

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****Пункт 30 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией****РЕГУЛИРОВАНИЕ СИСТЕМ ПОДВИЖНОЙ СПУТНИКОВОЙ СВЯЗИ**

(Представлено Объединенными Арабскими Эмиратами)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Потребность в регулировании и стандартах для поставщиков спутникового обслуживания является очевидной, так как гражданская авиация становится все более зависимой от систем подвижной спутниковой связи. Это дает ИКАО основание для поиска решения на международном уровне.

**Действие:** Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению представленную информацию;
- б) рассмотреть вопросы, поставленные в документе, в частности предложение в разделе 3 о принятии международного решения в отношении регулирования поставщиков подвижной спутниковой связи для гражданской авиации.

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| <i>Стратегические цели</i>    | Данный рабочий документ относится к стратегическим целям, связанным с внедрением спутниковых служб, связанных с безопасностью полетов, и управлением ими   |
| <i>Финансовые последствия</i> | Внедрение независимого уровня оценки и регулирования спутниковой связи в рамках спутниковых служб, связанных с безопасностью полетов, потребует рассмотрения средства финансирования требуемой деятельности по регулированию, например ежегодных взносов, уплачиваемых поставщиками спутникового обслуживания, без запроса взносов у стороны государств-членов |
| <i>Справочный материал</i>    | Приложение 10 "Авиационная электросвязь"<br>Дос 9925, <i>Руководство по авиационной подвижной спутниковой (маршрутной) службе</i>  |

**1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ**

1.1 Гражданская авиация зависит от надежных линий связи. В частности, обширный опыт технологической эволюции в последние десятилетия обеспечил возможность такой связи через спутниковые системы, которые становятся доступными для авиационного сектора. Спутниковая технология обеспечивает значительные преимущества по сравнению с традиционной радиосвязью, такой как связь на высоких частотах (ВЧ) и связь на очень высоких частотах (ОВЧ). Эти преимущества связаны с доступностью спутниковой сети, зоной покрытия спутника, пропускной способностью спутниковой связи и высокой надежностью при навигации, передаче данных и т. д. Эти системы в настоящее время позволяют осуществлять постоянное слежение в

реальном времени в дополнение к обмену данными и голосовой связи. Авиационный сектор давно обсуждает преимущества таких спутниковых систем и их возможностей с точки зрения повышения уровня безопасности полетов в гражданской авиации, уделяя первоочередное внимание слежению в реальном времени в зонах над открытым океаном, в связи с гибелью рейсов АF447 (2009 г.) и МА370 (2014 г.). В настоящее время терминалы подвижной спутниковой связи являются обычными устройствами на воздушных судах, используемых для коммерческих перевозок.

1.2 Принцип, изложенный в Резолюции 1721 (XVI) Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, который гласит, что связь с помощью спутников должна быть доступна всем государствам на всемирной основе, исключая дискриминацию, и соответствующие положения Договора о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, заключенного 27 января 1967 года, и в частности статья 1, утверждают, что космическое пространство должно использоваться на благо и в интересах всех стран.

## 2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Важность технологии подвижной спутниковой связи для ИКАО на данный момент официально закреплена в спецификации авиационной подвижной спутниковой (маршрутной) службы (AMS(R)S) в главе 4 Приложения 10 *"Авиационная электросвязь"*. Этот документ и *Руководство по авиационной подвижной спутниковой (маршрутной) службе* (Doc 9925) устанавливают требования к любой системе подвижной спутниковой связи, предназначенной для обеспечения связи в AMS(R)S.

2.2 Ожидается, что уровень зависимости гражданской авиации от систем подвижной спутниковой связи будет быстро расти с появлением Глобальной системы оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS) и ее служб слежения и оповещения о бедствиях. Даже с учетом технологической нейтральности спецификаций реальность такова, что спутниковая технология будет первой в списке вариантов для новых служб, связанных с обеспечением безопасности полетов. Кроме того, отмечается, что даже несмотря на все большую ожидаемую зависимость операций GADSS от наличия спутниковых созвездий, лишь небольшое количество спутниковых созвездий может поддерживать эти службы.

2.3 Вследствие этого авиакомпания, особенно те, которые в основном используют маршруты над удаленными или океаническими районами, будут зависеть от этого небольшого количества спутниковых компаний в отношении служб, связанных со связью, навигацией, телеметрией и оповещением о бедствиях.

2.4 В руководстве по AMS(R)S говорится, что организационные договоренности должны признавать обязательства и полномочия государств в плане обеспечения соблюдения правил безопасности полетов. В руководстве также признается, что сложность современных спутниковых систем затрудняет понимание государствами наилучших способов выполнения их индивидуальных обязанностей в общем международном контексте. Примечательно, что руководство не указывает, каким образом должно обеспечиваться постоянное соблюдение требований на международном уровне, оставляя на усмотрение отдельных администраций решение того, как они будут определять и выполнять свои обязанности.

2.5 Эти два принципа, приведенные в п. 1.2 выше, не оставляют сомнений в том, что вопросы, связанные со спутниковыми службами, заслуживают обсуждения на глобальном или

международном уровне. На практике предоставляющие спутниковое обслуживание компании, расположенные в какой-либо стране, являются международными по характеру и предлагают обслуживание по всему миру. Такой характер компаний затрудняет отдельным государствам их независимое регулирование на согласованной основе. Кроме того, выполнение сотнями государств их индивидуальной регулирующей роли на согласованной основе в отношении такой международной компании неосуществимо. По этой причине регулирующие органы для спутникового обслуживания создаются на международном уровне в целях регулирования деятельности поставщиков спутникового обслуживания на согласованной основе от имени всех государств-членов с использованием общепризнанных стандартов.

2.6 В отношении глобального морского сектора отмечено, что Международная морская организация (ИМО) создала свой собственный режим (*к примеру, "Критерии предоставления спутникового обслуживания"*) для регулирования деятельности поставщиков спутникового обслуживания и привлекла межправительственную организацию (МПО) для надзора за службами спутниковой связи с целью обеспечения постоянной доступности спутниковой сети для пользователей, минимизируя нарушения спутниковой связи. Режим МПО для регулирования спутникового обслуживания создан таким образом, чтобы не налагать дополнительного бремени на государства в плане усилий и затрат и в то же время обеспечивать прозрачность для всех заинтересованных сторон.

2.7 Обсуждение вопросов регулирования служб подвижной спутниковой связи на международном уровне является еще более целесообразным для авиационного сектора. ИКАО устанавливает минимальные требования и показатели в отношении предоставления спутниковых услуг, связанных с безопасностью полетов, и условия, в соответствии с которыми административные органы государств-членов должны организовывать внедрение этих правил на согласованной основе. Решение о создании уникального международного регулирующего органа для обеспечения постоянной доступности услуг подвижной спутниковой связи, в особенности связанных с безопасностью полетов, в соответствии с требованиями не только гарантирует надежность системы, но также будет более эффективным и экономичным в глобальном масштабе.

### 3. ПРЕДЛОЖЕНИЕ

3.1 В свете представленного сценария Объединенные Арабские Эмираты считают, что ИКАО должна рассмотреть варианты реализации эффективных механизмов для регулирования деятельности поставщиков спутникового обслуживания. Потребность в регулировании является очевидной, так как гражданская авиация становится все более зависимой от систем подвижной спутниковой связи. Это дает ИКАО основание для поиска решения на международном уровне, которое позволит снизить накладываемое на все государства-члены бремя и сделать процесс более эффективным и прозрачным.

3.2 В этой связи Совет ИКАО может быть уполномочен изучить поставленные вопросы и создать надлежащие режимы регулирования деятельности поставщиков спутникового обслуживания на согласованной основе.