



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 22 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

О ВРЕДЕ ОДНОСТОРОННИХ ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫХ МЕР ДЛЯ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Межгосударственным авиационным комитетом от имени Беларуси,
Российской Федерации, Таджикистана)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Государства – члены ИКАО в силу участия в Конвенции о международной гражданской авиации принимают на себя обязательства "...сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур...по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее"². Вместе с тем некоторые государства – члены ИКАО пренебрегают данными обязательствами, вводя односторонние ограничительные меры в отношении других государств, наносящие ущерб безопасности полетов и развитию гражданской авиации и входящие вразрез с духом и буквой Чикагской Конвенции.

Действия: Ассамблее предлагается:

a) руководствуясь целями ИКАО, изложенными в статье 44 Чикагской конвенции, *призвать* государства – члены ИКАО неукоснительно выполнять взятые на себя обязательства в интересах обеспечения безопасности полетов международной гражданской авиации, а целенаправленные действия государств – членов ИКАО, наносящие ущерб безопасности глобальной аэронавигации, признать противоречащими духу и букве Чикагской конвенции;

b) руководствуясь статьей 54 Чикагской конвенции, *поручить* Совету ИКАО провести рассмотрение известных случаев целенаправленного неисполнения взятых на себя обязательств государствами – членами ИКАО, в особенности в части политически мотивированного несоблюдения SARPS ИКАО, и от имени Совета ИКАО направить в адрес этих государств призыв прекратить действия, наносящие ущерб безопасности полётов международной гражданской авиации;

c) *поручить* Совету ИКАО, руководствуясь подпунктом j) статьи 54 Конвенции, на регулярной основе сообщать государствам – членам ИКАО "...о любом нарушении настоящей Конвенции, а также о любом невыполнении рекомендаций или решений Совета";

d) *просить* Совет ИКАО включить в свою программу работы вопрос об изучении влияния односторонних ограничительных мер на развитие международной гражданской авиации,

¹ Версии документа на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках предоставлены МАК.

² Статья 37 "Принятие международных правил и стандартов" Конвенции о международной гражданской авиации

авиационную безопасность и безопасность полётов, а также на увеличение уровня эмиссии парниковых газов международной гражданской авиацией;	
е) <i>просить</i> Совет ИКАО представить доклад о результатах выполнения этой работы на 43-й сессии Ассамблеи ИКАО.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Каждый полет безопасен и защищен"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	Дос 7300, Конвенция о международной гражданской авиации Дос 10184, Действующие резолюции Ассамблеи C-DEC 223/4

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В соответствии с Соглашением о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства 1991 г. (далее – Соглашение) был образован Совет по авиации и использованию воздушного пространства и Межгосударственный авиационный комитет (далее – МАК), постоянно действующий исполнительный орган Соглашения 1991 г., который руководствуется в своей деятельности основными принципами Конвенции о международной гражданской авиации и признает значение гражданской авиации как одного из важных факторов объединения и сотрудничества народов всех государств.

1.2 Действуя в интересах государств – участников Соглашения, МАК осуществляет деятельность в области обеспечения безопасности полетов и не может игнорировать обращения государств, выражающих обеспокоенность в связи с возрастающими рисками для безопасности полетов.

1.3 В этой связи у МАК вызывает серьезную озабоченность расширение принимаемых односторонних ограничительных мер дискриминационного характера в адрес ряда государств, идущих вразрез с основными принципами и нормами международного воздушного права, закрепленными в Конвенции о международной гражданской авиации, иными многосторонними и двусторонними международными договорами. Такие действия ставят под угрозу взаимное доверие, являющееся основой системы международной гражданской авиации. И такие дискриминационные меры касаются не только государств – участников Соглашения, но и многих других государств – членов ИКАО.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Дискриминационный запрет на использование воздушного пространства для полетов гражданских воздушных судов, отказ в предоставлении аэронавигационного и наземного обслуживания негативным образом влияют на устойчивое развитие гражданской авиации не только в регионе государств Соглашения, такие действия несут негативные последствия для развития гражданской авиации в целом, снижая возможности использования воздушного транспорта для перевозки пассажиров и грузов вследствие использования неоптимальных маршрутов полетов и вынужденных дополнительных пересадок для пассажиров, создавая дополнительный негативный

эффект в части влияния гражданской авиации на окружающую среду и нарушая выстроенную экономическую взаимосвязанность государств и регионов.

2.2 Одновременно с этим рядом государств – разработчиков и государств – изготовителей воздушных судов и двигателей, провайдеров аэронавигационного обслуживания проводится политика, направленная на ограничение определенным странам возможностей получения актуальной аэронавигационной информации, информации по поддержанию летной годности воздушных судов, обновления воздушного флота, возможности обслуживания и ремонта воздушных судов, что приводит к созданию угроз безопасности полетов.

2.3 Отказ выполнять свои обязанности по поддержанию летной годности воздушного судна и обеспечению безопасной эксплуатации воздушного судна нарушают положения Чикагской конвенции и Приложений 6, 8 и 19 к ней.

2.4 Закрытие национального воздушного пространства для полётов гражданских воздушных судов других государств, вводимых дискриминационным образом по национальному признаку, является прямым нарушением подпункта b) статьи 9 Чикагской конвенции 1944 года, где сказано:

"b) Каждое Договаривающееся государство также сохраняет за собой право немедленно при исключительных обстоятельствах, или в период чрезвычайного положения, или в интересах общественной безопасности временно ограничить или запретить полёты над всей своей территорией или какой-либо её частью при условии, что такое ограничение или запрещение применяется к воздушным судам всех других государств, независимо от их национальности".

2.5 Введение односторонних ограничительных мер, не предусмотренных Уставом ООН, нарушает цели Чикагской конвенции, а именно – развитие международной гражданской авиации безопасным и упорядоченным образом, чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично.

2.6 Такими действиями нарушается недискриминационный характер положений Чикагской конвенции. Установленные правила о нахождении воздушных судов одного государства – участника договора на территории другого государства – участника договора применяются к воздушным судам без различия их национальности, как установлено статьей 11 Чикагской конвенции. Дискриминация по признаку национальности воздушных судов, национальной регистрации авиационной организации, ограничение в сфере гражданской авиации по такому признаку с последующим введением нормативных правовых запретов государствами – участниками договора являются нарушениями статьи 11 Чикагской конвенции.

2.7 Тем более странным выглядит отказ некоторых государств и организаций сотрудничать в области обеспечения безопасности полетов с нашей организацией, являющейся международной независимой организацией, которая уже более 33 лет работает на благо безопасности полетов в тесном сотрудничестве с международным авиационным сообществом.

2.8 Свою позицию по данным вопросам МАК направил Президенту Совета ИКАО в июне 2024 года, а в июне 2025 года имел возможность выступить по данному письму на 235-й сессии Совета ИКАО по приглашению Президента Совета и в связи с включением рассмотрения данного вопроса в повестку дня сессии Совета благодаря принципиальной позиции ряда государств – членов Совета. В ходе обсуждения данного вопроса целый ряд государств – членов Совета поддержал позицию МАК, однако принципиального решения Совет не принял.

2.9 Межгосударственный авиационный комитет высоко оценивает исторически проводимую ИКАО работу по обеспечению безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире, развитию воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств для международной гражданской авиации, удовлетворению потребностей народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте, а также предотвращению экономических потерь, вызванных неразумной конкуренцией.

2.10 И в этой связи Межгосударственный авиационный комитет призывает ИКАО занять более принципиальную позицию по указанным выше нарушениям Чикагской конвенции и SARPS ИКАО, в том числе в ходе проводимых проверок в рамках МНМ УППКБП. Избирательность и двойные стандарты в части контроля соблюдения государствами Чикагской конвенции и SARPS ИКАО, когда явному их несоблюдению рядом государств не уделяется внимание, противоречат принципам ИКАО и девизу "Ни одна страна не останется без внимания".

— КОНЕЦ —