



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

## АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

## ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 43 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией

ВОЗДЕЙСТВИЕ ОДНОСТОРОННИХ ПРИНУДИТЕЛЬНЫХ МЕР НА СЕКТОР  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В СУДАНЕ

(Представлено Суданом)

## КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлена информация для международного сообщества гражданской авиации относительно определенного воздействия экономических мер, введенных против Судана в 1997 году Соединенными Штатами Америки в одностороннем порядке. В этом документе международному сообществу гражданской авиации, представленному Ассамблеей ИКАО, предлагается принять решения и предпринять действия, направленные на предотвращение таких односторонних мер, которые напрямую влияют на политику ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" в том, что касается развития и прогресса в области международной гражданской авиации.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- принять к сведению данный документ о воздействии односторонних мер на гражданскую авиацию в Судане и, в частности, на развитие сектора гражданской авиации в этой стране;
- рассмотреть вопрос об обновлении резолюции A38-14 ("*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта*") с целью обеспечить, чтобы государства воздерживались от принятия любых мер, оказывающих негативное влияние на права других Договаривающихся государств или ограничивающих их возможности по устойчивому развитию их сектора воздушного транспорта;
- поручить Совету изучить все аспекты, касающиеся этого вопроса, и представить Ассамблее на ее 40-й сессии свои выводы и рекомендации.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью D " <i>Экономическое развитие воздушного транспорта</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Дос 7300 " <i>Конвенция о международной гражданской авиации</i> " (Чикагская конвенция 1944 года) Дос 10022 " <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> " (по состоянию на 4 октября 2013 года) Резолюция A38-14 " <i>Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта</i> " Доклад Специального докладчика по вопросу о негативном воздействии односторонних принудительных мер на осуществление прав человека, представленный Генеральной Ассамблее ООН 10 августа 2015 года Декларация A/RES/41/128 Генеральной Ассамблеи ООН о праве на развитие, принятая 4 декабря 1986 года

<sup>1</sup> Текст на арабском языке представлен Суданом.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Судан подвергается воздействию губительного экономического эмбарго, влияющего на экономическую, социальную и финансовую ситуацию в стране и препятствующего деятельности по устойчивому развитию в целом и, в частности, в секторе воздушного транспорта. В 1997 году правительство Соединенных Штатов Америки издало Указ Президента № 13067, в соответствии с которым были заморожены все активы Судана в Соединенных Штатах Америки и введено "всестороннее" экономическое эмбарго в отношении любых торговых операций, в том числе обмена товарами и сырьем, а также экспорта любых товаров американского производства, включая информационные технологии, любым сторонам (физическим или юридическим лицам) в Судане или гражданам Судана. В 2006 году Указ Президента № 13400 расширил сферу действия таких мер и усилил их. В том же году Указ Президента № 13412 исключил Южный Судан, бывший на тот момент провинцией, из-под действия этих мер.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА С ЮРИДИЧЕСКОЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ

2.1 В соответствии с Резолюцией 27/21 Совета по правам человека односторонними принудительными мерами являются, среди прочего, принимаемые государством или группой государств по отношению к другому государству экономические и политические меры, направленные на ущемление его суверенных прав с целью добиться какого-то конкретного изменения в проводимой им политике. В юридических целях односторонними принудительными мерами будут считаться любые меры, помимо тех, что принимаются Советом Безопасности на основании Статьи 41 Устава Организации Объединенных Наций.

2.2 Признавая, что всесторонние меры, принятые Соединенными Штатами Америки, направлены против всей экономической и финансовой системы страны, необходимо подчеркнуть, что они противоречат Декларации о праве на развитие 1986 года, а в частности, положениям ее Статьи 3, в которой говорится, что "государства должны сотрудничать друг с другом в обеспечении развития и устранении препятствий на его пути". Также они не соответствуют Преамбуле Устава Организации Объединенных Наций, в которой содержится призыв соблюдать основные права государств и человека, а также обеспечивать справедливость посредством уважения прав и обязательств, вытекающих из конвенций и норм международного права. Кроме того, они противоречат п. с) Статьи 55 этого Устава.

2.3 Эти меры представляют собой неоспоримо явное и откровенное нарушение основополагающих принципов Конвенции о международной гражданской авиации. Будучи участниками этой Конвенции, Судан и Соединенные Штаты Америки обязаны уважать права других Договаривающихся государств, в том числе право на будущее развитие гражданской авиации безопасным и упорядоченным образом, а также справедливые для каждого Договаривающегося государства возможности по эффективному участию в системе международного воздушного транспорта и рациональному и экономичному осуществлению международных воздушных сообщений.

2.4 Кроме того, эти направленные против Судана меры носят дискриминационный характер и противоречат положениям пп. а), с), d), f), g), h) и i) Статьи 44 Конвенции. Такие меры явно нарушают неотъемлемое право Судана как Договаривающегося государства в рамках системы международной гражданской авиации, которое должна защищать ИКАО. Также они не

соответствуют политике ИКАО, цель которой согласно Преамбуле к Чикагской конвенции заключается в обеспечении устойчивого развития международного воздушного транспорта во всех Договаривающихся государствах.

### **3. ВОЗДЕЙСТВИЕ ТАКИХ МЕР НА СТАБИЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**

3.1 Ни для кого не секрет, что достижение приемлемого уровня безопасности полетов зависит от достижения полного соответствия по нескольким элементам, которые международное сообщество гражданской авиации считает необходимыми и критически важными. В целом, принудительные меры напрямую и косвенно оказывают очевидное и серьезное воздействие на эффективное внедрение критических элементов для безопасности полетов, что отражено в заключениях по результатам проверок, проведенных ИКАО в период с 2000 по 2012 годы.

3.2 Эмбарго однозначно сказалось на возможности государства приобретать аэронавигационное оборудование и соответствующие информационные технологии. Государство вынуждено искать альтернативные способы, которые могут идти вразрез с его стратегическим планом по повышению уровня и развитию безопасности полетов. Кроме того, Судан не может приобретать передовое аэронавигационное оборудование и оборудование для обеспечения безопасности, а также поисково-спасательное оборудование, поскольку большинство всех доступных систем содержат американские компоненты или частично производятся в США. Также эмбарго повлияло на факторы, позволяющие обеспечить должную безопасность полетов, а именно: на доступ к технической поддержке, обмену информацией о безопасности полетов, квалифицированным людским ресурсам и техническим экспертам. В связи с этим понизилась способность государства выполнять цели в рамках его стратегии непрерывного совершенствования в соответствии с Глобальным планом обеспечения безопасности полетов.

3.3 Эмбарго повлияло на состояние и средний возраст воздушных судов, эксплуатируемых в Судане. Хотя в реестр Судана включены многочисленные и разнообразные воздушные суда, фактически из-за эксплуатации только некоторых их типов возможности по снижению затрат и получению преимуществ от других экономических выгод упущены. Средний возраст воздушного судна превышает 20 лет, что негативно сказывается на страховых издержках, наличии экипажей и инженеров по техническому обслуживанию и усложняет проведение надлежащего технического обслуживания. Большая часть воздушных судов (восемь) суданских авиакомпаний на сегодняшний день выведена из эксплуатации в связи с труднодоступностью запасных частей.

3.4 В том, что касается экологического аспекта, эмбарго непосредственно способствовало росту эмиссии и уровня шума, что связано с типами и возрастом эксплуатируемых в суданском воздушном пространстве воздушных судов, которые потребляют больше топлива, а следовательно, влияют на содержание кислорода в воздухе и создают повышенный уровень шума при взлете и посадке. Это также негативно сказалось на качестве местного воздуха вблизи аэродромов и привело к дополнительной эмиссии парниковых газов. Эмбарго также подорвало способность государства импортировать оборудование для контроля за уровнем шума и его уменьшения.

#### **4. ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

4.1 Дополнительная нагрузка при затратах на эксплуатацию воздушного судна из-за непосредственного и косвенного воздействия эмбарго оценивается в 2 млн дол. США в год. В результате этого организации гражданской авиации стали менее конкурентоспособны в связи с тем, что приобрести рентабельное современное воздушное судно трудно, и из-за повышения их эксплуатационных расходов. Доля национальных авиаперевозчиков на авиационном рынке Судана упала до 2 % по сравнению с долей в 90 % до введения эмбарго. Как следствие, в секторе преобладают иностранные авиаперевозчики, что нарушает торговый баланс Судана в пользу стран таких иностранных авиаперевозчиков. Также аналогичное воздействие ощущается в отношении аэронавигационного оборудования и обслуживания, что влияет на сборы, предназначенные для компенсации затрат на них. Имеющиеся данные явно свидетельствуют о сокращении объема транзитных перевозок в воздушном пространстве в связи с такой ситуацией.

4.2 Суданские национальные авиакомпании сталкиваются с многочисленными сложностями, связанными с автоматизированными системами бронирования и оформлением билетов. Также у них возникают трудности, вызванные повышением стоимости подготовки экипажей, инженеров по техническому обслуживанию и технического персонала, наряду с проблемами при переводе денежных средств с целью выполнить свои иностранные обязательства и уплатить страховые взносы. Эмбарго стало основной причиной, по которой некоторые крупные иностранные авиакомпании ушли с рынка Судана, поскольку столкнулись с проблемой накопленной чистой прибыли в свободно обращающейся валюте и сложностями при осуществлении международных перевозок. Среди таких авиакомпаний, ушедших с рынка Судана: "Бритиш эруэйз", "КЛМ", "Люфтганза" и другие. Кроме того, оставшиеся авиакомпании сократили количество своих рейсов. Все больше авиакомпаний намереваются уйти с рынка Судана из-за сложностей, с которыми они сталкиваются.

4.3 В целом, эти односторонние меры оказали прямое отрицательное воздействие на всю экономику Судана, а также подорвали устойчивость воздушного транспорта и снизили его потенциал, который мог бы способствовать повышению уровня дохода на душу населения, улучшению условий жизни и росту благосостояния народа Судана. Также они оказали непосредственное влияние на макроэкономическую политику правительства, что привело к применению более жестких мер в сфере налогообложения и сборов, касающихся услуг воздушного транспорта. Это, в свою очередь, не способствует желанию национальных и иностранных инвесторов инвестировать в сектор воздушного транспорта Судана.

#### **5. АСПЕКТЫ, КАСАЮЩИЕСЯ БЕЗОПАСНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

5.1 Эти меры негативно сказались на возможности государств приобретать оборудование для обеспечения безопасности, включая оборудование, которое используется для досмотра пассажиров, багажа, товаров и почты, а также рентгеновское детекторное оборудование, металлоискатели и устройства для обнаружения пластических взрывчатых веществ, устройства для моделирования ситуаций в области авиационной безопасности, оборудование по проверке жидкостей, арочные устройства для досмотра пассажиров в целях обеспечения безопасности, камеры наблюдения, оборудование для обмена информацией в электронном виде, т. е. то, что помогает реагировать на угрозы авиационной безопасности не только в Судане, но и во всем мире.

Все это привело к повышению уровня показателей в отношении риска совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

## 6. РЕКОМЕНДАЦИИ

6.1 В свете вышесказанного Судан предлагает Ассамблее:

- a) поддержать и одобрить данный документ, с тем чтобы запретить принятие односторонних мер и защитить интересы Договаривающихся государств в соответствии с принципами международной гражданской авиации и инициативой "Ни одна страна не остается без внимания";
- b) рассмотреть вопрос об обновлении резолюции А38-14 ("*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта*") с целью обеспечить, чтобы в ней была отражена необходимость для государств воздерживаться от принятия любых мер, оказывающих негативное влияние на права других Договаривающихся государств или ограничивающих их способность к устойчивому развитию их сектора воздушного транспорта;
- c) поручить Совету изучить все аспекты, касающиеся этого вопроса, и представить Ассамблее на ее 40-й сессии свои выводы и рекомендации.

— КОНЕЦ —