МЕЖДУНАРОДНОЕ
КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

НЕБО И ЗЕМЛЯ

ОБЗОР ПОСЛЕДНИХ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРАВИЛАХ ОРГАНИЗАЦИИ И ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ В ЗАРУБЕЖНОМ ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ И НОВЫХ ТРЕБОВАНИЯХ НАЗЕМНЫХ СЛУЖБ

ВЫПУСК № 2022–01

mail@aviasafety.ru

ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ ЭКСПЛУАТАНТОВ

СИСТЕМА ТРЕКОВ НАД СЕВЕРНОЙ АТЛАНТИКОЙ

Большие новости в Системе треков над Северной Атлантикой (NAT): с 1 марта ЭП330 и эшелоны ниже больше не являются частью Организованной структуры треков NAT (OTS).

ЧТО ЭТО ЗНАЧИТ?

Это означает, что при полетах между Европой и Северной Америкой у авиакомпаний теперь есть возможность указывать случайные маршруты на эшелоне полета 330 и ниже.

В частности, эксплуатанты, которые не могут записывать маршруты через треки OTS с активными эшелонами полета, теперь имеют гораздо большую возможность выбора собственной траектории.

ПОЧЕМУ ЭТО ПОЛЕЗНО?

NATS цитирует исследование, в котором говорится, что каждая дополнительная минута над океаном стоит около 70 долларов. Возможно, это не самое радикальное изменение, но это шаг к дальнейшему повышению эффективности работы авиакомпаний и, в конечном счете, к сокращению расхода топлива и выбросов CO2.

ПОЧЕМУ СЕЙЧАС?

Дело сводится к внедрению ADS-B. Это позволяет диспетчерам получать обновления каждые 7–8 секунд вместо нынешних 840 секунд (14 минут).

А ОСТАЛЬНЫЕ ТРЕКИ?

Это изменение является частью концепции NATS 2030 NAT, и можно ожидать дальнейших

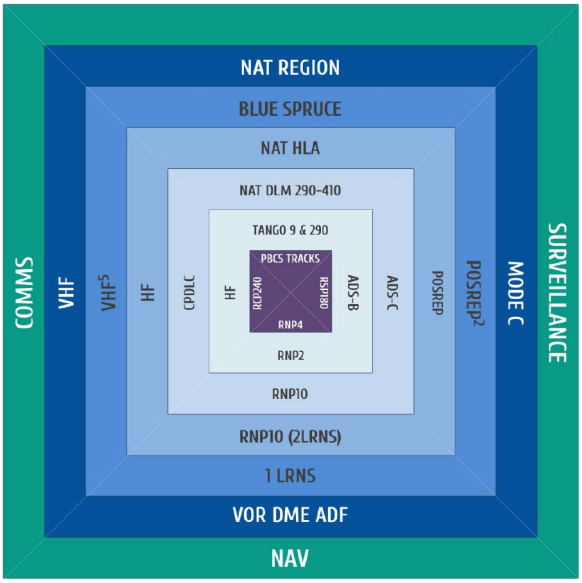


Рисунок 1. Большие новости в Системе треков над Северной Атлантикой (NAT): с 1 марта ЭП330 и эшелоны ниже больше не являются частью Организованной структуры треков NAT (OTS).

изменений. К сожалению, это не является прямым результатом их NIL-эксперимента с отслеживанием NAT, и отмена всех OTS в ближайшее время не планируется. Тем не менее, исследования, проведенные в ходе испытания «OTS Nil», пересматриваются, и есть планы имитировать дальнейшее OTS Nil в более загруженные дни трафика, чтобы увидеть, насколько оно жизнеспособно, полезно и выполнимо…

Если вы хотите лететь на эшелоне 330 или ниже (вплоть до FL285), то помните, что вы все еще находитесь в NAT HLA, а не в OTS, поэтому требования к ВЧ, дальней навигации и связи, как и требования к каналу передачи данных, остаются теми же.

Больше деталей – в июньском выпуске.

НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ПО РЕГИСТРАЦИИ ПАССАЖИРОВ ПРИ ПОЛЕТАХ В ЕВРОПУ

Авиационным эксплуатантам направлены уведомления для прохождения обязательной регистрации в европейском агентстве «eu-LISA» (https://www.eulisa.europa.eu).

Юридическое обязательство оформлено двумя правилами Европейского союза: 2021/1217 (the «EES Regulation») и 2021/1224 (the «ETIAS Regulation»), в которых изложены причины и необходимость выполнения запросов эксплуатантами в системах EES и ETIAS для получения подробной информации о статусе пассажиров, прибывающих в Шенгенскую зону.

Правила не разделяют полеты на коммерческие или полеты авиации общего назначения.

После прохождения регистрации в системе EU-LISA авиакомпания получает Carrier Submission ID.

Европейский союз (ЕС) также принял новый закон (Директива 2001/51/ЕС), направленный на борьбу с нелегальной иммиграцией путем согласования финансовых санкций, налагаемых странами ЕС на перевозчиков авиапассажиров, за перевозку граждан государств, не входящих в ЕС, которые задокументированы не должным образом. Закон действует с 9 августа 2001 года.

В соответствии с Директивой перевозчик, который не может осуществить возврат гражданина, не являющегося гражданином ЕС, несет ответственность за поиск средств для его или ее дальнейшей перевозки. Если такая перевозка не может быть осуществлена немедленно, перевозчик должен взять на себя расходы по пребыванию и возвращению гражданина, не являющегося гражданином ЕС.

Директива также требует, чтобы страны ЕС применяли сдерживающие, эффективные и пропорциональные финансовые санкции против перевозчиков, нарушающих свои обязательства по обеспечению лиц, направляющихся в Шенгенскую зону, необходимыми для въезда документами.

EES и ETIAS являются частью системы пограничного контроля, которая обслуживает 27 стран-членов ЕС.

Продолжение – в июньском выпуске.



ГДЕ ОПАСНО?

**МЫ НАХОДИМ И АНАЛИЗИРУЕМ ИНФОРМАЦИЮ ОТ НЕСКОЛЬКИХ ЗАРУБЕЖНЫХ ИСТОЧНИКОВ.
ВАЖНО: ВСЯ ИНФОРМАЦИЯ В ЭТОМ РАЗДЕЛЕ ДАЕТСЯ СПРАВОЧНО,
ОНА НЕ ЗАМЕНЯЕТ И НЕ ОТМЕНЯЕТ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ РОССИЙСКИЕ ДОКУМЕНТЫ.**

АФГАНИСТАН



Войска США и их союзников ушли из Афганистана, и талибы (их организация запрещена в РФ) взяли страну под свой контроль. Воздушное пространство Афганистана в настоящее время фактически закрыто для пролетов —ОАКХ - РПИ Кабул не обеспечен диспетчерским управлением, пролетающие воздушные суда должны пролетать территорию страны вне его.

FAA запрещает американским эксплуатантам выполнять полеты в воздушном пространстве Афганистана, разрешая пролет только по воздушным трассам P500 и G500 в дальней восточной части ОАКХ - РПИ Кабул. Европейское агентство по безопасности полетов (EASA) вместе с властями нескольких западных стран выпустили аналогичные предупреждения.

РИСКИ

Основные риски связаны с обстрелом аэропортов прямой и непрямой наводкой, а также с наземным огнем по самолетам, выполняющим полеты на малых высотах. Кроме того, конфликт привел к ограниченному контролю УВД воздушного пространства и серьезной угрозе безопасности полетов и безопасности самолетов и экипажей на земле.

ЦЕПЬ ПОВТОРЯЮЩИХСЯ СОБЫТИЙ

Август 2021 г.: В аэропорту ОАКВ - Кабул завершена эвакуация военных США и их союзников. Аэропорт находится под контролем талибов. FAA сообщило, что здесь больше нет доступных служб УВД, а также других компонентов, в совокупности составляющих район полетной информации ОАКХ - РПИ Кабул.

Ноябрь 2020 г.: Крупный ракетный обстрел Кабула. В нескольких районах города из транспортных средств было выпущено почти два десятка ракет, что привело к многочисленным жертвам. Была заминирована дорога между аэропортом Кабула и гостиницей «Интерконтинентал».

БЕЛОРУССИЯ



Белоруссия закрыла большие участки своего воздушного пространства вблизи границ своих РПИ с Украиной, где ведутся боевые действия. Некоторые страны ввели прямой запрет своим эксплуатантам на все воздушное пространство Беларуси, несколько стран выпустили предупреждения в отношении участка воздушного пространства Беларуси вдоль границы его РПИ с Украиной.

До февраля 2022 года несколько стран и авиационных организаций призывали авиакомпании и эксплуатантов избегать воздушное пространство Белоруссии после перехвата международного рейса, направлявшегося в Литву и вынужденного приземлиться в Минске 23 мая 2021 года.

РИСКИ

Основной риск заключается в непреднамеренном обстреле гражданских самолетов военными вблизи белорусско-украинской границы, включая неверное опознавание

ЕГИПЕТ



После «арабской весны» ситуация со стабильностью и безопасностью Египта как государства ухудшилась.

РИСКИ

В Египте сохраняется угроза терроризма, особенно на Синайском полуострове — большинство стран не рекомендуют летать в аэропорты этого региона, а также совершать полеты ниже эшелона полета 260.

ЦЕПЬ ПОВТОРЯЮЩИХСЯ СОБЫТИЙ

- Июль 2019 г.: British Airways приостановила на одну неделю рейсы в Каир.

- В феврале 2017 года менее чем в миле от аэропорта HECA - Каир была обнаружена зенитная ракетная установка SA-7.

- В октябре 2015 года российский Airbus A321 был взорван над Синайским полуостровом при помощи взрывного устройства, заложенного в аэропорту HESH - Шарм-эш-Шейх. Боевики заявили, что самодельное взрывное устройство было установлено на борту самолета перед вылетом из HESH, что вызывает обеспокоенность по поводу потенциальных внутренних угроз в аэропорту.

ИРАК



Ирак является зоной активного конфликта. Местные и иностранные военные с 2017 года продолжают борьбу с вооруженными мятежниками.

РИСКИ

Существует высокий риск для гражданской авиации. Воздушное пространство Ирака (ORBB – РПИ Багдад) следует полностью избегать.

США, Канада, Великобритания и Франция выпустили предупреждения, в которых рекомендуется не выполнять полеты в воздушном пространстве Ирака на низких эшелонах полета. Воздушное пространство, прилегающее к РПИ Багдад, также находится под угрозой.

Основным риском является преднамеренное нападение со стороны террористических организаций, обладающих переносным зенитным вооружением. Гражданские самолеты также могут быть ошибочно опознаны системами ПВО как местных, так и иностранных вооруженных сил, действующих в стране. Существует явный риск для гражданских воздушных судов, выполняющих полеты по всему РПИ на всех эшелонах полета, однако восточные воздушные трассы UL602 (между TAMSI и ALPET), UM860 и UM688 считаются приемлемыми выше эшелона полета 320 во Франции и Великобритании. Американские эксплуатанты могут совершать пролеты ORBB - РПИ Багдад выше эшелона полета 320.

ЦЕПЬ ПОВТОРЯЮЩИХСЯ СОБЫТИЙ

Январь 2020 г.: Ударом беспилотника США возле ORBI - РПИ Багдад был убит высокопоставленный иранский генерал. Данное событие считается серьезной эскалацией конфликта в регионе. Всё, что выглядит как актив или союзник США, стало считаться военной целью.

Январь 2020 г.: В Тегеране (через несколько часов после ответных ракетных ударов по базам США в Ираке) был ошибочно опознан и сбит иранскими вооруженными силами украинский Boeing 737.

Июнь 2020 г. и далее: многократные ракетные обстрелы аэродрома ORBI – Багдад и посольства США

ИРАН



После того как над Тегераном в январе 2020 года был сбит Boeing 737 Международных авиалиний Украины, несколько стран, в том числе Великобритания, Украина, Канада, Германия и Франция, выпустили предупреждения о воздушном пространстве для Ирана. США и Украина — единственные страны, которые ввели прямой запрет на

полеты, но всем остальным не рекомендуется выполнять посадки или летать над страной на более низких эшелонах полета. Воздушное пространство, прилегающее к РПИ Тегеран, также находится под угрозой.

РИСКИ

Основной риск — ошибочное опознавание иранскими системами ПВО. Иран во время обострения напряженности и в непосредственной близости от международных воздушных трасс с интенсивным движением продемонстрировал готовность использовать современное зенитное оружие большой дальности. Существует также возможность обстрела из западной части Ирана иранскими ракетами класса «земля-земля» позиций террористов в Ираке. Вторичные риски связаны с испытательными пусками баллистических ракет без предупреждений NOTAM и глушением GPS (в том числе в надводном воздушном пространстве над Персидским и Оманским заливами).

ЦЕПЬ ПОВТОРЯЮЩИХСЯ СОБЫТИЙ

Январь 2020 г.: Над Тегераном вооруженные силы Ирана сбили украинский Boeing 737, приняв сигнал приёмоответчика самолета за приближающуюся ракету. Всего за несколько часов до этого Федеральное управление гражданской авиации США издало экстренный NOTAM, запрещающий всем американским эксплуатантам пролетать над воздушным пространством Ирака и Ирана. Это произошло в ответ на ракетный удар Ирана по военным базам США в Ираке, который был предпринят ранее той же ночью.

Июнь 2019 г.: Иран сбил из ЗРК американский военный беспилотный самолет, действовавший в воздушном пространстве над Оманским заливом.

С 2017 года: Иран провел несколько испытательных пусков баллистических ракет без выдачи каких-либо уведомлений для предупреждения гражданских эксплуатантов, последний из которых имел место в конце декабря 2019 года.

ЙЕМЕН



Йемен является зоной активного конфликта. Гражданская война, начавшаяся в 2014 году, переросла в конфликт международный. Существует высокий риск для гражданских воздушных судов. Следует избегать большей части воздушного пространства Йемена (OYSC - РПИ Сана). США, Великобритания, Франция и Германия запрещают самолетам пролетать над какой-либо наземной частью РПИ. Эксплуатанты из США по-прежнему могут использовать UT702 и M999, в то время как авиакомпании и другие эксплуатанты Великобритании и Германии могут использовать части N315, UL425 и R401 над водой с ограничениями, опубликованными в NOTAM (всё далеко от побережья).

РИСКИ

Помимо РПИ Сана, воздушное пространство Саудовской Аравии к северу и воздушное пространство Сомали к югу от него также сопряжены с риском.

Основной риск заключается в преднамеренном нацеливании на гражданские воздушные суда террористических групп, имеющих доступ к современному зенитному оружию. Гражданские самолеты также могут подвергаться опасности в связи с продолжающимися интенсивными военными операциями, в том числе с использованием беспилотных летательных аппаратов и ракет. Воздушные удары под руководством Саудовской Аравии могут быть нанесены в любое время, не исключая гражданские ВС, в том числе в столице страны Сане.

ЦЕПЬ ПОВТОРЯЮЩИХСЯ СОБЫТИЙ

2020–2022 гг.: Продолжающиеся ракетные и беспилотные атаки хуситов по аэропортам OEAH - Абха и OEGN - Джизан вдоль йеменско-саудовской границы.

Июль 2018 г.: хуситы с помощью беспилотников со взрывчаткой атаковали OMAA - Абу-Даби.

Апрель 2018 г.: Саудовская Аравия нанесла авиаудары по Сане в ответ на атаки беспилотников хуситов через границу.

2017: аэропорт OYSN - Сана сильно поврежден авиаударами коалиции.

КОРЕЙСКАЯ НАРОДНО-ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА



После переговоров с США в начале 2018 г. КНДР договорилась с ИКАО о том, что будет надлежащим образом предупреждать обо всех «опасных для авиации действиях» в ее воздушном пространстве. Однако в мае 2019 г. Северная Корея возобновила запуски ракет в Японское море, не предоставив какое-либо предупреждение посредством NOTAM.

США запрещают полеты через все воздушное пространство КНДР, включая океаническую часть ZKKP - РПИ Пхеньян над Японским морем.

РИСКИ

В некоторых странах действуют предупреждения о воздушном пространстве, которые рекомендуют соблюдать осторожность из-за риска, связанного с необъявленными запусками ракет.

Основной риск связан с обломками ракет, которые могут поразить самолеты, пролетающие над океанической частью ZKKP - РПИ Пхеньян над Японским морем. Рекомендуется изменять маршрут, чтобы оставаться над территорией Японии или к востоку от нее.

ЦЕПЬ ПОВТОРЯЮЩИХСЯ СОБЫТИЙ

4, 7 и 25 мая 2022 года КНДР без предварительного объявления произвела испытательные пуски ракет, которые впоследствии упали в Японское море.

2021 г.: КНДР испытала несколько баллистических ракет малой дальности и новую крылатую ракету большой дальности, способную поразить Японию.

2017 г.: КНДР запустила две межконтинентальные баллистические ракеты.

Обо упали в Японском море в пределах РПИ Фукуока (воздушное пространство Японии).

2015 г.: Северная Корея постепенно перестала уведомлять ИКАО о пусках ракет, чтобы самолеты могли избегать зон их запуска и приводнения.

ЛИВИЯ



Гражданская война в стране продолжается с 2014 года. В октябре 2020 года с формированием нового правительства был достигнут некоторый прогресс, но Ливия остается зоной активного конфликта с вооруженными столкновениями между различными соперничающими группировками ополченцев по всей стране. Существует высокий риск для гражданских самолетов. Воздушное пространство Ливии (HLLL - РПИ Триполи) следует полностью избегать. Полный запрет на полеты для эксплуатантов из США и Великобритании, ряд других стран публикуют предупреждения.

РИСКИ

Основным риском является ошибочное опознавание ливийскими системами ПВО или ополченцами, которые угрожают сбивать самолеты над западной частью Ливии, включая аэропорт HLLM – Триполи/Митига. Также сообщается о военных действиях в районах над открытым морем, которые неподконтрольны УВД. В Ливии риски остаются высокими на всех эшелонах полета, поэтому настоятельно рекомендуется избегать всё воздушное пространство и все аэропорты.

Вторичный риск заключается в том, что надежные услуги УВД не могут быть гарантированы. В последние несколько лет наблюдались регулярные сбои в работе ОВД и радиолокаторов в воздушном пространстве РПИ HLLL, а также серьезные ограничения в возможностях ОВЧ, когда эксплуатантам для получения указаний приходилось связываться с УВД Мальты.

ЦЕПЬ ПОВТОРЯЮЩИХСЯ СОБЫТИЙ

Январь 2020 г.: многочисленные авиаудары по аэропорту HLLM – Триполи/Митига. В социальных сетях есть видео, как самолеты приземляются в аэропорту, а на заднем плане падают снаряды.

Ноябрь 2019 г.: ополченцы, наступавшие на столицу страны Триполи, объявили вокруг города бесполетную зону, угрожая сбивать гражданские самолеты, пытающиеся прилететь в аэропорт HLLM - Триполи/Митига.

Октябрь 2019 г.: США издали чрезвычайный приказ, запрещающий американским эксплуатантам пролетать над HLLL - РПИ Триполи, за исключением высот на ЭП300 или выше «за пределами территориального воздушного пространства Ливии», которое в основном представляет собой международное воздушное пространство над южной частью Средиземного моря, которым управляет Ливия.

2014: Аэропорт HLLT - Триполи закрыт после столкновений между соперничающими ополченцами, которые разрушили большую часть объектов аэропорта. Аэропорт остается закрытым по сей день; большинство рейсов выполняются из аэропорта HLLM – Триполи/Митига

МАЛИ



Война на севере Мали продолжается с 2012 года, и никаких улучшений стабильности не происходит. В США, Германии, Франции и Великобритании действуют предупреждения, в которых рекомендуется из-за продолжающихся боевых действий и активности боевиков использовать эшелоны полета 250/260 или выше и избегать аэродромы GATB, GAGO и GAKL. Однако некоторые зарубежные эксперты считают, что более разумно следовать на ЭП300 и выше.

РИСКИ

Основной риск представляет собой минометный и ракетный огонь с закрытых позиций, в том числе ПЗРК, которые могут поражать самолеты на малых высотах и в аэропортах. Боевики в Мали в первую очередь нацелены на силы ООН и малийские вооруженные силы, которые часто базируются недалеко от аэропортов, и эти атаки представляют косвенную угрозу для гражданской авиации.

ЦЕПЬ ПОВТОРЯЮЩИХСЯ СОБЫТИЙ

Август 2020 г.: после военного переворота, в результате которого было свергнуто правительство, с 19 по 20 августа все аэропорты по всей стране были закрыты. Однако РДЦ Бамако оставался в рабочем состоянии на протяжении всего времени.

Апрель 2018 г.: боевики напали на миротворцев ООН на двух базах возле аэродрома Тимбукту, используя как оружие непрямой наводки, так и самодельные взрывные устройства, установленные на транспортных средствах.

Январь 2017 г. и ноябрь 2016 г.: боевики взорвали самодельные бомбы в аэропорту Гао и обстреляли ракетами аэродром Тимбукту.

ПРИМЕЧАНИЕ

Сенегал и Нигер также контролируют воздушное пространство над Мали, и у них есть давние НОТАМы (опубликованные в РПИ GOOO - Дакар и DRRR - Ниамей), предупреждающие, что в связи с военными операциями в регионе вы можете выполнять полеты только между эшелонами полета 320–400 через все воздушное пространство Мали к северу от GABS/ Бамако TMA.

ПАКИСТАН



Две основных проблемы: конфликт с Индией в районе Кашмира в северо-восточной части Пакистана и концентрация террористических группировок в стране. Военная деятельность Пакистана и Индии в спорном районе Кашмира представляет потенциальную опасность для авиации на всех высотах, особенно в OPLR - РПИ Лахор. Иностранные авиационные власти настоятельно рекомендуют пересекать OPLR – РПИ Лахор и OPKR – РПИ Карачи на более

высоких эшелонах полета. Уход на запасной или посадка в Пакистане не рекомендуются. Избегайте полетов в аэропорты OPPS - Пешавар и OPQT - Кветта — оба находятся недалеко от границы с Афганистаном. Аэропорт OPKC - Карачи в 2014 году подвергся нападению

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ



На Украине продолжается активный конфликт между российскими и украинскими войсками. Россия закрыла большие участки своего воздушного пространства вблизи границ своих РПИ с Украиной. Зарубежные авиакомпании, не вошедшие в российский контрсанкционный список и продолжающие выполнять полеты над Россией, не должны использовать воздушное пространство России в пределах 200 морских миль от границ РПИ с Украиной.

РИСКИ

Основной риск заключается в непреднамеренном обстреле гражданских самолетов военными вблизи российско-украинской границы, включая неверное опознавание.

САУДОВСКАЯ АРАВИЯ



Ракетные и беспилотные атаки хуситов на цели в Саудовской Аравии участились. Они по-прежнему представляют собой постоянную угрозу для выполнения полетов в аэропорты Саудовской Аравии и для полетов над OEJD - РПИ Джидда.

РИСКИ

Наиболее значительный риск существует на юге страны вдоль границы с Йеменом, но это также касается аэропортов OERK - Эр-Рияд и OEJN - Джидда.

Существует несколько давних предупреждений о воздушном пространстве: Канада, Франция и Германия предупреждают о риске посадки в любом аэропорту страны, но особенно в расположенных вдоль границы с Йеменом в юго-западной части РПИ Джидда. Существует значительный риск для выполнения полетов в воздушном пространстве Саудовской Аравии, даже за пределами зоны ESCAT (Emergency Security Control of Air Traffic – Экстренный контроль безопасности воздушного движения).

Основной риск исходит от беспилотников и ракетных атак хуситов на аэропорты по всей стране, но особенно на юге.

ЦЕПЬ ПОВТОРЯЮЩИХСЯ СОБЫТИЙ

2020–2022 гг.: Продолжающиеся ракетные и беспилотные атаки хуситов по аэропортам OEAH - Абха и OEGN - Джизан вдоль йеменско-саудовской границы.

Сентябрь 2020 г.: многочисленные авиаудары Саудовской Аравии по повстанцам в Сане, несколько попаданий возле аэропорта.

Октябрь 2020 г.: Эр-Рияд ненадолго приведен в состояние повышенной готовности из-за атаки крылатых ракет и беспилотников хуситов.

СИРИЯ



Сирия является зоной активного конфликта. Здесь с 2011 года идет гражданская война. Высокие риски для гражданской авиации. Сирийское воздушное пространство (OSTT - РПИ Дамаск) следует полностью избегать. Воздушное пространство, примыкающее к РПИ Дамаска, также находится под угрозой: это Кипр, Турция и Израиль. США ввели полный запрет на полеты для своих самолетов, ряд других стран советуют авиакомпаниям избегать воздушное пространство Сирии.

РИСКИ

Основной риск — ошибочное опознавание сирийскими системами ПВО. Гражданские самолеты могут быть выбраны в качестве цели по ошибке или попасть под перекрестный огонь во время продолжающихся воздушных атак с участием Израиля, России и Ирана. Ракеты могут ошибочно захватить гражданский самолет. Израильские авиаудары по Сирии носят регулярный характер, но не проявляют никакого интереса к гражданским воздушным судам.

Существует явный риск для гражданских самолетов, использующих авиатрассы UL620, UW74, UR18 и UP62.

ЦЕПЬ ПОВТОРЯЮЩИХСЯ СОБЫТИЙ

Февраль 2020 г.: Airbus A320, следовавший по маршруту в Дамаск, попал под перекрестный огонь во время атаки четырех израильских F-16 и был вынужден выполнить посадку на контролируемой Россией авиабазе.

Сентябрь 2018 г.: Российский Ил-20 был по ошибке сбит на границе РПИ с Кипром (РПИ Никосии).

ПАКИСТАН



Две основных проблемы: конфликт с Индией в районе Кашмира в северо-восточной части Пакистана и концентрация террористических группировок в стране. Военная деятельность Пакистана и Индии в спорном районе Кашмира представляет потенциальную опасность для авиации на всех высотах, особенно в OPLR - РПИ Лахор. Иностранные авиационные власти настоятельно рекомендуют пересекать OPLR –

РПИ Лахор и OPKR – РПИ Карачи на более высоких эшелонах полета. Уход на запасной или посадка в Пакистане не рекомендуются. Избегайте полетов в аэропорты OPPS - Пешавар и OPQT - Кветта — оба находятся недалеко от границы с Афганистаном. Аэропорт OPKC - Карачи в 2014 году подвергся нападению.

СОМАЛИ



Ситуация в стране крайне нестабильна, и существует прямая опасность для гражданских лиц и воздушных судов. Центральное правительство практически не контролирует крупные города и порты, при этом боевики планируют нанесение ударов по воздушным судам и авиационной инфраструктуре.

РИСКИ

Основной риск заключается для самолетов, следующих на более низких эшелонах полета - они могут быть поражены зенитным оружием. Многие страны запрещают полеты через воздушное пространство Сомали ниже эшелона полета 260 (примечание: участок трассы UR401 SIHIL-AXINA исключен из этого списка).

Второстепенным риском в последние несколько лет является отсутствие службы УВД при пролете над HCSM - РПИ Могадишо – это было неконтролируемое воздушное пространство класса G. Однако с 11 мая 2022 года ежедневно с 03:00 до 18:00 UTC проводится новое пробное использование воздушного пространства класса A выше эшелона полета 245.

ЦЕПЬ ПОВТОРЯЮЩИХСЯ СОБЫТИЙ:

С 2020 г. по настоящее время: несколько случаев атак организации «Аш-Шабаб» (Движение молодых моджахедов, запрещено в России) на аэродром Могадишо и близлежащие цели, включая комплекс ООН.

Май 2020 г.: Embraer EMB-120 был сбит при подлете к взлетно-посадочной полосе аэродрома Бардейла, в результате чего погибли все шесть человек на борту. Эфиопские силы, дислоцированные в этом регионе для борьбы с «Аш-Шабаб», сбили самолет по ошибке.

УКРАИНА



Украина закрыла все свое воздушное пространство для всего гражданского воздушного движения 24 февраля 2022 года из-за начала военного конфликта с Россией. Активный конфликт между российскими и украинскими войсками на Украине продолжается.

Из-за рисков, связанных с ведением боевых действий, все основные страны, регулярно выпускающие предупреждения о рисках выполнения полетов в различных регионах

земного шара (США, Великобритания, Канада, Франция, Германия) и многие другие государства ввели полный запрет на полеты над Украиной на всех эшелонах полета.

РИСКИ

Основным риском является непреднамеренное нацеливание военных на гражданские самолеты, включая ошибочно проведенное опознавание.

Вторичным риском является возможная неработоспособность службы управления воздушным движением Украины и другие непредвиденные нештатные условия эксплуатации гражданских самолетов.

ЭФИОПИЯ



Конфликт в северной эфиопской области Тыграи продолжается. Страна находится на пороге гражданской войны. Правительственные вооруженные силы ведут активные боевые действия с Народно-освободительным фронтом Тыграи (НОФТ), стремящимся к независимости. Несколько стран выпустили предупреждения о воздушном пространстве, предостерегающие от пролетов над HAAA - РПИ Аддис-Абеба.

РИСКИ

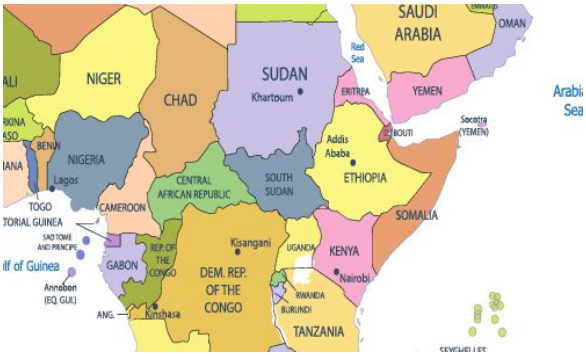
Основной риск для авиации связан с ошибочным опознаванием со стороны вооруженных формирований Тыграи или правительственных сил с использованием зенитного вооружения.

ЦЕПЬ ПОВТОРЯЮЩИХСЯ СОБЫТИЙ

Ноябрь 2021 г.: По всей стране после усиления боевых действий между военными и повстанческими силами НФОО на севере страны объявлено шестимесячное чрезвычайное положение. Несколько западных стран выпустили предупреждения в отношении безопасности полетов. США призывают тех, кто находится в Эфиопии, покинуть страну. Конфликт, возможно, в ближайшие недели обострится — правительство призвало жителей столицы Аддис-Абебы вооружиться, поскольку северные повстанческие силы продвигаются на юг.

Июль 2021 г.: HAAA - РПИ Аддис-Абеба опубликовал сообщение NOTAM, закрывающее участок воздушного пространства ниже эшелона полета 290 над провинцией Тыграи вдоль границы Эфиопии и Эритреи. Это следовало из сообщений о том, что ополченцы сбили военно-транспортный самолет в регионе недалеко от столицы Тыграи – города Мекеле. Рекомендуется соблюдать осторожность при пролете над районом, особенно на воздушных трассах UM656/UT124 между HSSS - РПИ Хартум и HAAA – РПИ Аддис-Абеба, которые ранее были закрыты из-за конфликта.

ЮЖНЫЙ СУДАН



После пяти лет гражданской войны с сентября 2018 года режим прекращения огня в основном соблюдается. Уровень насилия значительно снизился, но политическая ситуация и ситуация с безопасностью остаются нестабильными. В случае серьезного ухудшения, аналогичного тому, что произошло в июле 2016 г. и декабре 2013 г., аэропорт HSSJ - Джуба в краткие сроки может быть закрыт.

РИСКИ

Великобритания, Франция и Германия по-прежнему советуют не летать над Южным Суданом ниже эшелона полета 250/260 из-за рисков, создаваемых зенитным вооружением. США опубликовали аналогичное предупреждение, но отменили его в августе 2019 года.

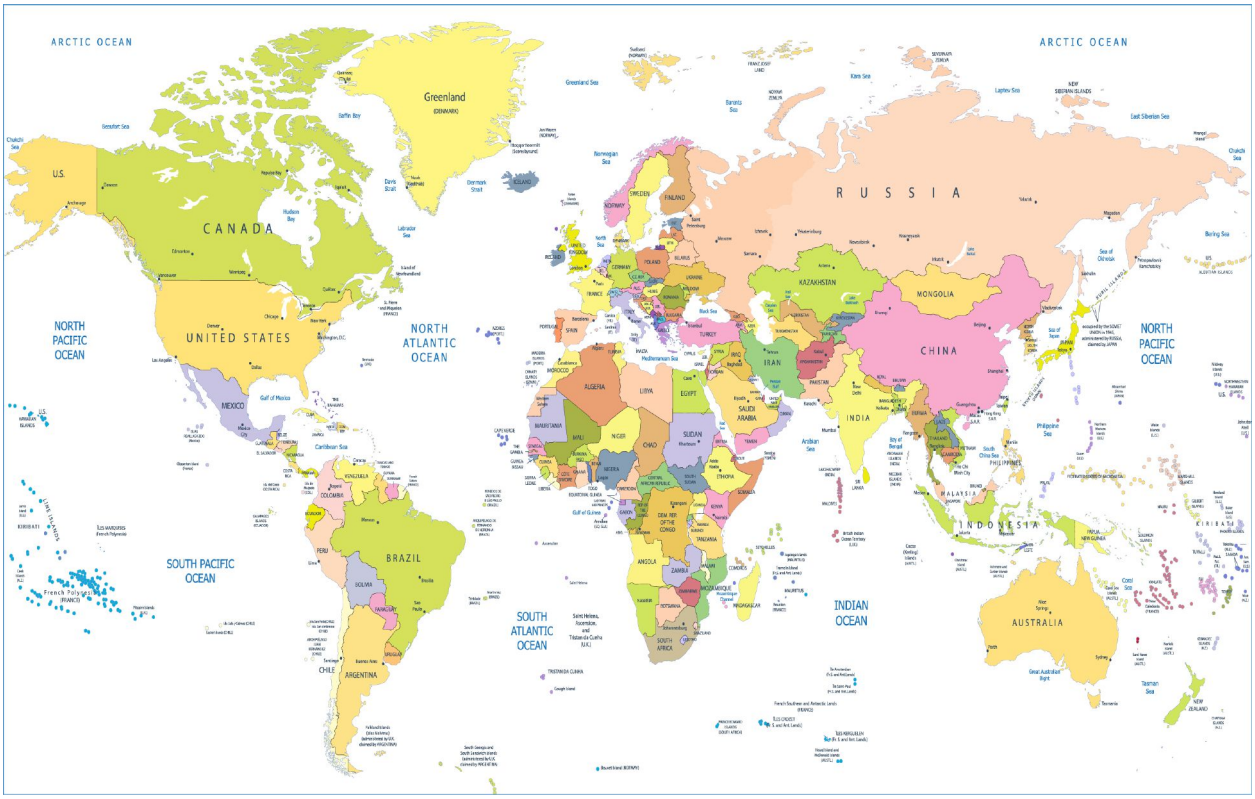
В настоящее время основной риск исходит от низкого уровня обеспечения УВД для полетов ниже эшелона полета 245 или для самолетов, выполняющих рейсы в аэропорт HSSJ - Джуба. В январе 2021 года ИКАО опубликовала письмо с предупреждением о перебоях в обслуживании и нехватке квалифицированного персонала УВД, отсутствии планов действий при непредвиденных обстоятельствах, проблемах со связью, количестве выведенных из эксплуатации навигационных средств и, прежде всего, об отсутствии информации, предоставляемой эксплуатантам по этим вопросам.

ЦЕПЬ ПОВТОРЯЮЩИХСЯ СОБЫТИЙ

Апрель 2019 г.: Военный переворот в Судане привел к временному закрытию воздушного пространства Южного Судана.

Июнь 2016 г.: Армия Южного Судана заявила о намерении сбивать самолеты, выполняющие полет без разрешения и / или не соблюдающие надлежащие процедуры.

ПРОИЗОШЛО В МАЕ



ПОЛЬША

Массовых забастовок УВД удалось избежать. На данный момент все в порядке, но надо дождаться 10 июля, когда заканчивается срок действия временного соглашения.

ЕВРОПА

Всех взбудоражил тревожный NOTAM со ссылкой на большие ограничения для иностранных эксплуатантов из-за нехватки топлива. EASA подтвердило, что этот NOTAM - подделка. Кроме того, продолжаются крупные военные учения, которые проходят в Италии, Франции и Финляндии.

КИТАЙ

Правила въезда по-прежнему очень строгие. Рейсы в Гуанчжоу и Пекин отменяются. Каким образом ситуация влияет на пребывание экипажей – пока неизвестно.

АМСТЕРДАМ

Постоянные сбои в работе EHAM - Схипхол из-за закрытия взлетно-посадочной полосы, забастовок и нехватки персонала.

МЕКСИКА

Сообщение о проблеме в MMMX - Мехико. Новый бюллетень IFALPA по безопасности: неожиданное направление одного из воздушных судов в зону ожидания привело к низкому уровню топлива, срабатыванию EGPWS и сближению с другим воздушным судном. Новый аэропорт MMSM - Санта-Лючия создает дополнительные проблемы для УВД. Экипажи отмечают продолжающиеся случаи использования нестандартной фразеологии.

АФРИКА

Воздушное пространство ACEKNA (6 основных РПИ в Западной и Центральной Африке) теперь используют воздушное пространство «свободного маршрута», доступное по крайней мере до октября 2022 года. Вся информация включена в AIC.

СОМАЛИ

В Сомали вернулись службы УВД. Диспетчерское обслуживание возвратилось в класс A выше эшелона полета 245 по всему РПИ HCSM - Могадишо, включая океаническую часть, с 3:00 до 18:00 по восточному времени. Наличие VHF, HF, CPDLC и SATCOM. Вне этих часов воздушное пространство снова возвращается к классу G.

ЕВРОПА

Некоторые страны Шенгенской зоны продлили свой внутренний пограничный контроль еще на шесть месяцев из-за «соображений безопасности» (Австрия, Дания, Германия, Норвегия, Швеция и Франция). В ЕС не в восторге от этого, потому что сомнительно, что здесь действительно есть какая-то новая угроза. Воздействие на выполнение полетов, по сути, заключается в задержках — паспортные данные всех пассажиров и членов экипажа будут тщательно проверяться, как если бы они прибыли из-за пределов европейского региона.

США

Для нескольких аэропортов есть оперативные обновления. KCOS - Колорадо-Спрингс пострадал на этой неделе из-за природных пожаров, KASE - Аспен снова открыт, в KIAD – Вашингтон/Даллес произошли длительные задержки из-за работ на взлетно-посадочной полосе, KHTO - Ист-Хэмптон ввел новые правила работы.

ШВЕЙЦАРИЯ

С 20 по 26 мая здесь проходил Всемирный экономический форум. Вводились ограничения в аэропортах и воздушном пространстве.

ЯМАЙКА

12 мая из-за забастовки весь MKJK - РПИ Кингстона не работал. Возможны повторения в будущем. Ознакомьтесь с процедурами на случай непредвиденных обстоятельств, если направляетесь туда.

ШРИ-ЛАНКА

Широкомасштабные гражданские беспорядки, эксплуатантам было выпущено уведомление, в котором рекомендуется использовать свое топливо для обратного рейса, поскольку оно вряд ли будет в наличии. Безопасность является проблемой для пересадок — избегайте, если это возможно.

ЮЖНО-КИТАЙСКОЕ МОРЕ

На прошедшей неделе появились неподтвержденные кадры запуска ракеты, снятые из кабины экипажа коммерческого лайнера. Подтверждающих заявлений никакие официальные источники не публиковали.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

ИКАО

На своей недавней 225-й сессии Совет ИКАО принял Поправку 18 к Приложению 17 к Международным стандартам и Рекомендуемой практике, - Авиационная безопасность (Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации).

Поправка 18 вытекает из предложений тридцать второго совещания Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP/32), состоявшегося виртуально с 31 мая по 4 июня 2021 года, с целью обеспечения того, чтобы меры, указанные в Приложении 17 - Авиационная безопасность, соответствовали уровню угрозы для гражданской авиации.

В новом стандарте будут уточнены цели политики и обеспечено последовательное применение государствами и эксплуатантами воздушных судов

требований к программам обеспечения безопасности эксплуатантов воздушных судов (AOSP).

Еще один новый стандарт в этой поправке направлен на повышение авиационной безопасности путем обеспечения того, чтобы государства применяли надлежащие методы досмотра регистрируемого багажа, способные обнаруживать взрывчатые вещества и взрывные устройства.

Наконец, в новом стандарте излагаются основные элементы национальной программы контроля качества безопасности гражданской авиации, которые необходимо разработать, внедрить и поддерживать.

ИАТА И АССОЦИАЦИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ПИТАНИЯ

ИАТА и Ассоциация общественного питания авиакомпаний выпустили обновленное стандартное соглашение о бортовом питании.

Шаблон соглашения основан на лучших отраслевых практиках и будет включен в Руководство по обслуживанию аэропортов ИАТА и развивающуюся библиотеку Ассоциации общественного питания авиакомпаний для бортового питания. Шаблон представляет собой гибкий документ, который может быть адаптирован к местным условиям, законам, правилам, обычаям и практике, а также конкретным потребностям, установленным при переговорах по соглашению.





The Global Voice of Pilots
IFALPA

ECA Piloting Safety
European Cockpit Association

JOINT POSITION PAPER

22POS01
9 May 2022

ПОТОКОВАЯ ПЕРЕДАЧА ПОЛЕТНЫХ ДАННЫХ

IFALPA и ECA (Европейская ассоциация летных экипажей) решительно поддерживают инициативы по совершенствованию поисково-спасательных операций и извлечению бортовых самописцев. Однако они считают, что потоковые данные бортовых регистраторов, кроме тех, которые необходимы для отслеживания местоположения терпящего бедствие воздушного судна, могут создать неприемлемый риск для целостности расследований по безопасности полетов. Это связано с возможностью компрометации таких данных во время их передачи и хранения, даже когда для защиты используются новейшие технологии и методы.

Современные методы криптографии не являются панацеей для защиты записей, их передачи и хранения. Национальные правила также могут быть использованы для получения этих конфиденциальных данных. Хотя Приложение 13 ИКАО защищает данные расследования, отправка и хранение полетных данных в экстерриториальных облаках могут подорвать конфиденциальность и защиту данных. Дополнительные сведения о кибербезопасности см. в 17SECBL01.

Положительное влияние на безопасность полетов за счет использования бортовых самописцев в контексте исследования безопасности в авиационной отрасли хорошо известны. Положения Приложений 6, 13 и 19 ИКАО требуют, чтобы любые записи, включая записи голосов в кабине экипажа и записи изображений, были надежно защищены.

Эта необходимость подчеркивается продолжающимся неправомерным использованием аудиозаписей, которое часто заканчивается их публикацией в СМИ для общественного использования. Некоторыми примерами этого являются рейс 965 American Airlines, рейс GOL 1907 г. и совсем недавний рейс

4U9525 компании Germanwings. С внедрением новых технологий потребность в защите только возрастает, особенно когда используется беспроводная передача данных.

В настоящее время предлагаются два основных решения для быстрого восстановления полетных данных.

Это отстреливаемые регистраторы и потоковая передача данных. Первое решение уже разработано и включает функции защиты, которые эквивалентны существующим методам восстановления данных. И наоборот, второе решение вызывает много опасений по поводу защиты данных от их неправильного использования или изменения.

ПОЗИЦИЯ

IFALPA и ECA поддерживают отслеживание терпящих бедствие самолетов для улучшения поисково-спасательных операций и изъятия бортовых самописцев.

Однако до тех пор, пока не будет полностью обеспечена целостность передаваемых по беспроводной сети записей, а неправомерное использование записей и расшифровок не станет эффективно предотвращаться, IFALPA и ECA будут по-прежнему категорически против беспроводной потоковой передачи данных бортовых самописцев, отличного от той, которая необходима для отслеживания местоположения терпящего бедствие воздушного судна.



The Global Voice of Pilots
IFALPA

POSITION PAPER

22POS02
9 May 2022

Определение авиационного происшествия и серьезного инцидента

ПРИМЕЧАНИЕ

Данный документ заменяет 15POS12.

ПРЕДЫСТОРИЯ

Глава 1 Приложения 13 ИКАО включает следующие определения:

Авиационное происшествие. *Событие, связанное с использованием воздушного судна, которое, в случае пилотируемого воздушного судна, имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт воздушного судна с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, или, в случае беспилотного воздушного судна, происходит с момента, когда воздушное судно готово стронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки…*

Серьезный инцидент. *Инцидент, обстоятельства которого указывают на имевшую место высокую вероятность авиационного происшествия в связи с использованием воздушного судна, который, в случае пилотируемого воздушного судна, происходит с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт воздушного судна с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, или, в случае беспилотного воздушного судна, происходит с момента, когда воздушное судно готово стронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки.*

ПРОБЛЕМА

Существуют неоднократные происшествия, выходящие за рамки данных определений ИКАО, которые могут быть очень важны для безопасной эксплуатации воздушных судов. Вот несколько примеров:

12 июля 2013 года в лондонском аэропорту Хитроу, Великобритания, произошел пожар на припаркованном пустом и находящемся без электропитания B787 Эфиопских авиалиний. Район пожара, расположенный над потолком кабины, как правило, не имеет средств обнаружения пожара или его подавления. Если бы это событие произошло в полете, оно могло бы создать значительную угрозу безопасности и вызвать озабоченность в отношении ее ликвидации.

14 апреля 2014 г. в аэропорту Янгона, Бирма, самолет A320 авиакомпании Golden Myanmar, находившийся без присмотра и без охраны, начал самостоятельное движение и впоследствии столкнулся с хвостовой частью припаркованного самолета Myanmar Airways International A319, что привело к значительным повреждения обоих самолетов.

4 июня 2014 г. в аэропорту Рим/Чампино, Италия, самолет B737-800 авиакомпании Ryanair получил повреждения правого стабилизатора после того, как он самопроизвольно откатился назад и уткнулся в здание.

14 июня 2014 г. в аэропорту Сиалкот, Пакистан, самолет B737 авиакомпании Shaheen Air получил серьезные повреждения, когда при гонке двигателя на большой мощности от тротуара оторвались кирпичи и пробили горизонтальный стабилизатор.

Совсем недавно, 22 июля 2020 года, в шанхайском аэропорту Пудун (PVG) самолет Боинг 777-200F авиакомпании Ethiopian Airlines готовили к вылету, когда был обнаружен дым, выходивший из кабины через заднюю входную и служебную двери. Впоследствии огонь прожег верхнюю хвостовую часть фюзеляжа, и хвост упал.

К счастью, в этих случаях не было сообщений о травмах, однако внезапные пожары на борту припаркованных воздушных судов, движущиеся самостоятельно самолеты или разрушаемое наземное искусственное покрытие явно являются результатом нарушения безопасности и представляют большой риск. Однако по действующему определению ИКАО эти события не считаются авиационными происшествиями, поскольку они не происходят между моментом посадки какого-либо лица в воздушное судно с намерением совершить полет, до тех пор, пока все такие лица не высадятся. Поэтому, несмотря на явные последствия для безопасности и возможность извлечь уроки, которые принесли бы большую пользу отрасли, требования ИКАО о расследовании не возникало.

ПОЗИЦИЯ

Любые действия по хэндлингу и/или техническому обслуживанию, которые приводят к серьезным травмам или наносят значительный ущерб воздушному судну, даже если они происходят в то время, когда на борту самолета отсутствуют люди с намерением выполнить полет, являются важными для безопасности полетов и должны быть признаны ИКАО таковыми. IFALPA считает, что действующие определения ИКАО ***авиационного происшествия*** и ***серьезного инцидента*** являются слишком ограничительными и должны быть пересмотрены, чтобы включить эти события.



The Global Voice of Pilots

IFALPA

POSITION PAPER

22POS03
18 May 2022

Двусторонняя связь между летным экипажем и эксплуатантом и их операционным центром

ПРЕДЫСТОРИЯ

Многие коммерческие транспортные самолеты имеют двустороннюю связь между летным экипажем и их оператором и Центром оперативного управления (ОСС). Одной из таких систем является Система адресации и передачи данных для связи с самолетом (ACARS), которая позволяет во время полета обмениваться сообщениями между летным экипажем и их отделами технического обслуживания и диспетчерами авиакомпании. Есть и другие способы, такие как спутниковая связь через спутниковый телефон и бортовой WI-FI, а также HF или дополнительный VHF.

Однако не все коммерческие транспортные самолеты оснащены такими функциями, а в последнее время потребность в этой форме общения становится все более и более существенной.

В отчете ИКАО об одном из инцидентов в 2021 году подчеркивается отсутствие связи между летным экипажем и эксплуатантом, поскольку на борту не было ACARS или другой системы связи. Это означало, что летный экипаж принял конкретное решение без учета советов своего эксплуатанта.

В отчете говорится:

«Связь во время полета между летным экипажем и ОСС не могла быть установлена, в то время как в соответствии с процедурами эксплуатанта такая связь была бы необходима. Если бы такая связь между летным экипажем и ОСС имелась, это повлияло бы на ход событий».

В Приложении 6 ИКАО, часть I, - Международный коммерческий воздушный транспорт, Самолеты, глава 7 – Бортовое связное и навигационное оборудование, устанавливается, что:

«7.1.1 Самолет оснащается связным радиооборудованием, способным:

a) поддерживать двустороннюю связь в целях аэродромного диспетчерского обслуживания;

b) принимать метеорологическую информацию в любое время в ходе полета.

c) поддерживать двустороннюю связь в любое время в ходе полета по крайней мере с одной авиационной станцией и с такими другими авиационными станциями, и на таких частотах, которые могут быть предписаны соответствующим полномочным органом».

ПОЗИЦИЯ

ИФАЛПА считает, что все коммерческие транспортные самолеты должны быть оборудованы выделенными, зашифрованными и безопасными средствами связи - помимо обычной связи со службой управления воздушным движением - для использования между летным экипажем и эксплуатантом и их ОСС (или эквивалентной службой), например ACARS, бортовой WI-FI и/или спутниковый телефон.