Международная организация гражданской авиации

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

A40-WP/320
EX/132
9/8/19

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

ЕДИНЫЙ ПОДХОД К ВНЕДРЕНИЮ ТЕХНИЧЕСКИХ ДОСТИЖЕНИЙ В АВИАЦИИ

(Представлено Сингапуром в соавторстве с Австралией, Маршалловыми Островами, Науру, Островами Кука, Палау, Папуа – Новой Гвинеей, Самоа, Соединенным Королевством, Тринидадом и Тобаго и Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В ходе 7-го Всемирного форума руководителей ведомств гражданской авиации (WCACEF/7) в Сингапуре в 2019 году обсуждался подход к внедрению технических достижений в авиации. В этом форуме приняли участие 115 руководителей международной авиационной отрасли из 75 государств и 14 международных организаций, в том числе 27 представителей в Совете. Делегаты согласились с необходимостью использования технических достижений для развития авиации, особенно в области организации воздушного движения. Они также признали трудности, связанные с быстрыми темпами технического прогресса и требующие развития партнерских отношений на основе сотрудничества в целях извлечения максимальной пользы для всей авиационной системы. Участники форума подтвердили необходимость долгосрочного сотрудничества между партнерами и заинтересованными сторонами в области оптимизации авиационной системы и вновь заявили о важности соблюдения проверенных временем основных принципов и политики ИКАО для содействия внедрению технических достижений.

Действия: Ассамблее предлагается:

a) настоятельно рекомендовать заинтересованным сторонам авиационной отрасли объединить усилия по внедрению новых технических средств и инноваций путем развития партнерских отношений на основе сотрудничества в целях извлечения максимальной пользы для всей авиационной системы;

b) вновь подтвердить актуальность проверенных временем принципов и норм ИКАО, в том числе касающихся организации воздушного движения (A35-15), аэронавигации (A38-12) и технического сотрудничества (A39-16), подчеркнув целесообразность их соблюдения для содействия развитию и внедрению технических достижений и инноваций в авиационном секторе;

c) рекомендовать ИКАО создать новые платформы для мобилизации ресурсов и экспертного потенциала отрасли и основанный на доверии механизм обмена знаниями и данными между государствами для своевременного получения ими информации о технических достижениях и инновациях;

d) рекомендовать ИКАО изучить возможность организации отраслевых технических форумов для непосредственного информационного взаимодействия с отраслью и проводить работу по выполнению технических рекомендаций, одобренных государствами в ходе совещаний ИКАО высокого уровня, в частности Аэронавигационной конференции или Конференции высокого уровня по безопасности полетов.

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со всеми стратегическими целями
Финансовые последствия	Неприменимо
Справочный материал	Резолюция A35-15 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД) и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)"* Резолюция A38/12 *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации"* Резолюция A39-16 *"Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи"*

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 7-й Всемирный форум руководителей ведомств гражданской авиации, посвященный теме "Развитие авиации: построим наше будущее вместе", проходил в Сингапуре 8–10 апреля 2019 года. В нем приняли участие 115 высокопоставленных руководителей мировой авиационной отрасли из 75 государств и 14 международных/региональных организаций, в том числе 27 представителей в Совете ИКАО (со списком участников можно ознакомиться по адресу: https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/documentation-reference-documents.aspx). Президент Совета Международной организации гражданской авиации (ИКАО) д-р Олумуива Бенард Алиу выступил с основным докладом и принял участие в обсуждении. На форуме обсуждались пути совместного внедрения технических достижений для содействия коллективной работе по созданию будущей устойчивой системы международной авиации.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Участники форума признали важную роль технических достижений и инноваций в деле содействия развитию и росту авиационной отрасли. Это касается достижений в области разработки авиационных двигателей и планеров, связи по линии передачи данных между пилотами и диспетчерами, глобальной навигационной спутниковой системы, системы радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (ADS-B) и аэропортовой системы совместного принятия решений (A-CDM), а также системы электронных билетов в поддержку более комплексного и бесперебойного процесса упрощения формальностей на уровне аэропортов. В совокупности эти достижения сделали международную гражданскую авиацию более безопасной и более эффективной. В основе многих из них лежат новаторские идеи, первоначально предназначавшиеся для определенных сегментов или государств, однако широко распространившиеся к настоящему времени.

2.2 Участники согласились с тем, что новые технические средства и инновации открывают новые возможности и пути для дальнейшего ускорения процесса развития авиации, включая удовлетворение спроса на пропускную способность, которая, как ожидается, превысит прогнозируемые темпы роста объема воздушных перевозок в будущем. Был достигнут консенсус о том, что новые технические средства предназначены для использования всеми государствами согласно принципу *"Ни одна страна не остается без внимания"*. В частности, развивающиеся и

наименее развитые государства могут модернизировать свои устаревшие системы с помощью технических достижений в таких областях, как использование дронов для обеспечения воздушного сообщения с удаленными и недоступными районами.

2.3 **Новые задачи**

2.3.1 С другой стороны внедрение новых технических средств и инноваций сопряжено с новыми задачами и факторами риска. К ним относится применение революционных технических достижений нетрадиционными участниками воздушного движения, в частности эксплуатантами дронов, которые не знакомы с Правилами полетов и могут нарушать правила использования воздушного пространства над аэропортами и маршруты полета, тем самым оказывая неблагоприятное воздействие на производство полетов и создавая факторы риска для безопасности полетов. Неуклонное повышение уровня автоматизации систем ОрВД, бортового электронного оборудования и других важных авиационных систем создает дополнительные потенциальные факторы риска для безопасности полетов, которые надлежащим образом не учитываются в рамках более традиционных механизмов оценки и снижения риска. Необходимым условием адаптации к новому цифровому миру также является модернизация устаревших процессов.

2.3.2 По мнению участников, регулирование отстает от темпов внедрения технических достижений и инноваций. В условиях быстрых темпов технического прогресса ИКАО требуется от пяти до семи лет для принятия нового стандарта, внедрение которого занимает еще больше времени. Кроме того, многие регулирующие органы предпочитают действовать осторожно и консервативно, воздерживаясь от принятия стандартов до полного развития соответствующей технологии.

2.3.3 Было отмечено, что регулирующие органы имеют ограниченное представление о новых технических средствах и инновациях в таких областях, как эксплуатация высокотехнологичных компьютерных систем, налаживание сетевого взаимодействия и обеспечение кибербезопасности. Во многих случаях было бы целесообразно привлекать отраслевых специалистов, обладающих необходимой квалификацией, экспертным опытом и техническими знаниями. Однако, по общему мнению, регулирующим органам не следует тормозить технический прогресс. Технические достижения становятся все более распространенными и доступными. Ограничение их использования лишает людей потенциальной возможности реализации преимуществ безопасной и эффективной авиации. Это приведет к замедлению глобальных темпов устойчивого развития.

2.4 **Сбалансированный и коллективный подход**

2.4.1 Директивным и регулирующим органам необходимо принять сбалансированный и основанный на оценке факторов риска подход к техническим достижениям и инновациям. Этот подход призван способствовать разработке новых технических средств при использовании эффективных механизмов оценки и снижения риска. Эти структуры потребуется оперативно совершенствовать по мере развития технического прогресса. Для регулирующих органов станет необходимостью и нормой инвестировать в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы.

2.4.2 В то же время фундаментальные принципы и нормы, лежащие в основе деятельности гражданской авиации, по-прежнему сохраняют свою актуальность и важность. Они

призваны содействовать разработке и внедрению новых технических средств и инноваций. Это поможет обеспечивать безопасность полетов и эффективность деятельности международной гражданской авиации на постоянной основе. Некоторые из этих принципов и норм изложены в Чикагской конвенции и Приложениях к ней, а также в совместно разработанных государствами-членами директивных и инструктивных материалах, в частности в резолюции A35-15 Ассамблеи по организации воздушного движения и резолюции A38-12 Ассамблеи по аэронавигации.

2.4.3 Кроме того, следует расширять сотрудничество между регулирующими органами. По мере развития технического прогресса директивным и регулирующим органам, особенно небольшим регулирующим органам, становится нецелесообразно проводить достаточно глубокий технический анализ на индивидуальной основе для оценки технических достижений и упрощения их безопасного использования. Следовательно, директивным и регулирующим органам необходимо создавать сообщества специалистов для обмена экспертными знаниями, передовой практикой и опытом в целях содействия внедрению последних технических достижений и управления этим процессом.

2.4.4 Необходимо наладить сотрудничество между регулирующими органами и отраслью для обмена информацией и экспертными знаниями. Предпочтительным способом осуществления такого сотрудничества в области разработки нормативных положений и правил является поэтапный подход.

2.4.5 ИКАО как международной организации гражданской авиации следует играть ведущую роль в налаживании сотрудничества между директивными органами, регулирующими органами и отраслью в целях обеспечения единообразия и функциональной совместимости авиационных систем и повышения уровня безопасности полетов и защиты деятельности международной гражданской авиации. Принимая во внимание резолюцию A39-16 Ассамблеи о техническом сотрудничестве, ИКАО следует также проводить работу по наращиванию экспертного потенциала для использования последних технических достижений. В связи с этим ИКАО предлагается принять участие в формировании круга доверия в рамках международного авиационного сообщества и создании надежных и вызывающих доверие платформ для обмена конфиденциальной информацией между регулирующими органами во всем мире. Кроме того, ИКАО рекомендуется следовать передовой практике других международных организаций, в частности Международного союза электросвязи (МСЭ), который использует свой ценный опыт взаимодействия с отраслью на форумах и совещаниях целевых групп для своевременного обсуждения важных вопросов развития глобальной отрасли электросвязи с государствами – членами МСЭ. Наконец, ИКАО следует рассмотреть вопрос о достаточности существующей структуры и ресурсов для поддержки этой инициативы.

— КОНЕЦ —