



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

НАРУШЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИЕЙ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе сообщается о нарушении Российской Федерацией исключительного суверенитета воздушного пространства Украины, а также о двойной регистрации воздушных судов и разрешении воздушным судам совершать полеты без необходимых документов на борту, что, по мнению Совета, представляет собой нарушения *Конвенции о международной гражданской авиации*, доклад о которых должен быть представлен Ассамблее в соответствии со статьей 54 к) Конвенции.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) рассмотреть настоящий рабочий документ и признать нарушения Конвенции Российской Федерацией и осудить их;
- б) призвать Российскую Федерацию немедленно прекратить эти нарушения, изложенные в настоящем документе;
- с) принять проект резолюции, представленный в добавлении С.

| | |
|-------------------------------|---|
| <i>Стратегические цели</i> | Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов" |
| <i>Финансовые последствия</i> | Данный рабочий документ не имеет прямых финансовых последствий |
| <i>Справочный материал</i> | C-DEC 226/14 C-DEC 225/8 C-DEC 225/4 C-WP/15425 и Rev. No. 1 EB 2022/29 EB 2022/12 Письмо государствам AN 3/1.1-22/41 Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" Приложение 7 "Национальные и регистрационные знаки воздушных судов" Приложение 8 "Летная годность воздушных судов" Резолюция A/ES-11/L.1 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций об агрессии против Украины Doc 7559, <i>Правила процедуры Совета</i> Doc 7300, <i>Конвенция о международной гражданской авиации</i> |

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Принцип, согласно которому каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией, закреплен в статье 1 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикаго, 1944 год, далее – Конвенция). Аналогичным образом, принцип, согласно которому государства воздерживаются от угрозы силой или ее применения против территориальной неприкосновенности любого государства, закреплен в Уставе Организации Объединенных Наций.

1.2 3 марта 2022 года на своей 11-й чрезвычайной специальной сессии Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла резолюцию A/ES-11/L.1 об агрессии против Украины. Резолюция вновь подтверждает приверженность суверенитету, независимости, единству и территориальной целостности Украины и в ней выражено глубочайшее сожаление по поводу агрессии, совершенной Российской Федерацией против Украины в нарушение Устава Организации Объединенных Наций. Нарушение территориальной целостности Украины включает в себя нарушение воздушного пространства Украины и, таким образом, является нарушением статьи 1 Конвенции.

1.3 Статья 18 Конвенции предусматривает, что "не может считаться действительной регистрация воздушного судна более чем в одном государстве". Кроме того, в статье 19 говорится, что "регистрация или смена регистрации воздушных судов в любом Договаривающемся государстве производится в соответствии с его национальными законами и правилами". Соответственно, в отношении воздушного судна, которое ранее было зарегистрировано в Договаривающемся государстве, должна производиться действительная передача регистрации в соответствии с применимым местным законодательством. Кроме того, в статье 29 Конвенции перечисляются документы, которые должны находиться на борту воздушного судна и которые включают сертификат летной годности и разрешение на радиостанцию. В Конвенции предусматривается, что сертификаты летной годности выдаются или им придается сила государством регистрации (статья 31) и разрешения на радиостанции выдаются государством регистрации (статья 30).

1.4 Постановление № 411, принятое Правительством Российской Федерации 19 марта 2022 года и действующее с 23 марта 2022 года, предусматривает двойную регистрацию в России воздушных судов, арендуемых российским лизингополучателем, если лизингодатель учрежден в стране, которую российское правительство квалифицирует как "недружественную". Согласно Постановлению 411, для этой дополнительной регистрации не требуется предварительного подтверждения прекращения предыдущей регистрации.

2. ДЕЙСТВИЯ ОРГАНИЗАЦИИ

2.1 На четвертом заседании своей 225-й сессии (25 февраля 2022 года), Совет рассмотрел вопрос "Положение в Украине" и осудил нарушение территориальной целостности и суверенитета государства – члена Организации Объединенных Наций, включая его воздушное пространство, поскольку это противоречит принципам Устава Организации Объединенных Наций и статье 1 Конвенции, и подчеркнул исключительную важность сохранения безопасности полетов и авиационной безопасности международной гражданской авиации и соблюдения соответствующих обязательств государств – членов ИКАО.

2.2 Кроме того, на восьмом заседании своей 225-й сессии (7 марта 2022 года) Совет рассмотрел вопрос "Регистрация воздушных судов". Он был проинформирован о том, что Российская Федерация обратилась к своим эксплуатантам с просьбой зарегистрировать в ее реестре арендованные воздушные суда, уже зарегистрированные в третьих странах. На этом основании было заявлено, что Российская Федерация, по всей видимости, намерена выдать новые сертификаты

летней годности. Совет просил Секретариат прояснить ситуацию с соответствующим Договаривающимся государством, предпринять соответствующие действия в интересах, в частности, обеспечения безопасности полетов и продолжать информировать Совет.

2.3 Соответственно, 11 марта 2022 года был выпущен электронный бюллетень (ЕВ), напоминающий Договаривающимся государствам об их обязательствах по безопасности полетов согласно Конвенции и Приложениям к ней.

2.4 В соответствии со статьей 21 Конвенции ИКАО получила от нескольких Договаривающихся государств информацию о воздушных судах, которые могут использоваться российскими эксплуатантами в международной воздушной навигации, хотя их сертификаты летной годности были приостановлены соответствующими государствами регистрации. 18 марта 2022 года эта критически важная для безопасности полетов информация была размещена на специальном защищенном веб-сайте, и в тот же день письмо государствам AN 3/1.1-22/41 было направлено всем Договаривающимся государствам с напоминанием об их обязательствах в области безопасности полетов в отношении надзора за иностранными эксплуатантами и с просьбой принять незамедлительные меры для обеспечения соблюдения положений Конвенции и Приложений 6, 7 и 8 к ней.

2.5 28 марта 2022 года Российской Федерации был направлен запрос о представлении обязательной информации (MIR) с просьбой предоставить информацию о том, каким образом Российская Федерация обеспечила должное прекращение регистрации воздушных судов в другом государстве до их включения в свой собственный реестр, особенно с 24 февраля 2022 года.

2.6 Поскольку доказательства прекращения регистрации воздушных судов представлены не были, а воздушные суда продолжали эксплуатироваться без действительных сертификатов летной годности (статья 31 Конвенции) или действительных разрешений на радиостанции (статья 30 Конвенции), а также без гарантии выполнения соответствующих надзорных функций, в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) был выявлен непосредственный риск для безопасности полетов международной гражданской авиации. 26 мая 2022 года Комитет УППКБП по валидации значительной обеспокоенности в области безопасности полетов (SSC) пришел к выводу, что, если ситуация не будет урегулирована к 15 июня 2022 года, Российская Федерация должна быть проинформирована о подтверждении этой SSC. 15 июня 2022 года Российская Федерация была уведомлена о SSC, и все Договаривающиеся государства ИКАО были проинформированы посредством онлайн-платформы УППКБП и соответствующего ЕВ 2022/29.

2.7 На 14-м заседании своей 226-й сессии (22 июня 2022 года) Совет рассмотрел документ C-WP/15425, Revision No. 1, представленный 19 государствами – членами Совета ИКАО, которые в качестве нарушений статей 18, 19, 29 и 31 Конвенции указали действия Российской Федерации при принятии Указа № 411 и последующей перерегистрации/двойной регистрации воздушных судов, а также при выдаче разрешения на эксплуатацию воздушных судов, в отношении которых сертификаты летной годности и разрешения были приостановлены единственным государством регистрации. 19 государств – членом Совета ИКАО просили Совет ИКАО принять соответствующие меры.

2.8 В решении, принятом большинством, Совет принял к сведению, что SSC по-прежнему не устранена, и призвал Российскую Федерацию немедленно прекратить нарушения Конвенции в целях сохранения безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации, а также настоятельно призвал Российскую Федерацию безотлагательно устранить эти нарушения. Совет поручил Генеральному секретарю сообщить об этих нарушениях Конвенции, если они не будут безотлагательно устранены, всем Договаривающимся государствам в соответствии со статьей 54 j) Конвенции и принял решение представить этот вопрос на рассмотрение 41-й сессии Ассамблеи ИКАО в соответствии со статьей 54 k) Чикагской конвенции.

3. ДОКАЗАТЕЛЬСТВА НАРУШЕНИЯ СТАТЕЙ 18, 19, 29 И 31 КОНВЕНЦИИ

3.1 Доказательства нарушений статей 18, 19, 29 и 31 Конвенции, представленные 19 государствами – членами Совета ИКАО в документе C-WP/15425, Revision No. 1, приведены в **добавлении А** (статьи 18 и 19) и **добавлении В** (статьи 29 и 31) к настоящему рабочему документу.

4. СТАТЬЯ 54 К) КОНВЕНЦИИ

4.1 Согласно статье 54 к) Конвенции Совет "докладывает Ассамблее о любом нарушении настоящей Конвенции, когда Договаривающееся государство не приняло надлежащих мер в течение разумного срока после уведомления его о нарушении".

4.2 Конвенция не определяет слово "нарушение", которое используется в Статье 54, однако ранее толковалось, что любое действие, которое можно рассматривать как нарушение, несоблюдение, неисполнение или попрание Конвенции, потенциально является основанием для действия Совета в соответствии со статьями 54 j) или к). Не ссылаясь конкретно на эти пункты, Совет ранее определял, что имели место нарушение, несоблюдение, неисполнение или попрание принципов или правил Конвенции. В этой связи Совет в 1999 году согласился с тем, что в продолжение прошлой практики он может пожелать рассмотреть возможность принятия мер, указанных в статьях 54 j) и к), только в тех случаях, когда речь идет о важных соображениях (158-я сессия).

4.3 Вынося решение в соответствии со статьями 54 j) или к), Совет должен далее следовать надлежащей процедуре и элементарным принципам правосудия. Это означает, что как минимум соответствующим государствам должна быть предоставлена адекватная возможность быть заслушанными Советом в соответствии со статьей 53 Конвенции и правилом 31 *Правил процедуры Совета* (Дос 7559/11).

4.4 В соответствии с вышеизложенным 22 июня 2022 года Совет пришел к выводу о том, что действия Российской Федерации, изложенные в пунктах 1.1–1.4 выше, квалифицируются как нарушение статей 1, 18, 19, 29 и 31 Конвенции и доклад о них должен быть представлен Ассамблее для рассмотрения в соответствии со статьей 54 к), поскольку Российская Федерация не приняла надлежащих мер в разумные сроки после уведомления о нарушениях, несмотря на решительное осуждение со стороны Совета и его призывы к соблюдению Конвенции (документы C-DEC 225/4 и 226/14) и постановил представить этот вопрос на рассмотрение 41-й сессии Ассамблеи ИКАО в соответствии со статьей 54 к) Чикагской конвенции.

5. ВЫВОДЫ И ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

5.1 22 июня 2022 года Совет призвал Российскую Федерацию немедленно прекратить нарушения статей 1, 18, 19, 29 и 31 Конвенции, в целях сохранения безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации, настоятельно призвав также Российскую Федерацию безотлагательно устранить эти нарушения и постановил представить этот вопрос на рассмотрение 41-й сессии Ассамблеи ИКАО в соответствии со статьей 54 к) Конвенции.

5.2 Совет предлагает Ассамблее признать и осудить нарушения Российской Федерацией ее обязательств по Конвенции, изложенные в настоящем документе.

5.3 В этой связи Ассамблее предлагается рассмотреть вопрос о принятии проекта резолюции, представленного в **добавлении С**.

APPENDIX A

EVIDENCE SUBMITTED IN C-WP/15425 REV. 1 BY 19 MEMBERS OF THE ICAO COUNCIL FOR INFRACTIONS OF ARTICLES 18 AND 19 OF THE CHICAGO CONVENTION (“DUAL REGISTRATION”) BY THE RUSSIAN FEDERATION

1.1 A large part of the Russian aircraft fleet – 515 aircraft with, according to industry figures, a value of USD 10 billion – is owned by Irish leasing companies. These aircraft are registered in Bermuda, a British Overseas Territory, and in Ireland.

1.2 Decree no. 411¹ was adopted by the government of the Russian Federation on 19 March 2022 and published on 23 March 2022 with an applicability date of 23 March 2022. This Decree provides for dual registration in Russia of aircraft that are leased by a Russian lessee if the lessor is established in a country which the Russian government qualifies as “*unfriendly*” (including the United Kingdom and Ireland). According to Decree 411, no prior evidence of de-registration is required for this additional registration.

1.3 The Transport Minister of the Russian Federation, Vitaly Savelyev, presented Decree no. 411 to the Federation Council of the Russian Federation on 22 March.² In his address, he made the following statements:

- “This piece of legislation aims at forbidding companies to return the aircraft”.
- “We are now transferring aircraft from the Bermudan to the Russian Registry. So far, we have transferred almost 800 of them, we insure them with a Russian insurance company and they will stay in Russia”.
- “We are looking for a legal way, we try to find a solution with leasing companies. However, so far this does not work. They refuse an agreement on re-payment and purchase of those planes by Russia, they insist on their return”.
- “We have not lost all hope yet, but we will not return them. If we did, Russia would remain without aviation. That is why the government adopted these decisions”.

1.4 On a question whether maintenance of these aircraft can be done in the West, Transport Minister Savelyev responded that this was not possible as “we took/appropriated foreign property”.

1.5 As a consequence, most of these aircraft that are registered in Ireland or Bermuda and that are owned by leasing companies which are established in Ireland and have been illegally expropriated are now dually registered in the Russian Federation.

1.6 It is important to stress that throughout the reference period these aircraft have always remained on the Bermudan and Irish registries.

1.7 The Irish civil aviation authority has publically announced that it “*will only deregister aircraft on request from the registered owner, in accordance with relevant Irish legislation and procedures. This also ensures an aircraft is not deregistered until a registered mortgage or ICAO Cape Town -*

¹ Decree no. 411 “On the peculiarities of state registration of civil aircraft in the State Register of Civil Aircraft of the Russian Federation and the peculiarities of state registration of rights to aircraft and transactions with them”

² <https://www.youtube.com/watch?v=2A3Y6eR1irw>

irrevocable deregistration and export request authorisation (IDERA) is discharged.”³

1.8 The Bermudan authorities have also publically announced that they will only “*deregister aircraft on request from the owner, in accordance with relevant BCAA legislation and procedures, that ensures an aircraft is not deregistered until a registered mortgage or ICAO Cape Town - irrevocable deregistration and export request authorisation (IDERA) is discharged.*”⁴

1.9 To provide for the necessary transparency and to alert aviation authorities worldwide, the Irish and Bermudan authorities have published lists with registration details for such aircraft.⁵

1.10 These lists can also be accessed via a hyperlink on the USOAP website of the ICAO Secretariat⁶.

1.11 The following list provides only a limited number of examples for double registered aircraft (primary/current registration in Ireland and double registration in the Russian Federation):

| Mark (Registration) | Aircraft name (Type certificated model) | Serial No. (Type certificate) | Certificate number | CoR issue date (dd/mm/yyyy) | Purported Russian dual registry marks* |
|--------------------------------|--|--|-------------------------------|--|---|
| EI-UNL | BOEING 777-312 | 28515 | UNL/COAN/07 | 19/04/2021 | RA73279 |
| EI-UNM | BOEING 777-312 | 28534 | UNM/COAN/08 | 04/08/2021 | RA73280 |
| EI-UNN | BOEING 777-312 | 28517 | UNN/COAN/07 | 19/04/2021 | RA73281 |
| EI-UNP | BOEING 777-312 | 28516 | UNP/COAN/08 | 14/07/2021 | RA73282 |
| EI-XLC | BOEING 747-446 | 27100 | XLC/COAN/08 | 20/07/2021 | RA73283 |
| EI-XLD | BOEING 747-446 | 26360 | XLD/COAN/07 | 16/08/2021 | RA73284 |
| EI-XLE | BOEING 747-446 | 26362 | XLE/COAN/08 | 15/02/2021 | RA73285 |
| EI-XLF | BOEING 747-446 | 27645 | XLF/COAN/08 | 16/03/2021 | RA73286 |
| EI-XLH | BOEING 747-446 | 27650 | XLH/COAN/09 | 10/09/2021 | RA73288 |
| EI-XLI | BOEING 747-446 | 27648 | XLI/COAN/08 | 29/04/2021 | RA73289 |
| EI-XLJ | BOEING 747-446 | 27646 | XLJ/COAN/09 | 16/03/2021 | RA73290 |
| EI-XLM | BOEING 747-412 | 28028 | XLM/COAN/07 | 20/07/2021 | RA73291 |
| EI-XLP | BOEING 777- | 28531 | XLP/COAN/07 | 14/07/2021 | RA73292 |

³ <https://www.iaa.ie/commercial-aviation/sanctions>

⁴ https://www.bcaa.bm/sites/default/files/Web%20Docs/Notices_BACs_OTARs/Notice%20Status%20of%20Bermuda%20Registered%20Aircraft%20-%20Russian%20Air%20Operators%20FA.pdf

⁵ <https://www.iaa.ie/commercial-aviation/sanctions>

https://www.bcaa.bm/sites/default/files/Web%20Docs/Notices_BACs_OTARs/Bermuda%20Aircraft%20Registry%20-%20Russian%20Air%20Operators.pdf

⁶ <https://soa.icao.int/USOAP/CMAUnifyLogin/Index.aspx?ReturnUrl=%2fUSOAP%2fCMAUnifyLogin%2f>

| | | | | | |
|--------|-----------------------------|-------|-------------|------------|----------|
| EI-GES | 312 BOEING 777- 31HER | 32706 | GES/COAN/04 | 11/02/2021 | RA73274 |
| EI-GET | BOEING 777- 31HER | 32709 | GET/COAN/05 | 20/01/2022 | RA73275 |
| EI-GEU | BOEING 777- 31HER | 32710 | GEU/COAN/04 | 19/04/2021 | RA73276 |
| EI-GFA | BOEING 777- 31HER | 32715 | GFA/COAN/05 | 26/08/2021 | RA73277 |
| EI-GFB | BOEING 777- 31HER | 32730 | GFB/COAN/05 | 26/08/2021 | RA73278 |
| EI-GIH | BOEING 737- 86N | 32659 | GIH/COAN/03 | 21/06/2021 | RA73264 |
| EI-GWF | AIRBUS 330- 323 | 1265 | GWF/COAN/01 | 20/05/2021 | RA-73684 |

APPENDIX B

EVIDENCE SUBMITTED IN C-WP/15425 REV.1 BY 19 MEMBERS OF THE ICAO COUNCIL FOR INFRACTIONS OF ARTICLES 29 AND 31 OF THE CHICAGO CONVENTION (OPERATION OF AIRCRAFT INTERNATIONALLY WITHOUT A “CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS”) BY THE RUSSIAN FEDERATION

1.1 The following list contains only a few examples of aircraft that have been (and still are) internationally operated by Russian airlines without holding a valid Certificate of Airworthiness as prescribed under the Chicago Convention:

- Aeroflot Airlines flight SU569 from Colombo (Sri Lanka) to Moscow on 6 June 2022, operated with an A330-300 (MSN 1301), Bermudan registration mark VQ-BMY. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 2 March 2022.
- Ural Airlines flight U68641 from St Petersburg to Khudzhand Airport (Tajikistan) on 17 May 2022, operated with an A321-251NX (MSN 10632), Bermudan registration mark VP-BFM. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 2 March 2022.
- Ural Airlines flight U62879 from St Petersburg to Dushanbe (Tajikistan) on 11 May 2022, operated with an A321-251NX (MSN 10476), Bermudan registration mark VP-BFI. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 2 March 2022. The aircraft returned from Dushanbe to Russia the following day.
- Ural Airlines flight U62879 from St Petersburg to Osh (Kyrgyzstan) on 14 April 2022, operated with an A321-251NX (MSN 10632), Bermudan registration mark VP-BFM. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 2 March 2022. The aircraft then also returned from Osh to Russia.
- Ural Airlines flight U68429 from Moscow to Khudzhand Airport (Tajikistan) on 25 March 2022, operated with an A321-251NX (MSN 10600), Bermudan registration mark VP-BFJ. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 2 March 2022. The aircraft then also returned from Khudzhand to Russia.
- Royal Flight RL729 from Moscow (SVO) to Sharm-el-Sheikh on 6 March 2022, operated with a B767-300ER (MSN 27617), Bermudan registration mark VP-BLG. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 5 March 2022.
- Aeroflot flight SU401 from Cairo to Moscow on 3 March 2022, operated with an A321-251-NX (MSN 10595), Bermudan registration mark VP-BXT. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 2 March 2022.
- Ural Airlines flight U67004 from Hurgada to Moscow (DME) on 3 March 2022, operated with an A321-251NX (MSN 10667), Bermudan registration mark VP-BFO. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 2 March 2022.

1.2 The flight history of the concerned aircraft provides for a better understanding of the dimension of this non-respect of fundamental provisions of the Chicago Convention. Examples are:

A41-WP/430
EX/196
Appendix B
English only

B-2

<https://www.flightradar24.com/data/aircraft/ra-73800#2b749123>

<https://www.flightradar24.com/data/aircraft/ra-73800/#2b641675>

ДОБАВЛЕНИЕ С

ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ АССАМБЛЕИ

Резолюция А41/хх. Нарушения Российской Федерацией Конвенции о международной гражданской авиации

Ассамблея,

рассмотрев вопрос, касающийся нарушений Российской Федерацией Конвенции о международной гражданской авиации,

напоминая, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций, приняв резолюцию А/ES-11/L.1 об агрессии против Украины, вновь подтвердила свою приверженность суверенитету, независимости, единству и территориальной целостности Украины и выразила глубочайшее сожаление по поводу агрессии, совершенной Российской Федерацией против Украины в нарушение Устава Организации Объединенных Наций,

принимая во внимание положения и принципы *Конвенции о международной гражданской авиации*, при том, что главной целью ИКАО по-прежнему является обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации во всем мире,

учитывая исключительную важность сохранения безопасности полетов международной гражданской авиации и тот факт, что после регистрации воздушного судна Договаривающимся государством на него возлагается ряд связанных с безопасностью полетов обязательств в силу *Конвенции о международной гражданской авиации* и Приложений к ней,

принимая к сведению, что Совет ИКАО 25 февраля 2022 года выразил свое осуждение нарушения территориальной целостности и суверенитета Украины, включая ее суверенное воздушное пространство, что противоречит статье 1 *Конвенции о международной гражданской авиации*, и настоятельно призвал Российскую Федерацию прекратить свою незаконную деятельность, обеспечить безопасность полетов и авиационную безопасность международной гражданской авиации во всех затронутых районах и соблюдать свои обязательства по *Конвенции о международной гражданской авиации*,

принимая к сведению, что 15 июня 2022 года ИКАО подтвердила значительную обеспокоенность в области безопасности полетов, которую Российская Федерация по-прежнему не устранила, а 22 июня 2022 года Совет ИКАО рассмотрел рабочий документ, представленный 19 государствами – членами Совета ИКАО, в котором помимо нарушения статьи 1 *Конвенции о международной гражданской авиации* были указаны нарушения статей 18, 19, 29 и 31 в связи с двойной регистрацией воздушных судов Российской Федерацией и, в свою очередь, разрешением на эксплуатацию этих воздушных судов без действительных сертификатов летной годности, и что в этой связи Совет призвал Российскую Федерацию немедленно прекратить нарушения *Конвенции о международной гражданской авиации* и безотлагательно устранить такие нарушения,

учитывая, что Российская Федерация не приняла надлежащих мер в течение разумного срока после уведомления ее о нарушениях, несмотря на решительное осуждение со стороны Совета и его призывы к соблюдению *Конвенции о международной гражданской авиации*,

учитывая, что Совет ИКАО далее постановил представить этот вопрос на рассмотрение 41-й сессии Ассамблеи ИКАО в соответствии со статьей 54 к) *Конвенции о международной гражданской авиации*,

1. одобряет решение Совета ИКАО о том, что нарушение Российской Федерацией территориальной целостности и суверенитета Украины, включая ее суверенное воздушное пространство, а также двойная регистрация воздушных судов Российской Федерацией и, в свою очередь, разрешение на эксплуатацию этих воздушных судов без действительных сертификатов летной годности являются нарушениями статей 1, 18, 19, 29 и 31 *Конвенции о международной гражданской авиации* согласно ее статье 54 к);

2. выражает сожаление по поводу того, что, игнорируя озабоченности и осуждение, выраженные Советом ИКАО, Российская Федерация продолжает эти нарушения статей 1, 18, 19, 29 и 31 *Конвенции о международной гражданской авиации*;

3. осуждает Российскую Федерацию за нарушение суверенитета воздушного пространства Украины и двойную регистрацию воздушных судов Российской Федерацией и, в свою очередь, за разрешение на эксплуатацию этих воздушных судов без действительных сертификатов летной годности, что представляет собой нарушения *Конвенции о международной гражданской авиации* и создает серьезную угрозу для безопасности полетов и авиационной безопасности международной гражданской авиации;

4. настоятельно призывает Российскую Федерацию прекратить действия, ведущие к нарушениям *Конвенции о международной гражданской авиации*, в целях строгого соблюдения положений Конвенции и Приложений к ней;

5. настоятельно призывает Российскую Федерацию решить вопросы, связанные с арендованными воздушными судами, зарегистрированными в других Договаривающихся государствах, которые были перерегистрированы в Российской Федерации, и не допускать эксплуатации этих воздушных судов без действительных сертификатов летной годности в целях устранения нарушений статей 18, 19, 29 и 31 *Конвенции о международной гражданской авиации*;

6. просит Совет продолжать заниматься этим вопросом и докладывать Ассамблее по мере необходимости;

7. поручает Генеральному секретарю незамедлительно обратить внимание всех Договаривающихся государств на эту резолюцию.