



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ДВЕНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 19–30 ноября 2012 года

- Пункт 4 повестки дня. **Оптимальная пропускная способность и эффективность посредством совместного использования глобальной системы ОрВД**
- 4.1 **Эффективное управление воздушным пространством и улучшение характеристик потоков воздушного движения на основе совместного принятия решения (CDM)**

УПРАВЛЕНИЕ КРИЗИСНЫМИ СИТУАЦИЯМИ И КООРДИНАЦИЯ НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

(Представлено страной, председательствующей в Европейском союзе, от имени Европейского союза и его государств-членов¹; другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации²; а также государствами – членами Евроконтроля)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе содержится информация о создании Европейского подразделения по координированию кризисных ситуаций в сфере авиации (ЕАССС); его деятельности и роли в ситуации, связанной с распространением вулканического пепла в 2010 году, и, в более общем плане, в развитии управления кризисными ситуациями в Европе.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендацией, содержащейся в п. 5.

1. **ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОПЫТА, ПРИОБРЕТЕННОГО В КРИЗИСНОЙ СИТУАЦИИ 2010 ГОДА – СОЗДАНИЕ ЕВРОПЕЙСКОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ПО КООРДИНИРОВАНИЮ КРИЗИСНЫХ СИТУАЦИЙ В СФЕРЕ АВИАЦИИ (ЕАССС)**

1.1 Извержение вулкана в Исландии в апреле-мае 2010 года продемонстрировало уязвимость системы европейской авиации в том, что касается общеевропейской межгосударственной координации в затрагивающих безопасность полетов чрезвычайных ситуациях. Уровень нарушения функционирования отрасли воздушного транспорта и воздействия на нее был значительным и потребовал срочных мер как на европейском, так и на мировом уровне.

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Чешская Республика, Финляндия, Франция, Швеция и Эстония. Все эти 27 государств также являются членами ЕКГА.

² Албания, Азербайджан, Армения, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Молдова, Монако, Норвегия, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Хорватия, Черногория и Швейцария.

1.2 Европа, под руководством Европейской комиссии и Евроконтроля, приняла оперативные меры в институциональной сфере и использовала опыт, накопленный в ситуации извержения вулкана Эйяфьятлайокюдль, создав 19 мая 2010 года Европейское подразделение по координированию кризисных ситуаций в сфере авиации (ЕАССС). В состав ЕАССС, к которому вскоре присоединилось Европейское агентство по безопасности полетов (ЕАБП), вошла страна, председательствующая в Европейском союзе (ЕС), и назначенные представители пользователей воздушного пространства, поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО), вооруженных сил и аэропортов. Наряду с другими регламентирующими органами и заинтересованными сторонами из отрасли, ЕАССС активно участвовало в обеспечении повышения уровня готовности в Европе к извержениям вулканов и другим кризисным ситуациям. Основные функции ЕАССС заключаются в обеспечении координации реагирования на сетевые кризисы, имеющие негативные последствия для авиации, в тесном сотрудничестве с соответствующими структурами в государствах. Функции подразделения включают предложение мер и осуществление инициативных действий в целях координации реагирования на кризисные ситуации, и в частности, своевременный сбор информации и ее распространение в авиационном сообществе (директивные органы, пользователи воздушного пространства и поставщики обслуживания).

2. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЕАССС В ПЕРИОД С МАЯ 2010 ГОДА

2.1 ЕАССС, после создания в мае 2010 года, несколько раз было приведено в состояние готовности в связи с несколькими случаями, вызванными рядом значительных нарушений в работе Европейской сети воздушного транспорта. Со временем определилась дополнительная роль подразделения – предотвращение кризисных ситуаций. Работая в тесном контакте с ключевыми участниками и директивными органами, ЕАССС стремится обеспечивать пропорциональность взаимодействия серьезности ситуации и ее последствиям во избежание чрезмерного реагирования и хаоса в сети.

2.2 VOLCEX 11/01, ИЗВЕРЖЕНИЕ ВУЛКАНА ГРИМСВОТН И VOLCEX 12/01

2.2.1 В апреле 2011 года ЕАССС совместно с Евроконтролем, Европейской комиссией (ЕК) и ЕАБП, а также 77 авиакомпаниями, 14 ПАНО, 10 УГА и 3 VAAC приняло участие в проводившихся ИКАО учениях по вулканическому пеплу VOLCEX 11/01. Во многих отношениях учения прошли успешно, и по результатам было извлечено много уроков. Во время реального извержения вулкана Гримсвотн (Исландия), произошедшего всего через месяц после учений, был своевременно предпринят ряд корректирующих действий по обеспечению эффективного управления ситуацией.

2.2.2 Извержение вулкана Гримсвотн в мае 2011 года потребовало полной активизации подразделения. В связи с этим ЕАССС применяло совместное принятие решений, с тем чтобы обеспечить выполнение комплексных и скоординированных действий в ряде авиационных областей. ЕАССС продемонстрировало свои возможности, вырабатывая рекомендации относительно действий, которые необходимо предпринять в случае следующего извержения вулкана, – рекомендации, ставшие основой успешного проведения учений VOLCEX 11/01 и действий в условиях извержения Гримсвотна. Кроме того, подразделение сыграло ключевую роль в содействии координации и обеспечению постоянной передачи сообщений членам ЕАССС о статусе кризисной ситуации, управлении ею и ее развитии, а также в работе со СМИ.

2.2.3 В апреле 2012 года ЕАССС приняло участие в учениях по вулканическому пеплу VOLCEX 12/01. Большинство государств Европы, принявших участие в учениях, применяли

подход на основе оценки факторов риска для безопасности полетов (SRA) во всех районах концентрации вулканического пепла и не закрывали свое воздушное пространство. По завершении VOLCEX 12/01 EACCC отметило, что по крайней мере для государств, участвовавших в учениях, был сделан значительный шаг к установлению в Европе гармонизированного подхода, основанного на методе SRA.

3. РОЛЬ ЕАССС В ИЗМЕНЕНИИ СИТУАЦИИ С НАЛИЧИЕМ ВУЛКАНИЧЕСКОГО ПЕПЛА

3.1 Совершенствование продуктов VAAC

3.1.1 В мае 2011 года по инициативе УГА Соединенного Королевства и Ирландии и при поддержке ЕАССС был проведен ряд встреч представителей УГА, ученых и VAAC Лондона, посвященных вопросу о том, как вклад научного сообщества и результаты местных наблюдений могли бы использоваться для совершенствования продуктов VAAC.

3.1.2 Ряд авиакомпаний, участвовавших в VOLCEX 12/01, воспользовались этой возможностью для тестирования процедуры представления и обработки специальных донесений с борта о вулканическом пепле. Эти тестовые донесения с борта AIREP затем использовались VAAC Тулузы для совершенствования своих продуктов.

3.2 EVITA

3.2.1 EVITA (Европейское интерактивное средство визуализации в кризисных ситуациях для ОПВДПС) – это средство поддержки принятия решений в кризисных ситуациях, имеющих негативные последствия для авиации в Европе. Оно было разработано Евроконтролем на основе широких консультаций с представителями авиакомпаний, национальных контролирующих органов, поставщиков аэронавигационного обслуживания и метеорологических органов.

3.2.2 EVITA получает данные о концентрации вулканического пепла от VAAC и NOTAM государств. Кроме того, EVITA дает возможность эксплуатантам загружать и локально отображать данные по собственному определенному району в соответствии со своими принципами оценки факторов риска для безопасности полетов. В результате пользователи EVITA имеют доступ к соответствующим картам и информации, относящимся к полетам, аэродромам и воздушным пространствам, которые, согласно прогнозам, будут подвергаться загрязнению вулканическим пеплом.

3.2.3 Впервые прототип EVITA был представлен в рамках VOLCEX 11/01. После извержения Гримсвотна в мае 2011 года многие авиакомпании обратились в Евроконтроль с просьбой привести в действие инструмент EVITA. Евроконтроль мобилизовал свой оперативный и технический персонал, который для достижения этой цели работал круглосуточно. В результате 25 мая 2011 года в 08 час. 00 мин. UTC, всего через три дня после принятия решения, инструмент EVITA стал доступен для эксплуатационного использования.

4. БУДУЩЕЕ РАЗВИТИЕ В ЕВРОПЕ

4.1 В мае 2010 года была создана Международная целевая группа по вулканическому пеплу (IVATF) в рамках ответных действий на нарушения функционирования гражданской

авиации, вызванные извержением вулкана Эйяфьятлайокюдль в Исландии в апреле-мае того же года. В июне 2012 года, после проведения четырех собраний, Целевая группа представила результаты своей деятельности и была распущена. Ожидается, что выводы, сделанные IVATF, будут учитываться при внесении поправок в документы, используемые для обеспечения управления ситуациями, связанными с вулканическим пеплом, в Европе; что ИКАО пересмотрит свой План действий на случай непредвиденных обстоятельств, связанных с вулканическим пеплом, Европейского и Североатлантического бюро ИКАО (EUR Doc 019/NAT Doc 006, Part II); а также что ЕАБП обновит свой Информационный бюллетень по безопасности полетов (SIB) в отношении вулканического пепла, который обеспечивает его подход к разработке правил.

4.2 В соответствии с Правилем реализации ЕС в отношении функций сети ОрВД, принятым летом 2011 года, состав ЕАССС был изменен, и теперь в него входит представитель государства – члена ЕС, председательствующего в Европейском совете, представитель Европейского совета, представитель ЕАБП, представитель Евроконтроля, один представитель вооруженных сил, один представитель поставщиков ПАНО, один представитель аэропортов и представитель пользователей воздушного пространства. Состав ЕАССС может в отдельных случаях, в зависимости от характера конкретной кризисной ситуации, расширяться за счет экспертов. В период подготовки настоящего документа завершалось составление Правил процедуры ЕАССС, с тем чтобы включить в него, наряду с прочим, описание функций и ответственности, процессы ЕАССС по управлению кризисными ситуациями, а также функции ЕАССС при работе в нормальных условиях. ЕАССС осуществляет согласование действий с координаторами соответствующих государств начиная с ранних этапов кризисной ситуации. Распространение информации и увязка национальных планов действий в случае непредвиденных обстоятельств с соответствующими планами, установленными на сетевом уровне, а также координация ответных действий и мер по смягчению последствий являются важными составляющими функций ЕАССС при установлении целостного подхода во всей Европе.

4.3 Принимая во внимание по-прежнему преобладающий значительный уровень неопределенности (например, прогнозирование распространения вулканического пепла в зависимости от метеорологических условий, отсутствие пороговых значений содержания вулканического пепла, опасных для безопасного производства полетов, и т. д.), желательно внести изменения в договоренности, существующие в ИКАО, в целях поддержки будущих разработок, связанных с вулканическим пеплом. Следовательно, требуется более широкое участие лиц, принимающих решения, и, в частности, представителей пользователей воздушного пространства и компетентных органов в государствах и на региональном уровне, ответственных за воздушное пространство и летную годность. Они должны возглавить работу в рамках ИКАО по созданию институциональной и эксплуатационной среды, в результате чего пользователям воздушного пространства будет разрешено принимать эксплуатационные решения в соответствии с выводами по итогам выполненной ими оценки факторов риска для безопасности полетов. Представители поставщиков обслуживания МЕТ и ОрВД должны будут поддерживать такие разработки, предоставляя продукты и услуги, адаптированные в соответствии с потребностями эксплуатантов воздушных судов для безопасного производства полетов в ситуациях наличия вулканического пепла.

5. РЕКОМЕНДАЦИИ

5.1 Конференции предлагается:

- а) принять во внимание создание Европейского подразделения по координированию кризисных ситуаций в сфере авиации (ЕАССС) в Европе;

- b) рекомендовать регионам ИКАО рассмотреть вопрос о том, как могут быть приняты аналогичные договоренности по координации в отношении потенциальных нарушающих функционирование ситуаций, таких как распространение вулканического пепла;
- c) обеспечить значительную роль сторон, принимающих решения, в работе по обеспечению координации в условиях кризисной ситуации; а также
- d) рекомендовать регионам ИКАО публиковать, актуализировать и выполнять практические планы действий на случай непредвиденных обстоятельств в отношении потенциальных нарушающих функционирование ситуаций, в том числе тех, которых могут влиять на безопасность полетов.

— КОНЕЦ —