



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

ВОЗДЕЙСТВИЕ ОДНОСТОРОННИХ ПРИНУДИТЕЛЬНЫХ МЕР В ОТНОШЕНИИ БОЛИВАРИАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ ВЕНЕСУЭЛА НА ЭКСПЛУАТАЦИОННУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ

(Представлено Венесуэлой (Боливарианской Республикой))

КРАТКАЯ СПРАВКА

С 2017 года несколькими странами в отношении Боливарианской Республики Венесуэла применяются односторонние принудительные меры, имеющие последствия для авиационного сектора страны. В настоящее время венесуэльская авиационная отрасль сталкивается с трудностями в поддержании эксплуатационной годности своих воздушных судов и подготовке летных экипажей из-за того, что она лишена возможности получать запасные части для воздушных судов, заключать контракты на оказание услуг, поддерживать актуальность технической литературы и обучать членов экипажей на летных тренажерах. Еще одним последствием этих мер является то, что они не позволяют планировать модернизацию парка воздушных судов. Данные меры были приняты по политическим причинам правительством Соединенных Штатов Америки против венесуэльского государства и создают угрозу для безопасности полетов.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) обратиться к Совету с просьбой настоятельно призвать государства и обладателей сертификатов начать переговоры с венесуэльскими эксплуатантами, с тем чтобы они получали регулярные поставки и услуги, необходимые для безопасности полетов.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями, касающимися эксплуатационной безопасности
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Приложение 19 "Управление безопасностью полетов"

¹ Версия на испанском языке представлена Венесуэлой (Боливарианской Республикой).

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Односторонние принудительные меры, введенные другими странами в отношении Венесуэлы по политическим причинам, оказали пагубное воздействие на экономику нашей страны, в частности на авиационный сектор.

1.2 Что касается Соединенных Штатов Америки, то Управление по контролю за иностранными активами (OFAC) ввело санкции против государственных компаний, включая венесуэльскую государственную флагманскую авиакомпанию CONVIASA (Венесуэльский консорциум авиационной промышленности и авиационных услуг).

2. АНАЛИЗ

2.1 Эти меры отрицательно сказываются на деятельности авиакомпании: невозможно получать оборудование, детали, запасные части, соответствующую техническую литературу по производству полетов и техническому обслуживанию, навигационные карты, схемы полетов по приборам и базы данных. Кроме того, у летных экипажей CONVIASA больше нет возможности проходить подготовку на тренажерах Embraer 190 в странах, где такое оборудование установлено и доступно.

2.2 Пагубное воздействие этих санкций проявляется в неспособности частных авиакомпаний вести переговоры о покупке деталей и запасных частей напрямую с производителями. Банковские операции по оплате товаров или услуг также сильно ограничены в случаях, когда финансовые ресурсы поступают со счетов, принадлежащих венесуэльским авиакомпаниям.

2.3 Еще одним последствием экономических санкций является то, что они не позволяют планировать модернизацию парка воздушных судов венесуэльских авиакомпаний. Средний возраст парка превышает 30 лет: дальнейшая эксплуатация этих устаревших двигателей и воздушных судов приводит к появлению значительного углеродного следа и делает полеты неэффективными из-за высокой стоимости технического обслуживания.

2.4 Текущая ситуация противоречит международным требованиям в отношении безопасности коммерческого воздушного транспорта. Несмотря на это, Национальный институт гражданской авиации (INAC) в рамках государственной программы по безопасности полетов и в координации с подразделениями эксплуатантов, занимающимися управлением безопасностью полетов, обеспечивает контроль над рисками, возникающими в результате санкций.

2.5 Национальный институт гражданской авиации Венесуэлы предпринимает усилия в целях снижения остроты этой ситуации, однако отказ от сотрудничества со стороны производителей воздушных судов и поставщиков товаров и услуг вынуждает венесуэльские авиакомпании работать на грани возможностей эксплуатационной безопасности.

2.6 Таким образом, если производители Boeing, Airbus и Embraer отказывают в минимально необходимых поставках для обеспечения безопасности полетов, можно сделать вывод о том, что односторонние принудительные меры, применяемые в отношении Венесуэлы, оказывают прямое воздействие на безопасность полетов венесуэльских авиакомпаний.

2.7 Государства, подписавшие Чикагскую конвенцию, в своих отношениях должны в первую очередь ориентироваться на нее. Действия за гранью Конвенции должны осуждаться. Односторонние принудительные меры, применяемые в отношении Венесуэлы, не только наносят ущерб существующей глобальной авиационной системе, но и создают прецедент, который вредит миссии и целям ИКАО.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Рекомендуется, чтобы Совет настоятельно призвал государства, в которых расположены предприятия, специализирующиеся на проектировании и производстве (Boeing, Embraer, Airbus, Cessna, Honeywell, Jeppesen, Flight Vector, Skyplan и Flight Safety), содействовать переговорам между этими предприятиями и венесуэльскими эксплуатантами, чтобы обеспечить наличие запасных частей и услуг, необходимых для безопасности полетов венесуэльских авиакомпаний.

— КОНЕЦ —