

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 46 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией**

**РОЛЬ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В СЛУЧАЕ СТИХИЙНЫХ БЕДСТВИЙ**

(Представлено Колумбией)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Настоящий рабочий документ предлагает 37-й сессии Ассамблеи оценить важность разработки и внедрения региональных и государственных планов, которые определяют процедуры действий авиационных структур в случае природных или других стихийных бедствий, когда гражданская авиация играет важнейшую роль в перевозке раненых, обеспечении помощи и спасении жизни людей в затронутых районах.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) рассмотреть данный рабочий документ и определить сроки проведения работ по реализации предлагаемой цели;
- b) рекомендовать Совету ИКАО включить главу, касающуюся общих принципов подготовки плана ответных действий авиационного сектора в случае стихийных бедствий, в Глобальной аэронавигационный план и региональные аэронавигационные планы;
- c) рассмотреть возможность поручения региональным группам планирования (ALLPIRG) задачи, предусматривающие разработку плана ответных действий авиационного сектора в случае стихийных бедствий, и призвать государства – члены ИКАО сотрудничать и оказывать помощь в осуществлении данной инициативы.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью E (Поддерживать непрерывность авиационной деятельности). Пункт 2 (Реагировать в целях ослабления последствий природных и техногенных явлений, могущих привести к нарушению аэронавигации)
<i>Финансовые последствия</i>	Понесенные эксплуатационные расходы должны покрываться службами предупреждения и реагирования в случае стихийных бедствий, существующими в каждом государстве
<i>Справочный материал</i>	Основные стратегии реализации, изложенные в документе A37-WP/1B-3, добавление B

\* Текст документа на испанском языке представлен Колумбией.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Недавние природные стихийные бедствия, которые имели место в Чили, на Гаити и в Китае, показали, что на гражданскую авиацию ложится огромная нагрузка, связанная с эвакуацией раненых и доставкой помощи в районы стихийных бедствий в государствах, при этом зачастую в те периоды, когда данный сектор сам сталкивается с недостаточным материально-техническим обеспечением и эксплуатационными проблемами.

1.2 В настоящее время отсутствуют четко установленные принципы или приоритеты, касающиеся чрезвычайных воздушных операций.

1.3 Задержки с эвакуацией раненых могут значительно повысить число смертных случаев, и эффективность воздушных операций в таких ситуациях играет ключевую роль для смягчения последствий стихийного бедствия.

1.4 В настоящее время предупреждения на основе научных данных информируют общественность о вероятности стихийных бедствий в различных районах мира. В этой связи авиационный сектор должен сформировать достаточно эффективные региональные и государственные планы ответных действий и обеспечения материально-технической поддержки.

1.5 Представляется очень важным рассмотреть некоторые этапы работ по подготовке плана для авиационного сектора:

- a) Оценить состояние аэропортов и аэронавигационной инфраструктуры в затронутом районе после события, с тем чтобы аэропорты были способны функционировать в наилучших возможных условиях, обеспечивая транспортировку раненых и чрезвычайные воздушные перевозки, а также переброску помощи к местам бедствий в государстве.
- b) На территории аэропортов выделить зоны для стоянки, погрузки и разгрузки воздушных судов. В частности, медицинским воздушным судам необходимо выделить специальные зоны в аэропортах, учитывая их важную роль в эвакуации раненых. Для обеспечения бесперебойной работы аэропортов следует предусмотреть развертываемое подвижное оборудование обеспечения навигации, связи и управления воздушным движением.
- c) Назначить запасной аэропорт, используемый для эвакуации и/или доставки пассажиров на неприоритетной основе, например членов семей пострадавших, руководство государств.
- d) Определить пункт управления воздушным движением и используемые в чрезвычайной ситуации вертолетные площадки (вертодромы) в затронутом районе и установить аварийные процедуры управления воздушным движением для снижения эксплуатационных рисков.
- e) Разработать законодательные положения для чрезвычайных ситуаций, включая правила приостановления коммерческих полетов и немедленного предоставления доступа национальным и иностранным воздушным судам, осуществляющим гуманитарные перевозки в районе бедствия, а также

пересмотреть систему установления цен в районе чрезвычайной ситуации для обеспечения эффективных воздушных перевозок.

1.6 Кроме того, в контексте международной кооперации, государства должны предусмотреть оборудование и технические средства, которые могли бы совместно использоваться на региональной основе в рамках некоторого вида сотрудничества или соглашений о субсидиях и/или совместном использовании, учитывая при этом характер выделяемых ресурсов, географическое положение государства и специфику использования средств. С этой целью в каждом регионе следует провести исследование технических и эксплуатационных вопросов.

1.7 Цель заключается в установлении эффективных процедур координации действий государств на основе эксплуатационных соглашений.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В *Глобальный аэронавигационный план* и региональные и государственные планы следует добавить главу, касающуюся разработки плана ответных действий авиационного сектора в случае бедствий. Региональные бюро ИКАО будут отвечать за предоставление консультаций государствам, касающихся составления и внедрения таких планов. Следует предусмотреть координационный план действий государств на случай событий, затрагивающих несколько государств, включая его сопровождение и совершенствование.

2.2 Необходимы официальные соглашения между государствами, которые будут обеспечивать более быстрый доступ национальным и иностранным воздушным судам, осуществляющим гуманитарные перевозки в районах бедствия. Принципиальным аспектом является осуществление соответствующей государственной авиационной администрацией исключительного контроля воздушного пространства, которое определено для чрезвычайных операций. В этой связи необходимо установить процедуры установления приоритетов для воздушных судов, запрашивающих разрешения на выполнение посадок и взлетов в зоне чрезвычайной ситуации.

2.3 Следует поручить ALLPIRG провести необходимую работу с учетом действий, предложенных в настоящем рабочем документе.

2.4 Расходы на данные мероприятия должны покрываться службами реагирования и предотвращения бедствий, имеющимися в каждом государстве.