



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт № 24 повестки дня. Инициативы в области безопасности полетов и аэронавигации

КЛЮЧЕВЫЕ ИНИЦИАТИВЫ И МЕРОПРИЯТИЯ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АЭРОНАВИГАЦИИ

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе представлен обзор ключевых инициатив и мероприятий в области безопасности полетов и аэронавигации на следующий трехлетний период 2026–2028 гг. в соответствии со Стратегическим планом ИКАО на 2026–2050 гг. и бизнес-планом ИКАО на 2026–2028 гг. В нем также определены тенденции в области безопасности полетов и изложены направления текущей и будущей работы по устранению связанных с этим рисков.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению ключевые инициативы и мероприятия ИКАО в области безопасности полетов и аэронавигации на следующий трехлетний период 2026–2028 гг. в соответствии со Стратегическим планом ИКАО на 2026–2050 гг.;
- б) настоятельно призвать государства совместно с международными организациями и, в случае необходимости, при содействии отрасли оказывать поддержку и вносить добровольные взносы (финансовые или в натуральной форме) для осуществления ключевых инициатив и мероприятий;
- с) настоятельно призвать государства учитывать инициативы и мероприятия ИКАО при планировании и осуществлении своих собственных инициатив и мероприятий в целях дальнейшего повышения уровня безопасности полетов и эффективности аэронавигации.

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями <i>"Каждый полет безопасен и защищен"</i> и <i>"Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех"</i>
Финансовые последствия	Деятельность, упомянутая в настоящем документе, будет осуществляться за счет ресурсов, предусмотренных в регулярном бюджете на 2026–2027–2028 гг. и за счет внебюджетных взносов
Справочный материал	Стратегический план ИКАО на 2026–2050 гг. Бизнес-план ИКАО на 2026–2028 гг. Дос 10184 <i>"Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 7 октября 2022 года)"</i> Дос 10186 <i>"Доклад Технической комиссии 41-й сессии Ассамблеи"</i> Дос 10209 <i>"Доклад Четырнадцатой аэронавигационной конференции (Монреаль, 26 августа – 6 сентября 2024 г.)"</i> Дос 10004 <i>"Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГППП)"</i> Дос 9750 <i>"Глобальный аэронавигационный план (ГАНП)"</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международная гражданская авиация является ключевым фактором социально-экономического развития во всем мире. Последствия пандемии коронавирусной инфекции были серьезными, но авиационный сектор быстро оправился от них. Мировой пассажиропоток составил более 4,5 млрд человек в 2024 году и, по прогнозам, к 2050 году составит 12,4 млрд человек.

1.2 Стремительный рост объема авиаперевозок поставит перед авиацией новые задачи и открывает новые возможности. В целях обеспечения долгосрочного развития международной гражданской авиации и решения существующих и возникающих проблем ИКАО разработала Стратегический план на 2026–2050 годы, ознакомится с которым можно на веб-сайте: <https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/strategic-plan-2026-2050.aspx>; в нем изложены шесть стратегических целей в поддержку видения и миссии Организации. Программы работы ИКАО в области безопасности полетов и аэронавигации способствуют достижению всех стратегических целей, и в особенности: *"Каждый полет безопасен и защищен"*, *"Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех"* и *"Авиация экологически устойчива"*. В соответствии со Стратегическим планом ИКАО на 2026–2050 гг. желательная цель ИКАО в области безопасности полетов состоит в достижении нулевой смертности в международной авиации от авиационных происшествий и актов незаконного вмешательства.

1.3 С 26 августа по 6 сентября 2024 года проходила созванная ИКАО четырнадцатая Аэронавигационная конференция (AN-Conf/14) на тему "Повышение эффективности работы за счет обеспечения устойчивости". Двадцать две рекомендации AN-Conf/14 легли в основу программы работы Организации на следующее трехлетие и последующие годы. Более подробная информация об итогах AN-Conf/14 представлена в документе A42-WP/30-ТЕ/4.

1.4 ИКАО, региональным организациям, государствам и отрасли необходимо сообща работать над реализацией ключевых инициатив и мероприятий, направленных на дальнейшее повышение безопасности полетов и эффективности аэронавигации. Для своевременного выполнения ключевых инициатив и мероприятий необходим глобальный настрой на выполнение взятых обязательств.

1.5 Ключевые инициативы и мероприятия включают многие рабочие пункты бизнес-плана ИКАО на 2026–2028 гг. Они призваны поддержать внедрение Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобального аэронавигационного плана (ГАНП). Инициативы и мероприятия, связанные с Универсальной программой проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и проектами регионального сотрудничества и поддержки реализации, рассматриваются в документах A42-WP/4-EX/1 и A42-WP/32-ТЕ/6, соответственно.

2. ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И УПРАВЛЕНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМИ РИСКАМИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.1 Авиация продолжает оставаться самым безопасным видом транспорта. Что касается тенденций в области безопасности полетов, то, несмотря на меняющуюся год от года ситуацию, количество происшествий в глобальном масштабе снижается в течение последнего десятилетия. Однако не следует останавливаться на достигнутом. Согласно Докладу ИКАО о состоянии безопасности полетов в мире за 2025 год, по сравнению с 2023 годом в 2024 году вырос

коэффициент аварийности и увеличилось число происшествий со смертельным исходом и смертельных случаев при выполнении регулярных коммерческих перевозок воздушными судами с сертифицированной максимальной взлетной массой (МТОМ) более 5700 кг. В 2024 году глобальное число происшествий составило 2,56 происшествия на миллион рейсов, что на 36,8 % больше, чем в 2023 году; произошло 10 происшествий со смертельным исходом, в результате которых погибло 296 человек, тогда как в 2023 году произошло одно подобное происшествие, в результате которого погибло 72 человека. Тем не менее по сравнению с допандемийным 2019 годом глобальный коэффициент аварийности в 2024 году был ниже, чем в 2019 году (2,94 происшествия на миллион рейсов), при этом общее количество пассажиров, перевезенных в 2024 году, превысило показатель 2019 года, а количество рейсов восстановилось почти до уровня 2019 года.

2.2 Происшествия со смертельным исходом, происходившие в последние годы, в основном были связаны со следующими категориями происшествий (перечислены в произвольном порядке): потеря управляемости в полете (LOC-I), столкновение исправного воздушного судна с землей (CFIT), выезд за пределы ВПП (RE), несанкционированный выезд на ВПП (RI), столкновение в воздухе (MAC), нештатное касание ВПП (ARC) и столкновение с птицами (BIRD).

2.3 Безопасность взлетно-посадочных полос по-прежнему остается одной из проблем для безопасности полетов. RI и RE названы двумя из пяти глобальных категорий событий повышенного риска (G-HRC) в рамках ГПБП ИКАО. ИКАО создала Партнерство по программе обеспечения безопасности операций на ВПП, в рамках которого деятельность и результаты партнеров дополняют политические механизмы, созданные ИКАО. Во втором издании Глобального плана действий по обеспечению безопасности операций на ВПП: <https://www.icao.int/Aerodromes/RunwaySafety/Pages/default.aspx>, опубликованном в 2024 году, изложены рекомендуемые действия для всех заинтересованных сторон в области безопасности операций на ВПП. ИКАО продолжит работу с партнерами по безопасности операций на ВПП над дальнейшими инициативами по повышению безопасности операций на ВПП.

2.4 ИКАО продолжает работать над другими вопросами G-HRC и занимается широким спектром мероприятий, например: а) разработкой положений по обеспечению работоспособности систем наблюдения и предотвращения столкновений, учитывая опыт эксплуатации и таких новых технологий, как новая бортовая система предупреждения столкновений воздушных судов в воздухе (MAC) для уменьшения числа таких случаев; б) снижением зависимости от автоматики путем подготовки персонала и выдачи свидетельств в области управления автоматизированными системами, ручного пилотирования и контроля со стороны пилота для снижения количества событий LOC-I; в) разработкой положений, касающихся цифровых массивов данных, для повышения безопасности полетов за счет автоматизации процессов проверки и подтверждения цифровых данных в наборах картографических данных о местности, препятствиях и аэродромах для смягчения последствий CFIT.

2.5 Попадание в зону турбулентности признается дополнительным фактором риска для безопасности полетов. Продолжается работа по внедрению улучшенных прогнозов турбулентности, подготовленных в рамках Всемирной системы зональных прогнозов, и развитию службы информации об опасных погодных явлениях, которая, в частности, включает уточненные прогнозы турбулентности при ясном небе. Благодаря своевременному получению информации об условиях турбулентности пилоты могли менять траекторию полета или корректировать высоту полета, чтобы избежать опасной турбулентности. Кроме того, предполагается дальнейшая разработка порядка действий экипажа по обеспечению безопасности воздушного судна в случае попадания в зону турбулентности.

2.6 В целом, наблюдаемые тенденции в области безопасности полетов также свидетельствуют о необходимости совершенствования методик оценки рисков для безопасности полетов, связанных с зонами конфликтов, учитывая, что границы зон, в которых осуществляется деятельность, представляющая опасность для гражданской авиации, периодически меняются. Кроме того, тенденция к увеличению числа инцидентов, связанных с радиочастотными помехами (RFI) для работы глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) в зонах конфликтов, создает прямую и растущую угрозу для безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации. Дополнительная информация о RFI GNSS, в том числе о действиях и мерах по смягчению последствий, содержится в документе A42-WP/34-TE/8.

2.7 Ведется работа по улучшению всестороннего сбора, обработки и анализа данных по безопасности полетов, а также обмена информацией и аналитическими данными о безопасности полетов для поддержки принятия обоснованных решений и эффективного управления безопасностью полетов на всех уровнях. ИКАО будет продолжать принимать необходимые меры для выполнения рекомендаций по безопасности полетов, подготовленных по итогам расследований происшествий.

2.8 Что касается расследования происшествий и информации о них, то исследование показало, что общедоступные окончательные отчеты были составлены в отношении лишь 41 % происшествий со смертельным исходом с участием гражданских воздушных судов с максимальной массой более 5700 кг в период с 1990 по 2016 год. Благодаря инициативам, осуществляемым авиационным сообществом и ИКАО, к 2022 году показатель публикации окончательных отчетов повысился до 76 % от числа завершенных расследований. Окончательный отчет о расследовании авиационного происшествия является основой для принятия мер по обеспечению безопасности полетов в целях предотвращения дальнейших авиационных происшествий по аналогичным причинам. Своевременная публикация окончательных отчетов позволяет обеспечить эффективное распространение информации о безопасности полетов, включая рекомендации по безопасности полетов и уроки, извлеченные в ходе расследования авиационных происшествий. В качестве глобальной проблемы были признаны отсутствие окончательных отчетов и сложности с созданием независимых полномочных органов по расследованию авиационных происшествий, которые должны быть объективными и беспристрастными при проведении расследований. В этой связи ИКАО будет продолжать работу по решению соответствующих вопросов, в том числе и далее содействовать своевременной публикации окончательных и предварительных отчетов об авиационных происшествиях, привлекающих значительное внимание общественности.

2.9 Кроме того, ведется активная работа в других операционных областях, связанных с:

- a) снижением рисков в части, касающейся теплового пробоя литиевых батарей, перевозимых в грузовом отсеке или пассажирском салоне воздушного судна;
- b) разработкой новых моделей и инструментов оценки рисков, связанных с аэрокосмической медициной, включая психическое здоровье, снижение медицинских рисков для пожилых пилотов в целях увеличения верхнего возрастного предела для пилотов коммерческой авиации, задействованных в международных полетах, или переходом на стандарты, основанные на характеристиках, управлением санитарно-эпидемиологическими чрезвычайными ситуациями с помощью Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA) и работой над другими приоритетными вопросами путем учета последних достижений медицинской науки и техники;

- с) решением важнейших вопросов, связанных с цифровыми идентификационными данными и информационной безопасностью;
- d) учетом влияния человеческого фактора на безопасность и эффективность сложной авиационной системы и на действия человека в этой системе.

3. **ДАЛЬНЕЙШЕЕ УКРЕПЛЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ АВИАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ**

3.1 Что касается эксплуатации воздушных судов, то в настоящее время проводится широкий спектр мероприятий, направленных на повышение безопасности полетов системы в целом. Новые требования к извлечению данных о происшествиях позволят быстрее и тщательнее их анализировать, обеспечивая дальнейший учет и применение приобретенного опыта. Дополнительное оборудование воздушных судов поможет улучшить доступ к аэродромам при всепогодных полетах, а также поможет экипажам выявлять и смягчать риски RE и CFIT, а также избегать их. В соответствующих случаях эти требования распространяются на коммерческие полеты вертолетов, чтобы обеспечить уровень безопасности полетов, эквивалентный полетам самолетов. Все более широкое использование цифровых сертификатов дает возможность повысить защищенность и достоверность информации, и в настоящее время ведется активная работа над организацией согласованной работы в глобальных масштабах. Наконец, в настоящее время идет активная разработка положений ИКАО о безопасной интеграции дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС) в авиационную систему, а также инструктивного материала по беспилотным авиационным системам (БАС) и системам управления движением БАС (UTM).

3.2 В своей деятельности в области организации воздушного движения (ОрВД) ИКАО будет и впредь руководствоваться концепцией и принципами, изложенными в *Глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения* (Doc 9854). Этот основополагающий документ сейчас обновляется, с тем чтобы согласовать его концепцию со Стратегическим планом ИКАО на 2026–2050 гг. и определить будущую эксплуатационную концепцию, которая будет определять развитие ОрВД до 2050 года и далее. Основные направления включают: а) постоянное развитие системы организации потоков воздушного движения; б) совершенствование организации воздушного пространства и оптимизацию его использования с акцентом на оптимизации эшелонирования при полетах через границы районов полетной информации, укрепление военно-гражданского сотрудничества и развитие гибких возможностей использования воздушного пространства и внедрения воздушного пространства со свободными маршрутами; с) повышение качества обслуживания воздушного движения (ОВД) за счет перехода к использованию информации о полете и потоках движения в совместно используемом воздушном пространстве (FF-ICE), расширение услуг по передаче данных по каналам связи "воздух – земля" и "земля – земля" ОВД, а также развитие концепции подключенного воздушного судна. Эти усилия в области ОрВД помогут с внедрением операций, основанных на траектории полета. Рост объемов воздушного движения в сочетании с появлением новых пользователей воздушного пространства потребует от служб поиска и спасания (SAR) учитывать возможность происшествий в местах, не учитываемых в текущих прогнозах. ИКАО будет продолжать развивать сотрудничество и разрабатывать инструктивный материал для оптимизации работы служб поиска и спасания.

3.3 Информация, связь и обслуживание – вот ключевые факторы будущего аэронавигационной системы. ИКАО уделяет особое внимание гармонизации общесистемного управления информацией (SWIM) и обеспечению безопасности обмена информацией путем обеспечения необходимой конфиденциальности, целостности и доступности данных. Для

обеспечения безопасности и устойчивости взаимосвязанных систем к киберугрозам необходима уверенность в подлинности информации, а также совместимость систем связи и управления информацией. ИКАО также уделяет особое внимание цифровизации аэронавигационной информации и переводу предоставления информации на сервис-ориентированную архитектуру.

3.4 Что касается аэродромов, то ИКАО сосредоточится на разработке положений, направленных на повышение безопасности полетов на аэродромах и вблизи них, включая безопасность взлетно-посадочных полос и снижение риска столкновения с дикими животными. Из-за быстрого роста авиаперевозок, усугубляемого появлением новых участников и технологий, аэродромы сталкиваются со сложностями с адаптацией и расширением существующей инфраструктуры. ИКАО продолжает развивать методику совместного принятия решений в аэропортах на основе комплексного управления аэропортами в целях повышения эффективности движения пассажиров и воздушных судов. Текущая деятельность направлена на поддержку полетов новых участников, включая интеграцию ДПАС на аэродромах и создание инфраструктуры вертодромов для средств аэромобильности в сложных условиях (ААМ). В следующем трехлетнем периоде начнется работа по оценке и содействию постепенному безопасному вводу в эксплуатацию на аэродромах воздушных судов, работающих на альтернативных источниках энергии, таких как электричество и водород, что поможет достичь долгосрочной желательной цели ИКАО (LTAG).

3.5 ИКАО занимается дальнейшим совершенствованием аэронавигационного метеорологического обслуживания, с тем чтобы обеспечить использование метеорологической информации в процессе принятия эксплуатационных решений пользователями. В настоящее время основное внимание уделяется содействию переводу обеспечения метеорологической информацией на информационное обслуживание с использованием SWIM, а также внедрению единой глобальной службы предоставления метеорологической информации об опасных погодных условиях в пути (например, о турбулентности, конвективных облаках, обледенении воздушных судов и т. д.). Кроме того, поскольку в рамках текущего солнечного цикла начинается период солнечного максимума, будет усилена работа по внедрению службы информации о космической погоде. Бесперебойное предоставление в будущем полного набора высококачественной и детальной метеорологической информации от поверхности аэродрома до больших высот будет способствовать оптимизации предполетного/полетного планирования и поможет снизить уровень потребления углеродного топлива и, таким образом, достичь LTAG.

3.6 Что касается систем CNS, то RFI могут представлять серьезную угрозу для полетов воздушных судов во всем мире, о чем свидетельствует недавний рост числа случаев создания преднамеренных и имитационных помех для работы GNSS. Управление спектром частот регулируется Регламентом радиосвязи Международного союза электросвязи (МСЭ), который обновляется каждые четыре года на Всемирной конференции радиосвязи (ВКР). Для предстоящей в 2027 году ВКР проводятся исследования в рамках пункта 1.7 повестки дня, касающиеся возможного определения или перераспределения полосы частот, расположенной непосредственно над полосой радиовысотомера (RA) (4200–4400 МГц), для нужд международной мобильной связи. Без необходимых мер обеспечения безопасности это может привести к серьезному ухудшению качества работы RA. RA, как единственное средство, обеспечивающее прямое измерение фактической высоты над уровнем земли, представляет собой критически важную для обеспечения безопасности полетов систему. Однако в настоящее время авиационные эксперты недостаточно представлены в рамках подготовительных исследований, что создает риск недостаточной осведомленности национальных органов по регулированию использования спектра частот и связанных с этим последствий для безопасности полетов. В этой связи следует обратить внимание на резолюцию A41-7 Ассамблеи "Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра". Более подробная информация приведена в документе A42-WP/33-ТЕ/7.

3.7 В более долгосрочной перспективе своевременное развитие систем CNS необходимо для удовлетворения растущего спроса на спектр частот. Работа ИКАО будет сосредоточена на внедрении передовых технологий радиосвязи и использования спектра частот в целях разработки более интегрированных технологий CNS, основанных на характеристиках и ориентированных на обслуживание.

4. БЕЗОПАСНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ НОВЫХ УЧАСТНИКОВ И ТЕХНОЛОГИЙ

4.1 В рамках работы по обеспечению успешной интеграции новых типов воздушных судов и аэрокосмических летательных аппаратов в существующую систему организации воздушного пространства важно сохранить или превзойти нынешние высокие уровни безопасности полетов и общей эффективности авиации. Такая интеграция потребует инновационных стратегий развития воздушного пространства для обеспечения безопасного выполнения различных полетов в тех или иных целях с учетом существующих и будущих потребностей в отношении других полетов в контролируемом воздушном пространстве. Многие вопросы, связанные с полетами в верхнем воздушном пространстве, требуют дальнейшего изучения, однако некоторые из них должны быть решены в ближайшей перспективе, как это было определено на конференции AN-Conf/14.

4.2 На 41-й сессии Ассамблеи ИКАО было отмечено, что в связи с быстрыми темпами развития системы ААМ ИКАО необходимо играть ведущую роль в разработке согласованной на глобальном уровне нормативной базы для обеспечения безопасности полетов. В этой связи Организация совместно с соответствующими заинтересованными сторонами разрабатывает общую концепцию ААМ для содействия проведению анализа пробелов в существующих положениях ИКАО и представления рекомендаций относительно будущей работы, принимая во внимание аспекты многоуровневого управления, смешанных перевозок и общественного признания.

4.3 Быстрыми темпами идет разработка электрических и гибридных воздушных судов, а также воздушных судов, работающих на других источниках энергии, например водороде. В настоящее время существует также несколько типов электрических воздушных судов, которые проходят сертификацию типа. Чтобы устранить риски для безопасности полетов и способствовать росту этой отрасли, для трансграничных операций и международной эксплуатации таких самолетов необходима скоординированная государствами методология сертификации. В то же время необходимо будет выявить и соответствующим образом решить проблемы совместимости аэродромов и воздушных судов.

4.4 ИКАО пересмотрит положения об управлении рисками для безопасности полетов, чтобы поддержать специалистов по безопасности полетов в надлежащем применении имеющихся методологий и инструментов. Также будут изучены дополнительные методы выявления угроз и управления рисками для безопасности полетов, подходящие для таких сложных социотехнических систем, как авиация.

5. ПОВЫШЕНИЕ ОБЩЕЙ УСТОЙЧИВОСТИ АВИАЦИИ, ЕЕ ГОТОВНОСТИ К КРИЗИСНЫМ СИТУАЦИЯМ И ЭФФЕКТИВНОСТИ ЕЕ РЕАГИРОВАНИЯ НА НИХ

5.1 Государства, поставщики аэронавигационного обслуживания, эксплуатанты и другие заинтересованные стороны могут столкнуться с целым рядом потенциальных кризисных

ситуаций, которые могут привести к сбоям в работе авиационной системы. К таким кризисам могут относиться сбой или возможные сбои в работе аэродромов, систем организации воздушного движения и соответствующих вспомогательных служб, события, связанные со здравоохранением, например вспышки заболеваний, а также кризисы гуманитарного характера, например стихийные бедствия. В настоящее время в рамках ИКАО разрабатывается всеобъемлющая система принципов, директивных указаний и руководящих принципов для обеспечения реальной готовности к кризисам и реагирования на них, с тем чтобы помочь государствам с реализацией соответствующих планов на случай непредвиденных и чрезвычайных ситуаций. Кроме того, в целях повышения устойчивости авиационной системы будет проведена работа по комплексному управлению рисками с учетом вопросов безопасности полетов, авиационной безопасности, упрощения формальностей, охраны окружающей среды и экономики.

5.2 В настоящее время разрабатываются предложения в поддержку управления рисками для безопасности полетов воздушных судов, связанных с сильными извержениями вулканов и выбросами вулканического пепла в атмосферу, путем интеграции количественной информации о концентрации вулканического пепла, полученной службой слежения за вулканической деятельностью на международных авиатрассах (IAVW).

5.3 Большое значение имеет повышение доверия со стороны пострадавших в авиационных происшествиях и их семей как к отдельным расследованиям, так и к процессу расследования в целом. С этой целью разрабатывается инструктивный материал ИКАО по предоставлению своевременной, регулярной и актуальной информации о ходе расследований. Кроме того, продолжается работа по включению в планы действий в чрезвычайных ситуациях мер поддержки пострадавших в авиакатастрофах и их семей.

6. ВЫВОД

6.1 Безопасность полетов и эффективность аэронавигации играют основополагающую роль в поддержке быстрого роста международной гражданской авиации. В соответствии со Стратегическим планом ИКАО на 2026–2050 гг. и бизнес-планом на 2026–2028 гг. ИКАО будет и далее прилагать усилия по реализации ключевых инициатив и мероприятий в области безопасности полетов и аэронавигации в течение следующего трехлетнего периода. Для реализации всех этих ключевых инициатив и мероприятий требуется более значительный объем ресурсов, чем имеется в распоряжении ИКАО в настоящее время, поскольку эти инициативы и мероприятия охватывают новые проекты, вытекающие из рекомендаций, вынесенных по итогам недавних мероприятий, таких как AN-Conf/14. В последнее десятилетие наблюдается постоянное сокращение ресурсов ИКАО для обеспечения безопасности полетов и аэронавигации, что в том числе сказывается на наличии необходимых экспертных знаний в отдельных областях. Отсутствие необходимых ресурсов может привести к значительным задержкам или даже невозможности достижения результатов, и в этом контексте ИКАО необходимо продолжать пересматривать приоритетность пунктов своей программы работы с учетом своих возможностей в целях успешного достижения результатов. Важно, чтобы ИКАО, государства, международные организации и отрасль работали сообща и выделяли необходимые ресурсы для реализации этих инициатив и мероприятий в целях обеспечения безопасности полетов и эффективности аэронавигации.