



A42-WP/692
P/55
1/10/25

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ПО ПУНКТУ 20 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено председателем Исполнительного комитета)

Прилагаемый доклад по пункту 20 повестки дня был утвержден Исполнительным комитетом. Резолюция 20/1 рекомендуется к принятию пленарным заседанием.

Примечание. После изъятия настоящего титульного листа данный документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.

Пункт 20 повестки дня. Инновации в сфере авиации**Искусственный интеллект**

20.1 На своем шестом заседании Комитет рассмотрел документ A42-WP/29, представленный Советом ИКАО, в котором освещаются меры, принятые в течение последнего трехлетнего периода для осуществления резолюции Ассамблеи A40-27 *"Инновации в сфере авиации"*, включая утверждение Советом Политики ИКАО в области инноваций. Этот основополагающий документ был разработан с учетом выводов и рекомендаций, сделанных по результатам независимой оценки, проведенной Колледжем персонала системы Организации Объединенных Наций (КПСООН). Он обеспечивает преемственность в рамках ключевых мероприятий, связанных с инновациями, включая Отраслевой консультативный форум (ICF) ИКАО, предусматривает постоянный, расширенный и инклюзивный диалог с заинтересованными сторонами и включает меры по привлечению инноваторов из других секторов, которые могут оказать значительное положительное влияние на авиационный сектор. В рамках основной деятельности по разработке глобальной политики и стандартов ИКАО внедрила Дорожную карту по стандартизации, с тем чтобы регулирование шло впереди инноваций. В Стратегическом плане на 2026–2050 гг. инновации были определены в качестве высокоприоритетного фактора, что позволяет более эффективно использовать их для достижения всех стратегических целей.

20.2 В этой связи в документе A42-WP/29 представлена обновленная версия резолюции Ассамблеи A40-27 и рекомендованы положения, которые способствуют реализации Политики ИКАО в области инноваций и, в частности, содержат настоятельный призыв к государствам и заинтересованным сторонам предпринимать действия, дополняющие действия ИКАО. Эта обновленная версия поможет обеспечить согласованное внедрение инноваций в масштабах всего сектора. Комитет согласился с необходимостью того, чтобы ИКАО взаимодействовала с государствами по вопросам регулирования и внедрения искусственного интеллекта (ИИ).

20.3 Комитет рассмотрел документ A42-WP/401, представленный Белизом от имени государств – членов Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА)¹, в котором представлен анализ возможностей и преимуществ использования ИИ в гражданской авиации и подчеркивается его положительное влияние на управление полетами.

20.4 Комитет рассмотрел документ A42-WP/389, представленный Колумбией при поддержке государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)², в котором подчеркивается, что крайне важно понимать потенциал ИИ и учитывать различные факторы при его надлежащем использовании.

20.5 Комитет рассмотрел документ A42-WP/246, представленный Саудовской Аравией, в котором описывается, как ИИ может повысить способность Организации разрабатывать, проверять и внедрять Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) и инструктивные материалы более гибким, основанным на анализе данных и эффективным образом.

¹ Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа, Сальвадор.

² Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор, Ямайка.

20.6 Комитет рассмотрел документ A42-WP/234, представленный Сингапуром, подготовленный в соавторстве с Таиландом и поддержанный Канадой, Китаем и Республикой Корея, в котором предлагалось, чтобы ИКАО взяла на себя ведущую роль в области применения ИИ в авиации.

20.7 Комитет рассмотрел документ A42-WP/375, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, в котором рассматривалась стратегическая необходимость интеграции ИИ в деятельность полномочных органов гражданской авиации.

20.8 Во всех документах были рекомендованы различные меры, которые ИКАО может рассмотреть, с тем чтобы сыграть инициативную и ведущую роль в использовании ИИ в авиации.

20.9 Комитет отметил инициативы, изложенные в документах, и общие темы, в том числе: необходимость того, чтобы ИКАО разработала всеобъемлющие нормативные рамки и стандартизированные подходы к внедрению ИИ; необходимость наращивания потенциала и проведения обучения; расширение сотрудничества между ИКАО, государствами-членами, отраслью и научным сообществом. Комитет принял к сведению, что некоторые государства рекомендовали Организации сначала рассмотреть возможность разработки стратегического видения и высокоуровневой основы использования ИИ в авиации, и предупредил, что разработка нормативно-правовой базы и принятие многих других мер, предложенных в рабочих документах, будет преждевременной. Комитет признал, что ИИ является ключевым фактором, но призвал к осторожности в принятии чрезмерно директивных мер на этом раннем этапе.

20.10 Комитет отметил текущие и запланированные мероприятия ИКАО в рамках соответствующих разделов плана действий, предусмотренного Политикой ИКАО в области инноваций. В частности:

- 1) в настоящее время несколько экспертных групп ИКАО обсуждают ИИ в различных формах, и ожидается, что в течение следующего трехлетнего периода эта работа будет расширяться;
- 2) Секретариат продолжает координировать эти мероприятия в целях обеспечения согласованности сквозных вопросов;
- 3) Секретариат инициирует совместную работу по стратегическому прогнозированию в области ИИ в авиации. В этой работе будут участвовать государства, Организация Объединенных Наций, отрасль, научное сообщество и другие стороны. После разработки концепции проекта будет направлено письмо государствам, в котором государствам и международным организациям будет предложено принять участие в этой работе.

20.11 Комитет приветствовал инициативы государств-членов по продолжению глобальных и региональных дискуссий по ИИ. Комитет признал ценность таких мероприятий для продвижения работы ИКАО по данному вопросу и отметил существующие механизмы, позволяющие ИКАО вносить вклад в эти дискуссии.

20.12 Отметив значительное внимание, уделяемое ИИ в ходе дискуссий, Комитет решил не перечислять конкретные инновации, чтобы обеспечить стабильность в течение более длительного периода времени и избежать необходимости вносить поправки в текст в связи с изменениями в сфере инноваций, используемых в авиации.

20.13 Комитет отметил быстрый прогресс и все более широкое внедрение ИИ во многих отраслях, включая авиацию, и согласился с необходимостью применения совместного и инклюзивного подхода для всех соответствующих заинтересованных сторон.

20.14 Комитет особо отметил необходимость принятия подхода к внедрению ИИ, который способствует обсуждению между регулируемыми органами и производителями систем.

20.15 Комитет признал потенциальные преимущества структурированного подхода к использованию ИИ во всех видах деятельности ИКАО и отметил необходимость включения вопроса об ИИ, когда это целесообразно, в программу работы Организации. В этой связи Комитет также согласился с тем, что ИКАО необходимо изучить вопрос об использовании ИИ регулирующими органами.

20.16 Комитет отметил различные вопросы, поднятые во всех документах, и отметил, что наилучший порядок действий должен быть определен Советом ИКАО с учетом политики в области инноваций, а также необходимости и наличия внебюджетных ресурсов.

20.17 Комитет принял к сведению информационные документы, представленные Турцией (A42-WP/511 и A42-WP/512) и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) (A42-WP/489).

Другие вопросы, связанные с инновациями в сфере авиации

20.18 Комитет рассмотрел документ A42-WP/217, Revision No. 1, представленный Бразилией и поддержанный государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)³, в котором содержится призыв к внедрению контролируемого тестирования нормативных положений в качестве эффективного механизма повышения оперативности нормотворчества, усиления устойчивости и совершенствования процесса принятия решений на основе фактических данных в гражданской авиации. Комитет согласился с тем, что ИКАО следует включать ссылки на контролируемое тестирование в свои инструктивные материалы, где это уместно, и приветствовал призыв к государствам-членам внедрять подходы, предусматривающие контролируемое тестирование нормативных положений, в качестве элемента их инструментов регулирования, всегда следя за тем, чтобы соображения безопасности полетов и обслуживания воздушного движения оставались в центре любой экспериментальной системы.

20.19 Комитет рассмотрел документ A42-WP/218, представленный Саудовской Аравией, в котором обращается внимание на форум "Авиация будущего" (FAF), состоявшийся в 2024 году. В документе также отмечено, что следующий форум FAF, запланированный на апрель 2026 года, придаст этой работе дополнительный импульс, способствуя усилиям по укреплению международных партнерств, продвижению согласованных с ИКАО приоритетов и демонстрации

³ Аргентина, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор, Ямайка.

решений, которые преобразуют авиацию. Комитет принял к сведению информацию о FAF и приветствовал инициативу, изложенную в документе.

20.20 Комитет принял к сведению информационные документы, представленные Индонезией (A42-WP/633), Республикой Корея (A42-WP/602), Организацией воздушного транспорта "Гермес" (A42-WP/420) и Международным форумом авиационных исследований (IFAR) (A42-WP/678).

20.21 В свете состоявшегося обсуждения Комитет согласился представить для принятия на пленарном заседании следующую резолюцию, заменяющую резолюцию Ассамблеи А40-27:

Резолюция 20/1. Инновации в сфере авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что в статье 44 Конвенции о международной гражданской авиации говорится, что целями и задачами ИКАО являются разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном и экономичном воздушном транспорте,

принимая во внимание, что в статье 37 Конвенции предусматривается, что ИКАО принимает и по мере необходимости время от времени изменяет международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры, касающиеся [...], а также таких других вопросов, касающихся безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации, какие время от времени могут оказаться целесообразными,

~~*принимая во внимание,* что ряд конференций ИКАО признали реальные и потенциальные преимущества, а также новые задачи, которые инновации приносят в сферу обеспечения безопасности полетов, эффективности, авиационной безопасности, упрощения формальностей и экономической и природоохранной устойчивости воздушного транспорта, и что государствам-членам следует предоставить возможность реализовать эти преимущества таким образом, чтобы ни одна страна не оставалась без внимания;~~

принимая во внимание, что в Стратегическом плане ИКАО на 2026–2050 гг. отмечены реальные и потенциальные преимущества, которые инновации приносят в сферу воздушного транспорта, а также связанные с ними проблемы, и поставлена цель обеспечить наличие у государств-членов инструментов, знаний и стремления для реализации этих преимуществ таким образом, чтобы ни одна страна не оставалась без внимания, и, как следствие, инновации признаются высокоприоритетным механизмом реализации, имеющим ключевое значение для успешного достижения стратегических целей,

признавая, что положения ИКАО применимы к гражданской авиации ~~и всем гражданским пользователям воздушного пространства~~ и что отсутствие нормативных положений на глобальном уровне может тормозить процесс внедрения инновационных технических решений и препятствовать воплощению их преимуществ в авиации и в этих целях ИКАО может извлечь пользу из постоянного взаимодействия с отраслью для определения самых современных технических достижений и их своевременной интеграции,

признавая, что характер и темпы инноваций требуют разработки регулируемыми органами на национальном, региональном и глобальном уровнях новых методов, а также предоставления со стороны ИКАО соответствующих *рамочных механизмов для содействия енособствующих* своевременному анализу и оценке *технических инновационных достижений на технологически нейтральной основе*,

принимая во внимание Политику ИКАО в области инноваций,

1. *порукает* Совету обеспечить реализацию Политики в области инноваций;

~~2.~~ *настоятельно призывает* все государства-члены, которые имеют опыт содействия процессу введения инноваций в гражданской авиации и которые усовершенствовали свои методы регулирования для более эффективного анализа и оценки путей использования таких инноваций, обмениваться своим опытом с другими государствами в рамках ИКАО;

~~2.~~ *порукает* Совету оценить потребность в совершенствовании процессов Организации, включая ее методы работы с отраслью, а также объем требуемых для этого ресурсов, в целях соответствия темпам инноваций, которые оказывают воздействие на устойчивое развитие гражданской авиации;

3. *порукает* Совету разработать на основании выводов, вытекающих из оценки, которая будет проведена во исполнение пункта 2 постановляющей части, если это будет признано целесообразным и необходимым, политические меры высокого уровня в отношении результатов вышеупомянутой оценки и впоследствии заложить концептуальную основу, которая будет енособствовать своевременной разработке глобальных стратегий и стандартов в поддержку процесса постоянного повышения уровня безопасности полетов, эффективности, авиационной безопасности, упрощения формальностей, совершенствования экономической и природоохранной деятельности; *призывает* государства-члены поддержать усилия ИКАО по обеспечению того, чтобы все государства имели равные возможности для разработки и внедрения инноваций в авиации, в том числе за счет оказываемой помощи, мер наращивания потенциала и соответствующих механизмов обучения, предлагаемых ИКАО в соответствии с Политикой ИКАО в области инноваций;

4. *порукает* Совету дать указание Генеральному секретарю продолжать поддерживать связь с государствами, правительственными и неправительственными организациями, частным сектором, научными кругами и соответствующими учреждениями Организации Объединенных Наций в целях ведения широкого диалога на стратегическом уровне, который позволит развивать сотрудничество и обмен опытом применительно к инновациям; *призывает* государства-члены использовать предоставленные ИКАО рамочные механизмы, которые помогут обеспечить своевременное проведение анализа необходимости разработки глобальных принципов, стандартов и других положений на технологически нейтральной основе, а также разработки инструментов для содействия дальнейшему развитию инноваций в секторе международной авиации, избежав при этом преждевременного внедрения инноваций;

5. *порукает* Совету срочно рассмотреть вопрос о создании органа высокого уровня с участием отрасли для регулярного предоставления Совету стратегических рекомендаций относительно инноваций в авиации; *призывает* государства-члены поддержать усилия ИКАО по созданию благоприятных условий для развития инноваций в авиации во всех регионах ИКАО в

соответствии со стратегической целью "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) и в рамках постоянного партнерства с отраслью;

6. *призывает* государства-члены содействовать и способствовать участию в соответствующих процессах ИКАО новых заинтересованных сторон в авиации, а также внеотраслевых заинтересованных сторон, занимающихся разработкой инноваций, которые могут использоваться для достижения стратегических целей ИКАО;

7. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A40-27.

— КОНЕЦ —