



Экономический и Социальный Совет

Distr.
GENERAL

E/CN.17/1996/20/Add.5
29 February 1996
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

КОМИССИЯ ПО УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ
Четвертая сессия
18 апреля — 3 мая 1996 года

**ПРОГРЕСС В ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПРОГРАММЫ ДЕЙСТВИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ МАЛЫХ ОСТРОВНЫХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ**

Доклад Генерального секретаря

Добавление

Устойчивое развитие воздушного транспорта в малых
островных развивающихся государствах

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
ВВЕДЕНИЕ	1—2	3
I. СОБЫТИЯ В МИРЕ, ИМЕЮЩИЕ ОТНОШЕНИЕ К МАЛЫМ ОСТРОВНЫМ РАЗВИВАЮЩИМСЯ ГОСУДАРСТВАМ	3—8	3
II. МАЛЫЕ ОСТРОВНЫЕ РАЗВИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА КАРИБСКОГО БАССЕЙНА	9—14	5
III. МАЛЫЕ ОСТРОВНЫЕ РАЗВИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА	15—17	7
IV. АФРИКАНСКИЕ МАЛЫЕ ОСТРОВНЫЕ РАЗВИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА	18—20	8
V. ДРУГИЕ МАЛЫЕ ОСТРОВНЫЕ РАЗВИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА	21—22	8
VI. СПЕЦИФИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА	23—27	9
VII. РЕКОМЕНДУЕМЫЕ МЕРЫ	28—35	11

ВВЕДЕНИЕ

1. В главе XII Программы действий по обеспечению устойчивого развития малых островных развивающихся государств воздушный транспорт представлен наряду с другими видами транспорта (главным образом судоходством) и связью. В том, что касается воздушного транспорта, то разделы, относящиеся к действиям на национальном, региональном и международном уровнях, предусматривают:

а) продолжение усилий по укреплению сети транспортного обслуживания и средств на национальном и местном уровнях, уделяя особое внимание охране окружающей среды, обеспечению безопасности и разработке новаторских решений транспортных проблем, характеризующихся высокой экономичностью и не требующих больших затрат;

б) содействие расширению сотрудничества на региональном уровне, включая изучение возможностей укрепления сети обслуживания национальных авиакомпаний;

в) расширение возможностей доступа к финансовым и техническим ресурсам, способствующим функционированию региональных организаций, которые занимаются координацией с малыми островными развивающимися государствами и проводят с ними консультации в области транспорта;

г) содействие проведению исследований и разработок в области транспорта, относящихся к устойчивому развитию малых островных развивающихся государств;

д) осуществление действий на национальном, региональном и международном уровнях, направленных на решение карантинных проблем^{1/}.

2. Основные события, которые имели место после Барбадосской конференции и относятся к подпунктам а) и б), выше.

I. СОБЫТИЯ В МИРЕ, ИМЕЮЩИЕ ОТНОШЕНИЕ К МАЛЫМ ОСТРОВНЫМ РАЗВИВАЮЩИМСЯ ГОСУДАРСТВАМ

3. Воздушный транспорт продолжает развиваться более быстрыми темпами, чем мировая экономика в целом. В 1994 году общий объем регулярных воздушных перевозок, осуществляемых международными авиакомпаниями, возрос на 9 процентов по сравнению с 1993 годом, а, по предварительным оценочным данным, в 1995 году он увеличится еще на 7 процентов по сравнению с 1994 годом. Это соответствует среднегодовому показателю за 10 лет в период между 1984 и 1994 годами, равному 5,5 процента^{2/}.

4. Международные воздушные перевозки, как правило, подлежат экономическому регламентированию с помощью межправительственных соглашений и договоренностей,

которые обычно заключаются на двусторонней основе. В них нередко регламентируются такие аспекты, как выполняемые маршруты, обслуживающие их авиакомпании, возможные объемы перевозок и тарифы для пассажиров и грузоотправителей. За последние годы некоторые государства, в частности в Северной Америке и Европе, все чаще занимают "позицию невмешательства" в отношении экономического регулирования, предоставляя авиакомпаниям большую свободу в оценке коммерческой ситуации и способствуя созданию условий, ведущих к росту конкуренции. В конце 1994 года Международная организация гражданской авиации (ИКАО) провела Всемирную конференцию по вопросам воздушного транспорта, на которой государства обменялись мнениями по проблемам будущего регулирования воздушных перевозок. И хотя некоторые из них выступили в пользу более широкой либерализации, многие малые островные развивающиеся государства выразили озабоченность по поводу того, что рост конкуренции отрицательно повлияет на деятельность их национальных авиакомпаний, а также на наличие необходимой системы регулярного международного воздушного транспорта. Оказавшись не в состоянии выработать общий подход, участники Конференции признали за каждым государством право самостоятельно определять характер и темпы изменений в регулировании работы международного воздушного транспорта на основе равенства возможностей и с использованием двусторонних, субрегиональных и/или глобальных подходов в зависимости от обстоятельств. Конференция также признала, что меры по либерализации на субрегиональном и региональном уровнях представляют собой ценный опыт в том, что касается содержания, процесса и структуры регламентационных изменений.

5. В результате увеличения затрат и роста конкуренции в секторе воздушного транспорта происходят структурные изменения, выражающиеся в приватизации многих государственных авиакомпаний, создании коммерческих союзов и установлении различных форм сотрудничества между авиакомпаниями.

6. Многие события в области международного воздушного транспорта неизбежно скажутся на малых островных развивающихся государствах. Например, по мере того как международные авиакомпании все больше будут поощряться к осуществлению самостоятельной оценки коммерческой ситуации, их воздушные перевозки на малые острова и обратно все чаще будут определяться непредсказуемыми и быстроменяющимися условиями рынка, а не более стабильными соображениями общественного обслуживания. Перед правительствами малых островных государств может встать трудная задача: заниматься протекционизмом в отношении своих национальных авиакомпаний и субсидировать их или же допустить на рынок воздушных перевозок конкурирующие авиакомпании с целью достижения национальных целей, например, развития туризма. Кроме того, авиакомпаниям малых островных развивающихся государств предстоит принять трудное решение относительно масштабов сотрудничества друг с другом и с крупными международными авиакомпаниями, учитывая возможный фактор взаимной конкуренции.

7. В области воздушного транспорта также происходят различные технические изменения, например введение ИКАО спутниковых систем связи, навигации, наблюдения и организации воздушного движения (СНН/АТМ), а также последние достижения в области аэронавигационной метеорологии, включая спутниковую передачу прогнозов Всемирной системы зонального прогнозирования (ВСЗП). Малым островным государствам, так же как и другим странам, придется адаптироваться к этим различным техническим изменениям.

8. С учетом вышесказанного, в приводимых ниже разделах кратко характеризуется ситуация, сложившаяся в малых островных развивающихся государствах в области воздушного транспорта, включая сколько-нибудь значительные события, происшедшие после Барбадосской конференции. Поскольку эти государства имеют много общего, их решено разбить на четыре группы: карибскую, тихоокеанскую, африканскую и группу, включающую другие государства.

II. МАЛЫЕ ОСТРОВНЫЕ РАЗВИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА КАРИБСКОГО БАССЕЙНА

9. В силу важной роли туризма в экономике этих стран они особо нуждаются в авиационной связи с Северной Америкой — основным поставщиком туристов. На практике большинство малых островных развивающихся государств соединены частыми прямыми беспосадочными рейсами с несколькими пунктами в Северной Америке, откуда туристов развозят по местам отдыха или устраивают им "тур по островам", отправными пунктами которого являются узловые аэропорты внутри региона (например, Антигуа и Барбуда) или за его пределами (Майями), где производится уже конкретная состыковка с местными рейсами. Некоторые острова Карибского бассейна также связаны с Европой и Южной Америкой. Малая удаленность островов друг от друга способствует их активному посещению.

10. Некоторые острова Карибского бассейна (Аруба, Багамские Острова, Гаити, Доминиканская Республика, Куба, Нидерландские Антильские Острова, Тринидад и Тобаго, Ямайка) имеют собственные авиакомпании с регулярными рейсами, а большинство государств восточной части Карибского бассейна являются совладельцами региональных авиакомпаний, таких как "Лиуард-айлендс эр транспорт" (ЛИАТ). Примерно для половины регулярных полетов таких компаний имеется финансовая информация, однако в большинстве случаев их последние операции не были прибыльными. Кроме того, существует ряд мелких компаний, осуществляющих нерегулярные полеты в пределах Карибского бассейна. В дополнение к этому малые островные государства этого района соединены авиалиниями североамериканских, европейских и других компаний.

11. После Барбадосской конференции в области воздушных перевозок произошел ряд значительных событий, которые оказали влияние на малые островные государства Карибского бассейна как на правительственном уровне, так и на уровне деятельности их авиакомпаний.

12. Главы государств и правительств и представители государств, стран и территорий Ассоциации Карибских государств (АКГ) на своей инаугурационной встрече на высшем уровне в августе 1995 года приняли Декларацию о принципах и План действий в области туризма, торговли и транспорта. В том, что касается транспорта, они подчеркнули важное значение принципов беспрепятственного доступа и равных возможностей в деле осуществления недорогостоящих воздушных (и морских) перевозок как незаменимого фактора экономической интеграции района АКГ. В этом отношении было недвусмысленно заявлено, что конечной целью такой деятельности должно быть обеспечение устойчивого, эффективного, выгодного, крайне гибкого и значительно более качественного обслуживания пассажиров и грузоотправителей по приемлемым расценкам. Говоря более конкретно, в отношении воздушного транспорта они выразили согласие изучить существующие нормативные и оперативные рамки в пределах района АКГ; определить объемы операций для проведения переговоров по соглашениям о воздушных услугах, обеспечиваемых на групповой основе; предпринять шаги по улучшению оборудования и служб аэропортов; рассмотреть вопрос об упрощении требований в отношении виз; и поощрять авиакомпании АКГ к расширению взаимосотрудничества.

13. Кроме того, многие англоязычные страны Карибского бассейна уже разрабатывают проект многостороннего соглашения о предоставлении авиационных услуг в рамках Карибского сообщества. Ожидается, что эта работа будет завершена в 1996 году и создаст нормативные рамки в области воздушных перевозок, которые обеспечат более либеральный и транспарентный обмен коммерческими правами на выбор маршрута.

14. К числу значительных событий в сфере деятельности авиакомпаний относятся:

a) приватизация компаний "Эр Джамайка", БВИА (Тринидад и Тобаго) и ЛИАТ, причем их соответствующие правительства сохранили свои пакеты акций, и провозглашение коммерческого союза между ЛИАТ и БВИА (последняя является крупнейшим инвестором в ЛИАТ);

b) создание новой авиакомпании "Кариб-экспресс", в число владельцев которой входят "Бритиш эруэйз" и правительства Барбадоса, Доминики, Гренады, Сент-Люсии и Сент-Винсента и Гренадин, которая открыла авиарейсы между островами в феврале 1995 года;

c) поглощение компании "Транс-Джамайкан эрлайнз" компанией "Эр Джамайка";

d) создание коммерческого союза и заключение новых двусторонних соглашений о распределении кодов между некоторыми другими авиакомпаниями.

III. МАЛЫЕ ОСТРОВНЫЕ РАЗВИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА

15. Большинство малых островных развивающихся государств Тихоокеанского региона связаны авиарейсами с рядом соседних островных стран, значительная часть которых также является малыми, островными и развивающимися. Многие имеют прямые авиарейсы (беспосадочные или с посадками) в Австралию и/или Новую Зеландию, которые являются богатым рынком для индустрии туризма, а некоторые связаны с Гонолулу, Западным побережьем Соединенных Штатов Америки и со странами Азии. Однако в большинстве случаев частота обслуживания (число полетов в неделю) на международных рейсах является невысокой. Внутренние авиакомпании также созданы во многих малых островных государствах Тихоокеанского региона, где имеется большое число населенных островов или проживают общины, с которыми трудно связаться наземным транспортом (например, Папуа — Новая Гвинея).

16. Национальные авиакомпании имеются у большинства, хотя и не у всех, малых островных развивающихся государств Тихоокеанского региона. Чаще всего эти местные авиaperевозчики принадлежат государству, однако в некоторых случаях государство не обладает контрольным пакетом акций, как это, например, имеет место в отношении компании "Эр Пасифик", которая базируется на Фиджи. Согласно финансовой информации, которая имеется примерно о половине этих авиакомпаний, их последние операции, как правило, не были доходными, за исключением "Эр Пасифик" в 1994 году. По различным причинам, включая ввод в эксплуатацию самолетов большей дальности полета, основные международные авиакомпании постепенно отошли от обслуживания большинства малых островных развивающихся государств Тихоокеанского региона, в результате чего самым активным международным перевозчиком осталась компания "Эр Нью-Зиланд".

17. После Барбадосской конференции Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) уделила некоторое внимание рассмотрению транспортных проблем, стоящих перед малыми островными развивающимися государствами Тихоокеанского региона, хотя никаких конкретных предложений выдвинуто не было. К числу значительных событий в сфере деятельности авиакомпаний Тихоокеанского региона относятся:

- a) расширение сети обслуживания "Эр Пасифик", включая введение авиарейсов в Северную Америку в 1994 году, и возможность открытия авиасообщения со странами Азии;
- b) планирование создания новой авиакомпании в Палау;
- c) рост коммерческих связей между австралийской линией "Кантас" и некоторыми национальными авиакомпаниями, а также увеличение пакета акций "Эр Пасифик";
- d) объявление в феврале 1995 года широкого коммерческого союза между новозеландской "Эр Нью-Зиланд" и самоанской "Полинезиан эрлайнз";

е) введение в действие различных механизмов сотрудничества между некоторыми местными авиаперевозчиками в отношении использования отдельных воздушных судов (включая их совместное использование и производство совместных полетов), а также предоставление определенной части мест на отдельных рейсах;

г) другие формы сотрудничества между авиакомпаниями в рамках Ассоциации авиакомпаний южной части Тихого океана.

IV. АФРИКАНСКИЕ МАЛЫЕ ОСТРОВНЫЕ РАЗВИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА

18. Учитывая, что Кабо-Верде и Сан-Томе и Принсипи расположены на большом расстоянии от западного побережья Африканского континента, а Коморские Острова, Маврикий и Сейшельские Острова, находящиеся в Индийском океане, сильно удалены друг от друга, эта группа малых островных развивающихся государств в географическом смысле является очень разбросанной. В силу этого их проблемы воздушного транспорта существенно отличаются от тех, которые характерны для островных государств Карибского бассейна и Тихоокеанского региона.

19. Все африканские малые островные развивающиеся государства связаны авиарейсами с некоторыми из близлежащих стран континента. Большинство из них также соединены прямыми рейсами (беспосадочными или с посадками) со многими странами Европы, изобилующими перспективными туристами, а из Маврикия также совершаются полеты в некоторые пункты Азии. Кабо-Верде продолжает оставаться промежуточным остановочным пунктом для некоторых трансатлантических авиарейсов большой дальности. Однако в большинстве случаев частота полетов на международных маршрутах является низкой. Кроме того, все африканские малые островные развивающиеся государства имеют отечественные авиаслужбы и собственные авиакомпании, которые летают как по международным, так и внутренним маршрутам. В то время как, по данным за 1993 год, "Эр Маврикий" можно считать доходной компанией, о финансовом положении других известно мало.

20. Похоже, что после Барбадосской конференции не произошло сколько-нибудь значительных событий, повлиявших на воздушный транспорт малых островных государств Африки.

V. ДРУГИЕ МАЛЫЕ ОСТРОВНЫЕ РАЗВИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА

21. С точки зрения воздушного транспорта другие малые островные развивающиеся государства имеют мало общего друг с другом или островными государствами Карибского бассейна, Тихоокеанского региона и Африканского континента. Международный аэропорт Сингапура является одним из самых загруженных в мире, а его авиакомпания — одна из самых процветающих. Бахрейн, отчасти благодаря своему удобному географическому положению, связан регулярными международными авиалиниями со многими странами, а "Галф эр"

(которая принадлежит на совместных началах правительствам Бахрейна, Абу-Даби, Катара и Омана) имеет широкую сеть международных маршрутов и является доходной. Кипр и Мальта имеют регулярные авиарейсы во многие страны Средиземноморья и на богатые туристические рынки Северной Европы, получая при этом высокие доходы. Мальдивские Острова связаны авиалиниями с соседней Индией, Шри-Ланкой, некоторыми пунктами в других направлениях, хотя частота рейсов является редкой.

22. После Барбадосской конференции к числу значительных событий, повлиявших на воздушный транспорт других малых островных развивающихся государств, относятся:

- a) объявление компанией "Синганур эрлайнз" многомиллионных заказов на приобретение в 1994 и 1995 годах воздушных судов;
- b) рассмотрение вопроса о приватизации компании "Галф эр";
- c) начало трансатлантических перелетов компаниями "Сайпрес эруэйз" и "Эр Мальта", которые используют авиаслужбы совместно с другими авиалиниями;
- d) начало международных операций компанией "Эр Мальдивы".

VI. СПЕЦИФИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

23. Программа действий по обеспечению устойчивого развития малых островных развивающихся государств призывает уделить особое внимание охране окружающей среды, обеспечению безопасности и разработке радикально новых решений транспортных проблем в области повышения энергоемкости авиационного топлива и снижения себестоимости полетов.

24. Что касается охраны окружающей среды, то основные проблемы, порождаемые воздушным транспортом в других районах мира, как то: высокая зашумленность и выброс выхлопных газов представляются применительно к малым островным развивающимся государствам довольно незначительными по причине чаще всего низкой загруженности аэропортов. А вот расширение аэропортов или строительство новых представляет для них гораздо более серьезную экологическую угрозу (отчуждение земли и эрозия почвы; воздействие на уровень грунтовых вод, русла рек и поверхностный водосток; влияние на флору и фауну), особенно если это происходит в прибрежных районах и ассоциируется с эксплуатацией аэропортов (загрязнение природных водоемов вследствие недоочистки сточных вод аэропорта или утечек из складских резервуаров; удаление экологически вредных веществ, использованных при техническом обслуживании и текущем ремонте воздушных судов; удаление отходов с территории аэропорта и с прибывающих судов). По вопросам планирования аэропортов малые островные государства могут получить руководящие указания у ИКАО^{3/}.

25. В том, что касается безопасности полетов, то малые островные страны разделяют практически те же заботы, что и другие развивающиеся государства, хотя характерные для них экстремальные погодные условия могут вызывать дополнительные трудности. С помощью ИКАО государства достигли согласия в отношении необходимого уровня стандартизации для обеспечения безопасного, регулярного и эффективного воздушного обслуживания. В конечном счете это привело к повышению надежности всех служб и систем, которые в своей совокупности представляют собой собственно международную гражданскую авиацию. Это, в первую очередь, относится к воздушным судам, летному составу и наземному обслуживанию. Необходимая стандартизация была достигнута благодаря созданию спецификаций, известных под названием *Международные стандарты и рекомендуемая практика*, которые содержатся в приложениях к *Конвенции о международной гражданской авиации*. Любой стандарт является спецификацией, единообразное применение которой является необходимым для безопасности полетов и для осуществления регулярного международного гражданского воздухоплавания, в то время как рекомендуемая практика считается желательной, но не обязательной. Однако, многие малые островные развивающиеся государства не заявили о своем согласии или несогласии с этими положениями, в то время как представление такого уведомления предусмотрено в статье 38 Конвенции. В дополнение к Международным стандартам и рекомендуемой практике ИКАО также разработала *Правила аэронавигационного обслуживания*, посвященные преимущественно эксплуатационной практике и материалам, которые описываются с большей детализацией, чем в Международных стандартах и рекомендуемой практике. В октябре 1994 года Совет ИКАО выразил согласие учредить программу ИКАО по контролю за обеспечением безопасности полетов, предусматривающую в качестве своей основной функции проведение группой ИКАО на добровольной основе оценки организации контроля за обеспечением безопасности полетов в государствах с целью выявления недостатков, подготовки соответствующих рекомендаций и, при необходимости, оказания помощи в устранении этих недостатков, направленной на обеспечение внедрения государствами соответствующих стандартов и рекомендуемой практики.

26. Говоря о поиске радикально новых решений транспортных проблем в деле повышения энергоэффективности авиатоплива и снижения себестоимости полетов, то здесь после Барбадосской конференции значительного прогресса достигнуто не было.

27. В отношении так называемых карантинных проблем большинство малых островных развивающихся государств приняли меры по содержанию воздушных судов, буквально говоря "в карантине", как это определено Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), чтобы предотвратить распространение болезней — в частности желтой лихорадки, — вызываемых непосредственным источником заболевания или его разносчиками. Некоторые государства также требуют проведения дезинсекции самолетов — истребления случайно попавших в него насекомых, — чтобы обеспечить достижение этой цели и чтобы на территории аэропорта по всему его периметру не было ни малярийных комаров, ни разносчиков других болезней. Однако более 20 малых островных развивающихся государств не уведомили ИКАО о своем согласии или несогласии с приложением 9, содержащем ряд положений о дезинсекции

самолетов и карантинных мерах, что затрудняет определение масштабов применения санитарных мер к воздушным судам в этих государствах. ИКАО и ВОЗ тесно сотрудничают по проблемам общественного здравоохранения на воздушном транспорте. К числу важных событий после Барбадосской конференции относится рекомендация одиннадцатого Специализированного совещания отдела по упрощению формальностей ИКАО (апрель 1995 года) о том, чтобы ИКАО и ВОЗ составили проект совместных руководящих принципов, касающихся карантина и дезинсекции воздушных судов и тем самым дали возможность государствам принять соответствующие меры в интересах охраны общественного здоровья и работы воздушного транспорта.

VII. РЕКОМЕНДУЕМЫЕ МЕРЫ

A. На национальном уровне

28. В соответствии с положениями Конвенции о международной гражданской авиации (статья 38) многие малые островные развивающиеся государства, которые до сих пор не сообщили ИКАО о своей позиции в отношении Международных стандартов и рекомендуемой практики (содержащихся в приложениях к Конвенции), должны уведомить ее о своем согласии или несогласии с ними.
29. Малые островные развивающиеся государства должны ознакомиться с техническими достижениями, применяемыми на воздушном транспорте, например с системами СНН/АТМ и программой ИКАО по обеспечению безопасности полетов, чтобы активно участвовать на индивидуальной и субрегиональной основе в глобальных программах по их внедрению. Эти государства могут воспользоваться руководящими указаниями ИКАО при разработке проектов, нахождении доноров для их финансирования и исполнителей.
30. По мере возможности следует повсеместно вводить элемент развития людских ресурсов в такие области, как управление воздушным движением, управление службами аэропорта, безопасность полетов, производство полетов и летная годность, регламентирование воздушного транспорта и воздушное право.
31. Малым островным развивающимся государствам следует более активно участвовать в статистической программе ИКАО, которая обеспечивает данные по воздушному транспорту, способные иметь большое значение для этих стран в их будущем планировании. С этой целью такие государства должны обеспечить, чтобы их международные авиакомпании представляли ИКАО отчеты о воздушных перевозках, сводки расходов и финансовые отчеты, как это предусмотрено Конвенцией о международной гражданской авиации (статья 67).

В. На региональном уровне

32. Рекомендуется, чтобы региональные проекты оценки и разработки генеральных планов воздушного транспорта составлялись по группам малых островных развивающихся государств, которые перечислены выше, а именно:

- a) группа Карибского бассейна;
- b) группа Тихоокеанского региона;
- c) Африканская группа — государства, расположенные у западного побережья и в Индийском океане соответственно.

33. Эта рекомендация исключает другие малые островные развивающиеся государства (Бахрейн, Мальдивские Острова, Мальту, Кипр и Сингапур), хотя Мальдивские Острова можно было бы включить в региональный проект для Африканской группы в Индийском океане.

34. Эти проекты охватят все положения Программы действий и будут направлены на решение задач воздушного транспорта, стоящих перед островными государствами и перечисленных в приоритетном порядке:

- a) обеспечение соответствия с Международными стандартами и рекомендуемой практикой и осуществление мер, связанных с программой ИКАО по обеспечению безопасности полетов;
- b) наличие в сфере воздушного транспорта квалифицированных руководящих кадров и хорошо подготовленных специалистов, а также наличие соответствующих требований в сфере профессиональной подготовки;
- c) воздействие современного технического развития (СНН/АТМ и т. д.) на малые островные развивающиеся государства;
- d) трудности при обеспечении финансирования авиационных проектов;
- e) проблемы, связанные с удаленностью и изолированным положением островов (например, сравнительно высокие транспортные расходы, включая стоимость топлива и расходы по страхованию);
- f) воздействие на малые островные развивающиеся государства происходящих изменений в экономическом регламентировании воздушного транспорта, включая изучение возможностей расширения регионального сотрудничества по таким регламентационным

аспектам, как проведение совместных переговоров с целью заключения соглашения в области воздушных перевозок;

g) воздействие на малые островные развивающиеся государства происходящих коммерческих изменений в индустрии воздушного транспорта, включая изучение возможностей расширения сотрудничества (коммерческого и технического) между авиакомпаниями в пределах соответствующих групп островных государств и с другими международными авиакомпаниями;

h) поиск возможных стратегий решения потенциальных конфликтов между политикой в области воздушного транспорта малых островных развивающихся государств и их политикой в области туризма;

i) наличие надежной связи.

С. На международном уровне

35. Международное сообщество должно поддерживать исследования, проводимые, например, авиастроительными компаниями, которые направлены на поиск радикально новых решений в деле повышения энергоемкости авиационного топлива и снижения себестоимости полетов и которые будут выгодны для малых островных развивающихся государств.

Примечания

1/ Доклад Глобальной конференции по устойчивому развитию малых островных развивающихся государств, Бриджтаун, Барбадос, 25 апреля — 6 мая 1994 года (A/CONF.167/9 и Согг.1 и 2) (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.94.I.18 и исправления), глава I, резолюция I, приложение II.

2/ На основании данных, полученных Международной организацией гражданской авиации от ее 184 государств-членов. Применяемая единица измерения объема перевозок — выполненные тонно-километры (комбинированный показатель, учитывающий число пассажиров, вес или объем грузов и почтовых отправок и расстояние перевозки (полета)).

3/ Например, *Airport Planning Manual* (Doc. 9184-AN/902), Часть 1. Составление генеральных планов (2-е издание, 1987 год), Часть 2. Использование земли и охрана окружающей среды (2-е издание, 1985 год), Часть 3. Руководящие принципы для консультативных строительных служб (1-е издание, 1983 год).