



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 4 повестки дня. Новые технологии, новые бизнес-модели и прочие сопряженные вопросы
4.1 Экономическая нормативная база по новым технологиям

СОЗДАНИЕ ОБЩЕЙ ГЛОБАЛЬНОЙ РАМОЧНОЙ ОСНОВЫ ПОД ЭГИДОЙ ИКАО, СВЯЗЫВАЮЩЕЙ СОГЛАШЕНИЯ О ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ С СИСТЕМАМИ ВЫДАЧИ РАЗРЕШЕНИЙ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА

(Представлено Оманом от имени Арабской организации
гражданской авиации (АКАО))²

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлено адресованное Международной организации гражданской авиации (ИКАО) предложение принять международный подход к разработке интегрированной глобальной цифровой системы, связывающей двусторонние соглашения о воздушном транспорте с системами выдачи разрешений на эксплуатацию (соглашения о воздушных перевозках (ASA)).

Такая система будет основана на использовании искусственного интеллекта (ИИ) в качестве вспомогательного инструмента, способствующего повышению эксплуатационной эффективности за счет ускорения реализации прав на перевозки, повышения эффективности доступа к международным рынкам и упрощения административных и эксплуатационных процедур.

Оман считает, что разработка и внедрение ИКАО такой системы в сотрудничестве с государствами-членами непосредственно способствовали бы достижению целей Долгосрочного стратегического плана ИКАО на период до 2050 года путем поддержки роста сектора гражданской авиации, повышения эксплуатационной эффективности, снижения нагрузки в сфере регулирования и улучшения глобальной связности воздушного транспорта.

Действия: Конференции предлагается:

а) поддержать разработку и внедрение ИКАО общей международной цифровой системы, связывающей соглашения о воздушном транспорте с системами выдачи разрешений на эксплуатацию;

¹ Текст на арабском языке представлен Оманом.

² Алжир, Бахрейн, Джибути, Египет, Иордания, Ирак, Йемен, Катар, Коморские Острова, Кувейт, Ливан, Ливия, Мавритания, Марокко, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Саудовская Аравия, Сирийская Арабская Республика, Сомали, Судан и Тунис.

б) принять международный инструктивный материал и общие технические стандарты для обеспечения функциональной совместимости между государствами; с) рекомендовать государствам-членам присоединяться к такой системе и постепенно внедрять ее компоненты; д) поддержать использование искусственного интеллекта в качестве инструмента повышения эксплуатационной эффективности; е) создать международную рабочую группу под эгидой ИКАО для разработки такой системы и контроля за ее внедрением, оказания технической поддержки и наращивания потенциала развивающихся стран.	
<i>Стратегическая цель</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Данный рабочий документ не имеет прямых финансовых последствий
<i>Справочный материал</i>	<i>Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция, 1944 г.)</i> <i>Дос 9626 "Руководство по регулированию международного воздушного транспорта"</i> <i>Долгосрочный стратегический план ИКАО на период до 2050 года</i> <i>Принципы ИКАО в области цифровой трансформации и инноваций в гражданской авиации</i> <i>Доклады ИАТА о цифровой трансформации и упрощении формальностей при воздушных перевозках</i> <i>Принципы ОЭСР в отношении надежного искусственного интеллекта и цифрового управления</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Соглашения о воздушном транспорте (СВТ) обеспечивают правовую основу, регулирующую права на перевозки между государствами, а разрешения на эксплуатацию являются инструментом осуществления этих прав.

1.2 Несмотря на тесную связь между ними, на международном уровне сохраняются эксплуатационные проблемы, обусловленные отсутствием общей цифровой системы, связывающей эти два механизма, а также зависимостью от традиционных процедур и повторяющихся процессов проверки, что негативно сказывается на скорости выдачи разрешений на эксплуатацию и увеличивает операционные расходы авиакомпаний.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Опыт Омана показывает, что реальная ценность СВТ может быть реализована лишь при условии их эффективного и своевременного выполнения с помощью действенных систем выдачи разрешений на эксплуатацию. Однако нынешняя практика свидетельствует о различиях в механизмах реализации между государствами и об отсутствии интеграции между системами, что

приводит к задержкам в выдаче разрешений на эксплуатацию и к увеличению административных расходов.

2.2 Таким образом, создание международной системы под эгидой Международной организации гражданской авиации (ИКАО) позволило бы решить эти проблемы за счет гармонизации стандартов, сокращения дублирования и повышения прозрачности.

3. ПРЕДЛАГАЕМЫЙ МЕХАНИЗМ РАБОТЫ

3.1 Предлагаемая международная система будет включать:

- a) централизованно управляемую платформу, содержащую данные о двусторонних и многосторонних соглашениях, включая основные положения, такие как права на перевозки, пропускная способность и частота рейсов, а также условия эксплуатации;
- b) цифровую систему выдачи разрешений с опорой на искусственный интеллект (ИИ) в качестве вспомогательного инструмента, которая анализирует заявки на получение разрешений, поданные авиакомпаниями, и автоматически проверяет их соответствие положениям соглашений и предусмотренным ими ограничениям, тем самым ускоряя выдачу разрешений и сокращая объем ручной проверки;
- c) интегрированный механизм классификации и обработки заявок, в рамках которого заявки, подпадающие под действие соглашений, будут обрабатываться быстро и напрямую, а заявки, выходящие за рамки соглашений, будут направляться в соответствующие полномочные органы государств для рассмотрения и принятия решения;
- d) использование системы на базе ИИ для анализа эксплуатационных данных, включая подготовку периодических отчетов по запросу, а также для прогнозирования эксплуатационных моделей и тенденций.

4. НОРМАТИВНЫЕ АСПЕКТЫ

4.1 Оман подчеркивает, что использование системы на базе ИИ под эгидой ИКАО не затрагивает право государств осуществлять контроль и принимать собственные решения. Напротив, такая система призвана повысить эффективность реализации и должна использоваться в качестве вспомогательного инструмента, а не замены людей, принимающих решения, при этом должны обеспечиваться прямой контроль и применение самых высоких стандартов кибербезопасности и защиты данных.

5. ВЫВОД

5.1 Оман считает, что нынешние проблемы, связанные с механизмами выдачи разрешений на эксплуатацию и отсутствием цифровой интеграции между СВТ и действующими системами, свидетельствуют о необходимости принятия общей международной цифровой рамочной основы под эгидой ИКАО. Использование ИИ в этой области дает стратегическую

возможность, которая позволит увеличить эксплуатационную эффективность, ускорить обработку заявок, повысить прозрачность и надежность и при этом полностью сохранить суверенитет государств и их право принимать окончательные решения. Оман подчеркивает, что создание такой общей международной платформы будет способствовать:

- ускорению осуществления прав на воздушные перевозки между государствами;
- сокращению дублирования эксплуатационных и административных процедур;
- повышению международной транспортной связности и расширению доступа к рынкам;
- поддержке цифровой трансформации в секторе гражданской авиации;
- достижению целей Долгосрочного стратегического плана ИКАО на период до 2050 года.

6. РЕКОМЕНДАЦИИ

6.1 Оман рекомендует Конференции:

- a) поддержать разработку ИКАО общей глобальной цифровой платформы, связывающей соглашения о воздушном транспорте с системами выдачи разрешений на эксплуатацию;
- b) поручить ИКАО подготовить нормативную и техническую базу, определяющую механизмы обмена данными, требования к функциональной совместимости и стандарты кибербезопасности и защиты данных;
- c) создать международную рабочую группу под эгидой ИКАО в составе государств-членов и соответствующих международных организаций для разработки системы и осуществления контроля за этапами ее внедрения;
- d) рекомендовать государствам-членам переводить соглашения о воздушном транспорте в цифровой формат и стандартизировать эксплуатационные данные для обеспечения интеграции с предлагаемой системой;
- e) поддерживать использование искусственного интеллекта в качестве вспомогательного инструмента, способствующего повышению эффективности действующих систем, при этом должен соблюдаться принцип, согласно которому окончательное решение остается в компетенции полномочных органов государств;
- f) создать программы по наращиванию потенциала и оказанию технической поддержки развивающимся странам для обеспечения постепенного и сбалансированного внедрения системы на глобальном уровне;
- g) предложить ИКАО изучить возможность реализации экспериментального проекта в сотрудничестве с группой государств для оценки эффективности системы до ее внедрения на международном уровне.