



**РЕЧЬ ПРЕЗИДЕНТА СОВЕТА МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО) Д-РА АССАДА КОТАЙТА НА ОТКРЫТИИ
ДВЕНАДЦАТОГО СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ
ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FAL/12)**

(Каир, Египет, 22 марта 2004 года)

От имени Совета и Генерального секретаря горячо приветствую вас на Двенадцатом Специализированном совещании по упрощению формальностей и выражаю Его Превосходительству министру гражданской авиации Египта маршалу авиации Ахмеду Мохамеду Шафику и в его лице правительству Арабской Республики Египет глубокую признательность и благодарность за организацию этого Специализированного совещания и, в особенности, за их исключительное гостеприимство. Великолепные средства и службы, которые они предоставили, будут, несомненно, в значительной степени способствовать успешному проведению наших дискуссий. Находиться здесь, в одном из древнейших и интереснейших городов мира, – большая честь для нас.

Со времени проведения последнего Специализированного совещания в 1995 году мир авиации существенно изменился. Мировой воздушный транспорт только сейчас выходит из самого беспокойного периода своей истории, вызванного совокупным влиянием трагических событий 11 сентября 2001 года, резким спадом мировой экономики и недавней вспышкой тяжелого острого респираторного синдрома (ТОРС) в регионе Азии и Тихоокеанском регионе, который нарушил воздушные перевозки в этой части мира. В настоящее время мировая экономика начинает восстанавливаться. Подъем торговли и промышленного производства отмечается во всех основных регионах, а регион Азии и Тихоокеанский регион, в частности, в определенной степени восстановили свою экономическую мощь. Объемы воздушных перевозок продолжают расти, несмотря на некоторые недавние временные спады, и мы рассчитываем на годовой рост порядка 4% в 2004 году и постепенное возвращение к традиционным темпам роста в 2005 году и в последующие годы.

Стабильный подъем отрасли воздушного транспорта зависит от состояния экономики и отсутствия в дальнейшем актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Что касается второго аспекта, то мы признаем, что проблемы обеспечения национальной безопасности стали чрезвычайно сложными. Помимо традиционных угроз, связанных с контрабандой, мошенническим использованием документов в целях незаконной иммиграции и захватом воздушных судов, мы должны научиться противостоять новым и появляющимся угрозам, создаваемым международным терроризмом, таким, как использование воздушных судов в качестве оружия массового уничтожения или покушение на их сбитие с помощью переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК).

Я неоднократно говорил о целесообразности рассмотрения концепции создания универсального режима контроля за ПЗРК по примеру того, который нам удалось создать в отношении пластических взрывчатых веществ в 1991 году. Я также подчеркивал, что ИКАО и Организация Объединенных Наций должны тесно сотрудничать в создании такого режима. В то время как государства-члены активно ищут способы укрепления своих границ и повышения безопасности гражданской авиации, формирование консенсуса с целью обеспечения глобальной гармонизации и интероперабельности приобретает как никогда важное значение. Хотя это может показаться привлекательным в краткосрочном плане, я полагаю, что государствам не следует поддаваться искушению вводить в одностороннем порядке новые требования в сфере безопасности без полного учета их влияния на системы в других государствах. Эффективная глобальная система безопасности

может быть построена только на глобальной основе, звено за звеном, с гарантией того, что даже самое слабое из этих звеньев является достаточно сильным, чтобы остановить террористов.

Именно в этом Специализированное совещание по упрощению формальностей может сыграть стратегическую роль сплочения мирового авиационного сообщества на достижение общей цели. Как участники Специализированного совещания вы представляете целый ряд направлений деятельности, таких, как политика в области гражданской авиации, таможенный контроль, иммиграционный и паспортный контроль, карантинный надзор и здравоохранение. Все вы занимаетесь разработкой или осуществлением мер контроля, и целью таких мер является безопасность определенного типа; безопасность ваших национальных границ; безопасность ваших доходов; безопасность ваших аэропортовых сооружений и воздушных судов; и, естественно, безопасность людей и товаров, перевозимых в авиатранспортной системе. Это жизненно важные аспекты мирового сообщества. В то же время все мы участвуем в решении общей задачи – предоставлять авиатранспортные услуги надежно и своевременно. Поэтому мы обязаны сделать все возможное для повышения как эффективности, так и действенности разрабатываемых и осуществляемых нами мер контроля. Ваша задача в течение следующих нескольких дней разработать, согласовать и рекомендовать стандарты в отношении таких мер и процедур, с тем чтобы мы могли достичь более высокой степени интероперабельности в глобальном масштабе.

Рекомендации, которые вам предлагается внести, являются рекомендациями двух типов. Рекомендации типа А, предусматривающие поправки к Стандартам и Рекомендуемой практике Приложения 9, пройдут обычную процедуру ИКАО, связанную с обновлением Приложений, и станут частью следующего издания Приложения 9. Рекомендации типа В, предусматривающие иные действия, чем внесение поправок в Приложение, пройдут более короткую процедуру принятия Советом. Рекомендации типа А и В в совокупности составят основу политики ИКАО и программы упрощения формальностей на следующее десятилетие.

Перед вами стоит сложная задача. В нынешней обстановке усиления мер безопасности поддержание жизнеспособности авиатранспортных услуг требует новых подходов к обеспечению пограничного контроля и авиационной безопасности. Несомненно, мир становится более опасным, однако поиск оптимальной формулы безопасности связан с такими издержками, как перегруженность, длительное время оформления, длинные очереди, путаница и беспорядок. Мир ждет от ИКАО ориентиров и решений, и данное совещание поможет уточнить эти ориентиры и определить эти решения.

В центре внимания дискуссий, несомненно, будут технологии и Интернет. Эти замечательные средства уже существенно изменили методы нашей работы в области упрощения формальностей. Перед государствами более не стоит вопрос, следует ли применять информационную технологию в операциях, связанных с проверками. Вопрос в том, как и какими темпами внедрять ее. Высококачественные машиночитываемые проездные документы (МСПД), усовершенствованные с помощью средств биометрической идентификации, стали необходимыми для обеспечения безопасности, борьбы с терроризмом и упрощения формальностей во всем мире.

Масштабы этой задачи огромны. В 2003 году авиакомпании мира, выполняющие регулярные перевозки, перевезли свыше 1,6 млрд. пассажиров и приблизительно 30 млн. тонн груза. Как нам разработать "умную систему", чтобы облегчить прохождение пассажиропотока в аэропортах, "умную систему контроля безопасности" и "умную систему досмотра", избегая при этом применения процедур, которые могут некоторым показаться унижительными? Можем ли мы найти соответствующий баланс между неприкосновенностью частной жизни и безопасностью? Как наилучшим образом обмениваться подходами и информацией о друг друге и с друг другом? Сам факт, что мы задаемся этими вопросами, является отражением растущей сложности и масштабов деятельности гражданской авиации. Мы больше не можем ограничиваться в нашем мышлении существующими структурами и методами работы. Наступило время для установления новых отношений с правительствами, отраслью, научными кругами и другими представителями

гражданского общества, с тем чтобы поднять безопасность полетов и авиационную безопасность на еще более высокий уровень.

На протяжении 60 лет под руководством ИКАО государства – члены Организации и другие члены мирового авиационного сообщества усердно работают ради создания безопасной и надежной глобальной авиатранспортной системы и обеспечения максимально эффективного передвижения через международные границы. Вашей коллективной обязанностью на данном Специализированном совещании является продолжение этой работы и установление новых стандартов и дальновидной политики, направленных на облегчение прохождения пассажиропотока в аэропортах, ограничение или устранение неудобств для пассажиров и принятие эффективных мер в связи с любыми существующими и всеми новыми угрозами безопасности полетов и авиационной безопасности международного гражданского воздушного транспорта.