Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/172[1]
25/9/26

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

ПОЭТАПНОЕ ВНЕДРЕНИЕ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ГОСУДАРСТВАХ С РАЗЛИЧНЫМИ УРОВНЯМИ РАЗВИТИЯ АВИАЦИИ

(Представлено Венесуэлой (Боливарианской Республикой) при поддержке 17 государств – членов ЛАКГА[2])

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе Международной организации гражданской авиации (ИКАО) предлагается разработать рамочную основу для поэтапного внедрения новейших технологий, позволяющий каждому государству продвигаться в соответствии с его уровнем институциональной, технологической и экономической готовности. Этот подход будет охватывать искусственный интеллект (ИИ), цифровизацию, перспективную аэромобильность (AAM) и другие технологии и предполагает четыре этапа внедрения: оценку возможностей; экспериментальные проекты; интеграцию в системы регулирования и эксплуатации; а также обеспечение функциональной совместимости на международном уровне. В данном документе предлагается воздержаться от унифицированного подхода к принятию технологий, который мог бы вызвать расширение технологического разрыва между государствами с различными уровнями развития авиации. Венесуэла (Боливарианская Республика) предлагает включить в этот механизм принципы технологической нейтральности, защиты данных, кибербезопасности, транспарентности, контроля со стороны человека, справедливой конкуренции и равных возможностей. Такой механизм будет также способствовать развитию технического сотрудничества, специализированной подготовки персонала, регионального обмена опытом и оказания помощи развивающимся государствам. Цель заключается в том, чтобы осуществлять технологическое преобразование воздушного транспорта постепенно, скоординированно и инклюзивно, в соответствии с принципом ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

Действия: Конференции предлагается:

а) признать, что различия между государствами в отношении институциональных возможностей, цифровой инфраструктуры, людских ресурсов и доступа к финансированию следует учитывать при формулировании экономической политики в области внедрения новейших технологий;

[1] Вариант на испанском языке предоставлен Венесуэлой (Боливарианской Республикой).
[2] Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Гайана, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

b) рекомендовать ИКАО разработать инструктивный материал для поступательного внедрения новейших технологий на основе готовности и возможностей национальных систем; c) содействовать созданию механизмов для технического сотрудничества, подготовки персонала, передачи знаний и реализации экспериментальных проектов, в частности для развивающихся государств; d) поощрять региональный обмен опытом и передовой практикой в области ИИ, цифрового преобразования и других новейших технологий; e) просить ИКАО обеспечить сохранение в будущей политике, касающейся этих технологий, функциональной совместимости на международном уровне, справедливой конкуренции и равных возможностей для государств.	
Стратегическая цель	Данный рабочий документ связан со стратегической целью *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"*, *"Каждый полет безопасен и защищен"*, *"Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех" и "Ни одна страна не остается без внимания"*
Финансовые последствия	Использование существующих механизмов технического сотрудничества, региональных программ, экспериментальных проектов и партнерских связей с государствами, отраслью, научными учреждениями и международными организациями
Справочный материал	Резолюция A42-26 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"* Стратегический план ИКАО на 2026–2050 гг.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Цифровое преобразование постепенно изменяет порядок предоставления авиатранспортного обслуживания, его организации и регулирования. Искусственный интеллект (ИИ), системы автоматизированного анализа данных, перспективная аэромобильность (AAM) и другие технологические новшества представляют новые возможности для совершенствования планирования, повышения эффективности, связности и удобства для пользователей воздушного транспорта.

1.2 В п. 4.1 повестки дня Конференции ATConf/7 четко признается, что AAM, ИИ, суборбитальные и коммерческие космические перевозки, а также цифровое преобразование изменяют авиацию, вызывая дискуссию о том, каким образом эти аспекты могут быть интегрированы в существующие рамки экономического регулирования.

1.3 В проекте декларации министров также признается потенциал новейших технологий и отмечается, что их интеграция в существующие экономические рамки требует скоординированных действий на глобальном уровне.

1.4 Венесуэла (Боливарианская Республика) считает, что при осуществлении глобальной координации следует учитывать, что государства находятся на разных стадиях технологической и институциональной готовности. Применение унифицированного, привязанного к срокам подхода для всех может вызвать увеличение существующих разрывов и не позволить некоторым государствам принять полноценное участие в преобразовании воздушного транспорта.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Интеграция новейших технологий зависит от факторов, которые в значительной мере различаются в разных государствах, в том числе от цифровой инфраструктуры и связности; наличия и качества аэронавигационных данных; институциональных и регуляторных

возможностей; наличия специалистов; доступа к технологиям и поставщикам; финансовых возможностей полномочных органов и отрасли; цифровизации аэропортов, авиакомпаний и поставщиков обслуживания, а также характеристик и размера национального рынка воздушных перевозок.

2.2 Эти различия не должны становиться препятствием для участия государств в технологическом преобразовании авиации. Цель должна заключаться в установлении общих международных принципов, позволяющих двигаться к функционально совместимым системам, при этом поддерживая достаточную гибкость для каждого государства в определении темпа и последовательности внедрения в соответствии с его внутренними условиями.

2.3 Этот подход соответствует цели Международной организации гражданской авиации (ИКАО) обеспечить, чтобы ни одна страна не оставалась без внимания, и поможет избежать технологического разрыва, влияющего на связность и конкурентоспособность некоторых рынков.

2.4 Венесуэла (Боливарианская Республика) предлагает ИКАО рассмотреть возможность разработки механизма поступательного внедрения новейших технологий, который будет служить добровольным ориентиром для государств. Этот механизм не будет устанавливать международной классификации государств или обязательных сроков. Его целью будет обеспечение методики самооценки и планирования для определения возможностей, потребностей и приоритетов государств.

2.5 Механизм может состоять из четырех этапов:

a) **Этап 1. Институциональная и технологическая готовность**. Может быть создана национальная дорожная карта, которая позволит избежать лишних инвестиций, не соответствующих выявленным потребностям. Государству следует провести первоначальную оценку имеющейся у него цифровой инфраструктуры, качества и доступности данных, применимого законодательства и правил, технических и регуляторных возможностей, а также потребностей в подготовке персонала; рисков для кибербезопасности и защиты информации; приоритетных технологий, соответствующих потребностям государства.

b) **Этап 2. Экспериментальные проекты и контролируемые условия**. Экспериментальные проекты будут служить для оценки выгод, затрат, потребностей в области регулирования, технологических требований и рисков перед тем, как осуществлять масштабное внедрение некоторой технологии. Государства могут создавать экспериментальные проекты перед развертыванием новых технологий.

c) **Этап 3. Интеграция в системы эксплуатации и регулирования**. После проведения оценки результатов экспериментальных проектов государства могут поступательно внедрять отдельные технологии в свои национальные системы. На этом этапе следует учитывать такие общие принципы, как транспарентность, институциональная подотчетность, адекватный контроль со стороны человека, защита данных и управление ими, а также обеспечение кибербезопасности.

d) **Этап 4. Функциональная совместимость и международное сотрудничество**. Национальные системы могут быть объединены в международную авиационную экосистему. Функциональная совместимость должна быть главным принципом. Существование различных поставщиков, платформ и технологических уровней не должно создавать ненужных препятствий для международной деятельности.

2.6 ИКАО могла бы играть важную роль в обеспечении общих принципов и инструктивных указаний, способствующих достижению функциональной совместимости.

2.7 Постепенное внедрение новых технологий требует более тесного сотрудничества между государствами. Важно рассмотреть возможность создания региональных программ по обмену опытом регулирования, совместного осуществления экспериментальных проектов, по возможности применения общего программного обеспечения и инструментария, методик оценки, результатов технологических проектов и передовой практики.

2.8 Региональные бюро ИКАО и региональные организации гражданской авиации могут служить в качестве механизмов координации в целях определения общих потребностей и организации проектов в рамках сотрудничества. Также следует поощрять к участию университеты, исследовательские центры, отрасли и поставщиков технологий, при этом ответственность за государственную политику и принятие решений в области регулирования должна по-прежнему лежать на государствах.

2.9 Усилия в области сотрудничества должны быть направлены, в частности, на подготовку национальных экспертов. Продолжение привлечения к работе внешних поставщиков будет ограничивать институциональный потенциал полномочных органов и может стать помехой в процессах цифрового преобразования.

3. **ВЫВОД**

3.1 ИИ и новейшие технологии должны способствовать развитию международной авиации, а не порождать новые формы неравенства между государствами. В основу будущих рекомендаций для работы на международном уровне следует заложить следующие принципы:

a) поступательное внедрение в соответствии с внутренними условиями в государстве;
b) технологическая нейтральность, при которой не отдается предпочтение каким-либо поставщикам или решениям;
c) функциональная совместимость систем;
d) наращивание собственного потенциала государств;
e) защита данных и обеспечение кибербезопасности;
f) транспарентность автоматизированных процессов;
g) контроль со стороны человека и институциональная подотчетность;
h) справедливая конкуренция и равные возможности;
i) техническое сотрудничество и передача знаний;
j) особое внимание к потребностям развивающихся государств.

3.2 Эти принципы позволят сочетать инновации и стабильность в области регулирования, облегчая государствам продвижение к технологическому преобразованию без риска для их способности надлежащим образом выполнять обязанности, связанные с регулированием.

— КОНЕЦ —