



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ
ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 33 повестки дня. Безопасность полетов и аэронавигационный мониторинг и анализ

**ПРОБЛЕМЫ, СВЯЗАННЫЕ С ПРОЛЕТОМ НАД ЗОНАМИ КОНФЛИКТОВ,
И РАСШИРЕНИЕ ОБМЕНА ТАКТИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ**

(Представлено Организацией по аэронавигационному обслуживанию
гражданской авиации (КАНСО))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Пролет над зонами конфликтов остается важной темой, при этом своевременный сбор и распространение информации обязателен в ситуациях, предполагающих быстрое изменение условий. Существующий механизм обмена информацией может быть улучшен путем внедрения дополнительной тактической системы, включающей поставщиков аэронавигационного обслуживания, с целью обеспечения доступности информации с помощью существующих средств коммуникации.

Действия Ассамблее предлагается:

- a) согласовать предлагаемый подход;
- b) призвать ИКАО разработать руководящие принципы в конкретной области и одобрить поддержку КАНСО;
- c) одобрить постоянное стремление государств к улучшению процедур обмена информацией о рисках, связанных с зонами активных конфликтов;
- d) одобрить необходимость своевременного сбора информации об изменениях опасных ситуаций и уведомления о таких изменениях с целью незамедлительного информирования поставщиков аэронавигационного обслуживания и операторов судов.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ относится к стратегической цели "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Сокращение затрат на страхование; расширение потенциала по предотвращению рисков, минимизация затрат, связанных с антикризисным управлением и социальными последствиями
<i>Справочный материал</i>	Приложение 17 "Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства" Дос 8973, <i>Руководство по авиационной безопасности</i>

¹ Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены КАНСО.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 17 июля 2014 года пассажирский самолет компании Malaysia Airlines, выполнявший рейс 17 (MH17), вылетел из Амстердама в Куала-Лумпур. Самолет шел по эшелону FL330 в районе диспетчерской службы Днепропетровска над зоной временного ограничения. Самолет исчез с радара к западу от радионавигационной точки ТАМАК, связь с экипажем была потеряна.

1.2 Трагическая катастрофа с самолетом, выполнявшим рейс MH17, которая повлекла гибель 298 человек, свидетельствует о рисках пролета над зонами конфликтов. Она привлекла внимание авиационного сообщества к необходимости принятия надлежащих механизмов для своевременного распространения информации, в частности с тем, чтобы обеспечить авиакомпаниям и операторам воздушных судов возможность планировать безопасные полеты над зонами конфликтов.

1.3 Характер конфликтов может быть различным и включает, *помимо прочего*, эскалацию асимметричных боевых действий, тактические действия повстанцев, приводящие к перестрелкам между вооруженными силами стран в центре политического напряжения, и даже непреднамеренное использование оружия в районах вне зоны политического контроля легитимных государств. Конфликты также могут оказать влияние на безопасность полетов над открытым морем в тех случаях, когда применение оружия выходит за рамки использования на территории государства.

1.4 Инициативы, направленные на улучшение правовой схемы обмена информацией, включая предложенные поправки к Стандарту 2.4 Приложения 17, одобренные КАНСО, отражают беспокойство, вызванное рисками пролета над такими зонами, и необходимость принятия соответствующих ответных мер.

1.5 При этом КАНСО считает необходимым отметить действия некоторых стран, принимающих на себя соответствующие обязательства, и организаций на региональном уровне (например, рабочая группа Европейской комиссии по вопросам рисков авиационного сообщения над зонами конфликтов и специальная группа по проблемам зон конфликтов Европейского агентства по безопасности воздушного транспорта (EASA)) с целью реализации процедур активной оценки и информационного обмена.

1.6 Тем не менее уровень рисков, которые представляют собой пролеты над зонами конфликтов, может быстро меняться. Это может зависеть, например, от типа конфликта, характера противоборствующих сторон, изменения типа применяемого оружия и динамичного перемещения линии фронта. Эти изменения, зачастую неожиданные и непредсказуемые, несовместимы со временем, необходимым для формального анализа существующих механизмов реагирования, и могут привести к недостаточности информационного покрытия, что может вызвать значительные риски для безопасности гражданской авиации.

2. ПРЕДЛОЖЕННЫЙ ПОДХОД

2.1 По мнению КАНСО, значительная часть усилий по обеспечению точной и полной информации всем заинтересованным сторонам в сфере гражданской авиации должны быть скоординированы с учетом потенциала системы ОрВД с целью незамедлительного обеспечения информации пользователям воздушного пространства в случае неожиданного изменения ситуации.

2.2 В духе взаимодействия между государствами, принимающими на себя соответствующие обязательства, и со ссылкой на Стандарт 2.4 Приложения 17 КАНСО полагает, что время реагирования системы может быть сокращено. Это может быть реализовано путем незамедлительного представления информации службам ОрВД, особенно в том случае, если такая информация поступает от государства, на территории которого расположена зона конфликта, и/или прилегающих государств, путем незамедлительной публикации извещений NOTAM или трансляции сообщений через сеть постоянной авиационной электросвязи (AFTN) и передачи прямых сообщений на судно, которое может находиться под влиянием опасных факторов в результате конфликтов.

2.3 Данный подход обеспечивает авиакомпаниям и пилотам преимущество прямого реагирования на быстро изменяющиеся ситуации. Это справедливо для судов, выполняющих полеты, при необходимости завершить план полета либо в том случае, когда оператор может использовать эту информацию при оценке рисков.

2.4 Наконец, КАНСО может играть ключевую глобальную роль при определении передовых методов ОрВД с целью реализации таких дополнительных мер, основанных на принципах здравого смысла. КАНСО будет оказывать ИКАО поддержку в усилении безопасности гражданской авиации путем соответствующего пересмотра материалов с руководящими принципами.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Обмен информацией и осведомленность о рисках, связанных с пролетом над зонами конфликтов, должны носить своевременный характер.

3.2 Вследствие возможных и непредвиденных изменений в ситуации конфликта текущей системы обмена информацией недостаточно.

3.3 КАНСО считает, что поставщики аэронавигационного обслуживания могут играть важнейшую роль за счет получения надлежащей и своевременной информации от государств, на территории которых расположены зоны конфликтов, или прилегающих государств. Эта информация должна быть предоставлена экипажу судна, выполняющего полет, путем прямого сообщения и операторам судна через сеть постоянной авиационной электросвязи (AFTN).