

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 35 повестки дня. Аэронавигация. Поддержка внедрения****РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ И РАЗРАБОТКИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИИ**

(Представлено 54 Договаривающимися государствами²,
членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Глобальный аэронавигационный план (ГАНП, Doc 9750), определяя стратегическое направление программы технической работы ИКАО в области аэронавигации, служит руководством по планированию и внедрению для групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG), государств, поставщиков обслуживания, пользователей воздушного пространства и других заинтересованных сторон. 29 мая 2013 года Совет (199/5) утвердил четвертое издание ГАНП, содержащие новые рамки блочной модернизации авиационной системы (ASBU). Учитывая, что PIRG продолжают совершенствования региональные характеристики посредством внедрения соответствующих модулей блока 0 ASBU, указанных в ГАНП, в настоящем документе подчеркивается необходимость создания региональных рамок научных исследований и разработок и проведения работы по экономически эффективному внедрению четвертого издания ГАНП.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, содержащуюся в настоящем рабочем документе;
- b) просить Совет рассмотреть вопрос о создании рамок региональных исследований и разработок, направленных на внедрение экономически эффективных интегрированных и интероперабельных прикладных программ;
- c) просить Совет осуществить координацию действий с региональными комиссиями гражданской авиации и другими организациями, заинтересованными в эффективной региональной научно-исследовательской деятельности;
- d) просить Совет оказать необходимую поддержку и способствовать сотрудничеству и взаимодействию между региональными научно-исследовательскими подразделениями.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Количественно выразить финансовые последствия на данном этапе невозможно, однако эта деятельность обеспечит глобальной аэронавигационной системе значительные выгоды с точки зрения безопасности полетов, эксплуатации, окружающей среды и затрат

¹ Тексты на английском и французском языках представлены АКГА.

² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Лесото, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

<i>Справочный материал</i>	Дос 9750, Глобальный аэронавигационный план, четвертое издание Дос 9883, <i>Руководство по глобальным характеристикам аэронавигационной системы</i> Дос 10007, <i>Доклад Двенадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/12)</i>
----------------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Инновации и усовершенствования являются средствами достижения прогресса и повышения эффективности во всех областях деятельности человека, особенно в таких крупных отраслях, как международная гражданская авиация.

1.2 Приятно отметить, что большинство достижений во многих областях деятельности стали возможны благодаря исследованиям и разработкам (R&D), которые были определены и профинансированы отдельными лицами и учреждениями в различных регионах. Авиатранспортная система нового поколения США и инициативы по научным исследованиям в области ОрВД для Единого европейского неба являются яркими примерами региональных программ научно-исследовательских разработок, определяющих будущее авиации.

2. ОБОСНОВАНИЕ

2.1 Многие государства еще должны проявить себя в отношении усовершенствования международной гражданской авиации в будущем. Участие молодых талантов и организаций в инициативах R&D в области международной гражданской авиации в различных регионах ИКАО и заимствование таких инициатив может привести к ускоренному развитию и трансформации регионов.

2.2 Реализация региональных инициатив R&D даст возможность для развития экспертных знаний в разных регионах ИКАО и повышения значения деятельности различных групп экспертов и исследовательских групп ИКАО.

2.3 Эти инициативы помогут также в реализации программы ИКАО по подготовке следующего поколения авиационных специалистов.

3. ЗАИНТЕРЕСОВАННЫЕ СТОРОНЫ

3.1 В рамках региональных программ R&D могут быть определены отобранные высшие учебные заведения и политехнические институты.

3.2 ИКАО, как зачинатель гармонизации региональных инициатив и программ в области гражданской авиации, может оказать содействие в создании рамок для авиационных научно-исследовательских отделений в регионах.

3.3 Региональные комиссии гражданской авиации должны сыграть ведущую роль в создании необходимых региональных структур, включая благоприятную политическую среду для достижения целей региональных программ научно-исследовательских разработок.

3.4 Основные отраслевые партнеры, а именно авиакомпании, аэропорты, поставщики аэронавигационного обслуживания и т. д., к которым относится большинство инноваций программ R&D, должны взяться за решение проблемы и внести значительный вклад.

3.5 Внесение существенного вклада с точки зрения фактических научно-исследовательских процессов и испытаний, предоставления данных и финансирования отвечает интересам крупных изготовителей, поскольку они получают выгоды от развития авиации в любом регионе.

4. СОТРУДНИЧЕСТВО

4.1 Региональные авиационные научно-исследовательские учреждения должны сотрудничать в целях интернационализации применения результатов научных исследований. Региональные инициативы развивающихся авиационных сообществ должны дополнить деятельность солидных учреждений в развитых авиационных сообществах.

4.2 При создании региональных программ R&D основное внимание первоначально необходимо уделять развитию региональных возможностей и инноваций в областях, испытывающих региональные проблемы в осуществлении глобальных программ. Например, PIRG извлекут значительную пользу от таких исследований, координируя внедрение дорожных карт ASBU в рамках ГАИП.

4.3 В рамках ИКАО следует определить области исследований и нужно уделить внимание совместным инициативам и проделанной государствами-членами работе по обеспечению создания цельной глобальной структуры и системы OpВД.

4.4 Результаты региональных инициатив R&D могут способствовать разработке и внедрению региональных дорожных карт или быть приняты авиационными учреждениями, изготовителями и сообществами развитых регионов в интересах введения новшеств или разработки будущих систем.

5. МЕХАНИЗМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ

5.1 Создание региональных рамок R&D, наделенных необходимыми институциональными механизмами и механизмами финансирования, необходимыми для идентификации талантов, инициатив и учреждений, позволит развивающимся авиационным сообществам стать глобальными партнерами в развитии международной гражданской авиации.

5.2 ИКАО, изготовители, высшие учебные заведения, доноры или другие региональные группы R&D могут определить конкретные региональные программы R&D или текущую региональную деятельность, чтобы поддержать определенную региональную инициативу или сотрудничать в ее реализации. Это сотрудничество поможет повысить профессиональную компетенцию и расширить базу знаний в отрасли и станет составной частью региональных инициатив, направленных на поиск решений общих проблем.

6. **ВЫВОД**

6.1 Создание и финансирование региональных программ R&D в области авиации будет способствовать развитию экспертных знаний во всех регионах и поиску инновационных решений в целях ускоренного развития авиационной отрасли.

— КОНЕЦ —