



СРОЧНЫЙ ВЫПУСК

PIU 13/04

ПРИНЯТЫЕ НА 35-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ ИКАО ДОЛГОСРОЧНЫЕ ПЛАНЫ ДЕЙСТВИЙ СПОСОБСТВУЮТ ПОВЫШЕНИЮ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ВО ВСЕМ МИРЕ

МОНРЕАЛЬ, 8 октября 2004 года. Сегодня завершила свою работу 35-я сессия Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО), участники которой приняли резолюции, направленные на усиление и повышение прозрачности глобальных программ обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, и одобрили долгосрочные планы действий в других основных областях глобального воздушного транспорта. Ассамблея, проходившая в Штаб-квартире ИКАО в Монреале, открылась 28 сентября.

"Рекордный уровень участия – 1304 делегата из 175 Договаривающихся государств и 36 делегаций-наблюдателей – является беспорным вотумом доверия в отношении способности нашей Организации постоянно обновлять рамки регулирования, играющие столь важную роль в обеспечении безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации в XXI веке", – заявил Президент Совета ИКАО и Председатель Ассамблеи д-р Ассад Котайт.

"Наша работа на этой Ассамблее большей частью сводилась к рассмотрению, одобрению и развитию успехов, достигнутых за прошедшие три года в ходе реализации наших общих целей: обеспечение оптимальных уровней безопасности полетов и авиационной безопасности, продолжение глобального процесса поэтапной либерализации воздушного транспорта, создание интероперабельной на глобальном уровне, согласованной и "бесшовной" системы организации воздушного движения, достижение максимальной совместимости процессов безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды, а также дальнейшее развитие унифицированных глобальных правовых рамок", – добавил он.

Безопасность полетов

Вновь подтвердив, что обеспечение безопасности полетов является одной из основных целей Организации, Ассамблея признала, что Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) способствовала повышению уровня безопасности полетов во всем мире. Программа УППКБП предусматривает проведение ИКАО регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов во всех 188 Договаривающихся государствах в целях оценки уровня выполнения стандартов ИКАО. За время, прошедшее с момента создания этой Программы 1 января 1999 года, она доказала свою эффективность в деле выявления недостатков в области обеспечения безопасности полетов и подготовке рекомендаций для государств о действиях по их устранению. На сегодняшний день в 181 Договаривающемся государстве и 5 территориях проведены плановые проверки, а в 152 государствах проводятся контрольные проверки. В 2002 году эта Программа была сертифицирована на соответствие стандарту ИСО 9001.

Ассамблея одобрила расширение этой Программы, и начиная с 1 января 2005 года она будет действовать не только в отношении выдачи свидетельств авиационному персоналу, эксплуатации и летной годности воздушных судов, но и в отношении всех стандартов ИКАО, связанных с обеспечением безопасности полетов. В нее будут включены аэропорты, управление воздушным движением и другие ключевые компоненты системы воздушного транспорта. В целях дальнейшего повышения осведомленности в отношении безопасности полетов было предложено совместно использовать полные отчеты о проведенных в государствах проверках, а не краткие отчеты, как это делается в настоящее время.

Результаты осуществления УППКБП обусловили необходимость уделять сейчас основное внимание разработке новых стандартов, направленных на облегчение выполнения уже существующих стандартов. В 2003 году был создан добровольный Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) для оказания финансовой помощи тем государствам, которые не в состоянии с помощью традиционных средств получать финансовые средства на осуществление связанных с обеспечением безопасности полетов проектов, необходимость в которых определена в рамках УППКБП. Кроме того, был одобрен переход к разработке стандартов в основном на основе характеристик, а не детализированных технических требований.

Программа ИКАО по предотвращению авиационных происшествий, связанных с столкновением исправного воздушного судна с землей (CFIT) – одной из основных причин авиационных происшествий – считается наиболее важным мероприятием по снижению количества авиационных происшествий во всем мире. Ассамблея поручила Организации ускорить разработку соответствующих стандартов и руководящих положений.

По вопросу о необходимости способствовать расширению обмена информацией по безопасности полетов, подготовленной на основе отчетов об инцидентах, что позволит повысить уровень безопасности полетов, и по вопросу о необходимости защиты конфиденциальности такой информации Ассамблея приняла резолюцию, в которой ИКАО предлагается разработать правовые руководящие положения для использования государствами при разработке национальных законов и правил, обеспечивающих баланс между доступностью и защитой этой информации.

Охрана здоровья пассажиров и членов экипажей на международных рейсах впервые стала неотъемлемым элементом безопасных воздушных перевозок. Была принята резолюция о рассмотрении стандартов, касающихся аспектов охраны здоровья, и разработке, по мере необходимости, новых стандартов с целью способствовать проведению дальнейших исследований по вопросу о последствиях воздушных перевозок для здоровья людей.

Авиационная безопасность

Ассамблея подчеркнула, что вопросы обеспечения авиационной безопасности необходимо и впредь рассматривать в первую очередь, и настоятельно предложила ИКАО и Договаривающимся государствам в ходе расширения глобального сотрудничества предпринять дополнительные усилия по защите международной гражданской авиации от незаконных актов вмешательства в ее деятельность.

Чтобы обеспечить стабильность *Плана действий в области авиационной безопасности ИКАО*, разработанного после событий 11 сентября 2001 года, Ассамблея настоятельно предложила как можно быстрее включить эту программу в регулярный бюджет Организации, так как в настоящее время осуществление этого плана в огромной степени зависит от добровольных взносов.

Кроме того, было предложено расширить обмен между государствами-членами информацией о результатах осуществления Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной

безопасности (УППАБ) ИКАО. Осуществление УППАБ началось в ноябре 2002 года, и к концу 2004 года будут проведены проверки в 60 государствах.

Что касается вопроса о переносных зенитно-ракетных комплексах (ПЗРК), то Ассамблея настоятельно предложила всем Договаривающимся государствам осуществлять строгий и эффективный контроль за передвижением и хранением ПЗРК во всем мире и обеспечивать уничтожение существующих ПЗРК.

В заключение Ассамблея настоятельно предложила государствам обеспечивать полное соответствие уровню современных требований положений Приложения 17 (Безопасность) к Чикагской конвенции и, если они еще этого не сделали, стать сторонами международных конвенций, связанных с авиационной безопасностью, последней из которых является Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения.

Охрана окружающей среды

Ассамблея признала, что в период после Ассамблеи 2001 года достигнут значительный прогресс в работе по снижению авиационного шума и авиационной эмиссии газов, и подчеркнула, что ИКАО играет руководящую роль в решении всех вопросов, связанных с авиацией и охраной окружающей среды.

В начале этого года Комитет ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) рекомендовал новые стандарты в отношении окислов азота (NO_x), ужесточив их на 12% по сравнению с нынешними уровнями, согласованными в 1999 году. Был подготовлен объемный инструктивный материал для оказания государствам помощи в применении ими "сбалансированного подхода" к управлению шумом, включающего четыре основных элемента, а именно: уменьшение шума в источнике, планирование и управление землепользованием, эксплуатационные приемы снижения шума и эксплуатационные ограничения в отношении воздушных судов.

Что касается сложного и трудного вопроса о принятии рыночных мер в целях ограничения или снижения воздействия авиационной эмиссии на окружающую среду, то Ассамблея приветствовала прогресс, достигнутый как в отношении принятия добровольных мер, так и обмена квотами на эмиссию. Ассамблея поручила ИКАО до следующей очередной сессии в 2007 году изучить вопрос об эффективности взимания сборов за эмиссию и разработать дополнительные руководящие положения. Кроме того, она настоятельно предложила государствам не применять в одностороннем порядке практику взимания сборов за эмиссию парниковых газов до тех пор, пока этот вопрос не будет рассмотрен и обсужден еще раз на сессии Ассамблеи в 2007 году. Однако Ассамблея признала, что это не препятствует применению практики взимания таких сборов на основе взаимного согласия государств, являющихся членами региональной экономической организации по интеграции, с эксплуатантов этих государств.

Техническое сотрудничество

Учитывая стабильный рост объемов Программы технического сотрудничества, тенденцию к приватизации некоторых элементов системы воздушного транспорта и срочный характер финансирования деятельности по устранению недостатков, выявленных в рамках УППКБП, Ассамблея решила, что ИКАО следует распространить эту Программу на негосударственные институты (общественные или частные). В рамках такого расширения новые партнеры должны привлекаться к осуществлению проектов гражданской авиации в Договаривающихся государствах ИКАО, направленных на повышение уровня безопасности полетов, авиационной безопасности и эффективности международной гражданской авиации. Объем Программы в 2003 году составил 110 млн. долл. США; ожидается, что в 2004 году он достигнет порядка 194 млн. долл. США, т. е. увеличится на 84 млн. долл. США.

Юридические вопросы

Ассамблея подчеркнула необходимость быстро модернизировать Римскую конвенцию 1952 года с целью предусмотреть в ней, кроме всего прочего, положения об ответственности за ущерб, нанесенный иностранным воздушным судном третьим сторонам.

Бюджет

Ассамблея утвердила бюджет Организации на три года в размере 197 млн. долл. США со следующей разбивкой:

2005 год – 64 669 000 долл. США;
2006 год – 65 820 000 долл. США;
2007 год – 66 511 000 долл. США.

Планы на будущее

Ассамблея рассмотрела и одобрила результаты крупных конференций, на которых было определено будущее направление развития мирового воздушного транспорта.

- В феврале 2002 года состоялась Конференция по авиационной безопасности на уровне министров, общая цель которой заключалась в "предотвращении, борьбе и искоренении терроризма в отношении гражданской авиации, восстановление доверия общественности к воздушным перевозкам и повышение жизнеспособности отрасли воздушного транспорта". На основе рекомендаций Конференции Совет разработал *План действий ИКАО по повышению авиационной безопасности*, который включал программу проведения регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок с целью оценки состояния авиационной безопасности во всех Договаривающихся государствах и оказание помощи в выявлении и исправлении недостатков при выполнении связанных с авиационной безопасностью стандартов.
- Пятая Всемирная авиатранспортная конференция, проходившая в марте 2003 года, сформировала твердый консенсус в отношении рамок экономической либерализации отрасли воздушного транспорта и одобрила Декларацию глобальных принципов "по созданию условий, в которых международный воздушный транспорт может развиваться на стабильной, эффективной и экономичной основе без ущерба для безопасности полетов и авиационной безопасности и при соблюдении социальных и трудовых стандартов".
- На Одиннадцатой Аэронавигационной конференции, состоявшейся в сентябре 2003 года, была сформулирована стратегия создания глобально согласованной и цельной аэронавигационной системы, в основе которой лежит эксплуатационная концепция обеспечения оптимальных уровней безопасности полетов и эффективности глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД) в преддверии возрастания спроса на пропускную способность воздушного пространства в предстоящие годы. Начиная с 28 ноября 2002 года вступили в действие новые авиамаршруты между Австралией и Европой, в результате чего сократилось время полетов между двумя регионами. Были составлены более удобные для пассажиров расписания полетов, обеспечившие значительные экономические преимущества для авиакомпаний, экологические выгоды в результате уменьшения объемов сжигаемого топлива и более высокие уровни безопасности полетов. Больше авиакомпаний пользуются новыми трансполярными маршрутами, позволяющими существенно сократить расстояние при выполнении рейсов, связывающих Северную Америку и Европу с Азией и Тихоокеанским регионом.

Совет

Ассамблея избрала на трехлетний срок новый Совет – руководящий орган Организации – в составе 36 членов: Австралия, Австрия, Аргентина, Бразилия, Венгрия, Гана, Германия, Гондурас, Египет, Индия, Испания, Италия, Камерун, Канада, Китай, Колумбия, Ливан, Мексика, Мозамбик, Нигерия, Пакистан, Перу, Республика Корея, Российская Федерация, Саудовская Аравия, Сент-Люсия, Сингапур, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Тунис, Финляндия, Франция, Чили, Эфиопия, Южная Африка и Япония.

Должностные лица

Ассамблея путем аккламации избрала своим Председателем Президента Совета ИКАО д-ра Ассада Котайта. Первым вице-президентом был избран заместитель главы делегации Соединенных Штатов Америки г-н Э. Стимсон. Вторым вице-президентом избрали главу делегации Аргентины г-на А. Борсато, третьим вице-президентом – главу делегации Таиланда г-на С. Кумпеера, четвертым вице-президентом – главу делегации Объединенных Арабских Эмиратов г-на М. Аль-Гаита.

– КОНЕЦ –

ИКАО, являющаяся специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, была создана в 1944 году для содействия безопасному и упорядоченному развитию гражданской авиации мира. Она устанавливает международные стандарты и правила, необходимые для обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности и регулярности воздушных перевозок и охраны окружающей среды от воздействия авиации. Организация является инструментом сотрудничества во всех областях гражданской авиации между ее 188 Договаривающимися государствами.