



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 27 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией

ЦЕННОСТЬ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ ПРИ БЕДСТВИЯХ И В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ – ОПЫТ ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ ЛАКГА

(Представлено Чили)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Под авиаработами можно понимать любую коммерческую воздушную деятельность, отличную от перевозки людей, грузов или почты, выполняемой с помощью воздушных судов, например, тушение пожаров, поддержка сельского хозяйства и строительства, аэрофото- и киносъёмочные работы, полеты по наблюдению и патрулирование, засеивание облаков, медицинская эвакуация и т. д.

В результате различных природных явлений, особенно вызванных экстремальными погодными явлениями и изменением климата (лесные пожары, наводнения, оползни и т. д.), многие государства столкнулись с чрезвычайными ситуациями, которые ставят под угрозу жизнь, жизнеобеспечение населения, связь, связность и доступ к основным услугам и, в целом, изменяют условия жизни многих людей.

В таких ситуациях необходимы мероприятия по поддержке, спасанию и снабжению, и большинство из них можно быстро и эффективно осуществить с помощью воздушных судов.

В настоящем рабочем документе подчеркивается важность авиационных работ и специальных воздушных перевозок для реагирования на бедствия и на экономическое развитие в целом, а также необходимость заключения государствами соглашений для содействия такой деятельности путем устранения барьеров для доступа к рынкам друг друга и упрощения административных и эксплуатационных процедур, не забывая, разумеется, и о безопасности. Ярким примером сотрудничества в этой области является Меморандум о взаимопонимании (МОВ), принятый в 2023 году Латиноамериканской комиссией гражданской авиации (ЛАКГА).

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению информацию, представленную в этом рабочем документе, и, в частности, опыт сотрудничества в Латинской Америке в области содействия авиационным работам, проводимым иностранными эксплуатантами;
- б) включить этот вопрос в программу работы Организации с целью рассмотрения общих рекомендаций или типовых соглашений для государств, чтобы облегчить доступ иностранным эксплуатантам к рынкам авиационных работ, особенно в случаях неотложной необходимости.

¹ Версия документа на испанском языке предоставлена Чили.

<i>Стратегические цели</i>	<i>Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Дос 7300, Конвенция о международной гражданской авиации

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Прямое и косвенное влияние отрасли воздушного транспорта на экономику и развитие стран, а также значительная работа, проделанная Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) по созданию нормативно-правовой базы, включающей не только договоры, составляющие международное воздушное право, но и сеть соглашений о воздушных перевозках, делающих развитие возможным, хорошо известны и, как правило, широко распространены. Однако в силу своей более ограниченной географической зоны авиационные работы или специализированные воздушные услуги, т. е. все виды деятельности, осуществляемые с целью получения прибыли с помощью воздушных судов и не связанные с перевозкой людей или грузов из одного места в другое, не подпадают под адекватную нормативно-правовую базу, если их сфера действия является международной или трансграничной. Авиационные работы имеют ряд особенностей, отличающих их от транспортных услуг, таких как тип и размер используемых воздушных судов; частое использование вертолетов и, в последнее время, дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС); высокая степень специализации и, как следствие, нехватка квалифицированного персонала; тот факт, что они возникают в результате внезапных изменений ситуации или непредвиденных обстоятельств, что определяет их нерегулярность и необходимость более оперативных административных мер; и их тесная связь со службами оказания помощи в случае чрезвычайных ситуаций, бедствий, а также медицинских, социальных и других потребностей.

1.2. Хотя этот рынок значительно меньше рынка воздушного транспорта, не следует недооценивать его потенциал для развития и значение, которое он может приобрести для экономики государств, особенно для их способности реагировать на стихийные бедствия и антропогенные катастрофы и предотвращать их. Многие страны ежегодно сталкиваются с тяжелыми последствиями лесных пожаров, наводнений, оползней, землетрясений и т. д., а также испытывают серьезные потребности, связанные с расширением сельского хозяйства, горнодобывающей промышленности, строительства или рыболовства. Во всех этих областях поддержка со стороны авиации имеет решающее значение. Географические и климатические условия могут усложнить реагирование на такие события, а также обеспечение связи и помощи при повреждении наземных коммуникаций. Дополнительным фактором, влияющим на развитие этих услуг, является то, что они, как правило, ограничены внутренними перевозками из-за размера и дальности полета используемых воздушных судов, а также связи с реагированием на события в непосредственной близости. Тем не менее, учитывая положения предыдущих пунктов, трансграничное развитие авиационных работ возможно и может принести пользу жителям соседних или близлежащих стран, что потребует устранения потенциальных барьеров.

1.3. Однако не все государства располагают необходимыми экономическими или авиационными ресурсами, в частности, достаточным количеством подходящих воздушных судов и экипажей, квалифицированных для таких работ. Мы наблюдали это в Латинской Америке, где

государства испытывали трудности с организацией адекватного реагирования при ликвидации последствий бедствий, обеспечении доступа к удаленным районам или доставке медицинских и других грузов. В Чили насчитывается около 120 эксплуатантов, осуществляющих авиационные работы различных видов, все они сертифицированы по самым высоким стандартам безопасности и оснащены парками современных самолетов и вертолетов. Аналогичная ситуация наблюдается и в некоторых других государствах региона, но для многих государств реальность очень отличается.

2. АНАЛИЗ: ОПЫТ ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ

2.1. Минимальные требования к предоставлению коммерческих авиаперевозок обычно охватывают технические характеристики воздушных судов, возможности экипажа, а также коммерческие и эксплуатационные разрешения, которые регулируются национальными правилами каждого государства и должны соответствовать процедурам, установленным каждым полномочным органом. Однако, если такие услуги предоставляются на территории, отличной от той, где зарегистрировано воздушное судно или базируется компания-поставщик, возникают дополнительные требования и даже запреты или ограничения. В отношении воздушных перевозок существует определенное единообразие процедур получения необходимых аккредитаций и осуществления деятельности в иностранном государстве. Однако в отношении авиационных работ отсутствует единая стандартизация в форме или содержании соглашений, а также отсутствует адекватная координация для упрощения и либерализации их применения в других государствах.

2.2. Учитывая это, а также тот факт, что некоторые государства региона располагают более крупными и современными парками воздушных судов и достаточным количеством технически квалифицированных пилотов и операторов, способных выполнять полеты на территории других государств, в 2023 году Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА) выступила с инициативой по содействию сотрудничеству в области авиационных работ, позволяющей эксплуатантам из одного государства-члена выполнять авиационные работы на территории другого государства-члена в случае чрезвычайной ситуации или при необходимости поддержки или усиления местных эксплуатантов, с целью обеспечения доступа к таким видам деятельности на недискриминационной основе. В этих целях был разработан Меморандум о взаимопонимании (МОВ), в соответствии с которым стороны обязуются, не нанося ущерба безопасности, упростить и ускорить процедуры, касающиеся технических характеристик воздушных судов, квалификации экипажей и выдачи разрешений в случае официально объявленных чрезвычайных ситуаций или в аналогичных ситуациях, определяемых каждым государством.

2.3. Меморандум о взаимопонимании направлен на обеспечение равного обращения с эксплуатантами, осуществляющими авиационные работы, других государств, подписавших Меморандум; с текстом можно ознакомиться по адресу: https://clac-lacac.org/documents/?lang=en#MoU-EstMie_eng. В этой связи в нем излагаются обязательства, в частности, по точному информированию заинтересованных сторон об организации, отделе или лице, с которым следует связаться для выполнения авиационной работы; упрощению и ускорению процедур сертификации эксплуатантов других Сторон путем признания и подтверждения документов, выданных в государстве соответствующей компании; содействия подтверждению свидетельств, выдаваемых другими Сторонами членам экипажа и иному техническому персоналу; упрощения и ускорения процедур работы организаций по техническому обслуживанию воздушных судов, предоставляющих услуги иностранным эксплуатантам, выполняющим авиационные работы; создания справочника иностранных компаний, выполняющих авиационные работы, с информацией об их разрешениях, сертификатах, лицензиях и технических возможностях в целях упрощения

выдачи разрешений в будущем; обмена информацией, технологическими ноу-хау, техническими регламентами и руководствами по процедурам, касающимися передовой практики и регулирования авиационных работ.

2.4. Мы считаем этот инструмент полезной инициативой: в настоящее время участниками являются 11 из 22 государств – членов ЛАКГА. Он уже успешно применялся в условиях чрезвычайных климатических ситуаций, с которыми столкнулись страны региона, например, во время лесных пожаров в Патагонии на южной границе Аргентины и Чили в период с октября по март 2025 года, когда воздушные суда обоих этих государств смогли бороться с огнем, невзирая на границы. Поэтому мы считаем, что такой инструмент может послужить примером при разработке общих рекомендаций для государств – членов ИКАО, стремящихся стимулировать авиационные работы на своих территориях.

2.5. Хотя концепция прав на перевозки неприменима к авиационным работам, можно добиться прогресса в открытии рынков и устранении барьеров для конкуренции с целью расширения спектра услуг, предлагаемых государствам и населению в целом, особенно в чрезвычайных ситуациях и при бедствиях, которые угрожают жизни и существованию людей и сообществ, применяя тот же либерализационный подход, который популяризируется ИКАО в области воздушного транспорта.

— КОНЕЦ —