



大会 — 第42届会议 全体会议

议程项目8：成员国代表团的发言

俄罗斯联邦的发言

（由俄罗斯联邦提交）¹

大会主席先生，
秘书长先生，
尊敬的各位代表、女士们和先生们：

我谨代表俄罗斯联邦代表团，向参加国际民用航空组织大会第 42 届会议的所有与会代表和观察员表示欢迎，并希望我们能本着相互理解、合作与相互支持的精神开展工作。

作为国际民航组织成员国和《国际民用航空公约》缔约方，俄罗斯联邦始终一贯支持在全体国际民航组织成员国参与下推动国际民用航空协调一致的技术发展。

俄罗斯作为拥有逾百年民航历史的航空大国，拥有发达的航空运输体系和覆盖各地区及国际航线的广泛网络。航空运输在连接我国境内各地区方面发挥着关键作用，而对于远北、西伯利亚和远东等偏远地区而言，航空运输更是保障交通可达性的唯一手段。

需要特别指出，俄罗斯联邦管制空域面积逾 2600 万平方公里，其中 900 万平方公里位于北冰洋上空。该空域内横亘着连接欧洲、北美与东南亚这些世界经济增长中心的最短航线。俄罗斯联邦统一空中交通管理系统每年服务航班量超过 150 万架次，任一时刻其管控航空器数量逾千架，拥有约 27 000 名工作人员。该系统包含 1 个主中心和 14 个地区中心，与 21 个邻国开展互动，为总长逾 87 万公里的 928 条航线提供空中交通服务。

俄罗斯联邦 225 个机场中，82 个为国际机场，俄罗斯航空公司年客运量超过 1.1 亿人次，定期飞往全球 27 个国家。

¹ 俄文版由俄罗斯联邦提供。

多款远程和支线客机研发已接近尾声。2019 至 2024 年间，35 个航空枢纽完成改造。俄罗斯机场升级工程持续推进，到 2030 年将再新建或翻修 75 个机场，其中 29 个位于远东地区。

尽管部分国际民航组织成员国违反《芝加哥公约》及其他国际法规则单方面实施限制性措施，俄罗斯民航业仍保持积极发展态势。俄罗斯和外国航空公司持续扩大其空中交通规模、拓展航线网络，充分彰显了外国政府与俄罗斯联邦开展航空运输合作的意愿。

俄罗斯联邦对民航创新持开放态度，正在飞行安全、空中航行、保护民用航空免遭非法干扰行为、搜救、航空设备认证及航空人员培训等领域引进先进技术。俄罗斯正成功实施无人驾驶航空器系统国家项目，旨在确保技术自主并开拓此类系统的新市场。

俄罗斯联邦坚信《芝加哥公约》序言条款具有持久重要性，即“国际民用航空的未来发展对建立和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解大有帮助，而其滥用足以威胁普遍安全”。在此背景下，我国愿与国际航空界开展合作，以“使国际民用航空按照安全 and 有秩序的方式发展，并使国际航空运输业务建立在机会均等的基础上，健康地和经济地经营”。

因此，自 2012 年起，俄罗斯联邦向全球航空界免费提供其全球导航卫星系统 — GLONASS。此外，在评估 GLONASS 系统的当前运行特性时，已确认该系统在精确度和可靠性方面完全符合国际民航组织标准和建议措施的要求。

中俄联合中心作为指定的全球空间天气信息中心，其俄方和中方组成部分自 2018 年以来一直在运作。该联合中心同样向航空用户免费提供空间天气信息。

俄罗斯联邦拥有历史悠久且全面的航空专业人员培训体系，包括为众多发展中国家提供培训。

自 2010 年国际民航组织航空安全基金（SAFE）设立以来，俄罗斯联邦定期向该基金提供自愿捐款，再次彰显我国致力于深化国际合作以保障国际空中航行安全。俄罗斯联邦也是国际民航组织经常预算的主要出资国之一，在非国际民航组织理事会成员国中位居最大出资国。与此同时，近期若干国家在银行业实施的非法单边限制性措施却严重阻碍了这些款项的处理流程。

鉴于俄罗斯联邦在国际民用航空领域的领导作用，我国决定参选下届为期三年的国际民航组织理事会成员，旨在与其他国际民航组织成员国充分合作，在相互尊重机会平等的基础上，为全球航空运输系统的可持续发展作出更大贡献。

众所周知，去年是《芝加哥公约》签署 80 周年，该公约成为国际民航组织这一联合国系统内一个全球性国际政府间组织的成立文书。不可否认，国际民航组织在其整个运作期间，在提高国际空中航行安全与效率、实现国际民用航空运作规则、标准和程序统一化方面取得了重大成就。本组织在 COVID-19 疫情期间及之后为维持和恢复国际航空所作的积极努力充分彰显了其全球领导力。

此外，在缔约国通过国际民航组织凝聚的行动一致性推动下，行业丧失的活力与可持续性得以恢复，这种团结精神在 2021 年 COVID-19 高级别会议宣言中得到体现。令人格外惊愕的是，自 2022 年以来，国际民航组织的活动遭遇了前所未有的挑战，对当前国际民用航空的发展产生了阻碍性和极其负面的影响。

尽管国际民航组织创始者设定了崇高目标和宗旨，但俄罗斯联邦目前极为关切和气馁地注意到，在某个国家集团的影响下，国际民航组织活动中出现了危险的趋势。这威胁到国际民航组织作为国际航空界论坛的根本存在，该论坛应服务于加强世界各国和人民之间的友谊与相互理解。“双重标准”政策正在国际民航组织的组成机构的工作中被政治化和并加以传播，而国际民航组织是联合国的一个专门机构，其首要目的是执行航空领域的技术任务。

遗憾的是，在某个国家集团占据国际民航组织主要机构的多数席位的情况下，该国家集团正利用《芝加哥公约》规定的、主要旨在加强国家间合作、解决分歧和确定真相的许多国际民航组织活动工作机制，为其机会主义利益服务，惩罚奉行独立政策的失宠国家。国际民航组织机构的议事规则遭到无视，某些国家的权利在会议期间受到侵犯。

本应以加强飞行安全、预防事故为首要目标的国际民航组织安全监督机制，同样被肆无忌惮地用于满足某个国家集团的政治利益。

因此，尽管国际民航组织拥有各种现行机制、计划、标准和建议措施、指南及其他指导材料，以确保在全球和地区层面执行航空安全措施，但仍有人纯粹出于政治原因，通过指定国际民航组织重大安全关切（即所谓 SSC）状态，对一些国家施加人为限制，构成事实上的威慑手段，并试图为全球航空运输市场的自由和公平竞争制造障碍。此类重大安全关切的潜台词是基于相关国家没有任何实际的安全审计。

面对某个国家集团在民航领域对特定国家实施非法单边限制性措施，国际民航组织机构对这些国家的利益表现出明显漠视甚至不屑一顾的态度。尽管采取这些限制性措施显然对整个国际民航系统的运作产生负面影响，损害环境，并破坏国际民航组织全球空中航行计划和无缝空中航行理念的根基，但国际民航组织各机构并未试图抵制这些措施。

俄罗斯联邦坚决反对企图利用国际民航组织作为对奉行独立政策的国家施加政治压力的国家间平台，也反对将其作为一种工具，针对那些纯粹出于政治原因而受到歧视性决定或制裁的国家，有选择地歪曲本组织的基本目标和宗旨。

俄罗斯联邦就这一极其敏感和具有现实意义的问题提交了工作文件，我们期待这些文件将得到大会的支持，以加强本组织，维护国际安全，确保各国人民的发展。

国际民航组织语文服务持续削减令人深感关切。存在着违反多语文主义基本原则的公然语言歧视现象，国际民航组织的一些国际会议、专题讨论会、研讨会及专家组会议未配备语文服务，国际民航组织各机构审议的许多重要文件未译成包括俄语在内的国际民航组织所有工作语文。

与此同时，本组织的任务范围在没有任何正当理由的情况下不断扩大，将与航空运输安全、高效和有序发展无关的次要问题纳入其中。在预算紧张的背景下，国际民航组织权限的这种扩张不能不引起关注。

我们衷心希望国际民航组织能够消除其活动中的上述不利趋势，为整个国际航空界谋福祉。我再次祝愿国际民航组织大会第 42 届会议的与会者秉持相互理解与合作精神，开展卓有成效的工作。

谢谢各位的关注。

— 完 —