



АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 23 повестки дня. Глобальная безопасность полетов и аэронавигационные планы

ВСЕОБЪЕМЛЮЩАЯ СТРАТЕГИЯ АЭРОНАВИГАЦИИ. ОДОБРЕНИЕ ВОСЬМОГО
ИЗДАНИЯ ГЛОБАЛЬНОГО АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ПЛАНА (ГАНП)

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Ассамблея ИКАО на своей 39-й сессии приняла решение о продлении жизненного цикла Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) путем внесения раз в три года небольших и раз в шесть лет значительных изменений для обеспечения стабильности по мере необходимости. Седьмое издание ГАНП, одобренное на 41-й сессии Ассамблеи, содержало небольшие изменения, а в настоящем документе на утверждение представляется восьмое издание, содержащее значительные изменения и одобренное Советом 2 июля 2025 года. В этом издании ГАНП отражены глобальные приоритеты, установленные Ассамблеей ИКАО на ее 41-й сессии и предусмотренные в [Стратегическом плане ИКАО на 2026–2050 гг.](#), утвержденном Советом 1 ноября 2024 года. В нем также указаны вопросы, которым следует уделить особое внимание в девятом издании ГАНП, вытекающие из проблем, с которыми сталкивается авиационное сообщество в процессе реализации содержащегося в нем видения.

Действия: Ассамблее предлагается:

- одобрить восьмое издание *Глобального аэронавигационного плана* (ГАНП, Дос 9750);
- просить государства-члены, региональные группы планирования и осуществления проектов (PIRG) и всех членов авиационного сообщества продолжать совершенствовать аэронавигационную систему в соответствии с ГАНП, с тем чтобы обеспечить ее своевременную и упорядоченную адаптацию к глобальным, региональным и местным возможностям и задачам;
- принять представленный в добавлении к настоящему документу предлагаемый пересмотренный вариант резолюции A41-6 Ассамблеи, поскольку эта резолюция касается ГАНП;
- поручить ИКАО оказывать государствам-членам необходимую поддержку в разработке и реализации национальных аэронавигационных планов.

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями: "Каждый полет безопасен и защищен", "Авиация экологически устойчива"; "Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех"; "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех" и "Ни одна страна не остается без внимания"
Финансовые последствия	Деятельность ИКАО, упомянутая в настоящем документе, как ожидается, будет осуществляться в рамках ресурсов, имеющихся в регулярном бюджете на 2026–2027–2028 гг., и за счет внебюджетных взносов в соответствии с бизнес-планом ИКАО на 2026–2028 гг.

<i>Справочный материал</i>	Дос 9750 "Глобальный аэронавигационный план" (Портал ГАНП), седьмое издание Дос 10209 "Доклад Четырнадцатой Аэронавигационной конференции (Монреаль, 26 августа – 6 сентября 2024 г.)" и Дополнение № 1 Дос 10184 "Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 7 октября 2022 года)" Дос 10186 "Сорок первая сессия Ассамблеи. Монреаль, 27 сентября – 7 октября 2022 г. Доклад Технической комиссии" Дос 10004 "Глобальный план обеспечения безопасности полетов"
----------------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Ассамблея ИКАО на своей 39-й сессии приняла решение о продлении жизненного цикла ГАНП путем внесения раз в шесть или более лет значительных и раз в три года небольших изменений для обеспечения стабильности по мере необходимости. Шестое издание ГАНП, одобренное Ассамблеей на ее 40-й сессии, представляет собой существенное обновление и предусматривает переход от печатного формата к веб-формату с использованием [портала ГАНП](#). Седьмое издание ГАНП, одобренное на 41-й сессии Ассамблеи (А41), включало небольшое обновление глобального технического уровня, то есть рамок эффективности, а также ключевых компонентов и структуры ASBU. В настоящем документе на одобрение представляется восьмое издание, содержащее значительные изменения.

1.2 Ассамблея ИКАО на своей 41-й сессии не только одобрила седьмое издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) (Дос 9750) в резолюции А41-6 "Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации", но и определила ряд глобальных приоритетов.

1.3 1 ноября 2024 года Совет утвердил [Стратегический план ИКАО на 2026–2050 гг.](#) Цель этого плана заключается в создании безопасной, надежной и устойчивой международной системы международной гражданской авиации, объединяющей мир на благо всех стран и народов. Для реализации этого видения ИКАО определила шесть стратегических целей, которые служат руководящими принципами по трем основным направлениям работы ИКАО: разработка и установление стандартов, контроль и проверка, а также поддержка внедрения, включая Глобальный аэронавигационный план.

1.4 В восьмом издании ГАНП, утвержденном Советом (235/14), отражены глобальные приоритеты, установленные Ассамблеей ИКАО на ее 41-й сессии и изложенные в [Стратегическом плане ИКАО на 2026–2050 гг.](#), утвержденном Советом 1 ноября 2024 года.

2. ВОСЬМОЕ ИЗДАНИЕ ГАНП

2.1 В ходе 41-й сессии Ассамблеи ИКАО была подчеркнута необходимость сосредоточить внимание на приоритетных областях, включая восстановление и устойчивость воздушного транспорта, сокращение эмиссии CO₂¹ и обеспечение жизнестойкости авиационной системы при сохранении надлежащего уровня безопасности полетов. Эти приоритетные области также отражены в следующих стратегических целях ИКАО: "Каждый полет безопасен и защищен",

¹ Примечание. На своей 41-й сессии (А41) Ассамблея ИКАО приняла долгосрочную глобальную желательную цель (LTAG) для международной авиации по достижению чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году (см. резолюцию А41-21).

"Авиация экологически устойчива", "Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех" и "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех".

2.2 Глобальный стратегический уровень

2.2.1 В стратегии ГАНП признается, что мощная движущая сила социально-экономического развития, которой является авиационная отрасль, сталкивается с разнообразными трудностями. Ожидается, что объем воздушного движения, включая пассажирские и грузовые перевозки по всему миру, удвоится в течение следующих 15 лет, однако новые виды спроса, новые технологии и инновационные способы ведения бизнеса вместе с человеческим талантом, – все это создает дополнительные проблемы и возможности, которые порождают необходимость незамедлительно преобразовать глобальную аэронавигационную систему для повышения социального благополучия во всем мире. Для реализации приоритетных направлений, установленных на 41-й сессии Ассамблеи, и стратегических целей важно учитывать их при развитии аэронавигационной системы, добавив в стратегию ГАНП следующие задачи и возможности: "Поддержка климатических целей посредством инноваций и эффективности" и "Поддержание эксплуатационных показателей за счет повышения жизнестойкости".

2.2.2 Поскольку главный принцип ГАНП состоит в том, что потребность в эффективности деятельности должна стимулировать развитие аэронавигационной системы, в стратегии ГАНП следует обновить целевые показатели эффективности, касающиеся окружающей среды и жизнестойкости, следующим образом: "свести к минимуму неблагоприятное воздействие авиационной деятельности на климат путем усовершенствования эксплуатационных характеристик, в частности сократив потребление топлива", "свести к минимуму неблагоприятное воздействие авиации на окружающую среду на местах применительно к шуму и качеству местного воздуха путем усовершенствования эксплуатационных характеристик" и "сохранить качество обслуживания и работоспособность системы в условиях сбоев". Такое обновление обеспечит комплексный подход к управлению эффективностью, связь между ГАНП и другими инициативами в рамках стратегической цели ИКАО "Охрана окружающей среды" в соответствии с рекомендацией 1.2/1 "Работа по улучшению согласованности Глобального плана обеспечения безопасности полетов и Глобального аэронавигационного плана" Четырнадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/14) и скоординированный подход к вопросам охраны окружающей среды и жизнестойкости.

2.2.3 На стратегическом уровне необходимо учитывать инновации в сфере авиации. Необходимо полностью интегрировать новых участников² в аэронавигационную систему. Следовательно, с учетом стратегической цели, касающейся мобильности, в стратегии ГАНП нашел отражение новый подход, учитывающий прежде всего вопросы аэронавигационного обслуживания, необходимого для интеграции новых участников. Предоставление аэронавигационного обслуживания будет, по крайней мере на начальном этапе, привязано к различным воздушным пространствам, хотя предполагается, что со временем обслуживание будет развиваться в направлении все большей интеграции традиционных и новых пользователей воздушного пространства. Кроме того, повышаются ожидания относительно того, что определенные типы искусственного интеллекта будут использоваться в передовых инструментах в поддержку принятия решений в авиационной отрасли. Чтобы выработать общее понимание искусственного интеллекта, а также понять его влияние на производство полетов и роль человека в системе, в стратегию ГАНП

² Термин "новые участники" охватывает разнообразные летательные аппараты и типы функционирования, в том числе такие, как электрические летательные аппараты или аппараты, работающие от солнечной энергии, с вертикальным взлетом и посадкой, беспилотные летательные аппараты, дирижабли, аэростаты и разнообразные летательные средства, совершающие полеты ниже, выше и в пределах диапазона высот, обычно используемых в авиации сегодня.

были включены принципы Организации Объединенных Наций (ООН)³ по использованию искусственного интеллекта. Стратегия ГАНП представлена в [отчете 1](#).

2.3 Глобальный технический уровень

2.3.1 Руководствуясь стратегической целью *"Ни одна страна не остается без внимания"*, ГАНП обеспечивает глобальный технический уровень в поддержку реализации стратегии и помогает обеспечить, чтобы ни одна заинтересованная сторона не осталась без внимания. Обновления стратегии в восьмом издании ГАНП нашли свое отражение на техническом уровне следующим образом: в [отчете 4](#) представлен дополнительный инструктивный материал по применению подхода, основанного на характеристиках, в целях обеспечения оптимального распределения ресурсов; в [отчете 5](#) представлено обновление структуры эффективности ГАНП применительно к вопросам окружающей среды и жизнестойкости; в [отчетах 2a](#) и [2b](#) представлены изменения структуры блочной модернизации авиационной системы. Кроме того, в ходе 13-й Аэронавигационной конференции (AN-Conf/13) и 40-й сессии Ассамблеи к ИКАО поступила просьба повысить наглядность связи между стратегическим и техническим уровнями ГАНП. Для достижения этой цели было предложено провести сопоставление структуры ASBU и концептуальной дорожной карты. Это сопоставление, представленное в [отчете 3](#), показывает развитие структуры ASBU (технический уровень) в рамках концептуальной дорожной карты (стратегический уровень).

2.4 Региональный и национальный уровни

2.4.1 Разработка региональных и национальных аэронавигационных планов имеет решающее значение для реализации видения, сформулированного в ГАНП. Они обеспечивают последовательность, гармонизацию и координацию усилий от разработки эксплуатационных усовершенствований до их внедрения для совершенствования аэронавигационной системы на глобальном уровне. Такие уровни обеспечивают мировому авиационному сообществу общую основу для краткосрочного и среднесрочного планирования внедрения.

2.4.2 На региональном уровне рассматриваются региональные и субрегиональные эксплуатационные потребности, ограничения и возможности посредством региональных аэронавигационных планов ИКАО и других инициатив, согласованных с глобальным стратегическим и техническим уровнями. В поддержку регионального планирования в настоящее время разрабатывается веб-решение для управления региональными аэронавигационными планами.

2.4.3 Разработка национальных аэронавигационных планов (НАНП) в координации с соответствующими заинтересованными сторонами и в соответствии с региональными и глобальными планами является одним из стратегических элементов национальной структуры авиационного планирования государства и имеет решающее значение для реализации общего видения, разрабатываемого в ГАНП. В поддержку национального планирования в настоящее время разрабатывается шаблон и соответствующий инструктивный материал для НАНП, которые будут размещены на [портале ГАНП](#).

3. ПРОГНОЗ В ОТНОШЕНИИ ДЕВЯТОГО ИЗДАНИЯ ГАНП

3.1 При реализации ГАНП государства сталкиваются со множеством проблем. Эти проблемы обусловлены сложностью, присущей аэронавигационной системе, и усугубляются отсутствием инструктивного материала, продолжающимся переходом к подходу, основанному на

³ [CEB_2022_2_Add.1 \(AI ethics principles\).pdf](#)

характеристиках, необходимостью поспевать за текущей частотой обновления ГАНП и, как следствие, рассинхронизацией процессов обновления глобальных, региональных и национальных аэронавигационных планов. О трудностях, с которыми приходится сталкиваться, свидетельствует низкая активность в разработке национальных аэронавигационных планов (НАНП). На региональном уровне, несмотря на усилия по внедрению усовершенствованных эксплуатационных характеристик, прогресс остается неравномерным, а объединению инициатив между регионами мешает отсутствие четкого инструктивного материала и указаний на глобальном уровне. Такая ситуация приводит к снижению эффективности и препятствует согласованному на глобальном уровне внедрению.

3.2 Цель AN-Conf/14 по теме "Повышение эффективности, способствующее устойчивому развитию" заключалась в достижении глобального консенсуса в отношении инициатив по повышению эффективности, которые позволят ИКАО, государствам-членам и отрасли наилучшим образом решать глобальные экологические проблемы в области авиации и обеспечивать быстрое развитие авиационной деятельности и технологий в условиях ограниченных ресурсов. По итогам Конференции был подготовлен ряд рекомендаций относительно конкретных взаимосвязанных эксплуатационных усовершенствований в рамках структуры ASBU.

3.3 Для выявления и анализа конкретных проблем, с которыми сталкиваются государства и регионы, а также для их упорядоченного и своевременного решения необходимо определить обзорный период. Девятое издание ГАНП должно обеспечить более высокий уровень стабильности и более эффективно способствовать государствам и другим заинтересованным сторонам в понимании процесса запланированной эволюции глобальной аэронавигационной системы, а также их функций и обязанностей по реализации видения комплексной, унифицированной, функционально совместимой на глобальном уровне и целостной системы. Этот процесс эволюции должен быть согласован на глобальном уровне с учетом потребностей государств и регионов.

4. РЕЗОЛЮЦИЯ АССАМБЛЕИ

4.1 В соответствии с резолюцией A41-6 Ассамблеи Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и ГАНП поддерживают Стратегические цели Организации. Частичный проект резолюции, представленный в добавлении к настоящему документу, посвящен ГАНП и призван заменить резолюцию A41-6 *"Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации"*.

4.2 При рассмотрении приведенного в добавлении проекта резолюции и для целей настоящего документа просьба использовать добавление В, касающееся ГАНП. Преамбула проекта резолюции и добавление А, касающееся ГПБП, содержатся в документе A42-WP/17-TE/1, также представленном в рамках пункта 23 повестки дня.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

5.1 В такой быстро и постоянно меняющейся ситуации достижение устойчивого роста в рамках системы международных воздушных перевозок в значительной степени зависит от высокоэффективной и бесшовной работы глобальной аэронавигационной системы. В соответствии с приоритетами, определенными на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО, а также Стратегическим планом ИКАО на 2026–2050 гг., в восьмом издании ГАНП представлена обновленная стратегия и обеспечена соответствующая поддержка в ее реализации на глобальном, техническом, региональном и национальном уровнях. Способствуя объединению усилий авиационного

сообщества и обеспечивая, чтобы ни одна из заинтересованных сторон не осталась в стороне, восьмое издание ГАНП направлено на создания гибкой, безопасной, защищенной, устойчивой, высокоэффективной и интероперабельной глобальной аэронавигационной системы.

5.2 В связи с проблемами, с которыми сталкивается авиационное сообщество при реализации ГАНП, в рамках последующей деятельности по подготовке девятого издания ГАНП предлагается уделить основное внимание обеспечению более высокого уровня стабильности и выработке четких указаний относительно запланированной эволюции глобальной аэронавигационной системы с учетом региональных и национальных потребностей.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ
ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ
НА 42-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ

A42-xx: Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО стремится достичь ~~поставленной цели в обеспечении~~ безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации посредством сотрудничества между государствами-членами и другими заинтересованными сторонами,

принимая во внимание, что ~~для реализации этой цели Организация~~ ИКАО в своем Стратегическом плане на 2026–2050 гг. определила стратегические цели, включая цели в отношении безопасности полетов, пропускной способности и эффективности,

признавая важность глобальных рамок и региональных и национальных планов для поддержки стратегических целей ИКАО,

признавая важность эффективной реализации основанных на глобальных рамках региональных и национальных планов и инициатив,

признавая, что дальнейший прогресс в области повышения безопасности полетов, пропускной способности и эффективности гражданской авиации в глобальном масштабе наилучшим образом достигается за счет использования кооперативного, совместного и скоординированного подхода в рамках партнерства со всеми заинтересованными сторонами при ведущей роли ИКАО,

отмечая, что Совет утвердил Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) издания ~~2023–2025~~ 2026–2028 гг. и ~~седьмое~~ восьмое издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП),

1. *одобряет* Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) издания ~~2023–2025~~ 2026–2028 гг. и ~~седьмое~~ восьмое издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) в качестве глобальных стратегических направлений деятельности соответственно в области безопасности полетов и аэронавигации;

2. *постановляет, что ИКАО осуществляет и постоянно обновляет ГПБП и ГАНП в целях поддержки соответствующих стратегических целей Организации, в то же время обеспечивая необходимую стабильность и согласованность;*

3. *постановляет, что эти глобальные планы осуществляются и обновляются в тесном сотрудничестве, взаимодействии и координации со всеми заинтересованными сторонами;*

4. *постановляет*, что эти глобальные планы устанавливают рамки, в которых будут разрабатываться и реализовываться региональные, субрегиональные и национальные планы, тем самым обеспечивая последовательность, согласование и координацию деятельности, направленной на повышение безопасности полетов, пропускной способности и эффективности международной гражданской авиации;
5. *настоятельно призывает* государства-члены разрабатывать устойчивые решения в целях полномасштабной реализации их функций в области контроля за обеспечением безопасности полетов и аэронавигации, что может быть достигнуто посредством совместного использования ресурсов, а также привлечения внутренних и/или внешних ресурсов, таких как региональные и субрегиональные организации и специалисты из других государств;
6. *настоятельно призывает* государства-члены продемонстрировать политическую волю в целях принятия мер по устранению недостатков в области безопасности полетов и аэронавигации, включая недостатки, выявленные в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), посредством ГПБП, ГАНП, а также процесса регионального планирования ИКАО;
7. *настоятельно призывает* государства-члены, отрасль и финансовые организации оказывать необходимую поддержку согласованной реализации ГПБП и ГАНП, а также региональных и национальных планов, избегая при этом дублирования усилий;
8. *призывает* государства и предлагает другим заинтересованным сторонам сотрудничать в деле разработки и реализации региональных, субрегиональных и национальных планов, основанных на основных принципах ГПБП и ГАНП;
9. *порукает* Генеральному секретарю продвигать, предоставлять и эффективно доводить до государств ГПБП и ГАНП, а также оказывать государствам-членам необходимую поддержку в разработке и реализации национальных планов;
10. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию ~~A40-1~~–~~A41-6~~, касающуюся глобального планирования ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)

...

ДОБАВЛЕНИЕ В

Глобальный аэронавигационный план (ГАНП)

Ассамблея,

принимая во внимание, что повышение безопасности полетов, пропускной способности и эффективности деятельности авиации является ключевым элементом стратегических целей ИКАО,

приняв резолюцию ~~A41-10~~ A42-xx, представляющую собой сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах ИКАО, касающихся непосредственно аэронавигации,

признавая важность ГАНП как эксплуатационной стратегии и части комплекса мер по достижению глобальных желательных целей ИКАО в отношении эмиссии CO₂,

признавая, что многие государства и регионы разрабатывают новые аэронавигационные планы модернизации и трансформации своих аэронавигационных систем,

признавая, что обмен наилучшей практикой, извлеченными уроками и предоставление инструктивного материала может оказать поддержку государствам во внедрении эксплуатационных усовершенствований экономически эффективным образом за счет принятия передовых систем без прохождения промежуточных этапов,

1. *порукает* Совету использовать предусмотренные в Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП) руководящие указания для разработки и приоритизации технической программы работы ИКАО в области аэронавигации;

~~2. *настоятельно призывает* Совет предоставить государствам дорожную карту стандартизации, упомянутую в ГАНП, в качестве основы для программы работы ИКАО;~~

32. *призывает* государства, группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) и авиационную отрасль использовать приведенные в ГАНП руководящие принципы в деятельности по планированию и осуществлению проектов для установления приоритетов, целевых задач и индикаторов в соответствии с согласованными на глобальном уровне целями, учитывая при этом эксплуатационные потребности;

43. *призывает* государства учитывать содержащиеся в ГАНП руководящие принципы при внедрении эксплуатационных усовершенствований в рамках их национальных стратегий по уменьшению экологических последствий, включая эмиссию CO₂ международной авиации;

54. *призывает* государства, PIRG и авиационную отрасль своевременно представлять ИКАО и друг другу информацию о статусе реализации ГАНП, включая уроки, извлеченные в ходе внедрения эксплуатационных усовершенствований, приведенных в рамочной концепции ASBU;

65. *предлагает* PIRG использовать стандартные средства ИКАО или соответствующие региональные средства для целей мониторинга и проводимого совместно с ИКАО анализа статуса внедрения аэронавигационных систем;

76. *порукает* Совету публиковать результаты этого анализа на региональных табло показателей деятельности, включая, как минимум, ключевые приоритеты внедрения и полученные экологические преимущества, связанные с внедрением эксплуатационных усовершенствований, изложенных в концепции ASBU;

87. *настоятельно призывает* государства, разрабатывающие новые аэронавигационные планы модернизации своих аэронавигационных систем, согласовывать свои планы с ИКАО **и в рамках соответствующих PIRG** так, чтобы обеспечить региональную гармонизацию и глобальную совместимость и интероперабельность;

98. *порукает* Совету продолжать обновление ГАНП, сохраняя его актуальность с учетом меняющихся и разрабатываемых технологий и эксплуатационных потребностей;

109. *предлагает* ИКАО двигаться вперед в разработке инструктивного материала, связанного с национальным аэронавигационным планом, в рамках будущих изданий ГАНП и собирать и обмениваться передовым опытом, извлеченными уроками и результатами оценок, связанными с внедрением эксплуатационных усовершенствований.

— КОНЕЦ —