



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 28 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

ПРОБЛЕМЫ И ТРУДНОСТИ КОРЕЙСКОЙ НАРОДНО-ДЕМОКРАТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКИ ПРИ ВНЕДРЕНИИ SARPS ИКАО

(Представлено Корейской Народно-Демократической Республикой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном документе описываются вызванные внешними факторами трудности и проблемы для деятельности гражданской авиации Корейской Народно-Демократической Республики по внедрению SARPS ИКАО и принимаемые ею меры.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) принять к сведению все вызывающие серьезную озабоченность вопросы обеспечения деятельности гражданской авиации КНДР, упомянутые в данном документе, в свете инициативы ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" и ситуации, в которой государства должны сотрудничать и координировать свою деятельность друг с другом, чтобы добиться восстановления деятельности гражданской авиации до уровня, предшествовавшего пандемии COVID-19, после сегодняшнего мирового кризиса, а также в свете того факта, что безопасность пассажиров, прибывающих в Пхеньян и убывающих из него, напрямую связана с безопасностью всех нас, и того, что ни одна из резолюций ООН не должна использоваться в качестве средства понижения уровня безопасности полетов гражданской авиации;

б) уполномочить Секретариат ИКАО принять меры по практическому улучшению ситуации в координации с ответственными государствами – членами ИКАО, включая членов Комитета ООН 1718, для обеспечения скорейшего возобновления авиационного обслуживания, которое было приостановлено, в частности, SITA, SADIS, JEPPESEN, Collins и др., и в настоящее время не предоставляется в КНДР;

в) поручить ИКАО обеспечить проведение в штатном режиме всех мероприятий по техническому сотрудничеству ИКАО с КНДР, в том числе запланированного семинара по гражданским и военным вопросам, признав, что приостановка деятельности ИКАО по техническому сотрудничеству с КНДР не ограничится вопросами обеспечения деятельности гражданской авиации Договаривающегося государства, но и приведет к серьезным негативным последствиям для безопасности международной авиации.

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"

<i>Финансовые последствия</i>	Не определены
<i>Справочный материал</i>	C-DEC 218/6 Устные доклады Генерального секретаря (Restricted) Дос 10115, <i>Тринадцатая аэронавигационная конференция. Монреаль, 9–19 октября 2018 года</i> Дос 10075, <i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 6 октября 2016 года);</i> Дос 7300, <i>Конвенция о международной гражданской авиации</i> A40-WP/609 A40-WP/162 AN-Conf/13-WP/72

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Преамбула к Чикагской конвенции, в частности, 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; ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что желательно избегать трений и содействовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире".

1.2 В статьях 1 и 4 Чикагской конвенции четко указано, что Договаривающиеся государства признают, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией, и каждое Договаривающееся государство соглашается не использовать гражданскую авиацию для каких-либо целей, несовместимых с целями настоящей Конвенции.

1.3 Как Договаривающееся государство ИКАО, подписавшее Чикагскую конвенцию в 1977 году, Корейская Народно-Демократическая Республика (КНДР) обязана соблюдать требования Чикагской конвенции и Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), а также процедур, описанных в Приложениях и соответствующих документах ИКАО.

1.4 КНДР уже открыла свое территориальное воздушное пространство для развития международной аэронавигации с 1981 года, и первый пролет был осуществлен в 1998 году, а в 2000 и 2008 годах КНДР прошла проверку в рамках УППКБП ИКАО, в ходе которой было подтверждено, что ее показатель эффективной реализации составляет около 77,8 %.

1.5 В настоящее время, в силу ряда внешних причин, гражданская авиация КНДР столкнулась с некоторыми проблемами при внедрении SARPS ИКАО, которые требуют оперативного решения.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Возможности профильных специалистов Национального ведомства гражданской авиации (ВГА) КНДР по активному участию в совещаниях, практикумах, тренингах и программах технического сотрудничества, проводимых международными организациями, включая ИКАО, ограничены, и, например, семинар по координации гражданской и военной деятельности и семинар по поиску и спасанию, которые планировалось провести в Пхеньяне, КНДР, в 2018 году, все еще не

состоялись (предложение о проведении этих семинаров было подано в рамках соглашения между ВГА, КНДР и делегацией ИКАО во время ее визита в Пхеньян в мае 2018 года).

2.2 Аэронавигационное и коммерческое обслуживание (например, со стороны компаний SITA, Jeppesen, SADIS, Collins и т. д.), необходимое для международной аэронавигации авиакомпаний "Эр Корио" и авиакомпаний других стран, было приостановлено, что негативно сказалось на безопасности полетов гражданской авиации и функции контроля за обеспечением безопасности полетов в КНДР.

2.2.1 Последствия приостановления обслуживания со стороны SADIS

Тот факт, что летным экипажам в КНДР больше не предоставляются данные SADIS, необходимые для выполнения полетов: прогнозы SIGWX, температурные карты ветра на высотах, включая информацию о ветре, температуре и влажности воздуха на высотах, геопотенциальной абсолютной высоте эшелонов полета и температуре тропопаузы, направлении, скорости максимального ветра и его высоте в единицах эшелона полета, кучево-дождевых облаках, зонах обледенения, выбросах вулканического пепла и турбулентности, – противоречит требованиям Приложения 3 ИКАО *"Метеорологическое обслуживание международной аэронавигации"*.

2.2.2 Последствия приостановления обслуживания со стороны Jeppesen

Данная мера создает серьезные проблемы в области обеспечения безопасности полетов, поскольку в ходе подготовки к полету пилотам не предоставляются стандартные наставления по авиатрассам и маршрутные карты, необходимые для безопасного производства полетов авиакомпаниями.

2.2.3 Последствия приостановления обслуживания со стороны SITA

2.2.3.1 Невозможно соблюдать международные SARPS по безопасности полетов и безопасности пассажиров, разработанные международными организациями системы ООН, в частности ИКАО (см. резолюцию А39-20 39-й сессии Ассамблеи ИКАО).

2.2.3.2 Авиаперевозчики, выполняющие международные рейсы, не могут принимать участие в системах электронного обмена данными для эффективной обработки пассажиропотоков, включая предоставление API и PNR соответствующим полномочным органам в режиме реального времени, и поэтому они не в состоянии внедрить SARPS ИКАО, касающиеся обеспечения авиационной безопасности и упрощения формальностей.

2.3 Возникает множество препятствий при закупке авиационной продукции в соответствии с требованиями международных стандартов ИКАО к оборудованию. (например, при закупке TCAS версии 7.1, регулярном обновлении аэронавигационных данных, в частности данных системы EGPWS, а также приобретении другого бортового электронного оборудования, включая ADS-B и т. д.)

2.4 Зabloкированы регулярные каналы перечисления ежегодных финансовых взносов, которые КНДР должна выплачивать международным организациям, в том числе ИКАО (например, отсутствует канал для перечисления ежегодных финансовых взносов в бюджет программы COSCAP-NA и ИКАО).

2.5 На безопасности полетов негативно сказывается направленная против КНДР деятельность, которую ведут некоторые Договаривающиеся государства, например Соединенные Штаты.

2.5.1 На 223-й сессии Совета ИКАО было принято решение о том, что следует избегать любого прямого или косвенного технического взаимодействия с КНДР со ссылкой на вопрос о "необъявленных запусках ракет", а на 226-й сессии Совета вновь была принята резолюция о постановке этого вопроса на обсуждение на заседании Ассамблеи.

2.5.2 Сам по себе испытательный запуск ракеты относится к суверенному праву любого государства, а вопрос, связанный с "необъявленным запуском ракеты" – это вопрос, который не может быть решен в рамках постановления какой-либо международной организации ввиду особых условий, сложившихся на Корейском полуострове, где все более вопиющий характер принимает постоянно усиливающаяся агрессивная деятельность враждебных сил, например США, против КНДР.

2.5.3 Более того, поскольку все военные мероприятия проводятся с полным учетом вопроса безопасности полетов гражданских воздушных судов, с тем чтобы не допустить ни одного происшествия или инцидента, приостановка технического сотрудничества с Договаривающимся государством является исключительной мерой, которая может привести к негативным последствиям для международной гражданской авиации.

— КОНЕЦ —