

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 26 повестки дня. Экономическое развитие воздушного транспорта****ПРАКТИКА, ВЛИЯЮЩАЯ НА УПОРЯДОЧЕННОЕ РАЗВИТИЕ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

(Представлено Индией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Как закреплено в Преамбуле к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция), одним из основополагающих принципов является безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации. Целью настоящего рабочего документа является выявление практики, которая негативно влияет на способность Договаривающихся государств упорядоченным образом развивать международную гражданскую авиацию.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) признать, что упорядоченное развитие международной гражданской авиации, как это закреплено в преамбуле к Чикагской конвенции, требует должных гарантий для обеспечения стабильности и устойчивого развития авиационных услуг во всем мире;
- б) отметить, что нескоординированная миграция подготовленного авиационного персонала, особенно пилотов, авиационных инженеров, авиационных техников и бортпроводников, без стандартизированных сроков уведомления негативно влияет на способность Договаривающихся государств поддерживать упорядоченную и безопасную авиационную деятельность;
- с) просить Группу экспертов по регулированию воздушного транспорта (АТРП) разработать конкретные инструктивные материалы для типового Кодекса поведения для Договаривающихся государств, чтобы гарантировать, что миграция подготовленного авиационного персонала без предварительного уведомления будет сбалансирована с законными интересами государств по поддержанию непрерывности деятельности и стандартов безопасности полетов.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"
<i>Финансовые последствия</i>	Прямые финансовые последствия для ИКАО отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) Раздел 7 серии X части II выпуска III Правил гражданской авиации (CAR), опубликованных Индией

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В преамбуле Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции), помимо прочего, говорится: *"ПОЭТОМУ нижеподписавшиеся Правительства, достигнув согласия относительно определенных принципов и мер с тем, чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом..."*.

1.2 Индийский рынок гражданской авиации, который демонстрировал экспоненциальный рост до начала пандемии COVID-19, восстановился и достиг внутреннего объема перевозок, превышающего допандемический уровень. Поскольку рынок внутренних авиаперевозок Индии, как ожидается, продолжит демонстрировать двузначные темпы роста в год в течение следующего десятилетия, индийские перевозчики разместили крупные заказы на воздушные суда и имеют конкретные планы по привлечению технического и квалифицированного персонала, чтобы иметь возможность удовлетворять растущие потребности, возникающие в связи с постоянно расширяющимся парком воздушных судов.

1.3 С учетом вышесказанного в настоящем рабочем документе будет предпринята попытка обозначить проблемы, с которыми сталкивается сектор гражданской авиации в Индии. Эти проблемы влияют на способность Индии эффективно и упорядоченно развивать международную гражданскую авиацию и предлагать рекомендации по сведению к минимуму негативного воздействия этих проблем.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Рынок внутренних авиаперевозок Индии пережил беспрецедентный рост: пассажиропоток увеличился с 61 миллиона (2013–2014 гг.) до 166 миллионов человек (2024–2025 гг.), увеличившись на 135 %. Суммарные заказы индийских перевозчиков на воздушные суда превышают 2000 единиц, а внутренний пассажиропоток, по прогнозам, к 2030 году достигнет 300 миллионов человек.

2.2 Такое быстрое увеличение количества пассажиров в гражданской авиации требует привлечения и удержания квалифицированного и технически подготовленного персонала. Однако некоторые действия Договаривающихся государств негативно сказываются на способности Индии развивать международную гражданскую авиацию упорядоченным образом, что противоречит принципам Чикагской конвенции и гарантии в отношении равных возможностей для развития, предусмотренной статьей 44.

2.3 Например, способность индийских перевозчиков задействовать дополнительные воздушные суда, вводимые в их парк, подвергается отрицательному влиянию со стороны конкурирующих перевозчиков других Договаривающихся государств, которые имеют тенденцию нанимать технический и квалифицированный персонал, работавший у индийских перевозчиков, без какого-либо уведомления этих индийских перевозчиков, тем самым отрицательно влияя на способность Индии упорядоченно развивать свой сектор гражданской авиации.

2.4 Чтобы расширить масштабы деятельности, индийские авиакомпании вкладывают значительные средства и время в набор новых пилотов, инженеров, техников, инженеров по техническому обслуживанию воздушных судов (AME) и бортпроводников, а затем в их профессиональное развитие, в частности, повышая молодых пилотов до уровня командира воздушного судна. Правительство Индии и заинтересованные стороны в области авиации выступили с многочисленными инициативами, направленными на поощрение создания

организаций по обучению летного состава (FTO), что позволило создать надежную систему подготовки кадров для поддержки развития индийской авиации. Например, государственное предприятие Управление аэропортов Индии (AAI) рационализировало аренду земли, чтобы сделать деятельность FTO более доступной, и отменило распределение доходов между FTO, созданными в аэропортах, принадлежащих AAI. Аналогичным образом, другие заинтересованные стороны, такие как правительства штатов и частные аэропорты, предоставляют стимулы и снижают сборы предприятиям, создающим FTO в пределах своих соответствующих юрисдикций.

2.5 Однако авиакомпании из других Договаривающихся государств, как правило, нанимают опытных пилотов, инженеров, техников и бортпроводников, работавших у индийских перевозчиков, что мешает сектору гражданской авиации Индии достичь запланированного и упорядоченного роста. Такая практика создает порочный круг, в котором индийские перевозчики вынуждены постоянно набирать и обучать новый персонал, отвлекая ресурсы от мероприятий по расширению и улучшению операционной деятельности. Особенно сильно это сказывается на таких специалистах, как АМЕ и пилоты с квалификационными отметками на тип, в случае которых подготовка нового персонала может длиться месяцы или даже годы. Такая практика создает несправедливое конкурентное преимущество, когда индийские перевозчики фактически субсидируют расходы иностранных авиакомпаний на обучение, при этом сами несут расходы, связанные с нарушением операционной деятельности.

2.6 Для индийских перевозчиков, которые выполняют и внутренние и международные рейсы, любая потеря технического и квалифицированного персонала, как правило, в первую очередь влияет на их способность обслуживать международные рынки, учитывая текущий и планируемый масштаб их международных полетов. Эти проблемы, возникающие при миграции персонала, также создают каскадный эффект в нескольких областях эксплуатации. Сбои в работе, включая частые отмены рейсов и изменения расписания, напрямую способствуют увеличению расходов на обучение и неэффективному распределению ресурсов. Эти неотложные проблемы создают препятствия для запланированного расширения парка воздушных судов и развития маршрутов, поскольку перевозчикам приходится концентрировать ресурсы на стабилизации текущих операций, а не на реализации инициатив по росту. Нестабильность еще больше подрывает долгосрочное планирование и инвестиции в человеческие ресурсы, затрудняя авиакомпаниям разработку устойчивых кадровых стратегий на быстро развивающемся индийском рынке. Кроме того, эти проблемы приводят к экономическим потерям, которые влияют на способность индийских перевозчиков конкурировать на международных рынках, потенциально ограничивая возможности страны извлечь выгоду из своего положения одного из самых быстрорастущих рынков авиационной отрасли в мире и достичь своей амбициозной цели – 300 миллионов пассажиров внутренних рейсов к 2030 году. Эти задержки в развертывании запланированных мощностей в соответствии с вводом в эксплуатацию воздушных судов также оказывают экономическое влияние на организации гражданской авиации Индии, тем самым подрывая концепцию "равенства возможностей", закрепленную в Чикагской конвенции.

2.7 Правительство Индии недавно выпустило раздел 7 серии X части II выпуска III Правил гражданской авиации (CAR), который устанавливает минимальный срок уведомления и выдачу Сертификата об отсутствии возражений для вторых пилотов и командиров воздушного судна, что гарантирует упорядоченность деятельности гражданской авиации на внутреннем рынке Индии в части перемещения пилотов между индийскими авиаперевозчиками.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 В настоящем рабочем документе Индия хотела бы выразить свою обеспокоенность по поводу повторяющейся тенденции, при которой перевозчики некоторых Договаривающихся

государств нанимают обученный технический персонал индийских перевозчиков без каких-либо консультаций/уведомлений, тем самым потенциально вызывая нарушение упорядоченного развития гражданской авиации в Индии, и настоятельно призывает к разработке Кодекса поведения по перемещению персонала между государствами-членами, чтобы смягчить негативное воздействие на индийских перевозчиков проблем, подробно изложенных выше. Такая гарантия поможет перевозчикам всех государств-членов обеспечить упорядоченное осуществление деятельности гражданской авиации.

— КОНЕЦ —