



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 23 повестки дня. Глобальная безопасность полетов и аэронавигационные планы

ПОСЛЕДСТВИЯ ОДНОСТОРОННИХ РЕШЕНИЙ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ГЛОБАЛЬНОГО АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ПЛАНА

(Представлено Ираном (Исламской Республикой))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлены вопросы, касающиеся региональной и международной аэронавигации.

В некоторых случаях существуют препятствия, мешающие гражданскому населению и международной гражданской авиации получать обслуживание с использованием международных средств, крайне необходимое для поддержания безопасности полетов на региональном и международном уровнях. Соответствующий пример приводится в пп. 5.3.38, 5.3.39 и 5.3.40 заключительного доклада совещания MIDANPIRG/21, касающихся мониторинга выдерживаемой относительной высоты воздушных судов, зарегистрированных в Иране, упорядоченная эксплуатация которых была нарушена по причине отсутствия лицензии УКИА, что вызывает беспокойство среди государств региона MID ИКАО.

Необходимо проводить различие между сугубо гражданскими видами деятельности, связанными с глобальными аэронавигационными планами, и прочими видами деятельности. В первом случае гражданские службы и гражданские лица должны иметь возможность получать обслуживание на безусловной и стабильной основе без каких-либо задержек.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, содержащуюся в настоящем документе;
- b) принять резолюцию следующего содержания:
 - i) ИКАО и государства-члены подтверждают, что обслуживание и поддержка, которые являются сугубо гражданским видом деятельности/носят исключительно гражданский характер, должны быть на законных основаниях освобождены от санкций;
 - ii) что касается ГАНП, то в контексте подготовки последнего и последующих изданий следует учитывать ограничения, влияющие на глобальные планы;
 - iii) согласиться с тем, что необходимо на международном уровне заняться этой проблемой и решить ее. В качестве первоначального этапа можно создать совместную рабочую группу для изучения этой проблемы и для выработки рекомендаций относительно способов ее устранения;
 - iv) согласиться предоставить ИКАО безусловные и неограниченные полномочия в отношении гражданской деятельности, связанной с международными/региональными аэронавигационными планами в поддержку глобальных планов, в том что касается требований ASBU к местности и воздушному пространству, как указано в пункте 2.9 настоящего рабочего документа, а также как указано в заключительном докладе MIDANPIRG/21 в отношении мониторинга выдерживаемой относительной высоты;
 - v) согласовать исключения для других видов обслуживания, которые относятся только к гражданской авиации и влияют на международную гражданскую авиацию.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со всеми стратегическими целями
<i>Финансовые последствия</i>	Предполагаемые дополнительные финансовые последствия отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Дос 7300 "Конвенция о международной гражданской авиации" AN-Conf/14-WP/64 "Последствия геополитических решений для международной гражданской авиации и Глобального аэронавигационного плана (ГАНП)" Заключительный доклад MIDANPIRG21/RASG11 Версия 1 рабочего документа 23 MIDANPIRG22/RASG12

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Хотя вклад международной гражданской авиации в укрепление дружбы и взаимопонимания между странами нельзя отрицать, проблемы в некоторых регионах мира оказывают значительное негативное воздействие на планирование деятельности международной гражданской авиации, поскольку государства, под контролем и в собственности которых находится авиационная отрасль, создают препятствия при выдаче свидетельств, необходимых для использования технологий и коммерческих возможностей, без учета последствий для гражданского населения и международной гражданской авиации. Такие действия подрывают дружбу и взаимопонимание между странами, что, в свою очередь, негативно отражается на эффективности обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности на международном уровне.

1.2 Международная гражданская авиация возникла с целью формирования основы для согласования стандартов и правил в глобальном масштабе. Государства должны стремиться к соблюдению международных стандартов и рекомендуемой практики. Производство полетов международной гражданской авиации невозможно без сотрудничества, которое, в свою очередь, может способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между странами и народами. Международная гражданская авиация, если не ставить ей необоснованных политических ограничений, может эффективно способствовать установлению такого взаимопонимания между странами и народами.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 *Глобальный аэронавигационный план* (Дос 9750, ГАНП) должен разрабатываться таким образом, чтобы в максимальной степени отвечать глобальным реалиям. Любое незапланированное препятствие может повлиять на все виды аэронавигационной деятельности, поскольку все они взаимосвязаны. Чтобы препятствовать такой неупорядоченности в международной/региональной аэронавигации, следует по мере возможности рассмотреть, принять во внимание и устранить препятствия и проблемы.

2.2 В рамках *Конвенции о международной гражданской авиации* (Дос 7300, Чикагская конвенция) государства согласовали определенные принципы и меры, с тем чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично. В случаях, когда такой упорядоченный порядок развития нарушается, подрывается и цель Чикагской конвенции.

2.3 Чикагская конвенция гласит:

"ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности".

2.4 Хотя вклад международной гражданской авиации в укрепление дружбы и взаимопонимания между странами нельзя отрицать, геополитические проблемы в некоторых регионах мира оказывают значительное негативное воздействие на планирование деятельности международной гражданской авиации из-за злоупотребления односторонними санкциями со стороны государств, под контролем и в собственности которых находится авиационная отрасль, отрезающих доступ к технологиям и коммерческим возможностям, без учета последствий таких санкций для гражданского населения и международной гражданской авиации. Такие действия подрывают дружбу и взаимопонимание между странами, что, в свою очередь, негативно отражается на эффективности обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности на международном уровне.

2.5 Кроме того, в соответствии со статьей 4 Чикагской конвенции о международной гражданской авиации:

"Каждое Договаривающееся государство соглашается не использовать гражданскую авиацию в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции".

2.6 В настоящее время политические решения о введении санкций против других государств со стороны государств, которые контролируют деятельность организаций по обслуживанию авиационной отрасли и разработке соответствующих технологий или оказывают влияние на такую деятельность, приводят к возникновению проблем в авиационной отрасли. Такие санкции, вводимые государствами, побуждают отрасль гражданской авиации к действиям, идущим вразрез с текстом и духом Конвенции о международной гражданской авиации. Фактически такие действия можно рассматривать как противоречащие духу и тексту Чикагской конвенции.

2.7 Помимо этого, согласно статье 44 Чикагской конвенции:

"Целями и задачами Организации являются разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы:

- a) обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире;
- b) удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте;
- c) способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации", среди прочего.

2.8 Поскольку в статье 44 Чикагской конвенции четко определены цели ИКАО, заключающиеся в содействии планированию и развитию международного воздушного транспорта

для обеспечения упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире, любые действия, направленные против такого упорядоченного развития, должны быть рассмотрены Международной организацией гражданской авиации и ее государствами-членами и требуют надлежащего реагирования с их стороны. Упорядоченное развитие международной гражданской авиации невозможно, когда санкции препятствуют такому развитию на международном уровне. Очевидно, что в условиях таких санкций никакие глобальные планы не могут обеспечивать упорядоченное развитие.

2.9 В этой связи целесообразным будет изучить соответствующую деятельность и планы на международном/региональном уровнях, чтобы выявить ограничивающие факторы. Как указано в документе AN-Conf/14-WP/64, для эффективного осуществления глобальной аэронавигации она должна быть лишена не связанного с ней и ненужного бремени.

2.10 В случае с односторонними действиями существуют препятствия, мешающие гражданскому населению и международной гражданской авиации в получении крайне необходимых для развития видов обслуживания с использованием международных средств для поддержания безопасности полетов на региональном и международном уровнях. Они также затрудняют обеспечение безопасности полетов при выполнении международных рейсов и/или реализации глобальных планов, например Глобального аэронавигационного плана и региональных аэронавигационных планов. Соответствующий пример приводится в пп. 5.3.38, 5.3.39 и 5.3.40 заключительного доклада двадцать первого совещания Группы регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в Ближневосточном регионе (MIDANPIRG/21) и Региональной группы по обеспечению безопасности полетов (RASG/11), касающихся мониторинга выдерживаемой относительной высоты воздушных судов, зарегистрированных в Иране, эксплуатация которых была затруднена по причине длительного отсутствия лицензии УКИА, что вызывает обеспокоенность среди государств Ближневосточного региона (MID) ИКАО.

2.11 В связи с односторонними решениями, препятствующими осуществлению международных финансовых переводов, реализация вспомогательных планов ИКАО в рамках планов по наращиванию потенциала также оказалась заблокирована.

2.12 Существуют и другие примеры препятствий или нарушений упорядоченности в отношении международных планов ИКАО, которые были доведены до сведения ИКАО или упомянуты во время встреч с официальными лицами MID ИКАО, включая:

- a) системы автоматизации аэронавигации для выполнения соответствующих требований блочной модернизации авиационной системы (ASBU);
- b) бортовые компоненты и оборудование для выполнения соответствующих требований ASBU;
- c) среди других примеров, связанных с безопасностью полетов и авиационной безопасностью на международном уровне, можно назвать рентгеновское оборудование для проведения досмотра в аэропортах.

2.13 Необходимо проводить различие между гражданскими видами деятельности, связанными с глобальными аэронавигационными планами, и прочими видами деятельности. В первом случае гражданские службы и гражданские лица должны иметь возможность получать обслуживание на безусловной и стабильной основе без каких-либо задержек.