



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

ЗОНЫ КОНФЛИКТОВ: РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ И ПОСЛЕДУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ

(Представлено Канадой при поддержке Израиля, Казахстана, Кении, Марокко, Новой Зеландии, Омана, Республики Корея, Соединенных Штатов Америки, Европейского союза и его государств-членов¹, других государств - членов Европейской конференции гражданской авиации², Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации, Международной ассоциации воздушного транспорта, Международной федерации ассоциаций линейных пилотов и Международной федерации ассоциаций диспетчеров УВД)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе (РГ) рассматриваются результаты работы, выполненной к настоящему времени, и описывается подлежащая рассмотрению будущая работа по всем вопросам, касающимся повышения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации при полетах над зонами конфликта или вблизи их. В документе подчеркивает важность пересмотра документа Дос 10084 ИКАО *"Руководство по оценке факторов риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи их"* (3-е издание) для решения возникающих проблем и улучшения его понятности, охвата и актуальности. В рабочем документе также подчеркивается необходимость оказания поддержки в разработке согласованной рамочной программы Координационной группы ИКАО по чрезвычайным ситуациям (ССТ), а также необходимость эффективной координации действий гражданских и военных органов в периоды повышенной напряженности.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) поручить Генеральному секретарю в приоритетном порядке провести пересмотр документа Дос 10084 *"Руководство по оценке факторов риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи их"* в целях решения проблем, связанных с возникающими геополитическими факторами риска, технологическими инновациями и уроками, извлеченными из применения методологии оценки факторов риска, недавних региональных информационно-разъяснительных мероприятий и прошлых трагедий;
- б) поручить Генеральному секретарю рассмотреть вопрос о повышении осведомленности о документе Дос 10088 *"Руководство по сотрудничеству гражданских и военных органов при организации воздушного движения"* для обеспечения более широкого распространения и понимания этого важного руководящего документа;

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединённое Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария

	с) поручить Генеральному секретарю уделить первоочередное внимание разработке комплекса мер по осуществлению (iPack) применительно к зонам конфликтов, включая, в частности: а. поддержку осуществления документов Doc 10084 и 10088; б. инструктивный материал и повышение осведомленности о деятельности координационных групп по чрезвычайным ситуациям (ССТ); с. инструментарий и учебные модули для поддержки координации действий гражданских и военных органов при организации воздушного движения; д) призвать государства и организации: а. выполнять свои обязательства по Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция), в частности в отношении своевременного информирования сообщества гражданской авиации о любых угрозах и факторах риска в пределах своих территории и воздушного пространства; б. признать важное значение ССТ для обеспечения планирования действий на случай чрезвычайных ситуаций в связи с событиями, связанными с зонами конфликтов; с. признать важность укрепления сотрудничества и координации между гражданскими и военными органами в целях более эффективного устранения факторов риска, которые зоны конфликтов создают для деятельности гражданской авиации.
<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Каждый полет является безопасным и надежным"</i> .
<i>Финансовые последствия</i>	Для Договаривающихся государств последствий нет.
<i>Справочный материал</i>	Дос 10084 <i>"Руководство по оценке факторов риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи их"</i> Дос 10088 <i>"Руководство по сотрудничеству гражданских и военных органов при организации воздушного движения"</i> Приложение 6 <i>"Эксплуатация воздушных судов, часть I - Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"</i> (4.1.2) Приложение 11, <i>"Обслуживание воздушного движения"</i> (Дополнение С. Материалы, касающиеся планирования мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств) Приложение 15 <i>"Службы аэронавигационной информации"</i> (6.3.3) Приложение 17 <i>"Авиационная безопасность"</i> (3.1.3; 3.1.5) Приложение 19 <i>"Управление безопасностью полетов"</i> (2.2)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В феврале 2020 года правительство Канады выдвинуло инициативу "Более безопасное небо" в ответ на уничтожение рейса 752 авиакомпании "Международные авиалинии Украины" (PS752). Благодаря руководящей роли международного Консультативного комитета по инициативе "Более безопасное небо" (SSCC) и поддержке ИКАО эта инициатива привела к существенным результатам в деле повышения безопасности полетов и безопасности деятельности гражданской авиации над зонами конфликтов или вблизи их.

1.2 Результаты работы SSSC включают в себя:

- a) в тесной координации с секретариатом ИКАО проведение пересмотра третьего издания документа Doc 10084 ИКАО, в который была включены результаты работы Комитета по вопросам обмена информацией, стратегий смягчения последствий, критериев закрытия воздушного пространства и оценки воздушного пространства в постконфликтный период;
- b) разработка и проведение четырех форумов "Более безопасное небо" - единственного глобального мероприятия, посвященного исключительно вопросам совершенствования процессов, связанных с управлением общими факторами риска для деятельности международной гражданской авиации, создаваемыми в зонах конфликтов;
- c) разработка и проведение в сотрудничестве с ИКАО региональных семинаров по повышению осведомленности о документе Doc 10084, чтобы дать заинтересованным сторонам авиационной отрасли лучшее понимание их роли и обязанностей, процесса оценки факторов риска и мер по их устранению; и, в частности,
- d) создание основы для сотрудничества и обмена информацией между государствами и отраслью.

1.3 Уничтожение в 2014 году воздушного судна Малайзийских авиалиний, выполнявшего рейс 17 (MH17), уничтожение в 2020 году воздушного судна PS752 и крушение рейса 8243 (J2-8243) авиакомпании "Азербайджанские авиалинии" в декабре 2024 года свидетельствуют о необходимости дальнейших глобальных усилий по совершенствованию практики управления факторами риска в зоне конфликта, внедряемой государствами и эксплуатантами. В условиях увеличения числа и сложности конфликтов, а также постоянно меняющихся угроз и факторов рисков, сообществу гражданской авиации необходимо продолжать совместную работу по укреплению нашей коллективной способности уменьшать эти факторы риска.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 На четвертом Форуме "Более безопасное небо", состоявшемся в Марракеше, Марокко, в апреле 2025 года, был подчеркнут ряд сохраняющихся проблем, связанных с уменьшением факторов риска в зоне конфликта. Хотя Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) понятны, и их должно быть достаточно для уменьшения факторов риска, некоторые государства могут не выполнять свои обязательства по организации воздушного пространства. Кроме того, несмотря на наличие всесторонних инструктивных материалов, их применение остается неравномерным в мировом масштабе. Некоторые государства активно предоставляют рекомендации своим перевозчикам, выполняющим полеты над зонами конфликта или вблизи их, в то время как другие полагаются на эксплуатантов в проведении необходимых оценок факторов риска в воздушном пространстве в соответствии со Стандартом 4.1.2 Приложения 6 ИКАО.

2.2 Было отмечено, что обмен информацией является непоследовательным, часто основанным на неформальных, краткосрочных договоренностях, а не на установленных протоколах. В то время как в некоторых регионах и в рамках некоторых региональных инициатив созданы эффективные механизмы сотрудничества, другие регионы и программы продолжают сотрудничать на разовой основе. Участники Форума также в качестве критически важного недостатка подчеркнули отсутствие стандартизированных определений и методологий оценки факторов риска. Такое отсутствие согласованности может привести к недопониманию между заинтересованными сторонами и помешать эффективной координации между сторонами, полагающимися на различные методы.

2.3 Для устранения существующих пробелов в инструктивных указаниях по управлению факторами риска в зоне конфликта и в практике для содействия предотвращению будущих трагедий следует осуществить ряд целевых инициатив, о которых говорится ниже.

ПЕРЕСМОТР ДОКУМЕНТА ДОС 10084

2.4 В октябре 2023 года ИКАО опубликовала 3-е издание документа Дос 10084, содержащее множество обновлений, включая уроки, извлеченные из гибели рейса PS752. Однако в нем не в полной мере учитывается быстро меняющийся характер факторов риска, связанных с зонами конфликтов. Например, в документе освещается угроза, создаваемая ракетами класса "земля-воздух", однако в недостаточной степени рассматриваются возникающие проблемы, такие, как вмешательство в работу Глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС), связанное с зонами конфликта, или возрастающая сложность систем вооружений, в частности военных или оснащенных оружием беспилотных авиационных систем (БАС), которые широко использовались в недавних конфликтах.

2.5 Целесообразно улучшить документ Дос 10084 за счет его структурного пересмотра для улучшения определения и понимания ролей и обязанностей заинтересованных сторон. Кроме того, в документе следует более четко определить связи между инструктивными указаниями по вопросам безопасности полетов и авиационной безопасности, что позволит заинтересованным сторонам учитывать весь спектр факторов риска при проведении оценок и принятии оперативных решений. Наконец, повышение ясности и предоставление соответствующего операционного контекста при ведении методологии будут способствовать ее последовательному и эффективному применению эксплуатантами.

КОМПЛЕКС МЕР ИКАО ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ, КАСАЮЩИЙСЯ ЗОН КОНФЛИКТОВ

2.6 Недавно Канада взяла на себя обязательство выделить финансовые средства на поддержку разработки комплекса мер ИКАО по осуществлению (iPack), касающегося оптимального управления операциями гражданской авиации в условиях зон конфликтов. Пакет iPack по зонам конфликтов должен быть разработан для поддержки выполнения положений документов Дос 10084 и Дос 10088, предоставления инструктивных материалов по группам ССТ и средств обучения, которые необходимы государствам для реализации соответствующих SARPS ИКАО, в том числе по вопросам координации действий гражданских и военных органов в области организации воздушного движения.

2.7 Пакет iPack, посвященный конфликтным зонам, не только поощрит государствам в выполнении SARPS ИКАО и других передовых методов, связанных с управлением факторами риска в зонах конфликтов, но и укрепит роль ИКАО в наращивании потенциала на региональном уровне и будет способствовать более эффективному снижению факторов риска в зонах конфликтов во всем мире.

КООРДИНАЦИОННЫЕ ГРУППЫ ПО ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ

2.8 Деятельность координационной группы по чрезвычайным ситуациям (ССТ) оказалась полезным и эффективным инструментом обеспечения безопасности полетов гражданской авиации при минимальном прерывании потоков воздушного движения на региональном и субрегиональном уровнях в случае нарушения воздушного пространства, например в случае вооруженных конфликтов. Ее формирование, введение в действие и деятельность, когда это необходимо, следует поощрять во всех регионах ИКАО, в том числе в рамках региональной системы организации воздушного движения (ОрВД) на случай непредвиденных обстоятельств.

2.9 Практикум по планированию действий в чрезвычайных ситуациях в ОрВД, состоявшийся в Бангкоке, Таиланд, в июне 2024 года, четко подчеркнул важность и преимущества улучшенного планирования действий в чрезвычайных ситуациях в ответ на нарушения в воздушном пространстве. Учитывая, что воздействие таких событий на международные транспортные потоки зачастую носит межрегиональный характер, существенно важное значение имеет расширение сотрудничества и согласование действий между регионами ИКАО. Это включает в себя развитие новой региональной системы действий в чрезвычайных ситуациях в ОрВД, которая охватывает обслуживание воздушного движения, организацию потока воздушного движения и организацию воздушного пространства.

2.10 Испытанные группы ССТ могут оптимизировать международные транспортные потоки во время кризисных ситуаций, в том числе при нарушениях воздушного пространства в зонах конфликтов. Активное региональное сотрудничество и регулярные пересмотры планов на случай непредвиденных обстоятельств позволяют оперативно и эффективно принимать меры в случае непредвиденных обстоятельств, снижая тем самым факторы риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликта или вблизи их.

КООРДИНАЦИЯ МЕЖДУ ГРАЖДАНСКИМИ И ВОЕННЫМИ ОРГАНАМИ

2.11 В последнее десятилетие уничтожение воздушных судов в воздухе стало основной причиной гибели людей в коммерческой авиации. Эксперты и участники недавних региональных семинаров по повышению осведомленности о документе Дос 10084, четвертого Форума "Более безопасное небо" и других обсуждений, связанных с уменьшением рисков в зоне конфликта, указали на необходимость скорейшего улучшения сотрудничества между гражданскими и военными органами для достижения существенного прогресса в деле обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности гражданских воздушных судов над зонами конфликта или вблизи их.

2.12 Хотя инструктивные указания в документе Дос 10084 в настоящее время получили более широкую известность благодаря работе ИКАО в сотрудничестве с SSCC, что привело к активизации интереса и вовлеченности государств и отрасли, недавние трагедии указывают на значительные пробелы в принятии или осуществлении инструктивного материала, содержащегося в документе Дос 10088 *"Руководство по сотрудничеству гражданских и военных органов при организации воздушного движения"*.

2.13 Признавая, что участие в обсуждениях с военными партнерами может создать свой собственный комплекс проблем, тем не менее в интересах всего гражданского авиационного сообщества активно работать над созданием основы для обеспечения надлежащего сотрудничества и координации между соответствующими сторонами. В этой связи документ Дос 10088 может служить платформой для проведения обсуждений между заинтересованными гражданскими и военными органами в целях оказания поддержки государствам как сторонам Чикагской конвенции в выполнении их национальных требований и обязательств.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Опираясь на результаты работы, достигнутые за последнее десятилетие, мировое сообщество гражданской авиации должно продолжать совместную работу по уменьшению факторов риска в зонах конфликтов и предотвращению дальнейших трагедий. Оно должно также работать на региональном и межрегиональном уровнях над созданием планов действий на случай непредвиденных обстоятельств, которые могут быть оперативно введены в действие в периоды повышенной напряженности или во время конфликтов. И наконец, государства должны добиваться

установления четких каналов связи между гражданскими и военными органами, с тем чтобы обеспечить безопасное, надежное и оптимальное использование воздушного пространства обеими сторонами.

3.2 Рекомендации, представленные в данном рабочем документе, являются важными шагами в этом направлении. Уделение приоритетного внимания пересмотру документа Doc 10084 в рамках программы "Непрерывное организационное развитие ИКАО" позволит ИКАО реализовать свою стратегическую цель по обеспечению безопасности и надежности каждого полета, сделав содержащиеся в документе рекомендации более последовательными и четкими. Разработка и публикация iPack, касающихся зон конфликтов, поможет устранить пробелы в реализации, наблюдаемые во всем мире. Мероприятия по информированию и повышению осведомленности о ССТ и сотрудничестве между гражданскими и военными органами в области ОрВД – это те темы, которые должны быть включены в iPack и должны рассматриваться как поддержка наших общих усилий. Руководящая роль ИКАО является основой для обеспечения того, чтобы мировое сообщество гражданской авиации продолжало уделять приоритетное внимание уменьшению факторов риска для полетов воздушных судов в зонах конфликта или вблизи их. Программа работы, предложенная секретариатом ИКАО этой Ассамблее, является первоочередным шагом в этом направлении. В этой связи Ассамблее предлагается одобрить действия, представленные в "Краткой справке".

- КОНЕЦ -