

АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 22 сентября – 3 октября 2003 года

Пункт 2 повестки дня. **Безопасность полетов и авиационная безопасность при организации воздушного движения (ОрВД)**
Пункт 2.5 повестки дня. **Безопасность полетов и безопасность структуры ОрВД**

ВОПРОСЫ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОрВД

(Представлено Европейской организацией по обеспечению безопасности воздушной навигации – ЕВРОКОНТРОЛем от имени своих государств-членов и государств, входящих в ЕКГА¹)

АННОТАЦИЯ

Организация ЕВРОКОНТРОЛЬ, по согласованию с Европейской конференцией гражданской авиации (ЕКГА), разработала совместную с Организацией Североатлантического договора (НАТО) рабочую программу, касающуюся вопросов авиационной безопасности при ОрВД. Одной из основных целей этой совместной рабочей программы является устранение дублирования ресурсов и достижение таким способом оптимального соотношения между затратами и выгодами для авиационной отрасли. Другой целью является конфиденциальный обмен относящейся к ОрВД информацией между соответствующими полномочными сторонами.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 После событий 11 сентября 2001 года особо остро стал вопрос о настоятельной необходимости разработки мер, направленных на восстановление доверия общественности к воздушному транспорту посредством введения повышенных мер безопасности, что также будет содействовать экономическому подъему авиационной отрасли.

¹ Государства-члены ЕКГА: **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, Словацкая Республика, Словения, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция, Швейцария и Эстония.

Названия 31 государства-члена ЕВРОКОНТРОЛЯ выделены **жирным шрифтом**.

* Перевод на испанский, французский и русский языки представлен ЕВРОКОНТРОЛем.

1.2 Авиационной отраслью уже внедрен целый комплекс мер безопасности, в частности, повышена безопасность в аэропортах и укреплены двери кабин экипажа.

1.3 Однако возникают новые угрозы в отношении инфраструктуры авиационной связи, включая ее наземные, воздушные и космические компоненты, и эти проблемы настоятельно требуют внимания.

1.4 Ввиду драматического изменения ситуации в области авиационной безопасности, Организация ЕВРОКОНТРОЛЬ выступила с рядом стратегических инициатив, касающихся способов повышения авиационной безопасности при организации воздушного движения. Они были представлены на организованной ИКАО Конференции на по авиационной безопасности на уровне министров, которая состоялась 19–20 февраля 2002 года в Монреале.

1.5 Разработка указанных стратегических инициатив осуществлялась при участии государств-членов ЕВРОКОНТРОЛЯ и представителей Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), Комиссии европейских сообществ (СЕС), пользователей воздушного пространства, военных ведомств, Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международной федерации ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА).

2. СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ИНИЦИАТИВЫ

2.1 Организацией ЕВРОКОНТРОЛЬ предлагаются следующие стратегические инициативы:

- a) установить процессы, обеспечивающие оптимизацию совместного использования радиолокационной информации гражданскими службами управления воздушным движением (УВД) и военными службами (УВД/Воздушная оборона);
- b) создать европейский региональный центр для сбора и обработки информации, относящейся к организации воздушного движения, с учетом интересов гражданских и военных служб;
- c) уделить первоочередное внимание обоснованию возможности использования высокопроизводительной связи «воздух–земля» для передачи шифрованных речевых сообщений летными экипажами, полетных данных и бортовой видеоинформации;
- d) пересмотреть и обеспечить единообразие гражданских и военных правил УВД, а также программ подготовки, касающихся действий в случае захвата воздушных судов и в других чрезвычайных ситуациях.

2.2 Эти инициативы подразумевают:

- a) разработку средств, обеспечивающих постоянный доступ к информации о местоположении и относительной высоте воздушных судов;
- b) целью специализированного информационного центра является обеспечение более совершенных процедур непосредственной координации действий между органами УВД и центральным органом организации потока движения (CFMU) ЕВРОКОНТРОЛЯ;
- c) нахождение наиболее выгодного решения до начала внедрения более совершенной системы связи;

d) устранение ненужного дублирования.

3. РАБОЧАЯ ПРОГРАММА

3.1 Для разработки рабочей программы была создана Координационная группы по авиационной безопасности при организации воздушного движения НАТО/ЕВРОКОНТРОЛЬ (NEASCOG).

3.2 На основе этих четырех стратегических инициатив была подготовлена совместная рабочая программа. Соответствующие восемь основных направлений действий перечислены в дополнении А. Тесная координация этих действий с ИКАО позволит внести соответствующие коррективы в План действий ИКАО, к чему призвала Конференция по авиационной безопасности на уровне министров, и избежать дублирования усилий.

3.3 В ходе выполнения данной рабочей программы уже разработан ряд основных направлений политики в области авиационной безопасности при ОрВД, которые приводятся в дополнении В. Эти основные направления уже одобрены соответствующими гражданскими и военными полномочными органами.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ А

ОСНОВНЫЕ ДЕЙСТВИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННЫЕ РАБОЧЕЙ ПРОГРАММОЙ

ДЕЙСТВИЕ	ОПИСАНИЕ
Действие 1	Изучить возможность осуществления обмена радиолокационными данными с учетом внедрения режима S BORL.
Действие 2	Оценить зону радиолокационного охвата в Европе.
Действие 3	Оценить различные методы сопровождения воздушных судов.
Действие 4	Определить требования к потоку информации.
Действие 5	Определить альтернативные методы передачи аварийного оповещения и информации об акте незаконного вмешательства в отношении воздушного судна.
Действие 6	Разработать основные направления политики в области авиационной безопасности при ОрВД для их последующего одобрения.
Действие 7	Пересмотреть и провести испытания гражданских/военных правил УВД. Разработать и предложить любые необходимые поправки к ним.
Действие 8	Оценить необходимость определения понятия «авиационная безопасность».

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ В

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ПОВЫШЕНИЯ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

1. ЦЕЛЬ ДОКУМЕНТА

1.1 В настоящем документе изложены основные направления политики в отношении повышения аэронавигационной безопасности. Они разработаны при тесном сотрудничестве и координации между специальными рабочими группами по авиационной безопасности, учрежденными ЕВРОКОНТРОЛем и НАТО, с учетом действующих Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО.

2. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОЛИТИКИ

2.1 Во избежание путаницы в различных правилах, которые могут применяться к воздушным судам, пролетающим через различные районы полетной информации (РПИ) на территории Европы, чрезвычайно важно согласовать национальную политику государств в отношении опознавания и обслуживания подозрительных воздушных судов. Поскольку для принятия окончательного решения решающее значение имеет время реагирования и распространения информации через границы соседних районных диспетчерских центров (РДЦ), предполагается, что для сбора и своевременной доставки точной информации лицам, принимающим соответствующие решения, будут использоваться как гражданские, так и военные системы связи.

2.2 В рамках проводимой политики основное внимание будет уделяться:

- a) обеспечению оптимальной осведомленности;
- b) реализации предусмотренных в рамках ОрВД действий, которые могут потребоваться в случае акта незаконного вмешательства, совершенного в отношении воздушного судна; и
- c) долгосрочным мерам повышения аэронавигационной безопасности.

3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОПТИМАЛЬНОЙ ОСВЕДОМЛЕННОСТИ

3.1 Осведомленность зависит от получения информации, результатов наблюдения/обнаружения, опознавания и сопровождения. Поддержание радиосвязи необходимо не только для обеспечения безопасности полетов, но и во избежание ненужного задействования дорогостоящих военных средств, таких, как самолеты-перехватчики.

3.2 **Опознавание подозрительных воздушных судов.** Ввиду различий в обстоятельствах, характеризующих каждую отдельную ситуацию, невозможно установить точные подробные правила,

которые следует выполнять в тех или иных ситуациях. Персонал органов обслуживания воздушного движения должен уметь распознавать любые признаки незаконного вмешательства в отношении воздушного судна, однако из-за разнообразия возможных подозрительных ситуаций, которые могут иметь место, нельзя разработать некоторый конкретный перечень действий воздушного судна/пилота, которые позволяли бы опознать подозрительное воздушное судно. Для таких случаев необходимо разработать ряд четко определенных критериев, которые позволяли бы дать по возможности полное описание ситуации, указывающей на совершаемые в данный момент или ожидаемые подозрительные действия воздушного судна/пилота. В этом отношении огромное значение для опознавания приобретает выполнение утвержденного плана полета.

3.3 Уведомление об инциденте. Возможно, что диспетчер УВД в процессе выполнения своих обычных функций первым заметит подозрительное поведение воздушного судна/пилота. Для таких случаев необходимо определить и установить ответственность диспетчеров УВД. Одним из требований в рамках этой ответственности является незамедлительное уведомление соответствующего полномочного органа в случае уверенности диспетчера в совершаемых или ожидаемых подозрительных действиях воздушного судна/пилота.

3.4 Распространение информации. В соответствии с перечнем критериев, которые должны быть введены, всю относящуюся к подозрительному воздушному судну информацию, как правило, необходимо передавать соседним органам ОВД и органам воздушной обороны (ВО) (в том числе и за пределы национальных границ). Для этих целей необходимо задействовать согласно заранее установленным правилам соответствующие линии связи между гражданскими и военными средствами, а также между вышестоящими органами УВД и ВО и лицами, принимающими решения. Во избежание взаимного непонимания следует ввести соответствующие правила и термины.

3.5 Обеспечение осведомленности. В случае выявления подозрительных действий конкретного воздушного судна следует организовать его непрерывное сопровождение. Для этого данные вторичного обзорного радиолокатора возможно потребуются дополнить информацией, получаемой с помощью активных и пассивных датчиков. Поэтому необходимо содействовать осуществлению непрерывного наблюдения с помощью первичных радиолокаторов и обмену радиолокационными данными между гражданскими и военными центрами. Кроме того, для обеспечения одинаковой оценки ситуации всеми заинтересованными сторонами рекомендуется установить между ними линии связи.

4. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ДЕЙСТВИЙ В РАМКАХ ОрВД В СЛУЧАЕ АКТА НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

4.1 В целях обеспечения безопасности полетов следует освободить воздушное пространство вокруг подозрительного воздушного судна. Это также облегчит меры, предпринимаемые силами ВО, такие, как перехват с целью опознавания или уничтожения. Национальные правила могут предусматривать отказ в выдаче диспетчерского разрешения или отказ в доступе в конкретное воздушное пространство. Временное закрытие воздушного пространства или введение временных ограничений на его использование (независимо от того, устанавливаются ли они по просьбе гражданских или военных органов) или любые другие меры, принимаемые в рамках ОрВД в результате введения таких ограничений, должны строго координироваться соответствующими полномочными органами. Для того чтобы облегчить выполнение этого требования следует ввести общеевропейские согласованные правила и терминологию и обеспечить надлежащую подготовку персонала. Для введения в действие системы ОрВД после завершения того или иного происшествия потребуется детальное планирование и тесная координация действий всех участвующих сторон.

5. ДОЛГОСРОЧНЫЕ МЕРЫ

5.1 Для повышения аэронавигационной безопасности необходимо рассмотреть вопрос о внедрении целого ряда технических усовершенствований. В частности, в некоторых случаях возможно придется пересмотреть существующие планы снятия с эксплуатации гражданских и военных первичных радиолокаторов УВД, а также рассмотреть вопрос об улучшении обмена радиолокационными данными между гражданскими и военными средствами. Следует также рассмотреть вопрос о внедрении защищенных и прямых линий связи.

5.2 Кроме того, возможно потребуется рассмотреть вопрос о создании единого центра сбора и распространения информации для обслуживания как гражданских, так и военных лиц, принимающих решения.

— КОНЕЦ —