



A41-WP/614
EX/287
4/10/22

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА
ПО
ПУНКТУ 23 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пункту 23 повестки дня представляется для рассмотрения Исполнительным комитетом.

Пункт 23 повестки дня. Инновации в сфере авиации*Обзор процессов ИКАО и разработка Стандартов ИКАО*

23.1 Секретариат ИКАО представил документ WP/42 *"Доклад об осуществлении резолюции Ассамблеи А40-27 «Инновации в сфере авиации»"*, в котором освещаются меры, принятые в течение последнего трехлетнего периода в целях выполнения резолюции Ассамблеи А40-27 *"Инновации в сфере авиации"*. Исполнительный комитет с удовлетворением отметил работу, проведенную после 40-й сессии Ассамблеи. Он одобрил приоритеты ИКАО по содействию инновациям в сфере авиации в поддержку стратегических целей ИКАО, а также государств – членом ИКАО. Государствам-членам рекомендуется рассмотреть возможность своего участия в реализации таких приоритетов и в осуществлении любой будущей деятельности, о которой договорится Совет ИКАО. Наконец, Исполнительный комитет признал актуальность четырех измерений инноваций, определенных в документе, и важность инноваций в области методов, систем и технологий работы для облегчения выполнения резолюции А40-27 и оказания содействия в обеспечении жизнеспособности авиационной системы.

23.2 Канада представила документ WP/200 *"Обзор процессов ИКАО, призванных помочь реагированию на новые и возникающие тенденции в области авиации"* совместно с Соединенными Штатами Америки и Японией и при поддержке Новой Зеландии и Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности. В этом документе содержится призыв к ИКАО формализовать процесс прямого представления предложений, чтобы стимулировать их скорейшее внедрение и быстрее использовать преимущества инноваций. Отмечая и приветствуя тот факт, что ИКАО в настоящее время работает над формализацией процесса прямого представления, Комитет поддержал концепцию прямого представления и согласился с тем, что принципы, изложенные в пункте 2.4 документа WP/200, включая необходимость определения соответствующего уровня взаимодействия с группами экспертов ИКАО, должны быть доведены до сведения проводящего обзор органа в целях их рассмотрения, при этом необходимо учитывать имеющиеся технологии и сохранять независимость ИКАО.

23.3 Исполнительный комитет отметил документ WP/325 *"Оптимизация разработки Стандартов ИКАО и связанных с ними процедур в целях эффективного осуществления"*, представленный Соединенными Штатами Америки совместно с Малайзией, Новой Зеландией, Сингапуром, Таиландом и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности. В этом документе предлагается внести поправки в резолюцию Ассамблеи А39-22 *"Разработка и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомление о различиях"*, чтобы обеспечить более точное соблюдение дат начала применения SARPS.

23.4 В документе WP/111 *"Поэтапный подход к выполнению SARPS"* Международная ассоциация воздушного транспорта, Международная федерация ассоциаций диспетчеров воздушного движения, Международная федерация ассоциаций линейных пилотов, Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности и Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации предложили внести поправки в резолюцию Ассамблеи А39-22 *"Разработка и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомление о различиях"*, чтобы обеспечить более точное соблюдение сроков выполнения SARPS с помощью поэтапного подхода

начиная с даты внедрения SARPS. Признав проблемы, определенные в рамках пункта 31 повестки дня, в том числе результаты анализа, представленные в документе WP/58 *"Новые инициативы ИКАО по стандартизации для повышения эффективности процесса разработки стандартов. Комплексный проект в области связи, навигации, наблюдения и спектра (ICNSS)"*, участники совещания согласились с тем, что предлагаемые поправки к резолюции A39-22 должны быть рассмотрены группами экспертов ИКАО, и с предложением представить поправки к указанной резолюции на 42-й сессии Ассамблеи. Признав проблемы с соблюдением сроков применимости некоторых SARPS, с которыми сталкивается отрасль, Комитет отметил необходимость дальнейшего обсуждения предложенного в документе подхода и рекомендовал передать этот вопрос на рассмотрение Совета.

23.5 Комитет рассмотрел документ WP/112 Revision No. 1 *"Разработка политик и процессы внедрения инноваций"*, представленный Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности, Международным советом аэропортов, Международной федерацией ассоциаций диспетчеров воздушного движения и Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации. Комитет предложил ИКАО рассмотреть механизмы задействования опыта и ресурсов отрасли для содействия ускорению разработки проектов рекомендаций.

23.6 В свете этих обсуждений Комитет предлагает Ассамблее:

- a) одобрить приоритеты ИКАО по содействию инновациям в сфере авиации в поддержку стратегических целей ИКАО, а также государств – членов ИКАО, включая создание дорожной карты по регулированию с опорой на проводимую ИКАО работу и в соответствии с ней и организацию дальнейших совещаний Консультативного форума ИКАО и отрасли;
- b) поддержать работу ИКАО по осуществлению резолюции Ассамблеи A40-27 *"Инновации в сфере авиации"* и рекомендовать государствам – членам ИКАО рассмотреть возможность своего участия в реализации приоритетов, изложенных в документе WP/42, и в осуществлении любой будущей деятельности, о которой договорится руководящий орган ИКАО;
- c) признать актуальность и важность инноваций в области методов, систем и технологий работы для облегчения выполнения резолюции A40-27 и оказать содействие в обеспечении жизнеспособности авиационной системы;
- d) поддержать текущую работу ИКАО по формализации процесса прямого представления предложений, способствующего их скорейшему внедрению и инновациям, и довести принципы, изложенные в пункте 2.4 документа WP/200, до сведения проводящего обзор органа в целях их рассмотрения;
- e) обратиться к Совету с просьбой: a) провести оценку основных причин глобальных проблем, связанных с соблюдением установленных дат начала применения некоторых SARPS; b) установить и определить типы SARPS, которые следует рассмотреть; c) выявить, применить и опробовать улучшения процесса, включая поэтапный подход к датам начала применения, в отношении разработки соответствующих положений; d) оценить эффективность процедурных изменений; e) на этой основе предложить поправки к резолюции Ассамблеи A39-22 на 42-й сессии Ассамблеи;

- f) обратиться к ИКАО с просьбой использовать существующие и определить новые механизмы сотрудничества для задействования опыта и ресурсов отрасли в целях повышения эффективности процесса разработки SARPS;
- g) обратиться к ИКАО с просьбой оказать содействие государствам-членам в оптимизации процессов сертификации и проверки, чтобы облегчить внедрение и использование инноваций.

Управление и стратегическое планирование

23.7 Комитет рассмотрел документ WP/356 *"Дорожная карта отрасли для будущего неба"*, представленный КАНСО от имени МСА, ИАТА, МСДА, ИККАИА и ИФАЛПА, в котором содержится дорожная карта, разработанная Глобальным советом по комплексному управлению воздушным движением (CATS). В ней отражены основные мероприятия на пути к реализации концепции будущего неба на период до 2045 года, представленной в документе WP/360. Комитет отметил, что Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) представляет собой план ИКАО по модернизации системы организации воздушного движения, и предложил отрасли изложить содержание Дорожной карты отрасли для будущего неба в рамках соответствующих механизмов ИКАО в целях обновления ГАНП.

23.8 Комитет обсудил документ WP/110 Revision No. 1 *"Правовые и общественные последствия внедрения воздушного транспорта в городских районах"*, представленный ИККАИА от имени МСА и совместно с Бразилией. В нем подчеркнута необходимость взаимодействия на всех уровнях управления в государствах для обеспечения упорядоченного внедрения городской воздушной мобильности (UAM). Комитет признал, что важнейшая роль в достижении международного консенсуса отведена ИКАО, которая должна способствовать глобальному согласованию различных аспектов будущей воздушной мобильности. Учитывая, что будущая воздушная мобильность обусловит необходимость решения различных вопросов, в том числе связанных с принятием ее обществом, и признавая, что ИКАО имеет все возможности для объединения усилий соответствующих заинтересованных сторон, Комитет согласился с предложениями, содержащимися в документе WP/110 Revision No. 1. Отметив решительную поддержку Технической комиссии в создании группы экспертов для работы над вопросами воздушной мобильности в сложных условиях (AAM), Комитет рекомендовал передать это предложение данной группе экспертов, а также Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом существующих приоритетов, финансируемых в рамках бюджета на 2023–2025 годы, и наличия внебюджетных ресурсов. Комитет также отметил, что информационно-разъяснительные мероприятия, перечисленные в документе WP/42, могут способствовать привлечению соответствующих заинтересованных сторон.

23.9 Был принят к сведению информационный документ WP/360, представленный КАНСО от имени МСА, ИАТА, МСДА, ИККАИА и ИФАЛПА (WP/360).

23.10 Был принят к сведению информационный документ WP/481, представленный организацией "Международные партнеры по развитию авиации, инновациям и устойчивому развитию" (iPADIS).

23.11 Были приняты к сведению информационный документ WP/483 и информационный документ WP/498, представленные Китайской Народной Республикой.

23.12

В свете этих обсуждений Комитет предлагает Ассамблее:

- a) обратиться к ИКАО с просьбой рассмотреть вопрос о взаимодействии с соответствующими государственными структурами, связанными с функционированием городской воздушной мобильности (UAM), в контексте работы по воздушной мобильности в сложных условиях, которую предстоит проделать Организации, и создать группу экспертов для работы над вопросами ААМ, в том числе с использованием механизмов, перечисленных в документе WP/42;
- b) обратиться к ИКАО с просьбой рассмотреть вопрос о разработке и определении приоритетности мероприятий, изложенных в Дорожной карте отрасли для будущего неба, в рамках программы работы ИКАО на трехлетний период 2023–2025 годов.

— КОНЕЦ —