



A42-WP/661
EC/51
29/9/25

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 27 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пункту 27 повестки дня представляется для рассмотрения Экономической комиссией.

Пункт 27 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией***Авиационные данные. Мониторинг и анализ***

27.1 В документе WP/142 Индия изложила подход к использованию недорогих приемников радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (ADS-B) на основе программно-определяемого радио (SDR) для сбора данных о выполнении полетов воздушных судов в не связанных с наблюдением оперативных и аналитических целях, подчеркнув, что точные данные о воздушном движении необходимы для поддержки организации потока воздушного движения (ATFM), планирования пропускной способности, экономического регулирования, точного выставления счетов, мониторинга эффективности и представления национальных отчетов. В документе отмечаются проблемы в работе аэропортов, не оборудованных радаром, и аэропортов, расположенных в удаленных местах, а также высокая стоимость традиционного наблюдения, и предлагается экономически эффективное поэтапное внедрение – наблюдение с помощью сертифицированных систем и резервное обеспечение с помощью SDR в крупных аэропортах и использование приемников на основе SDR в региональных/удаленных аэропортах – с передачей данных в централизованный национальный репозиторий, интегрированный с системами выставления счетов, управления "окнами" и ATFM. В документе подчеркиваются ожидаемые экономические выгоды (снижение капитальных и эксплуатационных затрат и улучшение надзора и прогнозирования на основе данных), и Ассамблее предлагается поддержать предложение о создании рабочей группы для стандартизации рекомендаций и инструктивного материала по внедрению ADS-B на основе SDR в целях, не связанных с наблюдением/статистикой.

27.2 В документе WP/143 Индия предложила стандартизированный индекс финансового состояния авиакомпаний (AHS), чтобы помочь эксплуатантам аэропортов управлять финансовыми рисками, возникающими в связи с предоставлением авиакомпаниям услуг на основе кредитования, отметив отсутствие единого прозрачного механизма оценки кредитоспособности авиакомпаний. С опорой на эксплуатационные показатели, финансовые показатели, показатели безопасности полетов и показатели качества обслуживания клиентов, а также на существующие информационные системы в других юрисдикциях, в документе предлагается основанная на данных, масштабируемая и прозрачная система, которая может быть создана ИКАО в партнерстве с отраслью и которая позволит устанавливать условия оплаты в зависимости от риска, улучшить процедуры заключения контрактов и укрепить финансовую устойчивость. Ассамблее было предложено принять к сведению этот вопрос, поддержать создание глобальной рабочей группы по разработке стандартизированной системы оценки кредитоспособности/финансового состояния авиакомпаний и поощрять сотрудничество между государствами, эксплуатантами аэропортов и отраслевыми ассоциациями под руководством ИКАО.

27.3 В документе WP/140 Республика Корея подчеркнула отсутствие общепринятого определения и сферы охвата отрасли гражданской авиации, что отрицательно сказывается на последовательности представления данных, измерении экономических показателей (в том числе в соответствии со Вспомогательным счетом авиации) и планировании политики. В документе отмечаются расхождения в национальных толкованиях (например, в отношении того, следует ли включать производство воздушных судов) и появление новых областей (таких как городская воздушная мобильность (UAM), беспилотные воздушные суда и коммерческие космические полеты) и предлагается ввести базовое и расширенное определения, согласованные с

международными статистическими стандартами (Международная стандартная отраслевая классификация всех видов экономической деятельности (МСОК), Классификация основных продуктов (КОП), Система национальных счетов (СНС)), чтобы улучшить сопоставимость и укрепить межведомственную координацию. Ассамблее было предложено инициировать процесс под руководством ИКАО в сотрудничестве со Статистическим отделом Организации Объединенных Наций (UNSD) и заинтересованными сторонами с целью разработки стандартизированной классификации и ее включения в будущие обновленные версии Вспомогательного счета авиации и соответствующий статистический инструктивный материал ИКАО.

27.4 Комиссия высказала мнение, что предложение о внедрении приемников ADS-B на основе SDR, содержащееся в документе WP/142, потенциально может повысить статистическую точность и улучшить точность прогнозирования при относительно низких затратах. В этой связи Комиссия рекомендовала Ассамблее передать предложения, изложенные в документе WP/142, соответствующим техническим группам и рабочим группам ИКАО для дальнейшего изучения и доработки.

27.5 Комиссия рассмотрела документ WP/143, в котором предлагается разработать стандартизированный индекс состояния авиакомпаний для мониторинга финансовой и эксплуатационной надежности авиакомпаний. Признав озабоченность Индии, выраженную в документе WP/143, большинство государств высказались против этого предложения, отметив, что надзор за финансовым состоянием авиакомпаний является вопросом ответственности государств, что уже существуют эффективные инструменты мониторинга и что предлагаемая структура будет излишне сложной. В связи с этим Комиссия согласилась с тем, что ответственность за контроль финансовой жизнеспособности авиакомпаний лежит на отдельных государственных органах, и не поддержала создание под руководством ИКАО системы индексации состояния авиакомпаний.

27.6 Комиссия приветствовала инициативы, изложенные в документе WP/140, и подчеркнула важность разработки согласованного определения и сферы охвата отрасли гражданской авиации. Она активно поддержала разработку стандартизированного глобального определения для повышения сопоставимости данных и совершенствования планирования политики. Вместе с тем одно из государств предупредило, что единое глобальное определение может оказаться необязательным и непрактичным, подчеркнув необходимость сохранения государствами гибкости при классификации своих авиационных секторов в соответствии с национальными приоритетами. В ответ Секретариат проинформировал Комиссию о том, что в рамках Специализированного совещания по статистике уже ведется соответствующая работа, которая специально призвана обеспечить такую гибкость.

Прочие вопросы

27.7 В документе WP/484, представленном Чили при поддержке Международного совета деловой авиации (IBAC), была подчеркнута ценность авиационных работ при ликвидации последствий стихийных бедствий и чрезвычайных ситуаций и отмечен вклад таких работ в экономическое развитие и общественную безопасность. В документе подчеркивается, что такие виды деятельности, как тушение пожаров, медицинская эвакуация и наблюдение, часто сталкиваются с нормативными барьерами при выполнении трансграничных полетов. Чили разделяет принципы Меморандума о взаимопонимании, принятого Латиноамериканской комиссией

гражданской авиации (ЛАКГА) в 2023 году, как пример успешной региональной инициативы по упрощению формальностей при проведении авиационных работ с участием иностранных эксплуатантов в чрезвычайных ситуациях. Ассамблее было предложено принять к сведению этот опыт и рассмотреть возможность включения инструктивного материала или типовых соглашений в программу работы ИКАО в целях упрощения доступа иностранных эксплуатантов к рынкам авиационных работ, особенно в случаях срочной необходимости.

27.8 В документе WP/405 Куба сообщила о продолжающемся применении односторонних и экстерриториальных мер, в частности эмбарго, введенного Соединенными Штатами Америки, что серьезно затрудняет экономическое развитие и обеспечение устойчивости ее сектора гражданской авиации. Эти меры, которые включают ограничения на приобретение воздушных судов и финансовые операции, а также ограниченный доступ к платформам для проведения совещаний/мероприятий, были охарактеризованы как нарушения Чикагской конвенции и международного права. Куба призвала Ассамблею признать негативное воздействие таких мер и настоятельно призвала государства воздерживаться от принятия законов, подрывающих суверенитет и законные интересы других государств, в соответствии с принципами ИКАО и инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

27.9 В документе WP/136 Индия подчеркнула растущее стратегическое значение доходов от неавиационной деятельности для аэропортов, особенно в контексте государственно-частного партнерства и быстрого роста объемов авиаперевозок. В документе были изложены основные тенденции в отношении соглашений, не относящихся к авиаперевозкам, передовой мировой опыт в области получения доходов от неавиационной деятельности, а также точка зрения Индии и ее стратегические приоритеты. Индия призвала ИКАО разработать инструктивный материал и типовые положения для соглашений, не относящихся к авиаперевозкам, содействовать гармонизации регулирования и поддерживать инициативы по наращиванию потенциала в целях укрепления финансовой устойчивости, инноваций и справедливых коммерческих партнерских отношений в соответствии с экономической политикой ИКАО и инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

27.10 В информационном документе WP/248 Revision No. 1, представленном при поддержке Межгосударственного авиационного комитета (МАК), Иран (Исламская Республика) указал на широкий спектр негативных последствий односторонних экономических санкций для своего сектора гражданской авиации, отметив, что такие меры ставят под угрозу безопасность полетов, эффективность и экономическую жизнеспособность как на национальном, так и на глобальном уровнях. В документе излагаются ограничения, влияющие на закупки и техническое обслуживание воздушных судов, финансовые операции, страхование, непрерывность эксплуатации и кадровую стабильность, которые подрывают принципы равенства, сотрудничества и безопасных воздушных перевозок, закрепленные в Чикагской конвенции. Иран призвал Ассамблею исключить гражданскую авиацию из сферы действия односторонних санкций, оказывать помощь затронутым государствам посредством технической и нормативной поддержки со стороны ИКАО и содействовать международному сотрудничеству в целях защиты гражданской авиации от сбоев, вызванных односторонними санкциями.

27.11 В информационном документе WP/277 Саудовская Аравия сообщила о недавних реформах, направленных на укрепление экономической нормативной базы гражданской авиации в государстве. В документе представлена информация о принятии и обновлении нормативных актов,

регулирующих деятельность аэропортов, наземное обслуживание, авиагрузовые перевозки, услуги воздушного транспорта и аэронавигацию, которые призваны повысить эффективность рынка, привлечь инвестиции и поддержать национальные цели в соответствии с Концепцией Саудовской Аравии на период до 2030 года. Принятые меры способствуют справедливой конкуренции, прозрачности и обеспечению качества услуг, содействуя созданию рабочих мест и повышая эффективность и капитализацию рынка. Саудовская Аравия обратила особое внимание на принятие ключевых принципов, включая вовлечение заинтересованных сторон, поэтапное внедрение для обеспечения плавного перехода, а также предоставление эксплуатационной модели и руководящих принципов для содействия эффективному применению.

27.12 Комиссия обсудила предложение, представленное в документе WP/484, подчеркнув важность авиационных работ при ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечении общественной безопасности. Она приняла к сведению региональную инициативу, направленную на содействие проведению авиационных работ иностранными эксплуатантами во время чрезвычайных ситуаций, а также предложение о разработке инструктивного материала или типовых соглашений ИКАО для обеспечения своевременного и скоординированного доступа в таких ситуациях. Государства-члены выразили общую поддержку этой инициативе, признав ее потенциал для повышения ясности нормативных требований и операционной эффективности в условиях трансграничных чрезвычайных ситуаций. В то же время несколько государств-членов подчеркнули необходимость тщательной оценки правовых и практических последствий, особенно с учетом того, что этот вид деятельности обычно не рассматривается в соглашениях о воздушном сообщении (ASA). В свете общей поддержки и высказанных соображений Комиссия рекомендовала Ассамблее поручить Совету при содействии соответствующих технических органов изучить возможность разработки инструктивного материала общего характера или типовых соглашений для государств в целях содействия выполнению авиационных работ иностранными эксплуатантами, особенно в чрезвычайных ситуациях.

27.13 Комиссия приняла к сведению информацию, содержащуюся в документе WP/405. Некоторые государства выступили с предостережением в отношении односторонних действий государств, отметив их негативное воздействие на возможности государства развивать гражданскую авиацию, что является нарушением Чикагской конвенции. Они подчеркнули роль ИКАО в качестве нейтральной платформы для содействия безопасному и упорядоченному развитию международной гражданской авиации на основе равенства возможностей. Одно государство подтвердило свою позицию, согласно которой ИКАО не является подходящим форумом для обсуждения введенных санкций. Оно также подтвердило свои действия и приверженность делу соблюдения своих международных обязательств по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности международной авиации. Комиссия отметила, что эти вопросы уже обсуждались на предыдущих сессиях Ассамблеи, и рекомендовала обратить на эти вопросы внимание Президента Совета, который в прошлом выступал посредником в рассмотрении данных вопросов.

27.14 Комиссия обсудила документ WP/136 и приняла к сведению предложение о том, чтобы ИКАО разработала инструктивный материал и типовые положения для соглашений, не относящихся к авиаперевозкам, способствовала унификации нормативной базы и поддерживала инициативы по наращиванию потенциала в целях повышения финансовой устойчивости и равноправного коммерческого партнерства. В то время как несколько государств-членов поддержали эту инициативу, признав необходимость в более разнообразных моделях получения доходов с учетом развития государственно-частных партнерств и глобальных структур управления

аэропортами, в большинстве выступлений прозвучали четкие оговорки. Была выражена обеспокоенность относительно мандата ИКАО в коммерческих вопросах, сложностью разработки практических рекомендаций и особым характером неавиационной деятельности, которая может потребовать альтернативных подходов. Кроме того, было подчеркнуто, что в ИКАО имеется инструктивный материал, касающийся неавиационных источников дохода, и любая будущая работа должна основываться на этих существующих материалах. Учитывая неоднозначные точки зрения, Комиссия пришла к выводу о том, что до начала официальной деятельности в этой области, потребуется более детальное рассмотрение, и рекомендовала ИКАО продолжать следить за развитием событий и вернуться к этому вопросу, когда это будет сочтено целесообразным.

27.15 Комиссия приняла к сведению документы WP/248 и WP/277.

— КОНЕЦ —