

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

Пункт 26 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОДГОТОВКИ АЭРОПОРТА К СТИХИЙНЫМ БЕДСТВИЯМ

(Представлено Индонезией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Индонезия представляет собой страну с повышенным уровнем опасности. В статье 194 индонезийского закона об авиации № 1/2009 говорится, что одна из задач аэропорта заключается в обеспечении оказания помощи в случае стихийного бедствия. Согласно основному национальному плану Индонезии в распоряжении Генерального управления гражданской авиации (DGCA) имеется 74 аэропорта, способных принимать воздушные суда типа Фоккер-27 или С-130 "Геркулес", либо аналогичные им в случае стихийных бедствий. Для обеспечения операционной поддержки при управлении доставкой помощи и эвакуацией DGCA также назначило ряд аэропортов для выполнения роли узловых аэропортов в случае стихийных бедствий.

В настоящем документе обсуждается необходимость наличия инструктивных указаний, касающихся процесса подготовки и готовности аэропорта к стихийному бедствию, с тем чтобы повысить возможности по эвакуации и управлению поступающей помощью до максимально эффективного уровня.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) поручить Совету пересмотреть существующие Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), относящиеся к аэродромам;
- b) определить и разработать положения ИКАО по поддержке эксплуатационных процедур аэропорта в случае стихийного бедствия.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Действия, предусмотренные настоящим документом, будут предприниматься за счет ресурсов бюджета на 2020–2022 годы и/или имеющихся внебюджетных поступлений
<i>Справочные материалы</i>	Приложение 14 "Аэродромы" Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения" Другие Приложения к Конвенции, имеющие отношение к теме Дос 9981 "Правила аэронавигационного обслуживания. Аэродромы"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Население Индонезии насчитывает более 240 миллионов человек, живущих на разбросанном на большом пространстве архипелаге. Многие из них уязвимы перед стихийными бедствиями и техногенными катастрофами. Стихийные бедствия являются в Индонезии обычным и нередким феноменом, приводящим к жертвам, материальным потерям и зачастую невосполнимому ущербу для окружающей среды. Страна находится в зоне высокой сейсмической активности ввиду своего расположения на стыке трех литосферных плит: Евразийской плиты, древнего Индоавстралийского континента и Тихоокеанской плиты на северо-востоке. Большая часть сейсмической активности происходит в океане, что приносит дополнительные риски в виде цунами или приливных волн. Страна подвержена высокой сейсмической активности как по причине своего географического расположения, так и вследствие природных условий. Основных видов природных бедствий в Индонезии три:

1.2 **Землетрясение.** Индонезия расположена на стыке трех активных плит, а именно: Индоавстралийской плиты на юге, Евразийской плиты на севере и Тихоокеанской плиты на востоке. Все три плиты находятся в подвижном состоянии и давят друг на друга таким образом, что Индоавстралийская плита подпирает снизу Евразийскую плиту. Двигающаяся на север Индоавстралийская плита упирается в Евразийскую плиту, перемещающуюся в южном направлении, что создает линию сейсмической активности и кольцо активных вулканов по островам Суматра, Ява, Бали и Нуса-Тенгара, продолжающиеся далее на север в сторону Молуккского архипелага и Северного Сулавеси параллельно зонам субдукции двух плит.

1.3 Районы, подверженные землетрясениям, расположены в Индонезии вблизи зон субдукции и активных разломов. Районы, находящиеся вблизи зон субдукции, включают западное побережье Суматры, южные берега Явы, южное побережье Бали и Нуса-Тенгара, Молуккских островов, Северных Молуккских островов, северный и восточный берега Сулавеси и северное побережье Папуа. Районы же Индонезии, расположенные вблизи линии активных разломов, включают местность вдоль Букит Барисан на Суматре, провинцию Западная Ява, Центральную Яву, особый район Йогьякарта, Восточную Яву, Бали, западную часть Нуса-Тенгара, восточную часть Нуса-Тенгара, остров Сулавеси, Молуккские острова и остров Папуа. Из самых заметных разломов в Индонезии следует выделить Суматранский разлом, разлом Симандири, разломы Лембанг, Барибис, Опак, Флорес Бэк Арк, Палу-Коро, Соронг, Рансики, активные разломы в районах Бантен, Бали, Нуса-Тенгара, Молуккских островов и ряд других, пока не определенных активных разломов.

1.4 **Цунами.** Землетрясение, вызванное взаимодействием тектонических плит, может привести к деформации морского дна, которое в дальнейшем служит причиной появления громадных морских волн и, возможно, цунами, если это происходит в океане. Поскольку многие районы страны расположены в зонах, подверженных влиянию тектонических подвижек, опасность цунами в Индонезии высока.

1.5 **Извержение вулкана.** Находящаяся вблизи основных тектонических зон субдукции, как описано выше, Индонезия насчитывает более 500 вулканов, из которых 129 являются активными. Расположенные на островах Суматра, Ява, Бали, Нуса-Тенгара, Северный Сулавеси и на Молуккских островах активные вулканы составляют более 13 % всех активных вулканов мира. В Индонезии более 500 вулканов, из которых 128 активных расположены в районах Сунда, Банда, Халмахера и Минахаса. Не удивительно, что об архипелаге говорят, будто он окружен огненным кольцом.

1.6 Что касается регулирующих документов, то в законе № 24 об управлении процессом преодоления последствий стихийных бедствий от 2007 года, в частности, в пункте 3 статьи 4 говорится, что целью такого управления является "создание условий для осуществления планомерных, комплексных, координированных и детализированных действий по борьбе с последствиями стихийных бедствий". В законе об авиации № 1 от 2009 года в статье 194 об учреждении основного национального плана для аэропортов Индонезии указывается, что в районах, потенциально подверженных стихийным бедствиям, необходимо строить аэродромы для оказания необходимой помощи в случае стихийного бедствия. В указании № 39 от 2019 года об основном национальном плане, подписанном министром транспорта, имеются иллюстрации, изображающие аэропорт, предназначенный для обеспечения подготовленности к стихийному бедствию и ликвидации его последствий, а также узловой аэропорт или хаб.

1.7 Аэропорты, назначенные для обеспечения готовности к стихийным бедствиям и ликвидации их последствий, должны быть способны обслуживать воздушные суда типа Фоккер-27 или С-130 "Геркулес", либо аналогичные, предназначенные для эвакуации и доставки гуманитарной помощи. Минимальная требуемая длина взлетно-посадочной полосы для использования воздушными судами типа Фоккер-27 или С-130 "Геркулес" составляет 1200 м.

1.8 DGCA понимает, что авиация играет важнейшую роль в обеспечении реагирования на стихийные бедствия. Поэтому DGCA располагает программой действий на случай таких ситуаций. Программа охватывает инфраструктуру и объекты аэропорта, наращивание потенциала персонала аэропорта и порядок действий по ликвидации последствий стихийных бедствий. Генеральный директор выпустил указание № 96 от 2019 года о типовом руководстве по подготовке аэропорта к стихийным бедствиям и указание № 16 от 2019 года об организации группы быстрого реагирования для обеспечения эксплуатации аэропорта в условиях стихийного бедствия.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 **Инфраструктура аэропорта.** Чтобы считаться готовым к действиям в случае стихийного бедствия, аэропорт должен быть способен принимать воздушные суда типа Фоккер-27 или С-130 "Геркулес", либо аналогичные. Длина ВПП должна составлять 1200 м или более, ширина перрона должна обеспечивать погрузку/разгрузку одного или более воздушных судов типа Фоккер-27. Согласно основному национальному плану Индонезии DGCA располагает 74 аэропортами, подготовленными к действиям в условиях стихийного бедствия. Для обеспечения управления поступлением помощи и эвакуацией в условиях стихийного бедствия DGCA также назначило узловые аэропорты. Важнейшим критерием для узлового аэропорта является его расположение не далее, чем в одном часе полета от аэропорта, находящегося на месте стихийного бедствия, а также возможность выполнять функции аэропорта на месте стихийного бедствия, если таковое произойдет в этом районе. Узловой аэропорт представляет собой крупный аэропорт, обеспечивающий полеты главным образом в пределах Индонезийского архипелага и международные полеты. DGCA определило 35 узловых аэропортов.

2.2 Кроме того, ВПП должна обеспечивать эксплуатацию воздушных судов в период стихийного бедствия, а объекты и оборудование аэропорта должны включать следующее:

- a) переносную светосигнальную систему ВПП;
- b) мобильный электрогенератор мощностью 75 кВА;

- c) спутниковую телефонную связь;
- d) мобильная установка для очистки воды;
- e) вилочный погрузчик и другое необходимое мобильное оборудование.

2.3 **Потенциал аэропорта.** В Индонезии при наступлении стихийного бедствия и кризисной ситуации необходимо расширять возможности управления аэропортом. В целом по стране, индонезийские аэропорты недоукомплектованы для работы в условиях резкого увеличения активности и не имеют планов действий на случай стихийного бедствия. К слабым местам, требующим улучшения, относятся:

- a) отсутствие (или длительное время ожидания прибытия) оборудования наземного обслуживания для эффективной разгрузки воздушных судов;
- b) отсутствие в аэропортах соответствующих планов для складирования больших объемов грузов на короткое время;
- c) недостаток ясности в применении обычных или аварийных процедур для обработки поступающей гуманитарной помощи и припасов.

2.4 В случае стихийного бедствия аэропорты зачастую испытывают критическое увеличение объемов поступающей помощи и грузов. Для организации скорейшей и более эффективной доставки помощи пострадавшим эксплуатант аэропорта должен быть хорошо подготовлен и способен поддерживать функционирование аэропорта. Соответственно, эксплуатанту аэропорта крайне важно уметь оценивать потенциал аэропорта в условиях критического увеличения загрузки во время кризиса и по его окончании. Загруженность как в аэропорту на месте стихийного бедствия, так и в узловом аэропорту значительно увеличится за счет:

- a) ограниченной пропускной способности перрона;
- b) длительности разгрузочно-погрузочных работ на воздушных судах ввиду недостатка оборудования;
- c) долговременной парковки незапланированных воздушных судов (обычно воздушный транспорт официальных делегаций);
- d) увеличение загруженности аэропорта может привести к задержке рейсов, скоплению пассажиров и необходимости выделять новые или дополнительные временные "окна".

2.5 **Человеческие ресурсы.** Для подготовки к действиям по преодолению последствий стихийного бедствия необходимо принимать во внимание не только инфраструктуру, но и подготовленность персонала. Несмотря на то, что ответственность за управление действиями по преодолению последствий стихийного бедствия лежит на Национальном агентстве по управлению в чрезвычайной ситуации (Badan Nasional Penanggulangan Bencana/BNPB), DGCA во взаимодействии с Программой ООН по развитию (UNDP) для Индонезии и BNPB проводит подготовку, которая является частью их усилий по повышению потенциала узловых аэропортов по управлению логистическими, перронными операциями и потоком поступающей помощи в ходе кризисной ситуации и осуществлению оценки в условиях резкого увеличения загрузки. После прохождения такой подготовки ее участники должны уметь готовить документацию о потенциале

аэропорта в условиях преодоления последствий стихийного бедствия и рекомендации для пилотов, планы действий пилотов в условиях поступления больших объемов помощи и проводить соответствующие инспекции в аэропортах Индонезии.

2.6 **Порядок действий.** При наступлении кризисной ситуации может подняться паника, и люди не будут знать, что делать. Поэтому необходимо всегда принять заранее разработанный порядок действий и регулярно его обновлять. Порядок действий по управлению потенциалом при критическом повышении загруженности включает действия в контролируемой и неконтролируемой зонах. Процедуры для контролируемой зоны должны предусматривать:

- a) оценку потенциала объектов аэропорта;
- b) переброску персонала из других аэропортов по необходимости;
- c) координацию действий с местными властями, местным органом BNPB и другими соответствующими организациями;
- d) назначение/добавление дополнительного рабочего времени в ближайшем аэропорту для использования его в качестве запасного аэропорта;
- e) управление перронным обслуживанием; более плотная компоновка временных "окон"; ускорение наземного обслуживания; приоритетное обслуживание воздушных судов, осуществляющих эвакуацию и доставку помощи; отказ воздушным судам в ночевке в аэропорту;
- f) указание все грузовым воздушным судам прибывать со своим оборудованием и персоналом для осуществления разгрузки.

2.7 Действия в неконтролируемой зоне должны включать следующее:

- a) организацию координационного центра, включая назначение квалифицированного персонала;
- b) координацию действий с таможенными, иммиграционными, карантинными (CIQ) органами;
- c) увеличение потенциала терминала (организация временного терминала), организацию водоснабжения и электроэнергии при необходимости.