

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 26 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом**

**ВОЗМОЖНОСТИ НОВОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МЕЖДУ ИКАО  
И АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛЮ**

(Представлено Францией, Италией и Швецией)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В авиационной отрасли происходят быстрые изменения с точки зрения технологий, новых угроз и общественных ожиданий. Государствам и Организации все труднее соответствовать все более ускоряющемуся темпу этих изменений. Более тесные связи с авиационной отраслью, причем не только на уровне экспертов, но также на уровне административного руководства, обеспечили бы им возможность быстрее реагировать на эти изменения.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- а) рассмотреть предложение, подробно изложенное в разделах 4 и 5 настоящего рабочего документа, о повышении уровня участия авиационной отрасли в работе ИКАО, что поможет ИКАО более оперативно реагировать на возникающие проблемы в авиационном секторе;
- б) принять резолюцию о создании Консультативного совета по инновациям (ICB) под председательством представителя отрасли, как предусмотрено в добавлении к настоящему документу.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со всеми стратегическими целями
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, о которой идет речь в настоящем документе, будет осуществляться при условии наличия соответствующих ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг. и/или за счет внебюджетных средств
<i>Справочный материал</i>	C-DEC 215/7 Дос 10115, Доклад Тринадцатой Аэронавигационной конференции, исправления № 1 и 2 и дополнение № 1 Дос 10075, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 6 октября 2016 года) A40-WP/14, EX/7

<sup>1</sup> Версии на английском и французском языках представлены Францией.

## **1. ВВЕДЕНИЕ: ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ РАЗВИВАЕТСЯ УСКОРЕННЫМИ ТЕМПАМИ**

1.1 С момента своего возникновения авиация сталкивается со множеством радикальных технологических изменений, которые всегда отражаются на всей авиатранспортной отрасли. Важнейшие из них, произошедшие с момента создания ИКАО, включают создание реактивных двигателей, увеличивших дальность полета воздушных судов, турбовентиляторных двигателей с высокой степенью двухконтурности, широкофюзеляжных ВС и композитных материалов, использование которых привело к снижению стоимости авиаперевозок и дало возможность более широким слоям населения пользоваться авиатранспортными услугами, появление спутниковой навигации, способствовавшей повышению уровня безопасности полетов и увеличению пропускной способности воздушного пространства, прогрессивное развитие электрических систем управления полетом и автоматизацию систем управления полетом, что также повысило уровень безопасности полетов. ИКАО сумела отреагировать на эти изменения в своей работе и достаточно оперативно адаптировать связанные с ними стандарты и рекомендации.

1.2 В настоящее время быстрое развитие технологий, особенно информационных и коммуникационных, приводит к ускорению изменений во многих сферах деятельности, включая авиацию. Это касается всех отраслей, от проектирования и промышленного производства до производства полетов и организации коммерческих рейсов, а также человеческих факторов, связанных с развитием квалификационных требований и методов обучения. Можно привести много примеров, включая 3D-печать (или технологию послойной печати), гибридную тягу, новые летательные аппараты (беспилотные ЛА и дроны, городская аэромобильность, суборбитальные полеты и т. д.), увеличение автоматизации функций пилотирования и управления, влияющее на работу летчиков и диспетчеров УВД и состав экипажа, управление траекторией полета и новые концепции аэронавигации и т. д.

1.3 Повсеместные технологические инновации должны учитывать быстрые и радикальные изменения в жизни общества, которые и происходят сейчас во всем мире и имеют далеко идущие последствия для авиации, включая вопросы охраны окружающей среды, борьбы с изменением климата и защиты от киберрисков, киберпреступности и рисков технических сбоев в высокоавтоматизированных системах. Другие внешние риски включают угрозы здоровью человека и некоторые стихийные бедствия (например, извержение вулкана). Общественность требует все более оперативного реагирования на эти факторы и все более настойчиво требует соответствующих действий от государств.

## **2. ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ: ПОЛИТИКА И ПРАВИЛА ОТСТАЮТ ОТ ИЗМЕНЕНИЙ**

2.1 Ускоренные темпы этих изменений не исключают необходимости гармонизировать международную политику и стандарты, без которых воздушный транспорт не может нормально функционировать и развиваться. Ответственность за это несут государства и такие многосторонние организации, как ИКАО. Хотя раньше ИКАО всегда справлялась с этой ролью без серьезного запаздывания, сейчас мы испытывает все возрастающие трудности в этом отношении.

2.2 Например, в области изменения климата Киотский протокол, принятый в 1996 году, не содержал глобальной политики по снижению эмиссии углерода для авиации и морского судоходства, но глобальные желательные цели и политика для авиации в области изменения климата были приняты Ассамблеей ИКАО только в 2010 году, и только в 2016 году ИКАО решила внедрить систему компенсации и сокращения выбросов углерода (CORSIA) для международной авиации.

2.3 В 2013 году Генеральный секретарь ИКАО и руководители четырех основных профессиональных организаций, осознавая серьезные риски, создаваемые киберпреступностью для воздушного транспорта, объявили обеспечение кибербезопасности задачей первостепенной важности для ИКАО. Через шесть лет после этого организация все еще задает себе множество вопросов о том, как справиться с этой проблемой (включая в отношении внутренней организации).

2.4 12 апреля 2005 года Аэронавигационная комиссия, на первом заседании 169-й сессии, попросила Генерального секретаря провести консультации с некоторыми государствами и международными организациями по вопросу текущей и планируемой международной деятельности беспилотных летательных аппаратов (БЛА) в воздушном пространстве гражданской авиации. В 2019 году, учитывая различные ситуации на местах и разнообразие таких летательных аппаратов, мы все еще далеки от решения проблемы совместимости такой деятельности с коммерческим воздушным движением в контролируемом диспетчерскими службами воздушном пространстве.

2.5 Вышеуказанные примеры свидетельствуют о замедленном реагировании ИКАО на проблемы, возникающие в технически сложных и политически чувствительных областях. Трудности в углубленном понимании технических аспектов препятствуют разрешению политических аспектов. Причины этого многочисленны. Некоторые из них объясняются недостаточным взаимодействием между техническими специалистами и руководством организации. Другие связаны с громоздкими внутренними процедурами, которые разрабатывались тогда, когда можно было позволить себе больше времени на реагирование.

2.6 Настоящие и будущие технологические изменения, включая все проблемы, связанные с развитием информационных технологий, такие как проблема кибербезопасности, а также развитие автоматизации и средств моделирования (например, для сертификации), способствуют появлению новых концепций, которые организация должна принимать во внимание на всех уровнях процесса принятия решений.

### **3. ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ В УСТАНОВЛЕНИИ БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МЕЖДУ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛЬЮ И ИКАО**

3.1 Многие специалисты авиационной отрасли представлены в основных структурах системы ИКАО. Что касается авиационной отрасли, то ИККАИА официально представлена в 40 различных экспертных и рабочих группах. Так что проблема не в этом. Одним из основных недостатков является неэффективность процессов обратной связи сверху (Совет, Комиссия, комитеты Совета и даже Секретариат) вниз (экспертная группа, технические комитеты, рабочие группы). Эксперты часто просят предоставить им так называемые "политические" указания, которые они не получают просто потому, что люди, которые должны их давать, не знают, как их сформулировать. Это замедляет скорость реагирования Организации и способность предвосхищать будущее.

3.2 Следующее предложение имеет целью обеспечить, чтобы авиационная отрасль предоставляла более эффективную поддержку ИКАО, что должно помочь Организации справляться с проблемами ускоренного развития технологий и трансформации технических, эксплуатационных, экономических и коммерческих моделей. Разумеется, участники этого процесса сохраняют свои соответствующие установленные роли. Вопрос будет касаться изменения методов работы и некоторых процедур в рамках Чикагской конвенции.

3.3 Эти идеи не являются абсолютно новыми. ИКАО стремилась улучшить и даже активизировать свое взаимодействие с авиационной отраслью в течение ряда лет, но к сожалению, без видимого прогресса, несмотря на наличие таких намерений. Больше невозможно ограничиваться неофициальными совещаниями Совета один или два раза в год или участием в симпозиумах, результатом которых не являются конкретные отчеты или заключения. Пришло время предпринять конкретные действия.

3.4 Сознавая эту необходимость, авиационная отрасль также стремится повысить уровень своего институционального представительства в ИКАО через посредство ИККАИА. Учитывая важность временного фактора и стратегический характер решений, которые должны приниматься, необходимо, чтобы отрасль была представлена на самых высоких уровнях, например, высшим руководством основных игроков в области инноваций или, в случае их отсутствия, руководителями инженерно-проектных, исследовательских или стратегических направлений. Со своей стороны, ИКАО должна обеспечить согласованность своей политики и нормативных предложений со стратегией промышленных игроков.

#### **4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ: ПРЕДЛОЖЕНИЕ О СОЗДАНИИ КОНСУЛЬТАТИВНОГО СОВЕТА ПО ИННОВАЦИЯМ**

4.1 ИКАО, как и другие многосторонние организации, должна иметь возможность проводить официальные консультации с представителями отрасли по вопросам политики в различных областях. Принимая во внимание скорость развития авиации, недостаточно проводить Ассамблею один раз в три года. Деятельность специалистов в рабочих группах и комитетах носит в основном технический характер. Таким образом, необходимо создать возможности для консультаций на самом высоком уровне.

4.2 Необходимо создать орган на уровне Совета или Генерального секретаря, включающий представителей авиационной отрасли самого высокого уровня, который сможет на регулярной основе предоставлять консультации по вопросам согласования политики и развития инновационных стратегий в самом широком смысле слова (включая сферы технологий, эксплуатационной деятельности и обучения). Чтобы внедрить такую систему, ИКАО могла бы использовать некоторые инициативные решения, например, создание специализированных групп для решения сложных задач (например, проблемы вулканического пепла), при условии обеспечения представительства достаточно высокого уровня.

#### **5. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ**

5.1 Ассамблее предлагается принять резолюцию о создании Консультативного совета по инновациям (ICB), осуществляющего деятельность согласно следующим принципам:

- a) Председательство: председателем ICB должен быть представитель авиационной отрасли;
- b) Членство: ICB должен включать менее 20 членов помимо председателя. Президент Совета должен представлять ИКАО. Также должны быть приглашены председатель Аэронавигационной комиссии, Генеральный секретарь и директора Аэронавигационного и Авиатранспортного управлений;

- c) Заседания: заседания будут происходить не на постоянной, а на периодической основе в Штаб-квартире ИКАО (например, два раза в год) и, возможно, в случае исключительных обстоятельств. В перерывах между заседаниями группа координаторов может нести ответственность за организацию деятельности по итогам заседаний и подготовку повесток дня;
- d) Расходы: секретариат совета может быть совместно организован отраслью и ИКАО, чтобы ИКАО не несла дополнительных расходов;
- e) Результаты: по итогам заседаний ИСВ должны выпускаться отчеты и рекомендации, которые затем будут предоставляться Совету ИКАО.

-----



## ДОБАВЛЕНИЕ

### РЕЗОЛЮЦИЯ, РЕКОМЕНДУЕМАЯ К ПРИНЯТИЮ АССАМБЛЕЕЙ

#### **A40-xx. Создание Консультативного совета по инновациям**

*Ассамблея:*

*принимая во внимание*, что в авиационной отрасли происходят быстрые изменения в области технологий, новых угроз и общественных ожиданий,

*принимая во внимание*, что государствам и Организации все труднее соответствовать все более ускоряющемуся темпу этих изменений,

*принимая во внимание*, что более тесные связи с авиационной отраслью, не только на уровне экспертов, но также на уровне административного руководства, предоставили бы им возможность быстрее реагировать на эти изменения,

*учреждает* Консультативный совет по инновациям (ICB) высокого уровня под председательством представителя авиационной отрасли.

— КОНЕЦ —