



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 39 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией

**ВОЗДЕЙСТВИЕ ОДНОСТОРОННИХ МЕР, ПРИНЯТЫХ ПРОТИВ
ВЕНЕСУЭЛЬСКОГО ГОСУДАРСТВА, ВЛИЯЮЩИХ НА БЕЗОПАСНОЕ,
УПОРЯДОЧЕННОЕ И ЭФФЕКТИВНОЕ РАЗВИТИЕ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

(Представлено Венесуэлой (Боливарианской Республикой))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе описываются различные односторонние действия, предпринятые против венесуэльского государства, которые влияют на безопасное, упорядоченное и эффективное развитие международной гражданской авиации, поскольку они препятствуют доступу к новым технологиям, обеспечивающим соблюдение SARPS (стандартов и рекомендуемой практики), выпущенных Международной организацией гражданской авиации. (ИКАО), и приобретению авиационных активов, компонентов, деталей, запасных частей, инструментов и технической литературы, а также влияют на подготовку и наращивание потенциала авиационного персонала. Эти действия могут поставить под угрозу достижение стратегических целей ИКАО, поскольку эта произвольная и односторонняя практика противоречит принципам, лежащим в основе Конвенции о международной гражданской авиации.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, содержащуюся в настоящем документе;
- b) просить, чтобы орган Совета провел расследование на основании пунктов (c), (d) и (e) статьи 55 Чикагской конвенции;
- c) поручить Совету провести расследование подобных случаев, которые могут иметь место и оказывать воздействие на воздушный транспорт.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочные материалы</i>	Чикагская конвенция (Doc 7300) Список Управления по контролю за иностранными активами Министерства финансов Соединенных Штатов Америки

¹ Текст документа на испанском языке представлен Венесуэлой (Боливарианской Республикой)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Боливарианская Республика Венесуэла, государство – участник Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.), уверена в том, что принципы, регулирующие эту Конвенцию, обеспечивают безопасное и систематическое развитие международной гражданской авиации, позволяя различным авиакомпаниям каждого государства выполнять международные воздушные перевозки на основе равных возможностей и работать эффективно и упорядоченно с минимальным количеством сбоев и препятствий. В связи с этим венесуэльское государство привержено соблюдению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), выпущенных Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), что подтверждается результатами различных проверок и других мероприятий, проведенных ИКАО в координации с Авиационным управлением Боливарианской Республики Венесуэла; действительно, положения, принципы и постулаты, лежащие в основе Конвенции о международной гражданской авиации, остаются в силе и по-прежнему неизменно направлены на поощрение и поддержание мира и дружбы между нациями и народами мира, недопущение трений и развитие сотрудничества между ними.

1.2 Однако в настоящее время венесуэльское государство подвергается ряду произвольных мер, принимаемых в одностороннем порядке, которые противоречат принципам, закрепленным в Чикагской конвенции, негативно сказываются на нормальной работе венесуэльской гражданской авиации и непосредственно затрагивают международную гражданскую авиацию, поскольку они подрывают безопасность полетов, сдерживают потенциал и препятствуют развитию аэронавигации и дальнейшему экономическому росту в сфере воздушного транспорта – принципам, гарантируемым этой Организацией.

2. СООБРАЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПОСЛЕДСТВИЙ ОДНОСТОРОННИХ И ЭКСТРАТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ МЕР, ПРИНЯТЫХ В ОТНОШЕНИИ ВЕНЕСУЭЛЬСКОГО ГОСУДАРСТВА, КОТОРЫЕ ВЛИЯЮТ НА БЕЗОПАСНОЕ, ПОРЯДОЧНОЕ И ЭФФЕКТИВНОЕ РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

2.1 Ниже изложены некоторые соображения, которые служат основой для данного рабочего документа.

2.1.1 Экономической комиссии необходимо учитывать важность развития международного воздушного транспорта для гражданской авиации, особенно в развивающихся странах, где Договаривающиеся государства конкурируют на равных условиях и с равными возможностями, без каких-либо ограничений, кроме соблюдения соответствующих нормативных документов.

2.1.2 В этой связи мы хотели бы проинформировать Экономическую комиссию о том, что меры, принятые в одностороннем порядке одним из Договаривающихся государств против венесуэльских авиакомпаний и других компаний, предоставляющих авиационные услуги в Венесуэле, таких как организации по техническому обслуживанию и эксплуатанты аэропортов, постоянно нарушают и затрудняют нормальные отношения между этими компаниями и поставщиками авиационных услуг других государств, которые чувствуют угрозу того, что против них могут быть применены аналогичные меры, что препятствует свободному ведению бизнеса венесуэльскими компаниями с другими компаниями в мире. Это подрывает их возможности предоставления технического обслуживания национальным и международным авиаперевозчикам, выполняющим полеты в Боливарианскую Республику Венесуэла и из нее, поскольку им не предоставляется свобода или возможность заключать контракты с поставщиками товаров и услуг

на необходимые ресурсы или материалы для поддержания полноценной эксплуатации активов в целях обеспечения бесперебойного обслуживания международных авиаперевозок.

2.1.3 Следует добавить, что применение односторонних и экстерриториальных мер договаривающимися государствами в отношении других членов этой Организации подрывает безопасность международной авиации и в значительной степени противоречит принципу, закрепленному в статье 4 Конвенции, которая прямо предусматривает, что *"Каждое Договаривающееся государство соглашается не использовать гражданскую авиацию для каких-либо целей, несовместимых с целями настоящей Конвенции"*, а также стратегическим целям, установленным Организацией посредством стандартов, закрепленных в Чикагской конвенции 1944 года, которые изложены ниже:

"Часть II. Международная организация гражданской авиации. Глава VII, Организация, Статья 44:

Цели. Целями и задачами Организации являются разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы:

(a) обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире;

(f) обеспечивать полное уважение прав Договаривающихся государств и справедливые для каждого Договаривающегося государства возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении;

(g) избегать дискриминации в отношении Договаривающихся государств;

(h) способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации;

(i) оказывать общее содействие развитию международной гражданской аэронавтики во всех ее аспектах."

2.1.4 Односторонние меры, упомянутые в настоящем рабочем документе, лишают венесуэльские авиакомпании и другие предприятия авиационного сектора возможности поддерживать свободные коммерческие отношения с компаниями из других государств, производящими самолеты, и поставщиками деталей, запасных частей, программного обеспечения, технических руководств и других товаров и услуг. Данная ситуация ограничивает возможности наших компаний участвовать на равных условиях в работе рынка международных авиаперевозок пассажиров, грузов и почты.

2.1.5 Эти меры также используются для воздействия на авиакомпании из других государств, чтобы они не могли летать над районом полетной информации (РПИ) Майкетии или на маршрутах, которые напрямую соединяют города в их странах с городами Венесуэлы и наоборот, что явно негативно влияет на международную аэронавигацию, а также на безопасность и развитие авиационной деятельности в регионе.

2.1.6 Таким образом, очевидно, что вышеупомянутые односторонние меры включают в себя экономические санкции, которые представляют собой злоупотребление одним государством в отношении другого, а создают угрозу безопасности полетов, поскольку они вызывают трения и

препятствуют продаже или приобретению технических компонентов, от которых зависит нормальное развитие аэронавигации и воздушного транспорта, так как они вводят ограничения, касающиеся полетов воздушных судов венесуэльских эксплуатантов, и, следовательно, ограничивают право венесуэльского государства и национальных компаний безопасно развивать авиационный сектор и национальную и международную гражданскую авиацию, а также коммерческие возможности международных авиакомпаний, тем самым создавая неравенство и препятствуя честной и равной конкуренции между авиаперевозчиками, что является конечной целью различных технических документов, издаваемых Авиатранспортным управлением ИКАО.

2.1.7 В контексте изложенных выше соображений вышеупомянутые односторонние меры, которые даже запрещают производителям воздушных судов предоставлять эксплуатантам актуальную техническую литературу по воздушным средствам, вводятся Управлением по контролю за иностранными активами Министерства финансов (OFAC) Соединенных Штатов Америки (Договаривающееся государство) – органом, выступающим в качестве своего рода международного судьи, который налагает меры, противоречащие международному публичному праву, которые включают де-факто и де-юре замораживание активов и запрет на заключение любых сделок, прямых или косвенных, с венесуэльскими компаниями; такие односторонние меры затрагивают обмен как товарами, так и услугами; вышеупомянутый режим также запрещает любую деятельность, которая каким-либо образом способствует коммерческим сделкам с венесуэльскими компаниями, и по этой причине желательно, чтобы Комиссия приняла к сведению эти соображения и определила, что на основе этих аргументов целесообразно запросить Совет провести расследование с учетом его функций, изложенных в главе IX "Совет" Чикагской конвенции, которые выглядят следующим образом:

"Статья 54. Совет:

(n) рассматривает любой вопрос, относящийся к Конвенции, который передает ему любое Договаривающееся государство".

"Статья 55. Факультативные функции Совета

Совет может:

(...)

(c) проводить исследования по всем аспектам воздушного транспорта и аэронавигации, имеющим международное значение, сообщать результаты своих исследований Договаривающимся государствам и способствовать обмену информацией между Договаривающимися государствами по вопросам воздушного транспорта и аэронавигации;

(d) изучать любые вопросы, влияющие на организацию и эксплуатацию международного воздушного транспорта, включая вопросы международной собственности и эксплуатации международных воздушных сообщений по основным маршрутам, и представлять Ассамблее предложения по этим вопросам;

(e) расследовать по просьбе любого Договаривающегося государства любую ситуацию, при которой могут возникать устранимые препятствия для развития международной аэронавигации, и после этого расследования выпускать такие отчеты, которые он может считать желательными."

3. **ВЫВОДЫ**

3.1 Экономической комиссии предлагается с учетом воздействия таких односторонних мер на безопасность полетов, аэронавигационный потенциал и эффективность международной авиации, а также на авиационную безопасность и вопросы упрощения формальностей и экономического развития международного воздушного транспорта, принять решение, изложенное в краткой справке настоящего документа.

— КОНЕЦ —