

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 33 повестки дня. Безопасность полетов и аэронавигационный мониторинг и анализ****ЗОНЫ КОНФЛИКТОВ**

(Представлено Словакией от имени Европейского союза и его государств-членов¹ и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации², ЕВРОКОНТРОЛем, Австралией и Малайзией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В своем стремлении продолжать оставаться наиболее безопасным видом транспорта для массовых перевозок в мире международная гражданская авиация сталкивается со множеством трудностей. Одной из проблем является защита гражданской авиации от рисков, возникающих в зонах конфликтов. В настоящем документе Ассамблее предлагается поддержать и дополнительно приоритизировать деятельность ИКАО по вопросу зон конфликтов. Кроме того, в настоящем документе предлагается внести дополнительные пункты в программу работы ИКАО в области зон конфликтов.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению и поддержать программу работы ИКАО по зонам конфликтов;
- b) обратиться с просьбой к ИКАО завершить выполнение пунктов программы работы по зонам конфликтов к 2018 году;
- c) дополнить программу работы ИКАО по зонам конфликтов, включив в нее действия, изложенные в пп. 2.2 и 2.3 настоящего рабочего документа;
- d) попросить ИКАО изучить варианты своевременного предоставления государствам и эксплуатантам информации о зонах конфликтов, как это изложено в пп. 2.4 и 2.5 настоящего документа;
- e) предложить ИКАО оказать поддержку процессу подготовки оценок риска на региональном уровне;
- f) попросить ИКАО оказать поддержку разработке системы организации потоков воздушного движения на региональном уровне, с тем чтобы способствовать обеспечению безопасности полетов путем избегания зон конфликтов.

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов", "Аэронавигационный потенциал и эффективность", "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"

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

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

<i>Финансовые последствия</i>	Указанная в настоящем документе деятельность будет осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2017–2019 гг. и/или за счет внебюджетных взносов. Кроме того, с целью возмещения части расходов, которые, возможно, возникнут в результате запрашиваемой деятельности, Нидерланды хотели бы выделить дополнительные ресурсы в распоряжение Секретариата ИКАО (прикомандированный национальный эксперт)
<i>Справочный материал</i>	Дос 7300, <i>Конвенция о международной гражданской авиации</i> A39-WP/297-TE/126, Окончательный отчет о расследовании происшествия с рейсом МН17 и справочная информация о деятельности по зонам конфликтов; С-WP/14220, Доклад Целевой группы на уровне старших руководителей по вопросу о рисках для гражданской авиации, возникающих в зонах конфликтов С-WP/14378, Доклад о выполнении скоординированной программы работы, рекомендованной Целевой группой по рискам для гражданской авиации, возникающим в зонах конфликтов (ЦГ РЗК)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Генеральным секретарем была учреждена Целевая группа по рискам для гражданской авиации, возникающим в зонах конфликтов (ЦГ РЗК), разработавшая программу работы из 12 действий, которая была обсуждена и одобрена в принципе в ходе 203-й сессии Совета (С-DEC 203/1). В резолюции Совета от 17 июля 2014 года подчеркивается, в частности, важность процесса расследования авиационных происшествий. Конференция высокого уровня по безопасности полетов (HLSC) 2015 года признала необходимость представления точной и своевременной информации государствам и авиакомпаниям в отношении рисков для гражданской авиации, возникающих в зонах конфликтов, в качестве срочного вопроса, после чего в апреле 2015 года было создано хранилище данных о зонах конфликтов (CZIR).

1.2 Действия, предпринятые ИКАО применительно к зонам конфликтов, в целом были восприняты позитивно и получили поддержку. Дополнительная информация по данному вопросу появилась в результате расследования катастрофы сбитого малайзийского воздушного судна, выполнявшего рейс МН17 (17 июля 2014 года). Расследование координировалось Нидерландами с участием международной группы, в которой были представлены эксперты из нескольких государств: Австралии, Малайзии, Нидерландов, Украины, Соединенных Штатов Америки и Российской Федерации. Окончательный отчет о расследовании был опубликован 13 октября 2015 года³. В этом отчете были сформулированы рекомендации по обеспечению безопасности полетов в соответствии с Приложением 13 "*Расследование авиационных происшествий и инцидентов*", с тем чтобы в будущем не допустить повторения подобных трагедий над зонами конфликтов или вблизи них.

1.3 Рекомендации в области обеспечения безопасности полетов, содержащиеся в окончательном отчете о расследовании, касаются полетов над зонами конфликтов и предусматривают принятие мер в трех областях: организация воздушного движения в зонах конфликтов, оценка риска и ответственность эксплуатанта. Эти рекомендации в области безопасности полетов предназначены, соответственно, для государств, ИКАО и эксплуатантов.

³ Более подробная информация об окончательном отчете о расследовании представлена в документе A39-WP/297-TE/126.

1.4 Работа, осуществляемая ИКАО и ИАТА, и меры, принятые, прежде всего, ИКАО и ИАТА, на основе окончательного отчета о расследовании, являются отражением важных усилий, предпринятых международным авиационным сообществом под руководством ИКАО с целью уменьшения рисков, возникающих в зонах конфликтов.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Работа ЦГ РЗК воспринимается позитивно и пользуется поддержкой. Необходимо определить приоритетность внедрения результатов работы, с тем чтобы завершить требуемые действия к 2018 году и как можно скорее опубликовать информацию о том, что было достигнуто.

2.2 Кроме того, программа работы ИКАО по зонам конфликтов должна быть дополнена следующими пунктами:

- a) Следует прояснить обязанности государств (и соответствующие механизмы) по закрытию их воздушного пространства (частично или полностью) в тех случаях, когда воздушное пространство не может быть защищено, а также по распространению информации, касающейся угроз для авиации, возникающих в зонах конфликтов; следует рассмотреть необходимость принятия мер, включая SARPS, если это целесообразно, с тем чтобы эти обязанности были лучше сформулированы и выполнялись на основе соответствующих механизмов. В отчете о расследовании и в письме ИКАО государствам AN 13/4.2-14/59 (24 июля 2014 года) также подчеркивается важность координации между гражданскими и военными органами в государствах. Мы приветствуем включение этого пункта в программу работы ИКАО.
- b) В соответствии с принципами управления безопасностью полетов и авиационной безопасностью авиакомпаний-эксплуатанты и государства должны проводить надлежащие оценки рисков в области безопасности полетов и авиационной безопасности, с тем чтобы обеспечить безопасное и надежное функционирование гражданской авиации, принимая во внимание риски, возникающие в зонах конфликтов; такое требование должно быть включено в SARPS или в инструктивный материал, по мере целесообразности.
- c) Вся информация, которая имеет (или может иметь) значение для расследования авиационного происшествия, должна сохраняться Договаривающимися государствами ИКАО, с тем чтобы она была доступна для расследования даже в тех случаях, когда соответствующее государство не является государством места события в соответствии с Приложением 13.
- d) Принимая во внимание опыт Украины и Нидерландов в отношении передачи проведения расследования авиационного происшествия, мы приветствуем тот факт, что Группа экспертов ИКАО по расследованию авиационных происшествий осуществляет обзор положений Приложения 13, с тем чтобы определить оптимальный вариант прояснения обязанностей государства места события и государства, которому передано проведение расследования.
- e) Информация о зонах конфликтов должна доводиться до сведения пользователей воздушного пространства и государств, как это изложено в пп. 2.4 и 2.5, а соответствующие принципы должны быть закреплены в SARPS ИКАО.

2.3 Согласно Чикагской конвенции государства обладают суверенитетом над своим воздушным пространством. Ратифицируя Конвенцию, государства приобретают право запрещать на единообразной основе полеты воздушных судов других государств над определенными зонами своей территории по соображениям военной необходимости или общественной безопасности. Как указывалось в п. 2.2, обязанности государств по закрытию своего воздушного пространства в целях обеспечения безопасности необходимо прояснить, в том числе путем внесения изменений в нормативную базу ИКАО, если это целесообразно. Особенно важно внести ясность в вопрос о том, в каких случаях следует закрывать воздушное пространство. Это предложение было поддержано ЦГ РЗК и Юридическим комитетом Совета. Следует как можно скорее рассмотреть возможность обновления SARPS по данному вопросу. В отношении вопроса применения соглашений ИКАО, касающихся зон конфликтов, Совет принял к сведению (C-DEC 207/7), что этот вопрос был рассмотрен Юридическим комитетом, но на данном этапе не был включен в общую программу работы. В этой связи было достигнуто понимание, что в случае появления каких-либо новых аспектов в рамках текущей работы, осуществляемой Секретариатом по данной теме, этот вопрос будет рассмотрен вновь. В будущем, когда работа в рамках программы работы по зонам конфликтов будет завершена, ИКАО следует предложить повторно рассмотреть возможность добавления этого вопроса в программу работы Юридического комитета.

2.4 Оценка рисков имеет ключевое значение для авиакомпаний при разработке ими своих планов полетов. ИАТА и ИКАО следует продолжать сотрудничество, особенно по вопросу включения работы в области оценки риска для зон конфликтов, в механизм ППОКОБП. ИАТА может сыграть важную роль в координации процесса определения потребностей авиакомпаний в соответствующей информации и в обсуждении с государствами и ИКАО вопроса о том, будет ли полезным для этого процесса уточнение соответствующих положений ИКАО и каким именно образом.

2.5 Многие авиакомпании не располагают надлежащими возможностями по сбору всей информации, необходимой для проведения квалифицированной оценки риска, и в основном полагаются на информацию, предоставляемую государствами и авиационной отраслью в целом. Своевременное распространение информации по-прежнему имеет критически важное значение. В ходе проведения обзора хранилища ИКАО с данными о зонах конфликтов 17 июня 2016 года Совет дал понять, что требуется провести дополнительное обсуждение вопроса доступности информации о зонах конфликтов и обязанностей по распространению этой информации. Следует изучить самые разнообразные варианты, включая возможные решения без привлечения ИКАО, и как можно скорее представить их Совету для дальнейшего рассмотрения. Эти варианты должны, помимо прочего, прояснить положения, по-прежнему вызывающие разногласия между государствами, в том числе в отношении функций и обязанностей по подготовке и распространению информации об угрозах; объему информации об угрозах, которая будет доступна на глобальном уровне; целевой аудитории этой информации; и эксплуатационных требований, которые будут обеспечивать авиакомпаниям-эксплуатантам оперативную возможность проводить оценки рисков на основе имеющейся информации при выполнении полетов в зонах конфликтов или вблизи них.

2.6 Кроме того, государствам следует информировать другие государства напрямую, если они располагают соответствующей информацией об угрозах в зарубежном воздушном пространстве. В Европе была принята инициатива в поддержку такого информационного обмена, с тем чтобы содействовать сбору и обмену информацией на региональном уровне. Другим государствам и регионам предлагается действовать схожим образом и обмениваться информацией с ИКАО.

2.7 Избегание зон конфликтов путем использования альтернативных зон воздушного пространства является ключевой задачей поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и органов, отвечающих за организацию потоков воздушного движения (ATFM). Следует провести дополнительную работу, чтобы обеспечить доступность информации и содействовать созданию оперативных механизмов, обеспечивающих безопасное выполнение полетов вне зон конфликтов. ИКАО предлагается оказать содействие и поддержку этому процессу, объединив усилия государств и отрасли на соответствующем географическом уровне, с тем чтобы обеспечить решение проблем организации потоков воздушного движения, вызванных наличием зон конфликтов.

2.8 В предстоящие годы подходы государств и авиационной отрасли к решению проблемы зон конфликтов должны измениться и обеспечить непреходящее внимание уменьшению соответствующих рисков. ИКАО следует принимать это во внимание при осуществлении деятельности в рамках механизмов надзора и непрерывного мониторинга, а также в рамках содействия обмену передовой практикой.

— КОНЕЦ —