



A40-WP/587  
EX/252  
1/10/19

**АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ**  
**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА**  
**ПО**  
**ПУНКТУ 26 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый материал по пункту 26 повестки дня представляется для рассмотрения Исполнительным комитетом.

**Пункт 26 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом***Коммерческие космические перевозки*

26.1 В документе A40-WP/15, представленном Советом, содержится обзор процесса возникновения коммерческих перевозок (CST) и частичного пересечения такой деятельности с существующим сектором воздушного транспорта. Хотя полеты CST пока еще не осуществляются на регулярной основе, Комитет посчитал важным осуществлять мониторинг их развития, поскольку они могут стать регулярными в следующем десятилетии. Комитет принял к сведению уже проделанную ИКАО работу, изложенную в документе A40-WP/15, и согласился с тем, что число полетов увеличивается, как и воздействие этих полетов на международную гражданскую авиацию. Было отмечено, что упомянутая в документе A40-WP/15 деятельность будет осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг. и/или за счет внебюджетных взносов.

26.2 Комитет согласился с тем, что в предложенную в документе A40-WP/15 резолюцию следует внести изменения, с тем чтобы отразить необходимость в координации действий со стороны ИКАО с системой Организации Объединенных Наций, в частности с управлением Организации Объединенных Наций по вопросам космического пространства (УВКП) и Комитетом Организации Объединенных Наций по использованию космического пространства в мирных целях (ККПМ) и действия Секретариата следует координировать с обоими органами. Резолюция была изменена следующим образом:

**Резолюция 26/хх. Коммерческие космические перевозки (CST)**

*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 о международной гражданской авиации указано, что Организация "принимает и по мере необходимости время от времени изменяет международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры, касающиеся [...] таких других вопросов, касающихся безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации, какие время от времени могут оказаться целесообразными",*

*принимая во внимание, что Тринадцатая Аэронавигационная конференция (AN-Conf/13) рассмотрела технические аспекты коммерческих космических перевозок (CST), в частности их точки пересечения с авиацией, и Совет утвердил рекомендацию AN-Conf/13, касающуюся CST;*

*признавая взаимосвязь между принципами международного воздушного и космического права в отношении деятельности в сфере CST,*

*признавая* важность возложенных на ИКАО полномочий в области использования CST в воздушном пространстве; совместного использования инфраструктуры; совместного расположения аэропортов и космодромов; использования воздушных судов в качестве пусковых установок; и тех этапов полета космических аппаратов, на которых взаимодействие с атмосферой используется для создания подъемной силы,

*признавая* необходимость тесного сотрудничества с различными органами Организации Объединенных Наций, в частности, с Управлением Организации Объединенных Наций по вопросам космического пространства и Комитетом Организации Объединенных Наций по использованию космического пространства в мирных целях,

1. *подтверждает* роль ИКАО в разработке руководящих принципов в тех областях, где деятельность в сфере международных CST пересекается с международной гражданской авиацией в координации с Управлением Организации Объединенных Наций по вопросам космического пространства;

2. *порукает* Совету дать указания Генеральному секретарю консультироваться с государствами по вопросу о роли ИКАО и продолжать координировать деятельность с государствами, правительственными и неправительственными организациями, частным сектором, научными кругами и соответствующими учреждениями системы Организации Объединенных Наций в целях мониторинга прогресса и эволюции коммерческих космических перевозок и решения возникающих вопросов, включая влияние на полеты международной гражданской авиации.

26.3 Комитет рассмотрел документ A40-WP/126, представленный Международной Федерацией ассоциации диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), в котором выражается обеспокоенность в связи с продолжающимся воздействием коммерческих космических полетов на доступ в воздушное пространство и содержится просьба официально оформить разработку положений относительно интеграции коммерческих космических полетов в контролируемое воздушное пространство. Комитет отметил, что этот вопрос уже обсуждался на 13-й Аэронавигационной конференции, которая в то время сделала вывод о том, что ни в одном государстве ИКАО не существует хорошо разработанных положений, которые можно положить в основу таких положений. Тем не менее, ANConf/13 все-таки рекомендовала государствам обменяться любой соответствующей практикой в части пересечения космических полетов и полетов авиации, с тем чтобы поддержать по возможности высочайший уровень безопасности полетов. Комитет согласился с позицией 13-й Аэронавигационной конференции.

### *Инновации*

26.4 В документе A40-WP/14, представленном Советом, признается, что в авиационной отрасли быстро распространяются новые технологии и концепции производства полетов. Эти инновации обладают значительным потенциалом в деле повышения безопасности полетов, авиационной безопасности, устойчивости, доступности и экономичности во всем мире. Они также могут привести к созданию более эффективных и рациональных процессов регулирования авиационной деятельности. Поэтому очень важно, чтобы глобальный сектор международной гражданской авиации принял своевременные меры по мониторингу и оценке этих новшеств в

целях получения выгод, которые они могут обеспечить, а ИКАО действовала таким образом, чтобы ни одна страна не оставалась без внимания. Комитет согласился с оценкой, изложенной в документе A40-WP/14. Комитет принял к сведению, что бюджет Организации ограничен и это в значительной степени ограничивает ее возможности идти в ногу с появляющимися инновациями. Комитет согласился с тем, что необходимо провести оценку процесса ИКАО в части введения инноваций.

26.5 Комитет рассмотрел документ A40-WP/113, представленный Францией, Италией и Швецией, в котором признается, что в авиационном секторе происходят быстрые изменения с точки зрения технологий, новых угроз и ожиданий общественности, а государствам и Организации все труднее соответствовать ускоряющемуся темпу этих изменений. В нем рекомендуется налаживать более тесные связи с авиационной отраслью не только на уровне экспертов, но также и на уровне административного руководства, что позволит государствам и ИКАО более оперативно реагировать на эти изменения.

26.6 Комитет согласился с общим направлением этого документа в части того, что более тесное сотрудничество с отраслью на управленческом уровне в действительности может принести потенциальные преимущества Организации; однако он отметил, что потребуются разработать четкий круг полномочий в отношении такого сотрудничества и поэтому необходимо провести дополнительное исследование и рассмотрение этого вопроса. В этом контексте Комитет не поддержал проект резолюции Ассамблеи поскольку, по его мнению, она носит слишком предписывающий характер. Однако Комитет согласился с необходимостью интенсифицировать диалог между отраслью и ИКАО, а Совету следует поручить рассмотреть данный вопрос. Исходя из этого Комитет согласился включить в проект резолюции в документе A40-WP/14 дополнительную статью постановляющей части.

### **Резолюция 26/хх. 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;*

*признавая*, что положения ИКАО применимы ко 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, способствующих своевременному анализу и оценке технических достижений,

1. *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, в том числе связанных с разработкой и внедрением глобальных стратегий и стандартов, 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 способствовать своевременной разработке глобальных стратегий и стандартов в поддержку процесса постоянного повышения уровня безопасности полетов, эффективности, авиационной безопасности, упрощения формальностей, совершенствования экономической и природоохранной деятельности;

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.

5. *порукает* Совету срочно рассмотреть вопрос о создании регулярного органа высокого уровня с участием отрасли для предоставления Совету стратегических рекомендаций относительно инноваций в авиации.

26.7 В документе A40-WP/383, представленном Доминиканской Республикой, рассматривается потенциальная возможность свободного использования программного обеспечения с открытым исходным кодом (FOSS) для развития глобальной аэронавигационной системы, а также важность рассмотрения в ИКАО вопроса об установлении партнерских отношений с фондами программного обеспечения с открытым исходным кодом, а также с другими организациями в секторе для содействия этому процессу. Комитет отметил важность FOSS в области инноваций и то, что это будет частью поручений Ассамблеи, которые будут представлены на рассмотрение Совету.

26.8 Комитет рассмотрел документ A40-WP/320, представленный Сингапуром в соавторстве с Австралией, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Маршалловыми Островами, Науру, Островами Кука, Палау, Папуа-Новой Гвинеей, Самоа, Северной Македонией, Соединенным Королевством, Тринидадом и Тобаго, Фиджи и КАНСО, в котором содержится информация о 7-м Всемирном форуме руководителей ведомств гражданской авиации (WCACEF/7), проведенном в Сингапуре в 2019 году, на котором обсуждался подход к внедрению технических достижений в авиации. В форуме приняли участие 115 руководителей международной авиационной отрасли из 75 государств и 14 международных организаций. Делегаты согласились с необходимостью использования технических достижений для развития авиации, особенно в области организации воздушного движения. Они также признали трудности, связанные с быстрыми темпами технического прогресса, требующие развития партнерских отношений на основе сотрудничества в целях извлечения максимальной пользы для всей авиационной экосистемы. Участники форума подтвердили необходимость долгосрочного сотрудничества между партнерами и заинтересованными сторонами в области оптимизации авиационной экосистемы и вновь заявили о важности соблюдения проверенных временем основных принципов и политики ИКАО, направленных на содействие внедрению технических достижений. Комитет приветствовал документ A40-WP/320 и принял к сведению предлагаемые в документе действия. Комитет согласился с тем, чтобы Совет рассмотрел содержание данного документа в ходе оценки процесса ИКАО в части введения инноваций.

26.9 Комитет рассмотрел документ A40-WP/342, представленный Организацией по авиационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), в котором говорится об ожидаемых темпах роста сектора беспилотных авиационных систем (БАС) и содержится просьба к ИКАО рассмотреть вопрос о создании структуры для сотрудничества с отраслью в целях разработки положений для новых участников воздушного пространства. Комитет отметил, что это соответствует итогам 13-й Аэронавигационной конференции, а также документу A40-WP/14, представленному Советом. Комитет согласился с тем, что БАС следует придать первостепенное значение в рамках оценки, которую Ассамблея представит на рассмотрение Совета.

26.10 Комитет рассмотрел документ A40-WP/268, представленный ИККАИА и КАНСО по вопросу искусственного интеллекта и цифровизации в авиации, а также документ A40-WP/327 по новым эксплуатационным концепциям с применением автономных систем, документ A40-WP/317 по автоматизированному полету строем и документ A40-WP/459 по инновациям в авиации, представленными ИККАИА. Во всех четырех документах содержится обзор различных появляющихся и потенциальных эксплуатационных видов использования в их соответствующих областях и содержался призыв к ИКАО изучить различные варианты, позволяющие отрасли и другим заинтересованным сторонам удовлетворять потребности в новых положениях, которые обеспечат их поддержку. Комитет принял к сведению содержание этих документов и большой объем технической работы, который еще требуется выполнить для разработки таких Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS). Комитет далее принял к сведению, что Юридический комитет уже рассматривает вопрос о проведении исследования БАС, а заинтересованные стороны могут представить документ на очередную сессию Юридического комитета по вопросу изучения правовых последствий автономии в полете.

26.11 Комитет рассмотрел документ A40-WP/292, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, в котором излагаются проблемы, связанные с разработкой нормативных

положений для городской аэромобильности. В документе A40-WP/292 содержится просьба к ИКАО приоритизировать работу по данному вопросу, включая разработку SARPS и инструктивного материала и соответствующих процессов. Комитет согласился с тем, что содержащаяся в документе информация будет рассмотрена Советом при проведении оценки его процедур, а также установленных процессов приоритизации пунктов его программы работы.

26.12 Комитет отметил, что все мероприятия, указанные в рамках раздела инноваций, финансированием не обеспечены и не могут быть осуществлены без дополнительных ресурсов. Комитет рекомендовал проанализировать данные предложения с учетом существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг., и наличием внебюджетных ресурсов. В этой связи Комитет также рекомендовал ИКАО рассмотреть новые методы, обеспечивающие доступ ИКАО к внебюджетным ресурсам и экспертным знаниям.

#### *Региональное сотрудничество*

26.13 Комитет рассмотрел документ A40-WP/136, представленный Катаром, в котором признается необходимость обеспечить лучшую согласованность и последовательность во всех географических районах, обозначенных в качестве регионов ИКАО, в том, что касается национальных правил, эксплуатационных требований и процедур, основанных на SARPS. В нем ИКАО предлагается проанализировать существующую региональную политику в области сотрудничества, первоначально разработанную 10 лет назад с учетом того, что существующие региональные организации и региональные органы гражданской авиации могут охватывать государства, относящиеся к двум или нескольким региональным бюро, и они были созданы на основе общей культуры, истории и языка. Комитет согласился с тем, что для обеспечения лучшей координации между ИКАО и региональными организациями, а также с региональными органами гражданской авиации, ИКАО следует проанализировать существующую политику в области регионального сотрудничества, первоначально разработанную около 10 лет назад.

26.14 Был принят к сведению представленный Арабской организацией гражданской авиации информационный документ WP/424 по вопросу технического сотрудничества с Организацией гражданской авиации и международными и региональными организациями гражданской авиации.

#### *Пандемия, угрозы для здоровья населения и дезинфекция воздушных судов*

26.15 Комитет принял к сведению, что документ A40-WP/5, представленный Советом и содержащий доклад по дезинсекции воздушных судов и мерам борьбы с переносчиками инфекции, уже обсуждался в рамках пункта 14 повестки дня "Программы упрощения формальностей".

26.16 Комитет рассмотрел документ A40-WP/132, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), в котором содержится призыв к сотрудничеству между всеми сторонами в подготовке к пандемиям и чрезвычайным ситуациям в области общественного здравоохранения и реагирования на них, в особенности в том, что касается соблюдения государствами во время этих ситуаций руководящих указаний Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ). Далее в нем содержится просьба к Совету продолжить сотрудничество с международными сторонами и в дальнейшем развивать деятельность в рамках

Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и контролю угроз для здоровья населения (CAPSCA). Комитет поддержал предложение ИАТА и признал, что реализуется несколько инициатив по решению затронутых в документе вопросов, и настоятельно призвал государства к сотрудничеству с CAPSCA и ВОЗ. Комитет согласился с тем, что ИКАО следует развивать деятельность CAPSCA с учетом существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг. и наличия внебюджетных ресурсов.

26.17 Были приняты у сведению информационные документы A40-WP/546, представленный Канадой, и A40-WP/90, представленный МАК.

#### *Прочие вопросы*

26.18 Комитет рассмотрел документ A40-WP/318, представленный Индонезией, в котором Ассамблее предлагается поручить ИКАО пересмотреть положения, относящиеся к аэродромам, и определить и разработать положения ИКАО в поддержку аэропортовых эксплуатационных правил в случае стихийного бедствия. Комитет принял в сведению деятельность Генерального директората гражданской авиации (DGCA) Индонезии в сотрудничестве с другими национальными ведомствами и Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) в отношении готовности аэропортов к стихийным бедствиям и отметил, что Приложения ИКАО содержат SARPS, касающиеся планирования мероприятий на случай аварийной обстановки, а также формальностей пограничного контроля, касающихся рейсов для оказания помощи при стихийных бедствиях или антропогенных катастрофах. Однако Комитет отметил, что нынешние положения в большинстве случаев относятся к подготовке аэродрома к аварийным ситуациям, возникающим на аэродроме или в его окрестностях. Комитет также отметил, что ИКАО и Управление Организации Объединенных Наций по координации гуманитарных вопросов (УКГВ) являются сопредседателями группы заинтересованных сторон по вопросам авиации и гуманитарным вопросам, с тем чтобы обеспечить наличие соответствующего инструктивного материала и средств для предоставления своевременной и скоординированной помощи с использованием воздушных судов после стихийного бедствия. Комитет рекомендовал Совету изучить данное предложение с учетом существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг., и наличия внебюджетных ресурсов.

26.19 Комитет разделил обеспокоенность, выраженную в документе A40-WP/442, в отношении трудностей, с которыми могут столкнуться некоторые государства-члены при получении въездных виз для участия в совещаниях ИКАО в Штаб-квартире, региональных бюро, а также в любых других государствах. Что касается совещаний, организуемых в Штаб-квартире, то Комитет был проинформирован о том, что эти вызывающие обеспокоенность вопросы были доведены до сведения полномочных органов Канады по получении документа A40-WP/442 и что полномочные органы Канады в координации с соответствующими иммиграционными органами, обязуются еще больше упростить выдачу соответствующих въездных виз делегатам совещаний ИКАО. Делегация Канады дала заверения в том, что будут предприняты все возможные усилия для своевременной выдачи въездных виз должным образом назначенным делегатам при условии своевременной координации ИКАО. Секретариат обеспечит применение такой же упрощенной процедуры в отношении делегатов на совещаниях ИКАО, проводимых в государствах, принимающих региональные бюро ИКАО, а также в других государствах, при условии, что официальные запросы в отношении помощи по визовым вопросам будут получены Секретариатом в региональных бюро ИКАО, по необходимости, в координации со Штаб-квартирой.

26.20 Комитет рассмотрел документ A40-WP/135, представленный Катаром, в котором подчеркивается целесообразность глобальных планов ИКАО и связанных с ними дорожных карт, которые предусмотрены в нынешнем и будущем бизнес-плане ИКАО в поддержку реализации пяти стратегических целей. Документ A40-WP/135 призывает разработать глобальные планы в поддержку всех стратегических целей ИКАО, то есть разработать новые глобальные планы в поддержку целей в области экономического развития воздушного транспорта и охраны окружающей среды и обеспечить их соответствие с уже существующими тремя глобальными планами. В рабочем документе подчеркивается важность увязки этих глобальных планов с бизнес-планом ИКАО. Комитет принял к сведению, что вопрос о возможной разработке глобального плана по стратегическим целям в области экономического развития воздушного транспорта (ГПВТ) и охраны окружающей среды обсуждался Советом (см. документ A40-WP/22-EC/7 относительно возможности разработки ГПВТ), но Совету будет необходимо дополнительно обсудить данный вопрос.

26.21 Комитет рассмотрел документ A40-WP/167, представленный Международной федерацией работников транспорта (МФТ), содержащий предложение отмечать международный день бортпроводника в качестве признания и популяризации критичной для безопасности роли, которую играют в авиации каabinные экипажи, и как средство привлечения и удержания на работе следующего поколения бортпроводников. В документе предлагается принять к сведению, что существующая дата 31 мая отмечается как день бортпроводника многими государствами, международными организациями и эксплуатантами. В этой связи Комитет принял к сведению информационный документ A40-WP/500 относительно международного дня жертв авиационных катастроф. Учитывая просьбы в отношении учреждения нескольких международных авиационных дней, Комитет рекомендовал Совету изучить эти просьбы в совокупности и представить доклад на очередную сессию Ассамблеи.

26.22 Были приняты к сведению информационный документ A40-WP/541 Саудовской Аравии, информационный документ A40-WP/480 МАК, информационный документ A40-WP/483 Гондураса, Белиза, Гватемалы, Сальвадора, Никарагуа и Коста-Рики, членов КОСЕСНА, информационный документ A40-WP/500 группы семей жертв авиационных катастроф и информационный документ A40-WP/501 МФТ.