



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ А

Пункт 3 повестки дня. Повышение эффективности глобальной аэронавигационной системы
3.5. Прочие вопросы ОрВД

УСТОЙЧИВАЯ И НАДЕЖНАЯ АВИАЦИОННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Воздушный транспорт чувствителен к макросреде, в которой он функционирует. Планирование авиационной инфраструктуры и инвестирование в нее должны осуществляться в контексте ее вклада в экономику в целом. Изменение климата и его влияние на погоду является критическим фактором макроуровня, который нельзя игнорировать в ходе эксплуатационного и финансового планирования. Авиационная инфраструктура, включая аэропорты, чувствительна к тем же самым рискам и потерям, что и любая коммунальная система в стране. В целях обеспечения ее надежности в условиях стихийных бедствий государствам при планировании и обеспечении готовности на случай возникновения непредвиденных обстоятельств следует применять более стратегический подход, учитывая при этом расходы, которые могут быть обусловлены недостаточным финансированием.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендацией, приводимой в п. 3.1.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Воздушный транспорт играет важнейшую роль при предоставлении помощи и поддержки во время стихийных бедствий и после них. В то время как приоритет страны может быть отдан госпиталям, автодорогам и другим объектам социальной сферы, непрекращающаяся поддержка, а также приток товаров и припасов зависит от воздушного транспорта. Во время стихийных бедствий аэропорты становятся промежуточными пунктами для перевозки запасов для оказания помощи, для эвакуации оставшихся в живых или раненых. Исторически авиакомпании оказывают помощь при проведении этой гуманитарной деятельности. После нормализации ситуации коммерческая авиация продолжает играть значительную роль в восстановлении страны за счет перевозки грузов и людей. В этой связи непрерывность работы гражданской авиации во время и после стихийного бедствия имеет важнейшее значение не только для выполнения полетов авиакомпаний, но, что более важно, и для восстановления страны.

¹ Документы на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены МСА.

1.2 В дополнении С к Приложению 11 *"Обслуживание воздушного движения"* приводится материал, касающийся планирования мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств. Кроме того, в главе 5 Приложения 15 *"Службы аэронавигационной информации"* представлена информация о рассылке посредством NOTAM сведений о мерах, принимаемых в непредвиденных обстоятельствах.

1.3 39-я сессия Ассамблеи ИКАО рассмотрела необходимость создания структуры для того, чтобы направлять деятельность организации в связи с кризисными ситуациями и в частности поручила Совету "разработать политику реагирования в кризисных ситуациях" (резолюция Ассамблеи А39-24). Основная цель данной политики состоит в том, чтобы определить действия организации в ответ на кризисные ситуации, включая авиационные происшествия, природные или вызванные человеком стихийные бедствия, акты незаконного вмешательства и случаи пандемии, которые оказывают существенное влияние на международный воздушный транспорт и подрывают уверенность общества в безопасности полетов и авиационной безопасности.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Кроме увеличения числа погибших в результате стихийных бедствий ежегодные экономические потери в настоящее время в среднем составляют 250-300 млрд долл. США. Установлено, что эта тенденция будет продолжаться, также как будут продолжаться потоки экономической помощи странам, находящимся в зоне риска, которые уже являются уязвимым звеном. Например, ожидаемые ежегодные потери развивающихся государств малых островов (SIDS), вызванные стихийными бедствиями, составляют 20 % от их совокупных социальных расходов. С другой стороны поток туристов в эти страны SIDS продолжает расти.

2.2 Поскольку, как ожидается, частота и степень серьезности стихийных бедствий будут возрастать по мере изменения климата, предполагается, что в бассейне Карибского моря изменение климата будет способствовать дополнительным ежегодным потерям в размере 1,4 млрд долл. США только от ущерба, вызванного ураганами.

2.3 В целях обеспечения надежности нам необходимо перейти от управления действиями по ликвидации последствий бедствий к управлению факторами риска и строительству надежной инфраструктуры, которая обеспечивает устойчивость. Основным механизмом обеспечения устойчивой и надежной работы является совместное использование информации и обмен ею.

2.3.1 Часто происходит так, что в непредвиденной ситуации эксплуатант для принятия оперативных решений располагает недостаточной информацией или вовсе не имеет ее. Для обеспечения обмена надлежащими потоками информации и эффективного использования ресурсов авиакомпании важнейшее значение имеют связь и координация. Это особенно важно во время стихийных бедствий, когда авиакомпании играют первоочередную роль в перевозке грузов и пассажиров в целях оказания гуманитарной помощи и эвакуации.

2.3.2 Одним из примеров работы на тактическом уровне является инициатива ИКАО и ИАТА по созданию группы по координации действий в непредвиденных ситуациях, которая подтвердила свою эффективность на Ближнем Востоке. Другим примером являются группы ИАТА, включенные в командный центр Федерального авиационного управления (ФАУ) и в Евроконтроль, которые оказывают эксплуатантам поддержку в ходе непредвиденных ситуаций. Тем не менее, доступность надежной информации во время бедствий остается проблемой.

2.4 Другим аспектом создания устойчивой инфраструктуры является извлечение уроков из бедствий, а также совершенствование инфраструктуры и соответствующих процессов. В духе концепции "Восстановления объектов лучшего качества" органы, отвечающие за формирование политики, поставщики аэронавигационного обслуживания, аэропорты и авиакомпании должны проводить разборы по результатам предпринятых действий, что поможет

органам, отвечающим за формирование политики, в деле наращивания местных возможностей, а также в разработке прецедентов, которые могут оказаться полезными для других регионов.

2.5 Бедствие часто сопровождается побочными эффектами. Последствия могут ощущаться не только в том месте, где непосредственно произошло бедствие, но и во всем регионе, а в некоторых случаях и в нескольких регионах. Подготовленность к непредвиденным ситуациям и бедствиям должна рассматриваться на региональном и межрегиональном уровнях и:

- a) носить стратегический характер и учитывать все действия, предпринимаемые от начала до конца;
- b) учитывать такие концепции, как предоставление обслуживания третьей стороной и делегирование полномочий на предоставление аэронавигационного обслуживания в ходе непредвиденных ситуаций;
- c) быть хорошо отработанной посредством проведения учений, чтобы гарантировать, что установленные процедуры реализуемы на практике и будут работать в случае возникновения непредвиденных обстоятельств.

2.6 При рассмотрении экономических аспектов бедствий следует учитывать экономические выгоды от инвестиций в планирование с учетом риска бедствий, а также экономические потери, вызванные бедствиями. Оценка потерь, вызванных крупными бедствиями, проводится более согласовано, чем оценка выгод, которые могут быть получены в результате планирования с учетом риска бедствий, или оценки ущерба, связанного с недостаточной подготовленностью. В то время как основные финансовые институты в общественном и частном секторах оценивают свою работу с помощью критических показателей макроуровня (таких как устойчивость к изменению климата), инвестиции в инфраструктуру ОрВД, основанные на информации о риске, связанном с бедствиями, и учитывающие климатические факторы, имеют критическое значение для обеспечения устойчивости и стабильности государства.

3. **ВЫВОДЫ**

3.1 Наличие надежной инфраструктуры организации воздушного движения (ОрВД) и планов действий в непредвиденных обстоятельствах не только уменьшают риск временного прекращения полетов во время бедствия, но и дают авиакомпаниям возможность эффективно оказывать столь необходимую помощь в случае бедствий. Основываясь на резолюции А39-24 Ассамблеи, Конференции предлагается:

- a) включить в схему работы ИКАО на региональном уровне оценку действий, предпринятых странами, испытавшими бедствия;
- b) просить ИКАО разработать совместно с ИАТА и другими организациями стратегии и планы действий на случай непредвиденных обстоятельств для основных направлений воздушных перевозок. Такие планы должны отрабатываться и пересматриваться на регулярной основе;
- c) просить ИКАО разработать на основе существующих концепций связи и координации такую структуру обеспечения связи и координации в непредвиденных обстоятельствах, которая охватывает не только государства и поставщиков аэронавигационного обслуживания, но и эксплуатантов и другие организации, например, организации, оказывающие гуманитарную помощь;
- d) просить ИКАО провести совместно с ИАТА и другими отраслевыми партнерами и заинтересованными сторонами технико-экономическое обоснование для предложения "Ценностная значимость непрерывности действий гражданской авиации во время бедствий".