



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 3 повестки дня. Укрепление нормативной и институциональной базы
3.3 Укрепление механизмов планирования действий в
чрезвычайных ситуациях и защиты прав потребителей в
целях обеспечения устойчивости авиационной системы

НАБОР ИНСТРУМЕНТОВ В ОБЛАСТИ ПОЛИТИКИ ДЛЯ ПЛАНИРОВАНИЯ ДЕЙСТВИЙ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ УСТОЙЧИВОСТИ АВИАЦИИ

(Представлено Таиландом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Недавние глобальные сбои свидетельствуют о том, что внешние потрясения, затрагивающие воздушный транспорт, становятся все более частыми и носят системный характер. Когда происходят такие сбои, нарушение работы непосредственно угрожает финансовой устойчивости авиакомпаний, транспортной доступности внутри стран и макроэкономической стабильности. Ситуативных мер по оказанию помощи и мер, предпринимаемых в порядке реагирования, уже недостаточно для обеспечения долгосрочной устойчивости сектора.

В настоящем рабочем документе представлена рамочная основа для обеспечения инициативной готовности к кризисам и гарантирования непрерывности экономической деятельности. Опираясь на непрерывный мониторинг рисков и комплексный набор инструментов в области авиационной политики, эта рамочная основа обеспечивает структурированную гибкость регулирования с использованием семи основных компонентов политики и четырехэтапного механизма срабатывания. В документе государствам-членам и Международной организации гражданской авиации (ИКАО) предлагаются конкретные меры по созданию основанной на данных и согласованной рамочной основы для реагирования на чрезвычайные ситуации и обеспечения экономической устойчивости.

Действия: Конференции предлагается рассмотреть настоящий документ и одобрить меры, изложенные в разделе 5 настоящего документа.

Стратегическая цель	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"
Финансовые последствия	Отсутствуют
Справочный материал	Резолюции, принятые на 42-й сессии Ассамблеи, предварительное издание, октябрь 2025 г. (резолюция A42-13 Ассамблеи ИКАО) Стратегический план ИКАО на 2026–2050 годы

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На 42-й сессии Ассамблеи государства-члены приняли резолюцию A42-13, в которой признается, что "всем государствам может быть полезным включить в свои стратегические планы развития авиатранспортного сектора стратегии снижения риска бедствий", и подчеркивается "необходимость координировать на наиболее адекватном уровне меры в области политики и оперативные меры реагирования на стихийные бедствия или антропогенные катастрофы, достигающие регионального или глобального масштаба". Настоящий документ, предусматривающий создание комплексного, основанного на данных набора инструментов в области авиационной политики, направлен на практическую реализацию этих глобальных обязательств и призван помочь ведомствам гражданской авиации перейти от несогласованных, ситуативных мер по оказанию помощи к институционализированному планированию на случай чрезвычайных ситуаций и обеспечению долгосрочной устойчивости сектора.

1.2 В последние годы стала очевидной уязвимость гражданской авиации перед лицом следующих друг за другом внешних потрясений. Вслед за пандемией COVID-19 геополитическая напряженность и ограничения на использование воздушного пространства привели к массовым изменениям маршрутов полетов и резким колебаниям цен на энергоносители. В Таиланде цены на топливо Jet A-1 в пиковые периоды выросли с 80 до более чем 200 долл. США за баррель, в результате чего расходы авиакомпаний на топливо увеличились с 30 до 50 процентов от общих эксплуатационных затрат. В 2026 году этот скачок цен привел к отмене 65 234 рейсов и потере 12,16 млн пассажиров-мест.

1.3 Хотя чрезвычайные меры, такие как отмена сборов, снижение арендной платы за пользование аэропортами, продление сроков погашения кредитов и временные льготы при выдаче свидетельств, обеспечили немедленное поступление денежных средств, эти меры предпринимались в порядке реагирования. Для предупреждения повторяющихся системных сбоев ведомствам гражданской авиации требуется перейти от несогласованных мер по оказанию помощи к механизмам институционализированного планирования на случай чрезвычайных ситуаций, которые обеспечат непрерывность эксплуатационной деятельности и стабильность отрасли.

2. КОМПОНЕНТЫ ПОЛИТИКИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ УСТОЙЧИВОСТИ К КРИЗИСАМ

2.1 Для решения проблемы разноплановых сбоев ведомствам гражданской авиации необходима комплексная система, охватывающая семь основных компонентов политики.

Компонент	Сфера применения и цель регулирования
1. Безопасность полетов и нормативный контроль	Поддержание высоких стандартов безопасности полетов, допускающее соразмерную, основанную на оценке рисков гибкость в отношении выдачи свидетельств, сертификации и проведения инспекций.
2. Эксплуатационный потенциал	Рациональное использование ограниченной пропускной способности воздушного пространства и аэродромов, оптимизация правил распределения слотов и создание возможностей для динамического изменения маршрутов.

3. Авиационная безопасность и упрощение формальностей	Обеспечение базового уровня авиационной безопасности при одновременном упрощении процедур оформления членов экипажей, гуманитарной помощи и критически важных грузов.
4. Экономическая и финансовая устойчивость	Поддержка ликвидности и финансовой стабильности авиакомпаний, аэропортов и поставщиков авиационных услуг путем применения прозрачных, временных и недискриминационных мер.
5. Стратегическая связность	Обеспечение функционирования важнейших внутренних, региональных и международных воздушных коридоров, включая цепочки поставок грузов и репатриационные рейсы.
6. Удержание персонала	Сохранение критически важных компетенций в авиационной сфере, для чего требуется не допускать резкого сокращения численности персонала и проявлять гибкость при продлении сертификатов.
7. Согласованный обмен информацией	Налаживание структурированного обмена данными в режиме реального времени между государственными полномочными органами, отраслевыми эксплуатантами и международными партнерами.

3. КАК РАБОТАЕТ И НА ЧЕМ ОСНОВАН НАБОР ИНСТРУМЕНТОВ В ОБЛАСТИ ПОЛИТИКИ

3.1 Четырехэтапный процесс срабатывания

3.1.1 Эффективная система реагирования на чрезвычайные ситуации должна функционировать на основе поэтапного механизма, корректируемого с учетом результатов непрерывного мониторинга рисков и анализа эксплуатационных данных.

Этап	Направленность	Ключевые меры регулирования
Этап 1: готовность	Регулярный мониторинг основных экономических, геополитических и эксплуатационных показателей.	Пересмотр порядка действий в чрезвычайных ситуациях, проверка достоверности исходных данных и предварительная подготовка инструментов для смягчения нормативных требований.
Этап 2: раннее срабатывание	Сигналы раннего предупреждения указывают на потенциальные системные проблемы до появления официальных международных директив.	Временное внедрение предварительных мер, основанных на оценке рисков, для смягчения первоначальных эксплуатационных и финансовых последствий.
Этап 3: реагирование на кризис	Серьезные системные сбои с подтвержденными	Применение адресных мер в целях обеспечения гибкости регулирования, временных мер по обеспечению финансовой

	эксплуатационными и экономическими последствиями.	устойчивости, освобождений от квот на слоты и корректировок маршрутов.
Этап 4: восстановление и переходный период	Эксплуатационные условия стабилизируются, а рыночные объемы перевозок возвращаются к нормальным базовым показателям.	Систематическая отмена чрезвычайных мер, применявшихся для обеспечения гибкости, проведение анализа событий после их завершения и восстановление обычного нормативного контроля.

3.2 Постоянная готовность и имитационное тестирование

3.2.1 Механизмы планирования на случай чрезвычайных ситуаций предполагают наличие постоянных институциональных процессов, а не отдачу распоряжений в порядке реагирования. Для определения возможностей реагирования и поддержания институциональной гибкости крайне важно проводить периодические имитационные учения на основе сценариев, оценки после сбоев и постоянные консультации с заинтересованными сторонами.

4. ВЫВОД

4.1 Растущая частота и сложность глобальных сбоев требуют от ведомств гражданской авиации решительного перехода от кризисного управления в порядке реагирования к инициативному и институционализированному обеспечению готовности. Несогласованные меры в области политики усугубляют уязвимость отрасли, фрагментируют рынки и затягивают экономическое восстановление.

4.2 Создание комплексного набора инструментов в области авиационной политики, опирающегося на мониторинг данных в режиме реального времени, прозрачные критерии срабатывания и структурированную межведомственную координацию, позволит ведомствам гражданской авиации существенно сократить время реагирования, сохранить критически важную связность воздушных перевозок и укрепить устойчивость мировой авиации.

5. ДЕЙСТВИЯ

5.1 Конференции предлагается:

- а) предложить государствам-членам и соответствующим авиационным заинтересованным сторонам признать важность повышения готовности к кризисным ситуациям в авиации посредством мониторинга на основе данных, оценки рисков и принятия решений в отношении политики с учетом фактических данных в целях повышения устойчивости и экономической жизнеспособности авиационного сектора;
- б) обратиться к Международной организации гражданской авиации (ИКАО) с просьбой разработать глобальный инструктивный материал и общие принципы обеспечения готовности к кризисным ситуациям в авиации, мониторинга рисков и принятия согласованных мер в сфере регулирования в рамках ее долгосрочных стратегических рамочных программ.