



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

#### ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

### **ОДОБРЕНИЕ ГЛОБАЛЬНЫХ, РЕГИОНАЛЬНЫХ И ОТРАСЛЕВЫХ ИНИЦИАТИВ, НАПРАВЛЕННЫХ НА УМЕНЬШЕНИЕ РИСКОВ ДЛЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ЗОНАХ КОНФЛИКТОВ**

(Представлено Канадой при поддержке Австралии, Иордании, Кении, Новой Зеландии, Республики Корея, Соединенных Штатов Америки и Европейского союза и его государств-членов<sup>1</sup>, других государств - членов Европейской конференции гражданской авиации<sup>2</sup>, Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации, Европейской организации по безопасности воздушной навигации, Международной ассоциации воздушного транспорта, Международной федерации ассоциаций линейных пилотов)

#### **КРАТКАЯ СПРАВКА**

В связи с уничтожением в 2014 году воздушного судна "Малайзийских авиалиний", выполнявшего рейс 17 (MH17), ИКАО мобилизовала международное сообщество для работы по устранению рисков, возникающих для гражданской авиации в зонах конфликтов (CZ). В рамках этой работы в 2018 году было разработано и опубликовано "Руководство по оценке факторов риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликта или вблизи их" (Doc 10084). После уничтожения в 2020 году воздушного судна авиакомпании "Международные авиалинии Украины", выполнявшего рейс 752 (PS752) Совет ИКАО одобрил инициативу "Более безопасное небо" и разработал новую программу работы, связанную с риском CZ.

Одновременно с предпринятыми усилиями было выдвинуто несколько глобальных и региональных инициатив по повышению эффективности управления факторами риска в воздушном пространстве. К числу международных групп и организаций, ведущих эту важную работу, относятся такие европейские учреждения, как Европейский союз (ЕС) и его Агентство по безопасности полетов (EASA), Группа экспертов по информации о факторах риска при пролете над зонами конфликтов (EGRICZ), Консультативный комитет по безопасному небу (SSCC) и Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA). Несмотря на значительные успехи, достигнутые с 2014 года, предстоит проделать большой объем работы по

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Великобритания, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

дальнейшему повышению уровня безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации над зонами конфликтов или вблизи их.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению значительный прогресс, достигнутый в работе по уменьшению факторов рисков в зонах конфликтов, проводимой SSCC, EGRICZ и ЕС, позволяющей государствам и эксплуатантам, в соответствующих случаях, консолидировать свои меры по оценке факторов риска и смягчению их последствий, а именно:

1. Реестр мер SSCC по уменьшению рисков;
2. Инструктивный материал SSCC по применению принципа предосторожности
3. Руководящие принципы SSCC по закрытию воздушного пространства;

4. SSCC/EGRICZ: Руководящие принципы переоценки воздушного пространства после конфликта;
5. Руководящие принципы SSCC/EGRICZ для обмена базовой и оперативной информацией;
6. Руководящие принципы EGRICZ для согласования сообщений о факторах риска;
7. Комплексный подход ЕС к оценке факторов риска для авиационной безопасности.

- б) поручить Генеральному секретарю считать одной из главных задач проведение обзора документа Doc 10084 *"Руководство по оценке факторов риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи их"* на основе результатов, достигнутых в рамках вышеупомянутых инициатив;

- с) призвать государства и организации:

1. принять к сведению существующие инициативы по обмену информацией в качестве эффективного инструмента, позволяющего сообществу гражданской авиации оперативно обмениваться информацией, связанной с возникающими угрозами в зонах конфликтов;
2. при осуществлении надзора проводить консультации на основе глобальных платформ обмена информацией или аналогичных региональных инициатив, в случае их реализации

<i>Стратегические цели:</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Авиационная безопасность и упрощение формальностей".
<i>Финансовые последствия:</i>	Для Договаривающихся государств последствий нет.
<i>Справочный материал:</i>	Документ 10088, <i>Руководство по сотрудничеству гражданских и военных органов при организации воздушного движения</i> Документ 10084, <i>Руководство по оценке факторов риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи их</i> Приложение 17, <i>Авиационная безопасность</i> Приложение 6, <i>Эксплуатация воздушных судов, часть I - Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты</i>

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 8 января 2020 года, спустя шесть лет после аналогичного уничтожения воздушного судна, выполнявшего рейс МН17 над Украиной, над Ираном было сбито воздушное судно, выполнявшее рейс PS752. Эти трагедии напоминают мировому сообществу о необходимости работы по надлежащему уменьшению факторов риска, которые зоны конфликтов создают для полетов гражданской авиации.

1.2 Эти события также выявили недостатки, касающиеся:

- a) наличия информации о зонах конфликтов;
- b) осуществления мер по уменьшению рисков;
- c) проведения авиаперевозчиками оценок факторов риска и, при необходимости, осуществления мер по уменьшению рисков<sup>3</sup>.

1.3 Существует несколько ключевых инициатив на международном и на региональном уровнях по устранению вышеупомянутых недостатков. В настоящем рабочем документе освещаются эти мероприятия и Ассамблее предлагается поручить Генеральному секретарю в приоритетном порядке провести обзор второго издания документа Дос 10084, отмечая, что эту работу можно упростить на основе результатов, достигнутых в рамках этих инициатив, в целях более эффективного уменьшения факторов риска, связанных с зонами конфликтов.

## 2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 В соответствии с положениями Приложения 17 *"Авиационная безопасность"* государствам требуется постоянно держать в поле зрения уровень и характер угрозы для гражданской авиации в пределах своих территорий и воздушного пространства над ними и соответствующим образом корректировать свои программы авиационной безопасности на основе оценки факторов рисков для авиационной безопасности.<sup>4</sup>

2.2 Учитывая исключительный суверенитет государства над воздушным пространством над своей территорией, полеты могут осуществляться только в соответствии с разрешением, выданным соответствующим государством. Кроме того, государства могут ограничивать использование воздушного пространства над своей суверенной территорией по причинам военной необходимости или общественной безопасности. Но как показало исследование Фонда безопасности полетов, с 1985 по 2020 годы в ранее закрытом воздушном пространстве произошел только 1 из 57 инцидентов, затрагивающих безопасность полетов гражданской авиации.<sup>5</sup>

2.3 В соответствии с положениями Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* эксплуатант должен обеспечить, чтобы полет не начинался до тех пор, пока не будет установлено, что маршрут можно использовать безопасно<sup>6</sup>. В этом Стандарте также подчеркивается, что оценка факторов риска должна проводиться в тех случаях, когда авиаперевозчики намереваются выполнять

<sup>3</sup>Согласно части I Приложения 6, *Эксплуатация воздушных судов*

<sup>4</sup>Приложение 17, *Авиационная безопасность*, поправка 18, Стандарты 2.4.4, 3.1.3 и 3.1.5

<sup>5</sup>Фонд безопасности полетов (2020), Исследование враждебных событий и практики государств в отношении использования гражданской авиацией воздушного пространства над зонами конфликтов.

<sup>6</sup>Приложение 6, *Эксплуатация воздушных судов*, часть 1, глава 4 "Производство полетов", Стандарт 4.1.2, применимый с 5 ноября 2020 года.

полеты над зоной конфликта или вблизи его, и что должны быть приняты соответствующие меры по уменьшению факторов риска.

2.4 Для проведения комплексной оценки факторов риска эксплуатантам воздушных судов следует учитывать информацию из открытых источников и оперативно-значимые данные, относящиеся к гражданской авиации, получаемые из различных проверенных источников, а также ограничения и консультативные сообщения, издаваемые национальными полномочными органами государства эксплуатанта и государствами по маршруту полета.

2.5 Улучшение сотрудничества между государствами, отраслевыми и международными организациями может обеспечить более последовательный двусторонний обмен информацией и позволить заинтересованным сторонам проводить обоснованные оценки факторов риска и принимать взвешенные решения о том, следует ли пролетать над конкретной зоной конфликта или вблизи нее. Одним из ключевых компонентов этой деятельности являются перечисленные ниже глобальные и региональные инициативы.

## ГЛОБАЛЬНЫЕ И ОТРАСЛЕВЫЕ ИНИЦИАТИВЫ

2.6 Вскоре после уничтожения воздушного судна, выполнявшего рейс PS752, Канада приступила к осуществлению инициативы [Более безопасное небо](#) в целях повышения уровня безопасности полетов коммерческих воздушных судов, выполняющих полеты над зоной конфликта или вблизи нее. SSCC является частью этой инициативы и объединяет профильных экспертов из государств, международных организаций и отрасли, обеспечивая официальную международную платформу для консолидации обсуждений зон конфликтов применительно к гражданской авиации.

2.7 В последнее время работа SSCC была сосредоточена на укреплении практики обмена базовой и оперативной информацией в рамках сообщества гражданской авиации, составлении реестра стратегий смягчения последствий, разработке Руководящих принципов, касающихся закрытия воздушного пространства, и изучении принципа предосторожности<sup>7</sup>. SSCC также тесно сотрудничал с EGRICZ в целях продолжения работы по обмену информацией и согласования языка уведомления о состоянии воздушного пространства.

2.8 SSCC учредил форум "Более безопасное небо", который является ежегодным глобальным мероприятием, объединяющим экспертов-партнеров из государств, международных организаций и отрасли гражданской авиации в целях:

- a) обмена передовым опытом в области уменьшения факторов риска, связанных с зоной конфликта;
- b) обеспечения обмена информацией и более широкого диалога между сторонами по текущим и перспективным вопросам;
- c) активного внедрения SARPS ИКАО, связанных со уменьшением риска пролета над зоной конфликта. Второй форум "Более безопасное небо" был совместно проведен Канадой и SSCC 29-30 марта 2022 года.

---

<sup>7</sup>Принцип предосторожности направлен на то, чтобы придать больший вес неопределенным, но катастрофическим сценариям, для обеспечения безопасности воздушного судна, экипажа и пассажиров в контексте оценки факторов риска в зонах конфликтов и определения соответствующих мер по смягчению последствий. Последствия риска, а не вероятность, должны быть ведущим фактором обеспечения более высокого уровня защиты за счет принятия превентивных решений.

2.9 В заключение, SSSC обратил внимание на Портал тактических операций ИАТА (ИТОР) как на платформу, которая быстро предоставляет подписчикам информацию об авиационной безопасности и оповещения. Этот подписной Интернет-инструмент с более чем 1900 членами управляется сотрудниками Службы связи ИАТА и региональными экспертами. Он предоставляет подписчикам в режиме реального времени оповещения, связанные с аэропортами, районами полетной информации, с факторами риска для безопасности или угроз, а также возможность совместной работы с помощью функции чата по вопросам, влияющим на полеты авиакомпаний в глобальном масштабе. Первоначально ИТОР предоставлял в тот же день информацию об ограничениях и нарушениях воздушного движения, главным образом в регионе Северной и Южной Америки, однако было решено, что расширение этого потенциала принесет пользу всем членам ИТОР.

## **РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ**

2.10 Объединенная группа ЕС по оценке факторов риска в области авиационной безопасности регулярно проводит оценки общих факторов риска, что позволяет обмениваться информацией между государствами - членами ЕС, службами и агентствами, а также европейскими эксплуатантами воздушных судов и ассоциациями авиакомпаний. В начале 2016 года ЕС разработал свою "Систему оповещений о зонах конфликтов" (Система) для обеспечения большей последовательности в рекомендациях, предлагаемых авиакомпаниям. Система объединяет имеющуюся информацию и оперативно-значимые данные с возможностями оценки факторов риска в зонах конфликтов, что позволяет своевременно публиковать информацию и рекомендации по факторам риска в зонах конфликта. Она также предоставляет общую картину факторов риска в Европе/соответствующие рекомендации и упоминается в качестве передовой практики в документе Doc 10084. Результаты Системы поддерживают процесс принятия решений по мерам по смягчению последствий, а также выпуск информационных бюллетеней и информационных записок EASA относительно зон конфликтов.

2.11 Кроме того, EASA ввело в действие Европейскую платформу сотрудничества и обмена информацией в отношении зон конфликтов (Платформа) для поддержки Системы. Платформа помогает, в соответствующих случаях, учреждениям и эксплуатантам воздушных судов обмениваться информацией, проводить оценки факторов риска и оперативно осуществлять соответствующие меры по смягчению последствий для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности. Стать участником Платформы могут соответствующие учреждения ЕС, государства - члены EASA, а также их национальные коммерческие авиаперевозчики.

2.12 Меры по уменьшению факторов риска на уровне ЕС осуществляются следующим образом:

- a) публикация информационных записок на Европейской платформе сотрудничества и обмена информацией в отношении зон конфликтов, распространение информации о зонах конфликтов, вооруженных мятежах, факторах риска и рекомендациях, адресованных представителям государств-членов;
- b) публикация информационных бюллетеней по зонам конфликтов (CZIB), которые могут содержать оперативные рекомендации, для стран, которые по результате оценки ЕС факторов риска считаются имеющими "высокий" уровень риска, или в других случаях, когда существует необходимость опубликовать другую информацию;

- с) публикация информации о зонах конфликтов, включая более подробную информацию о конкретных областях риска и рекомендации, распространяемые по мере необходимости среди государств-членов и участников Платформы.

2.13 Еще одним примером обмена информацией является информация, получаемая от Федерального управления гражданской авиации США, которое расширило свое международное участие, содействуя обмену информацией между государствами и авиакомпаниями посредством распространения открытых информационных записок среди всех заинтересованных сторон в области авиации. Эти записки дают общее представление о факторах риска и предоставляют информацию в поддержку разработки соответствующих мер по смягчению последствий.

### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Надлежащее уменьшение факторов риска, которые зона конфликта создает для полетов гражданской авиации, и повышение уровня безопасности полетов требуют глобального сотрудничества. Инициативы, представленные в настоящем рабочем документе, непосредственно способствуют достижению этой цели; однако для того, чтобы они были эффективными, необходима глобальная приверженность делу. Установив приоритетность обзора документа Doc 10084 *"Руководство по оценке факторов риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи их"*, призывающего государства и организации к участию в региональных и глобальных инициативах по обмену информацией, ИКАО может обеспечить необходимое лидерство для обеспечения того, чтобы мировое сообщество гражданской авиации активно использовало результаты, достигнутые в области уменьшения факторов риска, связанных с зонами конфликтов. В этой связи Ассамблее предлагается одобрить меры, изложенные в краткой справке.

- КОНЕЦ -