



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

ТЕКУЩАЯ РАБОТА, СВЯЗАННАЯ С ЗОНАМИ КОНФЛИКТОВ И
ОБЯЗАТЕЛЬСТВАМИ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Производство полетов над зонами конфликтов или вблизи них по-прежнему представляет существенный риск для гражданской авиации. В прошлом было сбито несколько гражданских пассажирских воздушных судов, совершавших полет над зонами конфликтов или вблизи них, в том числе рейс 17 Малайзийских авиалиний в 2014 году, рейс 752 Международных авиалиний Украины в 2020 году и рейс 8243 Азербайджанских авиалиний 25 декабря 2024 года. В настоящем документе подчеркивается исключительная важность снижения риска для полетов гражданской авиации над зонами конфликта и вблизи них, подчеркивается необходимость согласованных усилий по устранению такого риска и предлагается, чтобы Ассамблея приняла резолюцию в подтверждение ответственности государств и эксплуатантов, а также в целях обеспечения принятия ими своевременных и решительных мер по снижению риска, связанного с полетами над зонами конфликтов.

Действия: Ассамблее предлагается:

- признать важность разработки специальной программы работы ИКАО по производству полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликта и вблизи них, направленной на устранение риска для безопасности полетов и авиационной безопасности;
- настоятельно призвать государства оказывать финансовую поддержку и поддержку в неденежной форме в разработке, внедрении и распространении такой программы работы;
- принять предлагаемую в добавлении *Резолюцию по устранению рисков для гражданской авиации, возникающих в зонах конфликтов*.

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Каждый полет безопасен и защищен", "Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех" и "Международная конвенция о гражданской авиации и другие договоры, законы и правила учитывают все вызовы"
Финансовые последствия	Указанная в настоящем документе деятельность ИКАО будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2026–2028 гг. и/или за счет внебюджетных взносов в соответствии с бизнес-планом ИКАО на 2026–2028 гг.
Справочный материал	Дос 10084 "Руководство по оценке факторов риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи них" Дос 10088 "Руководство по сотрудничеству гражданских и военных органов при организации воздушного движения" Дос 9554 "Руководство по мерам безопасности, принимаемым в связи с военной деятельностью, потенциально опасной для производства полетов гражданских воздушных судов"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Трагическое происшествие со сбитием воздушного судна рейса 17 авиакомпании "Малайзийские авиалинии" в 2014 году послужило толчком к пересмотру соответствующих Приложений ИКАО и инструктивного материала с целью уделить особое внимание оценке риска и вопросу связи при полетах гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи них. После уничтожения в 2020 году воздушного судна рейса 752 авиакомпании "Международные авиалинии Украины", вопрос снижения риска для гражданских полетов над зонами конфликтов или вблизи них вновь привлек повышенное внимание. На сегодняшний день в результате этой работы были внесены различные обновления в часть I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"* Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*, Приложение 11 *"Обслуживание воздушного движения"*, Приложение 15 *"Службы аэронавигационной информации"*, Приложение 17 *"Авиационная безопасность"* и Приложение 19 *"Управление безопасностью полетов"*, а также инструктивные материалы. В рамках этой работы в 2016 году впервые было опубликовано *Руководство по оценке факторов риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи их* (Дос 10084), третье издание которого было выпущено в 2023 году, а в 2021 году – *Руководство по сотрудничеству гражданских и военных органов при организации воздушного движения* (Дос 10088). Недавнее происшествие с воздушным судном авиакомпании "Азербайджанские авиалинии", выполнявшим рейс 8243, подчеркивает неизменную важность надлежащей оценки риска и безопасности полетов, что обеспечит надежность мер по снижению риска в области безопасности полетов и авиационной безопасности в глобальном масштабе.

1.2 Для более эффективного сбора и распространения информации о зонах конфликтов на региональном и международном уровнях, а также для повышения эффективности организации воздушного пространства международные группы и организации подготовили ряд глобальных и региональных инициатив, таких как Система Европейского союза (ЕС) по оповещению о зонах конфликта, Группа экспертов по информации о факторах риска при пролете над зонами конфликтов (EGRICZ) и Консультативный комитет по безопасному небу (SSCC). SSCC объединяет профильных экспертов из государств, международных организаций и отрасли, служа специальной международной площадкой для консолидации обсуждений, касающихся производства полетов гражданской авиации в связи с зонами конфликтов. Совместно с Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) в рамках SSCC был создан механизм для быстрого обмена информацией с представителями отрасли и другими заинтересованными сторонами при возникновении или изменении ситуации, сопряженной с риском.

2. СОПУТСТВУЮЩИЙ РИСК: ПРИЗЫВ К ДАЛЬНЕЙШИМ ДЕЙСТВИЯМ

2.1 25 декабря 2024 года в Казахстане было уничтожено воздушное судно авиакомпании "Азербайджанские авиалинии", выполнявшее рейс 8243: согласно результатам расследования, оно было неправильно опознано в период повышенной военной активности и впоследствии сбито ракетой класса "земля – воздух". Расследования предполагают возникновение электромагнитных помех и сбоев в работе воздушного судна, приведших к проблемам с навигацией и заходом на посадку, что подчеркивает растущую угрозу радиочастотных помех функционированию Глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS): преднамеренные помехи и имитационные помехи.

2.2 12 мая 2025 года Совет ИКАО постановил, что Российская Федерация не выполнила свои обязательства, предусмотренные *Конвенцией о международной гражданской авиации* (Чикагской конвенцией), в связи с уничтожением в 2014 году воздушного судна авиакомпании

"Малайзийские авиалинии", выполнявшего рейс 17, согласно которому государства должны воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов в полете¹.

2.3 Последнее происшествие свидетельствует о том, что сохраняются проблемы, связанные с эффективным применением существующих Приложений и инструктивного материала ИКАО, особенно в отношении оценки рисков, координации действий гражданских и военных структур, своевременного обмена информацией между государствами и эксплуатантами, а также последствий RFI GNSS. Вышеуказанные события также подтверждают необходимость: воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете, в соответствии со статьей 3 *bis* Чикагской конвенции; обновить инструктивный материал ИКАО, такой как *Руководство по мерам безопасности, принимаемым в связи с военной деятельностью, потенциально опасной для производства полетов гражданских воздушных судов* (Дос 9554) и *Руководство по оценке факторов риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи их* (Дос 10084); разработать специальную программу работы ИКАО.

3. ПОСЛЕДНИЕ СОБЫТИЯ И ТЕКУЩАЯ РАБОТА

3.1 По просьбе 41-й сессии Ассамблеи в 2023 году ИКАО опубликовала третье издание документа Дос 10084, чтобы дополнить рекомендации для государств и эксплуатантов в отношении рисков, связанных с ракетами класса "земля – воздух" (SAM), нападениями с использованием ракет класса "воздух – воздух", ракетами класса "земля – земля" (SSM), а также предоставить инструктивный материал по закрытию воздушного пространства в зоне конфликта и переоценке воздушного пространства после окончания конфликта. В него также включены новые руководящие принципы по гармонизации процессов оценки факторов риска и передачи соответствующей информации. С октября 2023 года эту пересмотренную версию можно скачать на общедоступном веб-сайте ИКАО на всех шести официальных языках ИКАО (<https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Conflict-Zones.aspx>).

3.2 Некоторые государства добились прогресса в уведомлении о деятельности, представляющей опасность для гражданской авиации, особенно связанной с зонами конфликтов. Однако по-прежнему сохраняются проблемы, связанные со своевременным выпуском необходимых NOTAM и обменом критически важной информацией, особенно между военными органами и заинтересованными сторонами из гражданской авиации. Для предотвращения дестабилизации ситуации в воздушном пространстве, в том числе в связи с зонами конфликтов, важную роль в обмене информацией и принятии чрезвычайных мер по перенаправлению движения и обходу затронутого воздушного пространства играют координационные группы ИКАО по чрезвычайным ситуациям (ССТ). Чаще всего такие решения принимаются на основании того, что пользователи воздушного пространства обходят затронутые конфликтом зоны, а также на основании ограничений, установленных органами гражданской авиации, и различных источников информации, без учета специфики проведенных оценок риска.

3.3 Для более эффективного реагирования при чрезвычайных ситуациях ИКАО при поддержке соответствующих международных организаций разрабатывает согласованную региональную систему действий в чрезвычайных ситуациях в области организации воздушного движения (ОрВД) и глобальный инструктивный материал. Эта инициатива согласуется с рекомендацией 1.1/2 *"Устойчивость аэронавигационной системы"*, принятой на Четырнадцатой аэронавигационной конференции (AN-Conf/14), которая проходила в Монреале с 26 августа по 6 сентября 2024 года. Кроме того, ИКАО проводит региональные семинары для содействия развитию эффективной координации деятельности гражданских и военных органов на основе

¹ <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/icao-council-vote-on-flight-mh17-case.aspx>

рекомендаций, содержащихся в документе ИКАО Дос 10088, и такая деятельность будет продолжена в ближайшие годы.

3.4 В Приложении 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* содержится руководство для государств места события на случай происшествий при полете над зонами конфликтов или вблизи них для повышения достоверности расследований в таких случаях. Подготовка предлагаемой поправки к Приложению 13 находится на этапе проведения консультаций с государствами.

3.5 Признавая, что информационно-разъяснительная работа является одним из важных элементов для обеспечения эффективного внедрения, ИКАО разработала и применила стратегию такой работы, включающую выпуск пресс-релизов, повышение осведомленности в ходе региональных и глобальных мероприятий ИКАО, а также создание видеоролика для социальных сетей. Кроме того, в ходе Недели авиационной безопасности ИКАО 2024 года (Маскат, Оман, 9–12 декабря 2024 года) было проведено совещание, посвященное координации деятельности гражданских и военных органов и инновациям для обеспечения безопасности полетов. В ходе этого совещания были отмечены факторы риска для полетов гражданской авиации над зонами конфликтов или вблизи них, особенно в периоды неопределенности и нестабильности. Была подчеркнута критическая важность налаживания сотрудничества и координации между заинтересованными сторонами в сфере гражданской авиации, а также сотрудничества между гражданскими и военными авиационными органами как ключевого условия обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности в условиях обострения проблем, требующих своевременного принятия решений и закрытия воздушного пространства. С сентября 2024 года в сотрудничестве с SSCC и при поддержке финансируемого ЕС проекта "Case II", осуществляемого Европейской конференцией гражданской авиации (ЕКГА), ИКАО провела шесть региональных информационных семинаров, посвященных процедурам оценки риска и документу Дос 10084, в следующих государствах: Доминиканская Республика, Египет, Казахстан, Кения, Марокко и Таиланд.

4. БУДУЩАЯ ПРОГРАММА РАБОТЫ

4.1 Необходимо путем согласованной работы добиваться прогресса в устранении возникающих для гражданской авиации угроз при полетах над зонами конфликтов или вблизи них в целях обеспечения того, чтобы государства и эксплуатанты могли эффективно: снижать риск, связанный с зонами конфликтов; организовывать взаимодействие всех соответствующих заинтересованных сторон; совершенствовать стратегии своевременного закрытия воздушного пространства в зонах конфликтов; разрабатывать руководящие принципы переоценки рисков и возобновления полетов после окончания конфликта. В связи с этим, при условии наличия необходимых ресурсов, настоятельно рекомендуется разработать специальную программу работы ИКАО по зонам конфликтов с учетом деятельности в рамках SSCC, которая может включать следующие ключевые приоритетные задачи:

- a) разработать комплекс мер по осуществлению (iPack), чтобы государства и заинтересованные стороны могли воспользоваться готовым к внедрению комплексным и адаптированным продуктом, помогающим им эффективно снижать риски для безопасности полетов и авиационной безопасности гражданских рейсов над зонами конфликтов и вблизи них;
- b) и впредь пересматривать и обновлять по мере необходимости соответствующие инструктивные материалы, включая Дос 10084, в целях обеспечения своевременного принятия решений при совершенствовании методик оценки риска, принимая во внимание, что:

- 1) в зонах конфликтов в качестве новых средств нападения широко используются беспилотные авиационные системы (UAS) военного или боевого назначения, что усложняет задачу и создает новые критерии, которые необходимо учитывать при оценке риска;
- 2) влияние на спутниковые системы связи, навигации и наблюдения (CNS) может оказываться и за пределами зон конфликтов;
- 3) есть возможность более эффективного обеспечения координации деятельности между гражданскими и военными органами, а также функционирования системы организации воздушного движения (ОрВД) в условиях чрезвычайных ситуаций;
- 4) в них следует включить опыт, полученный по итогам проведения региональных мероприятий по повышению осведомленности и других соответствующих форумов.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ

Проект резолюции

A42-xx: Устранение риска для гражданской авиации, возникающего в зонах конфликтов

Ассамблея,

напоминая о трагическом происшествии 25 декабря 2024 года с воздушным судном авиакомпании "Азербайджанские авиалинии", выполнявшим рейс 8243, и с серьезной обеспокоенностью отмечая аналогичные случаи уничтожения гражданских воздушных судов над зоной конфликта или вблизи нее, включая уничтожение в 2020 году воздушного судна авиакомпании "Международные авиалинии Украины", выполнявшего рейс 752, и в 2014 году – воздушного судна авиакомпании "Малайзийские авиалинии", выполнявшего рейс 17,

напоминая о том, что статья 3 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации подтверждает принцип неприменения оружия против гражданских воздушных судов в полете,

напоминая, что в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации и Приложениями к ней государства-члены должны принимать превентивные меры в контролируемом ими воздушном пространстве, включая своевременное распространение информации об установлении запретных зон, зон ограничения полетов или опасных зон в зависимости от обстоятельств, когда военная деятельность или конфликт представляют угрозу гражданской авиации,

признавая возросшую сложность процесса управления рисками в зонах конфликтов, включая угрозы, связанные с использованием беспилотных авиационных систем (UAS) военного или боевого назначения, созданием радиочастотных помех (RFI) работе глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS), применением систем радиоэлектронной борьбы и противовоздушной обороны,

напоминая о том, что согласно резолюции A41-8 Ассамблеи, координация действий гражданских и военных органов должна способствовать обмену соответствующей информацией с пользователями воздушного пространства, особенно при полетах гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи них,

признавая необходимость повышения координации действий, своевременного распространения информации о рисках и принятия решений, а также подготовки обновленного инструктивного материала для государств и эксплуатантов,

напоминая о том, что одним из основных устремлений Стратегического плана ИКАО на 2026–2050 гг. является достижение нулевой смертности в международной авиации от авиационных происшествий и актов незаконного вмешательства,

1. *решиительно осуждает* применение оружия против гражданских воздушных судов в полете, и напоминает, что в случае перехвата нельзя ставить под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна;
2. *подтверждает*, что каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете, как указано в статье 3 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации;

3. *настоятельно призывает* все государства, которые еще не сделали этого, как можно скорее ратифицировать Протокол о включении статьи 3 *bis* в *Конвенцию о международной гражданской авиации*;
4. *призывает* государства-члены определять и принимать надлежащие меры в контролируемом ими воздушном пространстве, а также уведомлять об их принятии в соответствии с *Конвенцией о международной гражданской авиации* и Приложениями к ней, включая своевременное распространение информации об установлении запретных зон, зон ограничения полетов или опасных зон в зависимости от обстоятельств, когда военная деятельность или конфликт представляют угрозу гражданской авиации;
5. *настоятельно призывает* государства-члены обмениваться соответствующей информацией с поставщиками аэронавигационного обслуживания и эксплуатантами воздушных судов, находящимися в их ведении, и добиваться проведения ими своевременной оценки риска, возникающего при полетах гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи них, и принятия мер по его снижению;
6. *настоятельно призывает* государства-члены рекомендовать эксплуатантам воздушных судов при принятии решений по планированию полетов учитывать обновленную оценку риска и соответствующие меры по снижению риска, принимая во внимание информацию о зонах конфликтов, полученную всеми разумными способами;
7. *призывает* государства-члены повышать и укреплять сотрудничество между гражданскими и военными органами в области организации воздушного движения (ОрВД), а также поддерживать разработку и внедрение региональной системы ОрВД в условиях чрезвычайных ситуаций;
8. *призывает* государства-члены поддержать глобальные инициативы, такие как инициатива "*Более безопасное небо*", в качестве эффективного средства обмена передовым опытом и информацией, включая существующие региональные инициативы, и содействовать эффективному внедрению глобальных стандартов и инструктивных материалов по снижению риска для гражданской авиации, связанного с зонами конфликтов;
9. *порукает* Совету продолжать процесс обновления соответствующих документов ИКАО, в том числе *Руководства по оценке факторов риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи них* (Doc 10084), с целью отразить в них современные эксплуатационные и технологические угрозы, включая нападения с использованием боевых беспилотных авиационных систем (UAS), RFI GNSS и средств электронной борьбы;
10. *порукает* Совету обеспечить разработку специальной программы работы ИКАО, связанной с зонами конфликтов, в поддержку всеохватных усилий в рамках ИКАО;
11. *порукает* Совету следить за выполнением положений настоящей Резолюции и доложить о соответствующих результатах на следующей очередной сессии Ассамблеи.