



**ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТОМ СОВЕТА
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО),
Г-НОМ РОБЕРТО КОБЕ ГОНСАЛЕСОМ,
ГОДОВЫХ ДОКЛАДОВ СОВЕТА ЗА 2004, 2005 И 2006 ГГ.
И ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ДОКЛАДА ЗА ПЕРВЫЕ ШЕСТЬ МЕСЯЦЕВ 2007 ГОДА
НА 36-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ**

(Монреаль, 20 сентября 2007 года)

Уважаемые делегаты и наблюдатели, коллеги, представляющие мир гражданской авиации, дамы и господа!

В соответствии со статьей 54 а) *Конвенции о международной гражданской авиации* я имею честь представить от имени Совета его доклады за 2004, 2005 и 2006 гг., а также дополнительный доклад за первую половину 2007 года. Годовые доклады уже разосланы всем Договаривающимся государствам. В своем кратком выступлении я остановлюсь на наиболее важных событиях отчетного периода.

В 2004–2006 гг. продолжался непрерывный рост мировой гражданской авиации. На глобальном уровне количество авиапассажиров повышалось на 6,2 % ежегодно, а фактическое число авиапассажиров увеличилось с 1,9 до 2,1 млрд. Прогнозируются средние темпы роста в 4,6 % до 2025 года, когда общее число авиапассажиров должно достичь 4,5 млрд.

Это создает новые возможности и новые сложные проблемы для государств и авиатранспортных организаций. При этом степень эффективности, согласованности и последовательности коллективной деятельности в условиях такого роста во всех странах и регионах определит уровень безопасности полетов, авиационной безопасности, устойчивости и эффективности глобальной авиатранспортной системы.

Исходя из этого, в период после 35-й сессии Ассамблеи в 2004 году ИКАО более активно играла ведущую роль, проявляя целенаправленность и инициативность, руководствуясь четырьмя основными принципами: внедрение, эффективность, результативность и транспарентность. Эти принципы ускорили переход от организации, традиционно основанной на предписаниях, к организации, ориентированной на эффективность и результативность.

Особенно наглядно это проявилось в сфере безопасности полетов.

Безопасность полетов

Признается, что в 2003 и 2004 гг. был достигнут самый высокий уровень безопасности полетов со времени создания ИКАО в 1944 году. Однако шесть крупных авиационных происшествий в августе и сентябре 2005 года напомнили нам о том, что системные недостатки, выявленные в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) по-прежнему сохраняются. Это также привело к предложению ИКАО о созыве Конференции генеральных директоров гражданской авиации (ГДГА) для выработки консенсуса в отношении глобальной стратегии в области безопасности полетов на XXI век.

Конференция, которая прошла в марте 2006 года, успешно заложила основы для активизации деятельности в области безопасности полетов. Она подтвердила ключевую важность транспарентности и обмена информацией, связанную с безопасностью полетов, в качестве основ безопасной авиатранспортной системы. Она признала, что безопасность полетов является общей задачей и что улучшение глобального уровня безопасности полетов возможно лишь при обеспечении ведущей роли ИКАО и активизации совместных, согласованных и координированных усилий всех заинтересованных сторон.

Участники Конференции взяли на себя обязательство укреплять рамки безопасности полетов во всем мире, осуществляя надзор за безопасностью полетов в полном соответствии с применимыми Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS), внедряя системы управления безопасностью полетов (СУБП) и вырабатывая надежные решения для обеспечения безопасности полетов. Они единодушно согласились помещать результаты УППКБП на веб-сайт ИКАО не позднее 23 марта 2008 года. На сегодняшний день свое согласие на обнародование соответствующей информации о проверках дали 93 государства. Я призываю все государства, которые еще не сделали этого, как можно скорее дать свое согласие. Информация об отчетах о проверках поможет оперативному устранению существующих недостатков, выявленных в рамках УППКБП, и упростит для государств и других доноров процесс предоставления необходимых финансовых и людских ресурсов тем, кто в них нуждается.

Не должно быть сомнений в том, что уровень транспарентности повышается. Дополнительным свидетельством этого являются подписанные в 2006 году два соглашения, направленные на расширение обмена информацией об инцидентах и происшествиях. Одно соглашение было подписано с Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), а другое – с Европейским агентством по безопасности полетов (ЕАБП). Это поможет ИКАО расширить данные по безопасности полетов в своей системе представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP), заложив основу для более всеобъемлющей оценки риска в рамках процесса управления безопасностью полетов ИКАО.

Другим важным результатом Конференции генеральных директоров гражданской авиации по безопасности полетов является рекомендация ИКАО пересмотреть Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) за счет интеграции глобальной "дорожной карты" безопасности полетов, подготовленной Отраслевой группой по стратегии безопасности полетов (ISSG) в тесном сотрудничестве с ИКАО. Интеграция "дорожной карты" превратила ГПБП в методику активного планирования для ИКАО, государств, регионов и отрасли, позволяя вести совместную работу по достижению конкретных целей безопасности полетов.

С удовлетворением отмечаю, что пересмотренный ГПБП уже сыграл важную роль при разработке всеобъемлющего регионального плана внедрения проектов по безопасности полетов в Африке. План AFI, как его называют, предусматривает рациональный подход к управлению программой и является результатом самой координированной и всеобъемлющей деятельности, когда-либо осуществляемой до сих пор, по решению очень серьезных проблем безопасности полетов в Африке.

Таким образом, важнейшая задача в области безопасности полетов состоит в том, чтобы снизить и без того низкий уровень авиационных происшествий. Я убежден в том, что бóльшая транспарентность и более жесткое применение проверенных процессов управления обеспечат значительный прогресс в достижении нашей общей цели в следующем трехлетии.

Авиационная безопасность

Обращаясь к вопросу авиационной безопасности, можно отметить, что согласно статистике за последние несколько лет глобальная авиатранспортная система остается безопасной. С 2004 по 2006 год имело место лишь четыре совершенных захвата воздушных

судов, хотя другие компоненты системы также были объектами актов незаконного вмешательства.

Универсальная программа проверок ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), созданная в 2002 году, значительно повысила глобальный уровень авиационной безопасности, поскольку государства стали более внимательно относиться к международным требованиям и стремиться к соблюдению Стандартов Приложения 17 "Безопасность". В прошлом году группы ИКАО по проверкам в сфере авиационной безопасности выполнили 46 проверок, и таким образом общее число государств, в которых были проведены проверки, составило 174, что полностью соответствует графику, согласно которому к концу 2007 года необходимо провести проверки во всех 190 государствах. Проведено 86 контрольных выездов в государства для подтверждения результатов выполнения государствами планов мероприятий по устранению недостатков.

Практически все государства, в которых прошли проверки, своевременно представили свои планы мероприятий по устранению недостатков. Результаты проверок постоянно анализируются и полученные выводы служат основой для выработки единой стратегии ИКАО по устранению недостатков в области авиационной безопасности на уровне государств, регионов и на глобальном уровне.

Несмотря на повышение уровня авиационной безопасности, такие события, как предполагаемый террористический заговор в Соединенном Королевстве в августе 2006 года с возможным использованием жидкостей в качестве взрывчатых веществ, напоминают нам об уязвимости системы и необходимости постоянно проявлять бдительность. В данном конкретном случае ИКАО отреагировала быстро, инициативно и в духе сотрудничества, собрав представителей заинтересованных государств, правоохранительных органов и отрасли для выработки эффективных ответных действий. Была принята серия промежуточных мер и вскоре будет опубликован постоянный инструктивный материал, а также пересмотренный список предметов, которые запрещается проносить на борт воздушного судна.

ИКАО хорошо осведомлена о вызовах, с которыми сталкиваются правительства, реализующие антитеррористические меры, которые являются действенными и вместе с тем сохраняющими эффективность воздушного транспорта и доверие общественности к воздушным путешествиям. Организация будет продолжать работать с государствами и отраслью над адаптацией методов и технологий в области авиационной безопасности, с тем чтобы противодействовать новым и возникающим угрозам, содействуя при этом быстрому и эффективному прохождению потока пассажиров через аэропорты.

Оказание помощи государствам как в повышении уровня авиационной безопасности, так и безопасности полетов, включает определение коренных причин существующих проблем и выработку практических и эффективных решений. Такая задача будет возложена на Отдел поддержки внедрения и развития (ПВР), созданный в июне этого года. Эта новая функция основана на выводе о схожем характере недостатков, выявленных в рамках проверок в области безопасности полетов и авиационной безопасности, заключающихся главным образом в отсутствии надлежащего законодательства, нормативных правил и инфраструктуры, а также неспособности удерживать квалифицированный персонал. Отдел ПВР будет сосредоточивать свое внимание именно на этих областях и обеспечивать лучшую координацию, которая оказывается в рамках программ ИКАО.

Окружающая среда

Охрана окружающей среды является еще одним важным сектором, в котором ИКАО играет ведущую роль. На последнем совещании Комитета Совета по охране окружающей среды от воздействия авиации ИКАО (САЕР/7), которое прошло в феврале этого года, стало очевидным, что в настоящее время вопросы охраны окружающей среды стали частью процесса планирования всех ведомств гражданской авиации мира. Растет признание того, что решения должны и будут поступать от авиационного сектора.

Среди достижений совещания САЕР/7 можно отметить установление среднесрочных и долгосрочных целей технологических разработок по контролю за двуокисью углерода (NO_x). Это даст отрасли более четкие цели и обеспечит более продолжительный горизонт планирования. Совещание САЕР/7 также подготовило первоначальные исследования по экологическим преимуществам эксплуатационных приемов, а в отношении местного качества воздуха в аэропортах совещание предложило инструктивный материал с изложением наилучшей практики и методики оценки и количественного измерения источников эмиссии в аэропортах.

Хотя технологические усовершенствования и эксплуатационные приемы обещают дать дополнительные сокращения уровней эмиссии, рыночные методы представляют собой очень важную часть общего решения проблемы. Как и ожидалось, совещание САЕР/7 предложило широкий круг рекомендаций по включению эмиссии международной гражданской авиации в национальные системы торговли квотами на эмиссию в соответствии с процессом Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК ООН).

Этот инструктивный материал касается аспектов торговли квотами на эмиссию, которые связаны со специфическими для авиации вопросами, и в нем представлены предпочтительные варианты различных элементов систем торговли квотами. Я уверен, что изложенные в инструктивном материале направления будут полезны делегатам при рассмотрении ими этих очень важных вопросов охраны окружающей среды.

Эффективность

Повышение эффективности эксплуатационной деятельности, которое привело к уменьшению эмиссии парниковых газов, стало еще одним знаменательным явлением прошедшего трехлетия, когда Совет ИКАО утвердил в ноябре 2006 года пересмотренный Глобальный аэронавигационный план. Основанный на рекомендациях Одиннадцатой Аэронавигационной конференции 2003 года и двух связанных с этим отраслевых "дорожных картах", он является новой вехой в процессе внедрения глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД).

План предусматривает совместимость и непрерывность обслуживания во всех регионах для всех пользователей и на всех этапах полета, соответствует согласованным уровням безопасности полетов, обеспечивает оптимальное и экономичное производство полетов, является экологически устойчивым и отражает национальные требования в области авиационной безопасности.

ИКАО уже включила различные элементы глобального плана в свой новый бизнес-план, в котором подчеркивается внедрение согласованных систем организации воздушного движения, основанных на характеристиках методов повышения эффективности и интеграции между Штаб-квартирой ИКАО и региональными бюро. Глобальный план обеспечит исходный уровень для конкретных достижений, поскольку глобальная система ОрВД продолжает эволюцию от режима, основанного на системах, к режиму, основанному на характеристиках.

Задача состоит в том, чтобы добиться жизнеспособности будущей аэронавигационной системы, обеспечивающей постоянный вклад в глобальное экономическое развитие при сохранении окружающей среды.

Повышение эффективности деятельности также зависит от создания благоприятных эксплуатационных условий для авиатранспортной отрасли посредством эффективной либерализации, являющейся краеугольным камнем обеспечения будущего роста отрасли. Возникшее на международном рынке положение привело к повышению спроса на ведущую роль ИКАО в оказании поддержки государствам в процессе либерализации. В 2005 году с учетом решений Всемирной авиатранспортной конференции 2003 года ИКАО опубликовала три важных исследования. Одно из них касается аспектов безопасности полетов и авиационной безопасности экономической либерализации, другое – важнейших видов

обслуживания и развития системы туристических маршрутов и третья – экономического вклада гражданской авиации.

Ведущая роль и инициативный подход ИКАО к экономическим вопросам помогает направлять государства по пути разработки соответствующей политики в соответствии с переменами, поощряя их к корректировке нормативных актов по своему усмотрению и своими темпами. ИКАО также рекомендует государствам рассмотреть возможность создания автономных органов по эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб, одновременно обеспечивая их инструктивным материалом по эффективному и рентабельному управлению этими средствами и службами. Недавно Совет принял решение о созыве в следующем году крупной конференции по экономическим вопросам, на которой мы планируем сделать еще один шаг на пути к созданию основанной на характеристиках эффективной аэронавигационной системы, а также заложить основу для прочного сотрудничества между поставщиками аэропортового и аэронавигационного обслуживания и их клиентами – пользователями воздушного пространства, что, по нашему мнению, необходимо для будущего развития международной гражданской авиации.

Непрерывность

В области обеспечения непрерывности авиатранспортной деятельности ИКАО сосредоточила значительное внимание на разработке плана ИКАО на случай возможной пандемии птичьего гриппа в сотрудничестве со Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) и партнерами по отрасли. Конечная цель состоит в разработке согласованной на глобальном уровне программы управления риском. ИКАО также обновила многие положения по медицинским вопросам Приложения 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу".

Правовое регулирование

В юридической области ИКАО по-прежнему играла активную роль в разработке и обновлении документов международного воздушного права с учетом меняющихся потребностей международного авиационного сообщества. Это включало работу по вопросам компенсации за ущерб, причиненный воздушными судами третьим сторонам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками. *Конвенция о международных гарантиях на подвижное оборудование* и Протокол к ней по вопросам, касающимся авиационного оборудования, подписанный в Кейптауне 16 ноября 2001 года с целью упрощения финансирования воздушных судов, вступили в силу 1 марта 2006 года, и в дальнейшем начал функционировать Международный регистр под контролем Совета. Был создан Специальный подкомитет Юридического комитета с целью подготовки одного или нескольких проектов документов, касающихся новых и возникающих угроз для гражданской авиации.

Техническое сотрудничество

Программа технического сотрудничества продолжала расти впечатляющими темпами при поддержке стран-реципиентов и доноров, которые доверяют беспристрастному, эффективному и рентабельному обслуживанию, предоставляемому Управлением технического сотрудничества ИКАО. Объем программы к концу 2006 года достиг 158 млн долл. США, что на 53 млн больше по сравнению с 2003 годом, при этом больший акцент делается на достижение стратегических целей ИКАО. Учитывая удовлетворенность пользователей предоставляемыми услугами, я вправе рассчитывать на дальнейший рост программы в течение ближайших трех лет, поскольку ИКАО будет продолжать сотрудничать с государствами и другими организациями в их усилиях, направленных на повышение уровня безопасности полетов, авиационной безопасности и эффективности гражданской авиации.

Эффективность работы Организации

Как всегда, большое внимание уделялось вопросу повышения эффективности работы Организации. По просьбе Совета Генеральный секретарь разработал бизнес-план для преобразования ИКАО в организацию, ориентирующуюся на результаты, и для внедрения новых методов работы в целях эффективного и осмотрительного использования ограниченных ресурсов. Через несколько минут д-р Тайеб Шериф изложит основные элементы бизнес-плана ИКАО.

Будущая деятельность

Как явствует из моего краткого обзора событий трехлетия, Организация добилась значительного прогресса в осуществлении своих стратегических целей, а именно: повышать уровень безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации во всем мире; сводить к минимуму негативные последствия для окружающей среды; повышать эффективность и сохранять непрерывность авиатранспортной деятельности; укреплять законы, определяющие деятельность международной гражданской авиации.

Важнейшая задача на следующее трехлетие и последующий период будет заключаться в том, чтобы по-прежнему удовлетворять потребности мирового авиационного сообщества в условиях быстрых темпов роста. Если прошлое является точным мерилем будущего успеха, то все мы можем рассчитывать на чрезвычайно продуктивное трехлетие 2008–2010 гг.