Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/168[1]
25/9/26

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 3 повестки дня. Укрепление нормативной и институциональной базы
3.3 Укрепление механизмов планирования действий в чрезвычайных ситуациях и защиты прав потребителей в целях обеспечения устойчивости авиационной системы

СТРАТЕГИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НЕПРЕРЫВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА И ЕГО УСТОЙЧИВОСТИ В СЛУЧАЕ СТИХИЙНЫХ БЕДСТВИЙ

(Представлено Венесуэлой (Боливарианской Республикой) при поддержке 16 государств – членов ЛАКГА[2])

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе изложен опыт Венесуэлы (Боливарианской Республики), полученный по итогам землетрясений 24 июня 2026 года. Немедленным ответом стало стратегическое использование запасных аэропортов, что позволило предотвратить перебои в национальном и международном авиасообщении. Это событие продемонстрировало, что обеспечение непрерывного функционирования воздушного транспорта во время и после стихийного бедствия имеет жизненно важное значение для оказания гуманитарной помощи.

Действия: Конференции предлагается:

a) рекомендовать государствам включить программы непрерывного обучения по вопросам управления в кризисных ситуациях и оперативной адаптивности в планы подготовки персонала, признавая человеческий потенциал в качестве основополагающего фактора обеспечения непрерывности обслуживания;

b) обратиться к Международной организации гражданской авиации (ИКАО) с просьбой разработать Руководство по обеспечению устойчивости воздушного сообщения в случае стихийных бедствий, включающее предложения по оптимизации процедур регулирования. Оптимизация регулирования должна позволять в течение 72 часов предоставлять временные права на перевозки и корректировать маршруты авиакомпаний вследствие закрытия крупного аэропорта.

Стратегическая цель	Данный рабочий документ связан со стратегической целью *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"*

[1] Текст документа на испанском языке представлен Венесуэлой (Боливарианской Республикой).

[2] Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Гайана, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

Финансовые последствия	Деятельность, упомянутая в данном рабочем документе, будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2026–2028 гг. и/или за счет внебюджетных и/или добровольных взносов, включая взносы в Добровольный фонд воздушного транспорта
Справочный материал	Приложение 9 *"Упрощение формальностей"* Приложение 11 *"Обслуживание воздушного движения"* Doc 9971 *"Руководство по совместной организации потоков воздушного движения (ОПВД)"*

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Разрушительные стихийные бедствия создают постоянный системный риск для международной гражданской авиации. Независимо от того, имеются ли в государствах сети аэропортов с одним или несколькими узловыми аэропортами, внезапная утрата эксплуатационных возможностей в одном или нескольких узловых аэропортах (основных узлах) вызывает цепную реакцию, которая ставит под угрозу региональную связность, дестабилизирует грузопотоки и приводит к перегрузке систем организации воздушного движения (ОрВД) в соседних районах полетной информации (РПИ). 24 июня 2026 года в северной части Венесуэлы (Боливарианской Республики) произошли два землетрясения магнитудой 7,2 и 7,5, что привело к немедленной активации протоколов оценки ущерба и состояния инфраструктуры главного аэропорта страны – Международного аэропорта имени Симона Боливара в Майкетии, который получил серьезные повреждения.

1.2 Своевременная реакция и способность реорганизовать потоки воздушного движения стали возможными благодаря техническому сотрудничеству. Поддержка со стороны соседних государств смягчила последствия чрезвычайной ситуации и помогла сохранить открытым воздушное пространство Венесуэлы без серьезных сбоев в транспортном сообщении.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Если районный диспетчерский центр (РДЦ) временно выходит из строя или закрывается стратегический аэродром, глобальная система зависит от способности соседних РПИ обеспечить упорядоченное перенаправление воздушного движения. В данном случае землетрясение вывело из строя РДЦ Майкетии на 19,5 часа. Однако резервные антенны и серверы продолжали функционировать, что предотвратило потерю связи и контроля. Группа из пяти диспетчеров управления воздушным движением смогла реализовать план действий на случай чрезвычайной ситуации и безопасно перенаправить находящиеся в полете воздушные суда в соседние РПИ Богота, Барранкилья, Сан-Хуан, Амазонико, Джорджтаун, Пиарко и Кюрасао, в то время как местные диспетчеры, обеспечивающие заход на посадку, обслуживали внутреннее воздушное движение. Поскольку местное отделение временно не могло выпускать рекомендации, совместно с региональным бюро Международной организации гражданской авиации (ИКАО) были приняты меры по выпуску извещения для летного состава (NOTAM) об управлении воздушным движением (УВД) с кодом "ноль", что предусматривает эвакуацию в чрезвычайной ситуации. NOTAM было выпущено, а затем продлено ведомством гражданской авиации (ВГА) Колумбии по просьбе венесуэльского государства. Международное отделение NOTAM в Венесуэле (Боливарианской Республике) восстановило связь утром 25 июня 2026 года.

2.2 Параллельно с этими мерами в области аэронавигации, в течение первых 48 часов после стихийного бедствия венесуэльские авиационные полномочные органы в координации с национальными и международными авиакомпаниями и администрациями аэропортов приступили к перенаправлению рейсов в четыре неповрежденных запасных аэропорта, а именно: Международный аэропорт имени Артуро Мичелены (SVVA), Международный аэропорт имени генерала Хосе Антонио Ансоатеги (SVBC), аэропорт Лос-Такаригуас (SVBS) и авиабаза "Эль-Либертадор" (SVBL).

2.3 В случае SVBL военная инфраструктура была переведена на двойное использование в рамках стратегических мер по расширению пропускной способности сети запасных аэропортов. Этот процесс завершился выпуском NOTAM об открытии аэропорта для коммерческих полетов и официальным включением спецификаций аэродрома в сборник аэронавигационной информации (AIP).

2.4 Благодаря этой стратегии удалось всего за восемь дней перенаправить 84 % внутренних и 73 % международных рейсов, что позволило обеспечить непрерывность работы воздушного транспорта общего пользования, свести к минимуму последствия для пассажиров и сохранить бесперебойную поддержку грузовых перевозок.

2.5 В приоритетном порядке координировалась выдача разрешений на международные рейсы для оказания гуманитарной помощи, что позволило направлять спасательные бригады, а также медицинские и экстренные грузы через исправные аэропортовые узлы.

2.6 Обеспечение непрерывности авиасообщения опиралось на следующие основные принципы управления устойчивостью:

i. **Немедленный ввод в действие запасных аэропортов**: скоординированное перенаправление пассажирских и грузовых рейсов в функционирующие запасные терминалы, обладающие достаточными техническими возможностями и инфраструктурой.

ii. **Гибкое управление воздушным движением (УВД)**: оперативное изменение конфигурации секторов контроля воздушного пространства и резервных маршрутов, позволившее справиться с ростом объема воздушного движения во второстепенных аэропортах.

iii. **Техническая оценка в режиме реального времени**: осмотр взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, диспетчерских вышек и систем навигационной поддержки, с тем чтобы исключить наличие структурных повреждений до постепенного возобновления полетов.

iv. **Координация между учреждениями**: постоянная связь между авиационными полномочными органами, авиакомпаниями и администрациями аэропортов.

2.7 Извлеченные уроки:

a) Заблаговременное определение пропускной способности запасных аэропортов и постоянное обновление соответствующей информации являются ключевым фактором, позволяющим справиться с внезапным ростом спроса.

b) Устойчивость не ограничивается физической инфраструктурой: она также включает в себя способность эксплуатационного персонала к адаптации. Методы управления в кризисных ситуациях и гибкость регулирования

позволили безопасно перенаправить воздушные потоки в условиях крайней нестабильности.

c) Устойчивость авиационной системы в случае стихийного бедствия зависит от самочувствия, бдительности и стойкости аварийно-технического персонала, который обеспечивает надежное оперативное реагирование без перегрузки людских ресурсов.

3. ВЫВОД

3.1 Устойчивость воздушного транспорта не ограничивается физической прочностью взлетно-посадочных полос и терминалов; она требует адаптивности, компетентности и гибкости людей. Успешная реорганизация маршрутов и перераспределение воздушного движения в первые 48 часов показали, что для поддержания работоспособности инфраструктуры в условиях кризиса все зависит от людей, их организационной культуры и способности обеспечить эффективную реализацию планов действий в чрезвычайных ситуациях. Поэтому постоянные инвестиции в поддержание готовности персонала имеют решающее значение для обеспечения непрерывности оказания государственных услуг без ущерба для безопасности полетов.

3.2 Стихийные бедствия будут и впредь представлять собой серьезный вызов для мировой авиации. Извлечение уроков из эксплуатационного опыта укрепит сплоченность международного авиационного сообщества и позволит сохранить воздушный транспорт в качестве важнейшей артерии, обеспечивающей развитие наших стран и оказание им помощи в чрезвычайных ситуациях. В этой связи разработка Руководства по обеспечению устойчивости воздушного сообщения в случае стихийных бедствий, представляющего собой техническое пособие, полностью согласуется со стратегическим видением ИКАО по обеспечению пропускной способности, эффективности и бесперебойности глобальной аэронавигационной системы и позволяет удовлетворить потребность государств в получении стандартизированного инструктивного материала, с тем чтобы:

a) планировать скоординированные оперативные меры реагирования с использованием запасных аэропортов и вторичных сетей;
b) обеспечивать временную гибкость регулирования для авиаэксплуатантов в целях поддержания воздушного сообщения;
c) гарантировать функционирование критически важных цепочек поставок с помощью согласованных региональных механизмов упрощения формальностей и координации.

— КОНЕЦ —