



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 28 повестки дня. Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания"

**МЕРЫ БЫСТРОГО РЕАГИРОВАНИЯ ПОСЛЕ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЯ В АЭРОПОРТУ
КУМАМОТО**

(Представлено Японией)

ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ВАРИАНТ № 1

КРАТКАЯ СПРАВКА

Азиатско-Тихоокеанский регион подвержен стихийным бедствиям, в том числе землетрясениям, и поэтому крайне важно принимать заблаговременные меры по подготовке к противодействию чрезвычайным ситуациям.

В настоящем документе представлен передовой опыт в осуществлении мер быстрого реагирования в Кумамото после произошедшего там землетрясения. В качестве примера приводятся события, связанные с землетрясением в Кумамото, и подчеркивается важность воздушного транспорта в случае стихийных бедствий.

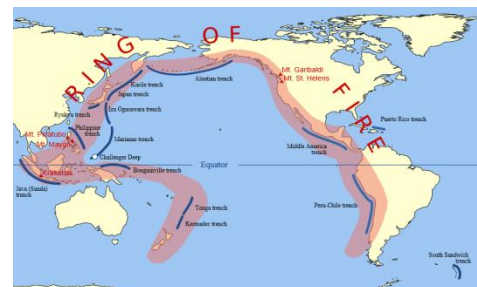
Действия: Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению информацию, содержащуюся в настоящем документе;
- б) рекомендовать государствам рассмотреть возможность подготовки мер реагирования в чрезвычайных ситуациях на основе опыта, полученного после стихийных бедствий в Японии.

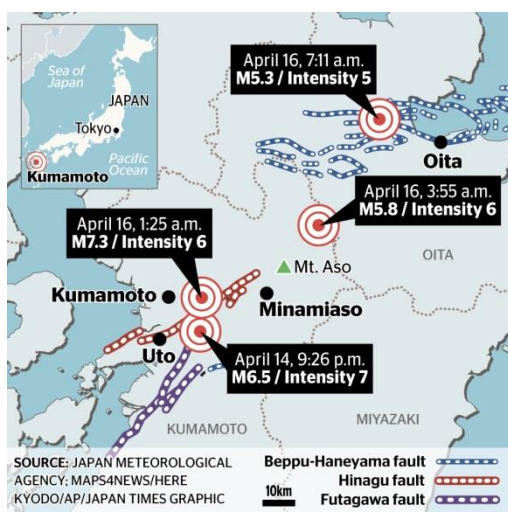
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Аэронавигационный потенциал и эффективность" и "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Отсутствует

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Гигантские тектонические плиты, из которых состоит верхний слой Земли, находятся в постоянном движении относительно друг друга, что приводит к их столкновениям. Это создает большую сейсмическую активность, особенно в области по периметру Тихого океана, называемой "огненное кольцо", в котором происходит порядка 90 % всех землетрясений. Япония расположена в этом "огненном кольце", и на ее территории происходит большое количество землетрясений, например, Великое восточно-японское землетрясение 2011 года.



1.2 14 апреля произошло землетрясение магнитудой 6,5 в префектуре Кумамото*1 и затронуло соседние территории на острове Кюсю в Японии. Позднее, рано утром 16 апреля, в тех же регионах произошло землетрясение магнитудой 7,3. Мощные толчки привели к разрушению зданий и других объектов в аэропорту Кумамото*2, который находился почти в их эпицентре. Несмотря на то, что штатное выполнение полетов в аэропорту Кумамото было невозможно ввиду ущерба, причиненного этими толчками, в нем были оперативно приняты меры для выполнения специальных полетов по оказанию помощи после стихийного бедствия.



*1) Префектура Кумамото: 181 миллион человек (численность населения), 7405 км² (площадь территории).

*2) Аэропорт Кумамото: 3000 x 45 м (одиночная ВПП), управление воздушным движением осуществляется государством.

1.3 В настоящем документе излагается последовательность событий, происходивших в течение недели после землетрясения. Меры реагирования в чрезвычайной ситуации, предпринятые соответствующими сторонами, описаны в разделах 2 и 3. Кроме того, в разделе 4 содержится информация об уроках, извлеченных из этого стихийного бедствия, и действиях, которые необходимо предпринимать в таких случаях.

2. ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ СОБЫТИЙ

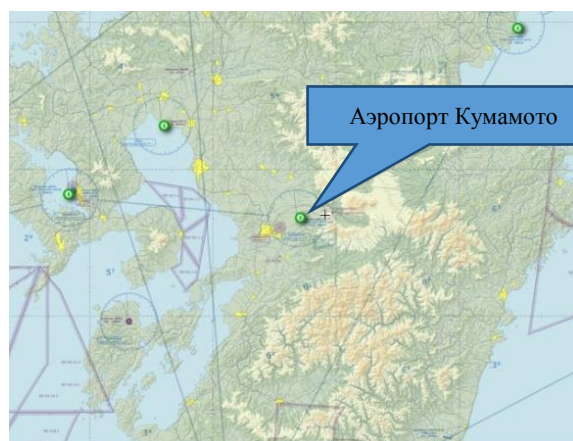
2.1 14 апреля в 21:26 в районе аэропорта произошло землетрясение магнитудой 6,5. Но, к счастью, ВПП, радиолокатор и средства связи не пострадали. После того, как в 21:30 штатное выполнение полетов было прервано, данные о воздушном движении непрерывно передавались на вертолеты с целью обеспечить осуществление авиационной деятельности, включая поисково-спасательные операции (SAR).

2.2 15 апреля после окончания SAR в городе Кумамото были начаты круглосуточные операции по оказанию помощи после стихийного бедствия, заключающиеся в поставках всего необходимого. Некоторые авиаперевозчики были вынуждены задерживать или отменять свои рейсы один за другим, поскольку проживающие в отелях летные экипажи не смогли в достаточной степени отдохнуть до выполнения полета. В других аэропортах на острове Кюсю выполнение полетов осуществлялось в штатном режиме, поскольку землетрясение не повредило аэропортовые объекты. Поскольку основные наземные транспортные системы в префектуре Кумамото, включая железные дороги и автомобильные трассы, оказались отрезанными, полеты по оказанию помощи после стихийного бедствия между Фукуокой и Кагосимой осуществлялись силами авиаперевозчиков.



2.3 16 апреля в 01:25 произошло землетрясение магнитудой 7,3. Хотя ВПП не пострадала, из-за повреждения здания терминала его пришлось закрыть и все пассажирские рейсы были отменены. Диспетчеры УВД были эвакуированы из диспетчерского пункта, а воздушные суда, задействованные в операциях по спасанию, получали необходимые указания из отдельного помещения. Помощь, связанная с транспортировкой, была передана группе по оказанию медицинской помощи в случае стихийных бедствий (DMAT). Обеспечение экстренных поставок осуществлялось с помощью воздушных судов ВВС самообороны Японии (SDF). Круглосуточные операции по оказанию помощи после стихийного бедствия были начаты в соседнем аэропорту города Оита и продолжались до 19 апреля.

2.4 17 апреля в аэропорту Кумамото все пассажирские рейсы были отменены. При этом грузовые воздушные перевозки в рамках операции по оказанию помощи после стихийного бедствия осуществлялись силами авиакомпании Japan Airlines (JAL).



2.5 В понедельник 18 апреля в аэропорту Кумамото все пассажирские рейсы были отменены. Воздушные суда "Osprey" в сил США обеспечили доставку и распределение грузов чрезвычайной помощи.

2.6 19 апреля в 07:30 в диспетчерском пункте УВД обслуживание было возобновлено, а в 07:43 из международного аэропорта Токио Ханэдо прибыл первый после возобновления полетов пассажирский рейс (всего в тот день

прибыло 19 рейсов). В 15:00 в аэропорту Кумамото возобновился вылет рейсов (всего в тот день было совершено 6 вылетов), и при этом в здании терминала было восстановлено частичное обслуживание.

3. ОПЕРАТИВНЫЕ МЕРЫ

3.1 Меры реагирования со стороны штаб-квартиры в Токио

3.1.1 Непосредственно после землетрясений 14 и 16 апреля сотрудник по управлению кризисными ситуациями сделал экстренный звонок руководителям бюро гражданской авиации (САВ) и проверил обстановку в плане повреждений, нанесенных в окрестностях аэропортов, включая Кумамото и другие аэропорты. Было собраны и обработаны данные самого разного характера, в том числе относительно:

- a) любого рода повреждений ВПП, аэронавигационных огней, радиообъектов, объектов управления воздушным движением, служб УВД и здания терминала;
- b) безопасности сотрудников аэропорта, оперативной ситуации в аэропорту;
- c) любого рода повреждений воздушных судов авиаперевозчиков, безопасности экипажей и расписания полетов.

3.1.2 Вышеупомянутую информацию руководители САВ направили высшему руководству Министерства.

3.1.3 После того, как был установлен масштаб повреждений, начались мероприятия по полному восстановлению функционирования аэропорта. Работа аэропорта была организована таким образом, чтобы способствовать деятельности по восстановлению районов бедствия, а именно:

- a) поскольку в связи с закрытием аэропорта возникла некоторая неопределенность, и даже от SDF был получен ряд запросов о работе аэропорта, для устранения этого недопонимания из штаб-квартиры поступила просьба в адрес средств массовой информации передать по телевидению информацию о том, что аэропорт постоянно используется SDF и другими организациями для поставки грузов чрезвычайной помощи;
- b) чтобы надлежащим образом решить вопросы, связанные с деятельностью по спасанию и перевозкой грузов силами SDF, США, Кореи и др., в штаб-квартире было решено перевести работу служб ОВД на круглосуточный режим в аэропорту Кумамото (обычный режим работы: 14 часов с 07:30 до 21:30) и аэропорту Оита (обычный режим работы: 15 часов с 07:30 до 22:30). Кроме того, чтобы обеспечить практическую реализацию круглосуточного функционирования аэропорта, сотрудники служб ОВД из других аэропортов были перенаправлены в аэропорты Кумамото и Оито.

3.2 Меры реагирования со стороны поставщика аэронавигационного обслуживания (ПАНО)

3.2.1 Несмотря на то что ВПП и средства аэронавигационного обслуживания в аэропорту Кумамото не пострадали, и ПАНО могли обеспечивать их работу в штатном режиме, некоторые блоки оборудования упали и документы оказались разбросанными по диспетчерскому пункту, поэтому обслуживание было на некоторое время приостановлено. Сотрудники по определению степени риска были немедленно направлены на объекты диспетчерского центра УВД для проведения инспекции и установления их пригодности к работе. Однако поскольку периодически ощущалась серия повторных толчков, аэродромное обслуживание в диспетчерском центре пришлось прекратить. Чтобы контролировать данную ситуацию, на протяжении четырех дней полетно-информационное обслуживание осуществлялось из метеорологического органа, расположенного в другом малоэтажном здании. Кроме того, на первом этапе для передачи сигналов УВД использовалась электронная пушка и переносное радиооборудование, затем – упрощенное связное оборудование, которое обеспечивает обычный уровень качества для радиосвязи "воздух – земля" и "земля – земля", а также было установлено оборудование для записи всех сообщений.



[Диспетчерский центр]



[Временный пункт полетно-информационного обслуживания]



[Упрощенное связное оборудование]



[Доставка EVA]

3.2.2 С другой стороны, в рамках подготовки к реагированию на любые последующие нештатные ситуации из аэропорта Фукуока в аэропорт Кумамото была доставлена система ПВП для обеспечения УВД в чрезвычайных ситуациях (EVA).

3.3 Меры реагирования со стороны эксплуатанта аэропорта и авиакомпаний

3.3.1 Как уже упоминалось, землетрясение разрушило часть здания терминала для внутренних рейсов, с 16 по 18 апреля все пассажирские рейсы были отменены. Поскольку отремонтировать и полностью восстановить имеющееся здание терминала за короткий период времени было сложно, усилия были направлены на то, чтобы возобновить полеты гражданской авиации с помощью временных запасных объектов. В частности, утром 19 апреля обслуживание возобновилось только для входящих рейсов, и после их прибытия использовались запасные коридоры и выходы, а затем с 15:00 того же дня возобновилось обслуживание для отправляющихся рейсов. Временные стойки регистрации и проверки багажа были расположены на территории стоянки аэропорта.



3.3.2 19 апреля, благодаря оперативной работе по восстановлению, после подтверждения соблюдения требований безопасности стало возможно частично возобновить обслуживание в здании терминала.

4. ПРИОБРЕТЕННЫЙ ОПЫТ

4.1 Восстановление воздушного сообщения в кратчайшие сроки имело огромное значение, поскольку в данном случае после землетрясения железные дороги и автомобильные трассы были серьезно повреждены. Кроме того, было подтверждено, что аэропорты играют крайне важную роль в операциях по восстановлению после стихийного бедствия, поскольку на их территории осуществляется деятельность по оказанию помощи и спасанию жизни людей после стихийных бедствий, SAR, срочная перевозка предметов и персонала, необходимых для помощи в чрезвычайных ситуациях.

4.2 В чрезвычайных ситуациях Япония принимает серьезные меры противодействия, такие как оперативный и точный сбор информации о стихийном бедствии, подготовка запасного аварийного оборудования и проведение обучения по его использованию. Это осуществлялось на основе опыта, приобретенного после Великого восточно-японского землетрясения 2011 года. Такие заблаговременно принятые подготовительные меры позволили нам возобновить воздушное сообщение в столь короткие сроки.