



**ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТОМ СОВЕТА МЕЖДУНАРОДНОЙ
ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)
Д-РОМ АССАДОМ КОТАЙТОМ
ГОДОВЫХ ДОКЛАДОВ СОВЕТА ЗА 2001, 2002 И 2003 ГОДЫ И
ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ДОКЛАДА ЗА ПЕРВЫЕ ШЕСТЬ МЕСЯЦЕВ 2004 ГОДА
НА 35-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ**

(Монреаль, 30 сентября 2004 года)

Уважаемые делегаты и наблюдатели, дамы и господа!

С большим чувством гордости в связи с хорошо выполненной задачей и непоколебимой уверенностью в будущем я представляю настоящей Ассамблее годовые доклады Совета вашей Организации за 2001, 2002 и 2003 годы, а также дополнительный доклад за первую половину 2004 года.

Во время 33-й сессии Ассамблеи я заявил, что трехлетие, которое мы только что завершили в то время, было самым плодотворным за время выполнения ИКАО своего мандата, а именно обеспечения безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации. Сегодня я безоговорочно могу квалифицировать нынешнее трехлетие как самое сложное из всех. Еще поднимался дым из руин Всемирного торгового центра в Нью-Йорке, а мы уже боролись с самой большой угрозой безопасности воздушного транспорта. Несколько месяцев позже мы создали всеобъемлющие рамки для решения проблем авиационной безопасности во всем мире. Мы также разработали планы международной гражданской авиации на будущее в других ключевых секторах: безопасность полетов, либерализация, аэронавигация, окружающая среда и международные правовые рамки.

В ходе моего выступления мне хотелось бы рассмотреть эти планы, а также действия, которые мы должны предпринять по мере того, как мы продолжаем реализовывать наш коллективный замысел, сформулированный почти 60 лет назад составителями *Конвенции о международной гражданской авиации*. Прежде чем сделать это, я хотел бы еще раз поприветствовать государство Сент-Китс и Невис, которое вступило в Организацию в течение трехлетия и в результате чего стало 188 членом Организации. Хотел бы также подчеркнуть, что превосходные достижения в прошлом трехлетии стали возможными благодаря преданности, профессионализму и энтузиазму мужчин и женщин, работающих в авиации во всем мире, в составе правительств, отраслевых и смежных организациях. Они воплощают истинный дух сотрудничества и единомыслия, которые составляют прочное основание этой великой Организации, являющейся форумом международного авиационного сообщества. Нет лучше способа завершить тему о проявляемой ими преданности и приверженности делу, чем воздать должное тем личностям или учреждениям, которые на протяжении всей своей деятельности вносили действительно выдающийся вклад в безопасное и упорядоченное развитие воздушного транспорта во всем мире. Это лауреаты престижной премии имени Эдварда Уорнера. В 2002 году мы чествовали Международную академию авиационной и космической медицины (МААКМ) в признание ее огромного вклада в развитие международной гражданской авиации посредством существенных достижений в области авиационной медицины. В этом году 37-я премия имени Эдварда Уорнера присвоена профессору Брайану О'Киффу, гражданину Австралии. Эта премия является признанием его ведущей роли в области аэронавигационных систем. От вашего имени я приветствую их усилия и их достижения.

Авиационная безопасность

Авиационная безопасность, как и безопасность полетов, является важнейшим элементом принятия общественностью решения об использовании воздушного транспорта. 11 сентября 2001 года – нападение террористов на гражданские объекты в Соединенных Штатах Америки с использованием коммерческих воздушных судов в качестве оружия массового уничтожения – поставило перед международным сообществом беспрецедентную проблему с точки зрения авиационной безопасности и жизнеспособности глобальной системы воздушного транспорта.

Доверие общественности к воздушным перевозкам было сильно поколеблено. Воздушный транспорт и аэрокосмические отрасли перешли в штопор, в результате чего в мире были потеряны сотни тысяч рабочих мест. Достойные уважения перевозчики обанкротились, а другие обратились за защитой в суды. Огромные трудности, вызванные ужасными событиями 11 сентября, усугубленные спадом мировой экономики, вооруженными конфликтами в Афганистане и Ираке и возникшими опасениями по поводу вспышки тяжелого острого респираторного синдрома (ТОРС) в Азии и Тихоокеанском регионе, чрезвычайно негативно сказались на положении отрасли.

Мы отреагировали быстро и эффективно. В течение нескольких месяцев были ужесточены положения, входящие в Приложение 17 к Чикагской конвенции, и приняты многие новые стандарты, касающиеся авиационной безопасности, в других Приложениях, включая повышение уровня безопасности вокруг кабины летного экипажа и установку усиленных запирающихся дверей кабины экипажа.

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 и Рекомендуемой практики (SARPS). В ноябре 2002 года началось осуществление Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) и к концу этого года проверки были проведены в 60 государствах.

Предполагается, что надлежащая координация между УППАБ, существующим механизмом по авиационной безопасности (AVSEC) и Управлением технического сотрудничества ИКАО позволит обеспечить последовательный, логичный и согласованный подход, направленный на повышение уровня авиационной безопасности.

Долгосрочная глобальная стратегия в области авиационной безопасности будет и дальше сосредотачиваться на трех важнейших областях. Первая заключается в тщательной оценке новых и возникающих угроз авиационной безопасности, таких, как переносные зенитно-ракетные комплексы (ПЗРК), которая позволит выработать способность принятия упреждающих мер применительно к аэропортам, воздушным судам и системам управления воздушным движением. Вторая заключается в непрерывном контроле и обновлении существующих процедур авиационной безопасности с целью добиться их соответствия уровню выявленной угрозы. И третья заключается

в ускорении процедуры досмотра пассажиров в аэропортах при одновременном поддержании наивысшего уровня безопасности.

Этот последний вопрос был рассмотрен на состоявшемся в Каире в марте этого года 12-м Специализированном совещании по упрощению формальностей, на котором была принята рекомендация о том, чтобы все Договаривающиеся государства начали выпускать машиночитываемые паспорта к 2010 году в соответствии со спецификациями ИКАО. Это является частью плана ИКАО в отношении машиночитываемых проездных документов (МСПД), который содержит другие рекомендации Специализированного совещания о включении в них биометрических данных в целях дальнейшего усиления аспектов защиты их проездных документов. В настоящее время с государствами проводятся консультации относительно рекомендаций Специализированного совещания до принятия их Советом. В настоящее время МСПД выпускают более 100 государств.

Долгосрочная стратегия должна и впредь учитывать правовые аспекты проблемы авиационной безопасности. События 11 сентября выявили пробелы и недостатки в универсально принятой международно-правовой системе, которая создавалась ИКАО на протяжении ряда лет. Не являясь чисто правовыми проблемами, должны быть глубже изучены такие вопросы, как нападение на пассажиров или экипаж на борту воздушного судна с применением биологических или химических веществ; нападение на системы управления воздушным движением и воздушные суда с применением электронных или компьютерных средств; а также организация, провоцирование, материальная поддержка или финансирование нападений, затрагивающих гражданскую авиацию или укрывательство правонарушителей.

Наш замысел состоит в создании эффективной глобальной системы авиационной безопасности, поддерживаемой всеми государствами, которая позволит предотвратить дальнейшие акты незаконного вмешательства против любого компонента системы воздушного транспорта.

Безопасность полетов

Безопасность полетов является смыслом существования ИКАО. Для достижения оптимального уровня безопасности полетов необходимо выполнение и обеспечение соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS). Со времени создания ИКАО постоянная задача заключалась в поощрении соблюдения SARPS. Основной инициативой для достижения этой цели является Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, или УППКБП.

УППКБП является ключевым видом деятельности в рамках Глобального плана обеспечения безопасности полетов ИКАО и главным объектом внимания в области безопасности полетов в прошлом трехлетии. Она заключается в проведении регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок состояния безопасности полетов с целью определения уровня выполнения государствами связанных с безопасностью полетов SARPS. Она также предполагает разработку планов действий по устранению недостатков.

Программа была создана на основании резолюции 32-й сессии Ассамблеи, в которой ИКАО также предлагалось в свое время расширить эту Программу. Первоначально Программой охватывались три Приложения Конвенции: Приложение 1 "*Выдача свидетельств персоналу*", Приложение 6 "*Эксплуатация воздушных судов*" и Приложение 8 "*Летная годность воздушных судов*".

На 33-й сессии Ассамблеи было подтверждено распространение данной Программы на Приложение 11 *"Обслуживание воздушного движения"* и Приложение 14 *"Аэродромы"*. На этой сессии Генеральному секретарю было также дано поручение изучить вопрос о распространении Программы на другие связанные с безопасностью полетов области, в частности на проведение проверок основных элементов Приложения 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*, как можно скорее и без значительного увеличения связанных с расширением расходов.

Со времени создания Программы в январе 1999 года была проведена проверка 181 Договаривающегося государства и пяти территорий, а также была проведена контрольная проверка в 152 государствах. Нет сомнения в том, что Программа сыграла важную роль в оказании помощи ИКАО и ее Договаривающимся государствам в более четком выявлении связанных с безопасностью полетов проблем и усилиях по разработке планов действий по устранению недостатков.

Вместе с тем в ходе подготовки к расширению Программы стало очевидно, что проверки, касающиеся Приложений 11 и 14, весьма тесно связаны с положениями, содержащимися в других Приложениях, и поэтому их нельзя проводить отдельно. Кроме того, несмотря на то, что первоначальный подход, заключавшийся в проведении проверок по отдельным Приложениям, и доказал свою эффективность и необходимость на этапе становления Программы, дальнейшее его применение на этапе расширения может оказаться затяжным и дорогостоящим.

С учетом этого Совет ИКАО рекомендует, чтобы УППКБП перешла от подхода на основе проверки отдельных Приложений к всестороннему системному подходу. Всесторонний системный подход охватит все связанные с безопасностью полетов положения, содержащиеся в Приложениях, путем сосредоточения внимания на общих возможностях государств по организации контроля за обеспечением безопасности полетов и на конкретных, критических с точки зрения безопасности полетов, областях. Будут охвачены все Приложения, за исключением Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* и Приложения 17 *"Безопасность"*, которые рассматриваются в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности.

Этот сдвиг в направлении всеобъемлющего системного подхода потребует приостановки первоначального расширения Программы в целях начала выполнения всеобъемлющей программы с 2005 года. Таким образом, мы сможем обеспечить непрерывную эффективность и результативность Программы при удержании общих оперативных расходов на приемлемом уровне. Такой предлагаемый всеобъемлющий системный подход будет представлен на рассмотрение настоящей Ассамблее вместе с единой стратегией повышения прозрачности.

УППКБП является важным элементом содействия усилиям по повышению уровня безопасности полетов во всем мире. Мне приятно отметить, что Секция проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов является первой в ИКАО, в которой в 2002 году была проведена оценка на соответствие ИСО 9001.

Наконец, в области стандартов ИКАО продолжала свою настойчивую работу над пересмотром и обновлением стандартов, в частности над разработкой новых стандартов в области языковой подготовки при ведении радиотелефонной связи.

Наш замысел состоит в том, чтобы все Договаривающиеся государства выполняли на единообразной и согласованной основе существующие и меняющиеся Стандарты и

Рекомендуемую практику ИКАО в целях обеспечения оптимально устойчивого уровня безопасности полетов во всем мире.

Либерализация воздушного транспорта

Инициативы в области авиационной безопасности и безопасности полетов, о которых я только что сказал, несомненно, помогли восстановить общественное доверие к воздушным перевозкам и тем самым способствовали происходящему в настоящее время оживлению авиатранспортной отрасли. Финансовому благополучию авиационного сектора в долгосрочном плане могут способствовать и другие инициативы, проявленные нами в последние годы в области либерализации и приватизации. Пятая Всемирная авиатранспортная конференция, состоявшаяся в марте 2003 года, успешно решила вопрос *"о путях либерализации"* вместо того, чтобы обсуждать вопрос о целесообразности *"либерализации"*.

Она сделала это путем формирования твердого консенсуса в отношении рамок экономической либерализации отрасли воздушного транспорта в предстоящие годы. Схема данного глобального плана содержится в декларации Конференции о глобальных принципах 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"*.

В декларации уточняется индивидуальная и коллективная роль и обязанности государств в работе над достижением конечной цели предоставления международному воздушному транспорту как можно большей экономической свободы. Это должно быть достигнуто с учетом потребностей туристов и отрасли, при одновременном соблюдении специфических особенностей и стремлении уменьшить воздействие воздушного транспорта на окружающую среду.

Широкая поддержка подготовленных ИКАО проектов *"типовых положений"* при разработке международных соглашений о воздушных сообщениях приведет к большей гармонизации в области регулирования международного воздушного транспорта и глобальной координации текущего процесса либерализации.

Что касается важного вопроса о владении авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью, Конференция, в частности, рекомендовала, обеспечить либерализацию назначения авиаперевозчика и выдачу разрешений на доступ к рынкам с учетом принятых в каждом государстве темпов и по их усмотрению. Конференция также согласилась с такими ключевыми вопросами либерализации, как доступ к рынкам, добросовестная конкуренция и гарантии, интересы потребителей, распределение продукции, разрешение разногласий и транспарентность.

Наш замысел состоит в достижении постепенной либерализации воздушного транспорта во всем мире на безопасной, надежной, экономически устойчивой и инклюзивной основе.

Аэронавигация

В ходе прошлого трехлетия мы добились хорошего прогресса в решении текущей проблемы упорядочения и объединения авиамаршрутов во всем мире.

Начиная с 28 ноября 2002 года вступят в действие новые авиамаршруты между Австралией и Европой, в результате чего сократится время полетов между двумя регионами. Проект пересмотренной структуры маршрутов полетов из Азии в Европу через Ближний Восток в Азию к югу от Гималаев (EMARSSH) является одним из крупнейших начинаний по изменению маршрутов, которое когда-либо проводилось ИКАО с участием 32 государств – членом ИКАО, компаний связи, картографических компаний и Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА). На основных маршрутах воздушного движения между Европой и Азией к югу от Гималаев введен также сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM), обеспечивающий более беспрепятственное прохождение через воздушное пространство Ближнего Востока. В результате этого были разработаны более удобные расписания полетов для пассажиров. Обеспечены экономические преимущества для авиакомпаний, получены экологические выгоды в результате уменьшения объемов сжигаемого топлива и повышения уровня безопасности полетов. Хотел бы в этой связи отметить важную координирующую роль соответствующих региональных бюро ИКАО в реализации этих инициатив.

Применение на экспериментальной основе Китаем и Вьетнамом измененной структуры маршрутов и организации воздушного пространства в районе Южно-Китайского моря было осуществлено в духе сотрудничества, на котором базируется безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации.

Под эгидой ИКАО было заключено историческое соглашение между Грецией, Турцией и другими сторонами в области совершенствования структуры маршрутов ОВД над Эгейским морем и в сопредельных районах, что привело к повышению пропускной способности воздушного пространства, большей эффективности и поддержанию высокого уровня безопасности полетов. Новая сеть маршрутов ОВД позволяет повысить спрос на воздушные перевозки до, в период и после летних Олимпийских игр в Афинах 2004 года. Это является еще одним превосходным примером совместного использования средств и служб в многосторонних рамках.

Для поддержания потоков движения на основных международных авиамаршрутах между Европой и Юго-Восточной Азией над Ираком в период военных действий ИКАО осуществляла координацию усилий Договаривающихся государств, расположенных в районе Персидского залива, и ИАТА в целях разработки альтернативных авиамаршрутов в обход затронутой зоны и с особым акцентом на безопасность полетов гражданских воздушных судов.

В Афганистане ИКАО сыграла важную роль в открытии воздушного пространства для полетов гражданских воздушных судов после вооруженного конфликта в этой стране. Организация подписала с данной страной соглашение об осуществлении проекта технического сотрудничества и соглашение об управленческом обслуживании, касающиеся восстановления кабульского аэропорта и воссоздания службы управления воздушным движением.

1 января 2004 года после подписания в Нью-Дели 1 декабря 2003 года меморандума о взаимопонимании между двумя странами возобновились полеты гражданских воздушных судов между Индией и Пакистаном. В качестве Президента Совета я поддерживал регулярные контакты с Индией и Пакистаном в ходе переговоров по этому соглашению.

Больше авиакомпаний пользуется теперь новой структурой авиамаршрутов над Северным полюсом, которая существенно сокращает расстояние при выполнении рейсов, связывающих Северную Америку и Европу с Азией и Тихоокеанским регионом.

Эти крупные достижения были дополнены ощутимыми результатами Одиннадцатой Аэронавигационной конференции, состоявшейся в октябре прошлого года, которые

привели к формулированию стратегии создания глобально согласованной и цельной аэронавигационной системы.

В основе данной новой системы лежит эксплуатационная концепция аэронавигационного обслуживания во всем мире. Реализация этой концепции в течение следующих 25 лет и в дальнейшем обеспечит оптимальную эффективность системы организации воздушного движения (ОрВД) и станет жизненно необходимой ввиду возрастания спроса на пропускную способность воздушного пространства в предстоящие годы.

Конференция вновь подтвердила безопасность полетов в качестве важнейшего элемента общей характеристики систем ОрВД. Другие аспекты включают эффективность, регулярность, рентабельность и охрану окружающей среды.

Наш замысел состоит в создании глобальной интероперабельной системы организации воздушного движения в соответствии с рекомендациями Одиннадцатой Аэронавигационной конференции.

Охрана окружающей среды

Охрана окружающей среды представляет собой глобальную проблему во всех сферах деятельности человека. В ходе своего шестого совещания в феврале этого года Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) рекомендовал изложить основные цели Организации в области охраны окружающей среды, отражающие направленность работы ИКАО в области охраны окружающей среды, которая проводится с 1968 года.

В изложении подтверждается, что при выполнении своих обязанностей ИКАО будет стремиться:

- "а) ограничить или уменьшить количество людей, страдающих от значительного авиационного шума;
- б) ограничить или уменьшить воздействие авиационных эмиссий на местное качество воздуха; и
- с) ограничить или уменьшить воздействие эмиссии парниковых газов в результате авиационной деятельности на глобальный климат".

Шестое совещание САЕР, в частности, рекомендовало новые стандарты в отношении окислов азота (NO_x), ужесточив их на 12% по сравнению с нынешними уровнями, согласованными в 1999 году. Было также достигнуто соглашение в отношении процесса определения среднесрочных и долгосрочных целей уменьшения эмиссии авиационных двигателей и необходимости дальнейшей разработки методов определения взаимозависимости между эмиссиями и шумом. Что касается рыночных вариантов, то была утверждена модель соглашения о добровольных мерах по уменьшению эмиссии двуокиси углерода (CO_2).

В области борьбы с шумом совещание САЕР/6 представило существенный инструктивный материал с целью оказания помощи государствам в осуществлении "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. "Сбалансированный подход" был принят 33-й сессией Ассамблеи 2001 года и явился ключевым фактором, который помог Совету ИКАО разрешить разногласия между Соединенными Штатами Америки и 15 государствами – членами Европейского союза в отношении воздушных судов, оснащенных "шумопоглощающими комплектами". В качестве посредника, которому Совет дал поручение урегулировать эти разногласия, хотел бы заявить, что успешное завершение этих переговоров свидетельствует о решимости государств стремиться к достижению максимального соответствия между финансовым состоянием отрасли воздушного транспорта, качеством жизни и охраной окружающей среды.

Более широкая представленность органов ООН в работе САЕР в этом году подчеркивает лидирующую роль и обязанности ИКАО в области авиации и охраны окружающей среды.

Наш замысел состоит в достижении максимально возможного соответствия между безопасным и упорядоченным развитием гражданской авиации и качеством окружающей среды.

Правовые рамки

Право имеет основополагающее значение для гражданской авиации. Чикагская конвенция и набор дополняющих ее авиационно-правовых документов, действующих сегодня, являются неотъемлемой частью глобальных рамок обеспечения безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации в мире. Адаптация правовых документов к меняющимся обстоятельствам представляет собой серьезную проблему.

В ответ на события 11 сентября Юридическое управление ИКАО возглавило работу над созданием системы страхования от военных рисков, именуемой Globaltime, в целях решения проблемы аннулирования или существенного сокращения коммерческого страхового покрытия после совершенных нападений. Концепция заключалась в том, чтобы обеспечить краткосрочное и среднесрочное страховое покрытие на разумных условиях, одновременно давая частным страховым компаниям возможность постепенно вернуться на рынок. В конечном счете, рынок восстановился. Поскольку предоставляемое в настоящее время коммерческое страховое покрытие воспроизводит важные элементы программы Globaltime, можно сделать вывод, что глобальная система ИКАО имела стимулирующее влияние на частный страховой рынок и внесла вклад в его стабилизацию. Хотя программа Globaltime не была реализована, она остается в наличии на случай возникновения необходимости.

Кроме того, для поддержания отрасли воздушного транспорта было подписано международное соглашение о финансировании и аренде воздушных судов в ходе Дипломатической конференции, проведенной в Кейптауне (Южная Африка) совместно под эгидой ИКАО и Международного института для унификации частного права (УНИДРУА). Новый правовой документ предусматривает создание международной системы регистрации, которая снизит риск при выдаче займов для осуществляющих финансирование воздушных судов организаций, банков и других финансовых учреждений, занимающихся закупкой и арендой воздушных судов, что приведет к снижению стоимости кредита. ИКАО сыграла важную роль в проведении подготовительной работы по созданию международного регистра, который находится в Дублине (Ирландия).

Еще одним достижением текущего трехлетия является вступление в силу 4 ноября 2003 года *Монреальской конвенции* 1999 года, заменяющей *Варшавскую конвенцию* 1929 года о компенсации в случаях международных авиапроисшествий. В соответствии с новым правовым

документом повысится уровень защиты и компенсации пострадавших и их семей, что позволяет установить тонкое равновесие между потребностями и интересами государств, пассажиров, авиаперевозчиков и отрасли воздушного транспорта.

Был опубликован инструктивный материал по правовым аспектам, касающимся недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров, содержащий типовое положение о юрисдикции применительно к судебному преследованию правонарушителей. Наконец, готовится проект конвенции, модернизирующий Римскую конвенцию 1952 года, с целью его принятия на дипломатической конференции в 2005 или 2006 году.

Наш замысел состоит в создании единообразных глобальных правовых рамок, которые находятся в силе и постоянно адаптируются к потребностям международной гражданской авиации.

Ресурсы

Существует еще одна проблема, с которой сталкиваются все Договаривающиеся государства ИКАО и которая заключается в согласовании их индивидуальных людских, технических и финансовых ресурсов с их суверенными обязанностями, вытекающими из Чикагской конвенции. Оказание им помощи в адаптации к реалиям чрезвычайно сложной обстановки является ответственной задачей, к которой весьма серьезно относится эта Организация.

Степень, в которой ИКАО сможет решить эту конкретную задачу, зависит от поддержки государствами предлагаемого бюджета по программам и последующей оперативной уплаты взносов. Смета на трехлетний период 2005–2007 гг. составляет 196,9 млн. долл. США. По состоянию на 15 сентября в результате неблагоприятного обменного курса доллара США по отношению к канадскому доллару и другим валютам, используемым для составления бюджета, смета увеличилась на 2,6 млн. долл. США, в связи с чем ее общая сумма теперь составляет 199,5 млн. долл. США.

Генеральный секретарь и Совет приложили огромные усилия по сокращению расходов, с тем чтобы компенсировать совокупное воздействие неблагоприятного обменного курса, возросшего спроса на обслуживание, дальнейшей интеграции программ по проведению проверок в области безопасности полетов и авиационной безопасности в бюджет Регулярной программы и общего увеличения стоимости. В результате подготовлено предложение по бюджету Регулярной программы, в котором учтены все меры по повышению эффективности, которые удалось включить для того, чтобы Организация могла продолжать обслуживать свои Договаривающиеся государства в меру своих возможностей. Как я подчеркнул в моем выступлении на открытии этой сессии Ассамблеи во вторник, ИКАО может удовлетворять потребности Договаривающихся государств только в том случае, если она располагает необходимыми для этого ресурсами.

Одной из светлых зон на финансовом горизонте является Программа технического сотрудничества, размер которой в 2003 году составил 110 млн. долл. США. Предполагается, что в 2004 году размер Программы достигнет приблизительно 194 млн. долл. США, т. е. увеличится на 84 млн. долл. США. Это существенное увеличение проявляется главным образом в регионах Северной и Южной Америки и Африки. Размер Программы остается неизменным для Ближневосточного региона и для региона Азии и Тихоокеанского региона. Этот беспрецедентный

рост отражает доверие, которое проявляют государства к Программе технического сотрудничества.

Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов, или ММФБП, был создан для оказания финансовой помощи государствам, которые не в состоянии с помощью традиционных способов получить финансовые средства на выполнение связанных с безопасностью полетов проектов, определенных в рамках УППКБП. Этот новый механизм функционирует независимо от бюджета ИКАО по программам и финансируется за счет добровольных взносов Договаривающихся государств, международных организаций, а также государственных и частных сторон, связанных с международной гражданской авиацией.

Наш замысел состоит в разработке подкрепленных достаточными ресурсами программ и динамичном распределении ресурсов Организации в целях оказания Договаривающимся государствам помощи в адаптации к непрерывно меняющимся приоритетам.

Роль ИКАО

Заглядывая в будущее, мы испытываем чувство сдержанного оптимизма. Согласно последнему среднесрочному прогнозу ИКАО перевозки пассажиров авиакомпаниями мира в 2004 году возрастут на 6,2%, и их объем продолжит увеличиваться на 5,4% в 2005 году и 5,2% в 2006 году.

Задача Организации в ходе предстоящего трехлетия будет заключаться в том, чтобы продолжить свою деятельность, опираясь на превосходные достижения за последние три года, и создать инфраструктуру для долгосрочного развития международной гражданской авиации.

Как отмечается в годовых докладах Совета, мы разработали или уточнили планы будущего развития международной гражданской авиации в таких важнейших областях, как безопасность полетов и авиационная безопасность, аэронавигация, воздушный транспорт, охрана окружающей среды и правовые рамки.

В ходе нынешней сессии Ассамблеи вы будете иметь возможность рассмотреть бюджет по программам и пересмотренный Стратегический план действий, которые позволят Организации выполнить свое важное предназначение целенаправленно, эффективно и результативно. Ваши решения по этим и другим вопросам дадут вашей Организации хорошую возможность продолжать играть лидирующую роль, необходимую для определения характера воздушных перевозок в будущем.

В завершение своего выступления хотел бы выразить признательность всем Договаривающимся государствам за их соответствующий вклад в реализацию замысла, столь превосходно изложенного авторами нашей Конвенции около 60 лет тому назад. В ходе текущей 35-й сессии Ассамблеи ИКАО давайте подтвердим нашу приверженность принципу гармоничного, многостороннего сотрудничества в достижении нашей общей глобальной цели – дальнейшего увеличения вклада международной гражданской авиации в благосостояние всех людей на нашей планете.