

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ**

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ А

Пункт 4 повестки дня. Создание глобальной аэронавигационной системы и роль региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG)
4.4. Реализация процессов и процедур поиска и спасания (SAR)

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЦЕССОВ И ПРОЦЕДУР ПОИСКА И СПАСАНИЯ (SAR)

(Представлено Секретариатом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе изложены улучшения, которые необходимы в области поиска и спасания (SAR), и соответствующий вклад Глобальной системы оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS).

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендацией 4.4/х "Поиск и спасание (SAR) и Глобальная система оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS)", приведенной в п. 3.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	<i>Последствия для авиационного сообщества:</i> Совершенствование системы SAR в целом главным образом основано на более эффективных соглашениях о сотрудничестве, которые будут иметь незначительные финансовые последствия, однако позволят более рационально использовать имеющиеся ресурсы. Внедрение стандартов и рекомендуемой практики (SARPS) по слежению за воздушными судами и слежению за воздушными судами, терпящими бедствие, окажет значительное влияние на бортовое оборудование и наземную инфраструктуру. <i>Последствия для ИКАО:</i> Поскольку деятельность ИКАО, упомянутая в настоящем рабочем документе, продолжится в течение следующего трехлетнего периода, требуются дополнительные финансовые и людские ресурсы для обеспечения деятельности ИКАО в узкоспециализированных областях, связанных с SAR.

<i>Справочный материал</i>	Часть I <i>"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"</i> Приложение 6 <i>"Эксплуатация воздушных судов"</i> Приложение 11 <i>"Обслуживание воздушного движения"</i> Приложение 12 <i>"Поиск и спасание"</i> Дос 9750, <i>Глобальный аэронавигационный план</i> Дос 10075, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> Концепция GADSS v 6.0
----------------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Процессы и процедуры поиска и спасания лучше всего реализуются посредством регионального сотрудничества и взаимодействия. Внедрение новых Стандартов, касающихся местоположения самолета, терпящего бедствие, для поддержки Глобальной системы оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS), повысит безопасность полетов. Однако дополнительная информация, полученная благодаря слежению за воздушными судами, должна использоваться для дальнейшего совершенствования процессов SAR и улучшения координации между различными участниками операций SAR.

1.2 Члены авиационного сообщества имеют разные ожидания в отношении различных ключевых областей аэронавигационной системы. В случае поиска и спасания (SAR) эти ожидания чрезвычайно высоки, особенно применительно к авиационным происшествиям.

1.3 Эффективность SAR в большинстве случаев измеряется срочностью принимаемых мер, однако во многом зависит от организации служб SAR и подготовки, проведенной до того, как будут проводиться какие-либо операции SAR, и основывается на сложных процессах планирования и координации. Эта деятельность осуществляется при поддержке местных, региональных или глобальных структур сотрудничества, цель которых состоит в том, чтобы наилучшим образом использовать развивающуюся аэронавигационную систему на основе конкретных оперативных сценариев и требований, связанных с SAR. Региональные группы планирования и осуществления проектов (PIRG) могут определить направленность национальных планов, что будет способствовать достижению глобальных результатов. Поэтому деятельность PIRG имеет прямое отношение к SAR.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Общая стратегия: региональное сотрудничество и взаимодействие

2.1.1 38-я сессия Ассамблеи постановила (резолюция A38-12, добавление Н), что государствам-членам следует в сотрудничестве с другими государствами и ИКАО изыскивать наиболее эффективное разграничение районов поиска и спасания и по мере необходимости рассматривать вопрос об объединении имеющихся ресурсов или о совместном создании единой поисково-спасательной организации, ответственной за обеспечение поисково-спасательной службы в зонах, простирающихся над территорией двух или более государств или над открытым морем.

2.1.2 Ассамблея далее постановила, что меры по устранению несоответствий в обеспечении эффективной поисково-спасательной службы, в том числе над открытым морем, должны изыскиваться путем переговоров с государствами, которые могут оказаться в состоянии предоставить оперативную или финансовую помощь в мероприятиях поиска и спасания, в целях заключения соглашения относительно этого.

2.1.3 Меры, предусмотренные резолюцией A38-12 Ассамблеи, лучше всего начинать реализовывать на уровне PIRG. Сотрудничество может быть начато и усилено посредством проведения международных симпозиумов, таких как Конференция высокого уровня по совершенствованию деятельности в области поиска и спасания (SAR) в Африке, которая проходила в Ломе, Того, 10–12 апреля 2017 года. Необходимо усовершенствовать общую организационную структуру SAR для обеспечения того, чтобы в случае авиационного происшествия поиску оставшихся в живых никогда не препятствовали факторы, которых можно было бы избежать, например, путем заключения соглашений о региональном сотрудничестве.

2.1.4 Соглашения о сотрудничестве могут охватывать различные уровни организаций, обычно участвующих в SAR. Они должны быть заключены на государственном, а также на оперативном уровне для обеспечения сотрудничества между оперативными подразделениями, включая, в случае необходимости, военные власти, которые часто играют важную роль в операциях SAR. Примерами таких соглашений являются План поиска и спасания Азиатско-Тихоокеанского региона (APAC), разработанный целевой группой по APAC SAR (APAC SAR TF) и рабочей группой (APAC SAR/WG) или Европейский (EUR) план SAR, разработанный EUR SAR/TF. Они также могут быть всеобъемлющими двусторонними соглашениями с указанием механизмов сотрудничества, обеспечивающих общую координацию SAR.

2.1.5 Внедрение Стандартов по слежению за воздушными судами и слежению за воздушными судами, терпящими бедствие, поддерживающих GADSS, дает возможность всем PIRG провести переоценку региональных соглашений и механизмов сотрудничества в области SAR в своих регионах. Разработка процедур и процессов, которые в полной мере основаны на новых SARPS, содержащихся в части I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"* Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* будет способствовать обсуждению и устранению организационных недостатков в области SAR, в частности связанных с отсутствием соглашений о сотрудничестве, направленных на облегчение организации и проведения операций в области SAR. Такие соглашения обеспечат эффективный обмен информацией между поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и координационными центрами поиска и спасания (RCC), а также с военными властями.

2.2 Глобальная система оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS)

2.2.1 Одна из многих причин, по которым авиация поддерживает высокий уровень безопасности полетов обусловлена готовностью извлекать важные уроки из редко происходящих происшествий. Трагические происшествия с рейсом 370 авиакомпании "Малайзийские авиалинии" и рейсом 447 "Эрфранс" выявили недостатки современной аэронавигационной системы, которые не позволили своевременно идентифицировать эти терпевшие бедствие воздушные суда и установить их местоположение. Это значительно затруднило проведение эффективных поисково-спасательных работ, операций по извлечению обломков и последующих расследований этих авиационных происшествий.

2.2.2 Стандарты GADSS и стандарты по слежению за воздушными судами, предусмотренные в Приложении 6, направлены на повышение эффективности существующих служб SAR путем совершенствования ряда ключевых элементов на всех этапах полета и при любых обстоятельствах, включая бедствие. Эксплуатанты воздушных судов смогут вести обновляемую запись хода полета воздушного судна и в случае аварийной ситуации, вынужденной посадки или вынужденной посадки на воду предоставлять информацию о последнем известном местоположении воздушного судна, способствующую своевременному поиску оставшихся в живых и обломков воздушного судна, а также оказывать помощь в извлечении данных бортового самописца.

2.2.3 Для поддержки недавно принятых Стандартов по отслеживанию воздушных судов, завершения внедрения GADSS, а также обеспечения того, чтобы службы SAR могли в полной мере использовать эти новые источники информации, касающейся последнего известного местоположения воздушного судна, потребуются дополнительные требования и процедуры. Необходимо также уделить должное внимание вопросам использования дополнительной информации о слежении за воздушными судами и слежении за воздушными судами, терпящими бедствие, на стадиях передачи оповещений о бедствиях поисково-спасательным службам. С обновленной информацией о функционировании GADSS можно ознакомиться по адресу: <https://www.icao.int/safety/globaltracking/Pages/Homepage.aspx>.

2.3 Внедрение GADSS в поддержку SAR

2.3.1 GADSS повысит эффективность нынешних процедур оповещения поисково-спасательных служб о бедствиях, поскольку эта система обеспечит представление данных о местоположении воздушного судна каждые пятнадцать минут или чаще в обычных условиях и каждую минуту, если воздушное судно терпит бедствие. Кроме того, GADSS облегчит расследование авиационных происшествий, поскольку позволит быстро определить место аварии и, следовательно, быстрее извлечь данные бортового самописца.

2.3.2 **Вспомогательные механизмы.** Способность обмениваться информацией о местоположении воздушных судов и своевременно предоставлять ее непосредственно зависит от общесистемного управления информацией (SWIM) в целом и информации о полетах и потоках движения в совместно используемой среде (FF-ICE), в частности.

2.3.3 **Вспомогательные сеть/инфраструктура.** Функция обмена информацией о местоположении воздушных судов между эксплуатантами воздушных судов, ПАНО и RCC, а также военными властями и другими сторонами будет основываться на системе управления информацией, обеспечивающей своевременное получение данных соответствующими заинтересованными сторонами.

2.3.4 **Вопросы реализации и внедрения.** Операции SAR часто являются межгосударственными и основываются на создании надежных механизмов координации на уровне государств, ПАНО и RCC.

3. ВЫВОД

3.1 Ожидания в отношении служб SAR чрезвычайно высоки, и их эффективность во многом зависит от организации работы таких служб SAR и реализации регионального сотрудничества и взаимодействия. Внедрение новых стандартов в поддержку GADSS не только будет способствовать дальнейшему повышению безопасности полетов, но и предоставит возможность для рассмотрения и повышения эффективности существующих процедур в области SAR. Соответственно Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 4.4/х. "Поиск и спасание (SAR) и Глобальная система оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS)"

Конференции предлагается:

- а) настоятельно призвать государства проанализировать нынешнюю организационную структуру их поисково-спасательных служб (SAR) и

заклучить двусторонние и региональные соглашения, способствующие проведению поисково-спасательных операций;

- b) настоятельно призвать ИКАО обратить внимание государств на важность внедрения положений Стандартов и PANS, которые касаются слежения за воздушными судами и определения местоположения самолетов, терпящих бедствие, и поддерживают Глобальную систему оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS);
- c) поручить ИКАО организовать проведение региональных семинаров/практикумов по SAR для содействия внедрению Глобальной системы оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS).

— КОНЕЦ —