



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ А

Пункт № 3 повестки дня: Повышение эффективности глобальной аэронавигационной системы

3.4 Координация деятельности гражданских и военных органов

УСТАНОВЛЕНИЕ ВОЕННЫМИ ОРГАНАМИ ТРЕБОВАНИЙ И ОГРАНИЧЕНИЙ, ЗАТРАГИВАЮЩИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА)
и Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе изложены проблемы, с которыми столкнулись авиакомпании и международная гражданская авиация в связи с недавним опубликованием требований и ограничений, накладываемых военными полномочными органами на использование воздушного пространства. Эти требования привели к путанице, повышению рабочей нагрузки и увеличению риска вмешательства военных органов в полеты гражданских судов в воздушном пространстве, где установлены не относящиеся к деятельности ИКАО требования и процедуры военных органов по обеспечению безопасности.

Действия: Конференции предлагается:

- a) принять к сведению информацию, приведенную в настоящем документе;
- b) рассмотреть вопрос о принятии рекомендаций, приведенных в п 3.1;
- c) обсудить по мере необходимости другие отдельные вопросы.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Приложение 4 "Аэронавигационные карты" и Приложение 15 "Службы аэронавигационной безопасности" определяют опознавательную зону противовоздушной обороны (ADIZ) как "специально установленную часть воздушного пространства определенных размеров, в пределах которого воздушное судно должно выполнять специальные процедуры опознавания и/или предоставления донесений в дополнение к тем, которые выполняются в связи с предоставлением обслуживания воздушного движения (ОВД)". Кроме того, Приложения 4 и 15 включают требования к опубликованию информации об ADIZ, если таковые установлены, в сборнике аэронавигационной информации (AIP) и картах, а Приложение 2 "Правила полетов"

¹ Документы на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены ИАТА.

включает Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), касающиеся перехвата воздушных судов. Несмотря на то, что термин "ADIZ" перечислен и определен в документах ИКАО, SARPS или процедуры, предусмотренные для установления и использования ADIZ, отсутствуют.

1.2 Хотя Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) признают право каждого государства обеспечивать целостность своей национальной безопасности, введение ADIZ должно сопровождаться надлежащей координацией и предусматривать точное нанесение на карту и публикацию четких специальных инструкций, чтобы гарантировать, что заинтересованные стороны международной гражданской авиации осведомлены об этих требованиях.

1.3 ИАТА и ИФАЛПА также признают, что установление ADIZ часто обусловлено конфиденциальной информацией военного или политического характера, связанной с обеспечением национальной безопасности. Тем не менее, в этих случаях мы призвали бы соответствующие полномочные органы гражданской авиации решительно обеспечить сведение к минимуму последствий для международной гражданской авиации как на этапе планирования, так и на этапе введения национальной ADIZ или других, не относящихся к деятельности ИКАО требований или ограничений, как это рекомендовано в документах ИКАО, посвященных сотрудничеству гражданских и военных органов в области организации воздушного движения, которые в настоящее время пересматриваются.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Совсем недавний пример введения ADIZ позволяет извлечь некоторые уроки с точки зрения авиакомпаний.

2.2 ADIZ была разработана, установлена, а затем опубликована посредством дополнения к AIP (SUP) без предварительного уведомления и без надлежащих границ, нанесенных на аэронавигационные карты, чтобы оказать помощь заинтересованным сторонам в оценке степени влияния данной ADIZ. Это противоречит положениям Приложения 4 ИКАО, которые оговаривают, что там, где установлена ADIZ, она показывается на маршрутных картах и аэронавигационных картах мира. Кроме того, рекомендуется отображать ADIZ на аэронавигационных картах мелкого масштаба (ИКАО).

2.3 Границы установленной ADIZ проходили сквозь воздушное пространство двух соседних районов полетной информации (РПИ) и, таким образом, влияли на выполнение полетов воздушными судами, проходящими под управлением органов УВД в других государствах. Мы понимаем, что не было обеспечено проведение консультаций с органами обслуживания воздушного движения «страны пребывания», что привело к неопределенности в отношении применения правил и процедур ADIZ, которых необходимо придерживаться.

2.4 Кроме того, было очевидно, что в ходе планирования этой ADIZ не было проведено консультаций с соседними государствами (даже при том, что границы ADIZ пересекали РПИ, находящиеся в ведении данных государств), ИКАО и пользователями воздушного пространства.

2.5 Страна пребывания опубликовала AIP SUP, однако для авиакомпаний/пилотов оставались неясности и частичные противоречия в отношении действий, которые им необходимо предпринимать в целях обеспечения соответствия правилам, действующим в данной ADIZ. В частности, не была опубликована инструкция по получению разрешительного номера

противовоздушной обороны (ADC), чтобы избежать возможности перехвата военно-воздушными силами заинтересованного государства.

2.6 В период между опубликованием AIP SUP и датой вступления его в силу оказалось необходимым осуществлять многократную и частую координацию (телефонные звонки, электронная почта, письма и личные встречи) с полномочными органами, чтобы попытаться прояснить ряд этих проблем.

2.7 За девять рабочих дней до даты вступления в силу был опубликован NOTAM, в котором делалась попытка учесть эти вызывающие беспокойство вопросы и проблемы, обозначенные различными заинтересованными сторонами, включая ИКАО. В данном NOTAM:

- a) изменялись первоначальные требования и предоставлялось освобождение от требования получать ADC для ряда маршрутов над открытым морем, входившего в первоначальную публикацию;
- b) предпринималась попытка разъяснить инструкции для авиакомпаний по получению ADC;
- c) сохранялось требование к предварительному разрешению для каждого отдельного полета, накладывающее чрезмерное бремя на организации, эксплуатирующие воздушные суда и их пилотов, а также на соседние государства/ПАНО.

2.8 К сожалению, вопрос о дате начала вступления в силу процедур получения ADC остался не проясненным, с противоречивыми инструкциями полномочных органов. Конечным результатом явилось повышение рабочей нагрузки диспетчерского состава и повсеместная путаница в связи с тем, что:

- a) номера телефонов не отвечали, а если отвечали, то сотрудники не были проинформированы о требуемых процессах;
- b) сообщения сети авиационной фиксированной электросвязи (AFTN) либо не посылались, либо не принимались;
- c) использовались противоречивые инструкции;
- d) предпринимались многократные попытки с использованием различных средств связи для получения ADC, выдаваемого для каждого полета.

2.9 Как реакция на это был перепланирован ряд полетов, чтобы они проходили по маршруту, где не требуется получать ADC. В результате возросло время полетов, поскольку авиакомпании были обеспокоены риском, связанным с возможным перехватом истребителями вооруженных сил.

2.10 Проблемы с получением ADC по-прежнему существуют. Отчеты свидетельствуют, что одной авиакомпании для 65 процентов полетов требовалось предпринимать многочисленные попытки, чтобы получить номер ADC. Участникам предлагается принять к сведению, что имеется ряд государств, которые ранее установили ADIZ или определили другие не соответствующие положениям ИКАО участки воздушного пространства для полетов военных воздушных судов либо процедуры, для которых не требуется получать предварительное разрешение для каждого полета гражданского воздушного судна. Государствам следует принять во внимание передовую

практику, применяющуюся в других государствах, и устранить необходимость получения предварительного разрешения для гражданских полетов. Некоторые элементы этой передовой практики включены в документы ИКАО по вопросам сотрудничества военных и гражданских органов:

- a) план полета и информация о движении воздушных судов направляются военным организациям, запрашивающим эти данные, или осуществляется прием перенаправленных планов полета (FPL) и других сообщений ОВД;
- b) радиолокационные данные, данные системы радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (ADS-B) и другие данные наблюдения УВД немедленно распределяются между поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и военными организациями;
- c) внедряются средства прямой связи между военными организациями и ПАНО с целью упростить передачу запросов на получение информации по любому неизвестному воздушному судну;
- d) вводится функция координации военных и гражданских органов в гражданских службах управления воздушным движением;
- e) в случае абсолютной необходимости получения разрешений от органов ПВО (ADC) и других разрешений военные и гражданские полномочные органы государства должны рассмотреть вопрос о создании автоматизированной системы выдачи разрешений, которая могла бы выдавать ADC по получении планов полета (FPL), и обязательном испытании таких систем до наступления даты вступления в силу ADIZ и других правил, регулирующих использование воздушного пространства;
- f) перед опубликованием следует провести консультации с соседними государствами, пользователями воздушного пространства и ИКАО, с тем чтобы обеспечить использование надлежащих процессов и наличие процедур, направленных на поддержку внедрения.

3. ВЫВОД

3.1 С учетом вышесказанного ИАТА предлагает Конференции призвать ИКАО:

- a) обеспечить, чтобы полномочные органы гражданской авиации принимали во внимание влияние военных мер безопасности на гражданскую авиацию на этапе планирования любых требований или процедур, касающихся доступа к воздушному пространству;
- b) напомнить государствам, что соответствующие правила составления карт и процедуры, связанные с требованиями, касающимися доступа к воздушному пространству, должны опубликовываться согласно Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS), изложенным в Приложениях 4 и 15 к Конвенции;
- c) усовершенствовать свой инструктивный материал по сотрудничеству военных и гражданских органов, с целью включить в него рекомендации, касающиеся

проведения строгих проверок любой новой ADIZ/зоны безопасности до наступления даты вступления в силу, с целью убедиться в том, что соответствующие процедуры фактически работают.

— КОНЕЦ —