

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

Пункт 22 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

**ДАЛЬНЕЙШЕЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОЦЕССА УПРАВЛЕНИЯ
КРИЗИСНЫМИ СИТУАЦИЯМИ**

(Представлено Бразилией и поддержано 18 государствами – членами
Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)¹)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе предлагается улучшить интеграцию между национальными структурами по мониторингу кризисных ситуаций и глобальными механизмами реагирования ИКАО с учетом растущей частоты и сложности кризисов, затрагивающих гражданскую авиацию. Такие события, как пандемии, экстремальные погодные и геологические явления, включая ураганы и извержения вулканов, а также логистические сбои и непредвиденные банкротства эксплуатантов, делают еще более насущным согласование национальных стратегий с международными протоколами реагирования.

Бразилия сталкивалась с серьезными кризисами, такими как пандемии, наводнения и приостановка полетов региональной авиакомпанией. Эти примеры демонстрируют, как прогнозирование и обмен оперативными, метеорологическими и логистическими данными могут способствовать эффективному принятию решений в кризисных ситуациях.

Хотя ИКАО, среди прочих мер, выдвинула предложение о создании системы реагирования на кризисные ситуации, все еще остаются нерешенные проблемы в области согласования действий и координации реагирования на международном уровне.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) рекомендовать ИКАО доработать инструктивный материал, включив в него примеры передовой практики и дополнительные сценарии, такие как забастовки;
- б) настоятельно призвать ИКАО содействовать проведению совещаний, онлайн-мероприятий, конференций и семинаров для обсуждения передовой практики и уроков, извлеченных из реального опыта управления кризисными ситуациями.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо

¹ Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

Справочный материал	Дос 10184 "Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 7 октября 2022 года)" А41-WP/102 "Создание системы многоуровневого оперативного управления кризисными ситуациями" А39-WP/264 "Предложение по созданию процесса управления кризисными ситуациями" А41-13 "Стратегия снижения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации" Документ о системе управления кризисными ситуациями ИКАО (EUR Дос 031), второе издание, 2023 год
---------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В последние несколько лет авиация пострадала от целого ряда событий, вызванных природными явлениями или вмешательством человека, включая терроризм, извержения вулканов, пандемии, авиационные происшествия и недавний пожар в крупном международном аэропорту. Такие события не только ставят под угрозу безопасность эксплуатации системы воздушного транспорта, но и выявляют уязвимые места, что требует принятия скоординированных, быстрых и комплексных мер на всех уровнях: местном, национальном, региональном и глобальном.

1.2 При этом авиационный сектор Бразилии также столкнулся с кризисами, вызванными забастовкой водителей грузовиков в 2018 году, в результате которой были частично блокированы дороги и, как следствие, нарушены поставки топлива в аэропорты, с сильными наводнениями в южной части страны (2024–2025 годы), которые привели к остановке работы международного аэропорта, и с приостановкой полетов региональной авиакомпанией (2025 год), что непосредственно повлияло на авиаперевозки.

1.3 Эти события подчеркивают необходимость повышения устойчивости авиационного сектора к кризисным ситуациям путем сочетания мер по прогнозированию, обеспечению готовности, оперативному реагированию и восстановлению. Глобальный характер авиации требует, чтобы государства не ограничивались изолированными мерами реагирования, и предусматривает интеграцию с международными структурами и внедрение признанной передовой практики. Задача не ограничивается разработкой планов мероприятий на случай аварийной обстановки: она также включает их эффективное осуществление с помощью согласованных протоколов, обучения и глобального сотрудничества. Будучи международной организацией, ИКАО должна и далее содействовать развитию потенциала для эффективного решения вопросов управления кризисными ситуациями в авиации.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 ИКАО опубликовала Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) в области управления кризисными ситуациями в нескольких Приложениях, которые содержат положения о выдаче свидетельств авиационному персоналу, упрощении формальностей, планировании мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств при обслуживании воздушного движения, аэродромах, вертодромах, обеспечении авиационной безопасности и управлении безопасностью полетов.

2.2 На 39-й и 41-й сессиях Ассамблеи ИКАО было обращено внимание на необходимость подробного описания передовой эксплуатационной практики во внутренних планах мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств в целях реагирования на кризисы, формирования культуры, основанной на инициативных и прогностических подходах к управлению кризисными ситуациями, и создания системы многоуровневого управления кризисными ситуациями.

2.3 Европейское и Североатлантическое бюро ИКАО подготовило рамочный документ по управлению кризисными ситуациями, который содержит ценные сведения об управлении кризисными ситуациями, особенно о его связи с анализом рисков, хотя фактические процедуры выходят за рамки этого документа. В нем также подчеркиваются преимущества международного сотрудничества, такие как повышение эффективности и согласование подходов.

2.4 На веб-сайте ИКАО размещена информация о планировании мероприятий на случай аварийной обстановки. Она включает инструктивные материалы ИКАО и отрасли, а также сборник передовой практики государств. Однако обмен опытом еще не стал общей практикой: объем информации, которой обмениваются государства, по-прежнему невелик. Ценность представляют инструктивные материалы, включающие фактические процедуры, основанные на практическом опыте. Поскольку управление кризисными ситуациями может потребовать координации с заинтересованными сторонами за пределами авиационного сектора, для стандартизации представляются более уместными не SARPS, а другие средства.

2.5 Во всем мире проводятся курсы и семинары по управлению кризисными ситуациями в авиации; ИКАО также предлагает курсы по анализу рисков и управлению кризисными ситуациями. Международное сотрудничество крайне необходимо для эффективного управления кризисными ситуациями и должно поощряться с помощью различных каналов, включая конференции, онлайн-мероприятия и очные совещания.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Цель настоящего документа – предложить практический подход к совершенствованию управления кризисными ситуациями в авиации, обобщив существующую политику ИКАО и приняв во внимание новые вызовы. Соответствующая стратегия включает проведение совещаний высокого уровня в целях обмена опытом и обобщения передовой практики для различных сценариев, укрепление сотрудничества с организациями за пределами авиационной отрасли и постоянное обновление инструктивного материала в Штаб-квартире и региональных бюро ИКАО.

3.2 Приоритетные инициативы в области управления кризисными ситуациями также должны предусматривать разработку стандартизированных международных критериев и протоколов, создание базы данных об извлеченных уроках и поощрение обучения в сфере коммуникации в кризисных ситуациях. Кроме того, необходимо содействовать налаживанию механизмов устойчивого финансирования в рамках подготовки к кризисам и реагирования на них. Эти комплексные меры призваны способствовать повышению устойчивости глобального авиационного сектора и скорости принятия ответных мер с учетом неизбежных кризисных ситуаций в будущем.