

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 28 повестки дня. Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания"**

**ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО СОЗДАНИЮ ПРОЦЕССА УПРАВЛЕНИЯ  
КРИЗИСНЫМИ СИТУАЦИЯМИ**

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

За последние несколько лет имел место целый ряд событий, повлекших такие последствия для гражданской авиации, с которыми мы ранее не сталкивались. Эти события включали как антропогенные катастрофы, так и стихийные бедствия, а также масштабные сбои в обеспечении аэронавигации. С учетом того, что технический уровень развития гражданской авиации настолько высок, что полеты по маршрутам осуществляются в рамках очень эффективных параметров, такие события требуют весьма активного, комплексного и хорошо скоординированного управления в кризисных ситуациях. В ИКАО возможно не предусмотрен надлежащий институциональный процесс для реагирования на ситуации такого типа, который позволил бы ей смягчить последствия для международной гражданской авиации. В дополнение к тому, что уже требуется в региональном аэронавигационном плане, ИКАО, государства, поставщики аэронавигационного обслуживания и эксплуатанты должны разработать порядок подготовки региональных планов на случай непредвиденных обстоятельств, которые могут быть оперативно введены в действие. Хотя государства уже могут иметь внутренние планы на случай непредвиденных обстоятельств для действий в кризисных ситуациях, большинство таких планов не содержат надлежащей подробной информации о передовой практике и оперативных действиях, необходимых для эффективного управления как международным, так и внутренним воздушным пространством.

Механизмы ИКАО по действиям в кризисных ситуациях необходимо пересмотреть, поскольку вопрос, вызывающей озабоченность, состоит в том, что сообщество международной гражданской авиации продолжает функционировать в рамках культуры, основанной на принципе реагирования на чрезвычайные и опасные ситуации. Вместо этого, ей следует внедрить культуру, основанную на проактивных/упреждающих подходах к управлению кризисными ситуациями.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению положения Приложений 1, 6, 9, 11, 14 и 19, касающиеся планирования мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств;
- b) настоятельно призвать ИКАО пересмотреть существующие политику и процедуры, с тем чтобы разработать стратегию для институционализации действий в кризисных ситуациях в рамках Организации и для содействия в выработке региональных планов и мер на случай непредвиденных обстоятельств, которые быстро и эффективно введут в действие систему управления ситуациями, повлекшими нарушение полетов гражданской авиации.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полётов"
<i>Финансовые последствия</i>	Виды деятельности, указанные в данном документе, будут осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2017–2019 гг. и/или за счет внебюджетных поступлений
<i>Справочный материал</i>	Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" Приложение 9 "Упрощение формальностей" Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения" Приложение 14 "Аэродромы" Приложение 19 "Управление безопасностью полетов" Дос 7300, Конвенция о международной гражданской авиации Бизнес-план ИКАО

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Начиная с 2010 года, когда имели место стихийное бедствие, затронувшее Гаити и Карибский регион после трагического землетрясения, и глобальный сбой в воздушном движении, вызванный извержением вулкана Эйяфьядлайёкюдль в Исландии, сообщество гражданской авиации столкнулось с целым рядом ситуаций, связанных с антропогенными и стихийными бедствиями, которые выявили необходимость повышения возможностей ИКАО и государств по совершенствованию управления такими сбоями и адаптации к ним. ИКАО, в ее роли организации, устанавливающей стандарты и распределяющей международное воздушное пространство, следует способствовать разработке региональных и межрегиональных планов и мер на случай непредвиденных обстоятельств, которые могут быть быстро и эффективно внедрены для защиты безопасности полетов гражданской авиации и авиапассажиров во время таких сбоев.

1.2 Эксплуатанты воздушных судов играют ключевую роль в содействии эвакуации лиц, оказавшихся в сложной ситуации вследствие стихийных бедствий, или пострадавших в результате конфликта, а также в оказании гуманитарной поддержки первым спасателям, представлении чрезвычайной помощи, в доставке грузов и помощи беженцам. ИКАО играет важную роль в оказании помощи государствам и регионам, затронутым стихийными бедствиями, конфликтами, пандемиями и т. п. Процедуры, которые могут быстро привлечь основные организации и персонал для реагирования на эти ситуации, повысят ее способность поддерживать систему международного воздушного транспорта и международное сообщество во время кризисных ситуаций.

## 2. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Основная цель настоящего документа – предложить пересмотр механизмов ИКАО для реагирования в кризисных ситуациях в целях повышения эффективности действий в кризисных ситуациях сообщества международной гражданской авиации. Более действенная помощь и координация в чрезвычайных ситуациях были бы возможны в случае вовлечения Штаб-квартиры и региональных бюро ИКАО, а также использования международной сети

координационных центров по действиям в затрагивающих авиацию чрезвычайных ситуациях с участием национальных, региональных и международных организаций.

2.2 Мы заявляем, что основная ответственность за действия в таких ситуациях лежит на государствах, и что любые действия, предпринимаемые ИКАО, должны осуществляться при согласовании и во взаимодействии с соответствующим(и) государством(ами).

2.3 В течение последнего десятилетия, а точнее в период после 38-й Ассамблеи ИКАО, бедствия и конфликты продолжали оказывать воздействие на благосостояние и безопасность людей и государств. ИКАО сотрудничает с государствами в деле разработки, распространения и обновления планов мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств, включая проведение практических учений, например при извержениях вулканов, но эти планы мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств являются региональными по своей направленности, стратегическими по характеру и не предусматривают возможности оказания тактической помощи гражданской авиации в адаптации в кризисной ситуации и управлению ею в реальном времени.

2.4 ИКАО играла роль в реагировании на многочисленные кризисные ситуации, включая землетрясение на Гаити, в Японии и Эквадоре, пандемии и зоны конфликтов, которые имели значительные последствия для международной гражданской авиации. Все эти события требовали координации между государствами, регионами и эксплуатантами. ИКАО реагировала на эти кризисные ситуации частично посредством создания специальных групп, которые разрабатывали инструктивные материалы для международного сообщества. Однако информация, разработанная специальными группами, получила ограниченное распространение; группы не всегда включали всех возможных заинтересованных лиц; а координация и обмен информацией между Штаб-квартирой ИКАО в Монреале, региональными бюро ИКАО, эксплуатантами и заинтересованными государствами были недостаточными.

2.5 Существующие Стандарты ИКАО предусматривают лишь предоставление плана мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств для управления затронутым воздушным пространством в рамках определенного регионального аэронавигационного плана ИКАО. Отсутствие институционных процедур и механизмов для более широкого обмена информацией с международным сообществом и координации соответствующих действий потенциально ставит под угрозу безопасность полетов воздушных судов, выполняющих полет через затронутое воздушное пространство, а также замедляет процесс оказания гуманитарной помощи.

2.6 Одним из возможных направлений дальнейших действий могло бы стать создание системы управления кризисными ситуациями, включающей как стратегический, так и тактический элементы. Стратегический элемент определяет процедуры и координационные связи, которые будут использоваться, когда авиационное сообщество будет призвано действовать в связи со стихийными бедствиями и сбоями в использовании воздушного пространства. Тактический элемент или элемент реального времени обеспечит помощь и/или инструктивный материал для действий мирового сообщества в таких ситуациях. Роль и ответственность ИКАО, государств и всех вовлеченных заинтересованных сторон должны быть выявлены и определены для каждого из этих двух этапов управления кризисной ситуацией.

2.7 Государства должны иметь план действий в чрезвычайных ситуациях в области авиации, который содержит как стратегические, так и тактические элементы, обеспечивающие поддержание уровня безопасности полетов в авиационной системе в случае кризисных ситуаций, связанных с антропогенными или стихийными бедствиями, например извержения вулканов, землетрясения, ураганы, цунами или вспышки пандемий, а также зоны конфликтов, которые могут повлечь последствия для авиационной системы.

2.8 Каждое государство также должно обеспечить, чтобы его план действий в чрезвычайных ситуациях в области авиации был должным образом согласован с соответствующими организациями и другими государствами. Это может предусматривать координацию планирования на случай чрезвычайных ситуаций между ведомством гражданской авиации, поставщиками обслуживания, организациями по управлению чрезвычайными ситуациями и другими государственными организациями, а также может конкретно включать вопросы взаимосвязи между аэронавигационным обслуживанием и комплексными мероприятиями в чрезвычайной ситуации. Наконец, каждое государство должно обеспечить, чтобы персонал, непосредственно занятый в поддержании надлежащего уровня безопасности полетов гражданской авиации, был должным образом квалифицирован и подготовлен для эффективных действий в чрезвычайной ситуации.

### 3. **ВЫВОД**

3.1 Анализ процедур управления кризисными ситуациями ИКАО должен быть предпринят в приоритетном порядке. Настало время рассмотреть более системный подход к реагированию на эти события таким образом, чтобы при этом соблюдались права государств, обеспечивался соответствующий уровень стабильности и предусматривались меры по уменьшению рисков как для безопасности полетов, так и для авиационной безопасности.

— КОНЕЦ —