

Выполнение полетов воздушными судами Российской Федерации над районами открытого моря

14-15 апреля 2015 г. , Париж, Франция



Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное агентство воздушного транспорта

РОСАВИАЦИЯ



I. ИСТОРИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА ПО ОТКРЫТОМУ МОРЮ И ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ИКАО

1. Конвенция об открытом море 1958

Морское право – до этого обычное международное право – подписано в Женеве 29 апреля 1958 г., вошло в силу 30 сентября 1962 г.

Цель: Кодификация обычного международного права

Определение слова «открытое море» означают «все части моря, которые не входят ни в территориальное море, ни во внутренние воды какого-либо государства»

Свободы (ст. 2)

«никакое государство не вправе претендовать на подчинение какой-либо части его [открытого моря] своему суверенитету». [«Свобода открытого моря.... включает»:]

свободу судоходства;

свободу рыболовства;

свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы;

свободу летать над открытым морем.



1. ИСТОРИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА ПО ОТКРЫТОМУ МОРЮ И ДОКУМЕНТЫ ИКАО

2. Правовые аспекты в соответствии с документами ИКАО Конвенция международной гражданской авиации (Doc 7300)

Статья 3.

- а) Настоящая Конвенция применяется только к гражданским воздушным судам
- б) Воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейских службах, рассматриваются как государственные воздушные суда
- с) Никакое государственное воздушное судно Договаривающегося государства не производит полета над территорией другого государства и не совершает на ней посадки, кроме как с разрешения, предоставляемого специальным соглашением или иным образом, и в соответствии с его условиями.
- д) Договаривающиеся государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов обязуются обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов.

Статья 12.

Над открытым морем действующими являются правила, установленные в соответствии с настоящей Конвенцией. Каждое Договаривающееся государство обязуется обеспечить привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих действующие регламенты.

Правила установлены в Приложении 2 к Конвенции о международной гражданской авиации «Правила полётов», распространяются только на гражданские воздушные суда при выполнении полетов над открытым морем.



I. ИСТОРИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА ПО ОТКРЫТОМУ МОРЮ И ДОКУМЕНТЫ ИКАО

3. Резолюция Ассамблеи ИКАО 38-12

Ассамблея, ... постановляет

- 1. Совместное использование судами гражданской и военной авиации воздушного пространства и определенных средств и обслуживания организуется таким образом, чтобы обеспечивались безопасность, регулярность и эффективность гражданской авиации наряду с обеспечением удовлетворения требований в военном воздушном сообщении.**
- 2. Установленные государствами-членами правила и порядок выполнения полетов их государственных воздушных судов над открытым морем разрабатываются с таким расчетом, чтобы эти полеты не ставили под угрозу безопасность, регулярность и эффективность полетов международной гражданской авиации и чтобы эти полеты, насколько практически возможно, выполнялись с учетом правил полетов, изложенных в Приложении 2.**
- 3. Генеральный секретарь будет предоставлять рекомендации и инструктивный материал относительно наилучшей практики в области координации и сотрудничества гражданских и военных органов.**
- 4. Государства-члены могут включать, где это целесообразно, представителей военных полномочных органов в состав своих делегаций на совещаниях ИКАО.**



ИКАО Cir 330

Сотрудничество гражданских и военных органов при организации воздушного движения

Руководство по полетам государственных воздушных судов

5.1.1 Пункт b) статьи 3 Чикагской конвенции гласит: "Воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах, рассматриваются как государственные воздушные суда". В общем и целом право доступа во все районы воздушного пространства в пределах ограничений, обусловленных эксплуатационными потребностями, является одним из важнейших условий выполнения военными, таможенными и полицейскими службами задач по обеспечению безопасности, обороны и охраны правопорядка, которые поставлены перед ними государствами и вытекают из международных соглашений. Отсюда вытекает основополагающее требование о том, что каждое государство должно иметь возможность эффективно подготавливать и эксплуатировать свои государственные воздушные суда. Соответственно, важно, чтобы государственным воздушным судам предоставлялся достаточный доступ к воздушному пространству, обеспечивающий адекватные возможности для обучения и осуществления задач по обеспечению безопасности, обороны и охраны правопорядка.

5.1.2 При выполнении своих задач эксплуатантам государственных воздушных судов следует, по мере практической возможности, с пониманием относиться к международным, региональным и национальным законодательным нормам в области гражданской авиации и стремиться к их соблюдению. Вместе с тем признается, что характер задач в области обороны и обеспечения безопасности может создавать неординарные ситуации, требующие специальных мер и особых подходов. С учетом этого в настоящей главе, во-первых, разъясняется роль полетов военного и невоенного назначения, выполняемых "государственными воздушными

судами". Затем будут рассмотрены обстоятельства, при которых государственные воздушные суда могут в полной мере или частично соблюдать правила и процедуры международной гражданской авиации, установленные в SARPS ИКАО, и общие ожидания в отношении обслуживания таких воздушных судов поставщиком аэронавигационного обслуживания (ANSP).



II. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ В ДЕЛЕГИРОВАННЫХ РПИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

1. Классификация воздушного пространства над районами открытого моря в РПИ Российской Федерации

В соответствии с ENR 1.4.2 АИП Российской Федерации в воздушном пространстве за пределами территории Российской Федерации, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, устанавливаются:

- а) класс **A** - в воздушном пространстве, выделенном для воздушных трасс и маршрутов зональной навигации;
- б) класс **G** - в воздушном пространстве, где не устанавливается класс **A** и предоставляются полетно-информационное обслуживание воздушного движения и аварийное оповещение.



II. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ В ДЕЛЕГИРОВАННЫХ РПИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

2. Правила выполнения полетов иностранными пользователями ВП над районами открытого моря в делегированных РПИ Российской Федерации

В соответствии с пунктом 1.4. GEN 1.2. АИП Российской Федерации международные полеты воздушных судов над нейтральными водами в районе ответственности Российской Федерации (РПИ), без входа в суверенное воздушное пространство Российской Федерации, выполняются на основании представленного плана полета (FPL), без согласования таких полетов с Федеральным агентством воздушного транспорта.

FPL на выполнение международного полета воздушным судном над нейтральными водами в районе ответственности Российской Федерации (РПИ), без входа в суверенное воздушное пространство Российской Федерации, подается не позднее трех часов до расчетного времени вылета из пункта отправления в адреса ГЦ ЕС ОрВД и органы ОПВД по маршруту полета в соответствии с требованиями раздела ENR 1.11.1.

При наличии у пользователя воздушного пространства просроченной задолженности за ранее предоставленное аэронавигационное обслуживание в воздушном пространстве Российской Федерации или над нейтральными водами в районе ответственности Российской Федерации (РПИ), FPL приниматься к обеспечению не будет.



III. Выполнение полетов государственной авиации Российской Федерации над районами открытого моря.

При подготовке экипажи, выполняющие полеты в воздушном пространстве над открытым морем, изучают:

- основы международного воздушного права;
- правила выполнения полетов, организацию воздушного пространства ОВД и ответственные органы ОВД в затрагиваемых их деятельностью районах;
- соответствующие постановления и специальные правила, в том числе о действующих ограничениях в воздушном пространстве;
- правила ведения радиосвязи, терминологию и фразеологию на английском языке, используемую при связи с органами ОВД;
- маршруты ОВД и их параметры, а в районах организованных треков – расположение треков на период выполнения полетов в их зоне.

Полеты в воздушном пространстве над открытым морем в зонах ответственности за ОВД иностранных государств выполняются как правило по правилам полетов по приборам (ППП), на эшелонах полета по ППП, при выполнении следующих условий:

- координирования использования воздушного пространства (при планировании деятельности, потенциально опасной для производства полетов гражданской авиации, полетов больших групп самолетов);
- получения разрешения на использование воздушного пространства иностранного государства (если планируется выполнение полета в воздушном пространстве иностранного государства);
- подачи установленным порядком сообщения о представленном плане полета воздушного судна;
- выполнения процедур, определенных региональными аэронавигационными правилами;
- установления и поддержания двухсторонней УКВ (КВ) связи с органами ОВД.



III. Выполнение полетов государственной авиации Российской Федерации над районами открытого моря.

При планировании полетов над открытым морем используются, как правило, консультативное и контролируемое воздушное пространство. Пересечение контролируемого воздушного пространства планировать, как правило, в пунктах обязательного доклада.

Маршруты полетов в воздушном пространстве над открытым морем разрабатываются с учетом обеспечения надежной навигации, особенно вблизи территориального моря иностранных государств.

Разрешение на влет воздушного судна в воздушное пространство над открытым морем с пересечением государственной границы Российской Федерации осуществляется в соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации. Влет в воздушное пространство над открытым морем выполняется через установленные коридоры, обеспеченные радиолокационным контролем наземных РЛС.

При планировании полетов в воздушном пространстве над открытым морем (океаном), над территориями неопределенного суверенитета запрос на использование воздушного пространства не оформляется и никаких дополнительных разрешений не требуется. В этом случае установленным порядком составляется план полета и передается в органы ОВД.

Особенности использования воздушного пространства в различных государствах публикуются в АИП этих государств. Сообщение о представленном плане полетов воздушных судов (FPL) распространяется через сеть авиационной фиксированной электросвязи (AFTN), которая является телетайпной сетью и соединяет все международные аэропорты, органы обслуживания воздушного движения и органы НОТАМ, а также большинство авиационных администраций во всем мире.



III. Выполнение полетов государственной авиации Российской Федерации над районами открытого моря.

Например все полеты государственной авиации в Калининградскую область осуществляются после подачи и прохождения FPL установленным порядком, который подается не позже чем за 3 часа до вылета, в том числе в адреса:

Эстонии EETTQZX, EETTZRZX;
Латвии EVRRZDZX, EVRRZQZX;
Литвы EYVLZDZX, EYVCZRZX;
Финляндии EFESZQZX;
Евроконтроля EUCHZMFP, EUCBZMFP.

Экипажи государственных воздушных судов при выполнении полетов в воздушном пространстве над открытым морем, в зонах ответственности за ОВД иностранными государствами, находятся под управлением командных пунктов ВВС. При выполнении полетов экипажи информируют уполномоченные органы ОВД, ответственные за обеспечение обслуживания в затрагиваемом их деятельностью районе, о параметрах своего полета порядком, установленным документом ИКАО Doc 4444-RAC/501.

При выполнении полетов осуществляют мониторинг на частотах обслуживания воздушного движения в пролетаемом регионе и аварийных частот, если такая процедура предусмотрена региональными аэронавигационными правилами, и устанавливают двухстороннюю связь с уполномоченным органом ОВД в случае необходимости.



IV. Проблемные вопросы, связанные с выполнением полетов и осуществлением иной деятельности над районами открытого моря

- а) имеют место случаи пересечения воздушных трасс в нейтральных водах воздушными судами иностранной государственной авиации без подачи соответствующего плана полета ФПЛ и без выхода на связь с соответствующим РЦ ЕС ОрВД;
- б) выполнение полетов по участкам воздушных трасс над нейтральными водами без подачи ФПЛ;
- в) имеют место случаи, когда должники за АНО при отказе в обеспечении полета по воздушном пространстве над нейтральными водами, выполняют полет вне трасс в классе G;
- г) при согласовании установления опасных зон на районами открытого моря с некоторыми странами возникают проблемы в части своевременности издания этими странами НОТАМ.
- д) при подаче ФПЛ для полетов в открытом море в Евроконтроль ФПЛ не принимает и приходится согласовывать ФПЛ со странами в соответствии с маршрутом следования



IV. Проблемные вопросы, связанные с выполнением полетов и осуществлением иной деятельности над районами открытого моря

е) В последнее время участились случаи появления неизвестных ВС, неопознанных объектов в районе ответственности РЦ Хабаровск, которые влияют на безопасность полётов, так за 2 года (2013-2014 г.г.) зафиксировано более 20 случаев.

Данные ВС выполняют полеты с кодами ВОРЛ А1200 и А1400 на высотах, где выполняются полеты ВС ГА в слое RVSM 290-410. Данные полеты создают реальную угрозу полетам ВС ГА.

Особо опасные случаи с реальной угрозой безопасности полётам гражданских ВС зафиксированы :

- 23.08.2013 года был зафиксирован факт нарушения использования воздушного пространства ВС с кодом ответчика ВОРЛ А1200. ВС вошло в 01.05 (УТЦ) в районе ПОД ИГРОД на эшелоне Ф325 и пересекло МВТ Б451, А932, Б233, А931, А333, Б358, Р211, Р22, А933 в зоне ответственности Хабаровского РЦ ЕС ОрВД.

В с кодом ответчика ВОРЛ А1200 на опубликованных частотах Хабаровского РЦ и аварийной частоте не отвечало. ВС разошлись с боковым интервалом 5км. и вертикальным 2500 футов.

- 27.05.14. в 04.00 (УТЦ) в зону ответственности РЦ Хабаровск вошло неопознанное ВС с кодом ответчика А1200, на эшелоне 325, создавая конфликтную ситуацию с DAL158, следовавшему на эшелоне 330 на встречных курсах.

- В 05.23 UTC из-за ВС А1200 пришлось изменять эшелон с эшелона 340 до 350 борту CSN632, следующего по трассе В451 (ИГРОД-НАТЕК) для предотвращения конфликтной ситуации (угрозы столкновения).

Опасность ситуаций заключается в том, что:

- Неопознанные цели с ответчиком А1200, А1400 не устанавливают связь с диспетчеров РЦ Хабаровск на опубликованных частотах или аварийной частоте 121,5 МГц.
- Выполняют полеты на высотах, выделенных для полетов ВС ГА и опубликованных в аэронавигационной информации.
- Диспетчера Хабаровского РЦ не знают маршрут и профиль полета данных ВС, не знают намерения экипажей неопознанных целей с ответчиками А1200, А1400 по изменению высоты и курса полета.
- Выполнение полета на эшелонах, выделенных для визуальных полетов (325, 335 и тд.) не обеспечивает необходимых интервалов между ВС и создают реальную угрозу столкновения ВС в воздухе, что приводит к срабатываниям ТКАС.



V. Дальнейшие шаги по координации

Предлагается создать инициативную рабочую группу при Европейском/Североатлантическом бюро ИКАО из представителей заинтересованных государств, Российской Федерации и Евроконтроля для оценки текущей ситуации по военно-гражданскому сотрудничеству и координации, выработки взаимосогласованной позиции и разработки рекомендаций по улучшению координации по военно-гражданскому сотрудничеству с целью повышения безопасности полетов



Благодарю за внимание



Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное агентство воздушного транспорта

РОСАВИАЦИЯ

