

УДК 629.7.07

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ МЕТОДАМИ ГИБКОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

Дубовский А.В., зав. каф. организации движения и обеспечения
безопасности на воздушном транспорте
Артыков С.А., магистрант

Белорусская государственная академия авиации,
г. Минск, Республика Беларусь

Лаптёнок С.А., к.т.н., доцент, доцент каф. «Экология»

Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь

Сегодня в мире имеются две основные категории пользователей воздушного пространства – гражданские и военные. К сектору гражданской авиации относятся частные, коммерческие и государственные воздушные суда, выполняющие главным образом как внутренние, так и международные перевозки груза и пассажиров. Военная авиация состоит из государственных воздушных судов, используемых для перевозок, обучения, обеспечения безопасности и обороны. Оба авиационных сектора являются важнейшими составляющими глобальной стабильности и экономики. Вместе с тем, эти два сектора, как правило, не могут функционировать одновременно в пределах одного и того же района воздушного пространства, в связи с чем требуется установление границ и разделение движения. Таким образом, перед государствами стоит задача организовать свое ограниченное воздушное пространство таким образом, чтобы обеспечивалась защита интересов как гражданских, так и военных авиационных пользователей.

В целях обеспечения безопасного и гармоничного функционирования системы международной авиации государства договорились о сотрудничестве в выработке единой нормативно-правовой инфраструктуры, согласовав, в частности, аспекты предоставления обслу-

живания воздушного движения, которые включают принципы доступа и использования воздушного пространства. Конвенция о международной гражданской авиации была подписана в Чикаго в 1944 году 52 государствами. На период до ратификации Конвенции 26 государствами была создана Временная международная организация гражданской авиации (ПИКАО) для обеспечения безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире. Необходимость проведения различия между полетами гражданской авиации и государственных воздушных судов обусловила принятие статьи 3, которая исключает из сферы применения правил ИКАО государственные воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах. ИКАО была образована 4 апреля 1947 года после получения 26-го документа о ратификации.

В условиях превращения воздушного пространства в дефицитный ресурс повышенного спроса государствам необходимо использовать сбалансированный подход к организации воздушного пространства, позволяющий в согласованном порядке удовлетворять потребности потоков международного движения и национальной безопасности. Для этого необходимы специальные и специализированные каналы связи для синхронизации совместных действий и непрерывное сотрудничество соответствующих органов и структур.

Более гибкое использование воздушного пространства принесет большие выгоды в условиях роста объемов гражданского воздушного движения и полетов военных воздушных судов, ориентированных на выполнение поставленных задач. Гражданские и военные эксперты сообща должны сформулировать принципы и рекомендации по оптимальным формам практического сотрудничества гражданских и военных органов. В сотрудничестве с Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (CANSO), Европейской организацией по обеспечению безопасности воздушной навигации (Евроконтроль), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Организацией Североатлантического договора (НАТО) и при поддержке Air Traffic Control Association, Inc. (ATCA) и Unmanned Vehicle Systems (UVS) International.

Залогом успешного сотрудничества являются совместные действия, основанные на налаживании каналов связи, информировании, взаимодействии и доверии.