проведены вне периода заседаний Совета. На период между сессиями Совета Президенту делегировались полномочия принимать необходимые решения по ряду вопросов.


Ассад Котайт
Президент Совета

Оглавление

	Страница		Страница
Глава 1. Краткие итоги за год	1	7. Управление аэропортами, средствами и службами на маршруте	32
Мировая экономика	1	8. Связь, навигация и наблюдение/организация воздушного движения	33
Перевозки	2	9. Охрана окружающей среды	33
Финансовые итоги	3	10. Упрощение формальностей	34
Коммерческая деятельность	4	Глава IV. Совместное финансирование	35
Экономическое регулирование	5	1. Общие положения	35
CNS/ATM	6	2. Рассмотрение вопроса о распределении метеорологических расходов на нужды международной гражданской авиации в рамках Датского и Исландского соглашений о совместном финансировании	35
Аэродромы	8	3. Финансовые данные, характеризующие деятельность в рамках Датского и Исландского соглашений о совместном финансировании	36
Авиационная метеорология	9	Глава V. Техническое сотрудничество	37
Поиск и спасание	9	1. Краткий обзор	37
Перегруженность аэропортов и воздушного пространства	9	2. Финансирование	42
Безопасность полетов	10	3. Кадры	43
Человеческий фактор	12	4. Предоставление стипендий	43
Выдача свидетельств авиационному персоналу	13	5. Оборудование и субподряды	46
Подготовка авиационного персонала	13	6. Программы по линии ПРООН и целевых фондов	46
Варшавская система	13	Глава VI. Конституционные и юридические вопросы	62
Авиационная безопасность	13	1. Введение	62
Охрана окружающей среды	14	2. Ратификация, присоединение и принятие	62
Злоупотребление психоактивными веществами	15	3. Юридические совещания	62
Техническое сотрудничество	15	4. Программа работы Юридического комитета	62
Организация	16	5. Привилегии, иммунитеты и льготы Организации	63
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИКАО В 1997 ГОДУ		6. Регистрация договоров и соглашений	63
Глава II. Аэронавигация	17	7. Подборка национальных законов и правил в области авиации	63
1. Введение	17	Глава VII. Авиационная безопасность	64
2. Проекты, которым в 1997 году уделялось особое внимание	17	1. Введение	64
3. Совещания	27	2. Комитет по незаконному вмешательству в деятельность международной гражданской авиации и ее служб	64
4. Международные стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) и Правила аэронавигационного обслуживания (PANS)	27		
Глава III. Воздушный транспорт	28		
1. Введение	28		
2. Совещания	28		
3. Экономический анализ	28		
4. Экономическая политика	28		
5. Прогнозирование и экономическое планирование	30		
6. Статистика	31		

	Страница		Страница
3. Механизм оказания государствам финансовой, технической и материальной помощи в области авиационной безопасности и другие программы оказания помощи . . .	64	7. Служба переводов, издания и библиотека	108
4. Техническое сотрудничество	65	8. Новое здание Штаб-квартиры	111
5. Контакты с государствами	65	9. Финансы	111
6. Технические и юридические аспекты авиационной безопасности	66		
Глава VIII. Региональная деятельность	67	Добавления	
Часть I. Региональные бюро	67	1. Документы международного воздушного права: ратификация и присоединение в 1997 году	A-1
1. Общая часть	67	2. Приложения к Конвенции	A-5
2. Деятельность в области аэронавигации . .	69	3. Совет, Аэронавигационная комиссия и Комитеты Совета	A-10
3. Деятельность в области воздушного транспорта	83	4. Совещания, проведенные в 1997 году . .	A-13
4. Деятельность в области технического сотрудничества	85	5. Участие государств и международных организаций в основных совещаниях ИКАО в 1997 году	A-16
5. Деятельность в области авиационной безопасности	88	6. Структура Секретариата ИКАО по состоянию на 31 декабря 1997 года . . .	A-19
Часть II. Региональные комиссии	90	7. Распределение по странам сотрудников категории специалистов по состоянию на 31 декабря 1997 года	A-20
1. Общая часть	90	8. Распределение специалистов, работавших в 1997 году в рамках технического сотрудничества на местах, по гражданству, должностям и программам . . .	A-24
2. Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА)	90	9. Набор персонала на полевые посты: 1997 год	A-26
3. Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА)	90	10. Стипендии, предоставленные в 1997 году в рамках программ ИКАО . .	A-35
4. Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА)	91	11. Закупки оборудования и субподряды . . .	A-42
Глава IX. Отношения с другими международными организациями	93	12. Таблицы к главе I	A-46
1. Организация Объединенных Наций	93	13. Действия, предпринятые до 31 декабря 1997 года по резолюциям 31-й сессии Ассамблеи	A-58
2. Межучрежденческие органы	94		
3. Специализированные учреждения	95		
4. Другие международные организации . . .	96		
Глава X. Организация	99		
1. Ассамблея, Совет и подчиненные им органы	99		
2. Структура Организации	104		
3. Кадры	104		
4. Ознакомительный курс	105		
5. Деятельность в области информирования общественности	106		
6. Автоматизация административно-производственной деятельности	106		

Глоссарий

ААКМ - Ассоциация авиационно-космической медицины
АКГА - Африканская комиссия гражданской авиации
АНК - Аэронавигационная комиссия
АРКГА - Арабская комиссия гражданской авиации
АСЕКНА - Агентство по обеспечению безопасности воздушной навигации в Африке и на Мадагаскаре
АТСЭ - Азиатско-тихоокеанское сообщество электросвязи
АФРАА - Ассоциация африканских авиакомпаний
БСПС - бортовая система предотвращения столкновений
ВВП - валовой внутренний продукт
ВМО - Всемирная метеорологическая организация
ВОЗ - Всемирная организация здравоохранения
ВОРЛ - вторичный обзорный радиолокатор
ВОТ - Всемирная организация по туризму
ВПС - Всемирный почтовый союз
ВСЗП - Всемирная система зональных прогнозов
ВТО - Всемирная таможенная организация
ВЦЗП - Всемирный центр зональных прогнозов
ГДВТ - Генеральный директорат воздушного транспорта
ГДГА - Генеральный директорат гражданской авиации
ГЛОНАСС - глобальная орбитальная навигационная спутниковая система
ГПГА - генеральный план развития гражданской авиации
ГСТУ - Генеральное соглашение о торговле услугами
ДГА - Департамент гражданской авиации
ЕВРОКОНТРОЛЬ - Европейская организация по обеспечению безопасности воздушной навигации
ЕК - Европейская комиссия
ЕКГА - Европейская конференция гражданской авиации
ЕС - Европейский союз
ИАКА - Международная ассоциация воздушных перевозчиков
ИАОПА - Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов
ИАТА - Международная ассоциация воздушного транспорта
ИКПО/ИНТЕРПОЛ - Международная организация уголовной полиции
ИМО - Международная морская организация
Инмарсат - Международная организация подвижной спутниковой связи
ИСО - Международная организация по стандартизации
ИФАЛДА - Международная федерация ассоциаций диспетчеров авиакомпаний
ИФАЛПА - Международная федерация ассоциаций линейных пилотов

ИФАТКА - Международная федерация ассоциаций диспетчеров УВД
КВС - Комитет по внедрению систем CNS/ATM
КОСЕСНА - Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию
КОСПАС - Космическая система поиска аварийных судов
ЛАКГА - Латиноамериканская комиссия гражданской авиации
МАГАТЭ - Международное агентство по атомной энергии
МГКИ - Межправительственная группа по климатическим изменениям
МКЭ - Международная комиссия по аэронавигации
МОВ - меморандум о взаимопонимании
МСА - Международный совет аэропортов
МСДА - Международный совет деловой авиации
МСПД - машиносчитываемые проездные документы
МСЭ - Международный союз электросвязи
МТП - Международная торговая палата
МФСР - Международный фонд сельскохозяйственного развития
МФТ - Международная федерация транспортников
ОАА - Объединенные авиационные администрации
ОАВП - Организация арабских воздушных перевозчиков
ОВД - обслуживание воздушного движения
ОИГ - Объединенная инспекционная группа
ОМН - орган метеорологического наблюдения
ПРООН - Программа развития Организации Объединенных Наций
РДЦ - районный диспетчерский центр
РКИК ООН - Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата
САИ - служба аэронавигационной информации
САРСАТ - слежение с помощью спутниковой поисково-спасательной системы
СЗГА - Служба закупок для гражданской авиации
СУО - соглашение об управленческом обслуживании
ТУМР - комплект типовых учебно-методических разработок
ФАИ - Международная авиационная федерация
ФАУ - Федеральное авиационное управление
ЦФ - целевой фонд
ЭКА - Экономическая комиссия для Африки
ЭКЕ - Экономическая комиссия для Европы

ЭКОСОС - Экономический и Социальный Совет
ЭСКАТО - Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
ЮНЕП - Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде
ЮНИДРУА - Международный институт унификации частного права
ЮНКТАД - Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию

ADREP - система представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах
ADS - автоматическое зависимое наблюдение
АН-DE - специальная группа специалистов по обнаружению взрывчатых веществ
AIMS - объединенная система управления АНУ
AMBEX - обмен бюллетенями в регионе AFI
AOSCF - Фонд расходов на административное и оперативное обслуживание
APANPIRG - Группа регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в регионе Азии и Тихого океана
APATSI - Специальная группа по обеспечению совместимости систем аэропортов и воздушного движения
APIRG - Группа регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в регионе Африки/Индийского океана
A-SMCGS - усовершенствованные системы управления наземным движением и контроля за ним
ASP - план авиационного наблюдения
ATM - организация воздушного движения
ATN - сеть авиационной электросвязи
CAEP - Комитет по защите окружающей среды от воздействия авиации
CAMA - Управление гражданской авиации и метеорологии
CFIT - столкновение исправного воздушного судна с землей
CIDIN - общая сеть обмена данными ИКАО
CNS - связь, навигация и наблюдение
CNS/ATM - связь, навигация, наблюдение и организация воздушного движения
COMESA - Общий рынок государств Восточной и Южной Африки
CPDLC - связь "пилот - диспетчер" по линии передачи данных
DFIS - полетно-информационное обслуживание по линии передачи данных
ЕАНРГ - Европейская группа аэронавигационного планирования
EASA - Восточноафриканское авиационное училище
EATCHIP - Программа унификации и интеграции европейских систем УВД

EDDS - система обнаружения взрывчатых устройств
EDS - система обнаружения взрывчатых веществ
GNSS - глобальные навигационные спутниковые системы
GREPECAS - Группа регионального планирования и осуществления проектов в Карибском и Южно-американском регионах
GTS - глобальная система электросвязи
IAVW - международная служба слежения за вулканической деятельностью на авиатрассах
IBIS - система ИКАО по представлению данных о столкновениях с птицами
IBS - система Intelsat Business Service
ICS - система управления запасами
IFOR - силы по реализации
ISCS - Международная система спутниковой связи
LAN - локальная сеть ЭВМ
LUT - местная станция пользователя
MCC - центр управления
MET - метеорология
MIDANPIRG - Группа регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в Ближневосточном регионе
MLS - микроволновая система посадки
MOTNEG - Группа регионального планирования сети метеорологической оперативной электросвязи в Европе
NAT SPG - Группа планирования систем в регионе NAT
OAS - поверхность оценки препятствий
OPAS - оперативная помощь
OPMET - оперативная метеорологическая информация
OPS - производство полетов
PANS - правила аэронавигационного обслуживания
PIRG - региональные группы планирования и внедрения
RAC - правила полетов и обслуживание воздушного движения
RAS - региональная дополнительная система
RCAG - дистанционное управление "воздух - земля"
RCP - требуемые характеристики связи
RNAV - зональная навигация
RNP - требуемые навигационные характеристики
RVSM - сокращенный минимум вертикального эшелонирования
SADIS - спутниковая система рассылки данных
SARPS - Стандарты и Рекомендуемая практика
SATCOM - спутниковая связь
SBAS - дополнительная спутниковая система Инмарсат
SIGWX - особые явления погоды
SIP - специальный проект
VDL - ОБЧ-линия цифровой связи
VSAT - терминал с очень небольшим раскрытием антенны
WGS-84 - Всемирная геодезическая система - 1984
WRC-97 - Всемирная конференция радиосвязи - 1997

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 1997 году. В скобках даются ссылки на соответствующие таблицы в добавлении 12 доклада, где приводятся более подробные статистические данные, использованные при подготовке помещенных в настоящей главе диаграмм, с указанием их источников и сферы охвата.



МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА

В 1997 году продолжающийся прирост валового внутреннего продукта (ВВП) во всем

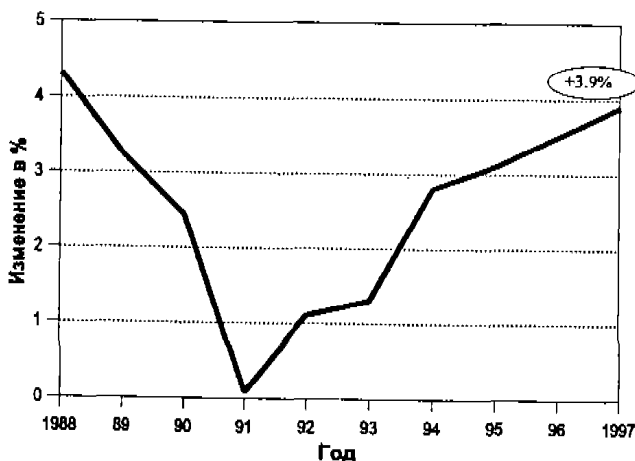


Рис. 1. Изменение по годам мирового ВВП в постоянных ценах, 1988-1997

мире составил около 3,9% в реальном выражении (рис. 1), в то время как объемы воздушных перевозок увеличились приблизительно на 8% (см. ниже). В промышленно развитых странах ВВП вырос в среднем на 3% в результате более активного экономического оживления в Северной Америке (3,5%) и некоторого улучшения тенденций в отношении темпов роста в государствах Европейского союза (2,5%). В развивающихся странах прирост ВВП в целом был большим, чем в промышленно развитых странах, и составил около 5%.

Регион Азии и Тихого океана сталкивался с финансовыми трудностями, и во второй половине года в этом регионе имело место существенное замедление прироста ВВП, что оказало влияние на воздушный транспорт, хотя за полный год прирост сохранился приблизительно на уровне 5%. В других регионах отмечалась стабилизация экономического развития, и прирост ВВП в Африке, Латинской Америке и Карибском бассейне составил около 4%, а на Ближнем Востоке этот показатель был несколько выше и равнялся 4,5%. В Европе средний прирост ВВП находился на уровне 2,7%, включая страны Восточной и Центральной Европы (2,8%) и Содружество Независимых Государств (1,5%).

Улучшение экономического положения на глобальном уровне в целом оказывало положительное влияние на развитие международного туризма. По предварительным оценкам Всемирной туристической организации, в 1997 году около 617 млн. туристов совершили поездки в иностранные государства и потратили более 448 млрд. долл.* Однако финансовое положение в Азии не замедлило сказаться на глобальном

*Все суммы, указанные в настоящей главе, приводятся в долл. США.

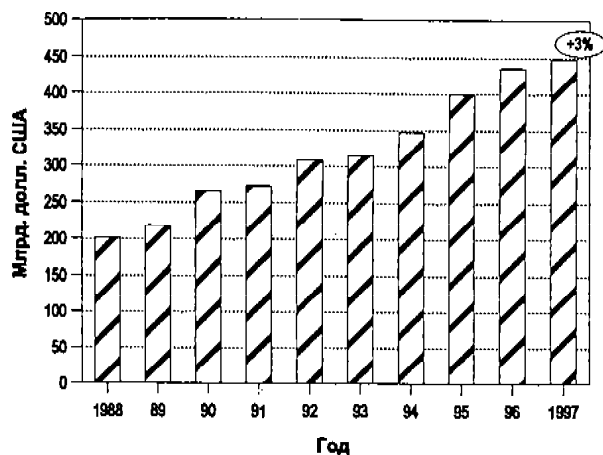
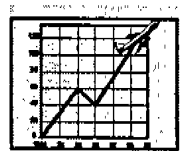


Рис. 2. Поступления от международного туризма

(в долл. США), 1988-1997

развитии туризма, и в результате этого замедлился рост числа прибытий международных пассажиров до 3,8%, а доходов - до 3% в год по сравнению с 5,5% и 7,8% соответственно в 1996 году. На рис. 2 показано, что в 1997 году доходы от международного туризма оцениваются почти в 450 млрд. долл.

По предварительным оценкам рост объема мировой торговли в 1997 году составил более 7,5%.



ПЕРЕВОЗКИ

Регулярные перевозки

В 1997 году общий объем регулярных перевозок авиакомпаний 185 Договаривающихся государств ИКАО составил примерно 1448 млрд. пассажиров и около 26 млн. т груза. Суммарный объем выполненных пассажирских, грузовых и почтовых авиаперевозок увеличился на 8% (таблица 1), а объем международных авиаперевозок в тонно-километрах возрос на 9% (таблица 2). По внутренним перевозкам отмечалось увеличение на 5%. Тенденции с 1988 г. по 1997 г. показаны на рис. 3.

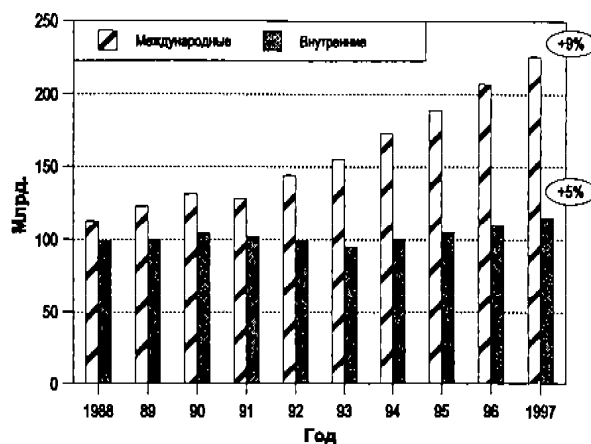


Рис. 3. Регулярные перевозки (выполненные тонно-километры), 1988-1997

Увеличение провозной емкости по-прежнему происходило под контролем (рис. 4). Коэффициент пассажирской загрузки и коэффициент коммерческой загрузки воздушных судов при выполнении всех видов регулярных перевозок (как внутренних, так и международных) возросли на 1 процентный пункт каждый и составили 69 и 61% соответственно (таблица 3).

На региональной основе примерно 39% от общего объема перевозок (пассажирских, грузовых и почтовых) было выполнено североамериканскими авиакомпаниями. На долю авиакомпаний Азии/Тихого океана приходилось 27%, Европы - 25%, Латинской Америки - 5%, Ближнего Востока - 3% и Африки - 2% (таблица 4).

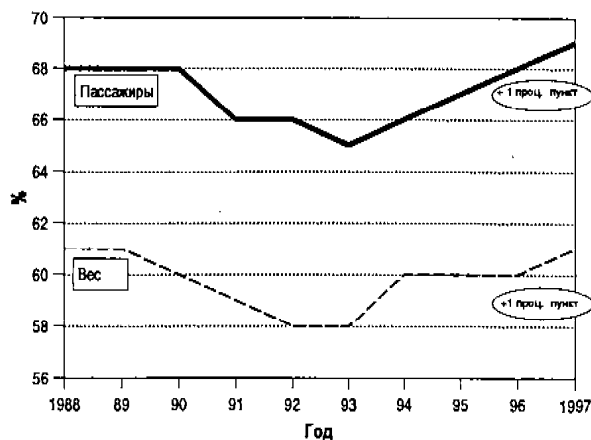


Рис. 4. Регулярные перевозки (достигнутые коэффициенты загрузки), 1988-1997

Данные по отдельным странам (см. таблицы 5 и 6) свидетельствуют о том, что в 1997 году приблизительно 46% от общего объема регулярных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок было выполнено авиакомпаниями Соединенных Штатов Америки, Соединенного Королевства и Японии (соответственно 34, 6 и 6%). Приблизительно 34% общего объема международных перевозок было выполнено авиакомпаниями упомянутых стран, а именно Соединенных Штатов Америки, Соединенного Королевства и Японии (соответственно 18, 9 и 7%).

Нерегулярные коммерческие перевозки

В 1997 году общий объем международных нерегулярных пассажирских перевозок, выраженный в пассажиро-километрах, увеличился по оценкам приблизительно на 5%, и в результате этого их доля в общем объеме международных пассажирских авиаперевозок осталась на уровне чуть выше 14% (рис. 5 и таблица 7). Доля внутренних нерегулярных пассажирских перевозок в общем объеме нерегулярных пассажирских перевозок составила всего около 8%, а в общем объеме внутренних пассажирских перевозок во всем мире - примерно 2%.

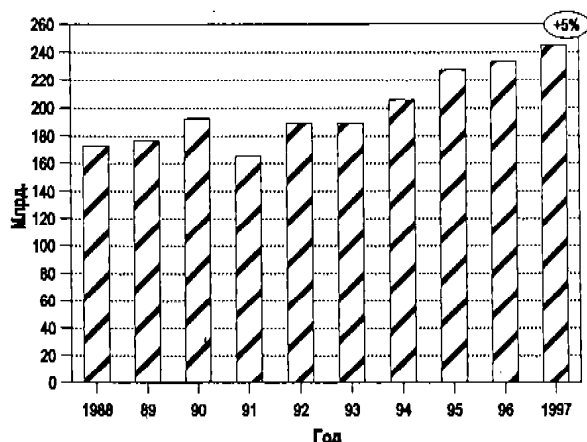


Рис. 5. Международные нерегулярные перевозки
(выполненные пассажиро-километры), 1988-1997

Авиация общего назначения

Налет часов авиации общего назначения в 1997 году по предварительным данным несколько превысил уровень 1996 года и увеличился примерно с 40,7 млн. часов до почти 41,2 млн. часов (рис. 6).

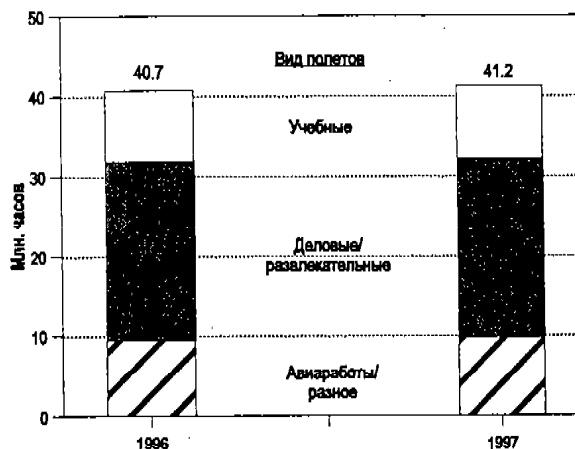
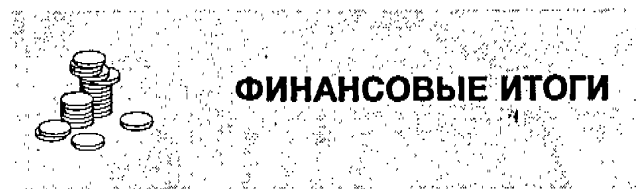


Рис. 6. Деятельность авиации общего назначения
(предполагаемый налет часов), 1996-1997

Работа аэропортов

По предварительным подсчетам в 1997 году в 25 крупнейших аэропортах мира было обслужено около 969 млн. пассажиров (таблица 8). За тот же период в этих аэропортах (17 из которых расположены в Северной Америке, 5 - в Европе и 3 - в Азии) было выполнено приблизительно 10,7 млн. коммерческих авиатранспортных операций.



Предварительные оценки за 1997 год свидетельствуют о том, что пятый год подряд регулярные авиакомпании мира в целом получают эксплуатационный доход (таблица 9 и рис. 7).

По предварительным данным эксплуатационные доходы регулярных авиакомпаний Договаривающихся государств ИКАО составили в 1997 году примерно 291 млрд. долл., а эксплуатационные расходы тех же авиакомпаний – 274 млрд. долл.; таким образом, эксплуатационная прибыль составила 5,7% от эксплуатационных доходов, тогда как в 1996 году этот показатель равнялся 4,4%.

Эксплуатационные доходы на тонно-километр уменьшились с 84,8 цента в 1996 году до примерно 81,5 цента в 1997 году, а эксплуатационные расходы снизились с 81,1 цента до примерно 76,9 цента.

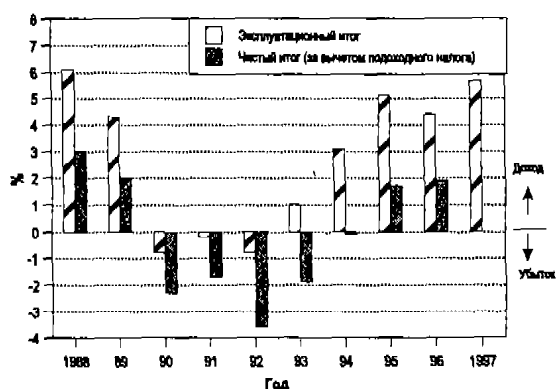


Рис. 7. Регулярные авиакомпании (эксплуатационные и чистые итоги), 1988-1997



Перевозчики

На основе расписаний, опубликованных в справочниках регулярных авиакомпаний, подсчитано, что на конец 1997 года во всем мире имелось около 705 авиаперевозчиков, занимающихся выполнением регулярных пассажирских перевозок (международных и/или внутренних), и около 70 авиакомпаний, осуществляющих регулярные чисто грузовые

перевозки. По сравнению с тем же периодом в 1996 году наблюдается общее чистое уменьшение примерно на 15 авиаперевозчиков.

Союзы авиакомпаний, и прежде всего те, которые включают крупных авиаперевозчиков, продолжали привлекать внимание полномочных органов, отвечающих за регулирование, в силу их потенциального влияния на конкуренцию. Некоторые из таких союзов, например предлагаемый союз между авиакомпаниями "Американ эрлайнз" и "Бритиш эруэйз", "Стар альянс", объединяющий авиакомпании "Эр Канада", "Юнайтед эрлайнз", "Люфтганза", "Скандинавиан эрлайнз систем", "Тай эруэйз интернешинэл" и "Вариг", а также союз между "Американ эрлайнз", "Иберия" и "Аэролинеас Архентинас" изучаются национальными полномочными органами, а также Европейской комиссией.

Продолжала углубляться кооперация этих и других 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

В период с 1988 по 1997 год количество находящихся в эксплуатации коммерческих транспортных воздушных судов увеличилось с 10 712 до 16 993, т. е. приблизительно на 59%

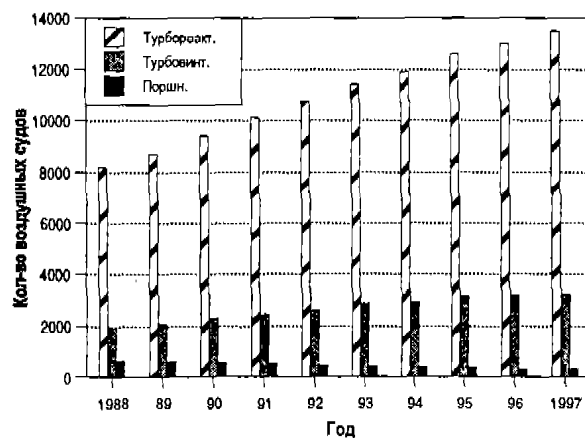


Рис. 8. Общий парк коммерческих транспортных воздушных судов, 1988-1997

(исключая воздушные суда с максимальным взлетным весом менее 9000 кг). При этом количество турбореактивных воздушных судов увеличилось за тот же период с 8179 до 13 489, т. е. примерно на 65% (рис. 8 и таблица 10).

В 1997 году количество заказанных и поставленных реактивных воздушных судов составило соответственно 1309 (в 1996 году - 1003) и 674 (в 1996 году - 491). На конец 1997 года число невыполненных заказов составило 3062 по сравнению с 2501 в конце 1996 года.

Объем финансовых обязательств по заказам на реактивные воздушные суда, размещенным в 1997 году, оценивается примерно в 78 млрд. долл. по сравнению с 65 млрд. долл. в 1996 году.

Количество заказанных и поставленных в течение 1997 года турбовинтовых воздушных судов составило соответственно 128 и 129.

Наибольшее количество сделок по типам воздушных судов в 1997 году

Воздушное судно	Заказы		Невыполн. заказы
	Поставки		
"Аэробус" А-319/320/321	347	127	741
"Боинг-737"	318	134	907
"Канадэр RJ"	156	61	146
"Эмбраер" ЕМВ-145	121	32	132
"Боинг-767"	98	42	141
"Аэробус" А-330	63	14	162



ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

В 1997 году государства заключили, по имеющимся данным, 78 двухсторонних соглашений о воздушных сообщениях (54 из них заключены впервые и 24 соглашения заменяют ранее действовавшие соглашения) и 1 меморандум о взаимопонимании (МОВ). Было также принято 19 поправок к существующим соглашениям. В 1997 году по сравнению с 1996 годом было заключено на 8 соглашений о воздушных сообщениях больше и принято на 3 поправки больше.

В плане распределения соглашений по регионам 20 новых соглашений, 7 соглашений,

заменивших ранее действовавшие соглашения, 1 МОВ и 13 поправок были приняты государствами в рамках того же самого региона ИКАО, при этом 37 новых соглашений, 17 соглашений, заменивших ранее действовавшие соглашения, и 6 поправок были приняты государствами, относящимися к различным регионам ИКАО. С точки зрения количества заключенных соглашений и принятых поправок Соединенные Штаты являются стороной в 18 из них, Индия - в 10, а Гонконг (в соответствии с полномочиями, предусмотренными Совместной декларацией 1984 года) заключил 8 таких договоренностей. Принятые в 1997 году 22 соглашения, 1 МОВ и 1 поправка предоставляют полный доступ к рынку авиаперевозчикам двух сторон; кроме того, 15 соглашений и 2 поправки предусматривают назначение нескольких авиаперевозчиков. В 12 соглашениях предусмотрено, что перевозки по пятой "свободе воздуха" будут рассматриваться на последующих переговорах.

★ *Группа экспертов ИКАО по регулированию воздушного движения подготовила пять рекомендаций, в последующем утвержденных Советом, в которых излагаются руководящие принципы для государств, касающиеся механизма гарантий в отношении справедливой конкуренции, меры по обеспечению эффективного и постоянного участия всех государств в международных воздушных перевозках, расширенные критерии владения авиакомпаниями и контроля за их деятельностью для использования доступа к рынкам, типовые положения по коммерческим вопросам (наземное обслуживание, перевод валют и перечисление выручки, оплата местных расходов, иностранный персонал и доступ к местным видам услуг и продажа и маркетинг авиатранспортных услуг); и одну рекомендацию о предоставлении потребителям необходимой информации в случае совместного использования кодов.*

В целях выработки региональных подходов к международному воздушному транспорту министры транспорта государств Южноамериканского региона начали обсуждение вопросов общей политики в области воздушного транспорта для данного региона. Семь государств ратифицировали Соглашение о воздушных сообщениях в странах Карибского сообщества, для вступления в силу которого требуется восемь ратификационных грамот. В соответствии с полномочиями, полученными от Совета министров (транспорта) в

июне 1996 года, Европейская комиссия продолжала переговоры с Соединенными Штатами Америки по авиационным вопросам, представляющим общий интерес (таким, как автоматизированные системы бронирования, совместное использование кодов, правила в отношении владения), исключая из этого круга вопросов коммерческие права; Совет министров (транспорта) направил предложение Комиссии об обсуждении на этих переговорах вопросов доступа к рынку и коммерческих прав на рассмотрение Комитета постоянных представителей для представления доклада по данному вопросу в марте 1998 года. Европейский союз также начал переговоры в целях заключения соглашений о воздушных сообщениях с десятью государствами Восточной и Центральной Европы.

★ В июне ИКАО опубликовала всеобъемлющее исследование о совместном использовании кодов авиакомпаниями, которое показало, что эта получившая широкое распространение практика привела не к появлению новых перевозок, а к перераспределению перевозок среди участвующих авиакомпаний, и в целом авиакомпании-партнеры получили преимущества как в плане увеличения доходов, так и в плане увеличения объемов перевозок, прежде всего в тех случаях, когда договоренность о совместном использовании кодов является частью более широкого соглашения о союзе таких авиакомпаний.

В октябре Европейская комиссия в третий раз обратилась к Европейскому совету министров с просьбой утвердить практику внешнего применения правил о конкуренции, с тем чтобы тот же режим конкуренции, за исключением некоторых видов деятельности в области воздушного транспорта в Европейском сообществе, распространялся на воздушные перевозки по маршрутам Сообщество/третьи страны.

★ Вступление в силу 20 июня 1997 года статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации, касающейся аренды, чартерных перевозок или взаимного обмена воздушными судами, вызвало значительный интерес к вопросам экономического регулирования при аренде воздушных судов. ИКАО планирует проведение исследования по данному вопросу, основываясь на положениях двусторонних и многосторонних соглашений, региональных правил и решений, а также на

политике и практике, осуществляемой на уровне государств и отрасли в отношении аренды воздушных судов, в целях подготовки практического инструктивного материала для его использования государствами при утверждении соглашений об аренде.

Вопросы перегруженности аэропортов и вызванное этим недостаточное количество "окон" (период времени, установленный для взлета или посадки воздушного судна) по-прежнему привлекают пристальное внимание органов по регулированию и участников переговоров по заключению соглашений. Европейская комиссия продолжала свои усилия по пересмотру кодекса, в соответствии с которым выделяются "окна" в аэропортах, а министерство транспорта Соединенных Штатов Америки предусмотрело ряд исключений из правила, применяемого при высокой плотности воздушного движения, с тем чтобы содействовать внутренней конкуренции и предоставлению дополнительных авиатранспортных услуг в аэропортах, на которые распространяется данное правило. Наличие "окон" в аэропортах по-прежнему рассматривалось в качестве вопроса, касающегося доступа к рынку, в рамках ряда длительных двухсторонних переговоров, например, между Японией и Соединенными Штатами Америки и между Соединенным Королевством и Соединенными Штатами Америки.

В 1997 году сохранилась тенденция к частичной или полной приватизации государственных авиакомпаний. Был успешно завершен процесс приватизации пяти авиакомпаний, было объявлено о намерениях по приватизации четырех дополнительных авиакомпаний. В течение года продолжалась подготовка к приватизации около 20 правительственных авиaperевозчиков, которые были определены в качестве объектов приватизации в прошлые годы. Однако осуществление ряда других проектов приватизации пришлось задержать или отложить по причинам экономического характера, а также в связи с финансовым положением соответствующих авиакомпаний или вследствие местных условий.



Продолжался процесс внедрения систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного

движения (CNS/ATM). Это позволило государствам получить некоторые преимущества и накопить ценный опыт и информацию. Начальные выгоды от внедрения систем CNS/ATM достигались посредством открытия новых маршрутов ОВД и более динамичной и гибкой структуры маршрутов. В районе Тихого океана были внедрены основанные на расстоянии сокращенные боковые и продольные минимумы эшелонирования в рамках использования концепции требуемых навигационных характеристик (RNP). Связь по линиям передачи данных все шире использовалась для передачи информации ATM, такой, как океанические разрешения, предвылетные разрешения и метеорологические данные.

★ *Завершилась работа над пересмотренным Глобальным аэронавигационным планом применительно к системам CNS/ATM. В пересмотренном плане четко определен и показан осуществляемый ИКАО процесс планирования и внедрения систем CNS/ATM в качестве логического продолжения уже реализованной деятельности. В таблицах Глобального плана определены общие направления внедрения систем CNS/ATM на основе использования традиционных процессов регионального планирования. Пересмотренный Глобальный план позволяет в рамках одного документа представить глобальную картину в отношении достигнутых результатов и предстоящей работы и в связи с этим является сводным руководством по планированию.*

Связь

В ряде государств и международных организаций продолжалась при поддержке отрасли разработка подсистем сети авиационной электросвязи (ATN). Кроме того, осуществлялась разработка проекта SARPS для обновления существующих SARPS в области AMSS, и, как ожидается, эта задача будет завершена в 1999 году. Кроме того, продолжается работа над VDL режима 3 (TDMA с функцией передачи речевых данных) и VDL режима 4 (линия передачи данных для целей навигации и наблюдения). Началось применение SARPS для VDL режимов 1 и 2 и разноса каналов в 8,33 кГц в полосе ОВЧ-COM (11 975 -137 МГц).

Все чаще используются линии передачи данных "диспетчер - пилот" для связи с надлежащим образом оснащенными воздушными судами в океаническом воздушном пространстве и в отдаленных районах мира.

Навигация

Некоторые государства и международные организации добились значительных успехов в разработке и использовании глобальных навигационных спутниковых систем (GNSS). Группа экспертов GNSS ИКАО продолжала разработку SARPS для GNSS.

В ряде регионов продолжалась разработка систем функционального дополнения на основе использования спутников. Такая форма функционального дополнения позволяет использовать GNSS в качестве единственного средства на всех этапах полета, вплоть до точного захода на посадку по категории I. Продолжались также разработки и испытания нескольких вариантов архитектуры наземных систем функционального дополнения, призванных обеспечивать такие виды применения, как точные заходы на посадку по категориям II/III. Кроме того, некоторые государства смогут использовать такой вид функционального дополнения в качестве альтернативы для обеспечения полетов по категории I. Ряд государств утвердили использование глобальных систем определения местоположения в качестве дополнительного или основного средства выполнения отдельных видов полетов для некоторых типов воздушного пространства.

В связи с тем, что с 1 января 1998 года все опубликованные аэронавигационные координаты должны быть привязаны к Всемирной геодезической системе - 1984 (WGS-84), в ряде государств продолжались работы по внедрению этого стандарта.

Наблюдение

В течение года были достигнуты значительные успехи в области улучшения характеристик наблюдения. Речь идет, в частности, о концепции ADS-B и плане аэронавигационного наблюдения (ASP), направленном на согласованное внедрение средств наблюдения, таких, как автоматическое зависимое наблюдение и BOPPL.

Организация воздушного движения

Продолжалась модернизация систем управления воздушным движением в рамках процесса постепенного перехода к однородной глобальной системе организации воздушного движения.

Во многих странах разрабатывались краткосрочные и среднесрочные программы и размещались заказы на оборудование для модернизации в ближайшем будущем систем ОВД. Продолжалось совершенствование систем и разрабатывались эксплуатационные процедуры для обеспечения интеграции соответствующих бортовых и наземных компонентов систем.

Внедрялись системы, дополняющие CNS/ATM, в целях скорейшего получения преимуществ и удовлетворения долгосрочных потребностей. В ряде регионов были разработаны планы ATM. Пересмотренный Глобальный аэронавигационный план ИКАО применительно к системам CNS/ATM содержит практические рекомендации для региональных групп планирования и внедрения проектов (PIRG), основанные на ряде однородных районов ATM и международных потоков воздушного движения, многие из которых уже были определены группами PIRG. Всеобъемлющий подход должен обеспечить поэтапное и сбалансированное внедрение систем CNS/ATM.

Был достигнут значительный прогресс в использовании RNP для обеспечения комплексного подхода к планированию воздушного пространства и внедрению систем CNS/ATM. В этой связи ожидается, что в ноябре 1998 года будут применяться основанные на расстоянии боковые и продольные минимумы эшелонирования в рамках зональной навигации на основе RNP. В апреле 1998 года в районе Тихого океана будет введено воздушное пространство RNP/10, в котором будет допускаться минимум продольного и бокового эшелонирования в 50 м. миль, а в январе 1998 года над территорией государств - членов ЕКГА будет введено воздушное пространство RNP/5. Предполагается, что спутниковые системы навигации в сочетании с бортовыми навигационными системами будут отвечать любым будущим требованиям к навигационным характеристикам.



АЭРОДРОМЫ

К 2003 году могут быть введены в эксплуатацию новые более крупные самолеты с размахом крыла более 65 м (больше, чем у В-747-400), способные перевозить свыше 550 пассажиров, что будет иметь последствия для инфраструктуры аэропортов. Для оказания государствам помощи в планировании с учетом ввода таких самолетов осуществляется пересмотр требований тома I Приложения 14 к проектированию аэропортов.

Государства должны регулярно проводить оценку и публиковать данные о прочности покрытий аэродромов, используя для этого систему ACN/PCN ИКАО. На основе действующих процедур проектирования и оценки покрытий удалось выявить некоторые недостатки в этих методах при их использовании для оценки сложного нагружения некоторых типов новых более крупных самолетов, у которых каждая опора шасси оборудована шестью или более колесами (например, "Боинг-777"), и в настоящее время ведется работа над более обоснованными и приемлемыми на глобальной основе процедурами. В этой связи в одном государстве разрабатываются планы в отношении полиомасштабного исследовательского проекта, и эти испытания, вероятно, начнутся в 1998 году.

В соответствии с Монреальским протоколом по веществам, разрушающим озоновый слой, 31 декабря 1993 года было прекращено производство галлонов, которые использовались для поисково-спасательных работ на аэродромах в качестве одного из трех дополнительных видов огнегасящих составов, рекомендованных в томе I Приложения 14. Разрешается использовать только оставшиеся в хранилищах и рециркулированные галлоны для удовлетворения основных потребностей, и по-прежнему изучается вопрос о подходящих заменителях. В связи с этим ИКАО следит за проводимыми в отрасли исследованиями с целью своевременного обновления соответствующих технических требований.



АВИАЦИОННАЯ МЕТЕОРОЛОГИЯ

В 1997 году во всем мире сохранилась тенденция к централизации и переводу на коммерческую основу деятельности служб прогнозирования погоды. Значительный прогресс был достигнут в области подготовки в ВЦЗП глобальных прогнозов особых явлений погоды с помощью ЭВМ. В результате этого карты особых явлений погоды (SIGWX) для регионов Европы, Ближнего Востока, Северной Атлантики и Западной Азии составляют в Лондонском ВЦЗП на рабочей станции ЭВМ, работающей в диалоговом режиме. Обеспечен глобальный охват с помощью трех радиовещательных спутников ИКАО, и приблизительно в 110 государствах были установлены терминалы с очень небольшим раскрытием антенны. В результате внедрения спутникового вещания и рассылки прогнозов SIGWX ВЦЗП с 1 января 1997 года были закрыты региональные центры зональных прогнозов в Лондоне, Москве, Тулузе и Франкфурте.

Все девять консультативных центров по вулканическому пеплу в Буэнос-Айресе (Аргентина), Дарвине (Австралия), Монреале (Канада), Тулузе (Франция), Токио (Япония), Веллингтоне (Новая Зеландия), Лондоне (Соединенное Королевство), Анкоридже и Вашингтоне (Соединенные Штаты Америки) обеспечивали районные диспетчерские центры и органы метеорологического наблюдения консультативной информацией о размерах и траектории движения облаков вулканического пепла.

Все шесть консультативных центров по тропическим циклонам, находящихся в Дарвине (Австралия), Нади (Фиджи), Реюньоне (Франция), Дели (Индия), Токио (Япония) и Майами (Соединенные Штаты Америки), т. е. в тех районах, которые наиболее подвержены воздействию тропических циклонов, продолжали и расширяли свою деятельность по обслуживанию авиации.



ПОИСК И СПАСАНИЕ

Спутниковая поисково-спасательная система КОСПАС-САРСАТ по-прежнему играла важную

роль в обнаружении сигналов аварийных приводных передатчиков и определении местонахождения воздушных судов, терпящих бедствие.

Также продолжалась работа по расширению возможностей системы. В эксплуатации насчитывается шесть спутников, и несколько более совершенных в техническом отношении резервных спутников находятся в стадии производства. Была модернизирована и расширена наземная система местных станций пользователей (LUT) и центров управления (MCC). На конец года действовали или проходили испытания 38 станций LUT и 22 центра MCC. Несмотря на то, что уже обеспечивается глобальная зона действия на частоте 406 МГц, планируется ввести дополнительные станции LUT и центры MCC 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 7800 человек, потерпевших бедствие в результате авиационных, морских и сухопутных аварий.



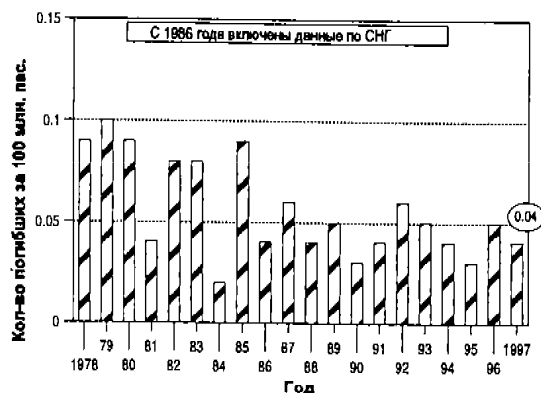
ПЕРЕГРУЖЕННОСТЬ АЭРОПОРТОВ И ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА



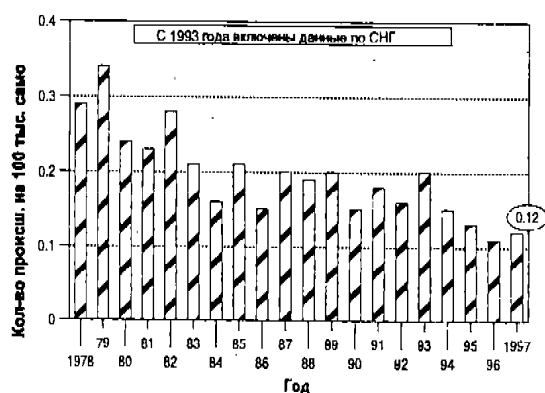
В рамках программы машиночитываемых проездных документов (MRTD) ИКАО начала работу над техническими требованиями к официальным проездным карточкам, которые могут использоваться для внедрения систем автоматизированной проверки пассажиров на границе. Такие системы, предусматривающие соответствующую регистрацию государственными эмиграционными властями и автоматизированное подтверждение личности с использованием биометрических методов, разрабатываются для того, чтобы позволить пассажирам, часто пользующимся услугами воздушного транспорта, избегать очередей у эмиграционных пунктов, прежде всего в аэропортах с большим объемом воздушных перевозок в пиковые периоды.

Эксперты от государств, накопивших определенный опыт в области машиночитываемых

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

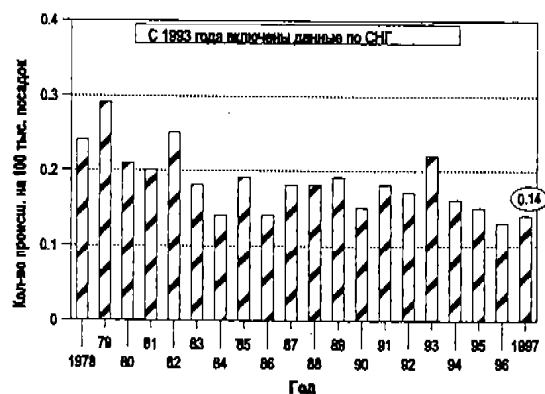


Рис. 9. Статистика авиационных происшествий,
1978-1997

проездных документов, могут дать неофициальные консультации для оказания помощи государствам в обеспечении выполнения технических требований. ИКАО по-прежнему рекомендует устанавливать механические машиносчитываемые системы в тех аэропортах, где имеется большое число пассажиров с машиносчитываемыми паспортами для ускорения процесса обслуживания пассажиров эмиграционными и таможенными службами.



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 1997 году зарегистрировано 26 авиационных происшествия, в результате которых погибли 916 пассажиров, тогда как в 1996 году в 23 авиационных происшествиях погибли 1135 пассажиров (таблица 11). В пересчете на объем перевозок количество человеческих жертв на 100 млн. пассажиро-километров сократилось с 0,05 в 1996 году до 0,04 в 1997 году. Количество авиационных происшествий, повлекших за собой человеческие жертвы, на 100 млн. самолето-километров увеличилось в 1997 году до 0,12 по сравнению с 0,11 в 1996 году, а количество авиационных происшествий, повлекших за собой человеческие жертвы, на 100 000 самолето-посадок в 1997 году также увеличилось до 0,14 по сравнению с 0,13 в 1996 году (рис. 9).

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 1997 году зарегистрировано 11 происшествий, в результате которых погибли 752 пассажира; при полетах турбовинтовых и поршневых воздушных судов, на долю которых приходится примерно 5% объема регулярных перевозок, зарегистрировано

15 происшествий, которые повлекли за собой гибель 164 пассажиров. Таким образом, частота происшествий с человеческими жертвами при перевозках на турбореактивных самолетах была намного ниже, чем при перевозках винтовыми воздушными судами.

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 1997 году имело место 31 авиационное происшествие и в результате погибли 305 пассажиров, в то время как в 1996 году в 25 авиационных происшествиях погибли 479 пассажиров.

В 1997 году при выполнении нерегулярных полетов воздушными судами со взлетной массой более 9000 кг - авиакомпаний, занимающихся выполнением как регулярных, так и нерегулярных перевозок, - произошло 7 авиационных происшествий, в результате которых погибли 198 пассажиров.

Авиация общего назначения

Полных статистических данных о состоянии безопасности полетов в авиации общего назначения не имеется. Согласно оценкам в 1996 году с воздушными судами авиации общего назначения имело место 830 происшествий с человеческими жертвами, в результате которых погибли 1650 человек. В 1996 году на 100 000 часов налета приходилось приблизительно 2,02 происшествия с человеческими жертвами. В Соединенных Штатах Америки, на долю которых приходится 60% всех полетов авиации общего назначения в мире, в 1997 году было зарегистрировано 350 авиационных происшествий с человеческими жертвами, в результате которых, по предварительным данным, погибли 646 человек. В 1996 году соответственно было зарегистрировано 359 авиационных происшествий с человеческими жертвами, в результате которых погиб 631 человек. В Соединенных Штатах Америки количество происшествий с

человеческими жертвами по авиации общего назначения в пересчете на 100 000 часов налета составило в 1997 году около 1,42 по сравнению с 1,46 в 1996 году.

Контроль за обеспечением безопасности полетов

★ В 1997 году продолжалась деятельность в рамках добровольной программы ИКАО по контролю за обеспечением безопасности полетов. К концу года общее количество государств, запросивших проведение группой ИКАО оценки состояния контроля за обеспечением безопасности полетов в период с начала реализации программы в марте 1996 года, составило 80; в течение года такие оценки были проведены в 25 национальных администрациях; таким образом, общее количество государств, в которых проводились оценки, составило 57. Оставшиеся 23 оценки запланированы на 1998 год, и в течение года ожидается поступление новых просьб о проведении оценок.

★ К 31 декабря 26 государств, в которых проводились оценки, подготовили и представили ИКАО план мероприятий по устранению недостатков или обеспечению выполнения Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО. Пять из этих планов действий были подготовлены управлением Технического сотрудничества в качестве части документации по соответствующим проектам.

★ В 1997 году началось проведение мероприятий по итогам оценок состояния контроля за обеспечением безопасности полетов и были организованы брифинги для технических сотрудников по производству полетов (TO/OPS) в региональных бюро ИКАО.

★ На совещании генеральных директоров гражданской авиации, проходившем в Штаб-квартире ИКАО с 10 по 12 ноября, была выработана глобальная стратегия по контролю за обеспечением безопасности полетов. В совещании участвовало 436 делегатов из 147 Договаривающихся государств, 1 государства, не являющегося Договаривающимся, и 13 международных организаций.

- ★ Основные рекомендации Конференции касались, в частности, проведения ИКАО в о всех Договаривающихся государствах регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок состояния безопасности полетов, обеспечения большей транспарентности и гласности отчетов о проведенных оценках и включения данной программы в регулярный бюджет Организации.
- ★ Конференция призвала доноров и финансирующие организации к сотрудничеству с ИКАО в деле использования ее потенциала в области технического сотрудничества.
- ★ Конференция также рекомендовала в соответствующее время распространить программу ИКАО по контролю за обеспечением безопасности полетов на другие технические области, включая на первоначальном этапе обслуживание воздушного движения, аэродромы и вспомогательные средства и службы.
- ★ В ходе Конференции ГДГА было подписано соглашение о координации деятельности в области контроля за обеспечением безопасности полетов между ИКАО и ЕКГА.

Столкновение исправных воздушных судов с землей (CFIT)

Аэронавигационная комиссия продолжала работу над поправками к частям I, II и III Приложения 6 и "Правил аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов" в соответствии с рекомендациями Целевой группы ИКАО и отрасли по предотвращению столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT). Была завершена работа над подготовленным Целевой группой по CFIT материалом по обучению и подготовке персонала во области предотвращения CFIT, и во втором квартале 1998 года ИКАО планирует начать распространение этого материала среди государств. Делегации при ИКАО получили возможность ознакомиться с работой в полете системы предупреждения об опасном сближении с землей. АНК также утвердила новую задачу по использованию радиотелефонии в международной авиации и призвала использовать системы предупреждения о минимальной

безопасной абсолютной высоте вместе с радиолокационными средствами УВД.

Лазерные излучатели

Во всем мире получает все более широкое распространение коммерческое использование лазерных эмиттеров при проведении развлекательных и рекламных мероприятий. По имеющимся сообщениям такое использование лазеров оказывает негативное воздействие на безопасность полетов, поскольку это отвлекает внимание пилотов или даже ослепляет их. Многие государства в настоящее время вводят специальные правила для обеспечения контроля за использованием лазерных излучателей.



В рамках выдвинутой в 1996 году инициативы по включению требований, связанных с человеческим фактором, в процесс сертификации оборудования, процедур и персонала особый упор в 1997 году делался на вопросах проектирования систем кабины экипажей. На основе результатов совместного исследования ФАУ/ОАА по вопросам интерфейса "летный экипаж/системы кабины экипажа" в феврале и сентябре ОАА были организованы два совещания, на которых органы по регулированию, эксплуатанты и изготовители обсудили и определили общие принципы изучения и внедрения требований, связанных с человеческим фактором, в процесс сертификации систем кабины экипажа. Первые результаты этой работы ожидаются в 1998 году. ИКАО активно участвовала в этой деятельности.

- ★ Государствам и международным организациям было направлено предложение о разработке SARPS, касающихся человеческого фактора, для их включения в ряд Приложений, в частности по таким вопросам, как роль человеческого фактора в настоящих и будущих эксплуатационных условиях. Это единодушно одобренное предложение будет представлено на утверждение Совета в 1998 году.

★ Договаривающиеся государства и международные организации продолжали проводить международные совещания по вопросам человеческого фактора в целях расширения сотрудничества и обмена информацией по последним событиям, связанным с человеческим фактором в авиации. ИКАО участвовала в большинстве важнейших совещаний, продолжая играть ведущую роль в этой области.

ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ

В Европе ОАА были выпущены совместные авиационные требования в отношении выдачи свидетельств членам летного экипажа, и таким образом был сделан еще один шаг вперед по пути согласования требований в области выдачи свидетельств. Эти требования не предусматривают никаких отклонений по странам.

ПОДГОТОВКА АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА

В рамках программы ИКАО по контролю за обеспечением безопасности полетов были определены значительные потребности в обеспечении подготовки правительственных инспекторов по контролю за безопасностью полетов (производство полетов и сохранение летной годности). Было подготовлено исследование по конкретным потребностям в области подготовки специалистов, и в настоящее время изучаются возможности разработки в сотрудничестве с одним Договаривающимся государством типовых учебно-методических разработок ТРЕЙНЭР.



ВАРШАВСКАЯ СИСТЕМА

★ На 30-й сессии Юридического комитета был утвержден текст проекта новой конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. Ожидается, что специальная группа, учрежденная Советом, рассмотрит нерешенные вопросы, связанные с данным документом, до решения Советом вопроса о том, следует ли передавать текст на рассмотрение дипломатической конференции.



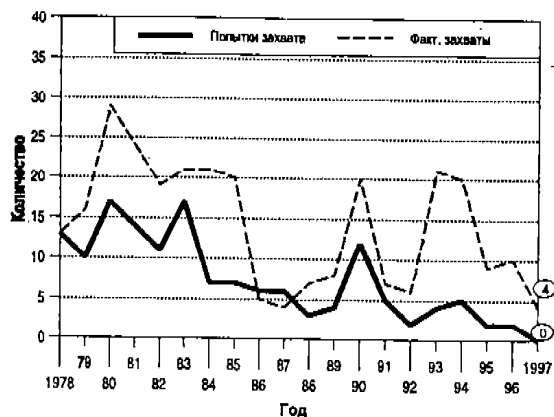
АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

За отчетный период было официально зарегистрировано или подтверждено заинтересованными государствами пять актов незаконного вмешательства, в том числе четыре случая незаконного захвата и один незаконный акт, направленный против безопасности полетов гражданской авиации (таблица 12). Эти инциденты учитываются при подготовке ежегодных статистических сводок, которые используются для анализа тенденций и динамики в этой области (рис. 10).

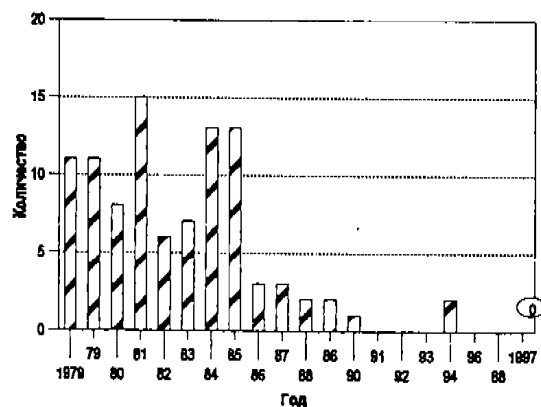
★ С момента начала функционирования механизма в 1989 году просьбы об оказании содействия поступили от 128 государств и командировки по технической оценке были выполнены в 105 государствах, в 28 государствах выезжали специалисты в рамках последующей деятельности и в 87 учебных мероприятиях приняли участие 1936 слушателей. Эта деятельность финансировалась за счет добровольных взносов 15 государств-доноров, составивших в общей сложности 4 191 514 долл.; кроме того, 3 государства-донора финансировали 7 должностей.

★ Для повышения уровня соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 17 и укрепления национального учебного потенциала были

Акты незаконного захвата



Диверсии



Количество погибших и раненых

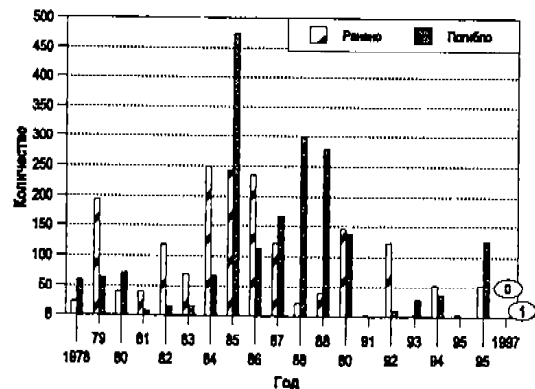


Рис. 10. Статистика авиационной безопасности, 1978-1997

созданы региональные и субрегиональные центры подготовки специалистов по авиационной безопасности в Аммане, Брюсселе, Дакаре, Касабланке, Киеве, Киото, Москве, Найроби, Пенанге и Порт-оф-Спейне.

ОХРАНА
ОКРУЖАЮЩЕЙ
СРЕДЫ

В сентябре 1996 года Межправительственная группа экспертов по изменению климата (IPCC) приняла по просьбе ИКАО решение о подготовке специального доклада "Авиация и глобальная атмосфера" в сотрудничестве с Группой по научной оценке озона, работающей в рамках Монреальского протокола, и при участии ИКАО; в соответствии с этим решением была создана редакционная группа, которая планирует завершить эту работу в марте 1999 года. Этот доклад будет использован государствами ИКАО и другими директивными органами ООН в качестве надежного сводного источника информации при рассмотрении вопросов о влиянии эмиссии авиационных двигателей.

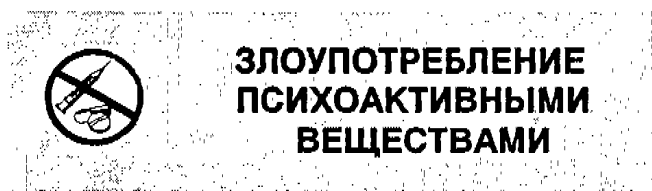
В июне на Специальной сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций было принято решение об оценке прогресса, достигнутого после проведения "Совещания в верхах во имя планеты Земля", и была признана необходимость "продолжения исследований на соответствующих форумах, включая ИКАО, по вопросам использования экономических инструментов для уменьшения отрицательных последствий деятельности авиации для окружающей среды в контексте устойчивого развития".

В декабре в Киото, Япония, на Конференции участников Рамочной конвенции ООН об изменении климата был принят новый протокол к Конвенции, включающий положение, согласно которому развитые страны должны стремиться к ограничению или сокращению выбросов парниковых газов в результате международных воздушных перевозок, действуя через посредство Международной организации гражданской авиации.

★ В марте Совет рассмотрел рекомендации третьего совещания Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP/3), состоявшегося в декабре 1995 года, с учетом полученных от государств замечаний. В результате этого Совет внес

ряд поправок в Приложение 16 и решил направить рекомендацию 2/3 совещания САЕР/3, касающуюся предельных уровней эмиссии окислов азота, в Комитет САЕР для дальнейшего рассмотрения. Совет также передал предложения САЕР/3 по поправке к тому I PANS-OPS, касающиеся приемов снижения шума при взлете, в Исследовательскую группу по производству полетов для изучения последствий с точки зрения безопасности полетов.

- ★ В сентябре Президент Совета в своем заявлении на 10-м юбилейном совещании сторон Монреальского протокола подчеркнул необходимость для ИКАО и процесса в рамках Монреальского протокола совместно изучать вопрос приемлемости с точки зрения охраны окружающей среды возможного нового поколения сверхзвуковых воздушных судов.



- ★ Аэронавигационная комиссия (АНК) рассмотрела компиляцию и анализ ответов, полученных от 60 государств и 3 международных организаций на письмо государствам, касающееся предложения о включении в Приложение 1 новых положений об использовании психоактивных веществ. АНК утвердила данное предложение и рекомендовало внести аналогичную поправку в Приложение 2. Предложение будет представлено Совету для принятия в 1998 году.



- ★ Объем Программы технического сотрудничества ИКАО оценивался в 1997 году в

75,1 млн. долл., из которых было освоено 63,5 млн. долл. (или 87%).

- ★ В течение года Управление технического сотрудничества осуществляло 116 проектов в 74 развивающихся странах, и 13 новых и пересмотренных крупномасштабных проектов было утверждено к исполнению. Управление пользовалось услугами 314 экспертов из 41 страны для осуществления проектов на местах. Кроме того, было выделено в общей сложности 627 стипендий, а расходы на закупки оборудования для осуществления проектов на местах составили 35,92 млн. долл.
- ★ Еще 3 страны зарегистрировались по линии Службы закупок ИКАО для гражданской авиации (СЗГА), в результате чего общее число таких стран достигло 84.
- ★ Ассамблея в резолюции А31-14 одобрила учреждение механизма финансирования деятельности по осуществлению целей ИКАО для обеспечения финансирования Программы технического сотрудничества ИКАО и призвала Договаривающиеся государства вносить взносы в этот механизм. В течение трехлетия 1996-1998 гг. два Договаривающиеся государства внесли свои взносы в механизм. Речь идет о правительстве Испании, которое внесло взнос в механизм для содействия осуществлению Программы технического сотрудничества ИКАО, прежде всего в регионе Латинской Америки, а также деятельности по подготовке персонала. За отчетный период правительство Испании внесло более 2,375 млн. долл. для финансирования проектов по подготовке специалистов в рамках программы "ТРЕЙНЭР" в государствах Латинской Америки. Кроме того, оно предоставило более 300 тыс. долл. для финансирования двух должностей сотрудников по вопросам технического сотрудничества в региональных бюро ИКАО в Лиме и Мехико и для финансирования должности сотрудника по закупкам в Штаб-квартире. Правительство Королевства Нидерландов, которое также внесло свой взнос в механизм, заявило о предоставлении около 40 тыс. долл. на закупки канцелярского оборудования для наименее развитых стран.

ОРГАНИЗАЦИЯ

- ★ В апреле ИКАО отметила 50-ю годовщину вступления в силу Конвенции о международной гражданской авиации. Конвенция, подготовленная в Чикаго в 1944 году, вступила в силу через 30 дней после ее ратификации 26-м государством, которая имела место 4 апреля 1947 года. Конвенция в настоящее время ратифицирована 185 государствами.
- ★ В мае ИКАО обнародовала первый в своей истории Стратегический план действий, который представляет собой первую попытку комплексной переоценки роли ИКАО с момента ее создания в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации. В плане сформулированы 8 основных целей, связанных с дальнейшим повышением уровня безопасности полетов, авиационной безопасности и эффективности международной гражданской авиации, и определены относящиеся к ним 43 ключевых вида деятельности, которые станут основой программы работы Организации.
- ★ В мае ИКАО также направила всем государствам предварительный доклад об осуществлении резолюции А31-2 Ассамблеи относительно повышения эффективности Организации с указанием мер, принятых в целях упорядочения процедур Ассамблеи, Совета и их вспомогательных органов, сокращения количества комитетов, улучшения применения и увеличения объема электронных средств и использования внешних ресурсов для перевода и типографских работ.
- ★ В марте Совет ИКАО назначил г-на Рената Клаудио Косту Перейру (Бразилия) новым Генеральным секретарем ИКАО сроком на три года, начиная с 1 августа 1997 года.
- ★ В апреле ИКАО начала практику проведения совещаний представителей всех региональных групп планирования и представителей широкого спектра партнеров по авиационной деятельности для определения общих направлений при создании согласованной, комплексной всемирной системы организации воздушного движения.
- ★ Еще одним новым начинанием явилось состоявшееся в ноябре в Штаб-квартире ИКАО совещание, в котором участвовали генеральные директора гражданской авиации из 147 Договаривающихся государств и 1 государства, не являющегося Договаривающимся, а также представители 13 международных организаций. Оно было посвящено выработке стратегии в области контроля за обеспечением безопасности полетов. В качестве основной рекомендации участники Конференции согласились, что ИКАО следует проводить во всех Договаривающихся государствах регулярные, обязательные систематические и согласованные проверки состояния безопасности полетов.
- ★ Объем Программы технического сотрудничества ИКАО оценивался в 1997 году в 75,1 млн. долл., из которых было освоено 63,5 млн. долл. (или 87%).
- ★ В апреле, благодаря усилиям ИКАО, для гражданского воздушного движения было открыто воздушное пространство Боснии и Герцеговины.
- ★ В октябре Президент Совета Ассад Котайт подписал вместе с генеральным директором гражданской авиации Корейской Народно-Демократической Республики и генеральным директором гражданской авиации Республики Корея меморандум о взаимопонимании, который теперь впервые позволяет любому государству использовать авиамаршруты, пролегающие между воздушным пространством, контролируемым Северной Кореей, и воздушным пространством, контролируемым Южной Кореей. По расчетам это позволит авиакомпаниям сэкономить примерно 100 млн. долл. в год.