



AN-Conf/14-WP/208
4/9/24

ЧЕТЫРНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 26 августа – 6 сентября 2024 года

ПРОЕКТ ДОКЛАДА КОМИТЕТА ПО ПУНКТУ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый проект доклада по пункту 3 повестки дня представляется Комитету на утверждение для последующего представления пленарному заседанию.

Пункт 3 повестки дня. 3.1. Повышение производительности аэронавигационной системы предложения по повышению эффективности аэронавигационного обслуживания, способствующие достижению LTAG

Оптимизация воздушного пространства

3.1 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/14-WP/10, представленный Секретариатом, в котором была выдвинута инициатива, направленная на то, чтобы сосредоточить внимание на гармоничном внедрении продольного эшелонирования, составляющего 55,5 км (30 м. миль) или менее в океаническом и удаленном воздушном пространстве и 19 км (10 м. миль) или менее в других местах с целью повышения эффективности функционирования глобальной аэронавигационной системы. Улучшение эффективности организации воздушного движения (ОрВД) часто затруднялось применением различных минимумов эшелонирования при пересечении границ районов полетной информации или минимумов эшелонирования, которые не соответствуют тем, которые обычно применяются в регионе или субрегионе. Комитет, оказав широкую поддержку этому предложению в качестве вклада в достижение долгосрочной желательной цели ИКАО (LTAG) для международной авиации, отметил основную роль, которую будут играть региональные группы по планированию и осуществлению проектов (PIRG) посредством поддержки сотрудничества и разработки региональных планов действий по максимизации эффективности авиатранспортных потоков, как это отражено в документе AN-Conf/14-WP/82, представленном Оманом.

3.2 В документе AN-Conf/14-WP/9, представленном Секретариатом, предлагается провести исследование по вопросу о целесообразности рассмотрения потенциальных преимуществ создания независимой, объективной и последовательной программы проверок в области эффективности аэронавигации. В рабочем документе напоминалось, что механизм непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и основанные на соблюдении норм проверки в области авиационной безопасности способствовали разработке планов корректирующих действий и стратегий оказания помощи, которые могут стать основой для обеспечения финансирования и определения приоритетности проектов по осуществлению.

3.3 Комитет выразил поддержку на том основании, что при изучении вопроса о целесообразности такой программы следует определить, должна ли она принимать форму проверки или какого-либо альтернативного механизма, такого как "оценка" или анализ пробелов в управлении потоками воздушного движения. В исследовании следует также рассмотреть вопрос о том, должна ли ее сфера охвата быть соразмерной сложности воздушного движения в каждом государстве; обязательно ли должны участвовать все государства; и определить, каким образом можно использовать уже существующие механизмы для поддержки мониторинга эффективности ОрВД.

3.4 Комитет также подчеркнул, что в этом исследовании следует рассмотреть вопрос о том, каким образом можно обеспечить непосредственную основу для обеспечения финансирования и приоритизации проектов, которые способствуют развитию потенциала, подготовке кадров и внедрению, а также модернизации инфраструктуры и систем ОрВД, способствуя межрегиональным инициативам поддержки, чтобы помочь государствам и регионам разработать более надежные системы организации воздушного движения.

3.5 Комитет далее подчеркнул важность привлечения государств и международных организаций, включая Организацию по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международную ассоциацию воздушного транспорта (ИАТА), Международный совет деловой авиации (МСДА) и Международную федерацию ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА), к проведению исследования и важность информирования их о прогрессе, достигнутом в его проведении. При рассмотрении вопроса о том, каким образом провести это исследование, Комитет согласился с тем, что ИКАО должна учитывать финансовую и рабочую нагрузку на Организацию, избегать дублирования и применять уроки, извлеченные из УППКБП и Универсальной программой проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ).

3.6 В документе AN-Conf/14-WP/40, представленном Объединенными Арабскими Эмиратами, и документе AN-Conf/14-WP/74, представленном ИАТА, МСДА и ИФАТКА, рассматривается вопрос о создании основы для процедур минимального уровня обслуживания в океаническом и удаленном воздушном пространстве, которые будут дополнять процедуры, предложенные в документах AN-Conf/14-WP/10 и AN-Conf/14-WP/9. Комитет согласился с тем, что, хотя единообразное применение минимальных уровней эшелонирования позволит сократить число узких мест и повысить безопасность полетов и эффективность аэронавигации, что соответствует целям проекта 30/10, современные решения в области ОрВД должны также применяться на больших участках воздушного пространства, которые имеют сходные характеристики авиатранспортного потока. Они включают управление потоками воздушного движения (ATFM), гибкое использование воздушного пространства, воздушное пространство со свободным маршрутом (FRA) и сотрудничество между гражданскими и военными полномочными органами. Комитет признал, что такие инициативы должны основываться на потребностях широкого круга представителей авиационного сообщества, что может подразумевать проведение опросов, при необходимости.

Операции, основанные на траектории полета

3.7 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/14-WP/60, представленный Венгрией от имени Европейского союза и его государств-членов¹, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)², Европейской организации по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ) и Сингапура, которые выступают за необходимость реализации проактивного и глобально организованного подхода к разработке и внедрению операций, основанных на траектории полета (ТВО), учитывая все процессы ОрВД, которые используют траектории полета или оказывают на них влияние. Затем Комитет рассмотрел документ AN-Conf/14-WP/48, представленный Индонезией, Китаем, Новой Зеландией, Республикой Корея, Сингапуром, Соединенными Штатами Америки, Таиландом, Японией и КАНСО, в котором рассматривается инициатива Азиатско-Тихоокеанского региона по определению путей внедрения концепции ТВО. Кроме того, Комитет рассмотрел документ AN-Conf/14-WP/70, представленный Бразилией, Китаем, Сингапуром, Соединенными Штатами Америки, Таиландом и Японией, в котором описывается проводимое в настоящее время исследование по целям достижения результатов в области ТВО и связанным с ними ключевым показателям эффективности (КПЭ).

3.8 Комитет отметил преимущества ТВО, связанные с повышением предсказуемости движения воздушных судов и эффективности полетов, а также увеличением использования

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция, Эстония.

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Республика Молдова, Монако, Норвегия, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

имеющихся возможностей и гибкости эксплуатантов. Комитет признал, что эти преимущества будут способствовать реализации предусмотренной LTAG ИКАО цели для международной авиации по достижению чистой нулевой эмиссии углерода к 2050 году. Признавая, что в разных государствах и регионах будет наблюдаться разная степень готовности к внедрению ТВО, Комитет подчеркнул важность хорошо подготовленного и скоординированного внедрения ТВО для получения более существенных и непосредственных преимуществ. Поэтому Комитет согласился с тем, что ИКАО необходимо расширить свою программу работы, с тем чтобы лучше планировать и синхронизировать разработку и внедрение всех соответствующих механизмов, обеспечивающих внедрение ТВО. Комитет также подчеркнул, что, хотя ИКАО продолжает свои усилия по согласованию регионального и глобального внедрения, государствам и PIRG следует сосредоточить внимание на планировании и внедрении зрелых и соответствующих технических инструментов обеспечения ТВО, таких как общесистемное управление информацией (SWIM) и обслуживание полетов и потоков движения: информация для совместного использования воздушного пространства (FF-ICE).

3.9 При обсуждении конкретных факторов, способствующих внедрению ТВО, Комитет также оказал широкую поддержку предлагаемым действиям, касающимся разработки положений об автоматической синхронизации траектории воздух-земля, а также изучения потенциальной эволюции политики предоставления обслуживания, содержащейся в *Глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения* (Дос 9854), что может создать необходимые стимулы для своевременного перехода на ТВО. Что касается рекомендаций в отношении инструктивных материалов ИКАО по КПЭ, содержащихся в документе AN-Conf/14-WP/70, то Комитет постановил передать их соответствующей(им) группе(ам) экспертов для рассмотрения в процессе разработки инструктивных материалов по ТВО и обновления рамочных показателей эффективности *Глобального аэронавигационного плана* (ГАНП, Дос 9750). Комитет приветствовал инициативы по изучению показателей эффективности, применимых к ТВО, и подчеркнул важность активного сотрудничества между государствами и отраслью, особенно на региональном уровне. Комитет призвал государства и заинтересованные стороны в отрасли поделиться результатами этих исследований с ИКАО через соответствующую(ие) группу(ы) экспертов или посредством процесса управления изменениями в рамках ГАНП.

3.10 Что касается постепенного отказа от положений, связанных с планом полетов ИКАО, обычно именуемым FPL2012, то Комитет отметил, что обсуждение будет завершено в рамках пункта 3.2 повестки дня.

Классификация воздушного пространства и продвижение возможностей по делегированию воздушного пространства

3.11 В документе AN-Conf/14-WP/94, представленном Японией, рассматриваются имеющиеся меры по улучшению пропускной способности воздушного пространства и, следовательно, увеличению экономии топлива благодаря рассмотрению вопроса о секторизации воздушного пространства в вертикальной плоскости, а не в традиционной горизонтальной плоскости. Кроме того, в документе AN-Conf/14-WP/38, представленном Объединенными Арабскими Эмиратами, были отмечены преимущества FRA. Признавая, что расширение инициатив в области FRA через границы воздушного пространства должно повысить эксплуатационную эффективность и способствовать сокращению потребления топлива, Комитет согласился с тем, что вопрос о том, необходимы ли дополнительные положения и инструктивные материалы ИКАО для

содействия согласованному внедрению FRA, следует передать соответствующей(им) группе(ам) экспертов для дальнейшего рассмотрения.

3.12 В документе AN-Conf/14-WP/39, представленном Объединенными Арабскими Эмиратами, рассматривается внедрение зон обязательного вещания в качестве метода повышения безопасности полетов в сложных условиях воздушного пространства. Хотя использование обязательного вещания воздушными судами, выполняющими полеты согласно правилам визуальных полетов в воздушном пространстве класса G отличается от положений о классификации воздушного пространства, содержащихся в Приложении 11 *Обслуживание воздушного движения*, Комитет согласился передать этот вопрос соответствующей(им) группе(ам) экспертов для рассмотрения в связи с текущей работой по применимости и эволюции правил полетов, проводимой согласно решению 41-й сессии Ассамблеи.

3.13 В документе AN-Conf/14-WP/89, представленном КАНСО, говорится о необходимости более сильной и более структурированной помощи со стороны ИКАО в отношении механизмов трансграничного обслуживания, которая позволила бы поддержать государства, изучающие преимущества таких механизмов, и о необходимости вынести рекомендации о том, как наилучшим образом создать такие механизмы. К этим механизмам относятся: а) небольшие корректировки границ воздушного пространства между соседними государствами; б) единый поставщик аэронавигационного обслуживания, предоставляющий обслуживание воздушного движения более чем в одном государстве (иногда с упором на верхнее воздушное пространство); и с) создание совершенно новой структуры для обеспечения обслуживания воздушного движения в нескольких государствах. В документе было приведено несколько примеров соглашений об обслуживании, благодаря которым были получены значительные выгоды, иногда в течение многих десятилетий, однако отсутствие инструктивных материалов препятствовало широкому внедрению таких централизованных конфигураций воздушного пространства. В документе AN-Conf/14-WP/115, представленном Международной федерацией транспортников (МТФ), признаются преимущества трансграничных операций по обслуживанию воздушного движения и отмечено, что такая секторизация может быть динамической или плавной. В то время как в документе предлагалось создать рамки, включающие дополнительные стандарты и другие гарантии, Комитет напомнил о существующих успешных механизмах делегирования воздушного пространства, что свидетельствует о ценности существующих положений Приложений ИКАО.

Космические транспортные полеты

3.14 Комитет рассмотрел рабочие документы: AN-Conf/14-WP/58, представленный Венгрией от имени Европейского союза и его государств-членов³, других государств – членов ЕКГА⁴, ЕВРОКОНТРОЛЯ, а также Боливией, Гондурасом, Мексикой, Коста-Рикой, Кубой, Чили и Эквадором; AN-Conf/14-WP/17 представленный Соединенными Штатами Америки и Новой Зеландией; AN-Conf/14-WP/110, представленный Чили при поддержке 20 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА⁵); и AN-Conf/14-WP/72, представленный ИАТА, МСДА и ИФАТКА. В этих документах речь идет о необходимости пересмотра приоритетности программы работы на следующий трехгодичный период для

³ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

⁴ Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Республика Молдова, Монако, Норвегия, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

⁵ Аргентина, Аруба, Белиз, Боливия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

поддержки роста числа полетов в верхнем воздушном пространстве и космических транспортных полетов, улучшения глобальной координации космических транспортных полетов, а также долгосрочных целей, таких как укрепление сотрудничества между космическим и авиационным секторами. В этих рабочих документах также обсуждалась необходимость разработки инструктивных материалов, связанных с интеграцией космических полетов в воздушное пространство. Комитет поддержал эти рабочие документы, признав при этом, что космические транспортные полеты отличаются от полетов в верхнем воздушном пространстве. Он также отметил, например, что космические летательные аппараты не обязательно соответствуют определению воздушных судов и, следовательно, интеграция таких полетов в воздушное пространство должна осуществляться в ИКАО в рамках отдельных направлений работы. Комитет признал, что значительное увеличение числа космических транспортных полетов требует от государств-членов и ИКАО решения известных вопросов эффективности воздушного пространства, включая рассмотрение вопроса о разработке соответствующих инструктивных материалов. Эти вопросы включают координацию NOTAM, взаимодействие с заинтересованными сторонами, связанными с конкретными полетами, а также постоянное участие, консультации, обмен передовым опытом, проблемы ATFM и, за исключением использования телеметрических данных, обмен данными для обновления в режиме реального времени информации о состоянии воздушного пространства. Комитет признал необходимость дальнейшего сотрудничества и, возможно, проведения совместных мероприятий с Комитетом по использованию космического пространства в мирных целях, Управлением Организации Объединенных Наций по вопросам космического пространства (UNOOSA) и другими учреждениями Организации Объединенных Наций, в зависимости от обстоятельств, признавая при этом, что воздушное право и космическое право относятся к различным правовым режимам.

Полеты в верхнем воздушном пространстве

3.15 В документе AN-Conf/14-WP/131, представленном Саудовской Аравией и документе AN-Conf/14-WP/104, представленном Соединенными Штатами Америки, к ИКАО обращен призыв уделять приоритетное внимание в ее программе работы полетам в верхнем воздушном пространстве (НАО) и предусмотреть комплексные решения для безопасного эшелонирования воздушных судов при их подъеме в верхнее воздушное пространство, снижении из него и их эксплуатации в верхнем воздушном пространстве.

3.16 Комитет поддержал эти рабочие документы, напомнив, что они согласуются с решениями, принятыми 41-й сессией Ассамблеи и рекомендациями 13-й Аэронавигационной конференции, и дополняют их. Комитет подчеркнул важность применения комплексного подхода к НАО и подчеркнул необходимость поэтапной разработки положений об управлении эшелонированием, планировании действий в чрезвычайных ситуациях и методах оценки и мониторинга рисков, особенно в отношении неконтролируемых спусков.

3.17 Комитет вновь заявил о необходимости продолжения сотрудничества с другими учреждениями ООН, по мере необходимости.

Наземная система функционального дополнения и спутниковая система функционального дополнения

3.18 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/14-WP/127, представленный Доминиканской Республикой при поддержке 19 государств - членов ЛАКГА,⁶ в котором предлагается рассмотреть вопрос о включении новых кодов NOTAM для обозначения наземного сегмента системы функционального дополнения категорий I, II и III. Отметив, что распространение информации связано с эксплуатационным состоянием системы, Комитет поставил под сомнение необходимость внесения поправок в коды, однако решил передать эту работу соответствующей группе(группам) экспертов для дальнейшего рассмотрения.

3.19 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/14-WP/128, представленный Доминиканской Республикой при поддержке 19 государств - членов ЛАКГА⁶, в котором подчеркивается важность спутниковой системы функционального дополнения (SBAS) как навигационного средства обеспечения точного захода на посадку по приборам. Комитет поддержал разработку SBAS и призвал к дальнейшему совершенствованию правил полетов по приборам. Текущая работа, связанная с разработкой SBAS, была принята к сведению и было решено направить данный рабочий документ соответствующей группе(группам) экспертов для дальнейшего рассмотрения.

Другие вопросы организации воздушного движения

3.20 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/14-WP/139, представленный Колумбией, в котором содержится призыв к разработке дополнительных правил и стандартов в поддержку глобального внедрения цифрового обслуживания воздушного движения (DATS) для аэродромов. Комитет отметил, что в настоящее время разрабатываются необходимые положения и инструктивный материал ИКАО, касающиеся DATS, и согласился передать данный документ соответствующей группе (группам) экспертов. Комитет выразил просьбу о том, чтобы группа (группы) экспертов включила в свое рассмотрение влияние DATS на безопасность полетов, трансграничные операции и операции в чрезвычайных ситуациях, оснащение воздушных судов, регулирование расхода топлива, а также подготовку авиадиспетчеров и выдачу им свидетельств. Что касается разработки стандартов для сертификации и валидации поставщиков систем DATS, то Комитет также согласился направить это предложение соответствующей группе (группам) экспертов, отметив при этом раннюю стадию разработки и продолжающееся развитие технологий DATS.

3.21 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/14-WP/54, касающийся предотвращения опасного присутствия птиц и диких животных, который был представлен Австралией, Азербайджаном, Бразилией, Индией, Индонезией, Камбоджей, Новой Зеландией, Пакистаном, Сингапуром, Соединенным Королевством, Таиландом, Фиджи, Филиппинами, Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом аэропортов (МСА) и Фондом безопасности полетов (FSF). Комитет согласился с тем, что экспертам, представляющим достаточно широкий круг дисциплин, следует рассмотреть возможности предотвращения опасного присутствия птиц и диких животных путем применения новых методик и технологий в целях разработки, при необходимости, инструктивного материала по передовой практике, касающегося системного подхода к предотвращению опасного присутствия птиц и диких животных, управлению

⁶ Аргентина, Аруба (Королевство Нидерландов), Белиз, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

создаваемыми ими рисками и обеспечению безопасности полетов. В связи с этим Комитет решил передать данный документ соответствующей группе (группам) экспертов для дальнейшего рассмотрения.

3.22 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/14-WP/68, представленный Китаем, и отметил предпринятые усилия по содействию разработке и внедрению аэропортовой системы совместного принятия решений и обмену опытом в этом отношении. Комитет согласился передать данный документ, направленный на обновление инструктивного материала ИКАО, в частности *Руководства по совместной организации потоков воздушного движения* (Дос 9971), и обмен информацией об успешных проектах внедрения, соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

3.23 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/14-WP/119, представленный Японией и Сингапуром, в котором подчеркивается влияние мер ОрВД на сокращение эмиссии в поддержку достижения LTAG. Комитету напомнили, что работа в этой области уже ведется, в частности, в связи с пересмотром инструктивного материала по непрерывному набору высоты и снижению, и было принято решение передать данный документ соответствующей группе (группам) экспертов для дальнейшего рассмотрения.

3.24 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Бразилией (AN-Conf/14-WP/189, AN-Conf/14-WP/190, AN-Conf/14-WP/191 и AN-Conf/14-WP/192); Бразилией при поддержке Соединенных Штатов Америки и государств - членов ЛАКГА⁷ (AN-Conf/14-WP/133); Чили при поддержке 20 государств-членов ЛАКГА⁸ (AN-Conf/14-WP/111 и AN-Conf/14-WP/112); Китаем (AN-Conf/14-WP/174, AN-Conf/14-WP/175, AN-Conf/14-WP/181, AN-Conf/14-WP/182, AN-Conf/14-WP/183 и AN-Conf/14-WP/184); Китаем, Сингапуром и Таиландом (AN-Conf/14-WP/69); Китаем и Таиландом при поддержке Сингапура (AN-Conf/14-WP/178); Китаем при поддержке Лаосской Народно-Демократической Республики (AN-Conf/14-WP/177); Доминиканской Республикой при поддержке 19 государств - членов ЛАКГА⁹ (AN-Conf/14-WP/129); Южной Африкой (AN-Conf/14-WP/204 и AN-Conf/14-WP/205); Испанией (AN-Conf/14-WP/162); Объединенными Арабскими Эмиратами (AN-Conf/14-WP/42, AN-Conf/14-WP/43, AN-Conf/14-WP/45, AN-Conf/14-WP/46, AN-Conf/14-WP/47, AN-Conf/14-WP/169 и AN-Conf/14-WP/171); Соединенным Королевством (AN-Conf/14-WP/165); Соединенным Королевством и Соединенными Штатами Америки (AN-Conf/14-WP/203); Соединенными Штатами Америки (AN-Conf/14-WP/200); Уругваем при поддержке 20 государств - членов ЛАКГА¹⁰ (AN-Conf/14-WP/156); Венесуэлой (Боливарианской Республикой) (AN-Conf/14-WP/18 и AN-Conf/14-WP/30); Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени 54 государств-членов¹¹ (AN-Conf/14-WP/85); Группой действий по вопросам воздушного

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

⁸ Аргентина, Аруба, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай и Венесуэла (Боливарианская Республика), Эквадор и Ямайка.

⁹ Аргентина, Аруба, Белиз, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай и Венесуэла (Боливарианская Республика), Чили, Эквадор и Ямайка.

¹⁰ Аргентина, Аруба, Белиз, Бразилия, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу и Венесуэла (Боливарианская Республика), Сальвадор, Чили, Эквадор и Ямайка.

¹¹ 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.

транспорта (АТАГ), МСА, КАНСО, ИАТА, МСДА, Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), ИФАТКА и Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) (AN-Conf/14-WP/51); КАНСО и ИФАТКА (AN-Conf/14-WP/35); Центральноамериканской корпорацией аэронавигационного обслуживания (COCESNA) от имени Белиза, Гватемалы, Гондураса, Коста-Рики, Никарагуа и Сальвадора (AN-Conf/14-WP/50); ИАТА (AN-Conf/14-WP/81); ИАТА и МСДА (AN-Conf/14-WP/80).

3.25 На основе результатов проведенного обсуждения Комитет одобрил следующие рекомендации:

Рекомендация 3.1/1. Проект 30/10. Оптимальное внедрение минимумов продольного эшелонирования

Государствам:

- a) в рамках процессов, реализуемых региональными группами планирования и осуществления проектов (PIRG), активно сотрудничать с соседними государствами в деле реализации Проекта 30/10 по внедрению минимумов продольного эшелонирования, составляющих 55,5 км (30 миль) или менее в океаническом и удаленном воздушном пространстве и 19 км или менее в других местах;

ИКАО:

- b) посредством региональных групп планирования и осуществления проектов разработать региональные планы действий по реализации Проекта 30/10;
- c) поддерживать межрегиональное сотрудничество в целях согласованной реализации Проекта 30/10;
- d) рассмотреть другие процедуры минимального уровня обслуживания в рамках структуры для внедрения в океаническом и удаленном воздушном пространстве.

Рекомендация 3.1/2. Исследование по вопросу о целесообразности разработки программы ИКАО по проведению проверок в области эффективности аэронавигации

ИКАО предпринять исследование по вопросу о целесообразности разработки программы ИКАО по проведению проверок в области эффективности аэронавигации (или аналогичную инициативу) с участием государств и международных организаций.

Рекомендация 3.1/3. Содействие успешному внедрению операций, основанных на траектории полета

Государствам:

- a) ускорить внедрение операций, основанных на траектории полета, и средств их реализации, которые считаются зрелыми и актуальными;
- b) оказывать поддержку ИКАО в ускорении выполнения ее программы работы по операциям, основанным на траектории полета, и средствам, способствующим такому внедрению, включая разработку плана и графика внедрения;

ИКАО:

- c) разработать и поддерживать программу работы ИКАО, охватывающую весь набор вопросов, касающихся операций, основанных на траектории полета;
- d) разработать положения и рекомендации ИКАО по автоматической синхронизации траекторий "воздух-земля";
- e) изучить вопрос о необходимости эволюции политики приоритетности обслуживания в поддержку внедрения операций, основанных на траектории полета.

Рекомендация 3.1/4. Воздушное пространство со свободным маршрутом

Государствам:

- a) активно сотрудничать с соседними государствами во внедрении концепции воздушного пространства со свободным маршрутом;

ИКАО:

- b) рассмотреть вопрос о необходимости разработки положений и инструктивного материала для поддержки согласованного внедрения концепции воздушного пространства со свободным маршрутом, включая внедрение при пересечении границ воздушного пространства и регионов.

Рекомендация 3.1/5. Передача ответственности за предоставление обслуживания воздушного движения

ИКАО разработать механизм оказания поддержки государствам, рассматривающим возможность передачи ответственности за предоставление обслуживания воздушного движения;

Рекомендация 3.1/6. Рассмотрение вопроса о безопасной интеграции коммерческих космических перевозок в систему воздушного пространства

ИКАО:

- a) сотрудничать с государствами-членами в целях выявления обобщения и распространения передового опыта по мере необходимости в области безопасной и эффективной навигации воздушных судов в районах эксплуатации средств коммерческих космических перевозок;
- b) разработать инструктивный материал для поставщиков аэронавигационного обслуживания, касающийся интеграции космических перевозок, включая рассылку NOTAM, взаимодействие с заинтересованными сторонами в связи с конкретными полетами, организацию потоков воздушного движения, обмен данными и обновление данных в реальном времени о состоянии воздушного пространства за исключением телеметрических данных ракет-носителей.

Рекомендация 3.1/7. Производство полетов в верхнем воздушном пространстве

ИКАО:

- a) разработать целостную и глобальную концепцию производства полетов в верхнем воздушном пространстве, в частности по нормативному утверждению и координации обязанностей и ответственности, для включения в свою программу работы на следующий трехлетний период;
- b) разработать положения по безопасным и эффективным полетам воздушных судов в контролируемом воздушном пространстве и управлению эшелонированием в верхнем воздушном пространстве, включая планирование процедур организации воздушного движения в чрезвычайных ситуациях, оценку риска и методику мониторинга, в особенности в отношении неконтролируемых спусков.

Пункт 3 повестки дня. Повышение эффективности аэронавигационной системы **3.2. Поэтапный вывод из эксплуатации устаревших систем**

Оптимизация и/или поэтапный вывод из эксплуатации устаревших систем

3.26 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/14-WP/96, представленный Японией, в котором подчеркивается потребность в уточнении глобальной методологии оптимизации использования устаревших систем. Признав проблемы, с которыми сталкиваются государства, и преимущества инноваций в авиационной системе, особенно в области связи, навигации и наблюдения (CNS), Комитет согласился с тем, что ИКАО следует рассмотреть вопрос о включении оптимизации использования устаревших систем в технологическую дорожную карту CNS, используя концепцию минимально функционирующей сети CNS глобально согласованным способом. Комитет также подчеркнул важность обеспечения соответствия требованиям ГАНП, а также учета местных требований к устойчивости аэронавигационной системы.

3.27 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/14-WP/41, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, в котором подчеркиваются преимущества современных

систем ОрВД перед существующими устаревшими системами и отмечается необходимость поэтапного вывода из эксплуатации устаревших систем для повышения эффективности, безопасности полетов и устойчивости глобальной аэронавигации. Отметив, что положения ИКАО, касающиеся сбоев в обслуживании и планирования действий в чрезвычайных ситуациях, продолжают действовать, Комитет призвал государства принять поэтапный план перехода к современным системам ОрВД. Комитет согласился с необходимостью создания глобального механизма для руководства процессом перехода от устаревших систем и платформы обмена знаниями в целях обмена передовым опытом и извлеченными уроками, напомнив при этом о важной роли ИКАО в поддержке внедрения.

Переход к системе информации о полетах и потоках движения для совместного использования воздушного пространства (FF-ICE) и прекращение действия FPL2012

3.28 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/14-WP/11, представленный Секретариатом, в котором описывается достигнутый прогресс в разработке глобальных положений и инструктивных материалов, позволяющих осуществлять добровольное внедрение услуг FF-ICE. В документе подчеркиваются потенциальные проблемы, связанные с длительным выполнением положений плана полетов ИКАО в смешанном режиме (обычно имеются в виду FPL2012 и услуги FF-ICE), и предлагается отказаться от глобального использования FPL2012 к 2034 году. В документе также предлагается направить соответствующие усилия и ресурсы государств, отрасли и ИКАО на ускорение согласованного внедрения услуг FF-ICE.

3.29 Комитет рассмотрел несколько документов, которые поддерживали и дополняли предлагаемые меры, изложенные в документе AN-Conf/14-WP/11, в том числе AN-Conf/14-WP/71, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами; AN-Conf/14-WP/134, представленный Бразилией при поддержке государств - членов ЛАКГА;¹² AN-Conf/14-WP/49, представленный Агентством по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА) от имени ее 18 африканских государств-членов;¹³ и AN-Conf/14-WP/77, представленный ИАТА, ИФАЛПА, ИФАТКА и МСДА.

3.30 Комитет также напомнил о следующих рабочих документах, представленных по пункту 3.1 повестки дня: AN-Conf/14-WP/60, представленный Венгрией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов¹⁴ и других государств - членов ЕКГА¹⁵ и ЕВРОКОНТРОЛЕМ, об амбициозной дате прекращения использования FPL2012; и AN-Conf/14-WP/48, представленный Индонезией, Китаем, Новой Зеландией, Республикой Корея, Сингапуром, Соединенными Штатами, Таиландом, Японией и КАНСО, об ускорении внедрения готовых структурных элементов, таких как FF-ICE и SWIM, в целях предотвращения производства полетов в смешанном режиме в течение длительного периода времени.

3.31 Комитет подтвердил значительные преимущества глобального внедрения услуг FF-ICE и решительно высказался за необходимость максимально сократить продолжительность

¹² Аргентина, Аруба (Королевство Нидерландов), Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

¹³ Бенин, Буркина-Фасо, Габон, Гвинея-Бисау, Камерун, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Мавритания, Мадагаскар, Мали, Нигер, Руанда, Сенегал, Того, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея.

¹⁴ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция, Эстония.

¹⁵ Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Республика Молдова, Монако, Норвегия, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

производства полетов в смешанном режиме. Комитет признал, что длительные полеты в смешанном режиме потребуют дополнительных ресурсов для решения сложных задач обеих систем обработки планов полетов, что снизит оперативность использования услуг FF-ICE и сведет на нет ожидаемые выгоды. В результате Комитет согласился с необходимостью установления глобальной целевой даты прекращения производства полетов в смешанном режиме. Было также решено, что усилия ИКАО будут сосредоточены на разработке необходимых положений и инструктивного материала, которые позволят прекратить использование FPL2012 во всем мире.

3.32 Комитет подчеркнул важность всеобъемлющего и скоординированного подхода к планированию перехода на услуги FF-ICE на национальном и региональном уровнях, а также важнейшую роль PIRG в этом процессе. Он также подчеркнул необходимость сотрудничества между государствами для обмена опытом и ресурсами, а также руководства и поддержки со стороны ИКАО. Комитет также признал преимущества создания, по мере необходимости, региональных целевых групп, которым будет поручено координировать и контролировать планирование и внедрение.

3.33 Говоря о глобальной целевой дате прекращения действия FPL2012, Комитет решительно высказался в поддержку 2034 года, признав, что государствам и отрасли потребуется время для подготовки к внедрению, а ИКАО - для внесения поправок в соответствующие положения и инструктивный материал. Далее было решено, исходя из инициативы "Ни одна страна не останется без внимания", что ИКАО следует периодически оценивать готовность мирового сообщества ОрВД и сообщать о ней, а также учитывать это при определении дат начала применения предложений о внесении поправок в положения ИКАО, касающиеся прекращения действия FPL2012.

3.34 Информационные документы, представленные Нидерландами (AN-Conf/14-WP/158 и AN - Conf/14-WP/159), были приняты к сведению.

3.35 По итогам обсуждения Комитет одобрил следующие рекомендации:

Рекомендация 3.2/1. Поэтапный вывод из эксплуатации и/или оптимизация использования устаревших систем

Государствам:

- а) принять поэтапный план перехода на современные системы связи, навигации и наблюдения, а также системы организации воздушного движения при сохранении минимальной эксплуатационной сети для предоставления надежного аэронавигационного обслуживания;

ИКАО:

- b) разработать глобальный механизм ИКАО для содействия государствам-членам в поэтапном выводе из эксплуатации и/или оптимизации использования устаревших систем, а также в обеспечении соответствия и функциональной совместимости;
- c) рассмотреть возможность включения методологии оптимизации использования устаревших систем в дорожную карту технологий связи, навигации и наблюдения, используя концепцию минимальной эксплуатационной сети связи, навигации и наблюдения, согласованную на глобальном уровне;
- d) создать платформу для обмена знаниями между государствами-членами в целях обмена опытом, информацией о возникающих проблемах и передовой практикой, связанными с переходом от устаревших систем к современным технологиям организации воздушного движения.

Рекомендация 3.2/2. Переход к системе информации о полетах и потоках движения для совместного использования воздушного пространства и прекращение действия плана полетов ИКАО 2012 года к 2034 году

Государствам:

- a) в поддержку глобального прекращения к 2034 году действия плана полетов ИКАО 2012 года приступить вместе с заинтересованными сторонами отрасли к разработке национального плана перехода на систему информации о полетах и потоках движения для совместного использования воздушного пространства;
- b) включить планы по внедрению как минимального, так и дополнительного обслуживания FF - ICE в национальные аэронавигационные планы;
- c) обмениваться опытом и ресурсами для внедрения концепции информации о полетах и потоках движения для совместного использования воздушного пространства;
- d) и региональным группам планирования и осуществления проектов, рассмотреть возможность создания региональных целевых групп для координации планирования и внедрения информации о полетах и потоках движения для совместного использования воздушного пространства и оказания необходимой поддержки в течение переходного периода;
- e) поддерживать и вносить вклад в работу своей соответствующей региональной группы планирования и осуществления проектов и ее подгрупп по разработке регионального плана перехода к концепции информации о полетах и потоках движения для совместного использования воздушного пространства на основе глобального прекращения к 2034 году действия плана полетов ИКАО 2012 года;

ИКАО:

- f) внести изменения в соответствующие положения и инструктивные материалы ИКАО, чтобы обеспечить возможность глобального прекращения в 2034 году действия плана полетов ИКАО и связанных с ним сообщений по обслуживанию воздушного движения;
- g) через региональные группы по планированию и осуществлению проектов предоставить инструктивные указания и оказать поддержку в разработке региональных планов перехода к концепции информации о полетах и потоках движения для совместного использования воздушного пространства, позволяющей к 2034 году в глобальном масштабе прекратить действие плана полетов ИКАО 2012 года;
- h) поддерживать межрегиональное сотрудничество в целях согласованного внедрения и перехода на обслуживание FF-ICE;
- i) отслеживать и поддерживать прогресс в реализации и разработке планов перехода государств на обслуживание FF-ICE;
- j) проводить периодическую оценку и представлять доклад о готовности глобального сообщества ОрВД к глобальному прекращению к 2034 году действия плана полетов ИКАО 2012 года.

Пункт 3 повестки дня. Повышение эффективности аэронавигационной системы

3.3. Восьмое издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП)

Разработка глобального аэронавигационного плана

3.36 В документе AN-Conf/14-WP/12, представленном Секретариатом, содержатся предложения по ряду крупных обновлений стратегического и технического уровней седьмого издания *Глобального аэронавигационного плана* (ГАНП, Дос 9750), которые впоследствии будут представлены на одобрение 42-й сессии Ассамблеи ИКАО в качестве восьмого издания. Комитет в принципе согласился с предложенными обновлениями глобального стратегического уровня. В основном это добавление двух задач и возможностей, отражающих приоритетные области 41-й сессии Ассамблеи, новый подход к новым участникам и искусственному интеллекту, сопоставление стратегического и технического уровней, а также обновление амбициозных целей в области эффективности и концептуальной дорожной карты.

3.37 Что касается предлагаемых обновлений глобального технического уровня, то Комитет в принципе согласился с обновлением основной области эффективности "Охрана окружающей среды" и основной области "Жизнестойкость" рамочной программы эффективности ГАНП. Комитет также согласился с тем, что принцип упоминания некоторых экологических показателей в описании целей эффективности должен быть пересмотрен соответствующей группой (группами) экспертов. Комитет отметил, что новейшие отраслевые технологии нашли отражение в структуре ASBU. Комитет также признал необходимость того, чтобы ИКАО продолжала обновлять

глобальный технический уровень на основе изменений стратегического уровня, как это было подчеркнуто в документах AN-Conf/14-WP/132, представленном Саудовской Аравией, и AN-Conf/14-WP/152, представленном Республикой Корея. Учитывая важность управления вопросами эффективности и интеграции новых концепций, Комитет согласился с тем, что ИКАО необходимо: упорядочить систему оценки эффективности с учетом региональных потребностей; обновить связь между ASBU и системой оценки эффективности, включая области окружающей среды и жизнестойкости; разработать инструктивный материал и принять проверенные примеры использования для поддержки освоения и внедрения новых концепций. Для содействия решению этой задачи Комитет настоятельно призвал все государства-члены, имеющие опыт применения новых концепций, поделиться своим опытом с другими государствами посредством ИКАО.

3.38 Для улучшения понимания структуры ГАНП, его контекста и отслеживания изменений в его изданиях Комитет согласился с необходимостью разработки эффективных коммуникационных стратегий.

3.39 Комитет принял к сведению озабоченность, выраженную в документе AN-Conf/14-WP/152 в отношении разработки электронной системы управления региональными аэронавигационными планами (АНП), с точки зрения своевременности, прозрачности пересмотра и исторического отслеживания процесса пересмотра. Комитет согласился с необходимостью иметь понятные процедуры пересмотра и методы представления информации, сохраняя при этом первоначальные функции АНП и признавая трудности, связанные с использованием исключительно онлайн-ресурсов в качестве надежных справочных документов. ИКАО следует привлечь все соответствующие заинтересованные стороны к участию в этом процессе разработки и внедрения.

3.40 В документах AN-Conf/14-WP/33 Revision 1 и AN-Conf/14-WP/64 Revision 1, представленных Ираном (Исламской Республикой), поднимались проблемы, связанные с санкциями в отношении гражданской авиации, ограничивающими Иран (Исламскую Республику) в развитии его аэронавигационной системы в соответствии с положениями ИКАО и ГАНП. Комитет отметил, что тема санкций не ограничивается аэронавигацией и поднималась на предыдущих Ассамблеях ИКАО рядом государств, включая Иран (Исламскую Республику). Комитет также отметил, что влияние санкций на гражданскую авиацию и планирование улучшения аэронавигационного обслуживания выходит за рамки мандата группы (групп) экспертов ИКАО. Комитет подчеркнул, что тема санкций выходит за рамки компетенции Конференции, и напомнил, что Экономическая комиссия в ходе 41-й сессии Ассамблеи ИКАО признала, что вопросы санкций являются сложными, политическими и деликатными, и было принято решение довести эти вопросы до сведения Президента Совета, добрые услуги которого были задействованы в решении этих вопросов в прошлом.

Осуществление глобального аэронавигационного плана

3.41 Комитет поддержал рабочие документы AN-Conf/14-WP/84 и AN-Conf/14-WP/87, представленные АКГА от имени 54 государств-членов¹⁶, которые касались фрагментарной и неравномерной реализации ГАНП. В документе AN-Conf/14-WP/84 была подчеркнута необходимость решения проблем, сдерживающих внедрение мер по повышению эффективности

¹⁶ 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.

аэронавигации, с тем чтобы внести эффективный вклад в достижение к 2050 году долгосрочной цели (LТАG) ИКАО по обеспечению чистой нулевой эмиссии CO₂ - приоритетной области, которая должна быть отражена в восьмом издании ГАНП, как было предложено в документе AN-Conf/14-WP/12. Для решения этих задач Комитет призвал государства воспользоваться имеющимися источниками финансирования, а также внедрить экономически эффективные и доступные механизмы для устранения пробелов в инфраструктуре и скачков в развитии. Комитет также настоятельно призвал ИКАО принять необходимую политику и инструктивные материалы, создать условия для совместного использования ресурсов и содействовать единообразному применению и взаимному признанию нормативной базы.

3.42 В документе AN-Conf/14-WP/87 были выявлены дополнительные проблемы, препятствующие успешному осуществлению стратегий, изложенных в ГАНП, в целях обеспечения функциональной совместимости и целостности глобальной аэронавигационной системы. Комитет отметил, что ИКАО следует продолжать оказывать поддержку всем государствам-членам в рамках существующих механизмов, включая региональные планы и соответствующие программы, путем расширения подготовки персонала в целях развития потенциала для более эффективной реализации ГАНП. Было также признано, что проведение практикумов в партнерстве с международными организациями будет и впредь оставаться краеугольным камнем информирования директивных органов о важности реализации ГАНП наряду с привлечением средств для своевременной реализации стратегий внедрения ГАНП, таких как базовые фундаментальные блоки (BBB), развитие инфраструктуры и постоянная помощь государствам в разработке их национальных АНП, согласованных с региональными АНП.

3.43 В документе AN-Conf/14-WP/117, представленном МФТ, говорилось о необходимости разработки правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и инструктивных материалов, касающихся подготовки специалистов по обслуживанию воздушного движения. Признавая, что подготовка персонала является важным аспектом внедрения усовершенствований в области аэронавигации, Комитет выразил обеспокоенность в отношении преждевременной разработки PANS и инструктивного материала для новой широкой категории специалистов, которая включает в себя множество уникальных функций и потребностей в подготовке. Тем не менее, Комитет отметил, что некоторые функции специалистов по организации воздушного движения уже учтены в положениях PANS.

3.44 Информационные документы, представленные Бразилией (AN-Conf/14-WP/193); Китаем (AN-Conf/14-WP/179); Саудовской Аравией (AN-Conf/14-WP/194 и AN-Conf/14-WP/195); а также Уругваем и 19 государствами-членами ЛАКГА¹⁷ (AN-Conf/14-WP/155) были приняты к сведению.

¹⁷ Аргентина, Аруба, Белиз, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Чили, Эквадор и Ямайка.

3.45 По итогам обсуждения Комитет одобрил следующие рекомендации:

Рекомендация 3.3/1. Обновление глобального стратегического уровня седьмого издания *Глобального аэронавигационного плана* (ГАНП, Doc 9750)

Государствам:

- a) согласиться в принципе с добавлением двух задач и возможностей, признавая приоритетные области 41-й сессии Ассамблеи; подход к новым участникам и искусственному интеллекту и подход к сопоставлению стратегического и технического уровней в проекте восьмого издания Глобального аэронавигационного плана, который будет представлен на утверждение 42-й сессии Ассамблеи;
- b) в принципе согласиться с предлагаемым обновлением амбициозных целей и концептуальной дорожной карты;

ИКАО:

- c) принять во внимание материалы Конференции и другие материалы, полученные от государств, международных организаций и других заинтересованных сторон, с тем чтобы завершить разработку восьмого издания Глобального аэронавигационного плана для последующего утверждения на 42-й сессии Ассамблеи.

Рекомендация 3.3/2. Обновление глобального технического уровня седьмого издания *Глобального аэронавигационного плана* и его регионального и национального уровней

Государствам:

- a) в принципе согласиться с обновлением основной области деятельности, связанной с окружающей средой, и с тем, что она обеспечивает связь между ГАНП и другими инициативами ИКАО в области охраны окружающей среды, приняв к сведению текущую работу Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации по мониторингу и отчетности по показателям достижения к 2050 году долгосрочной желательной цели, охватывающей все сокращения эмиссии CO₂ в секторе;
- b) в принципе согласиться с приоритетной областью "жизнестойкости";
- c) в сотрудничестве с региональными отделениями использовать электронную систему управления региональными аэронавигационными планами, по мере готовности;
- d) рассмотреть шаблон национального аэронавигационного плана, по мере готовности;

ИКАО:

- e) обновить оценку эффективности рамочной основы блочной модернизации авиационной системы, поставив новые задачи в основной области охраны окружающей среды и в области жизнестойкости;
- f) продолжить обновление рамочной основы блочной модернизации авиационной системы и отразить две предложенные дополнительные задачи и возможности, признавая приоритетные области 41-й сессии Ассамблеи, для восьмого издания Глобального аэронавигационного плана, который будет представлен на утверждение 42 - й сессии Ассамблеи;
- g) представить план внедрения электронной системы управления региональными аэронавигационными планами и шаблона национального аэронавигационного плана;
- h) принять во внимание вклад Конференции и продолжить работу с государствами, международными организациями и другими заинтересованными сторонами по разработке восьмого издания Глобального аэронавигационного плана для последующего одобрения на 42-й сессии Ассамблеи.

— КОНЕЦ —