

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 24 повестки дня. Первоочередные инициативы в области безопасности полетов и аэронавигации****ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ДАЛЬНЕЙШЕЙ ИНТЕГРАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА КОСМИЧЕСКИХ ПОЛЕТОВ В ЭКОСИСТЕМУ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**(Представлено Чили при поддержке 18 государств – членов ЛАКГА²)**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Производство космических полетов сосуществует с авиацией с 1949 года. Хотя делались попытки координировать деятельность в этих двух областях – как использующих один и тот же ресурс, воздушное пространство – со временем эти инициативы утратили свой первоначальный импульс.

На Договаривающиеся государства Чикагской конвенции, участвующие в производстве космических полетов, распространяются положения Приложения 15 "Службы аэронавигационной информации", относящиеся к уведомлениям о представляющей опасность деятельности в своих соответствующих регионах полетной информации (РПИ). Однако у них нет эффективных инструментов сотрудничества в сфере организации использования воздушного пространства в этих контекстах.

Учитывая повышение частоты запусков и возвратов космических кораблей, неуклонный рост объемов деятельности международной гражданской авиации и появление новых участников в авиационной экосистеме, весьма целесообразно укрепление координации между специализированными учреждениями системы ООН, обладающими юрисдикцией в этих областях.

Действия: Ассамблее рекомендуется поручить Совету принять необходимые меры по возобновлению и активизации обсуждения с соответствующими специализированными учреждениями системы ООН, с тем чтобы достичь прогресса в интеграции производства космических полетов в экосистему гражданской авиации, при этом обеспечивая согласованное, безопасное и эффективное развитие обеих сфер деятельности.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью "Каждый полет является безопасным и надежным" и "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"
----------------------------	--

¹ Вариант на испанском языке представлен Чили² Аргентина, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка

<i>Финансовые последствия</i>	– Финансовые последствия для ИКАО отсутствуют. – Ожидается, что для сохранения рентабельности поставщикам аэронавигационного обслуживания будут необходимы инвестиции. – Ожидается сокращение операционных затрат эксплуатантов.
<i>Справочный материал</i>	Дос 10184 <i>"Действующие резолюции Ассамблеи"</i> (по состоянию на 7 октября 2022 года) Дос 10209 <i>Доклад Четырнадцатой Аэронавигационной конференции</i> , Доклад комитета по пункту 3 повестки дня <i>"100 лет коммерческой авиации"</i> , авиатранспортная организация Hermes <i>"Общий каталог искусственных космических объектов"</i> , д-р Джонатан К. Макдауэлл

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Согласно базе данных *Общего каталога искусственных космических объектов* астрофизика д-ра Джонатана Макдауэлла, первым зафиксированным полетом за пределы земной атмосферы с невоенными целями был полет "Викинг-1", научной зондовой ракеты, разработанной в Лаборатории военно-морских исследований/Лаборатории прикладной физики Университета Джонса Хопкинса, запущенной 3 мая 1949 года и поднявшейся на высоту 106 км. В публикации *"100 лет коммерческой авиации"*³ говорится, что всего через 13 лет после этого опыта, в 1962 году, коммерческая авиация перевезла 156 млн пассажиров во всем мире, и было совершено 43 суборбитальных запуска.

1.2 В 2024 году состоялось 87 суборбитальных, 263 орбитальных запусков и 275 возвращений в атмосферу, а количество пассажиров, перевезенных коммерческой авиацией, составило 4 779 000 000. Простой взгляд на эти цифры позволяет увидеть, что положение дел изменилось радикальным образом.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Уже на своей 29-й сессии в 1992 году Ассамблея ИКАО проявила дальновидность, попросив Генерального секретаря обеспечить доведение позиций и потребностей международной гражданской авиации до сведения всех соответствующих космических агентств. Она также поручила Организации обеспечивать свою постоянную представленность на соответствующих конференциях и совещаниях, связанных с авиацией или затрагивающих ее интересы в этом отношении.

2.2 В марте 2015 года в Монреале был проведен Первый Аэрокосмический симпозиум, организованный Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) и Управлением Организации Объединенных Наций по вопросам космического пространства (ЮНООСА). На этом мероприятии рассматривались вопросы новых видов космической деятельности и их связь с гражданской авиацией с учетом того, что появление на космической арене значительного количества заинтересованных сторон повлияет на применение документов космического и воздушного права. На этом симпозиуме была признана необходимость в создании общего пространства для авиационного и космического сообществ.

³ Костас Иатру, авиатранспортная организация Hermes, 2014, стр. 127.

2.3 В 2016 году в Абу-Даби был проведен второй симпозиум, целью которого, помимо прочего, было представление последних тенденций в сфере коммерческого космического транспорта и суборбитальных полетов, а также изучение нормативно-правовой базы для аэрокосмической деятельности и вопросов сотрудничества с заинтересованными сторонами в аэрокосмической сфере.

2.4 Последний симпозиум в этой серии прошел в 2017 году в Вене и был посвящен таким важным темам, как возможные элементы будущей организации космического движения, возможное воздействие суборбитальных полетов на деятельность в воздушном пространстве и космосе, а также возможные пробелы в воздушном и космическом праве, касающиеся обеспечения устойчивости аэрокосмической деятельности.

2.5 На 40-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2019 году была признана необходимость в тесном сотрудничестве с несколькими учреждениями ООН, в частности ЮНООСА и Комитетом по использованию космического пространства в мирных целях (КОПУОС). В связи с этим была подтверждена роль ИКАО в разработке, совместно с ЮНООСА, инструктивных указаний по политике в областях пересечения сфер деятельности международного коммерческого космического транспорта и международной гражданской авиации.

2.6 Четырнадцатая Аэронавигационная конференция, проведенная в Монреале в 2024 году, признала необходимость в дальнейшем содействии сотрудничеству, включая возможное проведение совместных мероприятий, между КОПУОС, ЮНООСА и, при необходимости, другими учреждениями системы ООН. Кроме того, было подчеркнуто, что авиационное и космическое право представляют собой отдельные правовые режимы. Конференция обратила внимание на то, что полеты космического транспорта отличаются от полетов в верхнем воздушном пространстве, и вынесла заключение с рекомендацией ИКАО сотрудничать с государствами-членами и международными организациями с тем, чтобы по мере необходимости выявлять, сводить воедино и публиковать передовую практику, связанную с безопасной и эффективной аэронавигацией для воздушных судов в условиях выполнения полетов космического транспорта.

2.7 Наша Организация по различным поводам признавала важность поддержания открытых каналов обмена информацией со всеми сторонами, участвующими в использовании нашего ограниченного ресурса, воздушного пространства. Необходимость всестороннего подхода к полетам в верхнем воздушном пространстве (НАО) уже учтена; пришло время для применения этого подхода к деятельности, выходящей за эти пределы, независимо от того, имеет она иной характер или нет и регулируется ли иными правовыми режимами или нет.

2.8 В заключение следует отметить, что серия мероприятий и деклараций, упомянутых выше, указывает на четкий и стабильный курс, который без существенных изменений держится уже больше 30 лет. Следующий логический шаг заключается в том, чтобы возобновить и активизировать обсуждение этих вопросов с соответствующими специализированными учреждениями системы ООН, включающее принятие определенных и обязывающих решений в целях достижения прогресса в интеграции производства космических полетов в экосистему гражданской авиации, при этом обеспечивая согласованное, безопасное и эффективное развитие обеих сфер деятельности.