Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/130
24/9/26

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 3 повестки дня. Укрепление нормативной и институциональной базы
3.2 Укрепление авиационной связности на основе прогрессивных экономических и нормативных авиационных механизмов для международного воздушного транспорта

ОБ ОСНОВАННОЙ НА ДВОЙНЫХ СТАНДАРТАХ ДИСКРИМИНАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ, ПРЕПЯТСТВУЮЩЕЙ ОБЕСПЕЧЕНИЮ ГЛОБАЛЬНОЙ СВЯЗНОСТИ, ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ И НАДЕЖНОСТИ

(Представлено Корейской Народно-Демократической Республикой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе рассматриваются проявления основанной на двойных стандартах дискриминации в отношении государств-членов, препятствующей обеспечению глобальной связности, экономического развития и надежности воздушного транспорта, а также указаны последующие действия.

Действия: Конференции предлагается:

a) принять к сведению содержащуюся в настоящем документе информацию;

b) отметить в своей декларации, что в рамках Международной организации гражданской авиации (ИКАО) имеют место явные проявления дискриминации в отношении государств-членов, препятствующие обеспечению глобальной авиатранспортной связности, и что такие действия отрицательно сказываются на глобальной связности, экономическом развитии и надежности;

c) представить на рассмотрение Ассамблеи и Совета ИКАО практические меры по устранению дискриминации, препятствующей сбалансированному развитию гражданской авиации.

Стратегическая цель	Данный рабочий документ связан со стратегической целью *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"*
Финансовые последствия	Неприменимо
Справочный материал	Неприменимо

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 Данная конференция посвящена теме "Воздушный транспорт: активизация действий по обеспечению глобальной связности, экономического развития и надежности в динамично развивающемся мире". Однако в настоящее время имеют место проявления основанной на двойных стандартах дискриминации в отношении государств-членов, препятствующей достижению предусмотренных в названии этой темы целей в сфере международной гражданской авиации.

1.2 Ряд государств-членов, в том числе Соединенные Штаты Америки, преследуя свои политические цели, проявляют дискриминацию в отношении других государств-членов и злоупотребляют своими техническими преимуществами в сфере гражданской авиации в нарушение Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция). Некоторые государства-члены подвергаются основанной на двойных стандартах дискриминации в сфере технического обслуживания и сотрудничества, включая внедрение международных стандартов, закупку воздушных судов и запасных частей, а также пользование международными аэронавигационными службами (Международное общество авиационной электросвязи (SITA), Информационная служба защищенной передачи авиационных данных (SADIS), Collins Aerospace и т. д.).

1.3 Наглядным примером основанной на двойных стандартах дискриминации, препятствующей обеспечению глобальной связности, экономического развития и надежности воздушного транспорта является решение об отказе от технической деятельности с участием Корейской Народно-Демократической Республики (КНДР) (см. C-DEC 223/4). Это решение стало самой серьезной ошибкой, допущенной Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в отношении своих государств-членов, за всю ее 80-летнюю историю.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Основной темой Конференции является активизация действий по обеспечению глобальной связности, экономического развития и надежности гражданской авиации во исполнение основных целей Чикагской конвенции.

2.2 Согласно статье 44 Чикагской конвенции в целях обеспечения безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире и удовлетворения потребностей народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте необходимо избегать дискриминации между Договаривающимися государствами.

2.3 Основанная на двойных стандартах дискриминация в отношении государств-членов, проявляемая рядом государств-членов, в том числе Соединенными Штатами Америки, отрицательно сказывается на глобальной связности, экономическом развитии и надежности воздушного транспорта, а также, в частности, на авиационной безопасности.

2.4 В связи с противоречивыми и незаконными решениями, принятыми Советом ИКАО, на международные проекты ИКАО по реализации Программы совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации в регионе Северной Азии (COSCAP–NA), а также на проекты по внедрению Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA) и Общей авиационной виртуальной частной сети (CRV) были наложены ограничения, а в 2024 году Организация была вынуждена отменить проведение запланированных мероприятий в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) в одном из своих государств-членов.

2.5 За последние 10 лет после Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) ИКАО КНДР реконструировала международный аэропорт Пхеньяна и международный аэропорт Вонсан-Кальмы в соответствии с международными стандартами, а в настоящее время ведутся планомерные работы по строительству отвечающих международным стандартам гражданских аэропортов, таких как аэропорт Самджиён и аэропорт Ыйджу.

2.6 На данный момент КНДР разработала средства контроля системы радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (ADS-B) для навигации в районе полетной информации Пхеньяна и начала их использовать, приняла правила авиационного поиска и спасания и в установленном порядке создала временный координационный комитет по вопросам авиационного поиска и спасания и обеспечивает его функционирование, разработала и внедрила электронные полетные планшеты, ЖК-экраны и средства связи "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC), такие как AIRCOM, а также достигла существенного прогресса в обеспечении безопасности полетов, включая выход на заключительную стадию подготовки к распространению оперативной метеорологической информации (OPMET), включая значимую метеорологическую информацию (SIGMET), в формате модели обмена метеорологической информацией (IWXXMD) с помощью автоматизированной системы обработки сообщений (AMHS).

2.7 Все приведенные выше факты наглядно свидетельствуют о том, что КНДР выполняет свои обязательства в рамках ИКАО и достигает целей с помощью своего собственного технического потенциала.

— КОНЕЦ —