

Doc 9752



Документация к сессии
Ассамблеи в 2001 году

Годовой доклад Совета

1999



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) 954-8219 ext. 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, Toranomom, 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@jafrica.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: sccc.ventasoci@aena.es

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyae Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: (66 2) 537-8189; Facsimile: (66 2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

United Kingdom. Westward Documedia, 37 Windsor Street, Cheltenham, Glos., GL52 2DG
Telephone: (44 1242) 235-151; Facsimile: (44 1242) 584-139

5/00

Каталог изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО

Ежегодное издание с перечнем всех имеющихся в настоящее время публикаций и аудиовизуальных учебных средств.

В ежемесячных дополнениях сообщается о новых публикациях, аудиовизуальных учебных средствах, поправках, дополнениях, повторных изданиях и т. п.

Рассылаются бесплатно по запросу, который следует направлять в Сектор продажи документов ИКАО.

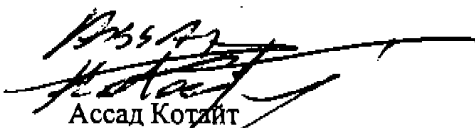
АССАМБЛЕЕ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

По поручению Совета имею честь представить доклад Совета за 1999 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 1999 году Совет провел три сессии. Сто пятьдесят шестая сессия Совета проходила с 5 февраля по 19 марта и состояла из шестнадцати заседаний, одно из которых было проведено вне периода заседаний Совета; сто пятьдесят седьмая сессия проходила с 31 мая по 25 июня и состояла из тринадцати заседаний; и сто пятьдесят восьмая сессия проходила с 28 октября по 9 декабря и состояла из четырнадцати 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 Хатайт
Президент Совета

Оглавление

	Страница		Страница
Глава I. Краткие итоги за год	1	6. Статистика	36
Мировая экономика.....	1	7. Управление аэропортами, средствами и	
Перевозки.....	2	службами на маршруте.....	37
Финансовые итоги.....	3	8. Связь, навигация и наблюдение/организация	
Коммерческая деятельность.....	3	воздушного движения	38
Экономическое регулирование.....	5	9. Охрана окружающей среды.....	38
CNS/ATM.....	7	10. Упрощение формальностей.....	38
Аэродромы.....	8		
Авиационная метеорология.....	9	Глава IV. Совместное финансирование	39
Поиск и спасение	9	1. Общие положения.....	39
Перегруженность	10	2. Финансовые данные, характеризующие дея-	
Безопасность полетов.....	10	тельность в рамках Датского и Исландского	
Контроль за обеспечением безопасности полетов	11	соглашений о совместном финансировании ..	39
Планирование на случай возникновения непред-		3. Возможное использование концепции сов-	
виденных обстоятельств при переходе на		местного финансирования при внедрении	
2000 год (Y2K)	11	элементов систем CNS/ATM	39
Человеческий фактор	12		
Подготовка авиационного персонала.....	13	Глава V. Техническое сотрудничество	41
"Варшавская система".....	13	1. Краткий обзор.....	41
Авиационная безопасность	13	2. Финансирование.....	46
Охрана окружающей среды.....	14	3. Кадры.....	46
Ограничение курения.....	15	4. Предоставление стипендий	49
Злоупотребление психоактивными веществами ...	15	5. Оборудование и субподряды.....	49
Техническое сотрудничество	15	6. Программы по линии ПРООН и целевых	
Организация	17	фондов	50
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИКАО В 1999 ГОДУ		Глава VI. Конституционные и юридические	
Глава II. Аэронавигация	19	вопросы	66
1. Введение	19	1. Введение.....	66
2. Проекты, которым в 1999 году уделялось		2. Ратификация, присоединение и принятие	66
особое внимание.....	19	3. Юридические совещания	66
3. Совещания.....	27	4. Программа работы Юридического комитета.	67
4. Международные стандарты и Рекомендуемая		5. Привилегии, иммунитеты и льготы	
практика (SARPS) и Правила аэронавига-		Организации	68
ционного обслуживания (PANS).....	27	6. Регистрация договоров и соглашений.....	68
		7. Подборка национальных законов и правил в	
Глава III. Воздушный транспорт	34	области авиации	68
1. Введение	34		
2. Совещания.....	34	Глава VII. Авиационная безопасность	69
3. Экономический анализ	34	1. Введение.....	69
4. Экономическая политика	34	2. Комитет по незаконному вмешательству в	
5. Прогнозирование и экономическое плани-		деятельность международной гражданской	
рование.....	35	авиации и ее служб	69

	Страница		Страница
3. Механизм оказания государствам финансовой, технической и материальной помощи в области авиационной безопасности и другие программы оказания помощи	69	2. Приложения к Конвенции.....	A-5
4. Техническое сотрудничество	70	3. Совет, Аэронавигационная комиссия и Комитеты Совета	A-10
5. Контакты с государствами	70	4. Совещания, проведенные в 1999 году.....	A-13
6. Технические и юридические аспекты авиационной безопасности	71	5. Участие государств и международных организаций в основных совещаниях ИКАО в 1999 году	A-15
Глава VIII. Региональная деятельность.....	72	6. Структура Секретариата ИКАО по состоянию на 31 декабря 1999 года	A-18
Часть I. Региональные бюро	72	7. Распределение по странам сотрудников категории специалистов по состоянию на 31 декабря 1999 года.....	A-19
1. Общая часть	72	8. Распределение специалистов, работавших в 1999 году в рамках технического сотрудничества на местах, по гражданству, должностям и программам	A-23
2. Деятельность региональных бюро в целом.....	72	9. Набор персонала на полевые посты: 1999 год	A-25
3. Индивидуальная деятельность и достигнутые результаты региональных бюро	74	10. Стипендии, предоставленные в 1999 году в рамках программ ИКАО	A-35
Часть II. Региональные комиссии	80	11. Закупки оборудования и субподряды	A-43
1. Общая часть	80	12. Таблицы к главе I	A-46
2. Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА)	80	13. Выезды в государства и территории сотрудников региональных бюро по аэронавигации, воздушному транспорту, авиационной безопасности и техническому сотрудничеству.....	A-59
3. Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА)	81	14. Участие государств в организуемых региональными бюро ИКАО совещаниях и тематика этих совещаний.....	A-63
4. Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА)	82	15. Конкретная деятельность региональных бюро в областях аэронавигации, воздушного транспорта, авиационной безопасности и технического сотрудничества	A-71
Глава IX. Отношения с другими международными организациями	84	16. Конкретные вопросы, подлежащие рассмотрению региональными бюро в области аэронавигации, воздушного транспорта, авиационной безопасности и технического сотрудничества.....	A-90
1. Организация Объединенных Наций	84		
2. Межучрежденческие органы	85		
3. Специализированные учреждения	86		
4. Другие международные организации.....	87		
Глава X. Организация.....	89		
1. Ассамблея, Совет и подчиненные им органы.....	89		
2. Структура Организации.....	92		
3. Кадры	92		
4. Ознакомительный курс.....	93		
5. Деятельность в области информирования общественности	94		
6. Деятельность в области информационных технологий.....	94		
7. Служба переводов, издания и деятельность Секции Web, библиотеки и архивов	96		
8. Финансы	98		
9. Контроль и анализ управленческой деятельности.....	99		
Добавления			
1. Документы международного воздушного права: ратификация и присоединение в 1999 году.....	A-1		

Глоссарий

ААКМ – Ассоциация авиационно-космической медицины
АЕА – Ассоциация европейских авиакомпаний
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
ВГА – ведомство гражданской авиации
ВКР-2000 – Всемирная конференция радиосвязи (2000)
ВМО – Всемирная метеорологическая организация
ВМУ – визуальные метеорологические условия
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
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
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
КОСЕСНА – Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию
КОСПАС – Космическая система поиска аварийных судов
ЛАКГА – Латиноамериканская комиссия гражданской авиации
МГКИ – Межправительственная группа по климатическим изменениям
МОВ – меморандум о взаимопонимании
МОРОГ – малые островные развивающиеся страны
МСА – Международный совет аэропортов
МСДА – Международный совет деловой авиации
МСЭ – Международный союз электросвязи
МТ – Министерство транспорта
МТКВВ – Международная техническая комиссия по взрывчатым веществам
МТП – Международная торговая палата
ОАВП – Организация арабских воздушных перевозчиков
ОВД – обслуживание воздушного движения
ОВЧ – очень высокая частота
ОИГ – Объединенная инспекционная группа
ОЭСАТР – Организация экономического сотрудничества АТР
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
РПИ – района полетной информации
САИ – служба аэронавигационной информации
САРСАТ – слежение с помощью спутниковой поисково-спасательной системы
СЗГА – Служба закупок для гражданской авиации
СПС – силы по стабилизации
СРПП – служба обеспечения разработки политики и программ
СУО – соглашение об управленческом обслуживании
ТУМР – комплект типовых учебно-методических разработок
УВД – управление воздушным движением
УТС – Управление технического сотрудничества
ФАИ – Международная авиационная федерация
ФАУ – Федеральное авиационное управление

ЦФ – целевой фонд

ЭКА – Экономическая комиссия для Африки

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

ADSP – Группа экспертов по автоматическому зависимому наблюдению

AFTN – сеть авиационной фиксированной электросвязи

AIG – расследование и предотвращение авиационных происшествий

AIP – сборник аэронавигационной информации

AIS/MAP – служба аэронавигационной информации/аэронавигационные карты

AMBEX – обмен бюллетенями в регионе AFI

AMCP – Группа экспертов по авиационной подвижной связи

AMHS – система обработки сообщений ОВД

AMSS – авиационная подвижная спутниковая служба

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

ASAS – бортовая система обеспечения эшелонирования

ATM – организация воздушного движения

ATN – сеть авиационной электросвязи

AVSEC – авиационная безопасность

CAEP – Комитет по защите окружающей среды от воздействия авиации

CAR – Карибский регион

CFIT – столкновение исправного воздушного судна с землей

CNS/ATM – связь, навигация, наблюдение и организация воздушного движения

COM – связь

COMESA – Общий рынок государств Восточной и Южной Африки

COSCAP – совместная разработка мероприятий по обеспечению безопасности и сохранению летной годности в эксплуатации

CPDLC – связь "пилот - диспетчер" по линии передачи данных

CVR – бортовой речевой самописец

DME – дальномерное оборудование

EANPG – Европейская группа аэронавигационного планирования

EATCHIP – Программа унификации и интеграции европейских систем УВД

FASID – документ по внедрению средств и видов обслуживания

FMS – системы управления полетом

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 Южноамериканском 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

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

NOTAM – уведомление для полетов

OCR – оптическое распознавание знаков

OPAS – оперативная помощь

OFS – зона, свободная от препятствий

OPMET – оперативная метеорологическая информация

OPS – производство полетов

PANS – правила аэронавигационного обслуживания

PIRG – региональные группы планирования и внедрения

RAC – правила полетов и обслуживание воздушного движения

RNAV – зональная навигация

RNP – требуемые навигационные характеристики

RVSM – сокращенный минимум вертикального эшелонирования

SADIS – спутниковая система рассылки данных

SAM – Южноамериканский регион

SARPS – Стандарты и Рекомендуемая практика

SIP – специальный проект

TCCA – трансатлантическая общая авиационная зона

USOAP – Универсальная программа проверок организации
контроля за обеспечением безопасности полетов
VAAC – консультативный центр по вулканическому пеплу
VDL – ОБЧ-линия цифровой связи
VNAV – вертикальная навигация

VOR – всенаправленный ОБЧ-радиомаяк
VSAT – терминал с очень небольшим раскрытием антенны
WGS-84 – Всемирная геодезическая система – 1984
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 1999 году. В таблицах добавления 12 приводятся более подробные статистические данные, использованные при подготовке данной главы.



В 1999 году прирост валового внутреннего продукта (ВВП) во всем мире составил приблизительно 3,0% в реальном выражении (рис. 1). В промышленно развитых странах прирост ВВП практически соответствовал среднемировым показателям благодаря значительному устойчивому росту ВВП в Северной Америке (4,2%). В развивающихся странах прирост ВВП составил около 3,8%, что ниже, чем на протяжении 1990-х годов.

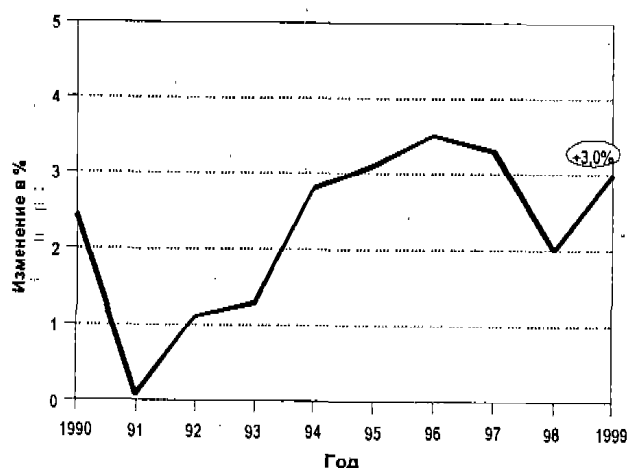


Рис. 1. Изменение по годам мирового ВВП в постоянных ценах, 1990–1999

В странах Африки рост экономики несколько замедлился и прирост ВВП составил 2,7%. В регионе Азии и Тихого океана, экономика которого составляет самую большую часть мировой экономики, отмечалось некоторое увеличение прироста ВВП, который в 1999 году составил примерно 3,5%. Развивающиеся страны региона Азии и Тихого океана, на долю которых приходится почти 2/3 продукции региона, внесли значительный вклад, поскольку их средний прирост ВВП составил 6,0%, но за этим результатом скрываются существенные различия между странами. Прирост ВВП Китая вновь составил более 7,1%. Экономика некоторых стран Юго-Восточной Азии постепенно увеличивала свои темпы прироста после спада 1998 года, что характерно и для Японии, темпы прироста ВВП которой медленно стабилизировались и составили около 0,3% в 1999 году. Четыре новых индустриальных государства в Азии сохранили темпы роста, и прирост их ВВП в среднем составил 7,7%. Развитие экономики Австралии характеризовалось более медленными темпами, которые составили около 4,4%, в то время как темпы роста в Новой Зеландии составили 5,6%, что свидетельствует о значительном оживлении экономики.

В Европе отмечались средние темпы роста, равные 2,3%; аналогичные темпы роста были достигнуты и в Европейском союзе. Темпы роста экономики стран Центральной и Восточной Европы составляли в совокупности около 2,5%. В большинстве стран Содружества Независимых Государств отмечался прирост ВВП, который составил 2,9% после периода экономического спада. В других регионах отмечалась тенденция умеренного экономического развития. Регион Латинской Америки и Карибского бассейна столкнулся с застоем (прирост ВВП составил 2,9%), и в нем отмечался самый слабый экономический рост за десятилетие. В регионе Ближнего Востока (прирост ВВП 2,5%) сохранился в основном стабильный рост по сравнению с предшествующим годом.

Мировой объем торговли товарами и услугами, согласно оценкам, возрос в 1999 году приблизительно на 4,6%, что соответствует росту в 1998 году. Эти

изменения свидетельствуют об уменьшении темпов роста крупных торговых партнеров и непостоянстве ориентированных исключительно на экспорт экономик как в развитых, так и развивающихся странах.

Международный туризм продолжал процветать в 1999 году, и по предварительным оценкам Всемирной туристической организации в этом году 657 млн. туристов совершили поездки в иностранные государства и потратили около 455 млрд. долл. В глобальном масштабе наблюдалось развитие туризма, и рост числа прибытий международных пассажиров, а также доходы от туризма составили 3,2% (рис. 2).

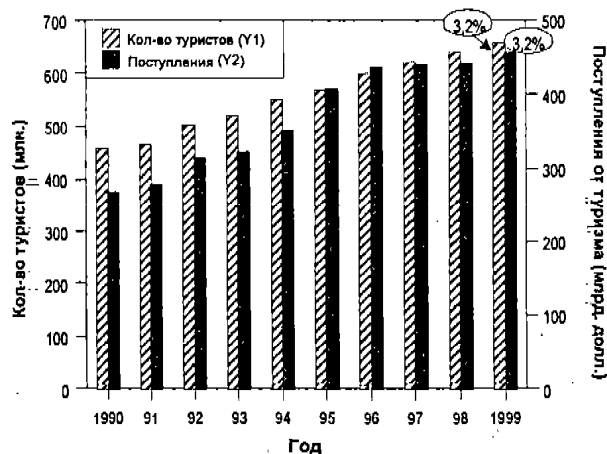


Рис. 2. Динамика международного туризма и поступления от него (в долл. США), 1990–1999

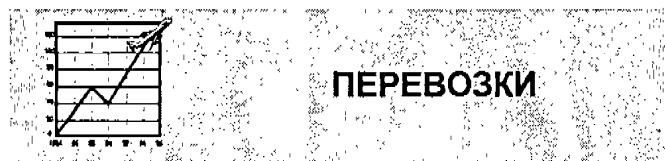


Рис. 3. Регулярные перевозки (выполненные тонно-километры), 1990–1999

Что касается регионов, то около 36% общего объема перевозок (пассажирских, грузовых, авиапочты) были выполнены авиакомпаниями Северной Америки. Европейские авиакомпании выполнили 28%, авиакомпании региона Азии/Тихого океана – 27%, авиакомпании Латинской Америки и Карибского бассейна – 4%, авиакомпании Ближнего Востока – 3% и авиакомпании Африки – 2% (таблица 4).

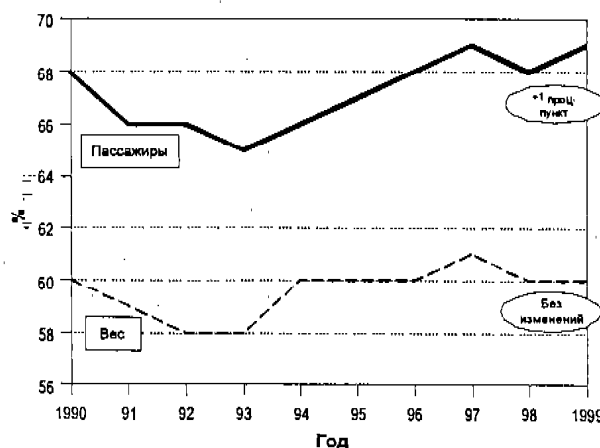


Рис. 4. Регулярные перевозки (достигнутые коэффициенты загрузки), 1990–1999

В 1999 году общий объем регулярных перевозок авиакомпаний 185 Договаривающихся государств ИКАО составил примерно 1560 млн. пассажиров и около 28 млн. т груза. Суммарный объем выполненных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок увеличился примерно на 6% по сравнению с 1998 годом (таблица 1); объем международных перевозок в тонно-километрах также возрос примерно на 6% (таблица 2). Тенденции с 1990 по 1999 год показаны на рис. 3.

В 1999 году темпы роста общей провозной способности несколько замедлились по сравнению с ростом объема перевозок (рис. 4). Поэтому средний

Данные по отдельным странам (таблица 5 и 6) свидетельствуют о том, что в 1999 году приблизительно

Все суммы, указанные в настоящей главе, приводятся в долларах США.

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%). Около 40% общего объема международных перевозок было выполнено авиакомпаниями Германии, Соединенных Штатов Америки, Соединенного Королевства и Японии (соответственно 18, 8, 7 и 7%).

Нерегулярные коммерческие перевозки

В 1999 году общий объем международных нерегулярных пассажирских перевозок, выраженный в пассажиро-километрах, увеличился по оценкам примерно на 11%, и в результате этого их доля в общем объеме международных пассажирских авиаперевозок сохранилась на уровне примерно в 14% (рис. 5 и таблица 7). Доля внутренних нерегулярных пассажирских перевозок в общем объеме нерегулярных пассажирских перевозок составляла всего около 8%, а в общем объеме внутренних пассажирских перевозок во всем мире – примерно 2%.

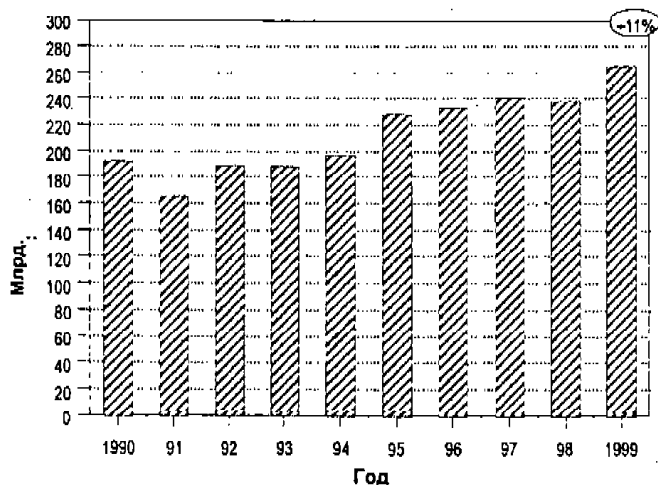


Рис. 5. Международные нерегулярные перевозки (выполненные пассажиро-километры), 1990–1999

Работа аэропортов

По предварительным подсчетам в 1999 году в 25 крупнейших аэропортах мира было обслужено около 1045 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 1999 год свидетельствуют о том, что шестой год подряд регулярные авиакомпании мира в целом получают эксплуатационный доход (таблица 9 и рис. 6).

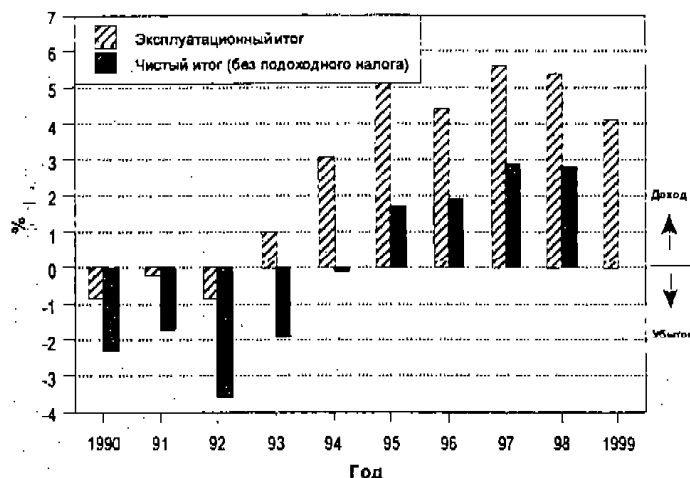


Рис. 6. Регулярные авиакомпании (эксплуатационные и чистые итоги), 1990–1999

По предварительным данным эксплуатационные доходы регулярных авиакомпаний Договаривающихся государств ИКАО составили в 1999 году примерно 306,5 млрд. долл., а эксплуатационные расходы тех же авиакомпаний – 294 млрд. долл.; таким образом, эксплуатационная прибыль составила 4,1% от эксплуатационных доходов, тогда как в 1998 году этот показатель равнялся 5,4%.

Эксплуатационные доходы на тонно-километр уменьшились с 80,6 цента в 1998 году примерно до 78,9 цента в 1999 году, а эксплуатационные расходы уменьшились с 76,2 цента примерно до 75,6 цента.



КОММЕРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Перевозчики

На основе расписаний, опубликованных в справочниках регулярных авиакомпаний, подсчитано, что на конец 1999 года во всем мире имелось около 721 авиаперевозчика, занимающихся выполнением регулярных пас-

сажирских перевозок (международных и/или внутренних), и около 86 авиакомпаний, осуществляющих регулярные чистогрузовые перевозки. По сравнению с тем же периодом в 1998 году наблюдается общее чистое увеличение примерно на 22 авиаперевозчика.

В 1999 году продолжалась частичная или полная приватизация принадлежащих правительству авиакомпаний. Семь авиакомпаний успешно завершили приватизацию, и стали известны цели приватизации в отношении других двух авиакомпаний. В течение года проводились подготовительные работы по приватизации примерно 30 правительственных перевозчиков, приватизация которых была намечена в предшествующем году. Однако с учетом экономических условий или финансового положения соответствующих авиакомпаний или в зависимости от местных условий приватизация некоторых авиакомпаний была отложена или приостановлена.

Продолжала углубляться кооперация авиакомпаний, в том числе в области объединения на глобальном уровне, совместного использования кодов, совместного выполнения перевозок и совместного участия в программах поощрения пассажиров, часто пользующихся услугами воздушного транспорта.

Воздушные суда

В период с 1990 по 1999 год количество находящихся в эксплуатации коммерческих транспортных воздушных судов увеличилось с 12 238 до 18 204, т. е. приблизительно на 49% (исключая воздушные суда с максимальной взлетной массой менее 9000 кг). При этом количество турбореактивных воздушных судов увеличилось за тот же период с 9407 до 14 406, т. е. примерно на 53% (рис. 7 и таблица 10).

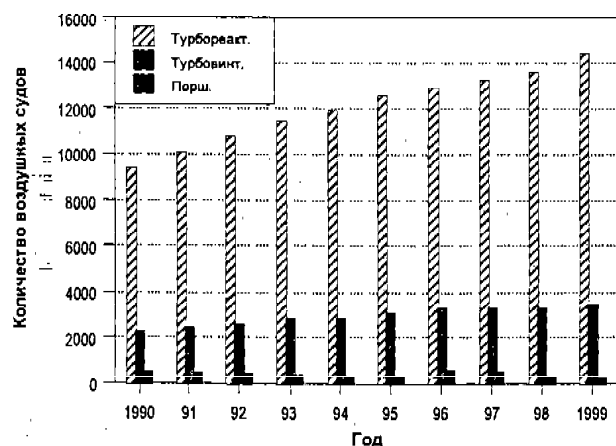


Рис. 7. Общий парк коммерческих транспортных воздушных судов, 1990–1999

В 1999 году количество заказанных и поставленных реактивных воздушных судов составило соответственно 987 (по сравнению с 1463 в 1998 году) и 1074 (по сравнению с 929 в 1998 году). На конец 1999 года число невыполненных заказов составило 3306 по сравнению с 3565 в конце 1998 года.

Объем финансовых обязательств по заказам на реактивные воздушные суда, размещенным у крупнейших производителей воздушных судов в 1999 году, оценивается примерно в 51 млрд. долл.

Количество заказанных и поставленных в течение 1999 года турбовинтовых воздушных судов составило соответственно 86 и 79.

Наибольшее количество сделок по типам воздушных судов в 1999 году

Воздушное судно	Заказы	Поставки	Невыполн. заказы
"Аэробус" A-319/320/321	273	217	991
"Боинг-737"	213	296	847
"Канадэр RJ"	166	73	355
"Эмбраэр" EMB-145	102	79	163
"Де Хавийанд" Канада DHC-8	57	25	76

Аэропорты и аэронавигационные службы

В 1999 году продолжало улучшаться финансовое положение аэропортов и аэронавигационных служб в результате увеличения количества финансово независимых органов, которые были специально созданы для осуществления деятельности этих инфраструктурных компонентов, переданных правительствами (на национальном, региональном или локальном уровнях). В течение года возросла степень участия частных лиц в эксплуатации аэропортов, в основном путем заключения долгосрочных договоров на концессию или аренду, а не путем обычной покупки или передачи прав на владение. Как ожидается, данная тенденция с участием частного сектора в обеспечении инфраструктуры будет продолжена в основном в отношении аэропортов, а не аэронавигационных служб, где процесс передачи эксплуатации полномочным автономным органам начался сравнительно недавно.

★ Секретариат начал проводить исследование по вопросам предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания в условиях приватизации, результаты которого в первую очередь будут представлены на Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационных служб, которая будет проводиться в Монреале с 19 по 28 июня

2000 года. ИКАО также организовала семинар по вопросам приватизации аэропортов, который проводился в Гватемале с 13 по 19 декабря для государств Северной и Южной Америки.



ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Согласно представленным данным в 1999 году количество действующих двусторонних соглашений о воздушных сообщениях продолжало уменьшаться в течение четырех лет подряд, что, возможно, объясняется тем, что государства все больше полагаются на существующие двусторонние и региональные соглашения о воздушных сообщениях. В 1999 году, согласно представленным данным, государства заключили 44 двусторонних соглашения о воздушных сообщениях, из которых 32 были новыми, впервые заключенными соглашениями, и 12 – соглашениями, заменяющими ранее действовавшие, в то время как в 1998 году было заключено 54 соглашения, из которых 42 соглашения были новыми, а 12 заменили ранее действовавшие соглашения. Количество поправок к существующим соглашениям уменьшилось, и в 1999 году их количество составило 21 по сравнению с 31 в 1998 году. Согласно представленным данным в 1999 году было подписано 2 двусторонних меморандума о взаимопонимании (МОВ).

Что касается распределения таких соглашений по регионам, то только государства одного региона ИКАО заключили 6 новых соглашений, 3 соглашения, которые заменили ранее действовавшие соглашения, внесли 6 поправок в действующие соглашения и заключили один МОВ, в то время как 26 новых соглашений, 9 соглашений, заменивших ранее действовавшие соглашения, а также 15 поправок к действующим соглашениям и один МОВ были подписаны государствами остальных регионов ИКАО. Согласно имеющимся сведениям в более 60% из действующих 67 двусторонних соглашений и поправок, о которых было сообщено в 1999 году, в той или иной степени предусматривается либерализация соответствующих нормативных рамок. К примеру, в 6 соглашениях предусматривается полный доступ к рынку, в 5 соглашениях предусматривается введение в действие концепции "открытого неба", а в 30 соглашениях включены положения об участии в одном механизме или в нескольких механизмах, таких, как увеличение провозной емкости, назначение нескольких авиаперевозчиков, неограниченное ценообразование, неограниченный провоз багажа и совместное использование кодов. В двух соглашениях об "открытом небе" была пересмотрена сфера охвата в целях включения положений о смешанных перевозках, включая продажу

услуг пассажирам при объединенном путешествии по воздуху и по земле, например по железной дороге и автобусом.

★ В ноябре Совет принял резолюцию, в которой определяется позиция Организации в отношении воздушного транспорта в Генеральном соглашении о торговле услугами (ГСТУ). В этой резолюции Всемирной торговой организации (ВТО) содержится просьба об учете постепенной либерализации, которая имеет место в международном воздушном транспорте за последние годы на двусторонних и региональных уровнях, а также об учете конституционной ответственности ИКАО за международный воздушный транспорт, в частности в отношении безопасности полетов и авиационной безопасности.

★ Секретариат участвовал в Третьей Министерской конференции ВТО, которая проводилась в Сиэтле (Соединенные Штаты Америки) с 30 ноября по 3 декабря, а также в подготовительных совещаниях, проводившихся до указанной Конференции. Хотя на Конференции не удалось определить повестку всеобъемлющего нового раунда переговоров о многосторонней торговле, пересмотр приложения по воздушному транспорту к Генеральному соглашению о торговле услугами (ГСТУ) будет проводиться ВТО в 2000 году как часть определенной ранее на министерском совещании повестки дня.

Важным событием 1999 года явилась дальнейшая либерализация воздушного транспорта на региональном уровне. Совет министров транспорта арабских государств Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА) пришел к соглашению о либерализации межарабских воздушных перевозок в течение пяти лет с последовательным прекращением ограничений на третью, четвертую и пятую свободы воздуха для перевозчиков государств – членов АРКГА. В Латинской Америке Рабочая группа по воздушному транспорту, созданная на Конференции министров транспорта, связи и общественных работ в Южной Америке, приняла резолюцию о продолжении своей работы в целях разработки общей коммерческой политики в области воздушного транспорта для региона, которая будет представлена министрам транспорта на совещании, запланированном для проведения в ноябре 2000 года.

В Африке 21 государство, образующие общий рынок для Восточной и Южной Африки (COMESA), заключили соглашение о поэтапной либерализации воздушного транспорта в рамках субрегиона. На первом этапе будет разрешено свободное осуществление внутри COMESA авиагрузовых и нерегулярных пасса-

жирских перевозок, двух ежедневных регулярных пассажирских перевозок между любой парой городов без каких-либо ограничений по провозной способности и назначение для перевозок нескольких авиакомпаний. Полная либерализация воздушных перевозок в рамках COMESA определена на октябрь 2000 года. Также Совет министров Центральноафриканского экономического союза принял в Бангуи соглашение о либерализации воздушного транспорта между своими шестью государствами-членами. И наконец, на совещании Экономической комиссии для Африки (ЭКА) в Ямусукро (ноябрь 1999 г.) африканские министры транспорта приняли временное авиационное соглашение, охватывающее весь регион, о либерализации африканского неба в целях осуществления полной интеграции к 2002 году. Данное соглашение вступит в силу на 30-й день после ратификации, которая будет проводиться на следующем совещании африканских министров Организации африканского единства (ОАЕ) в Того в июне 2000 года.

Далее участники Форума экономического сотрудничества региона Азии/Тихого океана (АТЭС) одобрили предложение своей Рабочей группы по транспорту, направленное на увеличение конкурентоспособности воздушных сообщений в рамках региона. Данное предложение позволит частично либерализовать рынок пассажирских и авиагрузовых перевозок, а также осуществлять назначение для перевозок нескольких авиакомпаний и заключение соглашений о совместной деятельности. Европейский союз (ЕС) и Швейцария подписали соглашение о воздушном транспорте на основе "правил приобретения Сообщества" по воздушному транспорту в рамках ЕС. Данное соглашение, обусловленное национальными процедурами ратификации и одобрением со стороны Европейского парламента, будет касаться всех маршрутов между любым пунктом в ЕС и любым пунктом на швейцарской территории, а также всех перевозчиков, зарегистрированных в Швейцарии или в государстве, являющемся членом ЕС. На рассмотрение министров транспорта был представлен проект соглашения между ЕС и 10 государствами Центральной и Восточной Европы, предусматривающего расширение европейской общей авиационной зоны. Ассоциация европейских авиакомпаний (АЕА) распространила заявление о политике в отношении трансатлантической общей авиационной зоны (ТСАА), предназначенное для ускорения процесса переговоров между ЕС и Соединенными Штатами Америки в целях разработки единой основы регулирования. В предложении ТСАА определяются основные зоны либерализации, включая свободу предоставления услуг, владение авиакомпаниями и право создания, политику конкуренции и аренду воздушных судов. В нем пропагандируется либерализация между рынками ЕС и Соединенных Штатов Америки на региональной основе расширения с

положениями о последующем присоединении государств, придерживающихся такой же политики.

На национальном уровне правительство Австралии объявило о более либеральной авиационной политике, предусматривающей проведение переговоров с придерживающимися той же политики государствами о заключении договоров о взаимном предоставлении "открытого неба", когда это отвечает национальным интересам Австралии. Данная политика предусматривает многочисленные назначения авиакомпаний и неограниченный доступ к рынку, ценообразование, груз и совместное использование кодов. В декабре правительство Соединенных Штатов Америки организовало многостороннюю министерскую конференцию в Чикаго на тему "Авиация XXI века – за рамки открытого неба" в целях расширения понимания по важным для авиации вопросам в следующем столетии"; Президент Совета ИКАО присутствовал на данном совещании и выступил на нем с речью. Обсуждения были направлены на необходимость большей либерализации и наличие соответствующей инфраструктуры, важность обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, а также на характер и средства либерализации.

Конкуренция при выполнении воздушных перевозок была основным вопросом в 1999 году. Европейская комиссия начала проводить официальное расследование предполагаемой антиконкурентной практики, связанной с использованием автоматизированных систем бронирования (АСБ) авиакомпаний "Эр Франс", которая частично владеет АСБ "Амадеус". Комиссия также наложила штраф на "Бритиш эруэйз" (ВА) за злоупотребление своим доминирующим положением в качестве покупателя услуг туристических агентств после расследования системы скидок, осуществляемых ВА. В Соединенных Штатах Америки Министерство юстиции открыло антитрестовское дело против "Американ эрлайнз" за монополизацию и за попытку монополизации пассажирских перевозок из своего узлового аэропорта Форт Уорт в Далласе, а также в этот аэропорт. В октябре министерство транспорта (DOT) распространило доклад о воздействии коммерческой деятельности аэропортов на конкуренцию авиакомпаний, включая рекомендации в отношении средств расширения конкурентного доступа в аэропорты. DOT также изложило способы дальнейшего устранения барьеров для осуществления деятельности, связанной с эксплуатацией авиакомпаний, в ответ на исследование о конкуренции авиакомпаний, которое было проведено департаментом транспортных исследований. "Американ эрлайнз" и ВА сняли свою просьбу к полномочным органам Соединенных Штатов Америки в отношении утверждения их предполагаемого альянса после того, как DOT объявило, что оно откажется предоставить антитрестовский иммунитет указанному альянсу двух авиакомпаний.



В 1999 году продолжался процесс планирования внедрения систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), и с этой целью многие Договаривающиеся государства предпринимали отдельные и совместные усилия и работали нескольких групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG). Конкретные элементы системы CNS/ATM и планы их внедрения включаются в региональные аэронавигационные планы и Глобальный аэронавигационный план внедрения систем CNS/ATM (Глобальный план). Кроме того, проделана большая работа по проведению анализов "затрат – выгод" с целью содействовать внедрению новых систем.

Во всех регионах достигнуты значительные успехи во внедрении сокращенных минимумов эшелонирования на основе применения 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. Продолжалось осуществление первого этапа внедрения таких же сокращенных минимумов эшелонирования в регионах Африки и Латинской Америки, а также в Карибском, Ближневосточном и Южноамериканском регионах. Воздушное пространство RNP5 планируется внедрить в некоторых частях Ближневосточного региона. Внедрение RNP5 вместе с зональной навигацией (RNAV) позволяет государствам и эксплуатантам воздушных судов воспользоваться преимуществами, которые обеспечивают возможности бортового оборудования RNAV в зоне действующих систем, в работе которых используются всенаправленные ОВЧ-радиомаяки (VOR). Кроме того, продолжалась 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), системы автоматического зависящего наблюдения (ADS) и авиационной системы обработки сообщения ОВД (AMHS). Испытания ADS, а также та активная работа, которая проводится в целях разработки процедур ADS, в первую очередь направлены на расширение использования ADS в целях эшелонирования, и в конце концов система ADS начнет применяться во всем океаническом воздушном пространстве в целях контроля соблюдения правил полетов и эшелонирования. В итоге эти шаги должны обеспечить более эффективное использование воздушного пространства

и одновременно способствовать повышению его пропускной способности.

- ★ ИКАО, используя группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG), продолжала контролировать работу государств по выполнению тех нормативных положений Приложений 4 и 15, в которых предусматривается публикация авиационных координат согласно Всемирной геодезической системе 1984 года (WGS-84). Как ожидается, в 2000 году ускорится внедрение этой системы, а ИКАО будет по-прежнему контролировать этот процесс и оказывать, по мере необходимости, помощь государствам.

Связь

- ★ SARPS, касающиеся ВЧ-линии передачи данных (HFDDL), которые были разработаны на 5-м совещании Группы экспертов по авиационной подвижной связи (AMCP), были приняты Советом и начали применяться (как часть поправки 74 к Приложению 10) с 4 ноября.

Завершена разработка поправки к SARPS Приложения 10, в которой предусматривается применение AMSS к более широкому кругу воздушных судов и обеспечение более эффективного использования радиочастотного спектра и ожидается, что Совет примет эту поправку в марте 2000 года. Кроме того, продолжалась разработка режима 3 VDL (TDMA) с функцией передачи речевых сообщений и данных и режима 4 VDL (линия передачи данных для использования в целях наблюдения). Изучался также вопрос о применении спутниковых систем следующего поколения в целях аэронавигации и при этом определялись критерии приемлемости этих систем.

Навигация

Ряд государств и международных организаций продолжали успешно заниматься разработкой и внедрением глобальных навигационных спутниковых систем (GNSS). Группа экспертов ИКАО по GNSS продолжала заниматься разработкой SARPS для GNSS и на своем 3-м совещании, проходившем в апреле, предложила первый пакет SARPS для включения в том I Приложения 10.

Продолжалась разработка систем функционального дополнения на основе использования спутников. Как ожидается, такая форма функционального дополнения позволит использовать GNSS в качестве единственного

средства навигации на всех этапах полета, вплоть до выполнения точных заходов на посадку по категории I. Кроме того, продолжались разработки и испытания нескольких вариантов архитектуры наземных систем функционального дополнения, позволяющих обеспечивать такие виды применения, как точные заходы на посадку по категориям II и III. Некоторые государства смогут использовать этот вид функционального дополнения в качестве альтернативы при обеспечении полетов по категории I. Ряд государств утвердил использование глобальных систем определения местоположения (GPS) в качестве дополнительного или основного средства обеспечения выполнения отдельных видов полетов и полетов в некоторых типах воздушного пространства.

Наблюдение

В течение года были достигнуты значительные успехи в работе по улучшению характеристик наблюдения. В частности, разработаны бортовая система обеспечения эшелонирования (ASAS) и концепции автоматического зависимого наблюдения в режиме радиовещания (ADS-B) на основе методики применения более длительного самогенерируемого сигнала режима S BOPJ. В настоящее время в регионах разрабатываются планы аэронавигационного наблюдения (ASP), цель которых заключается в том, чтобы обеспечить согласованное внедрение таких средств наблюдения, как режим S, бортовая система предупреждения столкновений (БСПС) и автоматическое зависимое наблюдение.

Авиационный спектр частот

ИКАО активно работает с Международным союзом электросвязи (МСЭ) на глобальном и региональном уровнях, стремясь обеспечить, чтобы решения, принимаемые в отношении организации частотного спектра, гарантировали в долгосрочном плане наличие радиочастот для использования в аэронавигации, связи и наблюдении (радиолокационном). Во взаимодействии с Договаривающимися государствами была выработана позиция ИКАО в данном вопросе. Министрам, ведающим вопросами гражданской авиации, было разослано личное письмо Президента Совета с призывом принять участие в рассмотрении данного вопроса и поддержать позицию ИКАО на Всемирной конференции радиосвязи МСЭ (2000) (ВКР-2000).

Организация воздушного движения

В рамках эволюционного процесса создания однородной глобальной системы организации воздушного

движения (АТМ) во всем мире продолжалась работа по модернизации систем управления воздушным движением (УВД) путем внедрения современного оборудования, способного обеспечить реализацию наиболее передовых концепций АТМ.

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

Достигнуты определенные успехи в разработке нескольких концепций эксплуатации систем АТМ. В Соединенных Штатах Америки продолжалась работа по внедрению концепции "свободного полета", а в Европе продолжалась разработка стратегии развития АТМ до 2000 года и в последующий период. Группа экспертов по эксплуатационной концепции организации воздушного движения (АТМСР) провела два совещания в форме рабочей группы полного состава, в ходе которых была начата работа по подготовке описания эксплуатационной концепции АТМ "от перрона до перрона", которая призвана облегчить постепенный процесс внедрения однородной глобальной системы организации воздушного движения.



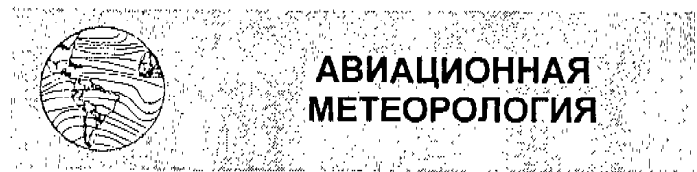
В 2005 году планируется приступить к эксплуатации крупных самолетов с размахом крыла более 65 м (больше, чем у B-747-400), способных перевозить свыше 550 пассажиров, что, несомненно, скажется на инфраструктуре аэропортов. Чтобы обеспечить полеты таких самолетов, некоторые государства, используя соответствующие инструктивные материалы ИКАО, приступили к осуществлению проектов развития своих аэропортов. Недавно была принята поправка к тому I Приложения 14, включающая новые технические требования, связанные с этим вопросом, которая призвана облегчить осуществление государствами этой деятельности.

Государства обязаны на регулярной основе проводить оценку и публиковать данные о прочности покрытия аэродромов, используя для этой цели систему ACN/PCN ИКАО. В ходе применения действующих процедур проектирования и оценки прочности покрытий выявились некоторые их недостатки в тех случаях, когда они применялись для оценки совокупной нагрузки, создаваемой новыми крупными самолетами, у которых каждая опора шасси оборудована шестью или

более колесами (например, "Боинг-777"), и поэтому в настоящее время продолжается разработка более обоснованных и приемлемых в глобальном масштабе процедур. В этой связи в двух государствах в настоящее время осуществляются полномасштабные исследовательские проекты по испытанию покрытий. Предполагается, что результаты этих испытаний будут готовы к середине 2000 года.

В соответствии с *Монреальским протоколом по веществам, разрушающим озоновый слой*, с 31 декабря 1993 года прекращено производство галлонов, которые рекомендованы в томе I Приложения 14 в качестве одного из трех видов огнегасящих составов, используемых для тушения пожаров на аэродромах в ходе спасательных операций. В настоящее время разрешается использовать только оставшиеся в хранилищах и рециркулированные галлоны для основных видов применения, а тем временем продолжается поиск подходящих заменителей. В связи с этим ИКАО продолжает следить за проводимыми в отрасли исследованиями, чтобы своевременно обновить соответствующие технические требования.

Продолжающийся рост объема воздушного движения все в большей степени стимулирует развитие инфраструктуры аэропортов. Частично вследствие ограниченности средств, требуемых для инвестиций в целях удовлетворения этих потребностей, все большее распространение получает тенденция привлечения частного сектора к участию в деятельности по развитию аэропортов. Это имеет определенные последствия для безопасности полетов и поэтому следует добиваться, чтобы государства своевременно вводили в действие соответствующие законодательства и новые правила обеспечения безопасности полетов. В этой связи работа ИКАО в области лицензирования и сертификации аэродромов, в ходе которой достигнуты значительные успехи, может оказаться весьма полезной для государств в их деятельности по обеспечению безопасности полетов и выполнению своих обязательств в рамках Конвенции.



В 1999 году во всем мире продолжался процесс централизации и перевода на коммерческую основу деятельности служб прогнозирования погоды. Все более широкое применение современных автоматизированных систем наблюдения за погодой стало причиной просьб о рассмотрении ИКАО роли этих систем в процессе выполнения таких наблюдений для авиации. Продолжалась работа по составлению подго-

товки глобальных прогнозов особых явлений погоды (SIGWX) с помощью ЭВМ во всемирных центрах зональных прогнозов (ВЦЗП), и в результате этого подготовленные с помощью интерактивных компьютерных станций карты SIGWX для Африки, Европы, Ближнего Востока, Северной Атлантики, а также Южной и Западной Азии выпускаются лондонским ВЦЗП. В целом радиовещательные передачи ИКАО ведутся с трех спутников, благодаря чему обеспечивается глобальный охват, а приблизительно в 130 государствах установлены терминалы с очень небольшим раскрытием антенны. Эти радиовещательные передачи позволяют государствам немедленно получать глобальные прогнозы ВЦЗП, а также такую оперативную метеорологическую информацию (OPMET), как METAR, TAF и SIGMET. Вследствие внедрения спутникового вещания и рассылки ВЦЗП прогнозов SIGWX были закрыты 5 из 15 региональных центров зональных прогнозов (РЦЗП), а в соответствующих регионах разрабатываются переходные планы по обеспечению поэтапной передачи выполняемых последними РЦЗП обязанностей действующим ВЦЗП.

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



Спутниковая поисково-спасательная система КОСПАС-САРСАТ по-прежнему играет важную роль в обнаружении сигналов аварийных приводных передатчиков и определении местонахождения воздушных судов, терпящих бедствие.

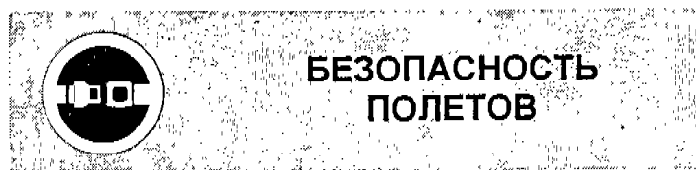
Продолжалась работа по расширению возможностей этой системы. В эксплуатации насчитывалось 7 спутников с низкой орбитой вращения вокруг земли и 3 геостационарных спутника и, кроме того, несколько более совершенных в техническом отношении резервных спутников находятся в стадии производства. На конец года действовали 35 местных станций приема и обработки информации (LUT) и 20 центров управления (MCC). Несмотря на то, что уже обеспечивается глобальная зона действия на частоте 406 МГц, тем не менее планируется задействовать дополнительные LUT и MCC для расширения зоны действия системы в реальном масштабе времени и сокращения общего времени реагирования. Разработан геостационарный

компонент системы, который будет обеспечивать почти мгновенный сигнал тревоги. Со времени начала опытной эксплуатации в сентябре 1982 года системы КОСПАС-САРСАТ с ее помощью было спасено более 10 000 человек, потерпевших бедствие в результате авиационных, морских и сухопутных аварий.



Перегруженность аэропортов и воздушного пространства по-прежнему неблагоприятно сказывалась на выполнении полетов во многих районах мира. Рост спроса на воздушные перевозки опережает существующие темпы увеличения пропускной способности аэропортов и воздушного пространства. Предполагается, что внедрение систем CNS/ATM позволит в значительной мере решить проблему перегруженности аэропортов и воздушного пространства во всем мире.

★ В целях снижения остроты проблемы перегруженности в аэропортах ИКАО завершила разработку новых технических требований к "новейшей технологии" изготовления карточек пассажира, к примеру, паспортных карточек и других "смарт-карточек", разрабатываемых для применения в автоматизированных системах пограничного контроля пассажиров. Такие системы позволяют часто летающим пассажирам не стоять в очередях к стойкам иммиграционной службы, особенно в аэропортах с большим объемом пассажирского движения в часы пик.



Регулярные полеты

Согласно предварительным данным об авиационных происшествиях, сопровождавшихся гибелью пассажиров, при выполнении регулярных воздушных перевозок во всем мире в 1999 году произошло 20 авиационных происшествий, в результате которых погибло 489 пассажиров, тогда как в 1998 году в 20 авиационных происшествиях погибло 905 пассажиров

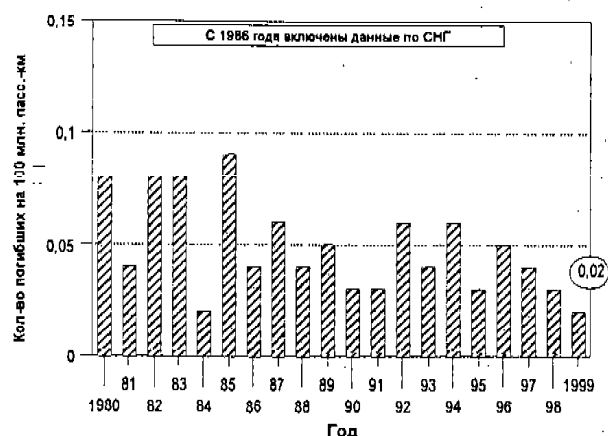
(таблица 11). С учетом объема перевозок показатель количества человеческих жертв на 100 миллионов пассажиро-километров снизился с 0,035 в 1998 году до 0,02 в 1999 году. Однако количество авиационных происшествий, повлекших за собой человеческие жертвы, на 100 миллионов самолето-километров и количество авиационных происшествий, повлекших за собой человеческие жертвы, на 100 000 самолето-посадок практически не изменились в 1999 году и составили, как и в 1998 году, соответственно 0,09 и 0,10 (рис. 8).

Показатели безопасности полетов в значительной мере зависят от типов воздушных судов, выполняющих регулярные пассажирские перевозки. К примеру, в 1999 году зарегистрировано 8 происшествий с турбореактивными воздушными судами, на долю которых приходится примерно 95% всего объема регулярных перевозок (в единицах выполненных пассажиро-километров), в результате которых погибло 347 пассажиров; и то же время зарегистрировано 12 происшествий с турбовинтовыми и поршневыми воздушными судами, на долю которых приходится приблизительно 5% объема регулярных перевозок, в результате которых погибло 142 пассажира. Таким образом, происшествия с человеческими жертвами при выполнении перевозок турбореактивными самолетами были гораздо реже, чем при выполнении перевозок винтовыми воздушными судами.

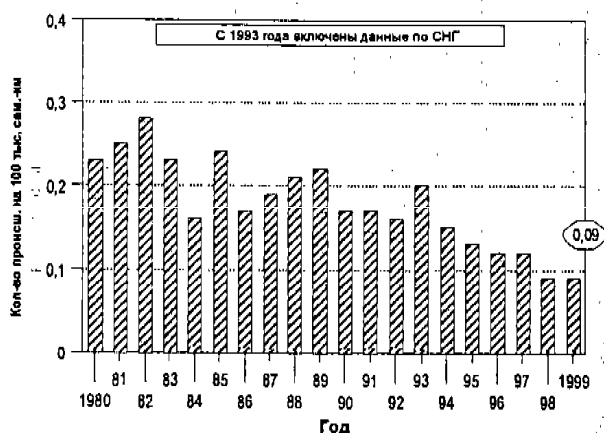
Нерегулярные коммерческие полеты

К нерегулярным коммерческим полетам относятся как нерегулярные рейсы регулярных авиакомпаний, так и все рейсы, выполняемые нерегулярными коммерческими эксплуатантами. Согласно имеющимся в ИКАО данным о показателях безопасности полетов, при осуществлении нерегулярных пассажирских перевозок воздушными судами с сертифицированной максимальной взлетной массой не более 2250 кг в 1999 году произошло в общей сложности 22 авиационных происшествия с человеческими жертвами (из них 6 происшествий с воздушными судами, выполнявшими чистогрузовые перевозки с пассажирами на борту), в результате которых погибло 129 пассажиров, в то время как в 1998 году в 20 авиационных происшествиях погиб 191 пассажир.

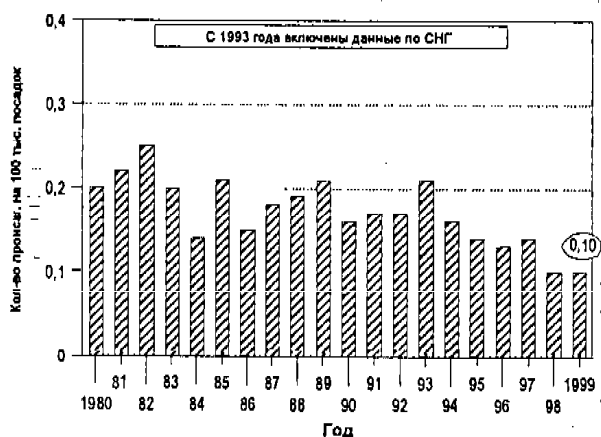
В 1999 году с воздушными судами с взлетной массой более 9000 кг в авиакомпаниях, занимающихся выполнением как регулярных, так и нерегулярных перевозок, в ходе выполнения нерегулярных полетов произошло 8 авиационных происшествий с человеческими жертвами (из них 5 происшествий произошло с воздушными судами, выполнявшими чистогрузовые перевозки с пассажирами на борту), в результате которых погибло 53 пассажира.



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 1000 тыс. посадок воздушных судов
при регулярных перевозках

Рис. 8. Статистика авиационных происшествий
1980–1999



КОНТРОЛЬ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗО- ПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

★ В соответствии с резолюцией Ассамблеи А32-11 с 1 января началось осуществление Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов и в марте были проведены первые проверки. В этой программе предусматривается проведение обязательных и регулярных проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов во всех Договаривающихся государствах, а также обеспечение большей транспарентности и гласности отчетов о результатах проведенных проверок. Эта программа заменила добровольную программу ИКАО по оценке организации контроля за обеспечением безопасности полетов, реализация которой началась в марте 1996 года.

★ По состоянию на 31 декабря группы специалистов ИКАО провели проверки в 49 Договаривающихся государствах в трех областях, которые в настоящее время охватываются этой программой, а именно: выдача свидетельств авиационному персоналу и его подготовка, эксплуатация воздушных судов и летная годность воздушных судов. Кроме этого, в государствах проводились проверки на предмет определения наличия у них продуманной системы организации и регулирования деятельности гражданской авиации.

Краткие отчеты, включающие резюме сделанных выводов и предлагаемые для принятия государствами, в которых произведены проверки, и меры по устранению недостатков предоставляются всем Договаривающимся государствам.



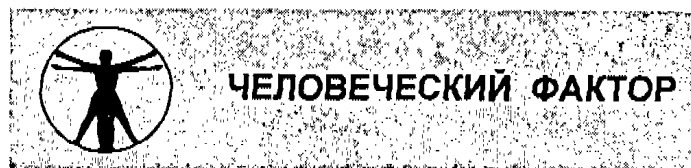
ПЛАНИРОВАНИЕ НА СЛУЧАЙ ВОЗНИКНОВЕНИЯ НЕПРЕД- ВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ПРИ ПЕРЕХОДЕ НА 2000 ГОД (Y2K)

★ Доклад о положении дел в этой области был представлен в июне на состоявшемся в Нью-Йорке совещании национальных координаторов по проблеме Y2K Организации Объединенных Наций и в нем вновь было подтверждено, что главной задачей мирового авиационного сообщества в процессе подготовки к решению проблемы изме-

нения даты в связи с наступлением 2000 года по-прежнему остается обеспечение безопасности полетов. В докладе упоминается план действий ИКАО по решению проблемы Y2K, в котором основное внимание уделено таким аспектам, как распространение информации о проблеме Y2K, повышение уровня осведомленности отрасли международной гражданской авиации о ее последствиях, оценка прогресса, достигнутого государствами в решении этой проблемы, оказание содействия их усилиям и шаги, предпринимаемые авиатранспортными организациями, содействие разработке национальных планов на случай непредвиденных обстоятельств, а также сотрудничество в рамках региональных групп планирования в целях подготовки региональных планов на случай возникновения непредвиденных обстоятельств.

- ★ Усилия ИКАО, направленные на организацию эффективного планирования на случай непредвиденных обстоятельств при переходе на Y2K, предпринимались главным образом на трех уровнях планирования, а именно на национальном, региональном и глобальном. На национальном уровне государствам предоставлялись рекомендации и информация в целях оказания им помощи в подготовке к решению этой проблемы. Одновременно им настоятельно предлагается разработать национальные планы ОВД на случай возникновения непредвиденных обстоятельств, если таких планов еще не было. Региональные бюро ИКАО во взаимодействии с группами регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) разработали региональные планы на случай непредвиденных обстоятельств. На глобальном уровне было проведено два совещания Группы ИКАО/ИАТА по планированию действий в глобальном масштабе на случай непредвиденных обстоятельств в связи с переходом на дату Y2K, основная цель которых заключалась в согласовании региональных планов взаимодействия в случае возникновения непредвиденных обстоятельств и определения рамок полномочий региональных и глобальных координационных центров по проблеме Y2K. Во всех регионах ИКАО планы на случай непредвиденных обстоятельств были подготовлены в окончательном виде до начала периода перехода на дату Y2K. Благодаря беспрецедентному уровню сотрудничества между ИКАО, ее Договаривающимися государствами, Международным советом аэропортов (МСА), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), различными авиационными организациями и отраслью в целом удалось гладко и беспрепятственно войти в новое тысячелетие.

Большей частью цель планов на случай непредвиденных обстоятельств при переходе на Y2K заключалась в том, чтобы прекращение функционирования основных служб в регионе не привело к полному закрытию воздушного пространства. Это должно гарантировать, что стратегически важные международные маршруты останутся открытыми для полетов. Кроме того, между регионами должны устанавливаться связи взаимодействия в целях обеспечения безопасности полетов и непрерывного обслуживания воздушного движения международных полетов путем сбора и анализа соответствующей информации и эффективной координации действий. Кроме того, в Штаб-квартире ИКАО был создан глобальный центр координации действий в период перехода на Y2K. В создание этого подразделения значительный вклад внесло правительство Канады, и теперь его можно на постоянной основе использовать как структуру по организации действий в кризисной обстановке, задействовать которую можно по первому требованию.



В 1999 году в отрасли больше внимания стало уделяться аспектам человеческого фактора при обеспечении авиационной безопасности. Международная техническая консультативная группа по аспектам человеческого фактора при обеспечении авиационной безопасности провела в Амстердаме конференцию, на которой основное внимание было уделено таким вопросам, как стандартизация порядка отбора сотрудников по досмотру, подготовка персонала и осуществление контроля качества работы таких служб. Федеральное авиационное управление (ФАУ) опубликовало документ под названием "План проверок и проведение оценок в целях определения эффективности и результативности работы пунктов досмотра", в котором впервые излагаются вопросы, имеющие решающее значение для работы контрольных пунктов службы безопасности в аэропортах, и принятия мер по повышению их эффективности.

ЕВРОКОНТРОЛЬ приступил к осуществлению проекта по снижению количества ошибок человека в процессе организации воздушного движения (HERA). Этот международный проект осуществляется с целью разработки методики анализа инцидентов для повышения надежности человека как компонента очень надежных систем. В 2000 году предполагается провести апробацию этого проекта.

С 12 по 15 апреля в Сантьяго (Чили) проходил Четвертый Всемирный симпозиум по безопасности полетов и человеческому фактору. 500 его участников представляли 58 Договаривающихся государств и 6 международных организаций. Рекомендации симпозиума легли в основу подготовленного ИКАО очередного пятилетнего плана действий по вопросу безопасности полетов и человеческого фактора на период 2000–2004 гг. На открытии симпозиума выступил Президент Совета ИКАО.

1 региональной экономической интегрированной организацией (Европейское сообщество) и ратифицирована 1 государством.

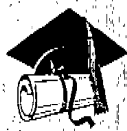


АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

За отчетный период было официально сообщено или подтверждено заинтересованными государствами шесть актов незаконного вмешательства. Среди них три случая незаконного захвата воздушных судов, выполняющих международные полеты, и три захвата воздушных судов внутренних авиалиний (таблица 12). Сведения об этих актах были включены в ежегодные статистические сводки данных, которые используются для анализа тенденций и динамики в этой области (рис. 9).

★ После того как в 1989 году начал функционировать Механизм оказания государствам финансовой, технической и материальной помощи в целях обеспечения авиационной безопасности, просьбы об оказании помощи поступили от 137 государств, и командировки по технической оценке были выполнены в 110 государствах, а в 34 государствах были выполнены командировки по оценке последующей деятельности, и, кроме того, было организовано 139 мероприятий, связанных с обучением персонала, в которых приняли участие 3046 слушателей. В 1999 году эта деятельность финансировалась за счет добровольных взносов 4 государств-доноров, составивших в общей сложности 454 924 долл., и, кроме того, 3 государства-донора финансировали 4 должности.

★ В марте Совет принял декларацию, в которой настойчиво предложил всем государствам воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов в полете и руководствоваться соответствующими принципами, правилами, Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) Конвенции о международной гражданской авиации и Приложений к ней, а также другими конвенциями по авиационной безопасности в целях обеспечения безопасного и эффективного развития гражданской авиации. Кроме того, в этой декларации содержится призыв к государствам, которые еще не сделали этого, ратифицировать статью 3 bis Конвенции о международной гражданской авиации, которая включает положения, запрещающие использовать оружие против гражданских воздушных судов в полете.



ПОДГОТОВКА АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА

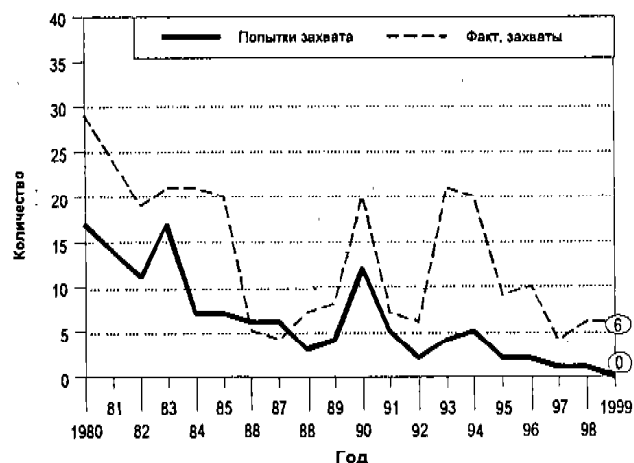
Решение было принято о том, что необходимо подготовить и разослать государствам, испытывающим трудности с выполнением Стандартов ИКАО по контролю за обеспечением безопасности полетов по причине нехватки у них должным образом квалифицированных государственных инспекторов по безопасности полетов, комплекты типовых учебно-методических разработок для подготовки государственных инспекторов по безопасности полетов.

★ В настоящее время Академия Федерального авиационного управления Соединенных Штатов Америки и ИКАО занимаются совместной разработкой комплектов типовых учебно-методических разработок (ТУМР) по подготовке государственных инспекторов по безопасности полетов. В 1999 году ими была завершена подготовка первых четырех таких комплектов ТУМР. В первой половине 2000 года планируется завершить подготовку остальных учебных курсов.

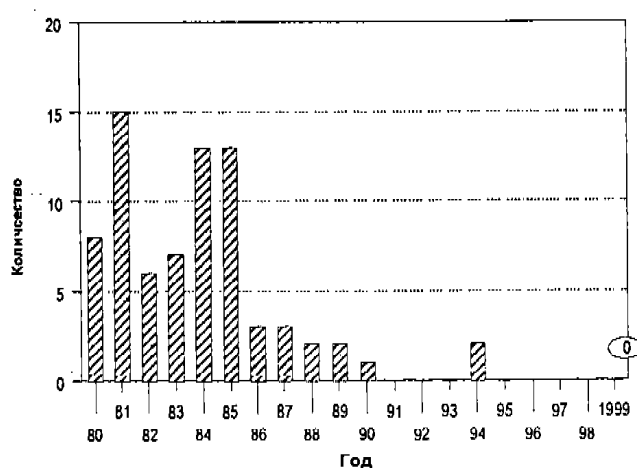


"ВАРШАВСКАЯ СИСТЕМА"

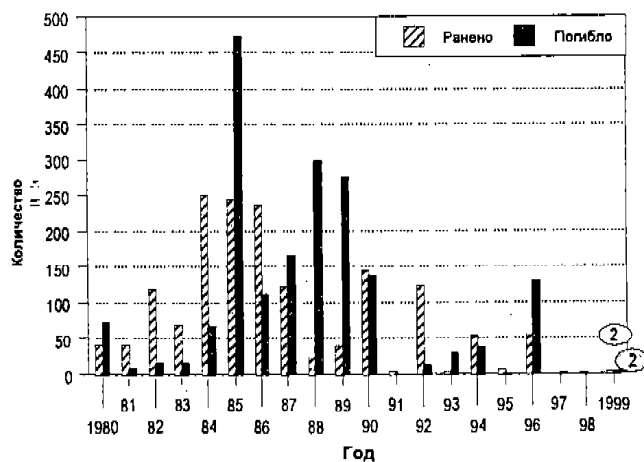
★ С 10 по 28 мая в Монреале проводилась Международная конференция по воздушному праву в целях принятия нового международного юридического документа по модернизации и консолидации режима ответственности воздушного перевозчика в рамках "Варшавской системы". На Конференции была принята Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, которая была совершена в Монреале 28 мая 1999 года. К концу 1999 года эта Конвенция была подписана 61 государством и



Акты незаконного вмешательства



Диверсии



Количество погибших и раненых

Рис. 9. Статистика авиационной безопасности 1980–1999

★ После вступления в силу Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения Совет 21 июня 1998 года рассмотрел список экспертов, которые были предложены в качестве кандидатов в члены Международной технической комиссии по взрывчатым веществам (МТКВВ). В соответствии с решением Совета Президент Совета назначил членами этой Комиссии представителей следующих стран: Австрии, Аргентины, Германии, Египта, Замбии, Канады, Кувейта, Мексики, Саудовской Аравии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Франции, Чешской Республики, Швейцарии и Японии. Первая сессия МТКВВ проходила в Штаб-квартире ИКАО с 13 по 15 декабря. В ходе этой сессии Комиссия утвердила свои правила процедуры работы, определила функции и методы работы, рассмотрела статус технического приложения к Конвенции, а также обсудила функции Специальной группы экспертов по обнаружению взрывчатых веществ и определила программу своей будущей работы.



ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

В апреле Совет Европейского союза утвердил правило Совета (ЕС) № 925/1999 о регистрации и эксплуатации в рамках Сообщества некоторых гражданских дозвуковых реактивных самолетов, которые были модернизированы и повторно сертифицированы в качестве самолетов, отвечающих стандартам по шуму главы 3 Приложения 16. Однако в ходе принятия этого правила было решено отложить дату начала его применения на один год до 4 мая 2000 года в связи с консультациями, которые проводятся в настоящее время с Соединенными Штатами Америки, и теми изменениями, которые имели место в ИКАО. До сведения Совета была доведена информация о развитии событий в области авиационного шума в Европе, и в марте этот вопрос был предметом переписки между Президентом Совета ИКАО и председателем Совета Европейского союза, посвященной необходимости продолжения рассмотрения этой темы в ИКАО.

Кроме того, в апреле Межправительственная группа экспертов по изменению климата (МГККИ) по просьбе ИКАО и в сотрудничестве с Группой по научной оценке Монреальского протокола завершила подготовку специального доклада "Авиация и глобальная атмосфера". Этот доклад станет для государств, ИКАО и других определяющих политику в этой области организаций ООН надежным общим источни-

ком информации в ходе рассмотрения ими вопроса о последствиях эмиссии авиационных двигателей.

После принятия в декабре 1997 года Киотского протокола к Рамочной конвенции ООН об изменении климата шли переговоры, связанные с разработкой правил, регулирующих функционирование новых механизмов, предусмотренных в этом Протоколе, и завершить эту работу планируется в конце 2000 года. Среди этих механизмов обмен квотами на эмиссию на коммерческой основе, что может найти применение и в авиации.

- ★ В феврале на основе рекомендаций 4-го совещания Комитета ИКАО по охране окружающей среды (САЕР/4, апрель 1998 г.) Совет утвердил новые Стандарты и Рекомендуемую практику, в которых предусматривается снижение в среднем на 16% (требования к новым конструкциям двигателей после 2003 года) допустимых уровней окислов азота в эмиссии новых авиационных двигателей, и ужесточение Стандартов по шуму в отношении легких самолетов с одним винтовым двигателем.
- ★ Что касается шума, то в июне Совет расширил полномочия САЕР, чтобы дать возможность этому Комитету, кроме работы, которую он выполняет с целью сделать Стандарты по шуму более жесткими, чем предусмотренные в главе 3, также изучить в мировом масштабе вопрос об эксплуатационных ограничениях воздушных судов, соответствующих требованиям главы 3. После этого САЕР стал уделять этой задаче первоочередное внимание.
- ★ Что касается эмиссии двигателей, то согласно просьбе Ассамблеи (1998) САЕР уделял особое внимание разработке вариантов политики по ограничению или снижению эмиссии парниковых газов, производимых гражданской авиацией. В связи с этим Комитет принимал во внимание те выводы, которые сделаны в докладе МГКИ, а также требования Киотского протокола. В процессе этой работы Комитет отслеживал новые технические достижения и изучал вопрос о дальнейшем расширении положений Приложения 16 с той целью, чтобы конкретно решить в нем те вопросы, связанные с эмиссией, которые вызывают озабоченность во всем мире; а также занимался разработкой инструктивного материала по принятию мер эксплуатационного характера в целях снижения эмиссии и методики оценки положительных последствий внедрения систем CNS/ATM для сохранения окружающей среды. Кроме того, в ходе этой работы предусматривается проведение анализа возможных последствий осуществления таких ориентиро-

ванных на рынок вариантов, как взимание связанных с эмиссией сборов (налогов или пошлин), обмен квотами на эмиссию на коммерческой основе и заключение добровольных соглашений, с той целью, чтобы подготовить по этому вопросу доклад для представления Ассамблее в 2001 году.



ОГРАНИЧЕНИЕ КУРЕНИЯ

К концу года были достигнуты новые успехи в создании среды, свободной от табачного дыма, на борту пассажирских воздушных судов, выполняющих рейсы во всех районах мира, причем во многих случаях авиакомпания добровольно вносили изменения в свои правила. 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 до сих пор незначительна. В регионе Африки авиакомпании 15 государств запретили курение на борту воздушных судов, выполняющих пассажирские рейсы.



ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЕ ПСИХОАКТИВНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ

В течение года информация о Руководстве по предотвращению связанного с риском употребления психоактивных веществ на рабочих местах в авиации (Дос 9654) представлялась на международных конференциях и совещаниях по вопросам авиационной медицины, которые проводились в Соединенных Штатах Америки, Дании, Венгрии, Республике Корея, Китае и Шри-Ланке.



ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Объем Программы технического сотрудничества ИКАО оценивался в 1999 году в 60,5 млн. долл., из которых было освоено 54,3 млн. долл. (или 90%).

В течение года Управление технического сотрудничества осуществляло 126 проектов в 72 развивающихся странах и, кроме того, было утверждено осуществление 12 новых и пересмотренных крупномасштабных проектов. УТС пользовалось услугами 366 экспертов из 41 страны для осуществления проектов на местах. В общей сложности была выделена 581 стипендия, а расходы на закупку оборудования для осуществления проектов на местах составили 21,23 млн. долл.

В 1999 году ИКАО благодаря своим Европейскому и Североатлантическому бюро и Программе технического сотрудничества играла важную роль в деятельности по нормализации обстановки в воздушном пространстве в районе Балканского полуострова. В Боснии и Герцеговине в рамках проекта технического сотрудничества, финансируемого Европейской комиссией, ИКАО оказывает помощь ведомству гражданской авиации в осуществлении соответствующих мер и повседневных задач по обеспечению безопасности и эффективности инфраструктуры гражданской авиации в соответствии с SARPS ИКАО. Деятельность ИКАО в Боснии и Герцеговине имеет далеко идущие последствия для населения этой страны и ведется в интересах национальных и международных авиаперевозчиков, обслуживающих аэропорты этой страны или выполняющих полеты в ее воздушном пространстве. Главные достижения этого проекта заключаются в том, что восстановлено верхнее воздушное пространство Боснии и Герцеговины и подготовлен всеобъемлющий план структуры маршрутов в этом воздушном пространстве и обслуживания воздушного движения, который будет осуществляться во взаимодействии с силами по стабилизации. В ответ на просьбу Специального представителя ООН по

вопросам гражданской администрации в Косово об оказании помощи в открытии аэропорта в Приштине ИКАО в ноябре 1999 года направила своих сотрудников в командировку в аэропорт Приштины. В ходе этой командировки группа сотрудников, в составе которой были специалисты по проектированию и строительству аэродромов, техническому и электрическому оборудованию аэродромов, упрощению формальностей и авиационной безопасности, средствам связи, навигации и наблюдения, по метеорологическому оборудованию и организации воздушного движения, проверила и определила состояние объектов аэропорта и подготовила свой доклад, в котором освещаются такие аспекты, как безопасность полетов, авиационная безопасность, парк установленного оборудования, организация управления и административные аспекты. В результате работы миссии ИКАО аэропорт Приштина был открыт для полетов гражданских воздушных судов в дневное время в визуальных метеорологических условиях и по правилам визуального полета, при условии рассылки аэронавигационной информации об эксплуатационных условиях и процедурах в соответствии с положениями ИКАО (Приложение 15).

В Сомали Временный полномочный орган гражданской авиации продолжал в 1999 году свою работу по созданию полетно-информационного центра, а также служб аэронавигационной информации Aegocam и Aeromet в Найроби, и занимался организацией подготовки авиационного персонала, созданием потенциала и восстановлением инфраструктуры аэропортов и авиационных служб в других аэропортах Сомали. Полетно-информационное обслуживание обеспечивается удаленными средствами, расположенными в Найроби.

ОРГАНИЗАЦИЯ

- ★ В январе было создано подразделение по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов в целях осуществления Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, которая включает в себя систему подготовки на регулярной основе отчетов и контроля за выполнением Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), связанных с обеспечением безопасности полетов. В рамках этой программы, которая была организована в соответствии с резолюцией Ассамблеи А32-11, в марте начались проверки государств и к концу года такие проверки были проведены в 49 государствах. Предполагается, что к концу 2001 года такие проверки будут проведены во всех Договаривающихся государствах.
- ★ В феврале Аэронавигационная комиссия отметила свое 50-летие. Комиссия является одним из трех основных органов Организации и в ее состав входят 15 технических экспертов, назначаемых Советом с учетом их опыта и областей специализации. Комиссия представляет свои рекомендации Совету относительно наиболее рационального курса действий в процессе разработки и изменения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), содержащихся в 16 из 18 Приложений к Конвенции, а также соответствующих процедур.
- ★ В мае на проходившей в Монреале Международной конференции по воздушному праву, созванной ИКАО с целью консолидации и модернизации системы Варшавской конвенции, в которую на протяжении многих лет вносились изменения и дополнения, была принята и подписана Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок.
- ★ 28 мая Международная организация гражданской авиации и правительство Канады подписали в Монреале Дополнительное соглашение о Штаб-квартире Международной организации гражданской авиации со вступлением в силу 1 ноября 1996 года. Это Соглашение заменило Дополнительное соглашение, подписанное 12 и 16 сентября 1980 года. Стороны согласились, что правительство Канады арендует у владельца, а Организация занимает все здание на срок 20 лет и один месяц. Правительство Канады вносит на ежегодной основе 75% арендной платы и эксплуатационных расходов и в полном объеме оплачивает налоги на недвижимость; Организация вносит правительству Канады 25% арендной платы и эксплуатационных расходов.
- ★ 17 августа 1999 года Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации [заключительная статья, русский текст], подписанный в Монреале 30 сентября 1977 года, вошел в силу для тех государств, которые его ратифицировали. Через 30 дней после этого, 16 сентября 1999 года, Протокол об аутентичном четырехязычном тексте Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944), подписанный в Монреале 30 сентября 1977 года, вошел в силу для тех государств, которые приняли его и ратифицировали Протокол, касающийся заключительной статьи (русский текст). Оба протокола сейчас имеют силу, и Конвенция в настоящее время одинаково аутентична на русском, английском, французском и испанском языках.
- ★ В сентябре Совет наградил 33-й премией имени Эдварда Уорнера, высшей наградой международной гражданской авиации, г-на Джерома Ф. Ледерера (Соединенные Штаты Америки) в знак признания его выдающегося вклада в дело совершенствования всех аспектов обеспечения безопасности полетов международной гражданской авиации.
- ★ В сентябре 252 международных эксперта по безопасности полетов, представлявших 84 Договаривающихся государства и 11 международных организаций, приняли участие в работе Специализированного совещания ИКАО по расследованию и предотвращению

авиационных происшествий (AIG-1999). В ходе этого совещания они согласовали ряд рекомендаций, призванных активизировать деятельность по предотвращению происшествий путем совершенствования системы предоставления отчетов и более эффективного обмена информацией, касающейся обеспечения безопасности полетов, а также ужесточить технические требования, используемые при расследовании и предотвращении авиационных происшествий.

- ★ 3 октября 1999 года Протокол об изменении подписанной в Риме 7 октября 1952 года Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, который был подписан в Монреале 23 сентября 1978 года, вошел в силу.
- ★ Девизом Международного дня гражданской авиации, отмечавшегося 7 декабря, было "Содействие миру и взаимопониманию во всем мире".
- ★ В 1999 году ИКАО, действуя через Европейское и Североатлантическое бюро, играла важную роль в нормализации деятельности аэронавигационных служб в Боснии и Герцеговине. На средства Европейской комиссии (ЕК) был подготовлен проект оказания Управлению гражданской авиации помощи в осуществлении повседневной деятельности и обеспечении безопасности и эффективности воздушных перевозок в соответствии с SARPS ИКАО. Кроме того, в ведение полномочных органов Боснии и Герцеговины был передан контроль за верхним воздушным пространством.
- ★ В течение всего года активно проводилась работа по подготовке к изменению даты на 2000 год. Согласованные усилия Группы ИКАО/ИАТА по планированию на случай непредвиденных обстоятельств на период перехода в глобальном масштабе на 2000 год, а также деятельность созданного в Штаб-квартире ИКАО подразделения по координации действий в глобальном масштабе в период перехода международной гражданской авиацией на Y2K, позволили успешно перейти на 2000 год и в долгосрочной перспективе стали залогом дальнейшего повышения уровня безопасности и эффективности полетов гражданской авиации во всем мире. Это оказалось возможным благодаря беспрецедентному уровню сотрудничества между ИКАО, ее Договаривающимися государствами, МСА, ИАТА, различными авиационными организациями и отраслью гражданской авиации в целом.
- ★ В соответствии с резолюцией A32-1 Ассамблеи "Повышение эффективности ИКАО" Совет продолжал предпринимать действия по упорядочению методов и процедур работы Совета и Ассамблеи, не ослабляя Организацию и не нанося ущерба ее деятельности. В своей программе работы Совет уделял больше внимания вопросам политики и вопросам аэронавигации. Он делегировал Аэронавигационной комиссии и Президенту Совета полномочия по решению различных авиационных вопросов. В целях совершенствования связи с государствами Организация в большей степени использовала возможности Всемирной информационной сети (World Wide Web). Достигнута экономия средств на участках выпуска документации, набора кадров и содержания помещений. Совет одобрил меры по внедрению более широкого набора мер по поощрению и стимулированию персонала.