



АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 12 повестки дня. Программы упрощения формальностей

СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

(Представлено Колумбией при поддержке 14 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА))²

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе рассматриваются вопросы, возникающие в связи с возникновением в государствах чрезвычайных ситуаций, и предлагается разработка нормативных положений и механизмов международного сотрудничества для упрощения формальностей и ускорения перемещения и прибытия воздушных судов, экипажей и персонала по ликвидации последствий бедствий, а также информационных систем, которые облегчат процесс поиска источников помощи, необходимой от других государств, и оперативного установления связи с ними.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) поручить Совету ИКАО пересмотреть и обновить нормативно-правовую базу и ее юридическое воздействие, включив в нее соответствующие механизмы международного сотрудничества, обеспечивающие упрощение формальностей и ускорение перемещения и прибытия воздушных судов, экипажей и персонала по ликвидации последствий бедствий с помощью более гибкого подхода к выдаче разрешений на въезд и таможенным и эксплуатационным процедурам, что расширит сферу применения положений Приложения 9;

б) призвать региональные бюро ИКАО создать информационную систему, содержащую данные об организациях, воздушных судах, персонале и оборудовании, которые каждое государство способно предоставить или предложить другим в случае необходимости для принятия мер в случае стихийного бедствия или антропогенной катастрофы.

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех", "Каждый полет является безопасным и надежным" и "Ни одна страна не остается без внимания"

Финансовые последствия

¹ Текст документа на испанском языке предоставлен Колумбией.

² Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

<i>Справочный материал</i>	Статья 38 Конвенции о международной гражданской авиации Приложение 9 <i>"Упрощение формальностей"</i> AN-Conf/14-WP/141 30/6/24 <i>"Международное сотрудничество в области тушения масштабных пожаров"</i> (представлено Колумбией)
----------------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Использование воздушных судов доказало свою высокую эффективность в рамках мер реагирования на все виды стихийных бедствий и антропогенных катастроф.

1.2 На протяжении нескольких лет ИКАО укрепляет свои связи с другими учреждениями Организации Объединенных Наций, включая Управление Организации Объединенных Наций по снижению риска бедствий (УСРБ ООН), которое отвечает за координацию международных усилий по снижению риска бедствий. Его миссия заключается в том, чтобы помочь правительствам и сообществам понять факторы риска и управлять ими, развивая стратегии предотвращения и повышения устойчивости.

1.3 Решающее значение для быстрого реагирования в случае стихийных бедствий и кризисов имеет роль авиации в оказании гуманитарной помощи. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) в сотрудничестве с Управлением Организации Объединенных Наций по координации гуманитарных вопросов (УКГВ) возглавила работу по повышению эффективности аэропортов при проведении операций по оказанию помощи. В рамках этих инициатив Группа Организации Объединенных Наций по оценке и координации в случае бедствий (ЮНДАК) по просьбе пострадавшего правительства может быть развернута в стране в течение 12–48 часов после внезапно возникшего бедствия. Миссия ЮНДАК заключается в оценке ущерба и потребностей, координации операций на местах и информационном обеспечении, а также содействии в установлении связей между участниками национальных, региональных и международных усилий по реагированию.

1.4 ИКАО объединяет усилия ключевых субъектов из авиационного и гуманитарного секторов в целях повышения эффективности реагирования аэропортов в кризисных ситуациях, уделяя особое внимание состоянию инфраструктуры, уровню готовности и планированию мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств. На втором заседании Рабочей группы основное внимание уделялось программе "Подготовьте аэропорты к стихийным бедствиям" (GARD), разработанной по инициативе Организации Объединенных Наций и "Deutsche Post DHL Group" при поддержке Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и направленной на повышение потенциала аэропортов по реагированию в случае чрезвычайных ситуаций.

1.5 Объединенные Арабские Эмираты внедрили комплексную гуманитарную стратегию, в рамках которой непосредственные меры реагирования в случае кризисных ситуаций сочетаются с поддержкой международных организаций. С помощью организованного в Дубае Международного гуманитарного города, который является крупнейшим координационным центром, эта страна активизировала свои усилия по оказанию помощи уязвимым группам населения. Помогая в решении проблем региона Ближнего Востока и Северной Африки (MENA), где проживает большое количество беженцев и часто происходят стихийные бедствия, этот город обеспечивает более эффективное реагирование в случае чрезвычайных ситуаций и постоянную поддержку, что позволяет укрепить глобальную систему оказания гуманитарной помощи.

1.6 Государства, оказывающие гуманитарную помощь, предпринимают шаги для более оперативного реагирования в случае бедствий и гуманитарных кризисов на базе инновационных и технологических подходов, когда традиционных методов оказывается недостаточно. Сюда относится использование беспилотников, поисковых собак и спасательных судов, и даже воздушные десанты с применением контейнеров с GPS-навигацией для обеспечения точной доставки.

1.7 Организация Объединенных Наций и государства сосредоточены на обеспечении глобального охвата системами раннего оповещения, развитии устойчивой к изменению климата инфраструктуры, разработке стратегий финансирования, содействии восстановлению и реконструкции после бедствий, а также распространении природосберегающих решений и экологических подходов, в рамках которых авиация может сыграть решающую роль.

1.8 Например, распыление воды или антипиренов с воздуха с помощью специально оборудованных воздушных судов является одним из крайне эффективных средств тушения крупных лесных пожаров, о чем говорится в рабочем документе, представленном Колумбией (AN-Conf/14-WP/141) в ходе Четырнадцатой Аэронавигационной конференции, состоявшейся в Монреале в прошлом году. Такая эффективность была продемонстрирована на примере пожаров, затронувших несколько стран региона в 2024 году, включая Бразилию, Боливию (Многонациональное Государство), Чили, Эквадор и Колумбию, а также пожара, произошедшего в начале 2025 года в Соединенных Штатах.

1.9 То же самое можно сказать и о миссиях по оказанию помощи и гуманитарной поддержки в случае стихийных бедствий, таких как землетрясения, когда для содействия спасательным работам необходима воздушная перевозка персонала и оборудования. Интенсивная сейсмическая активность часто наблюдается на большей части территории Южной Америки, поэтому данный вопрос представляет особый интерес для этого региона.

1.10 Без поддержки с воздуха было бы невозможно проводить поисково-спасательные работы для судов или воздушных судов, которые исчезли или попали в авиационное происшествие, что демонстрирует случай с поиском и спасением четырех детей, выживших после авиационного происшествия в тропических лесах Амазонки в Колумбии в 2023 году.

1.11 Однако прибытие и убытие гражданских воздушных судов, членов их экипажей и другого перевозимого персонала, а также их оборудования не всегда осуществляется достаточно оперативно, равно как и их транзит через территорию третьих государств или остановка в пути, что, помимо вышеперечисленного, может привести к потере драгоценного времени при реагировании в случае чрезвычайных ситуаций. В связи с этим необходимо продолжать работу по созданию эффективной нормативно-правовой базы, включающей соответствующие механизмы международного сотрудничества, обеспечивающие упрощение формальностей и ускорение перемещения и прибытия воздушных судов, экипажей и персонала по ликвидации последствий бедствий с помощью более гибкого подхода к выдаче разрешений на въезд и таможенным и эксплуатационным процедурам.

1.12 Аналогичным образом, хотя Приложение 9 *"Упрощение формальностей"* к Чикагской конвенции содержит положения, касающиеся прибытия и убытия воздушных судов и персонала, необходимы более конкретные процедуры для оптимизации и ускоренного оказания поддержки другими государствами.

1.13 Важно помнить, что не все воздушные суда, используемые для пожаротушения, обязательно являются гражданскими: некоторые из них могут быть государственными, в связи

с чем необходимо рассмотреть возможность такого же оперативного оформления этих воздушных судов с учетом положений статьи 3 с) Чикагской конвенции.

1.14 Однако государства не всегда располагают информацией, позволяющей им непосредственно знать, к каким другим государствам следует обратиться, какими воздушными судами, оборудованием или персоналом располагают эти государства или какую помощь они могут предложить в той или иной ситуации. Отсутствие такой информации означает трату драгоценного времени на поиск и установление соответствующих контактов, что приводит к задержкам, которые могут усугубить ситуацию. В связи с этим необходимо также принять меры для обеспечения наличия информации о том, какое государство или государства могут предложить помощь и какие организации, персонал, воздушные суда и оборудование имеются в их распоряжении для этой цели.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Масштабы стихийных бедствий и антропогенных катастроф могут превышать возможности пострадавшего государства в области реагирования, что вынуждает его обращаться за помощью к другим государствам, предпочтительно соседним, чтобы обеспечить максимально быстрое реагирование.

2.2 Необходимо расширить сферу применения Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, которое содержит положения о рейсах для оказания помощи при стихийных бедствиях и антропогенных катастрофах, представляющих серьезную опасность для здоровья людей и окружающей среды, и аналогичных чрезвычайных ситуациях, требующих помощи со стороны Организации Объединенных Наций. Эти положения четко обязывают государства упрощать прибытие на их территорию, отправление с их территории и транзитное следование через их территорию воздушных судов, выполняющих рейсы для оказания помощи, организуемые признанными Организацией Объединенных Наций международными организациями или от их имени или самими государствами или от их имени, но они недостаточно подробны, чтобы облегчить применение такого механизма сотрудничества на практике.

2.3 В Приложении 9 *"Упрощение формальностей"* дается следующее определение понятию "рейсы для оказания помощи": это рейсы, которые "осуществляются при стихийных бедствиях и антропогенных катастрофах, представляющих серьезную опасность для здоровья людей или окружающей среды, а также при аналогичных чрезвычайных ситуациях, требующих помощи со стороны Организации Объединенных Наций". Во время стихийного бедствия или в разгар чрезвычайной ситуации не всегда легко быстро определить, требуется ли помощь Организации Объединенных Наций. В этот момент единственным соображением будет то, что масштабы бедствия превышают или вскоре превысят возможности государства по эффективному устранению его последствий, независимо от того, поступит ли необходимая помощь от Организации Объединенных Наций.

2.4 В Приложении 9 *"Упрощение формальностей"* в общих чертах указано, что нужно делать государствам, но не указано, как это делать. В связи с этим необходим дополнительный инструмент или документ, позволяющий государствам запрашивать или предлагать необходимую помощь, а также высоко оптимизированная процедура его реализации, чтобы прибытие персонала, воздушных судов и оборудования, а также транзит через третьи государства действительно происходили оперативно.

2.5 Неправительственные организации (НПО) и другие международные гражданские учреждения играют важную роль в предотвращении бедствий и ликвидации их последствий,

дополняя усилия правительства за счет наличия предметного опыта, ресурсов и глобального охвата. Их способность действовать быстро позволяет им охватывать ущемленные сообщества, оказывая гуманитарную помощь и поддержку в предотвращении кризисов, реагировании на них и восстановлении. Кроме того, они помогают сформировать долгосрочную устойчивость, обеспечивая более эффективную подготовку затрагиваемого населения к действиям в условиях будущих бедствий, для чего эти организации используют гражданскую авиацию.

2.6 Следует иметь в виду, что персонал и воздушные суда, задействованные в таких операциях, не всегда будут гражданскими. Безусловно, необходимо обеспечить, чтобы к государственным воздушным судам применялись такие же процедуры, как и к гражданским, без ущерба для положений статьи 3 с) Чикагской конвенции.

2.7 Кроме того, целесообразно было бы создать реестр или базу данных, к которой можно было бы легко обратиться для понимания, какими ресурсами, включая персонал, воздушные суда и оборудование, располагает каждое государство и какие из них оно могло бы предоставить.

2.8 Государствам также важно принимать во внимание расходы, сопряженные с получением таких услуг или поддержки, и меры, которые необходимо принять в этой связи.

— КОНЕЦ —