



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 14 повестки дня. **Авиационная безопасность**

ИНИЦИАТИВЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ЕВРОПЕЙСКОЙ СИСТЕМЕ ОрВД

(Представлено 41 Договаривающимся государством² – членом Европейской конференции гражданской авиации)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе приводится описание хода работы, связанной с обеспечением безопасности в области ОрВД, которая основывается на стратегических инициативах по авиационной безопасности, информация о которых была ранее представлена ИКАО.

В нем определены предлагаемые для рассмотрения ИКАО проблемы, касающиеся незаконного вмешательства, классификации угроз, правил перехвата, потери связи, радионаблюдения и обучения.

Документ разработан и согласован ЕВРОКОНТРОЛем.

ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

Действия Ассамблеи приводятся в пункте 5.

¹ Тексты на английском, испанском, русском и французском языках представлены ЕКГА.

² Австрия*, Азербайджан, Албания, Армения, Бельгия*, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия*, Германия*, Греция*, Дания*, Исландия, Испания*, Ирландия*, Италия*, Кипр*, Латвия*, Литва*, Люксембург*, бывшая югославская Республика Македония, Мальта*, Молдова, Монако, Нидерланды*, Норвегия, Польша*, Португалия*, Румыния, Сербия и Черногория, Словакия*, Словения*, Соединенное Королевство*, Турция, Украина, Финляндия*, Франция*, Хорватия, Чешская Республика*, Швеция*, Швейцария и Эстония*.

* В вышеуказанном перечне государства-члены Европейского Союза помечены звездочкой.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Авиационная безопасность в рамках Европы представляет собой политический приоритет. ИКАО предприняла важные усилия по защите воздушных судов от незаконного вмешательства. ЕВРОКОНТРОЛЬ совместно с Организацией Североатлантического договора (НАТО) осуществляет дополнительную деятельность, в основе которой лежат меры борьбы с незаконным вмешательством. Указанная деятельность способствует реализации четырех стратегических инициатив в области авиационной безопасности, которые были представлены на рассмотрении Конференции ИКАО по авиационной безопасности на уровне министров, состоявшейся в феврале 2002 года, а именно:

- a) разработка процессов оптимизации совместного использования радиолокационной информации гражданскими службами управления воздушным движением (УВД) и военными службами (УВД/воздушная оборона);
- b) создание Европейского регионального центра информации для целей организации воздушного движения с учетом гражданских и военных служб;
- c) придание приоритетного статуса вопросу об официальном утверждении применения высокопроизводительной системы связи «воздух-земля» для передачи шифрованных речевых сообщений летными экипажами, полетных данных и бортовой видеоинформации;
- d) обеспечение пересмотра и единообразия гражданских и военных правил УВД, а также программ подготовки, касающихся действий в случае угона воздушных судов и в других чрезвычайных ситуациях.

1.2 Через Рабочую группу ЕКГА по авиационной безопасности поддерживается тесное сотрудничество с ЕКГА.

1.3 Достигнуто тесное сотрудничество с НАТО посредством Координационной группы НАТО/ЕВРОКОНТРОЛЯ по авиационной безопасности при организации воздушного движения (NEASCOG).

1.4 Группа NEASCOG изучает возможность усовершенствования системы авиационной безопасности в рамках ОрВД при минимальных издержках для пользователей воздушного пространства.

2. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РАМКАХ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ИНИЦИАТИВ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

2.1 В тесном сотрудничестве с Рабочей группой ЕКГА по авиационной безопасности и другими международными и национальными организациями Группа NEASCOG предлагает вынести на рассмотрение государств вопрос о проведении технико-экономического обоснования проекта по созданию недорогой международной информационной сети, называемой ERRIDS (Европейская региональная система распространения конфиденциальной информации). Ее цель заключается в предоставлении информации (по принципу служебной необходимости)

организациям, связанным с антитеррористической деятельностью. К ним относятся государственные организации, гражданские поставщики обслуживания ОрВД, военные ведомства, полицейские службы, авиаперевозчики и аэропорты. Безопасный обмен информацией будет основываться на принятом в НАТО безопасном программном обеспечении.

2.2 Первый вариант применения системы ERRIDS, подлежащий проверке, касается потери связи с воздушным судном. Существует несколько причин потери связи, начиная с проблемы оборудования и до выбора неправильной радиочастоты. Независимо от причины наиболее вероятным результатом будет перехват военными воздушными судами. В определенных частях Европы необходимость в перехвате возникает достаточно часто, и связанные с этим расходы государств по задействованию истребителей являются высокими. Система ERRIDS сможет оказать в такой ситуации помощь, например, путем автоматического уведомления центра оперативного управления полетами авиакомпании. Указанный центр получит возможность связаться с данным воздушным судном, используя линию передачи данных радиочастотного канала, зарезервированного для системы оперативной связи авиакомпаний (АОС), и инструктировать его о необходимости незамедлительно связаться с органом управления воздушным движением (УВД). Само это воздушное судно могло бы быть оснащено высокопроизводительной безопасной линией передачи данных для связи с ERRIDS. Это позволило бы осуществлять обмен зашифрованной информацией.

2.3 В целях избежания необходимости оснащать воздушные суда модифицированными приемопередатчиками вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ) за счет пользователей воздушного пространства Группа NEASCOG провела работу по возможному использованию информации, получаемой военными службами от первичного радиолокатора. Успешное испытание, проведенное ЕВРОКОНТРОЛем и НАТО, продемонстрировало, что при потере информации ВОРЛ, поступающей в гражданские службы, информация первичного радиолокатора, получаемая военными службами, может, при определенных обстоятельствах, автоматически передаваться в гражданскую систему обработки радиолокационных данных.

3. ПЕРЕХВАТ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Незаконное вмешательство

3.1 ИКАО разработала инструктивные указания для случаев перехвата гражданских воздушных судов государственными воздушными судами, включающие визуальные сигналы и другие средства связи между воздушными судами, особые маневры и действия, которые должны предпринять гражданские воздушные суда для незамедлительного выполнения посадки. Подробные правила вмешательства в таких ситуациях устанавливаются на национальном уровне.

3.2 Решение назначенного национального полномочного органа о перехвате гражданского воздушного судна основывается на первых признаках «предполагаемого незаконного вмешательства», поскольку может потребоваться быстрое реагирование. Поэтому представляется исключительно важным, чтобы полномочный орган, ответственный за перехват, имел полное представление о типе ситуации на борту данного воздушного судна.

3.3 Необходимо, чтобы авиадиспетчеры и члены летного экипажа получили надлежащую подготовку, обеспечивающую им полную информацию о правилах авиационной безопасности.

Типы и этапы незаконного вмешательства

3.4 В рекомендации 2/9, принятой 11-й Аэронавигационной конференцией, предлагается, чтобы «ИКАО в соответствии со своим Планом действий в области авиационной безопасности и эксплуатационной концепцией ОрВД предусмотрело разработку процедур ответных действий и координации при чрезвычайных ситуациях в полете для диспетчеров воздушного движения, наряду с учебным инструктивным материалом, применительно к четко различающимся типам и этапам незаконного вмешательства. Эти процедуры и инструктивный материал должны учитывать различные условия, которые существуют в государствах.»

3.5 В целях избежания неправильного понимания и путаницы необходимо определить уровни угроз. ИКАО определила следующие четыре уровня:

- уровень 1 – нарушающее порядок поведение;
- уровень 2 – оскорбление физическими действиями;
- уровень 3 – поведение, угрожающее жизни;
- уровень 4 – попытка вторжения или фактическое вторжение в кабину летного экипажа.

3.6 После того, как были установлены эти уровни, возникли новые виды угроз. Соответственно, изменившиеся условия обеспечения авиационной безопасности требуют определенного дополнения уровней угроз, о которых должны сообщать летные экипажи.

Правила перехвата

3.7 Впервые правила перехвата были разработаны для использования в период военной напряженности и войны. Позднее те же правила стали применяться также для перехвата воздушных судов, подвергшихся незаконному вмешательству. Однако в тех случаях, когда воздушные суда могут быть использованы как оружие, требуется иное военное вмешательство.

3.8 В некоторых государствах и регионах перехват применяется достаточно часто. Опыт последнего времени показал, что существует необходимость в пересмотре действующих правил и сигналов, применяемых при перехвате. При этом должны быть учтены следующие аспекты:

- последствия перехвата для системы TCAS;
- сигналы, связанные с уровнем угрозы на борту;
- сигналы/маневры в случаях, когда управление захвачено террористами;
- возможное военное вмешательство;
- метеорологические условия;
- выделение запасных аэродромов на национальном уровне;

- повышение осведомленности гражданских пилотов о правилах перехвата; и
- наличие в кабине пилота удобного в использовании справочника связанных с перехватом правил и сигналов.

4. СВЯЗЬ

4.1 В некоторых регионах гражданские воздушные суда перехватываются без реальной необходимости из-за подозрения о том, что они подвергаются незаконному захвату. Зачастую это происходит из-за потери связи между УВД и пилотом. Причинами потери связи являются такие факторы, как неисправность оборудования, неправильный выбор частоты и невнимательность пилота. Перехват воздушных судов в силу своего характера представляет определенный риск. Поэтому в целях избежания потенциально опасных ситуаций необходимо свести к минимуму число ненужных перехватов.

4.2 При определенных обстоятельствах представляется необходимым, чтобы как воздушные суда, так и соответствующие поставщики диспетчерского обслуживания осуществляли радионаблюдение на аварийной ОВЧ-частоте (121,5 МГц). Однако при этом следует учитывать, что нормальной практикой среди авиакомпаний является использование одного радио-оборудования для связи с УВД, а другого для целей АОС.

4.3 В этой связи предлагается рассмотреть требования в отношении непрерывного радионаблюдения на аварийной частоте с учетом, где это необходимо, существующей практики использования речевой связи АОС, линии передачи данных и других систем связи.

5. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

5.1 Ассамблее предлагается рекомендовать ИКАО при пересмотре положений по авиационной безопасности учитывать следующие связанные с ОрВД проблемы:

- a) совершенствование принятых ИКАО правил и сигналов, касающихся перехвата;
- b) уточнение глобальных стандартов в отношении связанных с незаконным вмешательством уровней угроз и порядка представления донесений о них летными экипажами;
- c) совершенствование принятых ИКАО процедур на случай потери связи и осуществление, в соответствующих случаях, радионаблюдения на аварийной ОВЧ-частоте (121,5 МГц); и
- d) постоянная потребность в организации для диспетчеров воздушного движения и членов летных экипажей учебной подготовки в области авиационной безопасности.