

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



ЧЕТЫРНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 26 августа - 6 сентября 2024 года

ДОКЛАД

Утвержден Конференцией и опубликован
с санкции Генерального секретаря

МОНРЕАЛЬ

2024

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



ЧЕТЫРНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 26 августа - 6 сентября 2024 года

ДОКЛАД

Утвержден Конференцией и опубликован
с санкции Генерального секретаря

МОНРЕАЛЬ

2024

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском,
арабском, испанском, китайском и французском языках
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по
продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

Doc 10209. Доклад Четырнадцатой Аэронавигационной конференции
Номер заказа: 10209
ISBN 978-92-9275-615-4

© ИКАО, 2024

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может
воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в
какой форме и никакими средствами без предварительного письменного
разрешения Международной организации гражданской авиации.

ДОКЛАД
ЧЕТЫРНАДЦАТОЙ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО

Кому: Председателю Аэронавигационной комиссии

От: Председателя Четырнадцатой
Аэронавигационной конференции
(AN-Conf/14) (2024)

Имею честь представить доклад Четырнадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/14), проходившей в Монреале, Канада, с 26 августа по 6 сентября 2024 года.



Поль Ассуму Коки
Председатель

Монреаль, Канада, 6 сентября 2024 года

СОДЕРЖАНИЕ

	Страница
ПЕРЕЧЕНЬ РЕКОМЕНДАЦИЙ	ii-1
СПРАВКА О РАБОТЕ СОВЕЩАНИЯ.....	iii-1
1. Продолжительность.....	iii-1
2. Участники.....	iii-1
3. Должностные лица.....	iii-1
4. Секретариат.....	iii-1
5. Принятие повестки дня совещания.....	iii-2
6. Организация работы	iii-2
7. Вступительное слово	
7.1 Президент Совета ИКАО.....	iii-2
7.2 Председатель Аэронавигационной комиссии	iii-6
7.3 Заместитель министра транспорта Канады	iii-8
7.4 Генеральный секретарь ИКАО.....	iii-10
8. Почетная премия Аэронавигационной комиссии ИКАО имени Уолтера Бинаги.....	iii-14
9. Заключительное слово	
9.1 Директор Аэронавигационного управления.....	iii-15
ПОВЕСТКА ДНЯ КОНФЕРЕНЦИИ.....	iv-1
ГЛОССАРИЙ ТЕРМИНОВ.....	v-1
РЕЗЮМЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ЗАСЕДАНИЙ.....	vi-1
ДОКЛАДЫ КОНФЕРЕНЦИИ	
Пункт 1 повестки дня. Обновленная информация о бизнес-плане ИКАО на 2023–2025 гг. и долгосрочное стратегическое планирование	1-1
Пункт 2 повестки дня. Своевременное и безопасное использование новых технологий.....	2-1
Пункт 3 повестки дня. Повышение эффективности аэронавигационной системы	3-1
Пункт 4 повестки дня. Гиперсвязность аэронавигационной системы.....	4-1

ПЕРЕЧЕНЬ РЕКОМЕНДАЦИЙ

Cmp.

1.1/1	Поддержать подход ИКАО к бизнес-планированию программ, предложенный согласно приоритетным направлениям деятельности бизнес-плана на 2023–2025 гг.	1-1
1.1/2	Устойчивость аeronавигационной системы	1-4
1.2/1	Работа по улучшению согласованности Глобального плана обеспечения безопасности полетов и Глобального аeronавигационного плана	1-6
1.3/1	Эволюция Технической комиссии Ассамблеи ИКАО	1-8
2.1/1	Развитие авиационных технологий, способствующих достижению долгосрочной желательной цели	2-2
2.2/1	Устранение рисков для безопасности полетов, связанных с новыми и развивающимися авиационными технологиями и концепциями	2-9
2.2/2	Устранение помех в работе глобальной навигационной спутниковой системы и планирование действий в чрезвычайных ситуациях	2-10
2.3/1	Проект <i>Глобального плана обеспечения безопасности полетов</i> на 2026–2028 гг. (ГПБП, Doc 10004)	2-13
2.3/2	Попадание в условия турбулентности как глобальный фактор риска для безопасности полетов	2-13
3.1/1	Проект 30/10. Оптимальное внедрение минимумов продольного эшелонирования	3-7
3.1/2	Исследование по вопросу о целесообразности разработки программы ИКАО в области эффективности аeronавигации	3-8
3.1/3	Содействие успешному внедрению операций, основанных на траектории полета	3-8
3.1/4	Воздушное пространство со свободным маршрутом	3-9
3.1/5	Передача ответственности за предоставление обслуживания воздушного движения	3-9
3.1/6	Рассмотрение вопроса о безопасной интеграции космических перевозок в систему воздушного пространства	3-9
3.1/7	Производство полетов в верхнем воздушном пространстве	3-9
3.2/1	Поэтапный вывод из эксплуатации и/или оптимизация использования устаревших систем	3-12
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	3-12
3.3/1	Обновление глобального стратегического уровня седьмого издания <i>Глобального аeronавигационного плана</i> (ГАНП, Doc 9750)	3-16
3.3/2	Обновление глобального технического уровня седьмого издания Глобального аeronавигационного плана и его регионального и национального уровней	3-17

4.1/1	Валидация, стандартизация и внедрение концепции подключенного воздушного судна и стратегии обеспечения связи "воздух-земля"	4-2
4.2/1	Авиационная кибербезопасность	4-6

— — — — —

ДОКЛАД ЧЕТЫРНАДЦАТОЙ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ КОНФЕРЕНЦИИ**Монреаль, Канада, 26 августа – 6 сентября 2024 года****СПРАВКА О РАБОТЕ СОВЕЩАНИЯ****1. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ**

1.1 Четырнадцатая Аэронавигационная конференция (AN-Conf/14) была открыта Президентом Совета г-ном Сальваторе Шаккитано в 10:00 27 августа 2024 года в зале заседаний Ассамблеи в Штаб-квартире Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в Монреале, Канада. Затем с речью выступили председатель Аэронавигационной комиссии г-н Цюньжун Лян и заместитель министра транспорта Канады г-н Арун Тангарадж. Заключительное пленарное заседание состоялось 6 сентября 2024 года.

2. УЧАСТНИКИ

2.1 В работе Конференции приняли участие 871 делегатов и наблюдателей, назначенных 110 Договаривающимися государствами и 28 международными организациями, а также советники и другие лица. Список участников размещен на веб-сайте AN-Conf/14: [**3. ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА**](https://www.icao.int/Meetings/anconf14/Pages>ListOfDelegates.aspx.</p></div><div data-bbox=)

3.1 На первом пленарном заседании были выбраны следующие должностные лица:

Председатель Конференции:	г-жа П. Ассуму Коки (Камерун)
Заместитель председателя Конференции:	г-н Н. Бин Махмуд (Малайзия)
Председатель Комитета:	г-н П. Келлехер (Соединенное Королевство)
Заместитель председателя Комитета:	г-н Л. Р. ди Соуза Насименту (Бразилия)

4. СЕКРЕТАРИАТ

4.1 Функции секретаря Конференции выполняла директор Аэронавигационного управления г-жа М. Меркль, которой помогали заместитель директора по аэронавигации и безопасности полетов г-н П. Лючиани и исполняющий обязанности заместителя директора по вопросам мониторинга, анализа и координации г-н С. Да Силва. Им также помогали начальник Секции организации воздушного движения г-н К. Далтон, как технический руководитель Конференции, и по мере необходимости сотрудники других управлений и отделов Организации. Организацию работы Конференции координировали г-жа Г. Ким и г-жа В. Вонг, а подготовку документации и составление докладов – г-н М. Де Леон, г-жа А. Гуйян, г-жа К. Колапель и г-жа З. Наини.

5. ПРИНЯТИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ СОВЕЩАНИЯ

5.1 Повестка дня, представленная в документе AN-Conf/14-WP/1, была принята на первом пленарном заседании согласно соответствующим положениям *Директив специализированным аэронавигационным совещаниям и правил процедуры для их проведения* (Doc 8143-AN/873/3).

6. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ

6.1 Организационный план, представленный государствам до начала Конференции, был утвержден без изменений на первом пленарном заседании. План предусматривал создание одного комитета, как указано ниже:

Комитет

Председатель	г-н П. Келлехер (Соединенное Королевство)
Заместитель председателя	г-н Л. Р. ди Соуза Насименту (Бразилия)
Секретарь	г-н П. Лючиани, заместитель директора по аэронавигации и безопасности полетов, которому помогали секретари по пунктам повестки дня г-н К. Далтон, начальник Секции организации воздушного движения; г-н Ю. Фаттах, начальник отделения междисциплинарных приоритетов; г-н И. Ноулз, начальник Секции эксплуатационной безопасности, и г-н С. Да Силва, исполняющий обязанности заместителя директора по вопросам мониторинга, анализа и координации.

6.2 Конференция напомнила о руководящих принципах подготовки и проведения Конференции (см. письмо государствам ST 15/1-24/12, дополнение C, п. 1.3) и подтвердила, что все информационные документы будут направлены соответствующей группе(ам) экспертов для рассмотрения по мере необходимости в ходе выполнения их соответствующих программ работы.

6.3 Обсуждения на основных заседаниях проводились на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках. Рабочие документы были представлены на всех языках, а информационные – на том языке, на котором они были представлены. Доклад издан на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках.

7. ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

7.1 Президент Совета ИКАО г-н С. Шаккитано

От имени Совета и Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации я тепло приветствую вас на Четырнадцатой Аэронавигационной конференции, посвященной теме "Повышение эффективности, способствующее устойчивому развитию".

Эта конференция сыграет решающую роль в определении дальнейших шагов по совершенствованию глобальных аэронавигационных систем.

Это особенно важно, поскольку в этом году мы отмечаем 80-летие принятия Чикагской конвенции.

Восемь десятилетий назад в разгар глобального конфликта страны объединились, чтобы превратить авиацию в катализатор мира и социально-экономического развития. Проблемы, стоящие сегодня перед международной гражданскойaviацией, по-прежнему значительны, однако мы можем черпать вдохновение из нашего прошлого, чтобы их решать и успешно добиваться новых достижений.

Вот почему, отмечая свое 80-летие, Организация уделяет особое внимание не только достижениям последних восьми десятилетий, но и, что, на мой взгляд, более важно, тому, как ИКАО будет и впредь поддерживать развитие воздушного транспорта в ближайшие десятилетия. Именно поэтому Совет рассматривает и вскоре утвердит Стратегический план ИКАО на 2026–2050 годы.

В частности, мы знаем, что мировые авиаперевозки восстановились до уровня, существовавшего до пандемии, и, по прогнозам, в ближайшие два десятилетия увеличатся более чем в два раза. Такой рост требует от нас огромных усилий для выполнения наших экологических обязательств по достижению глобального нулевого уровня выбросов углекислого газа к 2050 году, что является долгосрочной желательной целью.

Производство полетов должно внести существенный вклад в достижение этой цели. В своем сегодняшнем выступлении Генеральный секретарь Саласар подробно расскажет о нашем стратегическом подходе к обеспечению устойчивого развития авиации.

Мы также должны безопасно интегрировать стремительные технологические достижения в области проектирования воздушных судов, автономных полетов и систем организации воздушного движения, одновременно укрепляя нашу авиационную инфраструктуру перед лицом растущих киберугроз. Хотя эти проблемы не являются абсолютно новыми, они требуют повышенного внимания и инновационных решений.

41-я сессия Ассамблеи ИКАО подчеркнула важнейшие приоритетные области: восстановление после пандемии и долгосрочная устойчивость воздушного транспорта, сокращение эмиссии CO₂, о чем я только что сказал, и повышение способности авиационной системы к восстановлению при сохранении безопасности полетов.

Ваше присутствие здесь подтверждает нашу коллективную приверженность решению этих приоритетных задач со стратегическим расчетом и новой энергией.

Эта конференция позволит переориентировать наши усилия на существующие и новые технические инициативы, которые соответствуют трем желательным целям ИКАО, предусмотренным в нашем Стратегическом плане:

- нулевой уровень смертности в международной авиации вследствие авиационных происшествий и актов незаконного вмешательства;
- чистые нулевые выбросы углекислого газа к 2050 году для международных авиационных перевозок;
- авиация служит неотъемлемой частью процветающей, взаимосвязанной, доступной, инклюзивной и приемлемой транспортной системы для людей и

товаров, способствуя социальному-экономическому развитию и тому, чтобы ни одна страна не осталась без внимания.

Как я сказал, Генеральный секретарь представит более подробную информацию о том, как эти цели формируют нашу долгосрочную стратегию.

На этой конференции у вас будет возможность ознакомиться с результатами нашей работы по изменению приоритетов в масштабах всей Организации. Эта работа охватывает все мероприятия, предусмотренные нашим текущим бизнес-планом, а также мероприятия, связанные с 41-й сессией Ассамблеи. Вы также обсудите установленные Советом приоритетные области деятельности, которые призваны направлять усилия нашей Организации в течение текущего трехлетнего периода.

Заглядывая в будущее, мы рассмотрим способы эффективного согласования наших глобальных планов. Наша цель – обеспечить, чтобы эти планы дополняли друг друга при решении как текущих, так и возникающих проблем, сводя к минимуму дублирование инициатив и максимально повышая синергетический эффект. Такое согласование имеет решающее значение для последовательного развития нашей глобальной авиационной системы.

Что касается долгосрочного стратегического планирования и подготовки к 42-й сессии Ассамблеи, которая состоится в 2025 году, то эта конференция предоставляет ценную возможность обсудить потенциальные изменения, которые должны быть в центре внимания Технической комиссии Ассамблеи ИКАО.

В этой связи я хотел бы подчеркнуть, что Совет привержен делу повышения эффективности работы Ассамблей ИКАО и намерен более тщательно анализировать выводы конференций высокого уровня, таких как эта Четырнадцатая Аэронавигационная конференция, объединяя их в резолюциях Ассамблеи и сводя к минимуму, насколько это возможно, дальнейшие обсуждения.

Я уверен, что вы учтете этот аспект в ходе своих обсуждений в течение двух недель и, что более важно, при подготовке к 42-й сессии Ассамблеи ИКАО, которая состоится чуть более чем через год.

Эта конференция, в частности, опирается на результаты прошлогодних мероприятий "Мир аэронавигации", состоявшихся в Монреале и Сингапуре. Эти мероприятия выявили ожидания и приоритеты авиационного сообщества, которые послужат основой для наших обсуждений здесь.

В своей работе мы будем руководствоваться несколькими основными направлениями. Мы обсудим безопасное и своевременное внедрение новых авиационных технологий, оценим их влияние на эксплуатацию и инфраструктуру аэропортов и организацию воздушного движения.

Возросшее в последнее время число помех в работе глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) вызывает серьезную обеспокоенность. Это влияет на безопасность и бесперебойность полетов гражданской авиации. Хотя я не могу воздержаться от осуждения вмешательства в работу GNSS, поскольку оно ставит под угрозу безопасность гражданской авиации, мы должны признать, что нам необходимо пересмотреть адекватность нашей текущей политики, стандартов и инструктивных материалов и разработать эффективные меры по смягчению последствий.

Повышение эффективности аэронавигации в поддержку решения наших экологических задач, изложенных в долгосрочной желательной цели, имеет решающее значение. Мы приветствуем новые инициативы, которые обещают более широкое и последовательное повышение эффективности.

Ключевой вопрос нашей повестки дня – переход от устаревших систем к новым технологиям.

В частности, мы сосредоточимся на модернизации наших механизмов планирования полетов. Это включает в себя переход от нашей существующей системы к новой системе информации о полетах и потоках движения для совместного использования воздушного пространства, или сокращенно FF-ICE. Это важный шаг в модернизации нашего подхода и повышении эффективности глобальной аэронавигации.

Мы также изучим способы улучшения связи между воздушными судами и наземными системами. Это необходимо для обеспечения широкого обмена информацией, требуемого для внедрения передовых концепций организации воздушного движения, таких как операции на основе траекторий.

Мы осознаем имеющиеся проблемы, включая оптимальное использование ограниченного частотного спектра, обеспечение бесперебойной трансграничной совместимости и противодействие киберугрозам.

Ваши мнения и предложения относительно следующих изданий Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) также имеют важнейшее значение. Предлагаемые цели и целевые показатели для следующего ГПБП должны служить катализаторами решения глобальных проблем безопасности полетов.

Обновление ГАНП отражает соответствие приоритетным областям, признанным 41-й Ассамблей, и включает в себя усовершенствования концептуальной дорожной карты, системы, основанной на характеристиках, и структуры блочной модернизации авиационной системы.

Я считаю, что эта конференция является важным связующим звеном между 41-й и 42-й сессиями Ассамблеи. Она знаменует собой важную веху на нашем пути к созданию более устойчивой, безопасной и эффективной глобальной аэронавигационной системы.

Давайте же приступим к этим двухнедельным обсуждениям с глубоким чувством ответственности и оптимизма. Результаты нашей работы определят программу работы ИКАО и подготовят почву для принятия важных решений на 42-й Ассамблее.

В заключение я хотел бы поблагодарить вас за вашу преданность делу и активное участие. Я также хотел бы призвать вас сделать эти обсуждения значимыми – давайте прокладывать путь вперед с решимостью и дальновидностью.

Сейчас я имею честь объявить Четырнадцатую Аэронавигационную конференцию открытой и хочу пригласить председателя Аэронавигационной комиссии г-на Цзюньжун Ляна выступить на Конференции и более подробно рассказать о ее повестке дня. Я желаю вам успешной работы.

7.2 Председатель Аэронавигационной комиссии г-н Ц. Лян

Уважаемые главы делегаций и делегаты, заместитель министра транспорта Канады, Президент Совета, Генеральный секретарь ИКАО, коллеги – члены Аэронавигационной комиссии, дамы и господа, для меня большая честь и удовольствие приветствовать вас на Четырнадцатой Аэронавигационной конференции ИКАО.

2024 год – год юбилеев. Всемирное авиационное сообщество отмечает 80-ю годовщину ИКАО, которая была учреждена подписью 7 декабря 1944 года Конвенцией о международной гражданской авиации, более известной как Чикагская конвенция. Вам также может быть известно, что в этом году Аэронавигационная комиссия (АНК) отмечает 75-летнюю годовщину со времени своего создания 7 февраля 1949 года.

За прошедшие годы ИКАО совместно с государствами и отраслью достигла значительных результатов. Постоянно повышается уровень безопасности полетов, благодаря чему воздушный транспорт, несомненно, стал наиболее безопасным видом транспорта. Наряду с этим повышаются аэронавигационный потенциал и эффективность, позволяя ежегодно выполнять миллионы рейсов и перевозить миллиарды пассажиров. Я хочу воспользоваться этой возможностью, чтобы поблагодарить все государства-члены и международные организации за их неизменную поддержку работы данной Организации и, в частности, технической работы АНК.

Несмотря на множество достижений, многое еще предстоит сделать. Будущее авиаотрасли будет характеризоваться еще более сложными авиационными и двигателестроительными технологиями, автоматизацией, цифровизацией и связанными с ними угрозами кибербезопасности, новыми участниками воздушного движения, такими как дистанционно пилотируемые авиационные системы и средства перспективной аэромобильности, быстрым ростом объема пассажирских перевозок, проблемами устойчивости и охраны окружающей среды. Все это создает для нас возможности, которые мы сможем использовать на благо нашей отрасли и ее пользователей, но только если нам удастся эффективно справляться с возникающими вызовами и снижать связанные с ними риски.

Для неизменного выполнения своего мандата в постоянно развивающихся и усложняющихся условиях ИКАО потребуется прилагать больше усилий при ограниченных ресурсах. Поэтому крайне важно определять приоритеты в программе работы Организации и повышать эффективность методов ее деятельности для удовлетворения будущих потребностей.

На 41-й сессии Ассамблеи ИКАО была подчеркнута важность проведения специализированных совещаний, таких как аэронавигационные конференции и конференции высокого уровня по безопасности полетов, перед сессиями Ассамблеи. Такие совещания чрезвычайно важны, поскольку они предоставляют государствам и отрасли возможности по обсуждению важнейших вопросов, определению приоритетных областей и предложению необходимой технической работы для включения в бизнес-план на предстоящий трехлетний период.

Четырнадцатая Аэронавигационная конференция является важным связующим звеном между 41-й и 42-й Ассамблеями и служит форумом для сбора аналитической информации о текущей работе Организации и определения направления ее дальнейшего развития. Эта конференция направлена на достижение консенсуса, принятие обязательств и выработку рекомендаций, которые позволят ИКАО и ее государствам-членам реализовывать ключевые аэронавигационные инициативы в быстро эволюционирующей авиационной среде.

Тема настоящей конференции, "Повышение эффективности, способствующее устойчивому развитию", будучи традиционной, отражает возможность преобразования, которая сформирует основу для долгосрочного стратегического планирования и позволит ИКАО управлять решением предстоящих проблемам и уменьшать их остроту.

За прошедшие десятилетия ИКАО разработала более 12 000 Стандартов и Рекомендуемых практик, включенных в 19 Приложений и 6 сводов правил аэронавигационного обслуживания. Они постоянно развиваются в соответствии с новейшими изменениями и инновациями и обеспечивают основу для безопасного, эффективного и устойчивого функционирования глобальной системы гражданской авиации.

Однако быстрый технологический прогресс и растущие потребности отрасли выявляют настоятельную необходимость в более эффективном внедрении этих стандартов для достижения требуемого повышения качества работы в целях обеспечения жизнеспособной и устойчивой авиационной системы, соответствующей ожиданиям государств, отрасли и других заинтересованных сторон.

Конференция сосредоточит свое внимание на вопросах, связанных с повышением эффективности аэронавигационной системы, и способах безопасного и своевременного реагирования на быстрые изменения в авиационной деятельности и технологиях. Некоторые подпункты повестки дня поддерживают вклад в достижение долгосрочной глобальной желательной цели международной авиации, в частности, за счет безопасного и своевременного использования новых технологий и повышения эксплуатационной эффективности.

Помимо повышения эффективности аэронавигационной системы, настоящая конференция предоставит возможность проведения углубленных технических дискуссий по вопросам своевременного и безопасного использования новых технологий и гиперсвязности аэронавигационной системы. Итоги этих дискуссий послужат ориентиром для Организации при определении приоритетов в рамках ее программы технической работы в условиях ограниченных ресурсов.

При рассмотрении возможностей и вызовов, связанных с новейшими технологиями, очень важно принять перспективный подход. Сосредоточивая внимание на следующем трехлетнем периоде, мы должны не ограничиваться его рамками и предвидеть будущие тенденции и направление развития глобальной аэронавигации. Такой ориентированный на будущее подход обеспечит возможность эффективного принятия решений на следующей Ассамблее в отношении технических стратегий и политики в области аэронавигации, которые в конечном итоге приведут к безопасному и согласованному на глобальном уровне внедрению новых технологий и инноваций.

Ваши усилия в течение следующих двух недель будут обобщены в докладе, который будет подготовлен преданными своему делу специалистами Секретариата ИКАО. Результаты ваших дискуссий первоначально будут представлены Аэронавигационной комиссии. Это позволит нам в нашем качестве технических советников Совета ИКАО определить приоритетность основных видов деятельности аналогично тому, как это было сделано после Конференции высокого уровня по COVID-19 и 41-й Ассамблеи.

В процессе подготовки к настоящей конференции были вложены усилия в инициативы по повышению эффективности и результативности. Эти инициативы основаны на опыте, полученном при проведении предшествующих конференций высокого уровня и 41-й Ассамблеи. Мы ожидаем, что соответствующие улучшения будут способствовать большей конструктивности и плодотворности дискуссий. По завершении Конференции АНК планирует

пересмотреть эти инициативы, и сделанные выводы будут использованы при подготовке к будущим техническим конференциям высокого уровня и Ассамблеям.

Прежде чем завершить свое выступление, я хочу воспользоваться этой возможностью, чтобы представить вам моих коллег – членов Аэронавигационной комиссии. Они выдвигаются конкретными государствами – членами ИКАО и назначаются Советом, работают независимо как единая команда и используют свои экспертные знания в интересах всего международного сообщества гражданской авиации. Прошу вас присоединиться ко мне в выражении им глубокой благодарности за их неустанные усилия и ведущую роль в подготовке к Четырнадцатой Аэронавигационной конференции.

7.3 Заместитель министра транспорта Канады г-н А. Тангарадж

Я имею честь приветствовать вас на Четырнадцатой Аэронавигационной конференции в городе Монреале. Между Монреалем и ИКАО существует уникальная и давняя связь. Со временем своего основания ИКАО является краеугольным камнем авиационной экосистемы Канады и Монреяля, содействуя формированию среды, в которой процветает международное сотрудничество и профессиональная деятельность в сфере авиации. Ваше присутствие здесь сегодня является свидетельством этого плодотворного и долговременного партнерства.

Канадцы рады приветствовать вас и гордятся тем, что штаб-квартира этой организации располагается прямо здесь, в сердце Монреяля. 2024 год является знаменательным для международной гражданской авиации. Мы отмечаем 80-ю годовщину Чикагской конвенции и 75-ю годовщину Аэронавигационной комиссии и Приложения 9 по упрощению формальностей. Кроме того, в этом году 50-я годовщина Приложения 17 по авиационной безопасности.

Благодаря Чикагской конвенции мы все являемся счастливыми выгодополучателями концепции, которая в 1944 году вдохновила 54 нации на то, чтобы объединиться и согласовать ключевые принципы, на основании которых гражданская авиация могла бы выполнить свое обещание "способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира".

Когда я готовился к своему сегодняшнему выступлению, я подумал о том, что важно будет коснуться духа этих принципов – основополагающих ценностей, которые изначально объединили нас и продолжают оставаться основой нашей приверженности безопасному, надежному и устойчивому развитию международной гражданской авиации.

Эти простые, но могучие принципы заложили фундамент, на который ИКАО неизменно полагается в своей поддержке международного воздушного транспорта при преодолении возникающих перед ним вызовов.

Безопасность полетов и авиационная безопасность составляют основу общественного доверия и являются ключевыми элементами деятельности ИКАО. Стандарты и процедуры, защищающие пассажиров, экипаж и воздушное судно, отражают нашу неизменную приверженность идеи авиации как самого безопасного способа путешествий.

Международное сотрудничество. В основе Конвенции лежит ценность сотрудничества. Конвенция создала эту Организацию в качестве форума, на котором каждое государство-член имеет право выразить свое мнение, и учредила избираемый Совет равноправных

членов с учетом географического представительства. Этот дух сотрудничества дал начало важнейшим инициативам, таким как инициатива "Ни одна страна не остается без внимания", которая обеспечивает ИКАО возможность выполнять свои обязательства по развитию международной гражданской авиации "на основе равенства возможностей".

Гармонизация и профессиональные знания. Разработка, обновление и внедрение стандартов во всем мире не только обеспечивают безопасность и надежность авиационной деятельности, но и гарантируют, что наша глобальная авиационная система и стандарты будут и дальше поспевать за растущей скоростью инноваций.

Эта работа требует активного и постоянного участия всех авиационных заинтересованных сторон, включая представителей отрасли, технических экспертов и государства. Участвуя в работе Аэронавигационной комиссии и ее групп экспертов, мы вносим вклад в обеспечение безопасности, эффективности и устойчивости наших собственных авиационных секторов.

При том что Конвенция поддерживает внедрение стандартов во всем мире, она также признает "полный и исключительный суверенитет" каждого государства-члена над его собственным воздушным пространством. Именно этот баланс между суверенитетом и гармонизацией, воплощенный в ценности взаимного уважения, является основой духа этого учреждения и успеха авиации во всем мире.

Соблюдение совместно установленных правил жизненно важно для поддержания доверия и ответственности в рамках нашей системы и защиты целостности наших учреждений. От государств-членов зависит, сможет ли ИКАО продолжать успешно возглавлять наш сектор на многие поколения вперед.

Растущий спрос на авиаперевозки лишь заостряет настоятельную необходимость в уменьшении воздействия авиации на окружающую среду. Нашему глобальному сообществу потребуется осуществить декарбонизацию сектора при помощи новых технологий, повышения эффективности деятельности и совершенствования инфраструктуры для обеспечения возможности использования новых устойчиво производимых видов топлива. ИКАО и ее государства-члены сделали важный шаг вперед, согласовав долгосрочную желательную цель достижения чистой нулевой эмиссии углерода к 2050 году.

Кроме того, дальнейший рост авиации с увеличивающимся количеством рейсов и пассажиров потребует непрерывного повышения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности, но также и повышения удобства пассажиров. Эта работа предусматривает обеспечение большей доступности авиации для лиц с ограниченными физическими возможностями и ограниченной подвижностью.

Однако инклюзивность не должна ограничиваться пассажирами. Женщины по-прежнему недостаточно представлены на важных должностях в различных областях авиационной отрасли, включая должности пилотов и инженеров по техническому обслуживанию воздушных судов. Расширение участия женщин является ключевым элементом решения важнейших проблем, стоящих перед авиационной отраслью.

В течение более чем 80 лет наши общие усилия способствовали обеспечению спокойствия миллиардов пассажиров. К сожалению, существуют трагические примеры, когда этих усилий оказалось недостаточно. Нашей общей обязанностью является предотвращать авиационные происшествия и будущие трагедии в сфере авиации.

На фоне этих ужасающих событий ИКАО зарекомендовала себя в качестве эффективного форума для осуществления глобальных действий. К примеру, ИКАО успешно решала проблемы беспрецедентного масштаба, связанные с пандемией COVID-19, и содействовала безопасному и успешному восстановлению авиации и ее дальнейшему росту.

Тема и рассматриваемые вопросы следующих двух недель подчеркивают важнейшую роль ИКАО. Обеспечивая незаменимый форум для подробных технических дискуссий на глобальном уровне, ИКАО может подготовить почву для безопасной интеграции новых технологий во всемирную авиационную деятельность.

Позвольте мне еще раз выразить благодарность за ваше участие и энтузиазм.

Ваш вклад в работу этой конференции будет решающим. Он позволит претворить наши стремления в конкретные действия и определит повестку дня в области безопасности полетов и аэронавигации для Ассамблеи ИКАО следующего года.

Как представитель правительства Канады и страны местонахождения Штаб-квартиры ИКАО, я вновь с огромным удовольствием приветствую вас на этом важном мероприятии. Желаю вам приятного пребывания в Монреале и надеюсь, что наша конференция пройдет успешно!

7.4 Генеральный секретарь ИКАО г-н Х. К. Саласар

Перевезти двенадцать миллиардов пассажиров по воздуху с нулевой эмиссией и без смертельных исходов, объединяя людей повсюду и обеспечивая сохранение и существенное увеличение роли авиации как катализатора устойчивого развития во всем мире. Это наша цель на 2050 год.

В качестве Генерального секретаря ИКАО я рад приветствовать вас на Четырнадцатой Аэронавигационной конференции, где мы будем формировать это будущее, руководствуясь темой "Повышение эффективности, способствующее устойчивому развитию".

На протяжении следующих двух недель мы будем совместно работать над достижением всеобщего консенсуса в отношении инициатив по повышению эффективности в поддержку данной цели. Эти инициативы позволят ИКАО, государствам-членам и отрасли решать глобальные экологические проблемы в области авиации и адаптироваться к стремительному развитию авиационной деятельности и технологий, при этом работая в рамках имеющихся ресурсов.

Это будет происходить на фоне сложных проблем в деле установления безопасных, надежных и устойчивых транспортных сообщений в мире. Нашего внимания требуют изменение климата, проблемы кибербезопасности и другие кризисы. Мы должны включить в наше воздушное пространство новых участников, в том числе эксплуатантов дронов и средств коммерческого космического транспорта, при этом управляя сложными информационными системами и производством полетов на больших высотах. Для решения этих сложных проблем роль и обязанности ИКАО должны эволюционировать.

За время, прошедшее с 2007 года, роль ИКАО существенно расширилась, особенно в областях мониторинга и надзора над государственными системами организации контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, а также предоставления государствам поддержки во внедрении. Эта роль была расширена в ответ на несколько серьезных авиационных происшествий, которые подчеркнули критическую необходимость

совершенствования надзора и оказания помощи в устраниении недостатков при обеспечении безопасности полетов и авиационной безопасности.

Теперь, в условиях технологических, экологических, экономических и социальных перемен, наша роль снова расширяется.

С моей точки зрения, предстоящий путь перспективен, особенно потому, что мы уже добились значительных успехов в главных областях. Наша преобразовательная цель, которую поддержали Совет и Ассамблея, позволяет модернизировать процессы и системы ИКАО для более эффективного обслуживания наших заинтересованных сторон. Совет установил четко сформулированные приоритетные области деятельности, призванные направлять наши усилия по организации работы глобальной авиации. Сейчас, когда ИКАО отмечает свое 80-летие, были поддержаны наш комплексный новый долгосрочный стратегический план ИКАО на 2026–2050 годы, обновление Глобального плана обеспечения безопасности полетов, Глобального плана обеспечения авиационной безопасности и Глобального аeronавигационного плана, а также новая Глобальная рамочная программа ИКАО в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации.

Новый долгосрочный стратегический план ИКАО будет направлять нашу работу в период с 2026 по 2050 год.

В этом плане сведены воедино основные выводы, сделанные за последние пять лет, в том числе на основе: анализа потребностей и ожиданий государств; согласования с глобальными планами ИКАО и отраслевыми тенденциями; итогов конференций высокого уровня, подобных этой; а также указаний последней Ассамблеи ИКАО.

Он сосредоточен на ориентированных на конкретные результаты стратегических целях, которые будут оставаться актуальными до 2050 года и позднее.

Кроме того, мы разработали новое концептуальное видение для ИКАО – "Безопасная, надежная и устойчивая система международной гражданской авиации, объединяющая мир на пользу всех стран и людей".

Для реализации этого концептуального видения мы установили три амбициозных и взаимосвязанных желательных цели: отсутствие смертельных исходов в международной авиации по причине авиационных происшествий и актов незаконного вмешательства; достижение чистого нулевого уровня эмиссии углерода в результате деятельности международной авиации к 2050 году; превращение авиации в неотъемлемую часть процветающей, связной, доступной, инклюзивной и недорогой транспортной системы.

Наша задача заключается в том, чтобы вести международную гражданскую авиацию к достижению ответственной транспортной связности. Это лидерство чрезвычайно важно для содействия социально-экономическому развитию, обеспечения экологической устойчивости и реализации нашего концептуального видения связного мира. Мы выполняем эту задачу, осуществляя деятельность в нескольких основных областях, таких как: разработка политики и стандартов, проведение мониторинга и проверок, предоставление поддержки государствам-членам в наращивании их авиационного потенциала и развитие международного воздушного права.

В основе нашей новой долгосрочной стратегии лежат шесть новых стратегических целей ИКАО.

Успех авиации в последние 80 лет всегда определялся присвоением высшего приоритета безопасности полетов. Поэтому неудивительно, что наша первая цель заключается в том, чтобы каждый полет был безопасен и надежен, с конечной целью нулевого количества смертельных исходов по причине авиационных происшествий и инцидентов. Эта цель имеет решающее значение для поддержания общественного доверия и обеспечения возможности непрерывного роста объемов глобальных воздушных перевозок.

Наша вторая цель заключается в обеспечении экологически устойчивого роста авиации. Объединяя мир, мы должны делать это ответственно, сводя к минимуму эмиссию и шум. Мы прямо заявляем, что должны обеспечить увеличение пропускной способности воздушного транспорта для удовлетворения растущего глобального спроса. Этот экологически сознательный подход способствует инновациям, открывает новые возможности и обеспечивает жизнеспособность нашей отрасли и нашей планеты в долгосрочной перспективе.

Наша третья цель касается мобильности, надежности, доступности и оптимизации. Мы стремимся создать глобальную авиационную систему, эффективно обслуживающую всех пользователей, независимо от их местоположения и обстоятельств. Сюда входит обеспечение своевременных перевозок даже во время сбоев, соединение удаленных районов с более крупными центрами и предоставление возможности не вызывающего стресса пересечения границы для пассажиров.

В рамках следующих целей описывается, как ИКАО будет содействовать достижению международной согласованности и руководить этим процессом. В результате мы способствуем продвижению к результатам, сформулированным в первых трех целях.

Наша четвертая цель заключается в оказании помощи государствам в эффективной приоритизации и планировании работы по наращиванию потенциала и поддержке внедрения. Эта цель является решающей в обеспечении возможности полноценного участия всех государств в глобальной авиационной сети. Мы учитываем конкретные потребности каждого государства, используя при необходимости общие решения и партнерскую поддержку и применяя интегрированный подход ИКАО при предоставлении поддержки государствам-членам во внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики.

Пятая цель призвана развивать и адаптировать международное воздушное право к потребностям постоянно развивающегося авиационного сектора. Наши правовые рамки должны оставаться актуальными, охватывая существующие и возникающие проблемы, при этом способствуя росту, развитию и функционированию гражданской авиации. Эта цель обеспечивает развитие нашей основанной на правилах системы с учетом достижений в сфере технологий и меняющихся глобальных потребностей.

Наша шестая цель, возможно, наиболее новаторская, заключается в обеспечении содействия воздушного транспорта экономическому процветанию и общественному благополучию для всех. Эта цель является выражением общей задачи ответственного достижения транспортной связности мира – создания ощутимых выгод для людей и сообществ во всем мире. Мы признаем, что ценность международной гражданской авиации может измеряться для каждого государства-члена в категориях повышения благосостояния и благополучия.

Каждая цель будет определяться показателями для отслеживания достигаемого нами прогресса в международном сотрудничестве. Для безопасности полетов мы можем использовать показатели смертельных исходов по всем причинам на миллион полетов. Для измерения экологической устойчивости мы можем отслеживать показатель глобальной эмиссии CO₂ на

единицу коммерческого пассажирского или грузового километража. Работа этой конференции будет способствовать согласованию определений этих показателей.

Мы определили четыре высокоприоритетных механизма реализации, которые будут способствовать достижению нами прогресса.

Во-первых, постоянное организационное совершенствование ИКАО основано на нашей преобразовательной цели, обеспечивающей существенные позитивные изменения в ИКАО на протяжении последних 18 месяцев. Эта работа должна продолжаться в следующем трехлетии и позднее. Наша цель заключается в достижении оптимальной эффективности нашей деятельности, повышении оперативности реагирования на возникающие проблемы в области авиации и укреплении нашего потенциала для предоставления эффективной поддержки государствам-членам.

В дополнение к этому наша стратегия в области инноваций, санкционированная 41-й Ассамблейей, позволит уделять приоритетное внимание работе технических групп экспертов и исследовательских групп, обеспечивая нам место в авангарде авиационных достижений.

Столь же важна наша приверженность делу развития трудовых ресурсов. Мы стремимся привлечь многообразное и способное новое поколение специалистов, которые будут управлять авиацией в предстоящие десятилетия. Наша программа по гендерному равенству будет играть решающую роль в этих усилиях, способствуя инклюзивности и охвату более обширной базы перспективных работников.

Наконец, для устойчивого прогресса необходима наша работа по развитию партнерских отношений и улучшению обеспеченности ресурсами. Центр проектов декарбонизации FINVEST представляет собой новую инициативу в области финансовой координации и партнерской работы, при этом ИКАО находится в наилучшей позиции для того, чтобы ее возглавить. Эта инициатива, вместе с другими усилиями по развитию партнерских отношений и мобилизации ресурсов, является ключевой для обеспечения нашей бюджетной устойчивости и успеха в целом.

В настоящее время мы разрабатываем бизнес-план на 2026–2028 годы, который будет предусматривать реализацию стратегического плана и основываться на конкретных результатах. В этом плане будет представлено подробное описание нескольких основных элементов. В нем будет очерчен глобальный контекст, на котором основаны наши результаты, включая такие механизмы, как ГАНП и ГПБП. В этом плане будут учтены наши проблемы и возможности, а также наши приоритеты и желаемые достижения в конце трехлетнего периода. Важно, что все эти элементы будут сопровождаться полными и четкими целями.

Для обеспечения эффективной реализации мы разработали комплексный механизм мониторинга эффективности деятельности, дополняющий бизнес-план. Этот механизм включает ключевые показатели эффективности, согласованные с нашими целями. Мы регулярно проводим анализ, понимая, что тщательный мониторинг эффективности нашей деятельности в краткосрочной перспективе играет решающую роль в достижении долгосрочных результатов в области авиации, предусмотренных нашим стратегическим планом. Этот подход позволяет нам отслеживать прогресс, вовремя вносить корректизы и поддерживать темп движения к нашим амбициозным целям.

По мере реализации этого нового долгосрочного стратегического плана давайте помнить о том, что наша работа, объединяющая мир, воздействует не только на нашу отрасль, но и на мировое сообщество. Нас ожидает светлое будущее, в котором будет достигнута авиационная связность, что требует коллективных усилий и приверженности.

В заключение я хотел бы, пользуясь этой возможностью, выразить признательность Аэронавигационной комиссии за ее неоценимый вклад, особенно учитывая, что в этом году мы празднуем ее 75-летие. Ваш опыт, целеустремленность и неустанные усилия по разработке и совершенствованию политики, Стандартов и Рекомендуемой практики в области аэронавигации сыграли важную роль в формировании будущего глобальной авиации. Ваша работа создает основу для многих инициатив, которые мы будем обсуждать на этой конференции, и я сердечно благодарю вас за постоянное стремление к совершенству.

Я хотел бы также выразить мою искреннюю благодарность нашим коллегам из Секретариата. Ваша добросовестность, опыт и бесчисленные часы, вложенные в подготовку Конференции, сыграли решающую роль в создании условий для ее успешного проведения. Ваша приверженность миссии ИКАО и ваши неустанные усилия за кулисами – это та движущая сила, которая позволяет нам искать решение сложных проблем, стоящих перед глобальнойaviацией. Благодарю вас за целеустремленность и усердный труд.

Кроме того, я хотел бы заранее выразить благодарность всем вам за активное участие в работе этой конференции, которое столь важно.

8. ПОЧЕТНАЯ ПРЕМИЯ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ КОМИССИИ ИКАО ИМЕНИ УОЛТЕРА БИНАГИ

8.1 18 июня 1998 года Аэронавигационная комиссия (АНК) учредила Почетную премию Аэронавигационной комиссии ИКАО, которая позже была переименована в Почетную премию Аэронавигационной комиссии ИКАО имени Уолтера Бинаги в знак признания вклада г-на Бинаги, сделанного им за восемь лет его службы на посту первого председателя АНК. Эта премия, присуждаемая каждые два года, была выдана десяти лауреатам в знак признания их вклада в исполнение мандата Комиссии по повышению безопасности полетов, эффективности и потенциала гражданской авиации.

8.2 Десятая Почетная премия Аэронавигационной комиссии ИКАО имени Уолтера Бинаги была вручена председателем Аэронавигационной комиссии г-ну Дж. Меттропу, номинированному Соединенным Королевством, за его вклад в работу АНК в области повышения уровня безопасности полетов, регулярности и эффективности международной гражданской авиации, в частности посредством его участия в работе Группы экспертов по организации спектра частот. Был также отмечен его выдающийся вклад в деятельность гражданской авиации, заключающийся в активном содействии использованию ограниченного ресурса авиационного радиочастотного спектра и в защите этого ресурса, имеющего критически важное значение для обеспечения безопасной и эффективной связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения.

8.3 Лауреату Почетной премии была вручена грамота и копия подаренной Мексикой бронзовой скульптуры *Vuelo* ("Полет") работы Леонардо Ниермана, находящейся в центре зала Аэронавигационной комиссии в Штаб-квартире ИКАО.

9. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

9.1 Директор Аэронавигационного управления г-жа М. Меркл

Две недели назад началась 14-я Аэронавигационная конференция, на которой обсуждалось повышение эффективности, способствующее устойчивому развитию авиационной экосистемы и охране окружающей среды. У нас имелась возможность заняться решением глобальных экологических проблем авиации и адаптироваться к быстрой эволюции авиационных операций и технологий в условиях ограниченности ресурсов. По завершении Конференции я с большой гордостью и признательностью произношу эти заключительные слова.

Прежде всего, я хочу выразить глубочайшую благодарность всем – нашим уважаемым делегатам. За последние две недели ваше активное участие, вдумчивая работа и непоколебимая преданность делу сыграли важную роль в достижении результатов Конференции. Вы прибыли на это совещание категории 2, следуя духу открытости и желая принять участие в мероприятии, целью которого было опробовать новый подход в отношении повестки дня, сферы охвата и процедур совещания, позволяющих проводить содержательные обсуждения, – подход, который, по нашему мнению, полностью отвечает интересам авиационного сообщества, стремящегося достичь глобального консенсуса по инициативам в сфере повышения эффективности, учитывая некоторые сложные темы повестки дня. Я хотела бы выразить благодарность государствам и международным организациям за их поддержку в реализации принципов, лежащих в основе проведения этой Конференции.

Кроме того, я должна выразить признательность Аэронавигационной комиссии за то, что она утвердила эту повестку дня и формат совещания, а также Совету ИКАО, который поддержал этот инновационный подход. В результате на 14-й Аэронавигационной конференции проводились плодотворные дискуссии, серьезная аналитическая работа и конструктивные дебаты, направленные на развитие глобальной аэронавигации и безопасности полетов. Ваш опыт, объективность и сотрудничество обеспечили этому мероприятию огромный успех.

Как напомнил нам Президент Совета в своем вступительном слове, Совет привержен делу повышения эффективности работы Ассамблей ИКАО и намерен более тщательно анализировать выводы конференций высокого уровня, таких как эта 14-я Аэронавигационная конференция, объединяя их в резолюциях Ассамблеи и сводя к минимуму, насколько это возможно, дальнейшие обсуждения. Я считаю, что решения и рекомендации, которые стали результатом этой Конференции высокого уровня, могут обеспечить следующей Ассамблее уверенность в том, что совещания категории 2 действительно могут дополнить процесс принятия решений Ассамблеей. Достигнутые нами успехи – это не результат работы какой-либо одной организации, а плод коллективного сотрудничества государств-членов, международных организаций, отраслевых партнеров и заинтересованных сторон. Такое единство необходимо для выполнения нашей общей миссии по развитию глобальной авиации, и я призываю всех нас продолжать укреплять этот дух сотрудничества в предстоящие годы. Наш сегодняшний всеобъемлющий набор рекомендаций закладывает прочный фундамент для будущего глобальной аэронавигации. Мы определили конкретные шаги и расставили приоритеты, причем некоторые из них могут быть реализованы без затруднений, что обещает немедленные и значимые улучшения в сфере аэронавигации. Другие рекомендации требуют поэтапного подхода, позволяющего вдумчиво, взвешенно и с учетом фактов двигаться вперед. Все эти рекомендации важны и будут должным образом рассмотрены в ближайшие месяцы, когда Аэронавигационная комиссия и Совет оценят рекомендации и сформулируют программу работы ИКАО.

Я хотела бы заверить вас в том, что Секретариат будет продолжать оказывать вам поддержку. Будь то оказание технической помощи, разработка инструктивных материалов или упрощение формальностей при региональном сотрудничестве, мы всегда готовы помочь каждому из вас в достижении целей, изложенных в этих рекомендациях, которые предстоит утвердить Совету ИКАО и Аэронавигационной комиссии.

И последнее, но не менее важное: я хотела бы выразить искреннюю благодарность. В первую очередь – команде организаторов, секретариату Конференции и всем управлению, которые неустанно работали за кулисами. Их самоотверженность и внимание к деталям обеспечили бесперебойную работу Конференции, позволив нам полностью сосредоточиться на важных вопросах. Это включает не только технические материалы: я также хотела бы поблагодарить устных переводчиков, которые всегда прекрасно справляются с динамичными дискуссиями, и технический персонал Секции конференционного обслуживания, который поддерживает зал Ассамблеи в надлежащем состоянии и способен быстро устраниТЬ технические неполадки и решить все проблемы. Я благодарю наших спонсоров, предоставивших нам еду и напитки, и участников выставки, которые предоставили нам пищу для ума, позволив заглянуть в будущее передовых авиационных технологий, процессов и операций.

Я хотела бы особо поблагодарить наших председателей и заместителей председателей, в частности г-жу Коки, председателя этой Конференции, и г-на Келлехера, председателя Комитета. Благодаря профессионализму г-на Келлехера, который вел совещание Комитета, обеспечивая, чтобы каждый голос был услышан, и при этом направляя нас к консенсусу, наша работа на этом пленарном заседании стала намного проще.

Кроме того, я хочу выразить огромную признательность г-ну Крису Далтону, начальнику Секции организации воздушного движения Аэронавигационного управления и техническому руководителю этого мероприятия. Для г-на Далтона это будет последняя конференция категории 2, учитывая его предстоящий выход на пенсию. Осуществляемое г-ном Далтоном руководство сыграло важную роль в успехе этой Конференции и всех мероприятий в сфере аэронавигации в ИКАО за последние 25 лет. Но что еще более важно, знания, компетенции и опыт г-на Далтона оказали существенное влияние на повышение безопасности полетов и эффективности международной гражданской авиации. Г-н Далтон внес свой вклад в развитие международной гражданской авиации, и за это мы все ему искренне благодарны.

От имени Секретариата ИКАО я еще раз выражаю искреннюю признательность всем вам за вашу напряженную работу, самоотверженность, партнерство и непоколебимую приверженность делу развития мировой авиации. Спасибо.

— — — — —

ПОВЕСТКА ДНЯ КОНФЕРЕНЦИИ

Пункт 1 повестки дня. Обновленная информация о бизнес-плане ИКАО на 2023–2025 гг. и долгосрочное стратегическое планирование

- 1.1. Изменение приоритетов бизнес-плана ИКАО на 2023–2025 гг.
- 1.2. Стратегическое согласование глобальных планов повышения эффективности
- 1.3. Эволюция Технической комиссии Ассамблеи ИКАО

Пункт 2 повестки дня. Своевременное и безопасное использование новых технологий

- 2.1. Развитие авиационных технологий, способствующих достижению LTAG
- 2.2. Устранение рисков для безопасности полетов, связанных с развитием авиационных технологий
- 2.3. Издание Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) 2026–2028 гг.

Пункт 3 повестки дня. Повышение эффективности аeronавигационной системы

- 3.1. Предложения по повышению эффективности аeronавигационного обслуживания, способствующие достижению LTAG
- 3.2. Поэтапный вывод из эксплуатации устаревших систем
- 3.3. Восьмое издание Глобального аeronавигационного плана (ГАНП)

Пункт 4 повестки дня. Гиперсвязность аeronавигационной системы

- 4.1. Концепция подключенного воздушного судна и связанные с этим проблемы
 - 4.2. Кибербезопасность и устойчивость информационных систем
-

ГЛОССАРИЙ ТЕРМИНОВ

АКГА	Африканская комиссия гражданской авиации
АНК	Аэронавигационная комиссия
АНП	Аэронавигационный план
АСЕКНА	Агентство по обеспечению безопасности аeronавигации в Африке и на Мадагаскаре
БАС	Беспилотная авиационная система
ГАНП	Глобальный аэронавигационный план
ГПАБ	Глобальный план обеспечения авиационной безопасности
ГПБП	Глобальный план обеспечения безопасности полетов
ЕВРОКОНТРОЛЬ	Европейская организация по безопасности воздушной навигации
ЕКА	Европейское космическое агентство
ЕКГА	Европейская конференция гражданской авиации
ИАТА	Международная ассоциация воздушного транспорта
ИККАИА	Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности
ИФАЛПА	Международная федерация ассоциаций линейных пилотов
ИФАТКА	Международная федерация ассоциаций диспетчеров воздушного движения
ИФАТСЕА	Международная федерация ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения
КАНСО	Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации
КОСЕЧНА	Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию
КПЭ	Ключевой показатель эффективности
ЛАКГА	Латиноамериканская комиссия гражданской авиации
МСА	Международный совет аэропортов
МСДА	Международный совет деловой авиации
МСЭ	Международный союз электросвязи
МФТ	Международная федерация транспортников
ОВД	Обслуживание воздушного движения
ОрВД	Организация воздушного движения
ПАНО	Поставщик аэронавигационного обслуживания
УППКБП	Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов

AAM	Перспективная аэромобильность
ANS	Аэронавигационное обслуживание
ASBU	Блочная модернизация авиационной системы
ATAG	Группа действий по вопросам воздушного транспорта
ATCO	Диспетчер УВД
ATFM	Организация потока воздушного движения
CAEP	Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации
CNS	Связь, навигация и наблюдение
CSIRT	Группа реагирования на инциденты в сфере кибербезопасности
DATS	Цифровое обслуживание воздушного движения для аэрородомов
eVTOL	Электрическое воздушное судно вертикального взлета и посадки
FF-ICE	Информация о полетах и потоках движения в совместно используемой среде
FRA	Воздушное пространство со свободным маршрутом
FUA	Гибкое использование воздушного пространства
GAPPRE	Глобальный план действий по предотвращению выездов за пределы ВПП
GAPPRI	Глобальный план действий по предотвращению нахождения посторонних объектов на ВПП
GBAS	Система функциональных дополнений наземного базирования
GNSS	Глобальная навигационная спутниковая система
GRSAP	Глобальный план действий по обеспечению безопасности операций на ВПП
HAO	Производство полетов в верхнем воздушном пространстве
iPack	Комплекс мер по осуществлению
ISASI	Международное общество специалистов по расследованию авиационных происшествий
LTAG	Долгосрочная желательная цель
MISP	Платформа обмена информацией о вредоносном ПО
NGAP	Следующее поколение авиационных специалистов
PANS	Правила аэронавигационного обслуживания
PFA	Приоритетное направление деятельности
PIRG	Группа регионального планирования и осуществления проектов
RFI	Радиочастотная помеха
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
SBAS	Спутниковая система функционального дополнения

SSPIA	Мероприятия по оценке выполнения государственных программ по безопасности полетов
SWIM	Общесистемное управление информацией
TBO	Операции, основанные на траектории полета
UNOOSA	Управление Организации Объединенных Наций по вопросам космического пространства
UTM	Организация движения беспилотных авиационных систем

— — — — — — — —

РЕЗЮМЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ЗАСЕДАНИЙ

Информационные заседания, проведенные 26 августа 2024 года, были призваны способствовать более эффективному и действенному обсуждению в ходе Конференции в целях исполнения пожеланий государств-членов и международных организаций, полученных во время консультации о необходимости проведения Конференции (см. письмо государствам ST 15/1-23/12 от 10 июля 2023 года), и представить обновленную информацию по различным вопросам. Целями информационных заседаний являлись:

- a) предоставление соответствующей информации о проведении Конференции;
- b) предоставление дополнительной справочной информации в качестве введения в темы, которые будут представлены на рассмотрение, в поддержку целенаправленных обсуждений в ходе Конференции;
- c) предоставление обновленной информации о ходе работы по приоритетным областям, которые еще не достигли необходимой степени зрелости для рассмотрения на Конференции.

Информационные заседания

- 1) Ожидания и цели AN-Conf/14
- 2) Ознакомление с мероприятиями ИКАО по реприоритизации, приоритетными направлениями деятельности, а также долгосрочным стратегическим планом ИКАО
- 3) Обзор программы работы ИКАО в области безопасности полетов и аэронавигации
- 4) Текущая работа по решению 41-й сессии Ассамблеи, связанному с процессом разработки стандартов
- 5) Эволюция подхода к механизму непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ-УПКБП)
- 6) Текущая работа по переходу с использования магнитной системы отсчета на систему отсчета, привязанную к истинному северу
- 7) Текущая работа по обновлению *Глобальной эксплуатационной концепции OpВД* (Doc 9854)
- 8) Текущая работа, связанная с производством полетов в верхнем воздушном пространстве (НАО)
- 9) Текущая работа, связанная с перспективной аэромобильностью (ААМ), беспилотными авиационными системами (БАС), организацией движения БАС (UTM)
- 10) Текущая работа Целевой группы по комплексному проекту в области связи, навигации, наблюдения и спектра (ICNSS)
- 11) Текущая работа по возможностям человека в различных авиационных областях

Презентации, представленные в ходе информационных заседаний, размещены на веб-сайте AN-Conf/14: <https://www.icao.int/Meetings/anconf14/Pages/presentations.aspx>

Пункт 1 повестки дня. **Обновленная информация о бизнес-плане ИКАО на 2023–2025 гг. и долгосрочное стратегическое планирование**
 1.1. Изменение приоритетов бизнес-плана ИКАО на 2023–2025 гг.

Приоритетные направления деятельности

1.1 Конференция рассмотрела представленный Секретариатом документ AN-Conf/14-WP/3, в котором описывается общий ход работы и действия, предпринятые для поддержки приоритетных направлений деятельности (ПНД). Эти ПНД были установлены Советом ИКАО для определения приоритетности мероприятий в рамках текущего бизнес-плана ИКАО на основе резолюций и решений 41-й сессии Ассамблеи ИКАО. В документе также описаны усилия, предпринятые на начальных этапах стратегического планирования ИКАО. Далее в документе содержатся рекомендации относительно того, как государства, международные организации и представители отрасли могут присоединиться к этим усилиям и внести вклад в их реализацию.

1.2 Конференция решительно поддержала ПНД и рекомендации, содержащиеся в документе AN-Conf/14-WP/3. Она высоко оценила программный подход ИКАО и повышение прозрачности отчетности с помощью ключевых показателей эффективности (КПЭ) с использованием подхода к управлению, ориентированному на конкретные результаты. Что касается ПНД, то она признала комплексный характер поддержки внедрения и отметила, что ПНД дополняют существующие приоритеты и глобальные рамочные механизмы и не влияют на них. В то же время Конференция указала на необходимость большей ясности относительно того, как ПНД и методика определения приоритетов повлияют на глобальные планы и дорожную карту по стандартизации, а также на взаимосвязь между ПНД и проблемами в области безопасности полетов, авиационной безопасности и аэронавигации. Конференция отметила, что в целях удовлетворения спроса на воздушное движение в будущем, модернизация аэронавигационного потенциала должна быть более четко отражена в стратегических целях ИКАО.

1.3 Конференция отметила продолжающиеся усилия по переходу к управлению, ориентированному на конкретные результаты, и с удовлетворением отметила тот факт, что методика определения приоритетов будет представлена Ассамблее на ее следующей сессии.

1.4 На основе результатов проведенного обсуждения Конференция согласилась со следующей рекомендацией:

Рекомендация 1.1/1. Поддержать подход ИКАО к бизнес-планированию программ, предложенный согласно приоритетным направлениям деятельности бизнес-плана на 2023-2025 гг.

Государствам:

- a) учитывать применимые приоритетные направления деятельности ИКАО, а также будущие приоритетные программы ИКАО при пересмотре своих стратегий и планов внедрения, в том числе в рамках своей нормативной базы;
- b) совместно с международными организациями и, по мере необходимости, отраслью оказывать поддержку и вносить добровольные взносы (финансовые или в натуральной форме) на мероприятия в рамках приоритетных направлений деятельности;

ИКАО:

- c) основываясь на опыте работы по приоритетным направлениям деятельности, распространить методику программного подхода на мероприятия последующих бизнес-планов;
- d) действуя по линии региональных групп планирования и осуществления проектов и региональных групп по обеспечению безопасности полетов в соответствии с Глобальным аeronавигационным планом и Глобальным планом обеспечения безопасности полетов и их соответствующими региональными планами, по мере необходимости включать в свои рабочие программы и проекты инициативы, согласующиеся с приоритетными направлениями деятельности ИКАО.

1.5 Конференция рассмотрела представленный Бразилией документ AN-Conf/14-WP/138, в котором предлагалось включить вопросы социально-экономического разнообразия и инклюзивности в повестку дня ИКАО в области устойчивого развития и указать, что государственная политика должна предусматривать финансирование учебной подготовки и повышения квалификации лиц с низким уровнем дохода для работы в сфере авиации. Конференция признала наличие кадровых проблем и их потенциальное влияние на безопасность полетов и решительно поддержала призыв к ИКАО расширить направленность своей программы "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP), не ограничиваясь гендерными соображениями.

1.6 Конференция подчеркнула важность соответствующих действий по обеспечению авиации кадрами в будущем и отметила роль программы NGAP. Она также признала важность учета других тем, связанных с многообразием и инклюзивностью, а также необходимость наличия государственной политики и инициатив в области подготовки кадров. Конференция отметила, что работа в ИКАО продолжается, и решила передать информацию, содержащуюся в документе AN-Conf/14-WP/138, соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

Данные, обмен данными и аналитика

1.7 Конференция рассмотрела документ AN-Conf/14-WP/57, представленный Венгрией от имени Европейского союза и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), Европейской организации по безопасности аэронавигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ), Сингапура и Соединенных Штатов Америки, о необходимости создания глобальной системы управления информацией и информационно-аналитическими данными для обеспечения безопасности полетов, и документ AN-Conf/14-WP/101, представленный Соединенными Штатами Америки при поддержке Австралии, о механизме, с помощью которого собираемую государствами информацию о безопасности полетов можно сделать интероперабельной, чтобы совместно использовать ее в принятии решений на основе данных, и приняла к сведению План глобального обмена в рамках управления информацией о безопасности полетов, представленный в рабочем документе AN-Conf/14-WP/105. В ходе обсуждения Конференция решительно поддержала документы AN-Conf/14-WP/57 и AN-Conf/14-WP/101 и отметила потенциальные преимущества, связанные с возможностью получения глобальной оперативной информации о безопасности полетов на основе агрегирования согласованных и совместимых данных и информации, которыми обмениваются многочисленные стороны. Конференция также отметила важность наличия гарантий безопасности, конфиденциальности и целостности данных и информации, а также создания системы управления глобальным обменом информацией о безопасности полетов. Эти предложения также будут полезны для региональных инициатив по обмену данными/информацией, которые затем будут

способствовать обмену данными/информацией на глобальном уровне. Конференция согласилась с тем, чтобы ИКАО продолжила разработку глобальной системы для обмена данными и информацией о безопасности полетов на основе существующих инициатив, и согласилась с тем, чтобы передать содержание рабочих документов AN-Conf/14-WP/57, AN-Conf/14-WP/101 и AN-Conf/14-WP/105 соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

Проверка организации контроля за обеспечением безопасности полетов

1.8 В документе AN-Conf/14-WP/121, представленном Новой Зеландией при поддержке Австралии, Канады и Соединенного Королевства, рассматривалась необходимость усовершенствования методик проведения проверок в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) с учетом новых и появляющихся авиационных технологий и принципов регулирования, а также признания альтернативных средств достижения результатов, предусмотренных Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS). Конференция отметила процесс развития инструментов и методик в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП с учетом SARPS, основанных на показателях эффективности. Конференция приняла решение направить данный документ в соответствующие группы экспертов ИКАО для тщательного рассмотрения в процессе разработки и совершенствования SARPS, основанных на показателях эффективности, развития МНМ УППКБП с использованием поэтапного подхода, содействия обеспечению его стабильности и надежности и учета уроков, извлеченных из мероприятий по оценке выполнения государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП).

Отчеты о расследовании авиационных происшествий

1.9 Конференция рассмотрела документ AN-Conf/14-WP/73, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом деловой авиации (МСДА) и Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), о проблемах, с которыми сталкиваются некоторые государственные органы по расследованию авиационных происшествий в деле оперативного завершения расследований авиационных происшествий и серьезных инцидентов и подготовки окончательного отчета в соответствии с существующими положениями Приложения 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов". Конференция признала риск для глобальной авиационной системы в тех случаях, когда уроки в области безопасности полетов, извлеченные из расследований, не учитываются. В этом контексте Конференция отметила текущую работу ИКАО и подчеркнула необходимость дальнейшего оказания помощи государствам в наращивании потенциала для расследования авиационных происшествий. Приняв к сведению существующие проблемы, Конференция вновь подчеркнула настоятельную необходимость того, чтобы государственные органы по расследованию авиационных происшествий своевременно проводили расследования и представляли отчеты об авиационных происшествиях.

Устойчивость аeronавигационной системы

1.10 Рассмотрев документ AN-Conf/14-WP/75, Revision No. 1, представленный ИАТА и МСДА при поддержке Международной федерации ассоциаций диспетчеров УВД (ИФАТКА), Конференция отметила, что в последние годы участились случаи нарушений работы в воздушном пространстве, причем авиакомпании продолжают сталкиваться с проблемами, влияющими на эффективность полетов в воздушном пространстве, которое остается недоступным для гражданской авиации, иногда в течение длительного времени. Конференция дала высокую оценку мерам, принятым государствами и заинтересованными сторонами в ответ на нарушения работы в

воздушном пространстве, а также усилиям координационных групп по чрезвычайным ситуациям по регулированию и смягчению последствий нарушений. Конференция также признала необходимость подготовки дополнительных глобальных инструктивных указаний по преодолению нарушений и возвращению к нормальной работе. Конференция настоятельно призывала государства обмениваться предварительной информацией о нарушениях и реализовывать инициативы по оптимизации воздушного пространства, такие как организация потоков воздушного движения (ATFM), гибкое использование воздушного пространства (FUA) и сотрудничество гражданских и военных органов.

1.11 Были принятые к сведению информационные документы, представленные Бразилией (AN-Conf/14-WP/166), Канадой (AN-Conf/14-WP/198), Канадой при поддержке Австралии (AN-Conf/14-WP/108), Китаем (AN-Conf/14-WP/186), Малайзией (AN-Conf/14-WP/160), Соединенными Штатами Америки при поддержке Австралии (AN-Conf/14-WP/105), Уругваем при поддержке 20 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) (AN-Conf/14-WP/154) и Международным обществом специалистов по расследованию авиационных происшествий (ISASI) (AN-Conf/14-WP/31).

1.12 На основе результатов проведенного обсуждения Конференция согласилась со следующей рекомендацией:

Рекомендация 1.1/2. Устойчивость аeronавигационной системы

Государствам:

- a) внедрить инициативы по оптимизации воздушного пространства, предусмотренные положениями ИКАО, такие как организация потока воздушного движения, гибкое использование воздушного пространства и военно-гражданское сотрудничество;
- b) делиться предварительной информацией, касающейся ожидаемых нарушений работы;

ИКАО:

- c) совместно с государствами и отраслью разработать глобальное руководство по управлению организацией воздушного движения в чрезвычайных ситуациях, в том числе на этапе восстановления, а также региональные системы мер для поддержки реализации положений Приложения 11 "*Обслуживание воздушного движения*".

- Пункт 1 повестки дня.** **Обновленная информация о бизнес-плане ИКАО на 2023–2025 гг. и долгосрочное стратегическое планирование**
- 1.2. Стратегическое согласование глобальных планов повышения эффективности**

1.13 В рамках данного подпункта повестки дня представлены результаты работы по стратегическому согласованию глобальных планов в целях повышения эффективности, при этом особое внимание уделяется *Глобальному плану обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Doc 10004) и *Глобальному аeronавигационному плану* (ГАНП, Doc 9750). Обсуждение предложений по пересмотру конкретного содержания ГПБП и ГАНП проходило, соответственно, в рамках подпунктов 2.3 и 3.3 повестки дня.

Согласование глобальных планов

1.14 Конференция рассмотрела представленный Секретариатом документ AN-Conf/14-WP/4, содержащий рекомендации, основанные на работе Целевой группы по глобальным планам, а также последующие действия, предпринятые соответствующими группами экспертов в рамках пересмотра обоих глобальных планов, которые будут представлены на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО.

1.15 Конференция рассмотрела следующие рабочие документы: AN-Conf/14-WP/55, представленный Венгрией от имени Европейского союза и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА, ЕВРОКОНТРОЛЯ и Канады, соавторами которого выступили Объединенные Арабские Эмираты, Египет и Ливия; а также документ AN-Conf/14-WP/147, представленный Республикой Корея.

1.16 Конференция согласилась с изменениями, предложенными в рабочем документе Секретариата (AN-Conf/14-WP/4). в целях улучшения стратегического согласования глобальных планов. Конференция поддержала документ AN-Conf/14-WP/147, отметив важность схем сбора, обработки, хранения, представления и защиты данных. Она в принципе согласилась с необходимостью работать над созданием общей системы оценки эффективности (то есть, предусматривающей долгосрочную интеграцию единого набора данных) в свете рекомендаций Целевой группы по глобальным планам; пересмотреть роли и обязанности основных заинтересованных сторон в сфере авиации и ИКАО; пересмотреть процесс разработки глобальных планов; определить соответствующие масштабы и временные горизонты каждого глобального плана. Эти вопросы должны быть рассмотрены с учетом соответствующих разделов ГПБП издания 2026–2028 гг. и восьмого издания ГАНП.

1.17 Конференция признала необходимость обеспечения надлежащих возможностей и членского состава соответствующих групп экспертов, активно работающих по вопросам согласования, и согласилась передать предложения, содержащиеся в документе AN-Conf/14-WP/55, существующей группе экспертов.

1.18 Конференция приняла к сведению достигнутые к настоящему времени результаты и согласился с необходимостью дальнейшего сосредоточения усилий на согласовании, по мере необходимости, глобальных планов, принимая во внимание различия в характере и особенностях областей применения каждого Глобального плана и включая *Глобальный план обеспечения авиационной безопасности* (Doc 10118, ГПАБ). В первую очередь речь шла о своевременном включении инноваций в глобальные планы, что способствует упреждающему подходу к управлению вопросами обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и

аэронавигации; о повышении адаптируемости планов в быстро меняющихся условиях; о необходимости дальнейшего наращивания потенциала и дополнительных программ помощи в целях более эффективного решения вопросов комплексной и основанной на эффективности эволюции воздушного транспорта; необходимости обеспечения последовательности в вопросах глобального и регионального авиационного планирования; а также важности сбора и анализа соответствующих данных для мониторинга эффективности на глобальном уровне. Конференция согласилась с тем, что ИКАО следует, где это целесообразно, поощрять более комплексный, совместный подход к управлению различными видами авиационных рисков при подготовке издания ГПБП на 2029–2031 гг. и девятого издания ГАНП.

1.19 Конференция приняла к сведению различия в методах представления ГПБП и ГАНП (в виде электронного документа и веб-портала, соответственно) и подчеркнула необходимость упрощения перекрестных ссылок между обоими Глобальными планами.

Согласование нормативных положений

1.20 Конференция рассмотрела представленный Коста-Рикой документ AN-Conf/14-WP/114, касающийся обеспечения эффективного согласования нормативных положений с тем, чтобы отразить изменения и достижения, связанные с современными бизнес-моделями органов гражданской авиации. Конференция отметила текущую работу ИКАО в областях, рассматриваемых в документе AN-Conf/14-WP/114, и обсудила необходимость обеспечения согласованности с правами, обязательствами и обязанностями государств. Она решила передать эти предложения соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

1.21 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Колумбией (AN-Conf/14-WP/141, AN-Conf/14-WP/144 и AN-Conf/14-WP/145), Уругваем при поддержке 19 государств – членов ЛАКГА (AN-Conf/14-WP/153), а также EUROCAE и RTCA (AN-Conf/14-WP/197).

1.22 На основе результатов проведенного обсуждения Конференция согласилась со следующей рекомендацией:

Рекомендация 1.2/1. Работа по улучшению согласованности Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобального аэронавигационного плана (ГАНП)

Государствам:

- a) согласиться в принципе с включением следующих обновлений в соответствующие части издания Глобального плана обеспечения безопасности полетов на 2026–2028 гг. и восьмого издания Глобального аэронавигационного плана:
 - 1) удалить дублируемые показатели из соответствующих планов в рамках долгосрочной работы по созданию общей рамочной структуры эффективности для всех глобальных планов, которая содержала бы всеобъемлющий набор показателей;
 - 2) пересмотреть роли и обязанности ключевых заинтересованных сторон авиационной отрасли и ИКАО в целях согласования содержания;

- 3) пересмотреть процесс разработки глобальных планов для уточнения материалов, в том числе то, каким образом эти планы способствуют реализации программы работы ИКАО;
 - 4) определить охват (т. е. типы рассматриваемых операций) и временной период (т. е. окончательную запланированную дату) для каждого глобального плана;
- b) содействовать сотрудничеству между Глобальными планами и соответствующими группами экспертов;
 - c) согласиться с тем, что по мере необходимости дальнейшее рассмотрение более интегрированного, основанного на сотрудничестве подхода к управлению различными типами авиационных рисков состоится при подготовке издания ГПБП на 2029–2031 гг. и девятого издания ГАНП;
- ИКАО:
- d) учесть вклад Конференции в отношении предложений по улучшению стратегической согласованности глобальных планов для их последующего включения в ГПБП и ГАНП, принимая во внимание различия в характере и особенностях областей применения каждого Глобального плана;
 - e) подготовить инструктивный материал, касающийся того, как Глобальные планы будут поддерживать друг друга.

Пункт 1 повестки дня. Обновленная информация о бизнес-плане ИКАО на 2023–2025 гг.

и долгосрочное стратегическое планирование

1.3. Эволюция Технической комиссии Ассамблеи ИКАО

1.23 Конференция рассмотрела представленный Секретариатом документ AN-Conf/14-WP/5 о необходимости продолжения переходного процесса, начатого Советом ИКАО во исполнение поручений прошедших сессий Ассамблеи ИКАО о дальнейшем повышении эффективности и действенности работы Ассамблеи.

1.24 Конференция в целом поддержала цель документа обеспечить эффективность и действенность Технической комиссии. Конференция выразила обеспокоенность относительно суверенитета Ассамблеи и равных возможностей для государств вносить свой вклад в обсуждение работы Организации в технической области. Конференция признала, что не все государства имеют возможность участвовать в работе групп экспертов, и отметила, что такая работа должна обсуждаться в Технической комиссии Ассамблеи. Конференция согласилась с необходимостью того, чтобы Техническая комиссия работала на основе более целенаправленной повестки дня, исходя из рекомендаций специализированных совещаний и упорядоченного процесса, и согласилась с тем, что это должно делаться с учетом более широкого контекста работы Ассамблеи. Конференция признала, что необходимо улучшить взаимодействие с государствами и международными организациями, чтобы обеспечить более качественную подготовку. Конференция отметила пользу уроков, извлеченных из работы текущей конференции, особенно касающихся времени, затраченного на представление документов, и надлежащего обозначения рабочих документов. Конференция согласилась с необходимостью проведения дополнительной работы по адекватному определению сферы деятельности Технической комиссии, отметив необходимость

соблюдения баланса между эффективностью и возможностью государств предлагать рекомендации по конкретным вопросам в рамках технической программы работы организации. В результате были внесены изменения в рекомендации, и вопрос будет рассматриваться дополнительно.

1.25 На основе результатов проведенного обсуждения Конференция согласилась со следующей рекомендацией:

Рекомендация 1.3/1. Эволюция Технической комиссии Ассамблеи ИКАО

Государствам:

- a) готовиться к участию в работе Технической комиссии на 42-й сессии Ассамблеи, в том числе к представлению рабочих документов, сосредоточив особое внимание на вопросах, связанных с Глобальным планом обеспечения безопасности полетов, Глобальным аэронавигационным планом, новыми резолюциями Ассамблеи и поправками к существующим резолюциям;

ИКАО:

- b) подготовить проект повестки дня Технической комиссии на 42-й сессии Ассамблеи, чтобы повысить эффективность работы Ассамблеи, в том числе учитывая уроки, извлеченные из работы Технической комиссии на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО;
 - c) изучить варианты эволюции будущих Технических комиссий с учетом суверенитета Ассамблеи и необходимости обеспечения равных возможностей для государств вносить вклад в техническую работу ИКАО;
 - d) разработать варианты эволюции и сферы деятельности Технической комиссии в более широком контексте эффективности и действенности работы Ассамблеи;
 - e) рассмотреть возможность представления на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО рабочего документа о вариантах эволюции будущих Технических комиссий.
-

Пункт 2 повестки дня.**2.1. Своевременное и безопасное использование новых технологий
Развитие авиационных технологий, способствующих
достижению LTAG**

2.1 Конференция рассмотрела представленный Секретариатом документ AN-Conf/14-WP/6, касающийся будущих изменений в процессах эксплуатации аэродромов в связи с внедрением новых авиационных технологий. Конференция отметила, что интеграция новых авиационных технологий может оказывать влияние на различные аспекты авиационной деятельности, одним из важнейших элементов которой является совместимость аэродромов. Новые технологии, такие как воздушные суда, работающие на устойчиво производимом авиационном топливе, на водороде, электрические и гибридные воздушные суда, а также измененные параметры воздушных судов окажут существенное влияние на инфраструктуру аэродромов и процессы их эксплуатации, в том числе связанные с аварийно-спасательными и противопожарными работами на аэродроме и наземным обслуживанием. Конференция согласилась с тем, что ИКАО, государствам и отрасли следует вести совместную работу по планированию безопасной и своевременной интеграции этих новых технологий в деятельность на аэродромах для содействия достижению долгосрочной желательной цели (LTAG) ИКАО. В этой связи Конференция подчеркнула роль ИКАО в разработке стандартизированной дорожной карты.

Полеты электрических воздушных судов вертикального взлета и посадки и гибридных воздушных судов

2.2 Конференция рассмотрела представленный Республикой Корея документ AN-Conf/14-WP/148 и представленный Объединенными Арабскими Эмиратами документ AN-Conf/14-WP/37, которые касаются перспективной аэромобильности (ААМ) и ввода в эксплуатацию электрических и гибридных воздушных судов.

2.3 Конференция в целом поддержала важность стандартов и инструктивного материала для обеспечения безопасной интеграции новых технологий, таких как воздушные суда с электрическими и гибридными двигателями, и признала опыт государств по внедрению таких технологий важным для продолжения работы в этом направлении. Конференция была проинформирована о том, что программа работы ИКАО уже включает некоторые элементы для разработки стандартов по установке электрических и гибридных двигателей на существующие воздушные суда. Однако она согласилась с тем, что оценка программы работы поможет определить дополнительные элементы, которые необходимо рассмотреть с целью учета особых требований, касающихся электрических и гибридных воздушных судов. Также было решено предоставить соответствующий материал из рабочих документов соответствующей группе или группам экспертов, работающим над инструктивным материалом по скорейшему вводу в эксплуатацию электрических и гибридных воздушных судов, включая любые соображения, касающиеся организаций воздушного движения (ОрВД).

2.4 Конференция согласилась с важностью использования государствами контролируемого тестирования нормативных положений при осуществлении сбора и анализа данных в реальных условиях в поддержку разработки надежных нормативно-правовых баз при необходимости. Конференция далее поддержала разработку и реализацию программ информирования и вовлечения общественности, касающихся ААМ, для решения вопросов общественного признания.

Вклад отрасли в достижение долгосрочной желательной цели

2.5 В документе AN-Conf/14-WP/32, представленном Ираном (Исламской Республикой), содержится обзор технологий, которые могут быть использованы для поддержки LTAG, и отмечается необходимость эффективного сотрудничества в целях получения максимальных потенциальных выгод от применения этих новых технологий. В документе AN-Conf/14-WP/90, представленном Японией, также отмечается необходимость обеспечения как можно большего прогресса в реализации мер по сокращению эмиссии CO₂ в авиационном секторе, связанных с использованием новых технологий, типов полетов и видов топлива. Конференция отметила важность обмена опытом, сотрудничества в поддержку безопасного и своевременного внедрения новых авиационных технологий, способствующих достижению LTAG, разработки стандартов при необходимости и приведения полетов в соответствие с воздействием глобального изменения климата.

2.6 В документе AN-Conf/14-WP/53, представленном Международным советом аэропортов (МСА) и поддержанном Японией, описаны вызовы, возникшие в связи с изменением климата, которые могут оказывать влияние на эксплуатацию аэродромов и производство полетов. Конференция поддержала необходимость включения рассмотрения таких вызовов в процесс разработки положений ИКАО, но предупредил, что необходимо тщательно рассмотреть вопрос ретроспективных мер в отношении существующих требований к воздушным судам и аэродромной инфраструктуры. Конференция отметила текущую работу Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), связанную с вопросами оценки климатических рисков и адаптации и устойчивости к ним, а также отметила, что по этой теме уже разработан инструктивный материал для оказания помощи государствам и авиационным организациям, включая аэропорты, по адаптации и повышению устойчивости к рискам изменения климата.

2.7 Конференция рассмотрела документ AN-Conf/14-WP/52, представленный Группой действий по вопросам воздушного транспорта (АТАГ), МСА, Организацией по аeronавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), ИАТА, МСДА и Международным координационным советом ассоциаций авиационно-космической промышленности (ИККАИА), в котором содержится обзор усилий отрасли по достижению LTAG. Конференция приветствовала доклад о предпринятых действиях и предоставленную соответствующую информацию и выразила поддержку дальнейшему сотрудничеству в этой области. Также была выражена неизменная поддержка разработки дорожной карты по стандартизации.

2.8 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Китаем (AN-Conf/14-WP/180 и AN-Conf/14-WP/185), Японией (AN-Conf/14-WP/95), Объединенными Арабскими Эмиратами (AN-Conf/14-WP/123), ИККАИА (AN-Conf/14-WP/22, AN-Conf/14-WP/23, AN-Conf/14-WP/24, AN-Conf/14-WP/28), МСА и ИККАИА (AN-Conf/14-WP/25), а также ИАТА и МСДА (AN-Conf/14-WP/79).

2.9 На основе результатов проведенного обсуждения Конференция согласилась со следующей рекомендацией:

Рекомендация 2.1/1. Развитие авиационных технологий, способствующих достижению долгосрочной желательной цели

Государствам:

- a) в сотрудничестве с отраслью оценить совместимость существующей инфраструктуры, систем и эксплуатационных правил аэродромов с будущими новыми авиационными технологиями и определить изменения, которые потребуются для их полной интеграции;
- b) в сотрудничестве с отраслью и академическим сообществом собирать информацию и опыт о возможном влиянии новых авиационных технологий на глобальную авиационную систему, включая инфраструктуру аэродромов, новую энергетическую инфраструктуру, летно-технические характеристики воздушных судов и производство полетов, и обмениваться ими с ИКАО;
- c) при необходимости начать планирование изменений в инфраструктуре аэродромов и процессах их эксплуатации для интеграции новых авиационных технологий с учетом экономических последствий, а также потенциальных последствий изменения климата;
- d) при необходимости использовать контролируемое тестирование нормативных положений для облегчения сбора и анализа данных в реальных условиях в поддержку разработки гармонизированных, надежных нормативно-правовых баз, согласующихся с руководящими указаниями ИКАО;
- e) разрабатывать всеобъемлющие программы информирования и вовлечения общественности, касающиеся преимуществ, вопросов безопасности полетов и экологических выгод новых и перспективных технологий, таких как воздушные суда с электрическими двигателями;

ИКАО:

- f) при необходимости сотрудничать с государствами и отраслью в вопросах анализа, определения и планирования положений на глобальном уровне для содействия безопасной и своевременной интеграции новых авиационных технологий на аэродромах и других соответствующих авиационных областях;
- g) при разработке положений, касающихся эксплуатации и инфраструктуры аэродромов, учитывать в соответствующих случаях воздействие изменения климата на авиационную систему.

Пункт 2 повестки дня. Своевременное и безопасное использование новых технологий
2.2. Устранение рисков для безопасности полетов, связанных с развитием авиационных технологий

2.10 Конференция рассмотрела представленный Секретариатом документ AN-Conf/14-WP/7, в котором описывается влияние новых и развивающихся авиационных технологий и концепций на авиационную систему. Конференция поддержала важность отраслевого сотрудничества для содействия безопасному включению этих новых технологий в существующие

SARPS и предложила разработать более эффективные способы взаимодействия с авиационными новаторами. Она также предложила включить такие новые и развивающиеся технологии и концепции, которые применяются во всем мире и являются зрелыми, с минимальными изменениями в существующие установленные требования и определить приоритетность ожидаемых преимуществ в области безопасности полетов при планировании модернизации. Конференция также согласилась с тем, что следует рассмотреть возможность применения новых методик управления рисками для безопасности полетов, основанных на системном мышлении, для поддержки развивающихся авиационных технологий и концепций.

Помехи работе глобальной навигационной спутниковой системы

2.11 В рамках обсуждения последствий радиочастотных помех (RFI) работе глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) Конференция рассмотрела следующие документы: AN-Conf/14-WP/63, представленный Венгрией от имени Европейского союза и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ; AN-Conf/14-WP/151, представленный Республикой Корея; AN-Conf/14-WP/118, представленный Сингапуром при поддержке Вьетнама, Малайзии, Таиланда, Филиппин, Японии и Фонда безопасности полетов; и AN-Conf/14-WP/76, представленный ИАТА, МСДА, ИККАИА, ИФАЛПА, ИФАТКА и Международной федерацией ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ИФАТСЕА).

2.12 Конференция решительно поддержала внесенные предложения и выразила серьезную обеспокоенность в связи с недавним усилением помех и спуфинга в работе GNSS и создаваемым ими значительным риском для полетов гражданской, в особенности в районах вокруг зон конфликтов. Конференция напомнила о необходимости применения государствами мер, принятых в соответствии с Уставом и Конвенцией Международного союза электросвязи (МСЭ) и Регламентом радиосвязи МСЭ, с тем чтобы уменьшить, по возможности, вероятность возникновения таких помех, и уведомления ими полномочных авиационных органов, регулирующих органов и поставщиков аeronавигационного обслуживания (ПАНО) о любых своих действиях по преднамеренному вмешательству в работу GNSS.

2.13 Конференция также рекомендовала государствам разработать региональные процедуры представления данных и базы данных о RFI для GNSS в рамках региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG), используя существующий инструктивный материал, представленный в *Руководстве по глобальной навигационной спутниковой системе (GNSS)* (Doc 9849), в целях повышения осведомленности о географических районах с помехами работе GNSS и использования этой информации в контексте планирования операций в чрезвычайных ситуациях.

2.14 Конференция была проинформирована о том, что в рамках ИКАО в настоящее время ведется работа по разработке концепции производства полетов, предусматривающей наличие у оборудования следующего поколения функций, обеспечивающих возможность бортового обнаружения RFI для GNSS и передачи сообщения о статусе по линии связи "вниз" органам обслуживания воздушного движения. Кроме того, она призвала государства рассмотреть возможность развертывания механизмов мониторинга и отчетности для событий RFI для GNSS. Конференция отметила текущую работу по разработке соответствующего обновления для цепочки задач блочной модернизации авиационной системы (ASBU), связанной с навигационными системами ГАНП.

2.15 Конференция поручила ИКАО продолжить оценку воздействия помех работе GNSS на безопасность и непрерывность полетов гражданской авиации, определить адекватные меры по

смягчению последствий, напомнив государствам об их обязательствах, и разработать инструктивный материал для оказания максимальной помощи по уведомлению органов гражданской авиации о вредных помехах работе GNSS органами военной власти, а также дополнительных кодов NOTAM для событий, связанных с помехами работе GNSS.

2.16 Учитывая влияние RFI для GNSS на воздушное судно в полете, Конференция согласилась с предложением государствам сотрудничать с изготовителями воздушных судов и бортового оборудования по вопросам предоставления дополнительных рекомендаций по поддержанию безопасности и эффективности операций воздушных судов в случае сбоя, вызванного RFI для GNSS. Она также согласилась рассмотреть вопрос о том, каким образом можно повысить устойчивость бортовых систем к событиям, связанным с RFI, и обеспечить максимально быстро восстановление навигационных возможностей GNSS.

Навигационная инфраструктура и планирование на случай непредвиденных обстоятельств

2.17 Конференция также обсудила вопросы рационализации существующей навигационной инфраструктуры и необходимость планирования действий на случай непредвиденных обстоятельств, особенно в случае нарушений в работе GNSS. При обсуждении использовались следующие рабочие документы: AN-Conf/14-WP/120, представленный Камеруном; AN-Conf/14-WP/61, представленный Венгрией от имени Европейского союза и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА, ЕВРОКОНТРОЛЯ и Сингапура; и AN-Conf/14-WP/78, представленный ИАТА, ИФАТКА, ИККАИА, ИФАЛПА, ИФАТСЕА и МСДА.

2.18 Конференция согласилась с важностью создания и поддержания достаточной сети обычных навигационных средств, поддерживаемых всенаправленными ОВЧ-радиомаяками, дальномерным оборудованием и средствами системы посадки по приборам, для обеспечения безопасности полетов, а также достаточной пропускной способности воздушного пространства в периоды помех в системе GNSS. Принимая во внимание необходимость постепенного вывода из эксплуатации устаревших навигационных систем, Конференция согласилась с тем, что при выводе из эксплуатации таких систем следует учитывать необходимость эффективного снижения радиочастотных помех для GNSS и что с учетом этого требования необходимо будет обновить минимальные перечни оборудования воздушных судов.

2.19 Конференция была проинформирована о том, что в ИКАО ведется работа по разработке комплекса мер по осуществлению (т. е. iPacK для уменьшения радиочастотных помех для GNSS) в целях оказания государствам помощи в управлении инцидентами, связанными с RFI для GNSS, и обеспечения непрерывного, безопасного и регулярного предоставления аeronавигационного обслуживания (ANS) во время нарушений в работе GNSS, вызванных радиочастотными помехами.

2.20 Конференция обратилась к ИКАО с просьбой продолжать информационно-разъяснительную работу по RFI для GNSS и приняла к сведению запланированные региональные практикумы.

Технологии беспилотных авиационных систем

2.21 Конференция рассмотрела следующие рабочие документы: AN-Conf/14-WP/83, представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени ее 54 государств-членов; AN-Conf/14-WP/67 и исправление № 1, представленный Китаем;

AN-Conf/14-WP/140, представленный Колумбией; и AN-Conf/14-WP/130, представленный Саудовской Аравией, в которых обсуждались операции беспилотных авиационных систем (БАС) и организация воздушного движения БАС (UTM). Отметив, что работа в этих областях продолжается в рамках оценки экосистемы перспективной аромобильности (ААМ) и анализа пробелов в работе, которую предстоит проделать ИКАО, Конференция одобрила подход, принятый Организацией, и выразила поддержку эффективному руководству ИКАО, но предостерегла от преждевременной разработки положений. Конференция согласилась с тем, что содержание этих рабочих документов должно быть передано соответствующей группе (группам) экспертов для дальнейшего рассмотрения с учетом итогов обсуждений на Конференции.

2.22 При рассмотрении вопроса об интеграции БАС в аэронавигационную систему Конференция приняла к сведению текущую работу по подготовке кадров для БАС, наращиванию потенциала и повышению квалификации, а также по разработке инструктивных материалов по УТМ. Было решено, что рабочие документы будут переданы на рассмотрение соответствующей группе (группам) экспертов. Конференция поддержала разработку согласованных региональных нормативно-правовых рамок и совместимых систем для обеспечения эффективной интеграции БАС, а также комплексного, а не раздельного подхода к использованию воздушного пространства для БАС, где это целесообразно.

2.23 Что касается необходимости дополнительного инструктивного материала по использованию БАС для проведения летных проверок, то Конференция приняла к сведению текущую работу и предложение включить в нее другие виды аэродромных проверок. Конференция решила представить содержание рабочего документа на рассмотрение соответствующих групп экспертов.

2.24 Кроме того, Конференция напомнила о резолюции А 39-22 Ассамблеи "*Разработка и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомление о различиях*", в которой Совету ИКАО поручено в максимально возможной степени и при условии адекватной проверки и валидации использовать результаты работы других признанных организаций—разработчиков стандартов. Следовательно, предложения по разработке технических стандартов, содержащиеся в рабочем документе AN-Conf/14-WP/140, целесообразно рассмотреть в рамках таких организаций.

Электрические воздушные суда вертикального взлета и посадки и технологии перспективной аромобильности

2.25 Конференция рассмотрела рабочий документ AN-Conf/14-WP/137, представленный Бразилией, в котором обсуждались вопросы сертификации электрических воздушных судов вертикального взлета и посадки (eVTOL), рабочий документ AN-Conf/14-WP/92, представленный Японией, в котором обсуждались более широкие аспекты операций eVTOL, и рабочий документ AN-Conf/14-WP/146, представленный Республикой Корея, в котором обсуждались факторы безопасности полетов, связанные с ААМ. Было отмечено, что работа по ААМ была начата на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО в целях оценки всей экосистемы ААМ и проведения анализа пробелов. Конференция поддержала разработку SARPS для eVTOL, которую не следует продвигать раньше времени, а только после завершения проводимой оценки экосистемы ААМ и анализа пробелов.

2.26 Конференция поддержала и согласовала подход ИКАО к решению проблемы ААМ, а также согласилась с важностью глобального и целостного подхода к проблеме ААМ. Она также признала важность того, чтобы государства и ИКАО отслеживали текущую деятельность,

связанную с ААМ, включая eVTOL, и обменивались информацией, делились проблемами и передовой практикой.

2.27 Конференция также согласилась с необходимостью разработки инструктивного материала, касающегося выявления опасных факторов и управления факторами риска для безопасности полетов в связи с возникающими проблемами безопасного выполнения операций eVTOL и других видов деятельности, относящихся к ААМ.

Прочие новые и разрабатываемые технологии

2.28 Конференция рассмотрела документ AN-Conf/14-WP/56, представленный Венгрией от имени Европейского союза и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА, ЕВРОКОНТРОЛЯ, Канады и Соединенных Штатов Америки и посвященный управлению взаимодействующими авиационными рисками. Конференция выразила свою решительную поддержку и интерес к этому вопросу отметив, что работа в этой области в рамках ИКАО начнется в ближайшее время. Она также согласилась направить содержание рабочего документа и результаты его обсуждения соответствующей группе (группам) экспертов для проведения ими надлежащего рассмотрения.

2.29 Конференция рассмотрела рабочий документ AN-Conf/14-WP/65, представленный Китаем, и приняла к сведению проблемы, связанные со строительством высокогорных аэропортов, такие как выбор площадки и элементы проектирования. Конференция решила передать этот рабочий документ на рассмотрение соответствующей группе (группам) экспертов.

2.30 Конференция рассмотрела представленный Китаем рабочий документ AN-Conf/14-WP/66, в котором обсуждались вопросы владения навыками радиотелефонной связи во внештатных ситуациях применительно к лицам, не являющимся носителями английского языка. Конференция напомнила, что требования к владению языком, содержащиеся в Приложении 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", применимы к использованию как фразеологизмов, так и обычных формулировок. Комитет также напомнил, что в томе II "Правила связи, включая правила, имеющие статус PANS" Приложения 10 "Авиационная электросвязь" и в "Правилах аeronавигационного обслуживания. Организация воздушного движения" (PANS-ATM, Doc 4444) содержатся положения, касающиеся фразеологии. Отметив, что методы обучения на основе сценариев могут принести пользу авиационному сообществу, Конференция решила передать работу над этим вопросом соответствующей группе (группам) экспертов для дальнейшего изучения.

2.31 Конференция рассмотрела документ AN-Conf/14-WP/86, представленный АКГА от имени ее 54 государств-членов, отметив стоящие задачи и признав успешное соглашение о сотрудничестве, заключенное государствами – членами АКГА в отношении внедрения спутниковых систем функционального дополнения (SBAS) в Африке.

2.32 Конференция рассмотрела документ AN-Conf/14-WP/106, представленный Канадой при поддержке Австралии, Бразилии, Новой Зеландии, Соединенного Королевства, Японии и ИАТА, по вопросу возрастного предела для пилотов. Конференция признала важность проводимой работы, подчеркнула необходимость обоснованности использования возрастных пределов в качестве инструмента повышения безопасности полетов, подкрепленного научными данными, и согласилась передать документ AN-Conf/14-WP/106 соответствующей группе (группам) экспертов. Кроме того, Конференция настоятельно призывала государства ответить на недавно выпущенный опрос (письмо государствам ИКАО AN 5/16.1-24/77).

2.33 Конференция рассмотрела документ AN-Conf/14-WP/116, представленный Международной федерацией транспортников (МФТ), в котором подчеркивается, что любые потенциальные изменения в Приложении 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", направленные на обеспечение выдачи свидетельств диспетчерам УВД (АТСО) на основе отдельных систем, должны будут способствовать поддержанию или повышению безопасности полетов. Конференция в целом поддержала возможности выдачи свидетельств диспетчерам УВД на основе отдельных систем, но отметила, что необходимо будет применять осторожный и сбалансированный подход для обеспечения того, чтобы внедрение этого подхода не имело негативных последствий для безопасности полетов. Конференция была проинформирована о том, что выдача свидетельств АТСО включена в программу работы, и согласилась передать данный рабочий документ соответствующей группе (группам) экспертов для дальнейшего рассмотрения. Конференция далее отметила, что соответствующим группам экспертов следует также рассмотреть минимальные и максимальные возрастные пределы диспетчеров УВД.

2.34 Конференция рассмотрела документ AN-Conf/14-WP/150, представленный Республикой Корея, и согласилась с необходимостью решения проблем, связанных с опасными огнями вблизи аэродромов. Она также согласилась с необходимостью разработки стратегий оценки и управления опасными источниками света в меняющейся среде аэропортов в целях повышения уровня безопасности и устойчивости полетов.

2.35 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Бразилией (AN-Conf/14-WP/167), Францией и Европейским космическим агентством (ЕКА) (AN-Conf/14-WP/196), Германией (AN-Conf/14-WP/16), Венгрией (AN-Conf/14-WP/59), Японией при поддержке Таиланда, Филиппин и МСА (AN-Conf/14-WP/99), Малайзией (AN-Conf/14-WP/161), Испанией (AN-Conf/14-WP/162 и AN-Conf/14-WP/163), Объединенными Арабскими Эмиратаами (AN-Conf/14-WP/36, AN-Conf/14-WP/122, AN-Conf/14-WP/168 и AN-Conf/14-WP/170), Соединенными Штатами Америки при поддержке Австралии (AN-Conf/14-WP/102), Соединенными Штатами Америки (AN-Conf/14-WP/201), Фондом безопасности полетов (AN-Conf/14-WP/164), ИККАИА и ИФАЛПА при поддержке МСДА (AN-Conf/14-WP/26) и ИФАТСЕА (AN-Conf/14-WP/172).

2.36 На основе результатов проведенного обсуждения Конференция согласилась со следующими рекомендациями:

Рекомендация 2.2/1. Устранение рисков для безопасности полетов, связанных с новыми и развивающимися авиационными технологиями и концепциями

Государствам:

- a) расширять обмен информацией, проблемами, нормативными подходами и передовой практикой с соответствующими группами экспертов, симпозиумами и конференциями ИКАО по вопросам безопасного внедрения новых и развивающихся авиационных технологий и концепций;
- b) и отрасли признать необходимость того, чтобы новые и перспективные воздушные суда соответствовали существующим положениям по обеспечению безопасности международной аeronавигации, и определять и внедрять меры, направленные на содействие безопасной и своевременной интеграции новых и развивающихся авиационных технологий и концепций;

- c) в координации с отраслью предпринимать коллективные усилия для решения возникающих проблем, связанных с опасными источниками света вблизи аэродромов, а также разрабатывать и осуществлять стратегии оценки и снижения связанных с этим рисков;
- d) разработать, используя соответствующие региональные механизмы, согласованные региональные нормативные рамки и совместимые системы для обеспечения эффективной интеграции беспилотных авиационных систем, где это целесообразно;

ИКАО:

- e) вместе с государствами и отраслью определить, как лучше взаимодействовать с авиационными новаторами, чтобы извлечь выгоду из более широкого спектра опыта и знаний в решении задач безопасного внедрения новых и развивающихся авиационных технологий и концепций;
- f) поддерживать безопасную интеграцию зрелых технологий и концепций, представляющих глобальный интерес, путем разработки Стандартов и Рекомендуемой практики, когда это необходимо, и с минимальными необходимыми изменениями в существующих положениях для содействия глобальной интеграции;
- g) разработать инструктивный материал для оказания поддержки государствам в выявлении опасностей и управлении рисками для безопасности полетов в связи с возникающими проблемами, с тем чтобы безопасным образом внедрять аэромобильность в сложных условиях, включая полеты электрических воздушных судов вертикального взлета и посадки;
- h) рассмотреть, каким образом методы и инструменты выявления опасностей и оценки рисков, основанные на системном мышлении, могут использоваться для дальнейшей поддержки управления рисками в сфере безопасности полетов и для решения проблем, обусловленных взаимозависимостью различных типов рисков, возникающих в различных областях (безопасность полетов, авиационная безопасность, упрощение формальностей, окружающая среда, экономика и т. д.), с привлечением соответствующих групп экспертов ИКАО, а также для содействия сотрудничеству в различных областях;
- i) разработать инструктивный материал по управлению рисками, связанными с опасными источниками света в условиях функционирования аэропортов.

Рекомендация 2.2/2. Устранение помех в работе глобальной навигационной спутниковой системы и планирование действий в чрезвычайных ситуациях

Государствам:

- a) обеспечить принятие эффективных мер по снижению воздействия радиочастотных помех на глобальные навигационные спутниковые системы на основе мер, разработанных ИКАО и отраслью, включая необходимость поддержания достаточной сети обычных навигационных средств для

обеспечения безопасности полетов, а также достаточной пропускной способности воздушного пространства во время возникновения помех для работы глобальной навигационной спутниковой системы;

- b) с помощью механизма региональных групп по планированию и осуществлению проектов разработать региональные или глобальные механизмы отчетности по навигационным спутниковым системам в целях максимального повышения оперативной осведомленности о затрагиваемых географических районах, как описано в *Руководстве по глобальной навигационной спутниковой системе (GNSS)* (Doc 9849);
- c) сотрудничать с отраслью в целях определения средств повышения устойчивости авиационных систем к радиочастотным помехам и разработки инструктивного материала по обнаружению активных преднамеренных или имитационных помех для работы глобальной навигационной спутниковой системы и обеспечению безопасной и эффективной эксплуатации воздушных судов в случае аномалий в работе глобальной навигационной спутниковой системы;
- d) пересмотреть перечни минимально необходимого оборудования воздушных судов для обеспечения совместимости с внедренными государствами сетями с минимальными эксплуатационными характеристиками.

ИКАО:

- e) продолжать оценивать воздействие помех работе глобальной навигационной спутниковой системы на безопасность и непрерывность полетов гражданской авиации и определять адекватные меры по смягчению последствий, одновременно напоминая государствам об их обязательствах;
- f) разработать стандартизованный комплекс практических мер в целях оказания помощи и предоставления рекомендаций государствам в деле внедрения эффективных мер по снижению воздействия радиочастотных помех на глобальные навигационные спутниковые системы, включая оптимизацию и рациональное использование обычных навигационных средств с учетом местных условий, для обеспечения непрерывности предоставления аэронавигационного обслуживания;
- g) разработать инструктивный материал по обмену информацией о помехах в работе GNSS и координации действий гражданских и военных органов в случае генерирования или обнаружения вредных помех для работы глобальных навигационных спутниковых систем военными органами;
- h) разработать рекомендации по глобально согласованным перечням минимально необходимого оборудования воздушных судов для обеспечения того, чтобы пользователи воздушного пространства могли пользоваться имеющейся навигационной инфраструктурой в соответствии с предоставляемым обслуживанием воздушного движения.

Пункт 2 повестки дня.**2.3.****Своевременное и безопасное использование новых технологий
Издание Глобального плана обеспечения безопасности
полетов (ГПБП) 2026–2028 гг.**

2.37 Конференция рассмотрела документ AN-Conf/14-WP/8, представленный Секретариатом, содержащий предложения по развитию ГПБП, включая список глобальных проблем с точки зрения безопасности полетов для включения в проект ГПБП на 2026–2028 годы; обновленные цели и задачи ГПБП; а также пересмотренную структуру ГПБП, соответствующий инструктивный материал и инструменты, с целью получения принципиального согласия Конференции.

Глобальные организационные проблемы

2.38 Конференция рассмотрела следующие рабочие документы по проекту ГПБП на 2026–2028 годы, посвященные, в частности, глобальным организационным проблемам: AN-Conf/14-WP/97, представленный Японией при поддержке Австралии, Таиланда, Филиппин и МСА; и AN-Conf/14-WP/109, представленный Канадой при поддержке Договаривающихся государств региона Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна и Договаривающихся государств региона Южной Америки.

2.39 Конференция согласилась с необходимостью дальнейшего развития ГПБП, решения глобальных организационных проблем в целях повышения безопасности полетов во всех регионах, включая необходимость обмена между государствами и отраслью передовым опытом для укрепления культуры безопасности, в частности, в отношении содействия повышению безопасности полетов и защиты данных; поощрения совместных подходов и программ обмена (например, в рамках совместных групп по безопасности полетов), которые укрепляют сотрудничество на региональном и национальном уровнях, и расширения использования отраслевых программ оценки уровня безопасности полетов и обмена данными о безопасности полетов.

Глобальные эксплуатационные риски для безопасности полетов

2.40 Конференция рассмотрела следующие рабочие документы по проекту ГПБП на 2026–2028 годы, посвященные, в частности, глобальным эксплуатационным рискам для безопасности полетов: AN-Conf/14-WP/19, представленный Бразилией, Сингапуром, Соединенным Королевством, МСА, КАНСО, Фондом безопасности полетов, ИАТА, ИФАЛПА и ИФАТКА; AN-Conf/14-WP/91, представленный Японией; AN-Conf/14-WP/149, представленный Республикой Корея; AN-Conf/14-WP/98, представленный Сингапуром и Японией при поддержке Таиланда, Филиппин, МСА и ИАТА; и AN-Conf/14-WP/88, представленный КАНСО и ИФАТКА.

2.41 Конференция согласилась с необходимостью дальнейшего сосредоточения глобальных усилий на обеспечении безопасности операций на ВПП и в первую очередь на предотвращении выездов за пределы ВПП и нахождения посторонних объектов на ВПП, а также столкновений в воздухе, в рамках глобальных категорий авиационных происшествий с высокой степенью риска, требующих первоочередного внимания согласно ГПБП. Кроме того, Конференция поддержала включение случаев попадания в условия турбулентности в качестве одной из дополнительных категорий происшествий и глобального фактора риска для безопасности полетов, которые рассматриваются в ГПБП на 2026–2028 годы. Она также признала необходимость реализации стратегий смягчения последствий, включая выпуск и наличие обновленных специальных донесений с борта воздушных судов, дальнейшее совершенствование

прогнозирования в отношении турбулентности при ясном небе и средств сбора и обмена данными о турбулентности между государствами и отраслью.

2.42 Кроме того, Конференция отметила необходимость того, чтобы глобальные усилия по управлению эксплуатационными рисками для безопасности полетов были направлены на оценку эффективности мер по обеспечению безопасности полетов и показателей эффективности помимо соблюдения нормативных требований, учета человеческого фактора и обмена передовым опытом.

2.43 Конференция отметила прогресс, достигнутый в рамках Программы ИКАО по обеспечению безопасности операций на ВПП в сотрудничестве с партнерами по Программе обеспечения безопасности операций на ВПП, включая публикацию второго издания Глобального плана действий по обеспечению безопасности операций на ВПП (GRSAP), Глобального плана действий по предотвращению выездов за пределы ВВП (GAPPRE) и Глобального плана действий по предотвращению нахождения посторонних объектов на ВПП (GAPPR).

Предложения в отношении Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) на 2026-2028 гг.

2.44 Конференция выразила широкую поддержку предложенным изменениям по проекту издания ГПБП на 2026-2028 годы и согласилась с необходимостью создания соответствующей группы экспертов для изучения подходящих средств учета материалов Конференции и онлайн-вопросника по обновлению ГПБП в рамках подготовки к последующему утверждению ГПБП на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО.

2.45 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Канадой при поддержке Австралии и Соединенного Королевства (AN-Conf/14-WP/107), Бразилией (AN-Conf/14-WP/188), Японией (AN-Conf/14-WP/93), Венесуэлой (Боливарианской Республикой) (AN-Conf/14-WP/157), ИККАИА и ИФАЛПА при поддержке МСДА (AN-Conf/14-WP/27) и ISASI (AN-Conf/14-WP/31).

2.46 На основе результатов проведенного обсуждения Конференция согласилась со следующей рекомендацией:

Рекомендация 2.3/1. Проект Глобального плана обеспечения безопасности полетов на 2026–2028 гг. (ГПБП, Doc 10004)

Государствам:

- a) согласиться включить предложенные цели и целевые показатели в проект Глобального плана обеспечения безопасности полетов на 2026–2028 гг.;
- b) в принципе согласиться с предложенными изменениями, включая выбранные глобальные категории событий с высокой степенью риска, для проекта Глобального плана обеспечения безопасности полетов на 2026–2028 гг.;

ИКАО:

- c) принять во внимание материалы Конференции, а также ответы на вопросы онлайн-анкеты по обновлению Глобального плана обеспечения безопасности полетов при пересмотре Глобального плана обеспечения безопасности полетов на 2026–2028 гг. и его последующем принятии на 42-й сессии Ассамблеи.

Рекомендация 2.3/2. Попадание в условия турбулентности как глобальный фактор риска для безопасности полетов

Государствам:

- a) обмениваться опытом и передовой практикой, связанными с попаданием в условия турбулентности;
- b) создавать механизмы повышения доступности донесений с борта воздушных судов, в том числе специальных донесений с борта воздушных судов, особенно тех, которые составляются на регулярной основе и содержат количественную информацию о турбулентности;

ИКАО:

- c) определить средства сбора данных о турбулентности и обмена ими между государствами и отраслью в целях активного мониторинга глобального риска, связанного с турбулентностью;
 - d) рассмотреть вопрос о необходимости дополнительных положений для улучшения сбора данных, связанных с турбулентностью, и обмена ими между государствами и отраслью;
 - e) в сотрудничестве с научными и метеорологическими сообществами изучить способы усовершенствования моделей прогнозирования турбулентности при ясном небе и сужения областей вероятности.
-

Пункт 3 повестки дня.**3.1.****Повышение производительности аэронавигационной системы
Предложения по повышению эффективности
аэронавигационного обслуживания, способствующие
достижению LTAG***Оптимизация воздушного пространства*

3.1 Конференция рассмотрела 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 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. Конференция, оказав широкую поддержку этому предложению в качестве вклада в достижение LTAG для международной авиации, отметила основную роль, которую будут играть 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 МНМ-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 Конференция выразила 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. При дальнейшем рассмотрении вопроса о том, каким образом провести это исследование, Конференция согласилась с тем, что ИКАО должна учитывать финансовую и рабочую нагрузку на Организацию, избегать дублирования и применять уроки, извлеченные из УППКБП и Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ).

3.4 Конференция также подчеркнула, 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 ОрВД.

3.5 Конференция далее подчеркнула важность привлечения государств и международных организаций, включая КАНСО, ИАТА, МСДА и Международную федерацию ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА), к проведению исследования и важность информирования их о прогрессе, достигнутом в его проведении.

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. Конференция согласилась с тем, что хотя единообразное применение минимальных уровней эшелонирования позволит сократить число узких мест и повысить безопасность полетов и эффективность аeronавигации, 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 ATFM, FUA, воздушное пространство со свободным маршрутом (FRA) и сотрудничество между гражданскими и военными полномочными органами. Конференция признала, 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 Конференция рассмотрела документ AN-Conf/14-WP/60, представленный Венгрией от имени Европейского союза и его государств-членов¹, других государств – членов ЕКГА², ЕВРОКОНТРОЛЯ 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 Конференция рассмотрела 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, Конференция рассмотрела 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 КПЭ.

3.8 Конференция отметила преимущества ТВО, связанные с повышением предсказуемости движения воздушных судов и эффективности полетов, а также расширением использования имеющегося воздушного пространства и пропускной способности аэрородомов и гибкости эксплуатантов. Конференция признала, 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, Конференция подчеркнула важность хорошо подготовленного и скоординированного внедрения ТВО для получения более существенных и непосредственных преимуществ. Поэтому Конференция согласилась 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. Конференция также подчеркнула, 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, Конференция также оказала 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* (Doc 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 Конференция постановила передать их соответствующей(им) группе(ам) экспертов для рассмотрения в процессе разработки инструктивных материалов по ТВО и обновления рамочных показателей эффективности ГАНП. Конференция приветствовала инициативы по изучению показателей эффективности, применимых к ТВО, и подчеркнула важность активного сотрудничества между государствами и отраслью, особенно на региональном уровне. Конференция призвала 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 Конференция отметила, 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 увеличению экономии топлива посредством создания FRA. В этом документе, дополненном документом AN-Conf/14-WP/38, представленным Объединенными Арабскими Эмиратаами, отмечалось, что созданию FRA могут способствовать рассмотрение вопроса о реконфигурации воздушного пространства и сотрудничество с соседними государствами и регионами. Признавая, что расширение инициатив в области FRA через границы воздушного пространства должно повысить эксплуатационную эффективность, Конференция согласилась 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 Эмиратаами, 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", Конференция согласилась 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 ПАНО, предоставляющий обслуживание воздушного движения (ОВД) более чем в одном государстве (иногда с упором на верхнее воздушное пространство); и с) создание совершенно новой структуры для обеспечения ОВД 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 МФТ, признаются преимущества трансграничных операций ОВД 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, Конференция напомнила о существующих успешных механизмах делегирования воздушного пространства, что свидетельствует о ценности существующих положений Приложений ИКАО.

Космические транспортные полеты

3.14 Конференция рассмотрела 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 при поддержке Египта, Ливии и Объединенных Арабских Эмиратов; AN-Conf/14-WP/17, представленный Соединенными Штатами Америки и Новой Зеландией при поддержке Республики Корея и Японии; AN-Conf/14-WP/110, представленный Чили при поддержке 20 государств – членов 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 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 и важность понимания проблемы возвращения в атмосферу космического мусора и неуправляемых космических объектов. Конференция поддержала эти рабочие документы, признав при этом, что космические транспортные полеты отличаются от полетов в верхнем воздушном пространстве (НАО). Она также отметила, например, что космические летательные аппараты не соответствуют определению воздушных судов и, следовательно, интеграция таких полетов в воздушное пространство должна осуществляться в ИКАО в рамках отдельных направлений работы. Конференция признала, что значительное увеличение числа космических транспортных полетов требует от государств-членов и ИКАО решения известных вопросов эффективности воздушного пространства, включая разработку 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. Конференция признала 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.

Производство полетов 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 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 Конференция поддержала эти рабочие документы, напомнив, что они согласуются с решениями, принятыми 41-й сессией Ассамблеи и рекомендациями 13-й Аэронавигационной конференции, и дополняют их. Конференция подчеркнула важность применения комплексного подхода к НАО, включая стратегию и глобальную концепцию в качестве основы для поэтапной разработки положений об управлении эшелонированием, планировании действий в чрезвычайных ситуациях и методах оценки и мониторинга рисков, в том числе в отношении неконтролируемых спусков летательных аппаратов НАО.

3.17 Конференция вновь заявила о необходимости продолжения сотрудничества с другими учреждениями ООН, по мере необходимости.

Наземная система функционального дополнения и спутниковая система функционального дополнения

3.18 Конференция рассмотрела документ AN-Conf/14-WP/127, представленный Доминиканской Республикой при поддержке 19 государств – членов ЛАКГА⁶, в котором предлагается рассмотреть вопрос о включении новых кодов NOTAM для обозначения наземного сегмента системы функционального дополнения (GBAS) категорий I, II и III. Отметив, что распространение информации связано с эксплуатационным состоянием системы, Конференция поставила под сомнение необходимость внесения поправок в коды, однако решила передать эту работу соответствующей группе (группам) экспертов для дальнейшего рассмотрения.

3.19 Конференция рассмотрела документ AN-Conf/14-WP/128, представленный Доминиканской Республикой при поддержке 19 государств – членов ЛАКГА⁶, в котором подчеркивается важность SBAS как навигационного средства обеспечения точного захода на посадку по приборам. Конференция поддержала разработку SBAS и призвала 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 Конференция рассмотрела 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 аэропортов и удаленных диспетчерских пунктов. Конференция отметила, что в настоящее время разрабатываются необходимые положения и инструктивный материал ИКАО, касающиеся DATS,

и согласилась передать данный документ соответствующей группе (группам) экспертов. Конференция выразила просьбу о том, чтобы группа (группы) экспертов включила(ли) в свое рассмотрение аспекты кибербезопасности, а также влияние DATS и удаленных диспетчерских пунктов 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 Конференция также согласилась направить это предложение соответствующей группе (группам) экспертов, отметив при этом раннюю стадию разработки и продолжающееся развитие технологий DATS.

3.21 Конференция рассмотрела документ AN-Conf/14-WP/54 Revision 2, 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, ИАТА, МСА и Фондом безопасности полетов (FSF). Конференция согласилась 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 создаваемыми ими рисками и обеспечению безопасности полетов. В связи с этим Конференция решила передать данный документ соответствующей группе (группам) экспертов для дальнейшего рассмотрения.

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

3.23 Конференция рассмотрела документ AN-Conf/14-WP/119, представленный Японией и Сингапуром, в котором подчеркивается влияние мер ОрВД на сокращение эмиссии в поддержку достижения LTAG. Конференции 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); АКГА от имени 54 государств-членов¹¹ (AN-Conf/14-WP/85); ATAG, МСА, КАНСО, ИАТА, МСДА, ИККАИА, ИФАТКА и 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 Конференция одобрила 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) отслеживать и 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 эффективности аэронавигации

ИКАО предпринять исследование по вопросу о целесообразности разработки программы ИКАО по проведению проверок в области эффективности аэронавигации или другой подходящей инициативы 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) разработать положения и инструктивный материал 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 и международными организациями 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 аeronавигационного 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 в координации с соответствующими международными организациями 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 том числе в отношении неконтролируемых спусков летательных аппаратов, выполняющих полеты в верхнем воздушном пространстве.

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

Оптимизация и/или поэтапный вывод из эксплуатации устаревших систем

3.26 Конференция рассмотрела 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), Конференция согласилась 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. Конференция также подчеркнула важность обеспечения соответствия требованиям ГАНП, а также учета местных требований к устойчивости аeronавигационной системы.

3.27 Конференция рассмотрела документ AN-Conf/14-WP/41, представленный Объединенными Арабскими Эмирятами, 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 аeronавигации. Отметив, что положения ИКАО, касающиеся сбоев в обслуживании и планировании действий в чрезвычайных ситуациях, продолжают действовать, Конференция призвала государства принять поэтапный план перехода к современным системам ОрВД. Конференция согласилась 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 Конференция рассмотрела 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 Конференция рассмотрела 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 Эмиратаами; 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 Конференция также напомнила 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 Конференция подтвердила значительные преимущества глобального внедрения услуг FF-ICE и решительно высказалась за необходимость максимально сократить продолжительность производства полетов в смешанном режиме. Конференция признала, 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 Конференция согласилась 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 Конференция подчеркнула 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. Она также подчеркнула необходимость сотрудничества между государствами для обмена опытом и ресурсами, а также руководства и поддержки со стороны ИКАО. Конференция также признала 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, Конференция решительно высказалась 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 Конференция одобрила следующие рекомендации:

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

Государствам:

- a) 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 аeronавигационного 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;
- e) оказывать поддержку внедрению при переходе 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 аeronавигационные планы;
- c) обмениваться опытом и информацией 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.**3.3.****Повышение эффективности аeronавигационной системы
Восьмое издание Глобального аeronавигационного плана
(ГАНП)***Разработка глобального аeronавигационного плана*

3.36 В документе AN-Conf/14-WP/12, представленном Секретариатом, содержатся предложения по ряду крупных обновлений стратегического и технического уровней седьмого издания ГАНП, которые впоследствии будут представлены на одобрение 42-й сессии Ассамблеи ИКАО в качестве восьмого издания. Конференция в принципе согласилась 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 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 Конференция в принципе согласилась с обновлением основной области эффективности "Охрана окружающей среды" и основной области "Жизнестойкость" рамочной программы эффективности ГАНП. Конференция также согласилась с тем, что принцип упоминания некоторых экологических показателей в описании целей эффективности должен быть пересмотрен соответствующей группой (группами) экспертов. Конференция отметила, что новейшие отраслевые технологии нашли отражение в структуре ASBU. Конференция также признала 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, Конференция согласилась 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 Конференция настоятельно призывала 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 Конференция согласилась с необходимостью разработки эффективных коммуникационных стратегий.

3.39 Конференция приняла к сведению озабоченность, выраженную в документе AN-Conf/14-WP/152 в отношении разработки электронной системы управления региональными аeronавигационными планами (АНП), с точки зрения своевременности, прозрачности пересмотра и исторического отслеживания процесса пересмотра. Конференция согласилась с необходимостью иметь понятные процедуры пересмотра и методы представления информации, сохраняя при этом первоначальные функции АНП и признавая трудности, связанные с использованием исключительно онлайновых 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. Конференция отметила, что тема санкций не ограничивается аэронавигацией и поднималась на предыдущих Ассамблеях ИКАО рядом государств, включая Иран (Исламскую Республику). Конференция также отметила, что влияние санкций на гражданскую авиацию и планирование улучшения аэронавигационного обслуживания выходит (ANS) за рамки мандата группы (групп) экспертов ИКАО. Конференция подчеркнула, что тема санкций выходит за рамки компетенции Конференции, и напомнила, 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 Конференция поддержала 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, содержащих внедрение мер по повышению эффективности аэронавигации, с тем чтобы внести эффективный вклад в достижение к 2050 году долгосрочной цели (LTAG) 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 Конференция призвала государства воспользоваться имеющимися источниками финансирования, а также внедрить экономически эффективные и доступные механизмы для устранения пробелов в инфраструктуре и скачков в развитии. Конференция также настоятельно призывала 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. Конференция отметила, 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 (BVB), 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 PANS и инструктивных материалов, касающихся подготовки специалистов по обслуживанию воздушного движения. Признавая, что подготовка персонала является важным аспектом внедрения усовершенствований в области аэронавигации, Конференция выразила 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, Конференция отметила, 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.

3.45 По итогам обсуждения Конференция одобрила 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 искусциальному 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;
- d) разработать эффективные стратегии коммуникации с государствами-членами для повышения доступности, наглядности и отслеживаемости изменений во всей структуре и контексте ГАНП от стратегического до технического уровня и рассмотреть возможность разработки комплексного документа в рамках этого подхода для обновления ГАНП в будущем.

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, которое будет рассмотрено соответствующими группами экспертов, 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 аeronавигационными планами, по мере готовности;
- d) рассмотреть шаблон национального аeronавигационного 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 аeronавигационного плана, который будет представлен на утверждение 42-й сессии Ассамблеи;
 - g) разработать и распространить план внедрения электронной системы управления региональными аeronавигационными планами, включая четкие процедуры его пересмотра и методы его представления, в координации со всеми соответствующими заинтересованными сторонами, и предоставить шаблон национального аeronавигационного плана;
 - h) принять во внимание вклад Конференции и продолжить работу с государствами, международными организациями и другими заинтересованными сторонами по разработке восьмого издания Глобального аeronавигационного плана для последующего одобрения на 42-й сессии Ассамблеи.
-

Пункт 4 повестки дня. Гиперсвязность аeronавигационной системы**4.1. Концепция подключенного воздушного судна и связанные с этим проблемы**

4.1 Конференция рассмотрела представленный Секретариатом документ AN-Conf/14-WP/13, содержащий краткое изложение проекта концепции подключенного воздушного судна, которая описывает общие рамки для использования основанных на эффективности линий связи для удовлетворения ожидаемого растущего спроса на широкий обмен информацией между воздушным судном и другими авиационными заинтересованными сторонами на земле. В документе также рассматривается важность технической и эксплуатационной проверки для проработки проекта концепции и выявления областей, требующих дальнейшего изучения для определения необходимости и надлежащего уровня стандартизации в соответствии с положениями ИКАО.

4.2 Предлагаемые в документе AN-Conf/14-WP/13 действия были поддержаны и подкреплены документом AN-Conf/14-WP/34, представленным Ираном (Исламской Республикой); документом AN-Conf/14-WP/21, представленным ИККАИА и КАНСО и поддержанным МСДА; документом AN-Conf/14-WP/20, представленным ИККАИА и КАНСО и поддержанным МСДА; и документом AN-Conf/14-WP/62, представленным Венгрией от имени Европейского союза и его государств-членов¹⁸, других государств – членов ЕКГА¹⁹, ЕВРОКОНТРОЛЯ и Соединенных Штатов Америки и поддержанным Египтом, Ливией и Объединенными Арабскими Эмиратами.

4.3 Конференция далее обсудила концепцию под названием "гиперсвязная ОРВД", представленную в документе AN-Conf/14-WP/20, касающуюся использования не связанных с обеспечением безопасности полетов "готовых" каналов связи "воздух-земля" в качестве дополнительного средства поддержки связанных с обеспечением безопасности полетов каналов связи, и предложила решения для инфраструктуры и операций связи "воздух-земля", поддерживающие ОРВД, службу аeronавигационной информации и авиационный оперативный контроль, которые представлены в документе AN-Conf/14-WP/62.

4.4 Отмечая растущий спрос на связность "воздух-земля", Конференция признала настоятельную необходимость создания защищенной, масштабируемой, экономичной и эффективной с точки зрения использования спектра линии передачи данных "воздух-земля", которая обеспечивала бы значительное улучшение пропускной способности и других технических характеристик. Конференция также признала ценность тщательно продуманной и целостной глобальной концепции использования дополнительных основанных на эффективности линий связи в поддержку как связанных, так и не связанных с обеспечением безопасности полетов каналов связи. Конференция подчеркнула важность сотрудничества между всеми заинтересованными сторонами на протяжении всего процесса разработки, проверки и стандартизации, а также сертификации и внедрения концепции. Отметив текущую и планируемую работу ИКАО, Конференция согласилась с необходимостью дальнейшей работы по расширению концепции подключенного воздушного судна в целях включения в нее смежных концепций.

4.5 Конференция обсудила и согласовала требующие дальнейшего анализа области, перечисленные в документах AN-Conf/14-WP/13, AN-Conf/14-WP/34, AN-Conf/14-WP/21, AN-Conf/14-WP/20 и AN-Conf/14-WP/62, включая вопросы кибербезопасности и использование авиационного частотного спектра. Обсуждая вопросы кибербезопасности, Конференция подчеркнула необходимость дополнительной оценки сопутствующих рисков и мер по смягчению последствий в контексте решения в рамках концепции гиперсвязной ОРВД. Отмечая необходимость обеспечения на глобальном уровне постоянного и устойчивого будущего использования

защищенного авиационного спектра, Конференция призвала к тщательному и комплексному рассмотрению данного вопроса перед выбором какого-либо конкретного технического решения. Конференция подчеркнула, что коммерческие готовые решения по обеспечению авиационной связи, не связанной с безопасностью полетов, в качестве средства дополнения услуг связи, обеспечивающих безопасность полетов, следует рассматривать только после завершения достаточных исследований, а также оценки рисков и последствий. Также была особо подчеркнута необходимость избежания любых непредвиденных последствий для доступа и использования авиацией частотного спектра, критически важного для безопасности полетов воздушных судов. В связи с этим Конференция подчеркнула важность тесной координации с МСЭ, а также необходимость поддержки со стороны соответствующих групп экспертов в проведении комплексного анализа использования авиационного частотного спектра и потенциального использования коммерческих служб в частотных диапазонах, выделенных для передачи данных, не связанных с обеспечением безопасности полетов. Конференция также согласилась с необходимостью дальнейшей оценки и проверки концепции и проведения всестороннего анализа пробелов для выявления областей, требующих принятия положений и инструктивных материалов ИКАО для поддержки безопасной, согласованной на глобальном уровне и совместимой реализации концепции подключенного воздушного судна.

4.6 В отношении документа AN-Conf/14-WP/62 Конференция отметила, что некоторые из предложенных действий будут зависеть от будущей работы, связанной с концепцией подключенного воздушного судна, которая будет включать гиперсвязную ОрВД, тогда как остальные действия уже входят в программу работы ИКАО. Вследствие этого Конференция согласилась с тем, что содержимое документа, относящееся к текущей работе ИКАО, будет передано на рассмотрение соответствующей(им) группе(ам) экспертов в рамках их соответствующих программ работы.

4.7 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Бразилией при поддержке Соединенных Штатов Америки (AN-Conf/14-WP/135); Китаем (AN-Conf/14-WP/176); и Соединенными Штатами Америки (AN-Conf/14-WP/103 и AN-Conf/14-WP/199).

4.8 По итогам обсуждения Конференция согласовала следующую рекомендацию:

Рекомендация 4.1/1. Валидация, стандартизация и внедрение концепции подключенного воздушного судна и стратегии обеспечения связи "воздух-земля"

Государствам:

- a) совместно с заинтересованными сторонами отрасли оценить технические и эксплуатационные аспекты для дальнейшей проработки и валидации проекта концепции подключенного воздушного судна, включая дополнительную оценку решения "гиперсвязной организации воздушного движения", и представить результаты ИКАО;

ИКАО:

- b) дополнительно изучить:

- 1) необходимость и потенциальные последствия использования коммерческих готовых решений для не связанных с обеспечением безопасности полетов бортовых каналов связи в качестве средства дополнения существующих и будущих каналов связи "воздух-земля", связанных с обеспечением безопасности полетов, для организации воздушного движения;
- 2) стратегию будущего использования авиационного частотного спектра и возможного использования коммерческих служб в частотных диапазонах, выделенных для передачи данных, не связанных с обеспечением безопасности полетов, в тесной координации с Международным союзом электросвязи, включая оценки безопасности, проводимые соответствующими группами экспертов, таким образом, чтобы избегать любых непредвиденных последствий;
- 3) факторы риска для кибербезопасности и меры по снижению последствий в контексте решения "гиперсвязной организации воздушного движения";
- c) дополнительно изучить другие компоненты концепции подключенного воздушного судна, включая, в частности:
 - 1) интероперабельность и непрерывность связи между районами полетной информации;
 - 2) минимальную бортовую и наземную инфраструктуру для работы в многоканальной среде при сохранении интероперабельности;
 - 3) комплексные требования к характеристикам новых функций, поддерживающих обслуживание воздушного движения (ОВД), службу аэронавигационной информации (САИ) и авиационный оперативный контроль;
 - 4) эволюцию функциональных возможностей электронного полетного планшета и ее влияние на сертификацию бортового электронного оборудования и эксплуатационную авторизацию;
 - 5) роль человека в концепции подключенного воздушного судна;
 - 6) обмен, использование и интеграцию дополнительной информации, полученной от воздушного судна;
- d) обновить проект концепции подключенного воздушного судна, долгосрочную перспективную стратегию связности и соответствующие элементы блочной модернизации авиационной системы, указанные в Глобальном аэронавигационном плане, с тем чтобы при необходимости направлять разработку положений и инструктивных материалов ИКАО с учетом вклада Конференции и результатов проведенной государствами оценки;
- e) провести всесторонний анализ пробелов для выявления областей, требующих принятия положений и инструктивных материалов ИКАО для поддержки

безопасной, согласованной на глобальном уровне и совместимой реализации концепции подключенного воздушного судна с учетом вклада Конференции;

- f) при необходимости обновить соответствующие положения и инструктивные материалы ИКАО на основе обновленного проекта концепции подключенного воздушного судна и вышеупомянутого всестороннего анализа пробелов.

Пункт 4 повестки дня. Гиперсвязность аeronавигационной системы

4.2. Кибербезопасность и устойчивость информационных систем

Политика в области кибербезопасности

4.9 Конференция рассмотрела документ AN-Conf/14-WP/14, представленный Секретариатом, в котором представлена информация об основных элементах механизма обеспечения авиационной кибербезопасности для рассмотрения государствами и заинтересованными сторонами и рекомендуется комплексный и согласованный подход на глобальном, региональном и национальном уровнях, а также увязка с глобальным и региональными планами.

4.10 В документе AN-Conf/14-WP/100, представленном Соединенными Штатами Америки, подчеркивается, что инструктивный материал по кибербезопасности должен разрабатываться и обновляться с использованием гибкого подхода, с тем чтобы обеспечить своевременное реагирование на развитие киберугроз для гражданской авиации.

4.11 Конференция признала важность обеспечения кибербезопасности в гражданской авиации и необходимость в комплексном, всеобъемлющем и последовательном для различных дисциплин гражданской авиации инструктивном материале по кибербезопасности в координации с другими учреждениями системы ООН. Конференция также поддержала методики расследования в целях ускорения разработки инструктивного материала, его рассмотрения и распространения среди заинтересованных сторон при поддержании должного уровня качества результатов. Кроме того, Конференция подчеркнула необходимость в обеспечении скоординированности и увязки с глобальным и региональными планами через существующие региональные группы и группы экспертов ИКАО в целях достижения согласованного подхода к обеспечению кибербезопасности, поддерживающего государства и заинтересованные стороны в обработке информации о киберугрозах и рисках для критической инфраструктуры гражданской авиации и обмене этой информацией.

4.12 Конференция поддержала проекты рекомендаций, представленные в документах AN-Conf/14-WP/14 и AN-Conf/14-WP/100, и согласилась направить предлагаемые действия соответствующей(им) группе(ам) экспертов на рассмотрение.

4.13 Конференция обсудила документ AN-Conf/14-WP/136 Revision No.1, представленный Бразилией при поддержке 20 государств – членов ЛАКГА²⁰, в котором говорится об опыте Бразилии в области внедрения обмена информацией по кибербезопасности посредством Платформы для обмена информацией о вредоносных программах (MISP) и подчеркиваются преимущества этой платформы. Конференция была проинформирована о том, что ИКАО опубликовала инструктивный материал по обмену информацией по кибербезопасности, в котором рассматривается платформа MISP. Конференция сделала вывод о том, что создания новой группы экспертов по этому вопросу не требуется, и согласилась передать документ соответствующей(им) группе(ам) экспертов.

4.14 В документе AN-Conf/14-WP/142, представленном Колумбией, содержится призыв к формированию координационной группы по кибербезопасности. Конференция была проинформирована о том, что создание в этих целях сети координационных центров по кибербезопасности включено в программу работы ИКАО в области обеспечения кибербезопасности. Конференция отметила, что в ИКАО уже существуют группы экспертов, обеспечивающие поддержку и координацию работы в этом направлении, и согласилась направить этот документ соответствующей(им) группе(ам) экспертов на рассмотрение.

4.15 Конференция рассмотрела документ AN-Conf/14-WP/143, представленный Колумбией, в котором предлагается разработать инструктивные указания для групп реагирования на инциденты в сфере кибербезопасности (CSIRT). В ходе обсуждения этого документа Конференция была проинформирована о том, что создание и обеспечение функционирования CSIRT не входит в мандат ИКАО. Хотя Конференция поддержала документ в целом, она отметила, что определение критической инфраструктуры должно рассматриваться на национальном уровне государствами и другими компетентными заинтересованными сторонами и что этот документ следует направить соответствующей(им) группе(ам) экспертов на рассмотрение.

Обеспечение кибербезопасности аэронавигационного обслуживания

4.16 Конференция рассмотрела документ AN-Conf/14-WP/113, представленный Чили при поддержке 20 государств – членов²¹ Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), в котором поставщикам аэронавигационного обслуживания (ПАНО) предлагается рассмотреть возможность общего управления рисками в области кибербезопасности на основе комплексного подхода и постоянно совершенствовать такие процессы. Конференция поддержала концепцию комплексного управления рисками в области кибербезопасности и согласилась направить документ соответствующей(им) группе(ам) экспертов.

4.17 В документе AN-Conf/14-WP/124, представленном Аргентиной при поддержке 19 государств – членов²² Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), говорится о пользе согласованной системы регулирования в области ОВД для уменьшения рисков, связанных с кибербезопасностью. Конференция, отметив, что содействие формированию культуры кибербезопасности включено в текущую программу работы ИКАО, согласилась направить документ соответствующей(им) группе(ам) экспертов.

4.18 В документе AN-Conf/14-WP/125, представленном Аргентиной при поддержке 19 государств – членов²³ Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), подчеркивается необходимость включения вопросов кибербезопасности в системы управления ПАНО и разработки технологий, процедур и механизмов, позволяющих безопасно осуществлять ОВД и восстанавливать деятельность после киберинцидентов. Конференция отметила, что разработка и внедрение конкретных технологий не относится к сфере компетенции ИКАО. Однако она согласилась с необходимостью реализации мер, включая обеспечение соответствующих профессиональных качеств и навыков, в целях восстановления деятельности в случае киберинцидентов, признав, что киберинциденты имеют потенциал для воздействия на другие сферы за пределами управления воздушным движением. Далее Конференция согласилась направить документ соответствующей(им) группе(ам) экспертов.

4.19 Информационные документы, представленные Аргентиной при поддержке 21 государства – члена²⁴ Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) (AN-Conf/14-WP/126); Объединенными Арабскими Эмиратаами (AN-Conf/14-WP/44); Соединенными Штатами Америки (AN-Conf/14-WP/202) и Международной федерацией

ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ИФАТСЕА) (AN-Conf/14-WP/173), были приняты к сведению.

4.20 В результате проведенного обсуждения Конференция согласилась со следующей рекомендацией:

Рекомендация 4.2/1. Авиационная кибербезопасность

Государствам:

- a) разработать и реализовать национальный план по борьбе с киберугрозами и уменьшению рисков в сфере кибербезопасности для гражданской авиации на основе комплексного подхода во всех областях авиации и в координации с соответствующими заинтересованными сторонами, не относящимися к авиации, с использованием основных элементов в качестве ориентира;
- b) согласовать деятельность в области обеспечения авиационной кибербезопасности в региональных аeronавигационных планах, планах обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и упрощения формальностей через координационные процессы региональных групп планирования и осуществления проектов, региональных групп по обеспечению безопасности полетов и региональных групп по обеспечению авиационной безопасности и упрощению формальностей;
- c) доложить ИКАО о своем опыте внедрения положений и инструктивных материалов ИКАО, связанных с обеспечением авиационной кибербезопасности, посредством соответствующей(их) группы(групп) экспертов или посредством процессов региональных групп планирования и осуществления проектов, региональных групп по обеспечению безопасности полетов и региональных групп по обеспечению авиационной безопасности и упрощению формальностей;

ИКАО:

- d) обеспечить руководящие указания по основным элементам в целях предоставления поддержки государствам и заинтересованным сторонам в сфере обеспечения авиационной кибербезопасности, а также интегрировать все мероприятия по обеспечению авиационной кибербезопасности в целостную систему с использованием последовательного и скоординированного подхода;
- e) своевременно предоставлять актуальный и оперативный инструктивный материал по обеспечению кибербезопасности для удовлетворения потребностей государств-членов и других заинтересованных сторон в авиации.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

¹⁸ 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.

¹⁹ Азербайджан, Армения, Албания, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Республика Молдова, Монако, Норвегия, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

²⁰ Аргентина, Аруба, Белиз, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

²¹ Аргентина, Аруба, Белиз, Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

²² Аруба, Белиз, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

²³ Аруба, Белиз, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

²⁴ Аруба, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

ISBN 978-92-9275-615-4



9 789292 756154