



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 28 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

ОСОБЕННОСТИ ОЦЕНКИ РИСКОВ И УГРОЗ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПРИ ПОЛЕТАХ НАД ЗОНАМИ ВООРУЖЕННЫХ КОНФЛИКТОВ ИЛИ ВБЛИЗИ НИХ, А ТАКЖЕ В КОНТЕКСТЕ ОБЪЯВЛЕННОГО В ГОСУДАРСТВЕ ВОЕННОГО ПОЛОЖЕНИЯ

(Представлено Украиной)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Вооруженные конфликты создают определенный риск для полетов гражданских воздушных судов, который невозможно предвидеть с полной уверенностью. Имея это в виду, можно предположить, что следует провести глубокий анализ случаев, связанных с неспособностью государства контролировать свою суверенную территорию и воздушное пространство над ней. Следовательно, сведения о наличии и типе оружия, распространяемого в зонах конфликтов, а также о сторонах или участниках конфликта, которые владеют конкретным оружием, могут быть определены как закрытая информация или обработаны как информация, не подлежащая разглашению каким-либо другим способом. Это утверждение включает в себя конкретные факторы, которые следует принимать во внимание при оценке рисков и угроз авиационной безопасности гражданской авиации и безопасности полетов гражданских воздушных судов.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, представленную в настоящем документе;
- b) поручить Совету ИКАО разработать эффективные механизмы для оценки рисков и угроз авиационной безопасности гражданской авиации и безопасности полетов гражданских воздушных судов над зонами вооруженных конфликтов или вблизи них, а также в контексте военного положения, объявленного в государстве;
- c) поручить Генеральному секретарю рассмотреть возможные меры содействия под эгидой ИКАО, направленные на восстановление полномасштабного функционирования отрасли гражданской авиации в условиях противодействия вооруженной агрессии Российской Федерации против Украины;
- d) просить Совет ИКАО продолжать заниматься этим вопросом.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Реализация настоящего рабочего документа не требует финансовых ресурсов

<i>Справочный материал</i>	С-DEC 225/4 Dос 10084, <i>Руководство по оценке факторов риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи их</i> ЕВРОКОНТРОЛЬ: Стратегия гражданско-военного сотрудничества
----------------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В ответ на сбитие рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines 17 июля 2014 года Международная организация гражданской авиации (ИКАО) предприняла ряд инициатив, первой из которых стало проведение 29 июля 2014 года специального совещания высокого уровня с участием Международного совета аэропортов (МСА), Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) и Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА). На совещании было принято совместное заявление, в котором выражается решительное осуждение применения оружия против гражданских самолетов. В этой связи ИКАО начала уделять значительное внимание вопросам, связанным с безопасностью гражданской авиации и безопасностью полетов гражданских воздушных судов в воздушном пространстве над зонами конфликтов или вблизи них.

1.2 При рассмотрении рисков, связанных с полетами над зонами вооруженных конфликтов или вблизи них, а также в контексте военного положения, объявленного в государстве, наиболее важным фактором считается прямая угроза отрасли гражданской авиации. Вероятность угрозы, возникающей в результате намерения и возможности нападения на гражданское воздушное судно над зоной конфликта или вблизи нее, является ключевым фактором оценки риска и предварительным условием для определения мер по смягчению последствий, которые необходимо применить. Любые меры по снижению уязвимости должны быть приняты до того, как воздушное судно достигнет зоны конфликта, поэтому одним из ключевых факторов является понимание конкретной угрозы на начальном этапе полета. Таким образом, необходимо в приоритетном порядке сосредоточиться на первоначальной оценке угрозы, которая подразумевает сбор соответствующей информации из всех доступных источников, включая информацию правоохранительных органов и других государственных органов, отвечающих за безопасность. Такого рода информация, отражающая конкретные военные возможности, является основным источником для выявления опасностей, представляющих собой риск для гражданской авиации. Полученная таким образом информация, касающаяся существующих угроз и опасностей, является ценным вкладом в процесс оценки рисков, который становится надежным основанием для принятия решений в отношении вероятности дальнейшего продолжения полетов гражданских воздушных судов над зонами вооруженных конфликтов или вблизи них, а также в условиях военного положения.

1.3 Соответствующая информация об оценке рисков является важным аспектом, позволяющим определить допустимость риска. Хотя в Приложении 17 к Конвенции о международной гражданской авиации содержится требование к любому государству – члену ИКАО постоянно анализировать уровень и характер угроз для гражданской авиации на своей территории, включая воздушное пространство над ней, а также требование установить процесс предоставления такой информации эксплуатантам своих воздушных судов и поставщикам аэронавигационного обслуживания, существуют различия в том, как каждое государство может выполнять эти требования.

1.4 Участие государства в процессе оценки рисков и принятия решений для определения приемлемого уровня риска может осуществляться с определенными вариациями. Например, одно государство может вообще не участвовать в таком процессе. Другое государство, напротив, может устанавливать правила, ограничивающие или запрещающие определенные операции. Кроме того,

существуют различия в том, как государства раскрывают соответствующую информацию об оценке рисков. Объем информации и методы ее распространения в значительной степени зависят от способности государства собирать, обрабатывать и анализировать соответствующую информацию, а также от его юридических полномочий и обязанностей по изданию запретительных и ограничивающих нормативных актов.

2. ОПЫТ УКРАИНЫ В ОЦЕНКЕ РИСКОВ И УГРОЗ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

2.1 В Украине на государственном уровне принято Руководство по оценке рисков и угроз безопасности гражданской авиации (далее – Руководство). Требования Руководства распространяются на национальное ведомство гражданской авиации, а также на эксплуатантов аэродромов/аэропортов, эксплуатантов воздушных судов и поставщиков аэронавигационного обслуживания. На основе этого Руководства эксплуатанты аэродромов/аэропортов, эксплуатанты воздушных судов и поставщики аэронавигационного обслуживания разрабатывают свои собственные руководства и проводят оценку рисков и угроз. Руководство содержит методику оценки рисков и угроз безопасности гражданской авиации. Эта методика полностью отвечает соответствующей методике ИКАО, которая изложена в *Руководстве по авиационной безопасности*, Дос 8973 ИКАО.

2.2 Руководство вводит системный подход к управлению рисками в области безопасности гражданской авиации в целях обеспечения защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, а также осуществления мер авиационной безопасности, соответствующих характеру и уровню угрозы.

2.3 В Руководстве определены способы предоставления людских и материальных ресурсов для эффективной оценки рисков и угроз, разработки и внедрения соответствующих превентивных мер авиационной безопасности для снижения риска незаконного вмешательства до приемлемого уровня; координация и сотрудничество (на государственном уровне) органов исполнительной власти и правоохранительных органов, участвующих в реализации Государственной программы обеспечения безопасности гражданской авиации, с целью своевременного получения информации от ведомства гражданской авиации и авиационных организаций в отношении деятельности международных и внутренних террористических групп с целью оценки уровня рисков и угроз в соответствии с соответствующими критериями (вероятность и последствия человеческих жертв и потери материальных ресурсов в результате совершения актов незаконного вмешательства); применение стандартизированной методики оценки рисков и угроз; внедрение и продвижение культуры безопасности авиационными организациями.

2.4 Оценка рисков и угроз безопасности гражданской авиации проводится рабочей группой ведомства гражданской авиации на регулярной основе. Чтобы иметь право участвовать в этом органе, члены такой рабочей группы должны иметь не менее трех лет практического опыта в области авиационной безопасности, пройти обучение по управлению рисками и приобрести знания, касающиеся способов и средств совершения актов незаконного вмешательства.

2.5 Рабочая группа авиационной организации проводит оценку рисков и угроз для эксплуатантов аэродромов/аэропортов, эксплуатантов воздушных судов и поставщиков аэронавигационного обслуживания. Эту рабочую группу должен возглавлять заместитель директора по авиационной безопасности.

2.6 Эксплуатанты аэродромов/аэропортов, эксплуатанты воздушных судов и поставщики аэронавигационного обслуживания ежеквартально оценивают уровень рисков и угроз.

Кроме того, эксплуатанты воздушных судов оценивают уровень рисков и угроз перед выполнением каждого полета. Основываясь на результатах своих собственных оценок, а также на результатах соответствующих оценок, проведенных ведомством гражданской авиации, эксплуатанты аэродромов/аэропортов, эксплуатанты воздушных судов и поставщики аэронавигационного обслуживания вводят и реализуют надлежащие меры авиационной безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Эти меры должны быть соизмеримы с характером и уровнем угрозы.

2.7 Результаты, полученные в результате оценки рисков и угроз, предоставляются ведомству гражданской авиации. В случае получения информации об угрозе из любого источника эксплуатанты аэродромов/аэропортов, эксплуатанты воздушных судов и поставщики аэронавигационного обслуживания должны провести дополнительную оценку рисков и угроз.

3. РИСКИ И УГРОЗЫ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ УКРАИНЫ И СОСЕДНИХ ГОСУДАРСТВ, ВЫЗВАННЫЕ ВООРУЖЕННОЙ АГРЕССИЕЙ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

3.1 В связи с чрезвычайно высоким риском, который представляет для безопасности гражданской авиации полномасштабная вооруженная агрессия Российской Федерации против Украины, 24 февраля 2022 года, начиная с 2:45 по киевскому времени, были приняты срочные меры по закрытию воздушного пространства Украины для гражданских пользователей воздушного пространства. В тот же день в Украине было объявлено военное положение, и предоставление услуг воздушного движения гражданским пользователям воздушного пространства Украины было приостановлено.

3.2 25 февраля 2022 года Совет ИКАО обсудил ситуацию, складывающуюся в Украине, на втором заседании своей 225-й сессии. Представитель Украины также принял участие в заседании Совета, исходя из заинтересованности государства в создавшейся ситуации. Совет рассмотрел эту тему на основе устного доклада, представленного Президентом Совета, а также презентации Генерального секретаря ИКАО, в которой представители получили обновленную информацию об эксплуатационных условиях для авиации.

3.3 Совет осудил нарушение территориальной целостности и суверенитета государства – члена Организации Объединенных Наций, в том числе его воздушного пространства, как несовместимое с принципами Устава Организации Объединенных Наций и статьей 1 Конвенции о международной гражданской авиации.

3.4 Совет подчеркнул первостепенную важность сохранения безопасности полетов и безопасности международной гражданской авиации и соответствующих обязательств государств-членов и в этом контексте настоятельно призвал Российскую Федерацию прекратить свою незаконную деятельность, обеспечить безопасность полетов и безопасность гражданской авиации во всех затронутых районах и соблюдать свои обязательства по Чикагской конвенции, а также другим соответствующим международным договорам в области гражданской авиации, а также призвал все стороны стремиться к урегулированию кризиса посредством мирного диалога и дипломатических каналов.

3.5 Совет также с глубокой скорбью напомнил о человеческих страданиях, которые были причинены в результате сбития рейса МН17 на востоке Украины 17 июля 2014 года, и подчеркнул, что подобная трагедия никогда не должна повториться. В том же контексте Совет вновь подтвердил свою поддержку инициативы Канады "Более безопасное небо", касающейся

совершенствования международных усилий по обеспечению безопасности гражданских полетов над зонами конфликтов или вблизи них.

4. ОЦЕНКА РИСКОВ И УГРОЗ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ НАД ЗОНАМИ ВООРУЖЕННЫХ КОНФЛИКТОВ ИЛИ ВБЛИЗИ НИХ И В КОНТЕКСТЕ ОБЪЯВЛЕННОГО В СТРАНЕ ВОЕННОГО ПОЛОЖЕНИЯ

4.1 При планировании и выполнении полетов над зонами вооруженных конфликтов или вблизи них, а также в случае военного положения эксплуатант воздушного судна должен учитывать информацию об ограничениях или закрытиях воздушного пространства органами управления воздушным движением и причинах таких ограничений и/или запретов.

4.2 При выполнении полетов над зонами вооруженных конфликтов или вблизи них, а также в случае военного положения эксплуатант воздушного судна должен оценивать риски и угрозы в отношении как преднамеренных (запланированных) нападений, так и непреднамеренных действий против гражданских воздушных судов.

5. СОТРУДНИЧЕСТВО МЕЖДУ ВОЕННЫМ И ГРАЖДАНСКИМ АВИАЦИОННЫМИ СЕКТОРАМИ В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

5.1 Авиационная безопасность всегда была ключевым элементом сотрудничества между военным и гражданским авиационными секторами. В связи с этим ЕВРОКОНТРОЛЬ начал реализацию своей новой Стратегии гражданско-военного сотрудничества, в которой четко выражена поддержка агентством гражданско-военного сотрудничества в то время, когда оно стало особенно важным и актуальным в связи с неспровоцированным военным вторжением России в Украину.

5.2 Авиационная безопасность является необходимым условием для гражданско-военного сотрудничества и средством обеспечения взаимодействия между гражданскими и военными. Эволюция и мониторинг угроз, оценка угроз и рисков, а также стратегии смягчения последствий лежат в основе деятельности по обеспечению безопасности. Будущая авиационная среда будет по-прежнему зависеть от обмена данными между секторами военной и гражданской авиации. Использование общей инфраструктуры будет расширяться, поскольку военным требуется безопасная, устойчивая и надежная система управления воздушным движением, гарантирующая эффективное выполнение задач по обеспечению безопасности и обороны.

5.3 Другим важным аспектом является координация обмена данными между военным и гражданским авиационными секторами. Однако реальная задача заключается в разработке политики в отношении того, какими данными можно обмениваться и при каких условиях, требованиях и управлении. Поэтому для обеспечения необходимого обмена данными необходима общая гражданско-военная политика в области авиационной безопасности и безопасности полетов, а также процедуры ее реализации.

6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

6.1 В свете инициатив ИКАО и в целях обеспечения авиационной безопасности и безопасности полетов гражданских воздушных судов над зонами вооруженных конфликтов или вблизи них, а также в контексте военного положения, объявленного в государстве, Генеральному секретарю предлагается рассмотреть возможные меры содействия под эгидой ИКАО, направленные на восстановление полномасштабного функционирования гражданской авиационной отрасли в условиях отражения вооруженной агрессии, предпринятой Российской Федерацией против Украины.

6.2 Принимая во внимание опыт Украины в оценке рисков и угроз безопасности гражданской авиации и безопасности полетов гражданских воздушных судов, Совету ИКАО также необходимо разработать общий подход и эффективные механизмы для оценки рисков и угроз безопасности гражданской авиации и безопасности полетов гражданских воздушных судов над или вблизи вооруженных зонах конфликтов и в контексте военного положения, объявленного в государстве.

6.3 Украина призывает государства – члены ИКАО и авиационную отрасль поддержать инициативы форума "Более безопасное небо" и принять в них участие, чтобы объединить национальных, международных и отраслевых экспертов для обмена передовым опытом и знаниями в области управления рисками при полетах гражданской авиации над зонами вооруженных конфликтов или вблизи них.

— КОНЕЦ —