ATConf/7-WP/222
19/11/26

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**

4.3 Использование данных о воздушных перевозках и цифровой экосистемы для бесперебойной, безопасной и устойчивой эксплуатации

ПРОЕКТ ДОКЛАДА

(13 страниц)

Пункт 4 повестки дня. Новые технологии, новые бизнес-модели и прочие сопряженные вопросы

4.3 Использование данных о воздушных перевозках и цифровой экосистемы для бесперебойной, безопасной и устойчивой эксплуатации

4.3.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

Часть A. Авиационные данные для экономического регулирования и развития

4.3.1.1 В документе WP/9 Секретариат подчеркнул стратегическую роль надежных, безопасных и функционально совместимых экосистем авиационных данных в поддержке формирования политики на основе фактических данных, экономического регулирования, надзора, основанного на оценке рисков, и повышения эксплуатационной устойчивости. В документе был сделан акцент на согласованных стандартах данных, управлении данными, передовых аналитических технологиях и ответственном использовании искусственного интеллекта (ИИ) наряду с мерами защиты конфиденциальности и надзором со стороны человека. Конференции было предложено признать роль авиационных данных и цифровых экосистем, способствовать приведению их в соответствие с инструктивными материалами ИКАО и глобальными механизмами, содействовать внедрению комплексных, основанных на оценке рисков подходов к регулированию и поддерживать развитие функционально совместимых систем цифровой идентификации и обмена данными о пассажирах в соответствии с положениями ИКАО.

4.3.1.2 В документе WP/153, представленном Чили при поддержке 19 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)[1], была предложена модернизация систем статистического управления ИКАО. В нем была подчеркнута необходимость проведения анализа методов сбора данных, обновления средств и каналов передачи данных, предпочтительного использования программного обеспечения с открытым исходным кодом и свободных технологических стандартов, а также установления общих стандартов для обеспечения совместимости, сопоставимости и взаимозаменяемости данных. Конференции также было предложено поддержать методику, позволяющую представляющим доклады странам или координаторам иметь свободный доступ к базам данных ИКАО.

4.3.1.3 В документе WP/125, представленном Кенией от имени 54 государств – членов Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)[2], подчеркивалось, что надежные, унифицированные и своевременные авиационные данные являются основой для экономического надзора, инвестиций и мониторинга результатов либерализации. В нем была описана Африканская программа по авиационным данным (APAD), включая согласованные инструменты отчетности, общие показатели и региональную платформу, находящуюся в стадии разработки. Конференции

[1] Аргентина, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

[2] Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

было предложено поддержать общие глобальные показатели развития воздушного сообщения, ценовой и общей доступности воздушных перевозок, роста объема перевозок и результатов либерализации, укреплять национальный статистический потенциал и расширить сотрудничество с АКГА по вопросам стандартов, отчетности и устойчивых региональных механизмов обмена данными.

4.3.1.4 В документе WP/43, представленном Малайзией, предлагался постепенный переход от статичного, периодического экономического регулирования к гибкому надзору на основе фактических данных, опирающемуся на непрерывный мониторинг рынка, совместную аналитику и структурированный сравнительный коллегиальный анализ. В нем были определены пять принципов: соразмерность; интероперабельность; прозрачность при соблюдении мер по обеспечению конфиденциальности; наращивание потенциала до введения требований; и постоянный пересмотр, включая пересмотр на основе показателей, дополняющий плановые пересмотры. В документе была изложена добровольная дорожная карта, включающая самооценку, сеть коллегиального обучения и последующее обновление инструктивного материала. Конференции было предложено одобрить эти принципы, просить обновить документы Doc 9587 и Doc 9626 и предложить участие в координируемой ИКАО добровольной сети коллегиального обучения.

4.3.1.5 В документе WP/17, представленном Республикой Корея, предлагались общее определение и система классификации для измерения экономического воздействия отрасли гражданской авиации. В документе подчеркивалась необходимость последовательных границ отрасли при измерении прямого, косвенного и производного воздействия в соответствии с резолюцией A42-26 Ассамблеи. В нем ИКАО было предложено рассмотреть расширенное определение и общие принципы классификации, учитывающие развитие авиационной деятельности и увязанные с международными статистическими стандартами и методологической структурой вспомогательного счета авиации (ASA), сохраняя при этом за государствами гибкость для соотнесения их существующих национальных классификаций.

4.3.1.6 В документе WP/77, представленном Саудовской Аравией, предлагалась модернизация инструктивного материала ИКАО по экономической политике с использованием основанной на анализе данных методики и диверсифицированных экономических инструментов, включая индекса глобальной конкурентоспособности авиации (GACI) и ASA. В документе был сделан акцент на демонстрации экономической отдачи от реформы регулирования с учетом региональных различий и изменений на рынке, а также на укреплении сотрудничества между Группой экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) и Группой экспертов по авиационным данным и анализу (ADAP). Конференции было предложено поддержать повышение степени актуализации инструктивного материала, скоординированные рабочие процессы групп экспертов, соответствующие ресурсы и адаптированные учебные материалы по наращиванию потенциала.

4.3.1.7 В документе WP/159, представленном Венесуэлой (Боливарианской Республикой) при поддержке 19 государств – членов ЛАКГА[3], управление данными и непрерывный статистический анализ были выделены в качестве структурных факторов, способствующих экономическому планированию, регуляторному надзору, устойчивости и непрерывности деятельности. В документе содержался призыв к переходу от разрозненных аналитических процессов к интегрированным, защищенным от киберугроз и интероперабельным цифровым платформам. Конференции было предложено признать эти приоритеты и просить ИКАО укрепить

[3] Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Гайана, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

техническое сотрудничество, помощь и специализированную подготовку для развивающихся государств в соответствии со стратегической целью *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

4.3.2 **РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА**

4.3.2.1 Конференция подчеркнула, что надежные, своевременные и согласованные авиационные данные лежат в основе экономического регулирования, инвестиций, связности сети, а также надзора за безопасностью полетов и авиационной безопасностью с учетом факторов риска. Конференция также отметила то, что ИКАО следует опираться на существующие инструменты, обеспечивать соразмерность новых требований к данным, защищать конфиденциальную информацию и избегать создания избыточной отчетности. Кроме того, она заострила внимание на важности эффективного управления данными, межведомственной функциональной совместимости и на гарантиях ответственного использования искусственного интеллекта, включая контроль со стороны человека.

4.3.2.2 Была выражена широкая поддержка модернизации статистических систем ИКАО. Было подчеркнуто, что внедрение должно носить поэтапный, экономически доступный и безопасный характер, сопровождаясь наращиванием потенциала развивающихся государств. Была выражена поддержка обеспечению доступа государствам-докладчикам или их координаторам, а также подчеркнута важность открытого доступа к данным, в том числе для проведения независимых исследований.

4.3.2.3 Получил поддержку предложенный подход к надзору на основе данных при условии, что новые требования к данным останутся соразмерными, позволят избежать дублирования и принесут ощутимую пользу. Некоторые делегации подчеркнули, что работу по обновлению инструктивных материалов должны возглавлять эксперты государств-членов в рамках соответствующей группы экспертов. Было также отмечено, что эта работа может послужить основой для любого обновления документов Doc 9587 и Doc 9626 на добровольной и необязывающей основе с учетом национальных обстоятельств.

4.3.2.4 Получило поддержку предложение относительно общих показателей связности сети, ценовой доступности, физической доступности, роста объема перевозок и результатов либерализации, подготавливаемых исходя из накопленного регионального опыта. Некоторые делегации высказали оговорки в отношении единых глобальных контрольных показателей, подчеркнув, что такие показатели должны прежде всего помогать государствам оценивать результаты достижения их собственных национальных целей и допускать гибкость в рамках существующих систем. Была также выражена поддержка общей системе классификации, обеспечивающей гибкость для национальных систем и четкое разграничение между классификацией и измерением экономического воздействия.

4.3.2.5 Конференция поддержала предложение о более тесной координации между ATRP и ADAP. Было подчеркнуто, что ATRP следует уделять приоритетное внимание своей текущей работе, а предлагаемая координация должна осуществляться в рамках существующих графиков работы групп и не влечь за собой постановку дополнительных задач. Была выражена поддержка предложению осуществлять такую координацию для модернизации инструктивного материала по экономическим вопросам. Также приветствовалось подписание Методологической основы вспомогательного счета авиации.

4.3.2.6 Была выражена поддержка оказанию технической помощи и проведению подготовки кадров для укрепления потенциала в области управления данными и анализа. Делегации отметили необходимость финансирования, развития навыков, создания инфраструктуры и оказания институциональной поддержки в развивающихся государствах, особенно в наименее развитых странах и развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. Было обращено особое внимание на то, как отсутствие данных сказывается на оценках инвестиций и факторов риска. Внимание также было обращено на вопросы кибербезопасности, недискриминационного доступа к технологиям и необходимость избегать неоправданного бремени отчетности.

4.3.2.7 Конференция приняла к сведению информационные документы WP/107, представленный Колумбией при поддержке 17 государств – членов ЛАКГА[4], WP/165, представленный Колумбией при поддержке 16 государств – членов ЛАКГА[5], WP/178 Revision No. 1, представленный Италией, и WP/148 и WP/187, представленные Казахстаном.

4.3.3 **ВЫВОД**

4.3.3.1 В результате рассмотрения документации и последующего обсуждения в рамках части A пункта 4.3 повестки дня Конференция пришла к следующим выводам:

a) надежные, своевременные и согласованные авиационные данные, поддерживаемые функционально совместимыми и надежными цифровыми системами, имеют решающее значение для разработки политики на основе фактов, экономического регулирования, планирования инвестиций и устойчивого развития воздушного транспорта;

b) ИКАО следует продолжать модернизацию своих инструментов сбора статистических данных и отчетности, продвигать единые стандарты данных и показатели, а также повышать сопоставимость и доступность авиационных данных с учетом потребностей и возможностей государств-членов;

c) ИКАО через свои соответствующие группы экспертов и существующие механизмы следует продолжать совершенствовать экономические данные и аналитические инструменты, включая Вспомогательный счет авиации (ASA) и индекс глобальной конкурентоспособности авиации (GACI), для содействия разработке политики на основе фактов, для оценки экономического вклада и конкурентоспособности воздушного транспорта, а также способствовать модернизации экономической нормативно-правовой базы;

d) ИКАО следует поощрять сотрудничество с государствами и региональными организациями, а также оказывать поддержку в области технической помощи, подготовки кадров и обмена передовой практикой для укрепления национального и регионального потенциала в сфере управления данными и аналитики, особенно в развивающихся государствах.

[4] Аргентина, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Гайана, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.
[5] Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Гайана, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

4.3.4 **РЕКОМЕНДАЦИЯ**

Рекомендация 4/x. Авиационные данные для экономического регулирования и развития

Конференция рекомендует:

a) государствам укреплять национальные механизмы сбора авиационной статистики и управления данными, включая координацию между соответствующими полномочными органами и заинтересованными сторонами отрасли, своевременное представление отчетности в ИКАО, проверку достоверности данных и использование надежных фактических сведений при экономическом регулировании и планировании инвестиций;

b) ИКАО продолжать модернизацию своих систем сбора статистических данных и отчетности, содействовать внедрению единых стандартов данных, совместимых форматов и метаданных, а также повышать сопоставимость, доступность и удобство использования авиационных данных с учетом требований конфиденциальности, имеющихся ресурсов и возможностей государств-членов;

c) ИКАО через свои соответствующие органы рассмотреть вопрос о разработке и совершенствовании общих показателей связности сети воздушного транспорта, ценовой доступности, физической доступности, роста объемов перевозок и результатов либерализации с опорой на региональный опыт и существующие системы отчетности;

d) ИКАО изучить возможность разработки единого определения, сферы охвата и системы классификации для отрасли гражданской авиации, увязанных с международно признанными статистическими стандартами, оценкой экономического воздействия в соответствии с резолюцией A42-26 Ассамблеи и методологической основой ASA, обеспечивая при этом гибкость при применении на национальном уровне;

e) ИКАО через свои соответствующие группы экспертов и существующие механизмы продолжать совершенствовать инструменты экономического анализа, включая ASA и GACI, а также координацию между ATRP и ADAP в рамках их действующих программ работы и без постановки дополнительных задач в целях содействия научно обоснованной модернизации инструктивного материала по экономической политике;

f) ИКАО посредством своих соответствующих групп экспертов и при участии экспертов государств-членов изучить принципы гибкого экономического надзора, основанного на данных, включая соразмерные требования к данным, функциональную совместимость, прозрачность при обеспечении гарантий конфиденциальности, наращивание потенциала и проведение постоянного обзора, а также возможности для добровольной самооценки и взаимного обучения, что могло бы лечь в основу возможных будущих обновлений документов Doc 9587 и Doc 9626;

g) ИКАО укреплять сотрудничество с региональными организациями и оказывать поддержку в области технической помощи, подготовки кадров, обмена знаниями и создания устойчивых региональных механизмов работы с данными для совершенствования управления данными, отчетности и аналитического потенциала, особенно в развивающихся государствах.

4.3.5 **ДОКУМЕНТАЦИЯ**

Часть B. Цифровая трансформация и регулирование ИИ

4.3.5.1 В документе WP/81, представленном Бразилией при поддержке 17 государств – членов ЛАКГА[6], описана директивная основа для создания бесперебойной, безопасной и устойчивой экосистемы биометрических перелетов. В документе рассматривается проблема фрагментации, возникающая из-за использования систем, разработанных для разных эксплуатантов, и дублирования баз данных биометрических регистрационных записей. В нем представлена координируемая государством, интегрированная федеративная модель, в рамках которой проверка личных данных проводится с использованием официальных государственных источников, при этом обеспечивается надлежащее управление и защита персональных данных. В документе рекомендуется признать потенциал скоординированных систем биометрических данных и обмениваться опытом в целях содействия их надежному внедрению при обеспечении функциональной совместимости.

4.3.5.2 В документе WP/83, представленном Бразилией и Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) при поддержке 20 государств – членов ЛАКГА[7], цифровизация была отмечена в качестве одного из основных факторов, обеспечивающих связность, эффективность и жизнестойкость. На основании опыта Бразилии применительно к цифровым авиационным сетям, связи по каналам передачи данных, автоматизации и Общесистемному управлению информацией особое внимание в документе уделяется вопросам функционально совместимого информационного обслуживания, кибербезопасности, регулирования, доверия к цифровым технологиям и институционального потенциала. Конференции было предложено поддержать разработку скоординированных инструктивных материалов ИКАО и механизмов реализации, направленных на проведение безопасной, технологически нейтральной и инклюзивной цифровой трансформации.

4.3.5.3 В документе WP/26, представленном Китаем, описывается его модель "Соединение ствола с ветвями, налаживание сообщения городов с удаленными районами" (LTB) по обеспечению транзитного обслуживания на цифровой и аналитической основе для внутренних перевозок. Особое внимание в документе уделяется принципу, согласно которому государство обеспечивает условия для обслуживания, а отрасль определяет направление инноваций, платформам для обмена информацией, а также сотрудничеству между аэропортами и авиаперевозчиками, направленному на повышение транзитной связности и удобства для пассажиров. В нем государствам предлагается координировать вопросы, касающиеся цифровой инфраструктуры и функциональной совместимости данных для транзитного обслуживания, а ИКАО – подготовить инструктивный материал и стандарты, опубликовать примеры передовой практики и организовать обмен опытом, в том числе в рамках предлагаемой группы экспертов по транзитному обслуживанию.

4.3.5.4 В документе WP/36, представленном Китаем, описывается, как система совместного принятия решений в аэропорту (A-CDM) позволяет обеспечить более эффективное преобразование плановой, заявленной или предусмотренной расписанием пропускной способности аэропорта в

[6] Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

[7] Аргентина, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

фактическую эксплуатационную производительность. Особое внимание в документе уделяется интеграции с системой организации потоков воздушного движения, повышению качества данных по контрольным этапам и прогнозирования, скоординированному управлению очередностью начала буксировки воздушных судов, распределению мест стоянки, противообледенительной обработке и восстановлению после сбоев в функционировании. В нем разъясняется, что эти улучшения не изменяют непосредственно конфигурацию взлетно-посадочных полос, количество мест стоянки или нормативы эшелонирования. Конференции было предложено принять к сведению опыт Китая и поручить соответствующим группам экспертов ИКАО изучить возможность создания глобального механизма обеспечения безопасной, защищенной и подотчетной интеграции технологий ИИ в рамках всей авиационной экосистемы.

4.3.5.5 В документе WP/179, представленном Кенией от имени 54 государств – членов АКГА[8], были отмечены возможности, открывающиеся благодаря цифровой трансформации и искусственному интеллекту, а также недостаточное развитие инфраструктуры, проблемы с кибербезопасностью, нехватка специалистов необходимой квалификации и пробелы в области защиты данных и регулирования. Конференции было предложено поддержать осуществление всеохватной, экономически доступной и обеспечивающей функциональную совместимость цифровой трансформации, разработку технологически нейтрального инструктивного материала, ответственное использование искусственного интеллекта, создание совместных региональных платформ, сотрудничество в области кибербезопасности, укрепление потенциала, передачу технологий и организацию надлежащего финансирования, включая сотрудничество с АКГА и партнерами по развитию.

4.3.5.6 В документе WP/15, представленном Оманом от имени Арабской организации гражданской авиации (АКАО), было предложено создать под эгидой ИКАО глобальную цифровую платформу, связывающую соглашения о воздушном транспорте с системами выдачи разрешений на эксплуатацию. Предлагаемая платформа будет хранить положения соглашений и с помощью ИИ проверять заявки на получение разрешений на соответствие правам на перевозки, пропускной способности, частоте рейсов и условиям эксплуатации, направляя заявки, выходящие за рамки параметров соглашения, в компетентные полномочные органы государств. Особое внимание в документе уделяется вопросам суверенитета государства, контроля со стороны человека, кибербезопасности и защиты данных. Конференции было предложено поддержать разработку общего технического и нормативного инструктивного материала, обеспечение постепенного внедрения такой системы, создание международной рабочей группы, укрепление потенциала и рассмотрение экспериментального проекта при сохранении за государствами права принимать окончательные решения.

4.3.5.7 В документе WP/20, представленном Республикой Корея, рассматривались условия, при которых национальные законы и нормативные акты, касающиеся ИИ, применяются к международной авиации. В нем проводится разграничение между законодательством об ИИ общего характера, которое находится в ведении министерств, отвечающих за вопросы ИИ, и требованиями, применяемыми в рамках нормативной базы авиационного сектора под надзором ведомств гражданской авиации. В документе отмечается возможность возникновения дублирования,

[8] Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сенегал, Сейшельские Острова, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

правовой неопределенности, различий в сроках внедрения, а также неопределенности в отношении признания уже выполненных требований. Конференции было предложено рекомендовать ИКАО организовать обсуждения на высоком уровне по общим аспектам, государствам – на добровольной основе предоставить информацию о применимом законодательстве, компетентных органах и межведомственных консультациях, а региональным бюро ИКАО – обобщить информацию и определить общие региональные проблемы и приоритеты.

4.3.6 **РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА**

4.3.6.1 Конференция выступила в поддержку и акцентировала внимание на безопасной, основанной на стандартах и технологически нейтральной цифровизации для обеспечения транспортной связности, эффективности и устойчивости. Была подчеркнута важность общесистемного управления информацией как одного из ключевых факторов, способствующих переходу к надежным и функционально совместимым информационным услугам, а также необходимость поэтапного внедрения, в том числе в рамках FF-ICE, исходя из эксплуатационных потребностей и с учетом конкретных результатов.

4.3.6.2 Многие делегации высказались в поддержку скоординированных систем биометрической идентификации, предусматривающих меры по защите персональных данных и недопущению фрагментации. Они также поделились опытом в области оформления пассажиров с использованием биометрических данных, предоставления цифровых услуг в сфере регулирования гражданской авиации и осуществления цифрового контроля за авиационной безопасностью.

4.3.6.3 Делегации положительно оценили опыт в области транзитного обслуживания и подчеркнули, что любая будущая работа должна оставаться гибкой и недирективной, отражая различные эксплуатационные реалии и национальные возможности. Несколько делегаций высказались за обмен передовой практикой через существующие структуры ИКАО, а не за создание новой группы экспертов, а некоторые не поддержали разработку глобальных стандартов для внутренних соглашений об интерлайнинге и перевозке багажа.

4.3.6.4 Несколько делегаций выразили озабоченность в связи с созданием глобальной платформы с учетом имеющихся ресурсов, затрат и прошлого опыта, в то время как другие делегации призвали к дальнейшей оценке технической осуществимости, а также правовых и финансовых последствий до принятия каких-либо обязательств по внедрению. Была также выражена поддержка с акцентом на том, что работа по созданию глобальной платформы должна вестись осторожно и в рамках имеющихся ресурсов.

4.3.6.5 Было широко поддержано проведение дискуссий на высоком уровне по вопросу о том, как национальное законодательство в области ИИ применяется к международной авиации. Мнения относительно глобального рамочного механизма регулирования ИИ разделились. Одни считали создание такого рамочного механизма преждевременным и отдавали предпочтение гибким подходам под руководством национальных полномочных органов, в то время как другие поддерживали скоординированный на глобальном уровне подход. Было широко признано, что необходимо провести сбор дополнительных данных и дальнейшие дискуссии, в том числе в ходе мероприятий в 2027 году, а также соразмерную работу на основе оценки рисков и с учетом специфики авиации.

4.3.6.6 Что касается цифровой трансформации и ИИ, а также пробелов в инфраструктуре, кибербезопасности, специализированных навыках, защите данных и управлении, то делегации подчеркнули необходимость поэтапного и финансово доступного внедрения с учетом различных уровней цифровой готовности, что должно сопровождаться технической помощью, обучением, передачей технологий и региональным сотрудничеством. Была также отмечена важность подготовки инспекторов, управления данными, кибербезопасности, защиты данных, обмена информацией и передачи навыков.

4.3.6.7 Конференция приняла к сведению следующие информационные документы: WP/176, представленный Сальвадором при поддержке 17 государств – членов ЛАКГА[9]; WP/200, WP/201 и WP/202, представленные Индией; WP/188, представленный Казахстаном; WP/193, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, WP/22, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), и WP/142, представленный Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и Международным советом деловой авиации (МСДА).

4.3.7 **ВЫВОД**

4.3.7.1 По итогам рассмотрения документации и состоявшейся дискуссии в рамках части B пункта 4.3 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

a) цифровая трансформация, включая функционально совместимые информационные системы, цифровую идентификацию и ответственное использование искусственного интеллекта, может способствовать обеспечению авиатранспортной связности, эксплуатационной эффективности, упрощению формальностей и повышению устойчивости;

b) следует рекомендовать государствам внедрять безопасные, функционально совместимые и технологически нейтральные цифровые решения, обеспечивая надлежащее управление данными, кибербезопасность, защиту конфиденциальности и работу институциональных механизмов с учетом различных уровней цифровой готовности;

c) ИКАО через свои соответствующие подразделения и в координации с проводимой в настоящее время работой следует изучить необходимость разработки согласованного, основанного на оценке рисков инструктивного материала по использованию искусственного интеллекта в авиации, включая общую терминологию и учет различий в национальных подходах к регулированию;

d) ИКАО следует содействовать обмену опытом и передовой практикой в области цифровизации аэропортовых и трансферных услуг, биометрической идентификации и цифровых процессов регулирования, а также оценивать, в каких случаях дополнительный инструктивный материал мог бы повысить

[9] Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла, Гайана, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

функциональную совместимость и снизить ненужную административную нагрузку;

e) ИКАО следует поддерживать постепенное осуществление цифровой трансформации посредством сотрудничества с региональными организациями и отраслью, оказания технической помощи, наращивания потенциала и обмена знаниями, в частности для оказания помощи развивающимся государствам и предотвращения усугубления цифрового разрыва.

4.3.8 **РЕКОМЕНДАЦИЯ**

Рекомендация 4/x. Цифровая трансформация и регулирование ИИ

Конференция рекомендует следующее:

a) государствам следует осуществлять скоординированные, безопасные, функционально совместимые и технологически нейтральные инициативы в области цифровой трансформации, согласованные с соответствующими положениями и инструктивным материалом ИКАО и подкрепленные надлежащим управлением, обеспечением кибербезопасности, защитой персональных и конфиденциальных данных, а также институциональным потенциалом;

b) государствам следует содействовать созданию функционально совместимых рамочных механизмов цифровой идентификации и обмена данными о пассажирах, соответствующих Стандартам и Рекомендуемой практике ИКАО и инструктивным материалам, включая программу идентификации пассажиров и цифровых проездных документов, в целях обеспечения бесперебойных поездок и повышения безопасности;

c) ИКАО следует, в координации с проводимой в настоящее время работой, изучить необходимость разработки согласованного, основанного на оценке рисков инструктивного материала по использованию ИИ в авиации, включая общую терминологию и эффективный контроль со стороны человека, а также содействовать проведению дискуссий на высоком уровне по общим соображениям относительно применения национальных законов и нормативных актов в области ИИ к международной авиации, опираясь на добровольно предоставляемые государствами сведения о применимых законах, компетентных полномочных органах и межведомственных консультациях, при этом региональные бюро ИКАО должны обобщать информацию об общих региональных проблемах и приоритетах, а также на итоги мероприятий 2027 года, посвященных ИИ в авиации, с целью выявления пробелов, дублирования и несоответствий;

d) ИКАО следует содействовать обмену опытом и передовой практикой в области цифровизации аэропортовых и трансферных услуг, включая A-CDM, биометрическую идентификацию и цифровые процессы регулирования, а также оценивать, в каких случаях инструктивный материал мог бы повысить функциональную совместимость, оптимизировать использование имеющихся возможностей и снизить административную нагрузку;

e) ИКАО следует поддерживать постепенное внедрение посредством сотрудничества с государствами, региональными организациями, отраслью и партнерами по развитию, включая оказание технической помощи, наращивание потенциала, обмен знаниями и передачу технологий, в частности для оказания помощи развивающимся государствам и предотвращения усугубления цифрового разрыва.

— КОНЕЦ —