



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 36 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией

**ЗАКРЫТИЕ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА И ЕГО ВЛИЯНИЕ
НА МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОЗДУШНОЕ ДВИЖЕНИЕ
(ВКЛЮЧАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ И ЭКОЛОГИЮ)**

(Представлено государством Катар)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном документе излагаются риски, связанные с закрытием воздушного пространства, что, в свою очередь, затрагивает эффективность международных маршрутов в плане их пропускной способности обеспечить дополнительное воздушное движение по причине указанного закрытия. Такое закрытие приводит к более длительному полетному времени и таким образом к увеличению потребления топлива и эмиссии CO₂ с вытекающими последствиями для окружающей среды.

Действия: Ассамблее предлагается принять меры по предотвращению политизирования использования воздушного пространства, особенно международных маршрутов.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью " <i>Экономическое развитие воздушного транспорта</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Чикагская конвенция Резолюция А39/15 Ассамблеи " <i>Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта</i> "

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Воздушный транспорт является двигателем экономического развития государств. Согласно прогнозам ИАТА к 2030 году количество пассажиров в мире достигнет 6,5 млрд, создав 103 млн рабочих мест и обеспечив вклад во всемирную экономическую деятельность в размере 5,8 млрд долл. США. К тому же он является важным звеном между государствами и представляет собой фактор, способствующий экономическому процветанию. Поэтому нам следует попытаться ограничить воздействие торговых и геостратегических напряжений в некоторых регионах на сектор международного воздушного транспорта.

¹ Вариант на арабском языке представлен Катаром.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Несмотря на проблемы, вызванные закрытием соседнего воздушного пространства для воздушных судов, зарегистрированных в государстве Катар, он сумел ограничить его последствия для населения. Он даже воспользовался возможностью развить местные сектора, таким образом, обеспечивая экономический рост в 2018 году, который продолжается в 2019 году. Однако указанное закрытие оказало негативное влияние на авиатранспортный сектор по причине роста затрат, как следствие использования альтернативных маршрутов, являющихся причиной длинных обходов из Катара и в Катар и приводящих к увеличению эксплуатационных расходов, включая потребление топлива.

3. СВЯЗАННЫЕ С ЗАКРЫТИЕМ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РИСКИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

3.1 С учетом быстрого роста гражданской авиации и выделением от 40 % до 60 % воздушного пространства для военной деятельности в районе Персидского залива для гражданского использования остаются лишь узкие коридоры. Загруженность этих коридоров требует обновления траекторий для поглощения этого постоянного роста воздушного движения.

3.2 Путем запрещения использования международных воздушных маршрутов в своем воздушном пространстве некоторые государства нарушают международные договоры, регулирующие гражданскую авиацию, которые подписаны всеми государствами – членами Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Такое решение также создает риски для безопасности полетов и авиационной безопасности в результате неспособности уже перегруженных альтернативных маршрутов справиться с таким ростом объема воздушного движения. Следует отметить, что использование этих маршрутов приводит к длительным обходам, увеличенному полетному времени, большему потреблению топлива и таким образом к увеличенной эмиссии CO₂.

4. КАТАР ПРОДОЛЖАЕТ СВОЮ ПРОГРАММУ ПОВЫШЕНИЯ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

4.1 Катар продолжает выполнять свою ведущую роль в развитии международной гражданской авиации посредством своего Ведомства гражданской авиации, Международного аэропорта Хамад и своего национального авиаперевозчика "Катар Эрэйз", который обслуживает свыше 200 направлений во всем мире. Будучи заинтересован в обеспечении безопасности полетов и авиационной безопасности в районе Персидского залива, Катар не предпринял никаких действий в ответ на указанные принятые меры и не запретил воздушным судам, зарегистрированным в этих четырех государствах, использовать воздушное пространство Катара. Позволяя использовать свое воздушное пространство без какой-либо дискриминации всем международным коммерческим воздушным судам, Катар выполняет условия Соглашения о транзите по международным воздушным линиям и Монреальской конвенции 1999 года, а также других международных инструментов по международному воздушному транспорту. Благодаря поддержке ИКАО, Катар обратил внимание всемирного авиационного сообщества на важность сохранения безопасности полетов авиации в районе Персидского залива и открытия вновь некоторых международных воздушных маршрутов, которые были закрыты для катарских воздушных судов.

5. РЕКОМЕНДАЦИЯ

5.1 Быстрый рост воздушного движения в районе Персидского залива привел к перегруженности воздушного пространства и большому числу проблем в организации воздушного движения. Это требует от государств данного региона пересмотреть концепцию коллективных действий, чтобы воспользоваться будущими возможностями в авиационном секторе. Поэтому им следует воздерживаться от политизации использования или закрытия международных воздушных маршрутов, проходящих через их воздушное пространство, одновременно защищая суверенное право государств выполнять коммерческие полеты в их территории, и таким образом содействуя развитию своих национальных экономик, авиационной отрасли и обеспечивая безопасность полетов этого сектора.

5.2 Ведомство гражданской авиации Катара призывает государства-члены, участвующие в работе 40-й сессии Ассамблеи, одобрить предложение о том, чтобы технические и коммерческие вопросы оставались вне политических споров, которые влияют на международные авиатранспортные перевозки и эффективность, включая безопасность полетов и авиационную безопасность. Резолюция А39-15 Ассамблеи призывает государства-члены избегать принятия односторонних мер, которые могут негативно сказаться на упорядоченном и устойчивом росте международного воздушного транспорта.

— КОНЕЦ —