



Документация к сессии
Ассамблеи в 2001 году

Годовой доклад Совета

1998



Международная организация
гражданской авиации

Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском и французском языках. Всю корреспонденцию следует направлять в адрес Генерального секретаря ИКАО.

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Заказы с оплатой кредитными карточками ("Виза", "Мастеркард" или "Америкэн экспресс") направлять в адрес Штаб-квартиры ИКАО.

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit
999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: (514) 954-8022; Telex: 05-24513; Facsimile: (514) 954-6769; Sitatex: YULADYA; E-mail: sales_unit@icao.int

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex,
Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: (20 2) 267-4840; Facsimile: (20 2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA

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

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

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

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation,
P.O.Box 46294, Nairobi
Telephone: (254-2) 622-395; Facsimile: (254 2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA

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

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

Russian Federation. Aviaizdat, 48, I. Franco Street, Moscow 121351
Telephone: (7 095) 417-0405; Facsimile: (7 095) 417-0254

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: (221) 8-23-54-52; Télécopieur: (221) 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

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; E-mail: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,
Planta Tercera, Despacho 3.11, 28027 Madrid
Teléfono: (34 91) 321-3148; Facsimile: (34 91) 321-3157; Correo electrónico: sscv.ventasaoaci@aena.es

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyack 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

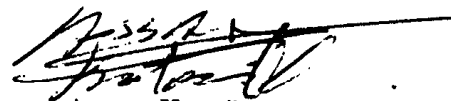
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

По поручению Совета имею честь представить доклад Совета за 1998 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 2001 году; в настоящее время он направляется Договаривающимся государствам для информации. Он также будет направлен Экономическому и Социальному Совету Организации Объединенных Наций в соответствии с пунктом 2 а) статьи VI Соглашения между Организацией Объединенных Наций и ИКАО.

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

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

В 1998 году Совет провел три сессии. Сто пятьдесят третья сессия Совета проходила с 6 февраля по 20 марта и состояла из шестнадцати заседаний, одно из которых было проведено вне периода заседаний Совета; сто пятьдесят четвертая сессия проходила с 1 мая по 25 июня, а также 16 и 17 сентября и состояла из двадцати трех заседаний, из которых два были проведены вне периода заседаний Совета; и сто пятьдесят пятая сессия проходила с 21 октября по 11 декабря и состояла из тринадцати заседаний, два из которых были проведены вне периода заседаний Совета. В период между сессиями Совета Президенту Совета предоставлялись полномочия принимать необходимые решения по ряду вопросов.


Ассад Котайт
Президент Совета

Оглавление

Страница

Страница

Глава 1. Краткие итоги за год	1
Мировая экономика	1
Перевозки	2
Финансовые итоги	3
Коммерческая деятельность	4
Экономическое регулирование	5
CNS/ATM	6
Аэродромы	8
Авиационная метеорология	8
Поиск и спасание	9
Перегруженность аэропортов и воздушного пространства	9
Безопасность полетов	10
Человеческий фактор	12
Подготовка авиационного персонала	12
"Варшавская система"	12
Авиационная безопасность	12
Охрана окружающей среды	13
Ограничение курения	14
Злоупотребление психоактивными веществами	14
Техническое сотрудничество	14
Организация	16

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИКАО В 1998 ГОДУ

Глава II. Аэронавигация	18
1. Введение	18
2. Проекты, которым в 1998 году уделялось особое внимание	18
3. Сопровождения	27
4. Международные стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) и Правила аэронавигационного обслуживания (PANS)	27
Глава III. Воздушный транспорт	34
1. Введение	34
2. Сопровождения	34
3. Экономический анализ	34
4. Экономическая политика	34
5. Прогнозирование и экономическое планирование	36
6. Статистика	36
7. Управление аэропортами, средствами и службами на маршруте	37

8. Связь, навигация и наблюдение/организация воздушного движения	37
9. Охрана окружающей среды	38
10. Упрощение формальностей	39

Глава IV. Совместное финансирование	40
1. Общие положения	40
2. Рассмотрение вопроса о распределении метеорологических расходов на нужды международной гражданской авиации в рамках Датского и Исландского соглашений о совместном финансировании	40
3. Финансовые данные, характеризующие деятельность в рамках Датского и Исландского соглашений о совместном финансировании	41

Глава V. Техническое сотрудничество	42
1. Краткий обзор	42
2. Финансирование	47
3. Кадры	50
4. Предоставление стипендий	50
5. Оборудование и субподряды	51
6. Программы по линии ПРООН и целевых фондов	51

Глава VI. Конституционные и юридические вопросы	68
1. Введение	68
2. Ратификация, присоединение и принятие	68
3. Юридические совещания	68
4. Программа работы Юридического комитета	68
5. Привилегии, иммунитеты и льготы Организации	69
6. Регистрация договоров и соглашений	69
7. Подборка национальных законов и правил в области авиации	69

Глава VII. Авиационная безопасность	71
1. Введение	71
2. Комитет по незаконному вмешательству в деятельность международной гражданской авиации и ее служб	71

Страница	Страница
3. Механизм оказания государствам финансовой, технической и материальной помощи в области авиационной безопасности и другие программы оказания помощи . . .	71
4. Техническое сотрудничество	71
5. Контакты с государствами	73
6. Технические и юридические аспекты авиационной безопасности	73
Глава VIII. Региональная деятельность	74
Часть I. Региональные бюро	74
1. Общая часть	74
2. Деятельность в области аэронавигации . .	76
3. Деятельность в области воздушного транспорта	86
4. Деятельность в области технического сотрудничества	87
5. Деятельность в области авиационной безопасности	91
Часть II. Региональные комиссии	93
1. Общая часть	93
2. Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА)	93
3. Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА)	93
4. Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА)	94
Глава IX. Отношения с другими международными организациями	96
1. Организация Объединенных Наций	96
2. Межучрежденческие органы	97
3. Специализированные учреждения	98
4. Другие международные организации . . .	99
Глава X. Организация	102
1. Ассамблея, Совет и подчиненные им органы	102
2. Структура Организации	108
3. Кадры	108
4. Деятельность в области информирования общественности	109
5. Автоматизация административно-производственной деятельности	110
6. Служба переводов, издания и библиотека	113
7. Финансы	116
8. Контроль и анализ управленческой деятельности	116
Добавления	
1. Документы международного воздушного права: ратификация и присоединение в 1998 году	A-1
2. Приложения к Конвенции	A-5
3. Совет, Аэронавигационная комиссия и Комитеты Совета	A-10
4. Совещания, проведенные в 1998 году . .	A-15
5. Участие государств и международных организаций в основных совещаниях ИКАО в 1998 году	A-17
6. Структура Секретариата ИКАО по состоянию на 31 декабря 1998 года . . .	A-21
7. Распределение по странам сотрудников категории специалистов по состоянию на 31 декабря 1998 года	A-22
8. Распределение специалистов, работавших в 1998 году в рамках технического сотрудничества на местах, по гражданству, должностям и программам . . .	A-26
9. Набор персонала на полевые посты: 1998 год	A-28
10. Стипендии, предоставленные в 1998 году в рамках программ ИКАО . .	A-36
11. Закупки оборудования и субподряды . . .	A-42
12. Таблицы к главе I	A-45
13. Выезды в государства и территории сотрудников региональных бюро по аэронавигации, воздушному транспорту, авиационной безопасности и техническому сотрудничеству	A-58

Глоссарий

ААКМ - Ассоциация авиационно-космической медицины
АКГА - Африканская комиссия гражданской авиации
АНК - Аэронавигационная комиссия
АНУ - Аэронавигационное управление
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
ВГА - ведомство гражданской авиации
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
ВЧ - высокая частота
ГАООН - Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций
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
ЕКГА - Европейская конференция гражданской авиации
ЕС - Европейский союз
ИАКА - Международная ассоциация воздушных перевозчиков
ИАМС - Испанское агентство международного сотрудничества
ИАОПА - Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов
ИАТА - Международная ассоциация воздушного транспорта
ИКПО/ИНТЕРПОЛ - Международная организация уголовной полиции
ИМО - Международная морская организация
ИСО - Международная организация по стандартизации
ИФАЛПА - Международная федерация ассоциаций

линейных пилотов
ИФАТКА - Международная федерация ассоциаций диспетчеров УВД
ККИС - Координационный комитет по информационным системам
КМГС - Комиссия по международной гражданской службе
КОСЕСНА - Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию
КОСПАС - Космическая система поиска аварийных судов
ЛАКГА - Латноамериканская 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
МСЭ - Международный союз электросвязи
МТ - Министерство транспорта
МТП - Международная торговая палата
МФТ - Международная федерация транспортников
ОАА - Объединенные авиационные администрации
ОАВП - Организация арабских воздушных перевозчиков
ОВД - обслуживание воздушного движения
ОИГ - Объединенная инспекционная группа
ОЭСР - Организация экономического сотрудничества и развития
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
УВД - управление воздушным движением
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
ЮНКТАД - Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию

ADREP - система представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах
ADS - автоматическое зависимое наблюдение
ADSP - Группа экспертов по автоматическому зависимому наблюдению
АН-DE - специальная группа специалистов по обнаружению взрывчатых веществ
AIREPS - донесения с борта (воздушного судна)
AMBEX - обмен бюллетенями в регионе АФИ
AMCP - Группа экспертов по авиационной подвижной связи
AOSCF - Фонд расходов на административное и оперативное обслуживание
APANPIRG - Группа регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в регионе Азии и Тихого океана
APIRG - Группа регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в регионе Африки/Индийского океана
ASP - план авиационного наблюдения
ATM - организация воздушного движения
ATN - сеть авиационной электросвязи
CAEP - Комитет по защите окружающей среды от воздействия авиации
CB - кучево-дождевые облака
CFIT - столкновение исправного воздушного судна с землей
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
CVR - бортовой речевой самописец
EANPG - Европейская группа аэронавигационного планирования
EATCHIP - Программа унификации и интеграции европейских систем УВД
FDR - самописец полетных данных
EDDS - система обнаружения взрывчатых устройств
EDS - система обнаружения взрывчатых веществ
FMS - системы управления полетом
FSF - фонд безопасности полетов
GASP - Глобальный план обеспечения безопасности полетов

GNSS - глобальные навигационные спутниковые системы
GPS - глобальная система определения местоположения
GPWS - система предупреждения о близости земли
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
IFL - перечень международных частот
ILS - система посадки по приборам
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
MSAW - система предупреждения о минимальной безопасной высоте
NAT SPG - Группа планирования систем в регионе NAT
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
R/F - радиотелефония
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
TCAC - консультативный центр по тропическим циклонам
VAAC - консультативный центр по вулканическому пеплу
VDL - ВЧ-линия цифровой связи
VNAV - вертикальная навигация
VSAT - терминал с очень небольшим раскрытием антенны
Y2K - "проблема 2000 года"

Глава I

Краткие итоги за год

В данной главе кратко излагаются основные тенденции и события в области гражданской авиации и рассказывается о деятельности ИКАО в 1998 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.



В 1998 году прирост валового внутреннего продукта (ВВП) во всем мире составил приблизительно 1,8% в реальном выражении (рис. 1). В промышленно развитых странах ВВП вырос на

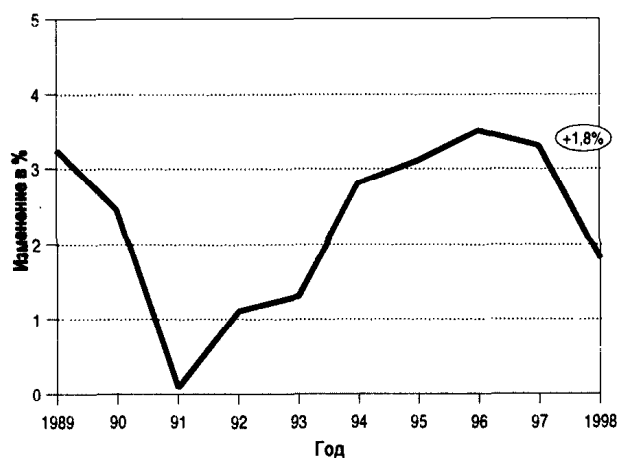


Рис. 1. Изменение по годам мирового ВВП в постоянных ценах, 1989-1998

2,3% в результате продолжения устойчивого экономического роста ВВП в Северной Америке (3,5%) и устойчивой тенденции роста в государствах Европейского союза (2,8%). В развивающихся странах прирост ВВП также составлял около 2,8%, что номинально выше, чем в промышленно развитых странах, и свидетельствует о существенном снижении тенденции роста.

В регионе Азии и Тихого океана, экономика которого составляет самую большую часть мировой экономики, происходило постоянное и существенное замедление прироста ВВП, который в 1998 году составил почти 1%. Значительную часть этого продукта произвели страны Азии и Тихого океана с развивающейся экономикой, которая составила почти 2/3 общего объема валового продукта региона, и в среднем прирост их ВВП составил 2,6%, но это лишь скрывает существенные различия между странами. В то время как темпы прироста ВВП в Китае вновь составили 7,4%, в экономике нескольких других стран Юго-Восточной Азии был зафиксирован умеренный, а в некоторых случаях даже резкий экономический спад. Если в Японии в предыдущие годы имел место медленный прирост, то в настоящее время там наблюдается экономический спад и в результате ВВП снизился на 2,8%, и в четырех новых индустриальных странах после длительного периода процветания экономики также произошел экономический спад (в среднем снижение ВВП составило 2,6%). В отличие от этого в экономике Австралии сохранялся устойчивый рост, составляющий около 4,5%.

В странах Африки наблюдался стабильный рост экономики и в среднем темпы прироста ВВП составляли 3,6%. В большинстве других регионов темпы развития экономики замедлились. В Европе средние темпы прироста ВВП составляли 2,1%. Хотя Европейский союз и восстановление экономики в странах Восточной и Центральной Европы (прирост в них составил 2,5%) были

мощными стабилизирующими факторами, тем не менее снижение экономической активности в странах СНГ и особенно экономический спад в Российской Федерации (снижение составило 6%) ослабили темпы развития экономики в этом регионе. Другим регионом, в котором наблюдался гораздо более медленный прирост ВВП, приблизительно 2,5%, был регион Латинской Америки и бассейна Карибского моря. И наконец, в регионе Ближнего Востока рост экономики был немного выше, чем средний мировой показатель, и прирост составил 3,3%.

Мировой объем торговли товарами и услугами согласно оценкам возрос в 1998 году приблизительно на 4% по сравнению с почти 10% роста в предыдущие годы (7,5% в 1997 году). Это является свидетельством снижения темпов роста экономики во многих странах, что влияло на их возможности импорта товаров, и дестабилизации экономики стран, в основном ориентированных на экспорт товаров.

Международный туризм продолжал процветать в 1998 году, и, по предварительным оценкам Всемирной туристской организации, в этом году 625 млн. туристов совершили поездки в иностранные государства и потратили более 445 млрд. долл.* В глобальном масштабе наблюдалось постоянное развитие туризма, рост числа прибытий международных пассажиров составил 2,4% и, кроме того, восстановилось получение доходов от этой деятельности, которые возросли приблизительно на 2% в год (рис. 2). Финансовые трудности в связи со

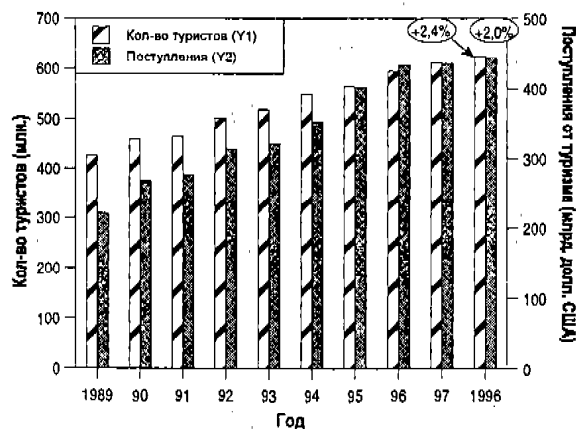
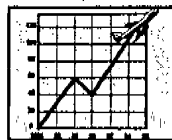


Рис. 2. Динамика международного туризма и поступления от него (в долл. США), 1989-1998

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

снижением темпов роста экономики в Азии отрицательно сказались на путешествиях туристов, особенно в странах, расположенных на Тихоокеанском побережье.



ПЕРЕВОЗКИ

Регулярные перевозки

В 1998 году общий объем регулярных перевозок авиакомпаний 185 Договаривающихся государств ИКАО составил примерно 1462 млн. пассажиров и около 26 млн. т груза. Суммарный объем выполненных пассажирских, грузовых и почтовых авиаперевозок увеличился примерно на 1,5% (таблица 1), и объем международных авиаперевозок в тонно-километрах также возрос примерно на 1,5% (таблица 2). По внутренним перевозкам отмечалось незначительное изменение в 1998 году по сравнению с 1997 годом. Тенденции с 1989 по 1998 год показаны на рис. 3.

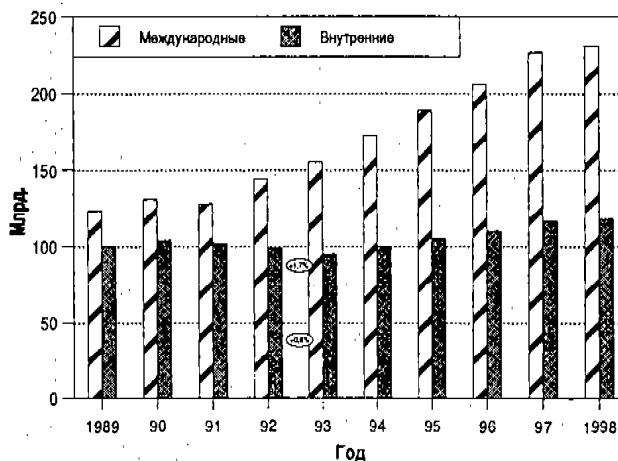


Рис. 3. Регулярные перевозки (выполненные тонно-километры), 1989-1998

В 1998 году рост общего объема провозной емкости превысил рост объема перевозок (рис. 4). В то время как средний коэффициент пассажирской загрузки при выполнении всех видов регулярных перевозок (как внутренних, так и международных) сохранился на уровне 69%, средний коэффициент коммерческой загрузки воздушных судов уменьшился на 1 процентный пункт и составил 60% (таблица 3).

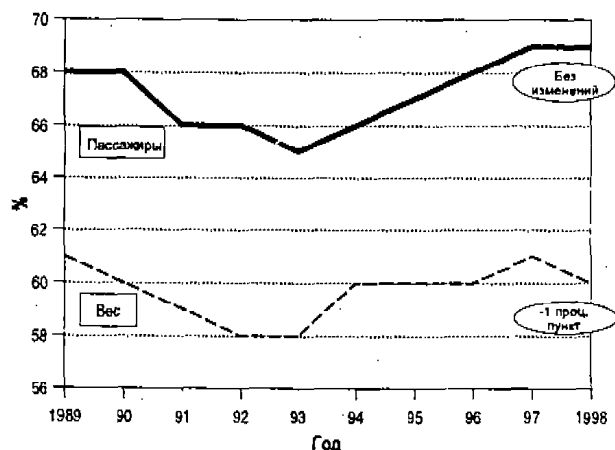


Рис. 4. Регулярные перевозки
(достигнутые коэффициенты загрузки), 1989-1998

На региональной основе примерно 36% от общего объема перевозок (пассажирских, грузовых и почтовых) было выполнено североамериканскими авиакомпаниями. На долю авиакомпаний Европы приходилось 28%, Азии/Тихого океана - 26%, Латинской Америки и Карибского бассейна - 5%, Ближнего Востока - 3% и Африки - 2% (таблица 4).

Данные по отдельным странам (см. таблицы 5 и 6) свидетельствуют о том, что в 1998 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 32% общего объема международных перевозок было выполнено авиакомпаниями упомянутых стран, а именно Соединенных Штатов Америки, Соединенного Королевства и Японии (соответственно 18, 8 и 6%).

Нерегулярные коммерческие перевозки

В 1998 году общий объем международных нерегулярных пассажирских перевозок, выраженный в пассажиро-километрах уменьшился по оценкам примерно на 4%, и в результате этого их доля в общем объеме международных пассажирских авиаперевозок снизилась примерно с 14 до 13% (рис. 5 и таблица 7). Доля внутренних нерегулярных пассажирских перевозок в общем

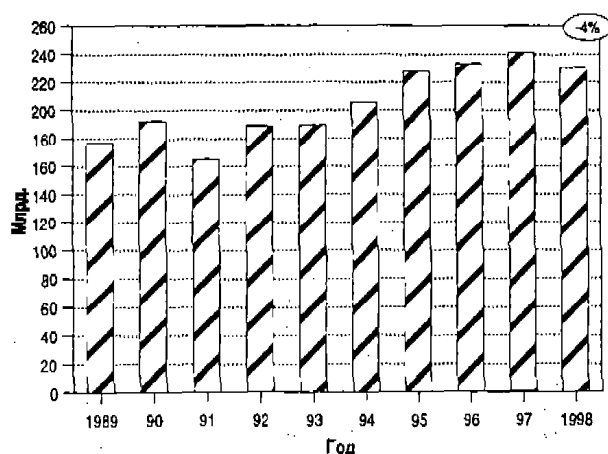


Рис. 5. Международные нерегулярные перевозки
(выполненные пассажиро-километры), 1989-1998

объеме нерегулярных пассажирских перевозок составляла всего около 8%, а в общем объеме внутренних пассажирских перевозок во всем мире - примерно 2%.

Работа аэропортов

По предварительным подсчетам в 1998 году в 25 крупнейших аэропортах мира было обслужено около 992 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 11 млн. коммерческих авиатранспортных операций.



ФИНАНСОВЫЕ ИТОГИ

Предварительные оценки за 1998 год свидетельствуют о том, что пятый год подряд регулярные авиакомпании мира в целом получают эксплуатационный доход (таблица 9 и рис. 6).

По предварительным данным эксплуатационные доходы регулярных авиакомпаний Договаривающихся государств ИКАО составили в 1998 году примерно 298,5 млрд. долл., а

эксплуатационные расходы тех же авиакомпаний - 282 млрд. долл.; таким образом, эксплуатационная прибыль составила 5,5% от эксплуатационных доходов, тогда как в 1997 году этот показатель равнялся 5,6%.

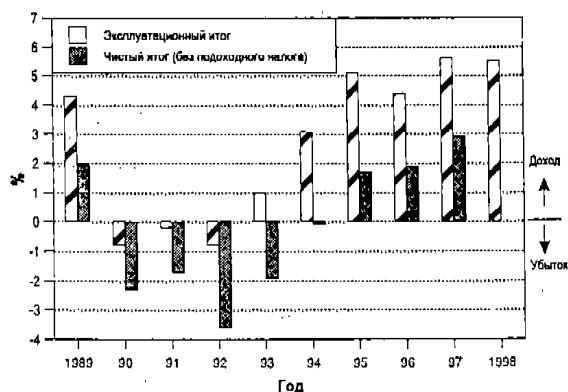


Рис. 6. Регулярные авиакомпании
(эксплуатационные и чистые итоги), 1989-1998

Эксплуатационные доходы на тонно-километр увеличились с 80,8 цента в 1997 году до примерно 81,6 цента в 1998 году, а эксплуатационные расходы увеличились с 76,3 цента до примерно 77,1 цента.



Перевозчики

На основе расписаний, опубликованных в справочниках регулярных авиакомпаний, подсчитано, что на конец 1998 года во всем мире имелось около 715 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 1997 году наблюдается общее чистое увеличение примерно на 10 авиаперевозчиков.

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

В период с 1989 по 1998 год количество находящихся в эксплуатации коммерческих транспортных воздушных судов увеличилось с 11 353 до 18 139, 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 8696 до 14 479, т. е. примерно на 67% (рис. 7 и таблица 10).

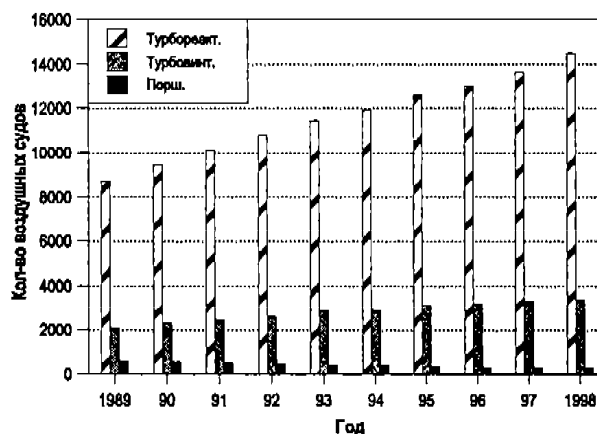


Рис. 7. Общий парк коммерческих транспортных воздушных судов, 1989-1998

В 1998 году количество заказанных и поставленных реактивных воздушных судов составило соответственно 1463 (по сравнению с 1309 в 1997 году) и 929 (по сравнению с 674 в 1997 году). На конец 1998 года число невыполненных заказов составило 3565 по сравнению с 3062 в конце 1997 года.

Объем финансовых обязательств по заказам на реактивные воздушные суда, размещенным в 1998 году, оценивается примерно в 84 млрд. долл. по сравнению с 78 млрд. долл. в 1997 году.

Количество заказанных и поставленных в течение 1998 года турбовинтовых воздушных судов составило соответственно 78 и 126.

**Наибольшее количество сделок
по типам воздушных судов в 1998 году**

Воздушное судно	Заказы Поставки		Невыполн. заказы
"Аэробус" А-319/ 320/321	412	167	986
"Боинг-737"	354	281	959
"Канадэр RJ"	179	63	262
"Эмбраэр" EMB-145	86	60	158
"Боинг-777"	70	74	250
"Боинг-717"	65	-	115
"Аэробус" А-340	60	23	113



Согласно представленным данным в 1998 году количество действующих двусторонних соглашений о воздушных сообщениях значительно уменьшилось по сравнению с общим количеством таких договоров в 1997 году, что, возможно, объясняется тем, что государства все больше полагаются на существующие двусторонние и региональные соглашения о воздушных сообщениях. В 1998 году, согласно представленным данным, государства заключили 54 двусторонних соглашения о воздушных сообщениях, из которых 42 были новыми, впервые заключенными соглашениями, и 12 - соглашениями, заменяющими ранее действовавшие, в то время как в 1997 году было заключено 78 соглашений, из которых 54 соглашения были новыми, а 24 заменили ранее действовавшие соглашения. Количество поправок к существующим соглашениям возросло, и в 1998 году их количество составило 31 по сравнению с 19 в 1997 году. Согласно представленным данным в 1998 году было подписано 2 меморандума о взаимопонимании (МОВ) по сравнению с 1 меморандумом, подписанным в 1997 году.

Что касается распределения таких соглашений по регионам, то только государства одного региона ИКАО заключили 4 новых соглашения, 6 соглашений, которые заменили ранее действовавшие соглашения, и внесли 5 поправок в действующие соглашения, в то время как 38 новых соглашений, 6 соглашений, заменивших ранее действовавшие соглашения, а также 26 поправок к действующим соглашениям и оба МОВ были подписаны государствами остальных регионов ИКАО. Согласно имеющимся сведениям приблизительно в половине из действующих 87 двусторонних соглашений и

поправок, о которых было сообщено в 1998 году, в той или иной степени предусматривается либерализация соответствующих нормативных рамок. К примеру, в 3 соглашениях предусматривается полный доступ к рынку, в 3 соглашениях предусматривается поэтапное введение в действие концепции "открытого неба", а в 32 соглашения включены положения об участии в одном механизме или в нескольких таких механизмах, как увеличение провозной емкости, назначение нескольких авиаперевозчиков, неограниченный провоз багажа и совместное использование кодов.

★ ИКАО в качестве наблюдателя принимала участие в обмене информацией о воздушном транспорте в рамках Всемирной торговой организации, что было первым шагом к пересмотру приложения по авиатранспортным перевозкам к Генеральному соглашению о торговле услугами (ГСТУ), который планируется начать к 2000 году и в ходе которого будет рассмотрен вопрос о возможном расширении действия этого приложения на другие авиатранспортные перевозки. Среди других событий в этой области следует упомянуть о том, что Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию согласилась с предложением изучить данный вопрос на совещании экспертов по воздушному транспорту и ГСТУ с учетом интересов развивающихся стран, которое планируется провести в 1999 году.

На региональном уровне после сдачи на хранение восьмой ратификационной грамоты вступило в силу Соглашение о воздушных сообщениях в странах Карибского сообщества. Существующие соглашения между государствами - членами Карибского сообщества (КАРИКОМ) и между государствами - членами этого сообщества и третьими странами остаются в силе до тех пор, пока не закончится срок их действия, и после чего сразу вступает в силу Многостороннее соглашение о воздушных сообщениях. Четыре государства Юго-Восточной Азии, а именно Камбоджа, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Мьянма и Вьетнам, пришли к соглашению об установлении либерализованного субрегионального режима выполнения авиатранспортных перевозок в своих странах. Министры транспорта из государств Южной Америки приступили к подготовке проекта документа о политике в области транспорта для своего региона. Европейский союз (ЕС) и Швейцария пришли к политическому соглашению о комплексе мер, одна из которых касается воздушного транспорта, по интегрированию Швейцарии в единый европейский рынок. Связанные с этим процессом семь двусто-

ронных соглашений должны быть ратифицированы государствами и, кроме того, официально одобрены Европейским парламентом, и поэтому ожидается, что они вступят в силу в начале 2001 года. Европейский союз продолжает вести переговоры о заключении многостороннего соглашения со странами Центральной и Восточной Европы в целях интегрирования этих стран во внутренний рынок Европейского союза. В рамках Европейского союза продолжалось обсуждение предложения Европейской комиссии о включении в ее мандат полномочий на обсуждение вопроса о доступе к рынку и коммерческих правах для проведения переговоров с Соединенными Штатами Америки по авиационным вопросам, представляющим общий интерес.

★ В ходе дальнейшего выполнения рекомендации Группы экспертов ИКАО по регулированию воздушного движения о механизме гарантии справедливой конкуренции ИКАО опубликовала временный список экспертов по воздушному транспорту для целей посредничества и урегулирования споров. Этот список был составлен из числа кандидатов, представленных Договаривающимися государствами.

Конкуренция при выполнении воздушных перевозок была главным вопросом в 1998 году. В международном масштабе основное внимание в Европе и Соединенных Штатах Америки уделялось создаваемым основными авиаперевозчиками альянсам. Европейская комиссия продолжала проводить расследование истории создания трех основных альянсов авиакомпаний и опубликовала предлагаемые ею условия утверждения двух альянсов, расследование в отношении которых она завершила ранее, причем одно из условий заключалось в том, что авиакомпании соответствующих альянсов уступят свои "временные окна" в аэропортах. Что касается альянса "Американ эрлайнз" и "Бритниш эруэйз", то этот вопрос пока остается открытым, так как министерство транспорта Соединенных Штатов Америки (DOT) еще не вынесло своего постановления и временно отложило рассмотрение предложения о создании этого альянса в связи с тем, что в ходе двусторонних переговоров с Соединенным Королевством не оказалось возможным заключить соглашение об "открытом небе". Кроме того, министерство транспорта Соединенных Штатов Америки приступило к сбору информации и предложило заинтересованным сторонам прислать свои замечания относительно применяемой в аэропортах практике, которая влияет на конкуренцию среди воздушных перевозчиков. Латиноамериканская комиссия гражданской авиации утвердила типовое положение, предусматривающее

исключение применения практики подрыва свободной конкуренции. В рамках Европейского союза Совет министров транспорта и Парламент рассмотрели предложение о наделении Экономической комиссии полномочиями применять и предоставлять третьим странам групповые освобождения от действия закона о конкуренции.

В 1998 году продолжала наблюдаться тенденция частичной или полной приватизации государственных авиакомпаний. Объектами приватизации были объявлены 8 авиакомпаний, и из них 2 авиакомпании были успешно приватизированы. Однако, хотя в течение года продолжалась подготовка к приватизации приблизительно 25 государственных авиаперевозчиков, что планировалось сделать еще в прошлые годы, приватизацию приблизительно 10 авиакомпаний пришлось отложить или отсрочить по причине неблагоприятной финансовой и экономической обстановки в мире, или в связи с положением дел в соответствующих авиакомпаниях, или вследствие местных обстоятельств.



В 1998 году продолжался процесс планирования внедрения систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM); с этой целью отдельные Договаривающиеся государства предпринимали соответствующие усилия и велась работа нескольких групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG).

★ В мае в Рио-де-Жанейро, Бразилия, на Всемирной конференции по внедрению систем CNS/ATM собрались вместе партнеры по внедрению систем связи, навигации, наблюдения и организации воздушного движения (CNS/ATM), представляющие 123 государства и 59 авиационных, финансовых и отраслевых организаций. На конференции был подготовлен ряд рекомендаций, призванных способствовать более раннему и успешному внедрению систем CNS/ATM, главным образом касающихся аспектов финансирования, управления, технического сотрудничества и обучения персонала.

Во всех регионах достигнуты существенные успехи во внедрении сокращенных минимумов эшелонирования на основе использования систем CNS/ATM и соответствующих концепций. В

Тихоокеанском регионе благодаря применению концепции требуемых навигационных характеристик (RNP) стало возможным сокращение боковых и продольных минимумов эшелонирования до 50 м. миль. Аналогичная работа начала проводиться в регионах Африки и Латинской Америки, в Карибском регионе, Ближневосточном регионе и Южноамериканском регионе. Воздушное пространство RNP5 было внедрено в Европейском регионе, в районе ответственности Европейской конференции по гражданской авиации, и планируется его внедрение в отдельных частях Ближневосточного региона. Внедрение RNP5 вместе с зональной навигацией (RNAV) позволило государствам и эксплуатантам воздушных судов воспользоваться преимуществами, которые обеспечивают возможности бортового оборудования RNAV в зоне действия существующих систем, основанных на использовании всенаправленных ОБЧ-радиомаяков (VOR). В Североатлантическом регионе успешно осуществлен очередной этап внедрения сокращенных минимумов вертикального эшелонирования (RVSM), что позволило расширить зону их применения, и сейчас она простирается от эшелона полета 290 до эшелона полета 390. Кроме того, начата работа по внедрению RVSM в отдельных частях Европейского и Тихоокеанского регионов.

Во многих регионах ИКАО проводились испытания системы связи "диспетчер - пилот" по линии передачи данных (CPDLC) и системы автоматического зависимого наблюдения (ADS). Испытания ADS, а также та активная работа, которая проводится по разработке процедур ADS, прежде всего направлены на расширение использования ADS в целях эшелонирования, и в конце концов система ADS начнет применяться во всем океаническом воздушном пространстве в целях контроля за соблюдением правил полетов и эшелонирования. В итоге такие шаги должны обеспечить более эффективное использование воздушного пространства и одновременно повысить его пропускную способность.

Путем обследований, проводимых в течение всего года, ИКАО контролировала работу государств по выполнению тех нормативных положений Приложений 4 и 15, в которых предусматривается публикация авиационных координатов в увязке со Всемирной геодезической системой - 1984 (WGS-84). Результаты обследований свидетельствуют о том, что определенные успехи достигнуты в увеличении количества государств, которые в настоящее время полностью или частично внедрили у себя систему WGS-84. Помощь, которую ИКАО оказывала в этом вопросе путем осуществления специальных проектов (SIP) в регионах Африки и Индийского

океана и Латинской Америки, в Карибском регионе и Южноамериканском регионе, также способствовала дальнейшему увеличению количества государств, которые внедрили у себя полностью (28%) или частично (10%) или занимаются внедрением у себя (43%) системы WGS-84. Как ожидается, в 1999 году ускорятся темпы внедрения этой системы, а ИКАО будет по-прежнему контролировать этот процесс и оказывать по мере необходимости помощь государствам.

Связь

★ Первая серия SARPS, касающихся сети авиационной электросвязи ATM, была принята Советом и начала применяться как часть поправки 73 к Приложению 10 с 5 ноября.

Продолжалась разработка следующей серии SARPS и уточнялись существующие нормативные положения в свете опыта, накопленного в ходе разработки современного оборудования и программного обеспечения, а также в процессе их внедрения. На 5-м совещании Группы экспертов по авиационной подвижной связи (AMCP) была завершена разработка SARPS, касающихся ВЧ-линии передачи данных. Как ожидается, эти SARPS будут приняты Советом в 1999 году. Кроме того, осуществлялась разработка проекта SARPS, предназначенных для обновления существующих SARPS в области AMSS, и, как ожидается, эта задача будет завершена в 1999 году на AMCP/6. Кроме того, продолжается разработка VDL режима 3 (TDMA с функцией передачи речевых сообщений данных) и VDL режима 4 (линия передачи данных для целей навигации и наблюдения). Изучается вопрос о применении для аэронавигации спутниковых систем следующего поколения путем определения критериев приемлемости этих систем.

Навигация

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

Продолжалась разработка трех 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.

Кроме того, продолжались разработки и испытания нескольких вариантов архитектуры наземных систем функционального дополнения, призванных обеспечивать такие виды применения, как точные заходы на посадку по категориям II/III. 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 (GPS) в качестве дополнительного или основного средства выполнения отдельных видов полетов для некоторых типов воздушного пространства.

Наблюдение

В течение года были достигнуты значительные успехи в области улучшения характеристик наблюдения. Речь идет, в частности, о развитии концепции ADS-B и методике, основанной на применении более длительного самотенерируемого сигнала режима S ВОРЛ. В регионах разрабатываются планы аэронавигационного наблюдения (ASP), направленные на согласованное внедрение таких средств наблюдения, как автоматическое зависимое наблюдение и ВОРЛ.

Организация воздушного движения

В мировом масштабе продолжалась работа по модернизации систем управления воздушным движением (УВД) в рамках процесса постепенного создания однородной глобальной системы организации воздушного движения (АТМ).

Достигнуты успехи в разработке требований к планированию воздушного пространства и инфраструктуры АТМ в соответствии с Глобальным аэронавигационным планом ИКАО применительно к системам CNS/АТМ.

Достигнуты определенные успехи в разработке нескольких концепций эксплуатации систем АТМ. В Соединенных Штатах Америки проводилась дальнейшая работа по внедрению концепции "свободного полета", а в Европе продолжалась разработка стратегии развития АТМ до 2000 года и в последующий период. Органы, занимающиеся разработкой этих двух концепций, работают в тесном сотрудничестве друг с другом в целях обеспечения скоординированного внедрения формирующихся систем АТМ. ИКАО разрабатывает глобальную эксплуатационную концепцию АТМ "от перрона до перрона", которая облегчит постепенный переход к однородной глобальной системе организации воздушного движения.



АЭРОДРОМЫ

К 2004 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. Чтобы обеспечить полеты таких самолетов, несколько государств, используя действующий инструктивный материал ИКАО, приступили к осуществлению проектов развития своих 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 процедурах при их использовании для оценки сложного нагружения некоторых типов новых более крупных самолетов, у которых каждая опора шасси оборудована шестью колесами или болес (например, "Боинг-777"), и в настоящее время продолжается работа над более обоснованными и приемлемыми в глобальном масштабе процедурами. В этой связи в одном государстве разработан план осуществления полномасштабного исследовательского проекта испытания покрытий. Эти испытания планируется проводить с января 1999 года.

В соответствии с Монреальским протоколом по веществам, разрушающим озоновый слой, 31 декабря 1993 года было прекращено производство галонов, 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 галоны 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.



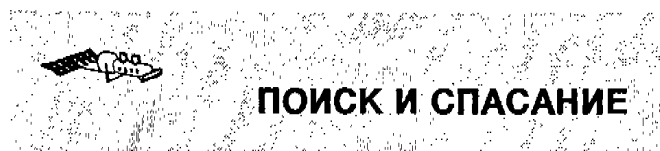
АВИАЦИОННАЯ МЕТЕОРОЛОГИЯ

В 1998 году во всем мире продолжался процесс централизации и перевода на коммерческую основу

деятельности служб прогнозирования погоды. Все более широкое применение усовершенствованных автоматизированных систем наблюдения за погодой стало причиной просьб о рассмотрении их роли при выполнении таких наблюдений для авиации. Значительный прогресс был достигнут в области подготовки глобальных прогнозов особых явлений погоды (SIGWX) с помощью ЭВМ всемирными центрами зональных прогнозов (ВЦЗП). В результате этого подготовленные на рабочей станции ЭВМ, работающей в диалоговом режиме, карты SIGWX для Европы, Ближнего Востока, Северной Атлантики и Западной Азии выпускаются Лондонским ВЦЗП. Обеспечен глобальный охват с помощью 3 радиовещательных спутников ИКАО, и приблизительно в 120 государствах были установлены терминалы с очень небольшим раскрытием антенны. Эти радиовещательные передачи позволяют государствам немедленно получать глобальные прогнозы ВЦЗП, а также такую оперативную метеорологическую информацию (ORMET), как METAR, TAF и SIGMET. В результате внедрения спутникового вещания и рассылки прогнозов SIGWX ВЦЗП были закрыты 5 из 15 региональных центров зональных прогнозов (РЦЗП), последний из которых в Каире был закрыт 1 апреля 1998 года.

В сентябре было подписано *Соглашение о добровольном участии в возмещении затрат, связанных со спутниковой системой рассылки аэронавигационной информации*. Эта система обеспечивает более эффективную рассылку данных WAFS и ORMET.

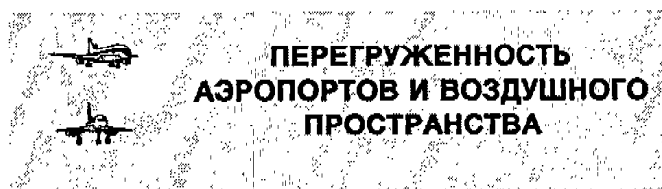
В государствах, отвечающих за деятельность консультативных центров наблюдения за вулканическим пеплом, продолжалась работа по подготовке и выпуску графических консультативных сообщений о вулканическом пепле для обеспечения ими районных диспетчерских пунктов и органов метеорологического наблюдения.



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. На

конец года действовали 38 местных станций (LUT) и 22 центра управления (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 8900 человек, потерпевших бедствие в результате авиационных, морских и сухопутных аварий.



Перегруженность аэропортов и воздушного пространства неблагоприятно сказывалась на выполнении полетов во многих странах мира, так как рост спроса на воздушные перевозки опережал увеличение пропускной способности аэропортов и воздушного пространства. Пропускная способность аэропортов и воздушного пространства в связи с существующим и предполагаемым спросом на авиаперевозки может стать причиной задержек в движении воздушных судов и увеличения вследствие этого расходов гражданской авиации. Согласованные действия по снижению перегруженности в воздухе продолжали предприниматься в виде различных мероприятий, среди которых внедрение систем CNS будет, вероятно, наиболее заметным вкладом.

Что касается перегруженности на земле, то в 1998 году ИКАО завершила исследование, проведенное по просьбе Специализированного совещания по упрощению формальностей (FAL) и связанное с разработкой рекомендаций по стандартизации правил внесения данных об иждивенцах в паспорт одного из родителей или опекуна, благодаря чему ребенок может летать за границу, не имея своего отдельного паспорта. Когда в 1968 году впервые вводилась в действие такая рекомендуемая практика, исходили из того, что такая процедура оформления документации является мерой, не только облегчающей поездку для ребенка, но и упрощающей прохождение соответствующих формальностей в аэропортах при выезде и въезде. Однако согласно информации, полученной в ходе упомянутого исследования, а также в свете известных современных социальных проблем и существующих международных конвенций и резолюций относительно детей и защиты вносимых

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 1998 году имело место 33 авиационных происшествия (из них 6 происшествий случились на воздушных судах, осуществлявших чистогрузовые перевозки с пассажирами на борту), в результате которых погибли 282 пассажира, в то время как в 1997 году в 31 авиационном происшествии погибли 305 пассажиров.

В 1998 году при выполнении нерегулярных полетов воздушными судами со взлетной массой более 9000 кг - авиакомпаний, занимающихся выполнением как регулярных, так и нерегулярных перевозок, - произошло 9 авиационных происшествий (из них 5 происшествий случились на воздушных судах, осуществлявших чистогрузовые перевозки с пассажирами на борту), в результате которых погибли 185 пассажиров.

КОНТРОЛЬ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

★ В 1998 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 88; в течение года такие оценки были проведены в 10 национальных администрациях; таким образом, общее количество государств, в которых проводились оценки, составило 67.

★ К 31 декабря 35 государств, в которых проводились оценки, подготовили и представили ИКАО план мероприятий по устранению недостатков или обеспечению выполнения Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО. Восемь из этих планов действий были подготовлены Управлением технического сотрудничества в качестве части документации по соответствующим проектам.

★ В 1998 году продолжалось проведение мероприятий по итогам оценок состояния контроля

за обеспечением безопасности полетов, и в связи с этим сотрудниками по производству полетов из региональных бюро ИКАО при поддержке персонала Штаб-квартиры были выполнены три командировки.

★ Контролю за обеспечением безопасности полетов уделялось первоочередное внимание в регионе Азии и Тихоокеанском регионе, и этот вопрос стал отдельным пунктом повестки дня Конференции генеральных директоров гражданской авиации региона Азии и Тихоокеанского региона, начиная с конференции, которая проходила в Катманду в ноябре 1998 года.

★ В ходе 32-й сессии Ассамблеи был подписан меморандум о взаимопонимании, направленный на развитие сотрудничества между ИКАО и ЛАКГА в области контроля за обеспечением безопасности полетов на Американском континенте.

★ На основе рекомендаций, которые были приняты на Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии контроля за обеспечением безопасности полетов, проведенной в Штаб-квартире ИКАО в ноябре 1997 года, Совет 6 мая утвердил создание универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, в которой предусматривается проведение во всех Договаривающихся государствах обязательных и регулярных проверок состояния контроля за безопасностью полетов, а также обеспечение большей транспарентности и гласности отчетов о проведенных проверках. На 32-й сессии Ассамблеи была принята резолюция А32-11, в которой одобряется осуществление программы проведения проверок, а Совету поручается ввести ее в действие с 1 января 1999 года.

Планирование на случай возникновения непредвиденных обстоятельств в 2000 году

★ В июле ИКАО объявила, что она в сотрудничестве с мировым авиационным сообществом разработала всеобъемлющий план действий в целях оказания помощи в предотвращении потенциальных сбоев и отказов компьютеров в международных службах обслуживания воздушного движения в связи с проблемой перехода на 2000 год (Y2K), и в результате этого гораздо активнее стала проводиться работа по решению проблемы Y2K.



ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

Основное внимание в 1998 году уделялось работе по включению требований, связанных с человеческим фактором, в процесс сертификации оборудования, процедур и персонала в области организации воздушного движения. Что касается внедрения этих требований, то ЕВРОКОНТРОЛЬ взял на себя инициативу и в сентябре организовал проведение семинара по вопросу об интеграции знаний о человеческом факторе в процесс организации воздушного движения. Представители нормативных полномочных органов, разработчиков и поставщиков оборудования, а также исследователи и эксплуатационный персонал на своих встречах обсуждали основные принципы проведения исследований в этой области и вопросы внедрения требований, связанных с человеческим фактором, в процесс АТМ. В 1999 году планируется предпринять дальнейшие шаги в этом направлении.

В 1998 году Федеральное авиационное управление (ФАУ) организовало специальную группу по сертификации в области CNS/АТМ в целях рассмотрения процесса сертификации современных авиационных систем. Цель работы этой специальной группы заключается в подготовке рекомендации о внесении необходимых изменений в целях более своевременного учета таких требований, а также снижения расходов и одновременного обеспечения существующего уровня безопасности полетов или повышения его. Ожидается, что в начале 1999 года одна из рабочих подгрупп этой специальной группы, которая занимается вопросом характеристик работоспособности человека в CNS, подготовит свой доклад по этому вопросу. ИКАО принимает участие в осуществлении этого проекта на правах члена группы, приглашенного руководящим комитетом специальной группы ФАУ.



ПОДГОТОВКА АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА

На Всемирной конференции по внедрению систем CNS/АТМ был рассмотрен вопрос о потребностях в подготовке кадров в связи с внедрением новых систем. Конференция рекомендовала государствам применять региональный подход к планированию, разработке и внедрению

программ обучения в области CNS/АТМ, а региональным бюро ИКАО рекомендовала координировать свою деятельность по созданию в регионах учебных центров подготовки специалистов по эксплуатации систем CNS/АТМ. Кроме того, на конференции была принята рекомендация о том, чтобы государства принимали более активное участие в программе "ТРЕЙНЭР" ИКАО в целях обеспечения большей согласованности программ обучения на глобальном уровне.



"ВАРШАВСКАЯ СИСТЕМА"

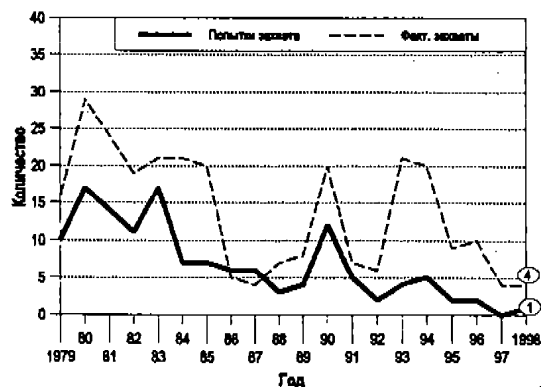
После того как Специальная группа по модернизации и консолидации "Варшавской системы" в основном решила спорные вопросы, касающиеся текста проекта конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, Совет в июне 1998 года принял решение созвать в Монреале с 10 по 28 мая 1999 года дипломатическую конференцию по принятию упомянутого выше проекта конвенции.

★ В июне вступил в силу Монреальский протокол № 4 об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Что касается грузов, то Протокол упрощает оформление документации и определяет строгую ответственность при выполнении международных воздушных перевозок.

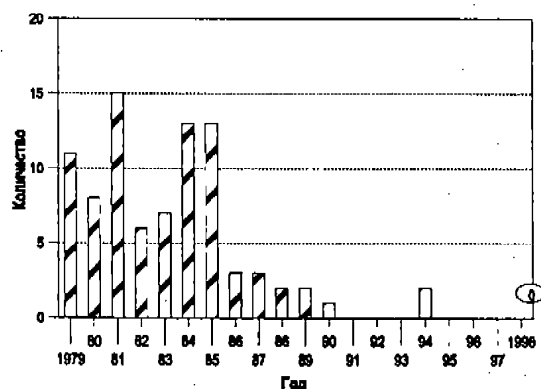


АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

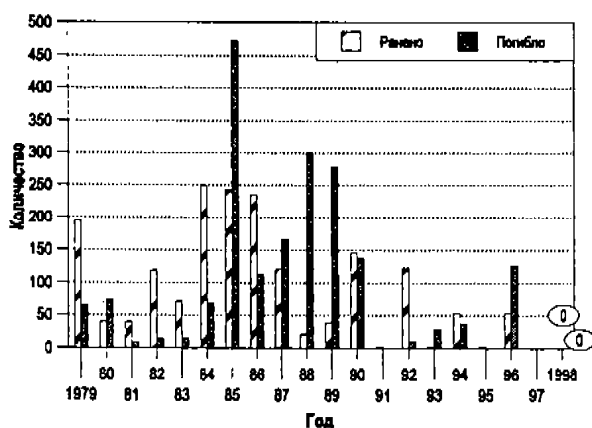
За отчетный период было официально сообщено или подтверждено заинтересованными государствами шесть актов незаконного вмешательства. Среди них четыре случая незаконного захвата воздушных судов внутренних авиалиний и два инцидента с воздушными судами международной авиации, а именно одна попытка захвата и один незаконный акт, направленный против безопасности полетов гражданской авиации (таблица 12). Эти акты были включены в ежегодные статистические сводки, которые используются для анализа тенденций и динамики в этой области (рис. 9).



Акты незаконного захвата



Диверсии



Количество погибших и раненых

Рис. 9. Статистика авиационной безопасности 1979-1998

★ 32-я сессия Ассамблеи одобрила решение Совета о продлении функционирования механизма оказания государствам финансовой, технической, материальной помощи в отношении авиационной безопасности до конца 2001 года.

★ С момента начала функционирования механизма в 1989 году просьбы об оказании помощи поступили от 132 государств и командировки по технической оценке были выполнены в 106 государствах, в 37 государствах выезжали специалисты в связи с последующей деятельностью, а в 112 мероприятиях, связанных с обучением, приняли участие 2471 слушатель. Эта деятельность финансировалась за счет добровольных взносов 15 государств-доноров, составивших в общей сложности 4 875 681 долл., и, кроме того, 4 государства-донора финансировали 7 должностей.



ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

После того как в 1996 году Межправительственная группа экспертов по изменению климата (МГЭИК) приняла по просьбе ИКАО решение о подготовке специального доклада "Авиация и глобальная атмосфера" в сотрудничестве с Группой по научной оценке состояния озонового слоя, работающей в рамках Монреальского протокола, проекты этого доклада были рассмотрены равноценно квалифицированными специалистами и ожидается, что в апреле 1999 года доклад будет готов. Этот доклад должен стать для государств ИКАО и других определяющих политику в этой области организаций ООН надежным общим источником информации при рассмотрении вопроса о влиянии эмиссии авиационных двигателей.

После принятия в декабре 1997 года Киотского протокола к Рамочной конвенции ООН об изменении климата начались переговоры о разработке правил, регулирующих функционирование новых механизмов, предусмотренных в этом Протоколе. Среди них механизм обмена квотами на эмиссию, который может найти применение в авиации.

В рамках Европейской конференции по гражданской авиации и Европейского союза шла подготовка предложений о решении вызывающих озабоченность проблем, появляющихся в связи с повторной сертификацией воздушных судов на предмет их соответствия Стандартам по шуму, предусмотренным в главе 3 тома I Приложения 16.

★ В апреле на 4-м совещании Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) была единогласно принята рекомендация

о том, чтобы ужесточить предусмотренные в Приложении 16 предельные уровни эмиссии окислов азота. С государствами были проведены соответствующие консультации, и ожидается, что в начале 1999 года Совет предпримет нужные действия.

★ На 32-й сессии Ассамблеи подчеркивалась важность Киотского протокола и Совету было поручено (с помощью САЕР) изучить варианты политики по ограничению или снижению эмиссии "парниковых газов", производимых гражданской авиацией, учитывая при этом выводы, которые сделаны в докладе IPCC, а также требования Киотского протокола, и затем подготовить доклад по этому вопросу для следующей очередной сессии Ассамблеи, которая состоится в 2001 году.

★ В свете предварительного доклада САЕР о возможных вариантах снижения эмиссии авиационных двигателей путем взимания сборов (налогов или пошлин) 32-я сессия Ассамблеи предложила завершить разработку будущего инструктивного материала, предназначенного для передачи государствам по этому вопросу, до следующей сессии Ассамблеи, которая состоится в 2001 году, и согласилась с тем, что до этого времени следует блокировать любые односторонние действия.

★ В области шума было принято решение о том, что САЕР должен вновь вернуться к рассмотрению вопроса об установлении более жестких Стандартов сертификации, чем те, которые содержатся в главе 3 Приложения 16.



ОГРАНИЧЕНИЕ КУРЕНИЯ

К концу 1998 года были достигнуты значительные успехи в создании среды, свободной от табачного дыма, на борту пассажирских судов, выполняющих рейсы во всем мире, причем во многих случаях авиакомпания добровольно вносили изменения в свои правила. Практически все авиаперевозчики Австралии, Новой Зеландии, Северных стран и Северной Америки ввели полный запрет на курение на всех своих рейсах. В Азии, Европе и на Ближнем Востоке большинство рейсов выполняется в настоящее время с соблюдением запрета на курение. В Южной Америке доля таких рейсов незначительна. В регионе Африки авиакомпании примерно 15 государств запретили курение на борту во время выполнения пассажирских рейсов. Однако в отношении других государств этого региона информация не поступала.



ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЕ ПСИХОАКТИВНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ

★ В феврале Совет принял поправку 162 к Приложению 1, касающуюся новых положений, связанных с употреблением психоактивных веществ. Кроме того, Совет принял аналогичную поправку к Приложению 2, в котором сделана перекрестная ссылка на Приложение 6. Эти новые положения, подкрепленные Руководством по предотвращению связанного с риском употребления психоактивных веществ на рабочих местах в авиации (DOC 9654), как ожидается, внесут значительный вклад в повышение безопасности полетов в глобальном масштабе, в основном путем повышения осведомленности и открытости в вопросах, связанных с алкоголизмом, злоупотреблением наркотиками и другими формами проблематичного использования психоактивных веществ.



ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Объем Программы технического сотрудничества ИКАО оценивался в 1998 году в 56,5 млн. долл., из которых было освоено 52 млн. долл. (или 92%).

В течение года Управление технического сотрудничества осуществляло 124 проекта в 75 развивающихся странах и 14 новых и пересмотренных крупномасштабных проектов было утверждено к исполнению. Управление пользовалось услугами 284 экспертов из 40 стран для осуществления проектов на местах. Кроме того, было выделено в общей сложности 567 стипендий, а расходы на закупки оборудования для осуществления проектов на местах составили 15,68 млн. долл.

1998 год стал поворотным моментом в выполнении резолюций Ассамблеи А31-14 (до того как ее заменила резолюция Ассамблеи А32-21). В течение года были достигнуты успехи в процессе постепенной реализации концепции "кадрового костяка" и важные успехи были достигнуты в процессе последовательной интеграции Управления технического сотрудничества в Регулярную программу. По рекомендации Совета 32-я сессия Ассамблеи утвердила перевод всех финансируемых из фонда АОСР сотрудников региональных бюро в бюджет Регулярной программы. Кроме того, во

второй половине года были приняты эффективные меры, в частности в области технологии обработки информации, в целях повышения эффективности деятельности Управления, связанной с предоставлением им услуг развивающимся странам.

Несмотря на попытки расширить Программу технического сотрудничества в других регионах, программа сотрудничества на Американском континенте продолжает доминировать в деятельности ИКАО в области технического сотрудничества в мировом масштабе. Общий объем затрат на осуществление программы технического сотрудничест-

ва на Американском континенте в 1998 году был в размере 38,24 млн. долл., что составляет 68% от общей программы в объеме 56,51 млн. долл., по сравнению с 50,95 млн. долл. в 1997 году, что составляет 68% от общих затрат в 1997 году на эту программу в размере 75,1 млн. долл., и 43,13 млн. долл. в 1996 году, что составляет 64% от общих затрат на программу в размере 67,04 млн. долл. в 1996 году. Заметное увеличение роста программ в 20% имело место в Европейском и Ближневосточном регионах, а именно с 6,12 млн. долл. в 1997 году до 7,37 млн. долл. в 1998 году.

ОРГАНИЗАЦИЯ

- ★ В 32-й сессии Ассамблеи, проходившей в сентябре-октябре, приняли участие представители 155 Договаривающихся государств и наблюдатели от 2 государств, не являющихся Договаривающимися, и 28 международных организаций; на Ассамблее был избран новый состав членов Совета на следующие три года, утвержден бюджет и программа работы на 1999-2000-2001 годы, одобрено создание универсальной программы по контролю за обеспечением безопасности полетов, в рамках которой предусматривается проведение, начиная с 1 января 1999 года, в соответствии с Глобальным планом обеспечения безопасности полетов (GASP) регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, и, кроме того, было рассмотрено большое количество вопросов, касающихся таких областей, как аэронавигация, охрана окружающей среды, авиационная безопасность, экономика, юридические аспекты, политика в области технического сотрудничества и повышение эффективности работы ИКАО.
- ★ Совет принял ряд мер, направленных на дальнейшее упорядочение методов и процедур работы Совета и Ассамблеи в соответствии с резолюцией А31-2 о "Повышении эффективности ИКАО". В резолюции А32-1 Ассамблеи по вопросу о "Повышении эффективности ИКАО" (меры по дальнейшему улучшению положения дел в течение трехлетнего периода 1999-2001 гг. и в последующий период), хотя и дается высокая оценка и одобрение действий, предпринятых до сих пор, Совету и Генеральному секретарю настоятельно предлагается продолжить их работу в этой области, но при этом не ослабляя Организацию и не оказывая неблагоприятного воздействия на выполнение ею своих функций. Совет разработал программу действий в этой области на следующий трехлетний период.
- ★ Дипломатическая конференция, проходившая в Монреале, приняла 1 октября 1998 года Протокол об аутентичном шестязычном тексте Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 года), содержащий аутентичный текст Конвенции на китайском языке. Параллельно с этим на 32-й сессии Ассамблеи был принят подписанный 1 октября 1998 года в Монреале Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации и предусматривающий, что текст Конвенции на китайском языке и тексты Конвенции на английском, французском, испанском, русском и арабском языках являются равно аутентичными.
- ★ В июне вступила в силу Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения, совершенная в Монреале 1 марта 1991 года. В Конвенции, кроме всего прочего, требуется, чтобы каждое присоединившееся к ней государство запрещало и не допускало изготовление на своей территории немаркированных пластических взрывчатых веществ, а также запрещало и не допускало ввоза таких веществ на свою территорию или вывоза из нее. Кроме того, в Конвенции предусматривается создание Международной технической комиссии по взрывчатым веществам, которая будет оценивать технические разработки в области изготовления, маркировки и обнаружения взрывчатых веществ. В связи с вступлением в силу этой Конвенции Совет занимается в настоящее время назначением членов этой Комиссии.
- ★ В июне Совет одобрил заключение, при посредничестве Президента Совета д-ра Ассада Котайта, соглашения, разрешающего давний спор между Кубой и Соединенными Штатами Америки относительно права кубинских воздушных судов выполнять пролеты над территорией Соединенных Штатов Америки при осуществлении рейсов в Канаду и из Канады.
- ★ В сентябре было подписано Соглашение о добровольном участии в возмещении затрат, связанных со спутниковой системой рассылки аэронавигационной информации (SADIS).

- ★ В октябре вступил в силу Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации (статья 3 bis), который был подписан в Монреале 10 мая 1984 года. Согласно этому Протоколу Договаривающиеся государства признают, что каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете, и что в случае перехвата не должна ставиться под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна.
 - ★ В ноябре Совет единогласно избрал д-ра Ассада Котайта (Ливан) Президентом Совета в девятый раз подряд.
-