

ПРИМЕНЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

И. В. Гринев

*Белорусский государственный университет,
пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, givru922@mail.ru*

Рассматриваются вопросы применения информационных технологий в правовом регулировании обеспечения безопасности полетов, что является актуальным в связи с тем, что высокий уровень аварийности в авиации выступает одним из главных факторов, влияющих на готовность авиации к выполнению стоящих перед ней задач: перевозки пассажиров и грузов, защиты суверенитета государства в воздушной среде.

Ключевые слова: воздушное право; безопасность полетов; информационные технологии; история правового регулирования.

ПРЫМЯНЕННЕ ІНФАРМАЦЫЙНЫХ ТЭХНАЛОГІЙ У ПРАВАВЫМ РЭГУЛЯВАННІ ЗАБЕСПЯЧЭННЯ БЯСПЕКІ ПАЛЁТАЎ

І. В. Грынёў

*Беларускі дзяржаўны ўніверсітэт,
пр. Незалежнасці, 4, 220030, г. Мінск, Беларусь, givru922@mail.ru*

Разглядаюцца пытанні прымянення інфармацыйных тэхналогій у прававым рэгуляванні забеспячэння бяспекі палётаў, што з'яўляецца актуальным у сувязі з тым, што высокі ўзровень аварыйнасці ў авіяцыі з'яўляецца адным з галоўных фактараў, якія ўплываюць на гатоўнасць авіяцыі да выканання задач, якія стаяць перад ёй: перавозкі пасажыраў і грузаў, абароны суверэнітэту дзяржавы ў паветраным асяроддзі.

Ключавыя словы: паветранае права; бяспека палётаў; інфармацыйныя тэхналогіі; гісторыя прававога рэгулявання.

APPLICATION OF INFORMATION TECHNOLOGIES IN THE LEGAL REGULATION OF FLIGHT SAFETY

I. V. Grinev

*Belarusian State University,
4 Niezaliežnasci Avenue, Minsk 220030, Belarus, givru922@mail.ru*

The article discusses the use of information technology in the legal regulation of flight safety, which is relevant due to the fact that the high level of accidents in aviation is one of the main factors affecting the readiness of aviation to perform its tasks: the transportation

of passengers and cargo, the protection of the sovereignty of the state in the air environment.

Keywords: air law; flight safety; history of legal regulation; evolution of law.

Обеспечение безопасности является особо актуальной проблемой авиации, и поэтому принцип обеспечения безопасности выступает наиболее важным среди принципов воздушного права.

Особого внимания к вопросам правового обеспечения безопасности гражданской авиации требует изменившаяся политическая обстановка, быстрое развитие авиационной техники и возросшая интенсивность движения на авиалиниях. Республика Беларусь стремится быть среди стран, имеющих современную авиацию, прогрессивную правовую систему и надежный надзор за безопасностью полетов. Среди ученых, которые разрабатывали эту тему, выделяют: Г. Д. Аралова, Р. М. Ахмедова, В. Д. Кофмана, В. И. Ноздрина и др. Среди белорусских ученых указанные вопросы изучает А. А. Шегидевич.

В соответствии со ст. 79 Воздушного кодекса Республики Беларусь обеспечение безопасности полетов – ответственная задача, стоящая перед государством [2].

Статья 37 Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. требует установления в национальном законодательстве единых с международными норм и правил, единого их толкования [3].

С 1984 г. сфера обеспечения безопасности полетов мировой организации гражданской авиации (ИКАО) регулировалась Руководством по предотвращению авиационных происшествий (РПАП) [11], Приложением 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» [7] и Приложением 12 «Поиск и спасание» [6] к Конвенции о международной гражданской авиации (далее – Приложения).

С 2006 г. в сфере обеспечения безопасности полетов действует Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП) [12], к которому с 2013 г. добавилось Приложение № 19 «Управление безопасностью полетов», сводящее воедино все положения об обеспечении безопасности полетов, положения, касающиеся внедрения Государственных программ обеспечения безопасности полетов (ГосПБП) и Системы управления безопасностью полетов авиационных предприятий (СУБП), а также смежные положения, касающиеся сбора и использования данных о безопасности полетов и деятельности государств по контролю за обеспечением безопасности полетов, т. е. нормативно регламентирующих информационную часть деятельности по обеспечению безопасности полетов [8].

Рассмотрим, что представляют из себя эти требования и технологии.

Программа FOQA – Программа обеспечения гарантированного качества летной эксплуатации. Ее суть в постоянном, сплошном анализе данных о полете (зачастую анализируется около 2000 параметров), снимаемых с бортовых самописцев абсолютно всех воздушных судов, принадлежащих авиакомпаниям.

По итогам анализа данных авиакомпании определяют тенденции изменения безопасности полетов и намечают первоочередные корректирующие действия [1, с. 4].

Система CAPDS – система информирования пассажиров о степени риска, которой может подвергнуться пассажир в определенных условиях. Используется совместно с базой данных идентификации личности пассажиров. Система сканирует все кресла в зале ожидания, и сравнивает изображения лиц сканированных пассажиров с изображениями в базе данных потенциально опасных лиц [4, с. 42–45].

Биометрическая технология обеспечивает представление на экране системы уникальных для каждого человека признаков, служащих для идентификации личности. Имеется целый комплекс биометрических систем, включающих электронные системы идентификации по отпечаткам пальцев, очертаниям лица, форме кисти рук, сетчатке глаз, личной подписи или по голосу личности.

Биометрические технологии используются с Программой внедрения машиносчитываемых проездных документов (MRTD), что способствует скорейшему внедрению электронных паспортов (удостоверений личности) [13].

Технология сканирования предоставляет новые возможности и методики: методика дистанционного контроля пассажиров и определения наличия у них средств терроризма еще при нахождении их в местах ожидания или при подходе к пункту контроля; методика быстрого определения незначительного количества (в том числе и частиц) химических веществ [4, с. 41–42].

Программа LOSA – программа анонимного обследования деятельности авиакомпании. Идея аудиторской проверки заключается в том, чтобы получить объективную информацию о фактически происходящих процессах летной эксплуатации, не делая при этом акцент на выявлении конкретных нарушителей [9].

Программа USOAP – универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов – действует совместно с программой СМА – механизмом непрерывного мониторинга безопасности полетов, заключающимся в выявлении факторов риска безопасности полетов путем обмена информацией в сфере безопасности между государствами – членами ИКАО. Внедрение этой системы обес-

печит доступ к информации о безопасности полетов в других странах, а также возможность перехода с одноразовой оценки безопасности полетов соответствующего государства со стороны ИКАО к непрерывному процессу мониторинга [10].

После 2013 г. (принятия Приложения 19) в протоколы проверок непрерывного мониторинга были включены дополнительные показатели, определенные указанным Приложением для государственных систем обеспечения безопасности полетов, что обусловило комплексный подход к контролю за проведением государственного надзора за безопасностью полетов и открытие новых возможностей для государств в установлении дополнительных показателей эффективности обеспечения безопасности полетов.

Проверки проводятся в следующих областях: основное законодательство и правила в области гражданской авиации; организация гражданской авиации; выдача свидетельств авиационному персоналу и его подготовка; производство полетов воздушных судов; летная годность воздушных судов; расследование авиационных происшествий и инцидентов; аэронавигационное обслуживание; аэродромы (проектирование и эксплуатация). Указанные проверки показали свою эффективность [14, с. 6].

Глобальная система предупреждения о воздушном бедствии и обеспечения безопасности полетов (Руководство по глобальной системе оповещения о бедствии и безопасности в воздухе будет опубликовано в 2024 г.) направлена на облегчение контактов между органами обслуживания воздушного движения, эксплуатантами воздушных судов, координационными центрами поиска и спасания, обеспечения своевременного получения поисково-спасательными силами уведомления о местонахождении воздушного судна, терпящего бедствие, дистанционное активирование данных бортовых самописцев и их незамедлительное предоставление органам расследования авиационных происшествий. Базируется на непрерывном обмене потоками данных о воздушном судне по космической системе связи и системе автоматического зависимого наблюдения (ADS-B) и доступа к ним через специальный веб-сайт [5].

Таким образом, в правовом регулировании обеспечения безопасности полетов прослеживается современная тенденция по комплексному правовому регулированию, на основе развития информационных технологий, выбора эффективных показателей и единообразия их применения к различным сферам авиационной деятельности, подлежащих гармонизации на основании ст. 37, 38 Конвенции о международной гражданской авиации и имплементации в национальное законодательство Республики Беларусь, в частности к усовершенствованию правового регулирования поиска и спасания с установлением показателей готовности и способно-

сти аварийного обслуживания, расследования авиационных происшествий с установлением показателей, характеризующих достоверность, объективность, оперативность, всесторонность процесса расследования, обеспечения безопасности полетов с определением показателей эффективности проводимых изменений названной системы.

Библиографические ссылки

1. *Аралов Г. Д.* Повысится ли безопасность полетов в XXI веке? // Проблемы безопасности полетов. 2000. № 10. С. 3–6.
2. Воздушный кодекс Республики Беларусь : принят Палатой представителей 3 апр. 2006 г. : одобр. Советом Респ. 24 апр. 2006 г. Минск : Амалфея, 2006. 83 с.
3. Конвенция о международной гражданской авиации [Электронный ресурс] : [заключена в г. Чикаго 07.12.1944 г.] // iLex : информ. правовая система / ООО «Юр-Спектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2023.
4. *Ноздрин В. И.* Система борьбы с международным терроризмом на 21 век должна быть основана на новейшей технологии // Проблемы безопасности полетов. 2003. № 3. С. 41–45.
5. Понимание Глобальной системы оповещения о бедствии и безопасности в воздухе (GADSS). URL: <https://www.icao.int/safety/OPS/OPS-Section/Pages/Understanding-GADSS.aspx> (дата обращения: 10.05.2024).
6. Приложение 12 Поиск и спасание. 8-е изд. Монреаль : ИКАО, 2004. 48 с.
7. Приложение 13 Расследование авиационных происшествий и инцидентов [Электронный ресурс]. 11-е изд. Монреаль : ИКАО, 2016. 74 с.
8. Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации. Управление безопасностью полетов. 2-е изд. Монреаль : ИКАО, 2016. 48 с.
9. Проведение проверок безопасности полетов авиакомпаниями (Программа LOSA). 1-е изд. ИКАО, Монреаль, 1998. 19 с.
10. Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов. 3-е изд. Монреаль : ИКАО, 2011. 72 с.
11. Руководство по предотвращению авиационных происшествий. 1-е изд. – Монреаль : ИКАО, 1984. 150 с.
12. Руководство ИКАО по управлению безопасностью полетов (Doc 9859). 3-е изд. Монреаль : ИКАО, 2013. 300 с.
13. Цели и проблемы для обсуждения на 37-й Ассамблеи ИКАО // ИКАО-2010, № 4. С. 19–22.
14. ICAO Safety Report 2023 Edition [Электронный ресурс]. URL: https://www.icao.int/safety/Documents/ICAO_SR_2023_20230823.pdf (дата обращения: 01.03.2024).