



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 18 повестки дня. Нарращивание потенциала и поддержка внедрения. Политика и деятельность

РАЗРАБОТКА МЕХАНИЗМОВ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В СТРАНАХ, ПОСТРАДАВШИХ ОТ ВОЙН И ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ КОНФЛИКТОВ

(Представлено Египтом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе рассматриваются меры, которые могут быть предприняты для создания механизмов восстановления сектора гражданской авиации в странах, затронутых региональными конфликтами и спорами. В документе подчеркивается важная роль ИКАО в управлении, структурировании и предоставлении поддержки и помощи странам и районам, затронутым региональными конфликтами и спорами, в целях обеспечения устойчивости воздушного транспорта в этих районах. Следует также разработать стратегии для сведения к минимуму факторов риска и обеспечения безопасной и эффективной деятельности воздушного транспорта в этих регионах.

Данный документ опирается на основополагающие принципы ИКАО, а именно, обеспечение безопасности, надежности, эффективности и регулярности международных воздушных перевозок. В нем говорится о разработке Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), создании форума для сотрудничества государств-членов, содействии устойчивому развитию гражданской авиации, и обеспечении того, чтобы "ни одна страна не оставалась без внимания". Документ, по существу, подтверждает основные принципы, закрепленные в Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция, Чикаго, 1944 год).

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) поручить Совету ИКАО провести комплексные исследования технического состояния аэропортов, аэронавигационных средств и инфраструктуры в странах, затронутых конфликтами и войнами;
- b) рассмотреть вопрос об утверждении комплекса программ, инициатив и оперативной помощи пострадавшим странам, которые должны реализованы государствами-членами или агентствами и организациями-донорами и в которых основное внимание уделяется восстановлению технического потенциала гражданской авиации для обеспечения устойчивости и безопасности авиационных средств.
- c) предложить государствам-членам оказывать помощь и поддержку странам, затронутым конфликтами и спорами, при техническом контроле со стороны ИКАО.

¹ Текст на арабском языке представлен Египтом.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со следующими стратегическими целями: "Каждый полет безопасен и защищен", "Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех", "Ни одна страна не остается без внимания", "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех" и "Конвенция о международной гражданской авиации и другие договоры, законы и правила учитывают все вызовы".
<i>Финансовые последствия</i>	Выполнение мероприятий ИКАО, упомянутых в настоящем документе, зависит от наличия ресурсов в бюджете на 2026–2028 гг. или добровольных взносов, в зависимости от обстоятельств.
<i>Справочный материал</i>	Дос 7300 "Конвенция о международной гражданской авиации", подписанная в Чикаго 7 декабря 1944 года, с изменениями, внесенными Ассамблеей ИКАО Дос 8632 "Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта" Дос 9587 "Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В свете ускорения политических и экономических кризисов и напряженности во всем мире факторы риска, угрожающие мировой экономике, становятся все более сложными и ощутимыми, затрагивая все экономические секторы. Международный авиационный сектор в настоящее время сталкивается с серьезными трудностями, а также эксплуатационными факторами риска как следствие конфликтов, споров, войн и геополитической напряженности во всем мире. Наиболее серьезный риск, с которым сталкивается этот сектор в настоящее время, заключается в резких и неравномерных закрытиях воздушного пространства во многих странах, последующем увеличении объемов воздушного движения в воздушных пространствах других стран, выводе из эксплуатации аэропортов в нескольких государствах и разрушении авиационной инфраструктуры в других регионах. В связи с этим авиационному сектору необходимо принять гибкие и новаторские стратегии обеспечения безопасности и устойчивости воздушного транспорта.

2. ПОСЛЕДСТВИЯ ГЛОБАЛЬНЫХ КОНФЛИКТОВ И СПОРОВ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

2.1 **Воздействие на безопасность полетов и авиационную безопасность:** гражданские воздушные суда в зонах конфликта сталкиваются с опасностью случайного поражения или нападения, а также с повышенной вероятностью стать объектом террористических действий или угона.

2.2 **Воздействие на аэронавигацию:** Напряженность и конфликты приводят к закрытию воздушного пространства в раздираемых конфликтами странах. Закрытие иногда может распространяться на соседнее воздушное пространство, что сказывается на международном воздушном движении в этих районах и увеличивает нагрузку на страны, в которые перенаправляются маршруты и которые, как ожидается, будут обеспечивать безопасность международной аэронавигации.

2.3 **Экономический эффект:** Авиационный сектор является ключевым движущим фактором экономического развития стран, представляя собой один из основных элементов

национального дохода. В зонах конфликтов, где авиасообщение прекращается, государства лишены доходов от аэропортов, аэронавигационного обслуживания или деятельности авиаперевозчиков.

2.4 Воздействие на инфраструктуру: аэропорты, дороги, ведущие в аэропорты, и аэронавигационные средства часто подвергаются разрушению, что приводит к выводу аэропортов из эксплуатации и последующему параличу аэронавигационного обслуживания, радиолокационных систем и систем связи, что ухудшает регулярность и безопасность воздушного движения.

2.5 Влияние на воздушный транспорт: Авиасообщение часто нарушается в результате отмены или перенаправления рейсов, высокой стоимости страхового покрытия для авиаперевозчиков и пассажиров и снижения уровня доверия пассажиров к поездкам в зоны конфликта. Это, в свою очередь, приводит к резкому падению спроса на авиацию, срывает планы поездок в эти районы и нарушает работу сети авиаперевозчиков (связность), что является одним из наиболее заметных показателей прочности и эффективности авиатранспортной отрасли. Примечательно, что введение запретов на полеты и выход аэропортов из строя в районах конфликтов приводит к разрыву связности между городами и столицами мира, уходу региональных узловых аэропортов с глобальной карты воздушного транспорта и приводит к снижению темпов роста пассажиропотока и грузопотока (росту объема перевозок). Это находит свое отражение в статистических показателях по этим направлениям, а именно в показателях сокращения авиаперевозчиками числа пунктов назначения и эффективности системы связности с точки зрения времени полета и количества посадок.

2.6 Гуманитарные последствия: Напряженность приводит к нарушению деятельности воздушного транспорта, что затрудняет эвакуацию гражданских лиц или граждан из этих районов и препятствует доставке гуманитарной помощи, медикаментов и продовольствия по воздуху.

3. РОЛЬ ИКАО В ОКАЗАНИИ ПОМОЩИ СТРАНАМ, ОХВАЧЕННЫМ ВОЙНОЙ

3.1 В Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) заложены основные принципы, которые правительства должны соблюдать при регулярном, эффективном, гармоничном и устойчивом развитии своей международной сети воздушных перевозок. Сложившаяся ситуация, вызванная геополитической напряженностью и конфликтами, обязывает ИКАО оперативно и безотлагательно устранять угрозы для безопасности воздушного транспорта в этих регионах путем создания консультативных органов и активизации роли Совета ИКАО в качестве выбранного посредника, представляющего все регионы мира. Это еще более повысит легитимность Совета ИКАО в следующих областях:

- a) рассмотрение вопроса о принятии комплекса оперативных программ и ускоренных инициатив, направленных на восстановление потенциала гражданской авиации в целях обеспечения безопасности полетов, с упором на поддержание контактов с донорами и государствами-членами в целях оказания финансовой и технической поддержки странам;
- b) работа в рамках Организации по обеспечению необходимого аэронавигационного обслуживания, перестройке аэропортов и инфраструктуры и восстановление работоспособности персонала в целях обеспечения безопасности и регулярности полетов;
- c) координация действий с Организацией Объединенных Наций и международными организациями в целях обеспечения безопасности воздушных коридоров для доставки гуманитарной помощи;

- d) повышение осведомленности о важности обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности в секторе воздушного транспорта.

4. РЕКОМЕНДАЦИИ

- a) создание посредством Совета ИКАО специализированных технических комитетов для подготовки докладов о техническом состоянии аэропортов и аэронавигационных средств в затронутых войнами странах для определения имеющихся возможностей и ресурсов, необходимых для восстановления сектора;
- b) разработка планов внедрения и механизмов мобилизации ресурсов (т.е. "дорожной карты") для восстановления сектора, которые будут представлены Ассамблее ИКАО для принятия необходимых мер и которые включают в себя создание соответствующих технических комитетов для оценки ущерба, определения приоритетов и разработки плана с указанием необходимых приоритетов и расходов;
- c) восстановление людских ресурсов и подготовка технического персонала для безопасного и устойчивого управления сектором;
- d) содействие финансированию и международному партнерству путем поддержания связей с донорами и оказания поддержки с помощью, в частности, ИКАО, Всемирного банка (ВБ), Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), Международного валютного фонда (МВФ), а также осуществление программ облегчения бремени задолженности или пересмотра сроков погашения задолженности и привлечение частного сектора к инвестированию средств в авиационный сектор в странах, затронутых войнами, в целях ускорения процесса восстановления и снижения спроса на государственное финансирование;
- e) обновление политики и законов, что помогает странам создавать нормативно-правовую базу для сектора гражданской авиации в соответствии с международными стандартами с помощью специализированных комитетов по надзору за осуществлением и применением правил обеспечения безопасности полетов, особенно на этапе восстановления;
- f) работа по реинтеграции охваченных войной стран в глобальную авиационную систему путем постепенного открытия их воздушного пространства, обеспечения их совместимости с региональными и международными авиационными сетями, поддержки их присоединения к новым международным соглашениям и стремления активизировать их членство в специализированных комитетах ИКАО.

5. ВЫВОДЫ

5.1 С учетом принципов ИКАО и целей Организации Объединенных Наций Египет подчеркивает необходимость того, чтобы Организация играла свою роль в восстановлении сектора гражданской авиации в странах, затронутых региональными конфликтами и войнами, с тем чтобы "ни одна страна не оставалась без внимания".

5.2 Совет ИКАО должен выполнять свои обязанности по восстановлению стран, пострадавших в результате региональных конфликтов и войн.

— КОНЕЦ —