



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 40-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 30 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

ВНЕДРЕНИЕ СТАНДАРТОВ ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ОПОВЕЩЕНИЯ О БЕДСТВИИ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПРИЛОЖЕНИЯ 12 ИКАО ПО ВОПРОСАМ ПОИСКА И СПАСАНИЯ

(Представлено Австралией в соавторстве с Новой Зеландией и Южной Африкой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Глобальная система оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS) нацелена на повышение контроля за воздушным судном в нештатной ситуации и в случае бедствия.

Выполнение обязательства внедрить во всем мире на определенных воздушных судах автономную систему слежения за ВС, терпящим бедствие (ADT), которая передает информацию ежеминутно, до 1 января 2021 года – сложная задача для всех государств – членов ИКАО, включая Австралию. Некоторые технологии и оборудование, необходимые для обеспечения работы компонента ADT, до сих пор находятся в стадии активной разработки.

Кроме того, текущие сложности с выполнением положений Приложения 12 ИКАО "Поиск и спасание" на глобальном, региональном и национальном уровнях требуют повышенного внимания со стороны ИКАО, с тем чтобы не замедлить процесс реализации преимуществ, предоставляемых GADSS.

Действия: Ассамблее предлагается:

- рекомендовать ИКАО запросить информацию от государств-членов и отрасли относительно их готовности внедрить стандарт ADT GADSS к 1 января 2021 года;
- рекомендовать ИКАО наращивать усилия по повышению уровня соблюдения положений Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов" и Приложения 12 "Поиск и спасание" на глобальном, региональном и национальном уровне, что также будет способствовать внедрению GADSS.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
----------------------------	---

<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, указанная в настоящем документе, будет осуществляться с учетом ресурсов, имеющихся в бюджете Регулярной программы ИКАО на 2020–2022 гг., и/или за счет внебюджетных средств
-------------------------------	---

<i>Справочный материал</i>	Приложение 6 " <i>Эксплуатация воздушных судов</i> " Приложение 12 " <i>Поиск и спасание</i> " Версия 6.0 рабочей концепции GADSS
----------------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Катастрофа с самолетом рейса Эир Франс AF447 в июне 2009 года и исчезновение самолета рейса Малазийских авиалиний MH370 в марте 2014 года выявили проблемы в области безопасности полетов и слежения за воздушными судами, в частности в тех случаях, когда воздушное судно пересекает обширное океаническое пространство. Основная проблема связана с отсутствием своевременного уведомления и точной информации о местоположении, где была потеряна связь с воздушным судном, терпящим бедствие, что может препятствовать деятельности по поиску и спасанию (SAR) и расследованию авиационных происшествий и инцидентов.

1.2 Повсеместное слежение за полетами в целях обеспечения безопасности полетов во всем мире крайне важно для предоставления своевременной и постоянной информации о местонахождении воздушного судна в любой момент времени. Однако получить преимущества в области безопасности полетов, которые достигаются за счет более быстрого предоставления более точной информации о воздушном судне, терпящем бедствие, можно лишь посредством эффективного выполнения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 12 ИКАО "*Поиск и спасание*" на региональном и национальном уровне, а также устранения имеющихся в глобальной системе SAR недостатков.

1.3 В мае 2014 года созданная ИКАО Специальная рабочая группа (АНWG) и Целевая группа по слежению за воздушными судами (АТТФ), сформированная из членов Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), совместно разработали первоначальную концепцию Глобальной системы оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS).

1.4 После этого ИКАО соответствующим образом адаптировала положения Стандарта 3.5 (*Глобальная система оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов*) главы 3 Части I Приложения 6 ИКАО "*Эксплуатация воздушных судов*", которые вступили в силу 8 ноября 2018 года. Они стали первым шагом в деле внедрения GADSS и обязали эксплуатантов воздушных судов отслеживать местоположение воздушных судов в условиях нормального полета посредством автоматической передачи данных по крайней мере каждые 15 минут с возможностью отслеживания в нештатной ситуации.

1.5 Следующим шагом в деле внедрения GADSS стало обязательное внедрение на определенных воздушных судах во всем мире автономной системы слежения за ВС, терпящим бедствие (ADT), которая передает информацию ежеминутно, до 1 января 2021 года в соответствии с разделом 6.18 (*Определение местоположения самолета, терпящего бедствие*) главы 6 Части I Приложения 6 ИКАО. Скорее всего, всем государствам ИКАО, включая Австралию, будет сложно выполнить обязательное требование внедрить эту систему к установленному сроку.

1.6 Впрочем, внедрение GADSS в Азиатско-Тихоокеанском регионе является одной из основных возможностей для усиления контроля за воздушным судном в нештатной ситуации и в случае бедствия, а также повышения степени соблюдения положений Приложения 12 ИКАО на

глобальном, региональном и национальном уровнях, при условии что определенные сложности удастся преодолеть.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 GADSS

2.1.1 Внедрение GADSS происходит поэтапно; процесс был запущен в 2018 году. Задача этой системы заключается в повышении уровня безопасности полетов посредством более быстрого обнаружения и определения местоположения воздушного судна, терпящего бедствие, содействии более эффективному и действенному реагированию в рамках операций SAR, а также помощи в расследовании авиационных происшествий и инцидентов.

2.1.2 Для достижения этих целей GADSS включает следующие компоненты:

- a) глобальную систему слежения за воздушным судном;
- b) глобальную систему ADT;
- c) глобальную послеполетную локализацию и восстановление данных.

2.1.3 Стандарт ADT GADSS, в соответствии с которым требуется более регулярное автономное слежение (эксплуатантами воздушных судов) за воздушным судном, терпящим бедствие, согласно разделу 6.18 (*Определение местоположения самолета, терпящего бедствие*) главы 6 Части I Приложения 6 ИКАО вступит в силу 1 января 2021 года:

6.18.1 Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2021 года или после этой даты, если они терпят бедствие, по крайней мере ежеминутно передают в автономном режиме информацию, на основании которой эксплуатант может определить их местоположение, в соответствии с положениями добавления 9.

2.2 Внедрение GADSS в Австралии

2.2.1 Австралия еще не ввела стандарты, обязывающие австралийских эксплуатантов воздушных судов выполнять положения раздела 3.5 (*Слежение за воздушными судами*) главы 3 Части I Приложения 6 ИКАО. Австралия работает над внедрением Стандартов, касающихся GADSS, в рамках более широкого пересмотра своих норм в области производства полетов, который, как сейчас ожидается, будет завершен в 2021 году.

2.2.2 Впрочем, в марте 2015 года Австралия объявила о проведении в пределах своего района полетной информации (FIR) в южной части Тихого океана (позже к участию в нем присоединились несколько государств) испытания усовершенствованной системы слежения за полетом поставщика аэронавигационного обслуживания "Эирсервисиз Австралия". В рамках этой инициативы была адаптирована существующая технология (FANS 1/A (CPDLC/ADS-C)), которая уже используется на более чем 90 % дальнемагистральных пассажирских воздушных судов, что позволило передавать органам диспетчерского обслуживания воздушного движения сообщение о том, что полет проходит нормально, по крайней мере каждые 15 минут, что уже является достижением по сравнению с существовавшей ранее стандартной частотой отслеживания в 30-40 минут.

2.2.3 Испытание прошло успешно и способствовало повышению степени контроля за позицией воздушного судна в режиме реального времени в случае бедствия. Эта система по-прежнему эксплуатируется в рамках всего FIR Австралии, который охватывает 11 % мирового воздушного пространства.

2.3 **Сложности, связанные с внедрением GADSS**

2.3.1 Несмотря на усилия, направленные на внедрение GADSS в Австралии, выполнить более строгое требование и внедрить ADT до 1 января 2021 года будет сложно.

2.3.2 Полноценное внедрение ADT и выполнение сопутствующих требований в отношении слепополетной локализации и восстановления данных (PFLR) зависит от разработки, тестирования и сертификации новых технологий и оборудования для их успешной установки на новых воздушных судах и (при желании) при переоборудовании существующих. Австралия понимает, что производители воздушных судов ведут деятельность по разработке новых технологий и оборудования с целью уложиться в срок, установленный для обязательного внедрения.

2.3.3 Кроме того, по-видимому разные государства и представители отрасли осведомлены о GADSS неодинаково хорошо, а отсутствие координации и обмена информацией между соответствующими группами технических экспертов ИКАО и ответственными за SAR приводит к возможному недопониманию и различиям в трактовках.

2.3.4 Австралия полагает, что некоторые государства, включая государства региона Азии и Тихого океана, попросят ИКАО оказать им поддержку в деле внедрения GADSS в соответствии с инициативой ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"*. Это включает разработку эксплуатантами воздушных судов, органами обслуживания воздушного движения (органами ОВД) и координационными центрами поиска и спасания (RCC) соответствующих эксплуатационных процедур и программ подготовки кадров, учреждение института координаторов на случай чрезвычайной ситуации, а также разработку и внедрение соответствующих норм. Кроме того, Австралия осознает возможные последствия для некоторых поставщиков услуг в области SAR и их самолетных парков.

2.3.5 Признавая наличие этих сложностей и понимая, что осталось меньше двух лет, Австралия полагает, что ИКАО пришло время запросить у государств-членов и представителей отрасли информацию об их готовности к внедрению Стандарта, касающегося ADT GADSS, с 1 января 2021 года.

2.4 **GADSS повысит эффективность деятельности по SAR**

2.4.1 Несмотря на то, что требуется проделать еще много работы, полноценное внедрение GADSS будет способствовать расширению возможностей служб по SAR в целом по оперативному уведомлению наземных станций о том, что воздушное судно терпит бедствие, определению его местоположения и спасанию выживших в авиационном происшествии или инциденте. Помимо этого, способность GADSS определять зону поиска более точно предполагает сокращение масштаба операций по SAR, что приведет к значительной экономии времени, общему повышению эффективности операций по SAR и снижению степени риска для членов участвующей в них команды.

2.4.2 Австралия всецело поддерживает глобальные усилия по усовершенствованию мер слежения за воздушным судном и повышению эффективности и действенности операций по SAR во всех регионах ИКАО. Впрочем, преимущества, связанные с внедрением GADSS, также в высшей степени зависят от способности служб государств в области SAR принимать ответные меры в случае авиационного происшествия или инцидента.

2.4.3 Отмечая наличие большого потенциала для повышения уровня соблюдения положений Приложения 12, Австралия активно участвует в работе Группы экспертов ИКАО по производству полетов, которая играет первостепенную роль в деле разработки в области слежения, а также инициативы GADSS. Помимо этого Австралия активно поддерживает глобальную и региональную деятельность по повышению уровня соблюдения положений Приложения 12.

2.4.4 Активная поддержка, оказываемая Австралией, включает финансирование двухлетней командировки эксперта в области SAR в Штаб-квартиру ИКАО (2015-2017 гг.); финансирование и обеспечение ресурсами региональных программ повышения функциональных возможностей в области SAR в Индонезии, на Мальдивах, Маврикии и Шри-Ланке; создание целевой группы по SAR в Азии и Тихом океане (2013-2015 гг.), которая разработала первый региональный план ИКАО по SAR, а также председательство в ней.

2.4.5 Австралия продолжает свое участие в качестве одного из членов Объединенной рабочей группы ИКАО/Международной морской организации по гармонизации авиационного и морского поиска и спасания, а также по-прежнему участвует в деятельности Рабочей группы ИКАО по SAR в регионе Азии и Тихого океана, основное внимание в которой уделяется выполнению Азиатско-Тихоокеанского регионального плана в области SAR.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Выполнение обязательства внедрить систему ADT во всем мире до 1 января 2021 года – сложная задача для всех государств – членов ИКАО, включая Австралию. Одна из сложностей состоит в том, что некоторые технологии и оборудование, необходимые для обеспечения работы компонента ADT, до сих пор находятся в стадии активной разработки.

3.2 Кроме того, существуют значительные трудности на пути внедрения SARPS Приложения 12 ИКАО на глобальном, региональном и национальном уровнях, и они не позволят получить преимущества, сопряженные с внедрением GADSS и соответствующим повышением уровня слежения за воздушным судном, если только ИКАО, регионы и государства не преодолеют их.