



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

САНКЦИИ – ГЛОБАЛЬНЫЙ ВЫЗОВ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, ПРОТИВОРЕЧАЩИЙ ПОЛОЖЕНИЯМ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Белоруссией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Конвенция о международной гражданской авиации (далее – Чикагская конвенция) и Приложения к ней обеспечивают правовые основы и эксплуатационные рамки для Договаривающихся государств в глобальной системе безопасности полетов в гражданской авиации, основанной на взаимном доверии и признании. Санкции, вводимые некоторыми государствами против других государств, заменяют правовой механизм, установленный Чикагской конвенцией, равно как и усилия международного авиационного сообщества по созданию безопасной и эффективной мировой авиационной системы, а также одно из основных личных прав человека на свободу передвижения, включенное во Всеобщую декларацию прав человека, принятую Генеральной Ассамблеей ООН в 1948 году.

Действия: Ассамблее предлагается рассмотреть и принять резолюцию, изложенную в добавлении к настоящему документу.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов", "Аэронавигационный потенциал и эффективность", "Авиационная безопасность и упрощение формальностей", "Экономическое развитие воздушного транспорта" и "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Предотвращение фатальных экономических последствий для развития мировой авиатранспортной системы, производства гражданских воздушных судов и охраны окружающей среды от воздействия авиации
<i>Справочный материал</i>	Дос 7300/9, Конвенция о международной гражданской авиации

¹ Версия на русском языке представлена Белоруссией.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 При введении любых санкций или мер ограничительного характера должны учитываться основные принципы и подходы международного публичного права при принятии и реализации каких-либо решений. Принципы международного права во всей их совокупности и взаимосвязи являются базисом справедливых и равноправных международных отношений, формирующих пространство равной и неделимой безопасности и эффективного экономического взаимодействия.

1.2 Как сказано в Преамбуле Устава ООН, государства заявляют о своей решимости "создать условия, при которых могут соблюдаться справедливость и уважение к обязательствам, вытекающим из договоров и других источников международного права".

1.3 Принцип добросовестного исполнения международных договоров ("pacta sunt servanda") подтверждается статьей 26 *Конвенции ООН о праве международных договоров*:

"Каждый действующий договор обязателен для его участников и должен ими добросовестно выполняться".

1.4 Прямое или косвенное нарушение этих принципов недопустимо. Обращаемся через вас ко всему международному авиационному сообществу, чтобы обратить внимание на то, как государства, вводя санкции, нарушают и противоречат основополагающим принципам международного воздушного права, а именно:

преамбуле Чикагской конвенции, где сказано следующее:

"...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;"

"...желательно избегать трений и содействовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире; ...".

2. ПОСЛЕДСТВИЯ ВВЕДЕНИЯ САНКЦИЙ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

2.1 Санкции не могут иметь "точечный" и "единичный" характер. Они затрагивают права и законные интересы любого гражданина любого государства, который использует воздушный транспорт, у которого летная годность в ненадлежащем порядке.

2.2 Санкциями нарушается право обычных граждан на свободу передвижения независимо от их национальности и принадлежности к государству, они не могут осуществлять передвижение по территориям других государств без ограничений. Закрытие воздушного пространства для выполнения полетов через воздушное пространство государства является мерой экономического воздействия одного государства на другое государство и нарушает право человека на свободу передвижения, включенное во Всеобщую декларацию прав человека, принятую Генеральной Ассамблеей ООН в 1948 году.

2.3 Санкции наносят удар по возможностям всего авиационного бизнес-сообщества, авиакомпаний, аэропортов, поставщиков аэронавигационных услуг, которые после COVID-19

понесли большие потери, и при введении санкций теряют всякую надежду восстановить прежнее положение. Это отражается на деятельности Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА).

2.4 Чикагская конвенция и Приложения к ней требуют, чтобы все Договаривающиеся государства, насколько это практически возможно, выполняли свои обязательства по применению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и осуществляли надлежащий контроль за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности. Сегодня то, что является основой в работе гражданской авиации – это Чикагская конвенция и Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS), содержащиеся в приложениях к ней, подменяется решением ввести какие-либо ограничительные меры – санкции. Понимание ИКАО и профессиональным авиационным сообществом содержания SARPS ставится под сомнение. Основа нашей деятельности в области безопасности полетов и авиационной безопасности не учитывается и игнорируется.

2.5 Блокирующие государства нарушают и противоречат основополагающим принципам международного воздушного права, а именно:

2.6 Требованиям *статей 4 и 11* Чикагской конвенции, когда действия блокирующих государств имеют целью не обеспечение безопасности международной аэронавигации, а дискриминацию по национальному признаку воздушных судов и ограничения их передвижения, что несовместимо с целями ИКАО и Чикагской конвенции;

2.7 Отказывают воздушным судам в их праве на пролет, нарушая требования *статьи 5* Чикагской конвенции, которая определяет свободу выполнения международных нерегулярных полетов;

2.8 Требованиям *статей 37 и 44 (d, f, g, h)* Чикагской конвенции в том, что коллективные действия против стран нарушают принципы безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации и воздушного транспорта;

2.9 Неприемлемы действия со стороны государств разработчиков воздушных судов в отношении летной годности воздушных судов, которые находятся в законной собственности. Государства разработчики воздушного судна не передают сведения, необходимые для поддержания летной годности воздушных судов, для устранения эксплуатационных недостатков и разработки необходимых мероприятий в области поддержания летной годности воздушных судов для их безопасной эксплуатации;

2.10 Требованиям *статьи 28* Чикагской конвенции в части непредоставления воздушным судам на территории блокирующих государств пользоваться аэропортами, радио- и метеорологическими службами и другими аэронавигационными средствами;

2.11 Требованиям *статьи 82* Чикагской конвенции "Отмена несовместимых соглашений" устанавливается запрет Договаривающимся государствам принимать на себя любые несовместимые с положениями Чикагской конвенцией обязательства и вступать в подобные соглашения. Принятие Европейским союзом регламента Совета ЕС 2021/907 от 4 июня 2021 г. и решения Совета ЕС (CFSP) 2021/908 от 4 июня 2021 г. противоречат вышеозначенным положениям Чикагской конвенции;

2.12 Блокирующие государства игнорируют *Резолюцию A39-15* 39-й сессии Ассамблеи ИКАО о том, что государства-члены должны избегать принятия односторонних и

экстратерриториальных мер, которые могут иметь отрицательные последствия для упорядоченного, устойчивого и гармоничного развития международного воздушного транспорта;

2.13 Требованиям *Приложений 9 и 17* к Чикагской конвенции, связанным с досмотром пассажиров, их багажа и ручной клади, груза, почтовых отправлений, также с отказом от предоставления каналов для передачи данных о пассажирах в целях выявления террористических угроз.

ДОБАВЛЕНИЕ

Резолюция А41-XX. Санкции – глобальный вызов безопасности гражданской авиации, противоречащий положениям Конвенции о международной гражданской авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что основная задача ИКАО заключается в том, чтобы обеспечивать безопасность полетов международной гражданской авиации на всемирной основе;

напоминая, что 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 полетов;**

признавая, что государства – члены ИКАО приняли на себя обязательства и согласились относительно определенных принципов и мер 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;

подчеркивая, что любые ограничения использования воздушного пространства по национальному признаку воздушных судов и ограничения их передвижения подрывают основы Конвенции о международной гражданской авиации и нарушают одно из фундаментальных личных прав человека на свободу передвижения, включенное во Всеобщую декларацию прав человека, принятую Генеральной Ассамблеей ООН в 1948 году, способствуют снижению общего уровня безопасности полетов гражданских воздушных судов;

1. *призывает* государства – члены ИКАО принять меры, направленные на прекращение введения и применения санкций, которые несовместимы с общепризнанными принципами и нормами международного права, включая Устав ООН, заменяют правовой механизм, установленный Конвенцией о международной гражданской авиации;

2. *призывает* государства – члены ИКАО установить, что гражданская авиация должна быть вне политики и служить установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, а отказ от обязательств выполнения норм Конвенции о международной гражданской авиации и Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) несет угрозу глобальной системе безопасности полетов гражданской авиации;

3. *просит* Совет ИКАО включить в свою программу работы вопрос об изучении влияния санкций на развитие международной гражданской авиации, безопасности полетов и авиационную безопасность, а также на изменение уровня выброса парниковых газов международной гражданской авиацией;

4. *просит* Совет ИКАО представить доклад на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО о результатах выполнения настоящей резолюции.