

**Выступление Президента Совета
Международной организации гражданской авиации (ИКАО)
д-ра Ассада Котайта
на Одиннадцатой Аэронавигационной конференции**

(Монреаль, 22 сентября 2003 года)

От имени Совета и Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации (ИКАО) приветствую всех вас на Одиннадцатой Аэронавигационной конференции ИКАО. Сегодня мне также очень приятно официально представить вам д-ра Тайеба Шерифа, который недавно был назначен на должность Генерального секретаря. Д-р Шериф был членом Совета ИКАО с 1998 г., и на этой новой должности ему будут большим подспорьем подготовка и опыт в области международной гражданской авиации.

В эти две недели вам предстоит определить и согласовать дальнейшие шаги по претворению в жизнь наших планов создания взаимосовместимой и органичной глобальной системы организации воздушного движения для международной гражданской авиации в XXI веке.

Те из вас, кто был на Десятой Аэронавигационной конференции в 1991 году или знаком с ее итогами, помнят о ней как о поворотном событии на пути к созданию усовершенствованной аэронавигационной системы. На том этапе мы решили осуществить переход от наземной аэронавигационной системы к системе главным образом спутникового базирования, основанной на применении цифровых технологий связи. Одновременно с этим мы одобрили новую концепцию, призванную удовлетворить будущие потребности международного воздушного транспорта. Первоначально именуемая FANS или будущая аэронавигационная система, в настоящее время эта концепция известна как система связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM).

С тем пор все вместе мы добились значительного прогресса во многих аспектах внедрения систем CNS/ATM, настойчиво решая различные технические, эксплуатационные и институционные вопросы.

- ИКАО разработала и приняла Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), необходимые для внедрения технологий связи, навигации и наблюдения.
- ИКАО также повысила эффективность механизмов деятельности своих региональных групп планирования и осуществления проектов с целью содействия упорядоченному и экономичному внедрению систем CNS/ATM. Эти группы регионального планирования обеспечивают единообразие и последовательность в нашем общем деле.
- ИКАО разработала Глобальный план для упорядочения процесса планирования и внедрения систем, с тем чтобы дать общие рекомендации государствам, регионам, поставщикам обслуживания, пользователям и изготовителям относительно того, как выгоднее использовать новые технологии.
- И все мы как партнеры авиационного сообщества добились результатов, часто путем постепенных изменений, во многих других областях, и пользуясь этой возможностью я хочу выразить мою самую искреннюю признательность за ваш блестящий вклад.

Теперь настало время уточнить нашу стратегию и вступить в следующий этап создания аэронавигационной инфраструктуры будущего. Новые технологии, необходимые для модернизации аэронавигационной инфраструктуры, находятся в нашем распоряжении, и ИКАО разработала необходимые глобальные Стандарты и Рекомендуемую практику, которые помогут государствам обеспечить упорядоченное и экономичное внедрение этих новых технологий. В ходе данной конференции мы обратимся к рассмотрению конкретных элементов обновленного подхода к вопросам организации воздушного движения, не упуская также из виду технологии CNS.

Данная конференция рассмотрит предложенную глобальную эксплуатационную концепцию организации воздушного движения. Эта глобальная концепция содержит дальновидное описание видов обслуживания, которые потребуются для эксплуатации глобальной системы организации воздушного движения до 2025 года и в последующие годы, а также различных концептуальных изменений, которые можно ожидать в упомянутый период. Важной предпосылкой эксплуатационной концепции является идея относительно наличия и своевременного предоставления в рамках всей системы точной и качественной информации. Широкий обмен информацией поощряет коллективное принятие решений, что позволит системе ОрВД оптимизировать эффективность ее операций.

Важнейшей особенностью эксплуатационной концепции организации воздушного движения является ее ориентация на характеристики. Это отвечает необходимости учитывать интересы различных партнеров относительно наилучших возможных результатов в плане безопасности, эффективности и доходности полетов.

В связи с учетом интересов партнеров важное значение приобретают виды технологий и систем, которые позволят нам обеспечить соблюдение требуемых характеристик новой эксплуатационной концепции организации воздушного движения. Мы должны определить, какие средства, службы и системы необходимы, чтобы обеспечить как можно более безопасное и эффективное передвижение заданного количества воздушных судов в конкретном воздушном пространстве и через конкретные аэропорты с соблюдением требований к характеристикам.

Эти вопросы будут обсуждаться в контексте взаимосвязи между техническим развитием и эксплуатационными требованиями. В прошлом эксплуатационные методы зависели от уровня технического развития. Теперь мы должны изменить наш подход, чтобы эксплуатационные потребности служили толчком для технического развития. В перспективе мы должны нацеливаться на обеспечение более тесной взаимосвязи между этими двумя аспектами – технология и эксплуатация, – с тем чтобы оптимально использовать людские и финансовые ресурсы при создании надежной и продуктивной аэронавигационной системы XXI века.

Гармонизация представляет собой еще один очень важный фактор в предоставлении транспарентного обслуживания воздушного движения. Конечной целью интеграции и гармонизации является предоставление транспарентного обслуживания, с тем чтобы пользователи могли действовать органично в рамках различных систем, обеспечивая не изменяющийся уровень безопасности полетов, и с минимальными требованиями в отношении количества бортового оборудования. Мы изучим пути уменьшения различий как в регионах, так и между соседними регионами путем принятия подхода, основанного на сотрудничестве и создании консенсуса.

Как вам известно, фундаментом глобальной инфраструктуры связи, навигации и наблюдения является наличие требуемого радиочастотного спектра, который позволяет обеспечивать надежную работу всех авиационных радиосистем, будь то наземных или спутниковых. В этой связи мы дадим оценку результатов Всемирной конференции радиосвязи Международного союза электросвязи (МСЭ), состоявшейся в начале года. Конференция прошла очень успешно для гражданской авиации и обеспечила дальнейшее предоставление авиационного спектра. Однако мы не можем почитать на лаврах;

следующая конференция МСЭ будет проходить в 2007 году, и наша подготовка к ней начинается уже на данном совещании.

Мы обсудим большое количество различных вопросов, связанных с аэронавигацией, включая вопросы, касающиеся глобальной спутниковой навигационной системы (GNSS). Сегодня поставщики обслуживания GNSS проинформируют конференцию о состоянии системы и ее дальнейшем развитии. Эта информация будет полезной в дискуссиях по ряду важных вопросов, касающихся роли спутниковой навигации в предоставлении аэронавигационного обслуживания в настоящее время и в будущем. Особое значение имеют вопросы, касающиеся уязвимости GNSS искусственным помехам, и ее способность обслуживать полеты при уменьшенных минимальных характеристиках. Политику ИКАО по переходу к спутниковой навигации следует обновить в свете этих дискуссий и с учетом рекомендаций конференции, которые будут использоваться в течение многих лет для дальнейшего развития аэронавигационного обслуживания.

На данной конференции мы также рассмотрим события в области авиационной подвижной связи, имевшие место после Десятой Аэронавигационной конференции, и, в частности, рассмотрим ход плановой эволюции существующих систем связи и потенциальную разработку новых систем в рамках глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения.

Как всегда, главным во всех этих вопросах остается обеспечение безопасности полетов. Система ОрВД с высокой степенью интеграции должна строиться с учетом самого высокого уровня безопасности полетов. Чтобы достичь это, нам надо рассмотреть методы решения этого вопроса. Совет ИКАО принял Стандарты, требующие от государств систематически выполнять соответствующие программы обеспечения безопасности полетов при обслуживании воздушного движения для постоянного обеспечения безопасности полетов при предоставлении обслуживания воздушного движения. Я рад тому, что на данной конференции вам будет представлено новое Руководство ИКАО по обеспечению безопасности полетов при обслуживании воздушного движения и что вы рассмотрите все аспекты безопасности полетов, включая работу Аэронавигационной комиссии над Глобальным планом обеспечения безопасности полетов, распространение Универсальной программы ИКАО по проверкам организации контроля за обеспечением безопасности полетов на службы организации воздушного движения и идею системного подхода к обеспечению безопасности полетов. Нам нужно иметь полное представление о значении новых систем с точки зрения безопасности полетов и определить меры, которые мы должны принять для сохранения и улучшения превосходных показателей гражданской авиации в области безопасности полетов.

В свете событий 11 сентября 2001 года мы должны также рассмотреть вопрос авиационной безопасности. Нам необходимо понимать причины уязвимости инфраструктуры ОрВД, а также связи, навигации и наблюдения и разработать практические меры по устранению этих причин или уменьшению их воздействия. Создавая глобальную аэронавигационную систему будущего, мы должны отводить в ней центральное место как безопасности полетов, так и авиационной безопасности.

В ходе вашей работы вы, я не сомневаюсь, постоянно будете помнить об уязвимом положении, в котором находится авиатранспортная отрасль. За последние два года мировой воздушный транспорт пережил больше трудностей, чем в любой другой период своей истории. В 2001 году мировой объем пассажирских перевозок сократился на 3% в результате замедления темпов развития мировой экономики и событий 11 сентября. Последствия этих событий продолжали сказываться в 2002 году и усилились в результате подготовки к войне в Ираке. Уменьшение объемов перевозок в первой половине 2003 года произошло вследствие этой войны и особенно в результате опасений, связанных с атипичной пневмонией (SARS). Во многих районах мира авиакомпании в настоящее время находятся в состоянии кризиса, характеризующегося банкротствами, беспрецедентными убытками, массовыми увольнениями и значительным изменением расписаний полетов. Вследствие этого во многих аэропортах уменьшились

доходы. Финансовые трудности испытывают также государства независимо от того, являются ли они развитыми или развивающимися.

Однако оздоровление уже началось и ожидается, что в 2003 году объем перевозок будет примерно таким же как в 2002 году. В дальнейшем мы ожидаем рост объема перевозок на четыре с лишним процента в 2004 году и более чем на 6% в 2005 году. Наши прогнозы строятся на предположении о восстановлении доверия пассажиров к международному воздушному транспорту, совершенствовании применения и упрощении мер авиационной безопасности, улучшении состояния мировой экономики и стабилизации эксплуатационных условий. В долгосрочном плане мировой объем регулярных пассажирских перевозок, как ожидается, в среднем ежегодно будет возрастать примерно на 4%.

Это должно укрепить нашу решимость подготовить план работы, который обеспечит более высокую эффективность глобальной аэронавигационной инфраструктуры. Сама ИКАО была рождена в период большого хаоса перед концом Второй мировой войны и за это время превратилась в одну из самых устойчивых организаций XX века, перешагнув теперь в XXI век. Мы должны и дальше активно работать над воплощением нашего видения, так как последовательное создание надежной, гибкой и основанной на характеристиках аэронавигационной системы в конечном счете будет иметь большую ценность для всех секторов нашей отрасли.

Сейчас я имею честь объявить открытой Одиннадцатую Аэронавигационную конференцию ИКАО и предоставить слово председателю Аэронавигационной комиссии г-ну Даниэлю Галиберу, который в своем выступлении подробнее остановится на повестке дня конференции.

Желаю вам успешной работы.