



A42-WP/695
P/58
29/9/25

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ДОКЛАД ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ПО ОБЩЕМУ РАЗДЕЛУ И ПУНКТУ 23 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено председателем Технической комиссии)

Прилагаемый доклад по Общему разделу и пункту 23 повестки дня утвержден Технической комиссией. Резолюция 23/1 рекомендуется для принятия пленарным заседанием.

Примечание. После удаления данного титульного листа этот документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.

ДОКЛАД ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ АССАМБЛЕЕ

Общие положения

1. Техническая комиссия провела четыре заседания в период с 25 по 26 сентября 2025 года.
2. На втором пленарном заседании Ассамблеи председателем Комиссии был избран г-н Деклан Фицпатрик (Ирландия). На своем первом заседании Комиссия избрала первым заместителем председателя г-на Луиса Рикарду ди Соуза Насименту (Бразилия), кандидатура которого была выдвинута Доминиканской Республикой и поддержана Кот-д'Ивуаром и Индией. Вторым заместителем председателя Комиссия избрала г-жу Тоску Сем (Намибия), кандидатура которой была выдвинута Австралией и поддержана Казахстаном и Камеруном. Комиссия избрала третьим заместителем председателя г-на Сюань Мяо (Китай), кандидатура которого была выдвинута Мальтой и поддержана Бангладеш и Венесуэлой.
3. На одном или нескольких заседаниях Комиссии присутствовали представители приблизительно 192 Договаривающихся государств и 58 делегаций-наблюдателей.
4. Секретарем Комиссии была г-жа М. Меркле, директор Аэронавигационного управления. Заместителями секретаря были заместитель директора по вопросам аэронавигации и безопасности полетов (ANS) П. Лучиани и исполняющий обязанности заместителя директора по вопросам мониторинга, анализа и координации (MAC) г-н С. да Силва. Работе Комиссии оказывали помощь г-н М. де Леон, г-жа А. Гиан, а также следующие члены Секретариата:
 - г-н Ю. Фаттах, руководитель программы многодисциплинарных приоритетных задач (MP);
 - г-жа Д. Фланаган, начальник Отдела по региональному сотрудничеству в области безопасности полетов (RSCU);
 - г-жа Э. Гнем, начальник Секции по вопросам управления безопасностью полетов (SM);
 - г-н Ж. Гюэвин, начальник Сектора обеспечения контроля (OSU);
 - г-н Л. Джонассон, начальник Секции управления в области связи, навигации, наблюдения и спектра (CNSS) и исполняющий обязанности начальника Секции глобальных интероперабельных систем (GIS);
 - г-жа Дж. Джордаан, начальник Секции авиационной медицины (MED);
 - г-жа К. Ким, исполняющая обязанности начальника Секции организации воздушного движения (ATM);
 - г-жа К. Ноулз, начальник Секции безопасности полетов (OPS);
 - г-н Ф. Мало, начальник Секции дистанционно пилотируемых авиационных систем (RPAS);
 - г-жа Л. МакГиган, исполняющая обязанности начальника Секции безопасной перевозки грузов (CSS);
 - г-н М. Меренс, начальник Секции планирования и координации поддержки осуществления (ISPC);

г-н Ж. Ни, начальник Секции проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов и аэронавигации (OAS);
г-н Т. Тормодссон, начальник Секции расследования авиационных происшествий (AIG);
г-н Я. Ван, начальник Секции управления аэропортами и инфраструктурой (AOI).

Повестка дня и организация работы

5. Комиссия рассмотрела следующие пункты повестки дня:

Пункт 23 повестки дня.	Глобальная безопасность полетов и аэронавигационные планы
Пункт 24 повестки дня.	Первоочередные инициативы в области безопасности полетов и аэронавигации
Пункт 25 повестки дня.	Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

6. Документация и рабочие документы, относящиеся к работе Комиссии, перечислены в добавлении к настоящему докладу по пунктам повестки дня.

7. Информация о действиях Комиссии приводится ниже отдельно по каждому пункту. Материал излагается в последовательности, соответствующей порядку рассмотрения Комиссией пунктов повестки дня.

— — — — —

Пункт 23 повестки дня. Глобальная безопасность полетов и аэронавигационные планы**Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)**

23.1 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/17, представленный Советом ИКАО, в котором Ассамблее предлагается одобрить *Глобальный план обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Дос 10004) издания 2026–2028 гг. (пятое издание). Пересмотренный ГПБП представляет собой глобальную стратегию постоянного повышения безопасности полетов и является основным документом планирования, на основе которого разрабатываются и реализовываются региональные и национальные планы обеспечения безопасности полетов. Комиссия рекомендовала Ассамблее одобрить ГПБП издания 2026–2028 гг.

23.2 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/137, представленный Республикой Корея, и документ A42-WP/175, представленный Сингапуром при поддержке Новой Зеландии, Филиппин, Всемирного фонда безопасности полетов (FSF), Международного совета деловой авиации (МСДА) и Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и касающийся ГПБП издания 2026–2028 гг. Комиссия согласилась с тем, чтобы ИКАО оказала необходимую поддержку государствам-членам в разработке и реализации национальных планов обеспечения безопасности полетов в соответствии с последним изданием ГПБП. Комиссия далее согласилась с тем, чтобы ИКАО через соответствующие группы экспертов рассмотрела вопрос о включении в предстоящие издания ГПБП и/или связанную с ним документацию механизмов для повышения эффективности планирования мер обеспечения безопасности полетов на основе данных путем выявления глобальных эксплуатационных факторов риска, а также эксплуатационных факторов риска, связанных с климатом, включая значительные и меняющиеся метеорологические явления и соответствующие факторы окружающей среды.

23.3 Комиссия приняла к сведению информационные документы, представленные Китаем (A42-WP/603) и Саудовской Аравией (A42-WP/92 Revision No. 1).

Глобальный аэронавигационный план (ГАНП)

23.4 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/31, представленный Советом, в котором предлагается одобрить существенное обновление Глобального аэронавигационного плана (ГАНП, Дос 9750, восьмое издание) и излагается перспективный взгляд на подготовку девятого издания. В восьмом издании ГАНП, с которым можно ознакомиться на портале ГАНП (<https://www4.icao.int/ganpportal>), отражены глобальные приоритеты, сформулированные Ассамблеей ИКАО на ее 41-й сессии, и Стратегический план ИКАО на 2026–2050 годы. В этом издании содержатся: обновленная стратегия ГАНП; руководящие указания по применению подхода, основанного на характеристиках, для оптимизации распределения ресурсов; обновление системы характеристик, предусмотренных в ГАНП применительно к вопросам окружающей среды и жизнестойкости; обновление концепции блочной модернизации авиационной системы (ASBU); и сопоставление концепции ASBU и концептуальной дорожной карты для повышения наглядности связи между стратегическим и техническим уровнями ГАНП в соответствии с запросом, поступившим в ходе Тринадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/13) и 40-й сессии Ассамблеи ИКАО.

23.5 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/192, представленный Таиландом, подготовленный в соавторстве с Сингапуром и поддержанный Соединенными Штатами Америки, в котором освещаются проблемы в области стабильности и структуры концепции ASBU, затрудняющие ее внедрение. Для решения этих проблем в документе предлагается оптимизировать концепцию ASBU и разработать "кратчайший путь" внедрения ASBU. В документе подчеркивается также ограниченный масштаб применения подхода, основанного на характеристиках, и предлагается оказывать поддержку через региональные группы планирования и осуществления проектов (PIRG), чтобы помочь государствам и регионам представлять отчетность о результатах своей деятельности комплексным и согласованным образом.

23.6 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/202, представленный Китаем и Сингапуром и поддержанный Доминиканской Республикой, который посвящен интеграции инициатив по реализации эксплуатационных усовершенствований в регионах ИКАО. Согласившись с тем, что регионы имеют разные приоритеты и в силу своих специфических потребностей и проблем реализуют ГАНП с разной скоростью, Комиссия признала потребность в эффективной межрегиональной интеграции в том, что касается реализации инициатив, направленных на эксплуатационные усовершенствования для содействия созданию интегрированной, согласованной, интероперабельной в глобальном масштабе и бесшовной системы.

23.7 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/432, представленный Перу и поддержанный государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)¹, в котором изложены проблемы согласования ее национального аэронавигационного плана с ГАНП. В документе предлагается продлить цикл обновления ГАНП, чтобы у государств было достаточно времени на обновление своих соответствующих национальных планов и обеспечения эффективного, согласованного и интероперабельного внедрения элементов ASBU в координации с национальным авиационным сообществом. В документе также содержится просьба к ИКАО активизировать усилия по предоставлению документации, касающейся ГАНП, на шести официальных языках ИКАО.

23.8 Комиссия рекомендовала Ассамблее одобрить восьмое издание ГАНП. Принимая во внимание проблемы и предложения, содержащиеся в документах A42-WP/192, A42-WP/202 и A42-WP/432, Комиссия поддержала предложенный перспективный взгляд на подготовку девятого издания ГАНП и согласилась с тем, чтобы ИКАО разработала и распространила инструктивные указания относительно кратчайшего пути внедрения, представив государствам четкие практические шаги и сроки их осуществления. Комиссия также согласилась с тем, чтобы ИКАО содействовала использованию указаний, содержащихся в системе показателей эффективности ГАНП, для представления информации об эффективности своей работы в транспарентном, целостном и согласованном ключе. Комиссия согласилась также с тем, чтобы ИКАО разработала инструктивные указания по интеграции инициатив между регионами, включая подход к определению минимального набора инициатив в рамках ГАНП, которые должны быть реализованы на глобальном уровне с соответствующими сроками, и подход, при котором соседние регионы будут совместно определять набор совместных инициатив в рамках ГАНП и сроки их реализации. Комиссия согласилась с предложением продлить продолжительность цикла обновления ГАНП до шести лет и сосредоточить внимание на оказании поддержки государствам по реализации ГАНП и

¹ Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Куба, Мексика, Никарагуа, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

разработке национальных планов. Комиссия также напомнила, что на AN-Conf/13 рассматривался вопрос о переводе ГАНП и предлагалось "ИКАО представить глобальный стратегический уровень ГАНП (в подготовленной для печати форме) на всех шести языках ИКАО" (согласно рекомендации 1.1/1 AN-Conf/13). Кроме того, было отмечено, что 41-я сессия Ассамблеи ИКАО передала аналогичное предложение на рассмотрение Совету, который признал важность перевода всего документа ГАНП с учетом существующих приоритетов и наличия внебюджетных ресурсов.

23.9 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/209, представленный Бразилией, в котором рассматривается влияние на эффективность полетов процедур безопасности, упрощения формальностей и других процессов, предшествующих посадке. В документе ИКАО предлагается привести к единообразию принципы эффективности, содержащиеся в ГАНП, Глобальном плане авиационной безопасности (ГПАБ) и других программах, путем проведения комплексного исследования, с тем чтобы установить, когда процессы, предшествующие посадке на борт воздушного судна, существенно влияют на эффективность, и разработать соответствующие ключевые показатели эффективности (КПЭ) для обеспечения взаимосвязи между глобальными планами. В документе также предлагается, чтобы ИКАО разработала технические материалы и инструменты для поддержки государств в сборе, анализе и представлении данных о показателях эффективности процессов, предшествующих посадке, а также призвала государства поощрять добровольный обмен ими. Комиссия признала важность повышения согласованности между ГАНП, ГПБП и ГПАБ и согласилась передать это предложение соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения и оценки с надлежащим учетом существующих приоритетов и имеющихся ресурсов.

23.10 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/341, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, Сингапуром, Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международным советом деловой авиации (МСДА), Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и Международной федерацией ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ИФАТСЕА), в котором предложена разработанная в отрасли концепция производства полетов (CONOPS) с использованием комплексной системы управления воздушным движением (Complete Air Traffic System – CATS). Комиссия рекомендовала передать предложения соответствующим экспертным группам в целях отражения концепции CONOPS и ее стратегических действий при пересмотре будущих изданий *Глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения (GATMOC)* (Doc 9854), ГАНП и других инициатив, таких как аэромобильность в сложных условиях (ААМ) и производство полетов в верхнем воздушном пространстве (НАО).

23.11 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/527, представленный Ираном (Исламской Республикой), в котором отмечаются проблемы, связанные с санкциями в отношении гражданской авиации, и их влияние на способность государства добиваться прогресса в развитии своей аэронавигационной системы в соответствии с положениями ИКАО и ГАНП. Комиссия отметила, что санкции не ограничиваются аэронавигацией и что эта тема поднималась на предыдущих Ассамблеях ИКАО рядом государств, включая Иран (Исламскую Республику). Комиссия отметила также, что вопрос влияния санкций на гражданскую авиацию, в том числе на планы улучшения аэронавигационного обслуживания выходит за рамки ГАНП и мандата группы (групп) экспертов ИКАО. Комиссия подчеркнула, что тема санкций не входит в сферу компетенции Технической комиссии, и напомнила, что Экономическая комиссия в ходе 41-й сессии Ассамблеи ИКАО признала, что санкции являются сложной, политической и деликатной темой и что эти соображения

следует довести до сведения Президента Совета, добрые услуги которого были задействованы по подобным вопросам в прошлом.

23.12 Информационные документы, представленные Боливией (Многонациональным Государством) (A42-WP/345), Китаем (A42-WP/589, A42-WP/594, A42-WP/595, A42-WP/596 и A42-WP/607), Японией (A42-WP/543), Саудовской Аравией (A42-WP/537), Агентством по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА)² (A42-WP/378), КАНСО (A42-WP/522 и A42-WP/529) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) (A42-WP/350), были приняты Комиссией к сведению.

23.13 В свете обсуждения в рамках данного пункта повестки дня ГПБП и ГАНП и документа A42-WP/225 по пункту 24 повестки дня Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию, заменяющую резолюцию A41-6 Ассамблеи:

Резолюция 23/1. 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 в своем Стратегическом плане на 2026–2050 гг. для реализации этой цели Организация ИКАО определила стратегические цели, включая цели в отношении безопасности полетов, аэронавигационного потенциала 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

² От имени Бенина, Буркина-Фасо, Габона, Гвинеи-Бисау, Камеруна, Коморских Островов, Конго, Кот-д'Ивуара, Мавритании, Мадагаскара, Мали, Нигера, Руанды, Сенегала, Того, Франции, Центральноафриканской Республики, Чада, Экваториальной Гвинеи.

качестве глобальных стратегических направлений деятельности в области безопасности полетов и развития аэронавигационной системы;

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 сбалансированные 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)

Ассамблея,

вновь подтверждая, что основная задача Организации по-прежнему заключается в повышении уровня безопасности полетов и связанным с этим снижением количества авиационных происшествий со смертельными случаями в системе международной гражданской авиации в соответствии с целью свести к нулю смертность в международной авиации согласно Стратегическому плану на 2026–2050 гг.,

признавая, что обеспечение безопасности полетов является обязанностью ИКАО, государств-членов и всех других заинтересованных сторон,

признавая, что в рамках партнерства государств с отраслевыми организациями могут быть получены выгоды в области безопасности полетов,

отмечая, что безопасная, стабильная и устойчивая авиационная система способствует экономическому развитию государств и их отраслей,

признавая необходимость поддержания доверия населения к воздушному транспорту посредством обеспечения доступа к соответствующей связанной с безопасностью полетов информации,

признавая, что проактивный подход, в рамках которого осуществляется деятельность по разработке стратегии в целях установления целей, целевых задач и индикаторов для управления организационными проблемами и эксплуатационными рисками для безопасности полетов, играет исключительно важную роль в обеспечении дальнейшего повышения уровня безопасности полетов авиации,

признавая, что ИКАО создала региональные группы по безопасности полетов (RASG) с учетом потребностей различных регионов, используя для этой цели уже существующие структуры и формы сотрудничества,

отмечая намерение использовать в ГПБП основанный на оценке риска подход к управлению безопасностью полетов для повышения уровня безопасности полетов за счет концентрации усилий в тех областях, в которых они больше всего необходимы,

принимая во внимание разработку глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов в качестве плана действий для оказания помощи авиационному сообществу в достижении целей ГПБП на основе структурированной общей системы ориентиров для всех заинтересованных сторон,

отмечая необходимость оказания государствам-членам помощи в применении в рамках своих государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) подхода по управлению безопасностью полетов с опорой на систему контроля за обеспечением безопасности полетов,

1. *подчеркивает* необходимость постоянного повышения уровня безопасности полетов путем снижения количества авиационных происшествий и связанных с ними человеческих жертв при выполнении воздушных перевозок, ~~включая выполнение региональных полетов~~, во всех регионах мира;
2. *подчеркивает*, что ограниченные ресурсы международного авиационного сообщества следует использовать в стратегическом плане для оказания помощи государствам или регионам, которые обращаются за помощью для упрощения процесса внедрения ~~государственной программы по безопасности полетов~~ (ГосПБП), включая укрепление контроля за обеспечением безопасности полетов;
3. *настоятельно призывает* государства-члены осуществлять национальные планы обеспечения безопасности полетов в соответствии с ГПБП в целях неуклонного уменьшения числа погибших и риска гибели людей;
4. *настоятельно призывает* государства-члены, региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), ~~региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG)~~ и соответствующие международные организации работать со всеми заинтересованными сторонами над осуществлением региональных планов обеспечения безопасности полетов в соответствии с ГПБП в целях неуклонного уменьшения числа погибших и риска гибели людей;
5. *настоятельно призывает* государства осуществлять полномасштабный контроль за обеспечением безопасности полетов своих эксплуатантов в полном соответствии с существующими Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS), с тем чтобы убедиться в том, что за деятельностью каждого иностранного эксплуатанта, выполняющего полеты в пределах их территории, осуществляется адекватный контроль со стороны его собственного государства, и при необходимости предпринимать соответствующие действия по поддержанию уровня безопасности полетов;
6. *рекомендует* ИКАО продолжать разработку и обновление инструктивного материала и документов в поддержку разработки и осуществления ~~национальных и региональных и национальных~~ планов обеспечения безопасности полетов.

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 сервис-ориентированная архитектура способствует безопасному, эффективному и гибкому предоставлению аэронавигационного обслуживания,

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. *порушает* Совету продолжать обновление ГАНП, включая дорожную карту минимальных возможностей, необходимых для развития аэронавигационной системы, и сроки глобального внедрения, сохраняя его актуальность с учетом меняющихся и разрабатываемых технологий и эксплуатационных потребностей;

9. *просит* ИКАО включить принципы сервис-ориентированной архитектуры в ГАНП, с тем чтобы оказывать содействие поставщикам аэронавигационного обслуживания при планировании и внедрении гибких, глобально совместимых и готовых к будущему систем для поддержки слаженной организации воздушного движения;

10. *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 —