

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 33 повестки дня. Безопасность полетов и аэронавигационный мониторинг и анализ****СЛЕЖЕНИЕ ЗА ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ВО ВРЕМЯ НЕШТАТНЫХ СИТУАЦИЙ**

(Представлено Сингапуром)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Предлагаемая пересмотренная концепция Глобальной системы оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов (GADSS) включает следующие компоненты: слежение за воздушными судами (во время штатных и нештатных ситуаций), автономное слежение за воздушными судами, терпящими бедствие, и восстановление полетных данных. Все эти компоненты отражены в последних поправках к части I Приложения 6 ИКАО, за исключением слежения за воздушными судами в нештатных ситуациях; этот вопрос будет предметом обсуждения в Консультативной группе по GADSS. Согласно эксплуатационной концепции GADSS введение слежения за воздушными судами в нештатных ситуациях желательно, но зависит от возможностей эксплуатанта.

В настоящем документе говорится о важности слежения за воздушными судами во время нештатных ситуаций и рекомендуется, чтобы ИКАО ускорила разработку инструктивного материала по этой теме. Это поможет государствам определить требования к характеристикам (например, иницирующие события и условия) и усовершенствовать порядок координации действий с органами обслуживания воздушного движения (ОВД), поиска и спасания (SAR) и т. д. в случае, если они захотят внедрить слежение за воздушными судами во время нештатных ситуаций их эксплуатантами.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) принять к сведению важность слежения за воздушными судами во время нештатных ситуаций;

б) просить ИКАО ускорить разработку инструктивного материала по слежению за воздушными судами во время нештатных ситуаций.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Предполагается, что это будет отражено в проекте бюджета
<i>Справочный материал</i>	Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" Эксплуатационная концепция GADSS (http://www.icao.int/safety/globaltracking/Pages/Homepage.aspx)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В мае 2014 года ИКАО созвала специальное совещание с участием государств, отрасли и соответствующих специалистов для выработки на первоочередной основе предложений в отношении глобальной системы слежения за полетами. На этом совещании было рекомендовано разработать эксплуатационную концепцию, в которой будут указаны цели слежения за воздушными судами, а именно обеспечение своевременной информации в поддержку поисково-спасательных операций, восстановления данных и расследования авиационных происшествий.

1.2 Эксплуатационная концепция, которая также известна под названием "Глобальная система оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов (GADSS)", была впоследствии разработана и одобрена на Конференции ИКАО высокого уровня по безопасности полетов в феврале 2015 года. Концепция GADSS включает следующие элементы системы, связанные с слежением за воздушными судами и их обнаружением:

а) **Слежение за воздушными судами (во время штатных и нештатных ситуаций)**

Слежение за воздушными судами во время штатных ситуаций имеет целью облегчить своевременную идентификацию и местонахождение самолета. Для этого эксплуатантам необходимо создать эксплуатационные возможности для слежения за своими самолетами на основе передачи в автоматическом режиме сообщений не реже, чем через каждые 15 мин.

В случае возникновения на борту нештатной ситуации система слежения за воздушными судами должна, опираясь на определенные иницирующие параметры, автоматически увеличивать частоту передачи сообщений. В случае прекращения действия условий, вызвавших увеличение частоты представления сообщений, восстанавливается первоначальный порядок представления сообщений (т. е. через каждые 15 или менее минут).

Поправка 39 к части I Приложения 6 ИКАО, в которой рассматриваются требования в отношении слежения за воздушными судами во время штатных ситуаций, начнет применяться с 8 ноября 2018 года.

б) **Автономная система слежения за ВС, терпящими бедствие (ADT)**

Способность следить за самолетами, терпящими бедствие, во многом облегчит обнаружение обломков и спасание выживших в случае катастрофы, а также быстрое обнаружение самописцев для целей проведения расследования авиационных происшествий. В результате исследования, проведенного Рабочей группой по инициированной передаче полетных данных в связи с расследованием авиационного происшествия с рейсом 447 авиакомпании "Эр Франс", было установлено, что если бы информация о местоположении передавалась с частотой один раз в минуту, место катастрофы в приблизительно 95 % случаев можно было бы скорее всего обнаружить в радиусе 6 м. миль.

Поправка 40 к части I Приложения 6 ИКАО, которая посвящена автономной системе слежения за ВС, терпящими бедствие, начнет применяться только в отношении самолетов, сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2021 года или после этой даты.

1.3 Требование в отношении слежения за воздушными судами во время нештатных ситуаций будет рассматриваться в ходе текущей работы Консультативной группы по GADSS. Согласно эксплуатационной концепции GADSS введение слежения за воздушными судами во время нештатных ситуаций желательно, но зависит от возможностей эксплуатанта.

2. ВАЖНОСТЬ СЛЕЖЕНИЯ ЗА ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ВО ВРЕМЯ НЕШТАТНЫХ СИТУАЦИЙ

2.1 Слежение за воздушными судами во время нештатных ситуаций позволило бы получать предварительное предупреждение о возникновении ситуации бедствия, что служило бы для эксплуатанта сигналом оповещения в случае, если самолет находится в неопределенном положении. После получения такого сигнала центр оперативного управления эксплуатанта мог бы оказать помощь в разрешении нештатной ситуации прежде, чем она перерастет в ситуацию бедствия. В случае невозможности разрешения нештатной ситуации эксплуатант мог бы способствовать оказанию своевременной помощи путем координации действий с соответствующими органами обслуживания воздушного движения (ОВД) и поиска и спасания (SAR).

2.2 Повышенная частота представления данных о местоположении при слежении за воздушными судами во время нештатных ситуаций (по сравнению с штатными ситуациями) может также помочь сократить район поиска и спасания в случае катастрофы и обнаружить местонахождение самолета. Поскольку оборудовать самолеты, выпущенные до 1 января 2021 года системами слежения за ВС, терпящими бедствие, не требуется, эксплуатанты, возможно, увидят преимущества в создании возможностей для слежения за воздушными судами в нештатных ситуациях до этого срока.

2.3 В связи с этим вполне вероятно, что некоторые эксплуатанты пожелают внедрить системы слежения за воздушными судами во время нештатных ситуаций одновременно с реализацией требования в отношении слежения за воздушными судами во время штатных ситуаций после 8 ноября 2018 года. В отличие от ADT, применительно к которой эксплуатационные характеристики в отношении критериев инициирования определены в документе EUROCAE ED-237, никаких SARPS или минимального инструктивного материала по слежению за воздушными судами во время нештатных ситуаций в настоящее время не существует. Поэтому эксплуатантам необходимо определить свои собственные критерии инициирования, частоту передачи сообщений и т. д. Кроме того, нужно будет установить порядок координации действий между эксплуатантом и соответствующими органами ОВД и SAR на случай, если воздушное судно будет находиться в нештатной ситуации. Органы ОВД и SAR будут руководствоваться этим порядком при реагировании на просьбы эксплуатанта об оказании помощи в случае, если нештатная ситуация перерастет в ситуацию бедствия. Учитывая вышесказанное, ИКАО было бы полезно ускорить разработку инструктивного материала по слежению за ВС во время нештатных ситуаций. Это помогло бы государствам и их эксплуатантам в реализации систем слежения за воздушными судами.

2.4 Данный документ был представлен и поддержан на шестом совещании Региональной Азиатско-Тихоокеанской группы по безопасности полетов (RASG-APAC/6).