



МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

A35-WP/331

P/66

6/10/04

35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ДОКЛАД ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ПО ОБЩЕМУ РАЗДЕЛУ ЕЕ ДОКЛАДА И ПУНКТАМ 7, 8 И 27 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлен председателем Экономической комиссии)

Прилагаемый доклад по общему разделу доклада Комиссии и пунктам 7, 8 и 27 повестки дня утвержден Экономической комиссией.

Примечание. После изъятия настоящего титульного листа данный документ следует поместить в соответствующее место в папку доклада.

ДОКЛАД ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ АССАМБЛЕЕ

Общие положения

1. В период с 4 по 8 октября 2004 года Экономическая комиссия провела ... заседания.
2. На 4-м пленарном заседании Ассамблеи председателем Комиссии был избран г-н А. Фалетау (Тонга). На своем 1-м заседании Комиссия избрала г-на Р. Лачмедиаля (Тринидад и Тобаго) и г-на Л. Левквиста (Финляндия) соответственно первым и вторым заместителями председателя.
3. На одном или более заседаниях Комиссии присутствовали представители ... Договаривающихся государств и делегаций со статусом наблюдателей.
4. Секретарем Комиссии был директор Авиатранспортного управления г-н М. Эламири. Заместителем секретаря являлся заместитель директора Авиатранспортного управления г-н Дж. Крэйстон. Обязанности помощника секретаря исполняли г-н Ж.-Ш. Бюне, г-н А. Костагута, г-н Дж. Гантер, г-н О. Магнуссон, г-жа М. Макман и г-жа Г. Резьяк, а г-н Р. Абейратне выполнял обязанности сотрудника по координации.

Повестка дня и организация работы

5. Были рассмотрены пункты 7, 8, 27, 28, 29, 30, 31 и 32 повестки дня, переданные Комиссии пленарным заседанием:

- Пункт 7. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2001, 2002 и 2003 годы
- Пункт 8. Бюджет по программам на 2005, 2006 и 2007 годы
- Пункт 27. Регулирование международных воздушных перевозок и итоги Пятой Всемирной авиатранспортной конференции
- Пункт 28. Регулирование и организация аэропортов и аэронавигационных служб
- Пункт 29. Упрощение формальностей
- Пункт 30. Другие проблемы воздушного транспорта
- Пункт 31. Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта
- Пункт 32. Резолюции Ассамблеи, подлежащие сведению воедино или аннулированию

6. Документация, рассмотренная Комиссией, перечислена в добавлении к настоящему докладу по пунктам повестки дня. Комиссия выполняла всю работу, заседа в полном составе. Информация о действиях, предпринятых Комиссией в отношении каждого пункта повестки дня, приводится отдельно в нижеследующих пунктах.

Пункт 7 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2001, 2002 и 2003 годы

7:1 На своем 1-м заседании Комиссия рассмотрела переданные пленарным заседанием главы I, III и IV годовых докладов Совета Ассамблее за 2001 (Дос 9786), 2002 (Дос 9814) и 2003 годы (Дос 9826), а также дополнение, охватывающее первые 6 мес 2004 года. В главе I каждого доклада кратко освещаются основные тенденции и итоги деятельности гражданской авиации и ИКАО, а в главах III и IV рассматриваются соответственно деятельность ИКАО и события в областях воздушного транспорта и совместного финансирования.

7:2 В течение истекшего трехлетнего периода, помимо текущей работы в сферах экономики воздушного транспорта, совместного финансирования, статистики, прогнозирования и упрощения формальностей, состоялось крупное совещание – Пятая Всемирная авиатранспортная конференция ИКАО (ATConf/5 – март 2003 года), итоги которой в контексте новых или пересмотренных принципиальных установок по вопросам, представляющим особый интерес для Комиссии, будут представлены при рассмотрении пункта 27 повестки дня "Регулирование международных воздушных перевозок и итоги Пятой Всемирной авиатранспортной конференции".

7:3 Комиссия отметила, что Авиатранспортное управление также активно занимается вопросами авиационной безопасности и охраны окружающей среды, а также оказывает поддержку реализации Международного механизма финансирования безопасности полетов (ММФБП), которые рассматриваются Исполнительным комитетом соответственно по пунктам 14, 15 и 18 повестки дня.

7:4 Комиссия отметила, что Организация в течение трехлетнего периода добилась значительного прогресса в области воздушного транспорта, адаптируясь к меняющимся требованиям. Особого внимания в этой связи заслуживают аспекты анализа, проектирования и внедрения новой комплексной статистической базы данных (ISDB) для гражданской авиации; эта инициатива позволила всем Договаривающимся государствам получить оперативный доступ к статистическим данным ИКАО.

Пункт 8 повестки дня. Бюджет по программам на 2005, 2006 и 2007 годы

8:1 Комиссия рассмотрела бюджет Организации по программам в области воздушного транспорта (включая совместное финансирование), в том виде, как он был изложен в документе WP/20, исправления № 1 и 2, а также добавление № 1 (основная программа III и программы по воздушному транспорту основной программы V "Региональные и прочие программы"), переданный ей на рассмотрение пленарным заседанием.

8:2 Комиссия отметила, что основная программа по воздушному транспорту на трехгодичный период 2005–2007 годов отражает значительные изменения и ее эволюционное развитие в соответствии со Стратегическим планом действий и в связи с усилением обеспокоенности в отношении безопасности и надежности авиации, расширением процессов глобализации и транснационализацией рынков, появлением региональных и субрегиональных торговых и нормативных блоков, либерализацией экономического регулирования, а также в связи с признанием существования экологических проблем и принимаемыми мерами по их решению.

8:3 Кроме того, Комиссия отметила, что в целях удовлетворения растущего спроса на перевозки и учета изменения актуальности некоторых целей в свете такого реального фактора, как сокращение людских ресурсов, целый ряд считавшихся ранее очень целесообразными задач, выполняемых в предыдущие трехлетние периоды, теперь исключен из программы или же они претерпели сокращения в связи с расширением или постановкой новых задач, которые являются главными элементами Стратегического плана действий. Кроме того, в связи с появлением дополнительных ограничений ресурсов в предлагаемом бюджете не предусматривается каких-либо резервов для выполнения срочных новых задач, которые могут появиться в течение следующего трехлетнего периода, и поэтому любую такую задачу необходимо будет включать в программу работы путем корректировки запланированной программы работы или путем изменения приоритетов задач в области воздушного транспорта.

8:4 Комиссия отметила, что в бюджете по программам на трехгодичный период 2005–2007 годов предлагаются значительные сокращения людских ресурсов, занятых в реализации программы по воздушному транспорту в рамках бюджета Организации.

8:5 Комиссия одобрила представленную ей программу работы Организации в области воздушного транспорта на 2005–2007 годы.

Пункт 27 повестки дня. Регулирование международных воздушных перевозок и итоги Пятой Всемирной авиатранспортной конференции

27:1 Для удобства рассмотрения Комиссия разделила данный пункт повестки дня на следующие темы: доклад Совета об итогах Пятой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/5) и развитие событий в области торговли услугами; владение авиоперевозчиками и контроль за их деятельностью; другие вопросы регулирования и внешние факторы, влияющие на гражданскую авиацию.

Доклад Совета об итогах Пятой Всемирной авиатранспортной конференции и торговля услугами

27:2 В первой части документа WP/9 Совет доложил Ассамблее о подготовке к Пятой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/5), проведенной в марте 2003 года, ее результатах и последующей работе, связанной с Конференцией. В добавлении № 1 к этому документу содержалась обновленная информация о некоторых действиях, предпринятых недавно Секретариатом. Ассамблее было предложено принять к сведению доклад и рассмотреть предложенные поправки к соответствующему разделу резолюции A33-19, касающемуся сотрудничества в рамках механизмов регулирования, с целью принятия текста по пункту 31 повестки дня. Во второй части документа WP/9 Совет сообщил о событиях в области торговли услугами, происшедших после 33-й сессии Ассамблеи, и предложил Ассамблее принять к сведению доклад и рассмотреть предложенные поправки к соответствующему разделу резолюции A33-19, касающемуся торговли услугами, с целью принятия текста по пункту 31 повестки дня.

27:3 В документе WP/214 Иордания от имени членов Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА) представила обзор эволюции регулирования воздушного транспорта в регионе и подчеркнула некоторые проблемы, стоящие перед государствами в процессе либерализации. Они призвали к продолжению сотрудничества между ИКАО и всеми организациями, имеющими отношение к воздушному транспорту, для оказания помощи и предоставления консультаций и рекомендаций развивающимся государствам в области установления правил экономического регулирования воздушного транспорта.

27:4 В документе WP/217 Оман от имени членов АРКГА представил информацию об их опыте в области либерализации и выразил просьбу об оказании помощи со стороны ИКАО в осуществлении либерализации воздушного транспорта в арабских государствах в соответствии с рекомендациями ATConf/5.

27:5 В документе WP/219 Международный совет аэропортов (МСА) выразил поддержку постепенной либерализации международного воздушного транспорта и одобрил глобальную ведущую роль ИКАО и ее рамки для процесса либерализации. Он считал, что при рассмотрении вопросов либерализации следует учитывать ограничения в пропускной способности аэропортов и долгосрочные потребности в развитии инфраструктуры, и призвал государства включать аэропорты в процессы либерализации и переговоров в области воздушных сообщений.

27:6 В документе WP/119 Латиноамериканская ассоциация воздушного и космического права (АЛАДА) изложила свои мнения и предложения по ряду проблем регулирования, которые в наибольшей степени влияют на авиатранспортные отношения между латиноамериканскими

государствами. Она призвала решительно поддержать ИКАО как орган, рассматривающий все проблемы, влияющие на жизнеспособность отрасли, в интересах авиатранспортного сообщества.

27:7 В документе WP/136 Международная федерация транспортников (МФТ) отметила некоторые выводы ATConf/5, в частности о необходимости предоставления гарантий при экономической либерализации и участия всех заинтересованных сторон в данном процессе, включая рабочую силу. Она представила некоторые предложения, касающиеся последующих действий государств и ИКАО, включая проект поправки к резолюции A33-19 Ассамблеи.

27:8 В документе WP/201 Всемирная туристская организация (ВТО) изложила концепцию "основных маршрутов развития туризма" (ETDR), разработанную ею с целью содействия росту воздушных перевозок в бедные страны. Для развития концепции целевого использования воздушного транспорта и туризма как инструментов развития она призвала продолжить тесное сотрудничество между ВТО и ИКАО с целью скорейшего завершения разработки и последующего внедрения ETDR.

27:9 В своем информационном документе WP/47 Куба сообщила о накопленном ею опыте постепенного развития воздушных перевозок, отметив свою политику в области воздушного транспорта, процесс либерализации соглашений о воздушном сообщении, рост потребности в воздушных перевозках и совершенствование аэропортовой инфраструктуры. В информационном документе WP/196 члены Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) представили обзор достигнутого прогресса в процессе либерализации в Латиноамериканском и Карибском регионах, включая заключение различных субрегиональных соглашений. Кроме того, в информационном документе WP/253 Экономический и валютный союз Западной Африки (УЕМОА) представил краткую информацию об осуществлении общей авиатранспортной программы своих государств-членов, в том числе о проектах, касающихся экономического регулирования воздушного транспорта, правовых рамок администраций гражданской авиации и укрепления безопасности полетов и авиационной безопасности.

27:10 В документе WP/45 (с исправлением № 1) члены ЛАКГА изложили свои мнения и опыт в отношении последствий и оценки включения авиатранспортных перевозок в ГАТС. Они подчеркнули ведущую роль и компетентность ИКАО в вопросах, касающихся авиатранспортных перевозок, и предложили Ассамблее признать и подтвердить роль ИКАО в регулировании и либерализации международного воздушного транспорта в рамках Организации.

27:11 При обсуждении итогов Пятой Всемирной авиатранспортной конференции и событий в области торговли услугами основное внимание было уделено некоторым результатам Конференции, роли ИКАО и предложенным поправкам к сводному заявлению о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта, содержащемся в добавлении к документу WP/9.

27:12 Комиссия отметила, что к числу мероприятий по выполнению решений Конференции относятся начатые исследования о влиянии либерализации на безопасность полетов и авиационную безопасность и о концепции основных воздушных сообщений, которая в сотрудничестве с ВТО охватит концепцию развития основных туристических маршрутов, выдвинутую Всемирной туристской организацией.

27:13 Один из выводов Конференции, касающийся ускорения либерализации грузовых перевозок, был, в частности, отмечен и поддержан. Комиссия согласилась с тем, чтобы настоятельно рекомендовать государствам рассмотреть возможность отдельной и быстрой либерализации этого сектора в целях получения очевидных выгод торгово-экономического развития. Хотя типовое приложение по авиагрузовым перевозкам, принятое Конференцией, считалось полезным средством такой либерализации, была выражена также поддержка в отношении одностороннего подхода к либерализации грузовых и, в особенности, чисто грузовых перевозок.

27:14 Состоялась широкая дискуссия о роли ИКАО в разработке руководящих принципов политики либерализации, которые рассматриваются в разделе IV "Торговля услугами" сводного заявления, содержащегося в добавлении к документу WP/9. Многие делегаты выступили за сохранение ведущей роли ИКАО, считая ИКАО глобальной организацией, обладающей экспертными знаниями, опытом и оптимальными возможностями для развития, продвижения и содействия либерализации с учетом аспектов безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды. Другие делегации считали, что эту роль не следует рассматривать как исключительную роль ИКАО и что другие организации, включая Всемирную торговую организацию и Азиатско-тихоокеанское экономическое сотрудничество могут сыграть определенную роль. Было выражено мнение о том, что, несмотря на разные мнения относительно наиболее подходящих форумов для либерализации реальность такова, что ведущая роль ИКАО в обозримом будущем сохранится. Тем не менее, некоторые делегации заявили о намерении содействовать либерализации посредством других форумов и предложили заменить фразу "роль мирового лидера" в п. 6 а) постановляющей части раздела IV добавления к документу WP/9, касающегося торговли услугами, фразой "определенную роль мирового лидера". Комиссия согласилась с предложенным изменением.

27:15 В отношении п. 2 постановляющей части раздела II добавления к документу WP/9, касающегося сотрудничества в рамках механизмов регулирования, Комиссия также согласилась заменить фразу "другого развивающегося государства или развивающихся государств" фразой "любого государства или государств, в частности развивающихся государств". Это изменение позволит использовать данную формулировку государству, входящему в иную группу, чем группа развивающихся государств, в соответствии с руководящими принципами, разработанными Четвертой Всемирной авиатранспортной конференцией в 1994 году.

27:16 Содержащееся в документе WP/136 предложение о включении в сводное заявление поправки, указывающей на роль заинтересованных сторон, не было поддержано. Кроме того, Комиссия считала, что в отношении включения рабочей силы в процесс переговоров в области воздушных сообщений и в форумы ИКАО по вопросам воздушного транспорта следует применять прагматический подход в каждом отдельном случае для принятия генеральной политики в отношении такого включения.

Владение авиаперевозчиками и контроль за их деятельностью

27:17 В документе WP/96 Нидерланды от имени Европейского сообщества и его государств-членов изложили недавние изменения в политике Европейского сообщества в вопросах владения и контроля, а также назначения авиаперевозчиков. Юридические изменения привели к новому подходу сообщества к международным соглашениям о воздушных сообщениях, который предусматривает, в частности, большую гибкость на международном уровне в вопросах владения

авиаперевозчиками, контроля за их деятельностью и назначения авиакомпаний. ЕС и его государства-члены стремились обеспечить признание новой политики ЕС в своих двусторонних отношениях с другими государствами – членами ИКАО и просили партнеров проявлять гибкость при определении своих позиций в соответствии с заключительными выводами АТConf/5.

27:18 В документе WP/244 (с исправлением № 1) Аргентина, Бразилия, Вьетнам, Индия, Монголия, Пакистан, Республика Корея, Саудовская Аравия, Фиджи, Филиппины и Япония изложили свои мнения по вопросу либерализации владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью. Они полагали, что ИКАО следует проявлять осмотрительность при рассмотрении данного вопроса и что нормативный подход к этому делу должен определяться каждым государством по его собственному усмотрению.

27:19 В документе WP/156 Сингапур призвал государства к либерализации критериев владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью и подчеркнул важность применения государствами открытого и консультативного подхода к пониманию и определению решений своих специфических проблем. Такой подход проложит путь государствам для определения общей основы принятия существующих рамок либерализации без ущемления их интересов.

27:20 В документе WP/64 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) выразила мнение о том, что либерализация правил владения и контроля станет важным шагом вперед на пути создания глобальной авиационной отрасли. Она подчеркнула процесс, достигнутый в этой области после Конференции АТConf/5, и ряд важных событий в области регулирования, в частности в Европейском союзе. ИАТА приветствовала появление новых катализаторов изменений и призвала государства осуществить либерализацию в этой области.

27:21 В документе WP/259 члены ЛАКГА признали роль ИКАО как всемирного форума, обладающего обширным опытом в предоставлении соответствующих рекомендаций своим членам по вопросам экономического регулирования воздушного транспорта в интересах всего международного авиационного сообщества. Они предложили государствам рассмотреть возможность использования разработанных ИКАО типовых положений о назначении авиакомпаний и предоставлении им разрешений в своих соглашениях о воздушном сообщении.

27:22 В ходе дискуссии, последовавшей за представлением рабочих документов, была выражена широкая поддержка результатов АТConf/5 в отношении владения авиаперевозчиками и контроля над ними. Обращено внимание на достигнутый прогресс после Конференции АТConf/5, включая принятие многими государствами прагматического подхода к владению и контролю. Комиссия также отметила проделанную ИКАО работу, включая созданную Секретариатом базу данных о политике, позициях и практике государств в области владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью, которая дает полезную информацию по данному вопросу.

27:23 Комиссия отметила, что некоторые делегации призвали осуществить либерализацию в этой области с учетом таких новых событий, какие имели место в ЕС, и приняла к сведению ее предложение об изменении своих соглашений о воздушном сообщении с третьими сторонами для отражения концепции сообщества в отношении владения и контроля. Другие делегации полагали, что с учетом деликатного характера данного вопроса и различных положений и потребностей государств нормативный подход в данном деле должен определяться каждым государством.

27:24 Комиссия считала, что достигнутый на Конференции ATConf/5 консенсус по данному вопросу, в частности в отношении суверенитета государств и необходимости применения гибкого подхода и сотрудничества, составляет практические и сбалансированные нормативные рамки. Она подчеркнула, что цель происходящей эволюции регулирования, в том числе в области владения авиаперевозчиками и контроля над ними, состоит в создании эксплуатационных условий, в которых международный воздушный транспорт мог бы развиваться и процветать стабильным, эффективным и экономичным способом, не ставя под угрозу безопасность полетов и авиационную безопасность. Каждое государство определит собственное направление и темпы нормативных изменений, действуя гибко и используя односторонние, двусторонние, региональные, плюрилатеральные или глобальные пути в зависимости от обстоятельств. Инструктивный материал, подготовленный ИКАО, призван помочь государствам в процессе либерализации и предназначен для факультативного использования государствами по их усмотрению и выбору.

27:25 В связи с событиями в ЕС, некоторые делегации выразили просьбу о получении дополнительных разъяснений со стороны ЕС относительно его новой политики. Кроме того, было внесено и поддержано предложение о том, чтобы ИКАО изучила вопрос о том, какими могут быть технические, экономические и правовые последствия таких изменений для авиационных отношений между государствами (например, в отношении переговоров в области воздушных сообщений с участием группы государств).

Прочие вопросы регулирования

27:26 В документе WP/212 Колумбия от имени членов ЛАКГА представила информацию о некоторых достижениях в отношении прав и обязательств потребителей авиационных услуг в мире и Латиноамериканском регионе. Она предложила, чтобы ИКАО продолжила следить за эволюцией в этой области и рассмотрела вопрос о целесообразности принятия какого-либо многостороннего решения, например о возможной разработке всемирного кодекса поведения.

27:27 В информационном документе WP/87 Европейская комиссия описала новое законодательство, принятое 21 апреля 2004 года Европейским парламентом и Советом министров ЕС, в котором определяются минимальные страховые требования в отношении воздушных перевозок в пункты, из пунктов, в пределах или над территорией государств – членов ЕС.

27:28 В другом информационном документе WP/90 Европейская комиссия описала постановление, принятое Европейским сообществом в начале 2004 года, устанавливающее новые общие правила о предоставлении компенсации и оказании помощи пассажирам в случае отказа в посадке на борт и аннулирования или длительной задержки рейсов.

27:29 В ходе обсуждения Комиссия отметила, что вопрос защиты интересов потребителей приобрел важное значение на глобальном уровне. Вместе с тем, в отношении многосторонних подходов она напомнила, что, несмотря на определенную поддержку стремления к обеспечению единообразия существующих режимов во избежание потенциального риска экстерриториального применения и конфликта, Конференция ATConf/5 не предложила ИКАО взяться за разработку глобального кодекса поведения. Было выражено мнение о том, что каждому государству или региону целесообразно предоставить возможность самому определять соответствующие меры с учетом различных ситуаций и ожиданий потребителей. Было также отмечено отсутствие каких-либо реальных конфликтов между различными требованиями в области регулирования, поскольку существующие нормативные меры, как правило, на практике

применяются на основе принципа страны начала перевозки. Комиссия приняла к сведению эти замечания и согласилась с тем, что ИКАО следует по-прежнему следить за событиями, связанными с добровольными обязательствами и государственным регулированием в отношении интересов потребителей и соответствующим образом предоставлять информацию об этом государствам.

Внешние факторы, влияющие на гражданскую авиацию

27:30 В документ WP/251 Куба обратила внимание на проведенный ею анализ финансовых последствий и последствий с точки зрения безопасности полетов для кубинской гражданской авиации в результате некоторых действий, связанных с экономической, торговой и финансовой блокадой Кубы. Куба предложила Ассамблее признать, что такие действия являются нарушением принципов Чикагской конвенции и просить ИКАО информировать Организацию Объединенных Наций об этих последствиях и ежегодно представлять Совету доклад по данному вопросу.

27:31 В документе WP/297 Исламская Республика Иран обратила внимание на торговое эмбарго, введенное Соединенными Штатами Америки по отношению к некоторым Договаривающимся государствам, включая Иран, затрагивающее воздушные суда, запасные части, послепродажное обслуживание и некоторое оборудование CNS, что, по ее мнению, является дискриминацией, противоречащей целям и задачам, установленным в статье 44 Чикагской конвенции. Она обратилась с просьбой к Ассамблее рассмотреть поднятые вопросы и принять необходимые меры с целью подготовки почвы для снятия эмбарго, с тем чтобы заинтересованные государства имели равные возможности и могли повышать свои стандарты безопасности полетов и авиационной безопасности.

27:32 В ходе последовавшего обсуждения ряд делегаций заявили о своей поддержке позиций Кубы и Ирана, а также действий, предложенных в их документах. По их мнению, торговое эмбарго имеет негативные последствия с точки зрения безопасности полетов и авиационной безопасности для участия этих государств в деятельности международного воздушного транспорта. Оно также влияет на их способность исполнять свои обязательства в области безопасности полетов по Чикагской конвенции. Было также выражено мнение о невозможности создания равных возможностей для эксплуатации и соответствующего конкурентоспособного баланса при отказе в доступе к новым технологиям, обеспечивающим обновление самолетного парка, снабжение запасными частями и оснащение авиационным оборудованием, связанным с безопасностью полетов. Хотя данный вопрос имеет политические корни, авторы двух документов считали его в основном экономическим вопросом, вопросом безопасности полетов и техническим вопросом и, следовательно, входящим в компетенцию ИКАО как многостороннего технического учреждения. Они также считали, что он должен быть рассмотрен ИКАО, поскольку речь идет о принципах и положениях Чикагской конвенции.

27:33 Позиция Соединенных Штатов Америки состояла в том, что это является деликатным двусторонним вопросом отношений между соответствующими сторонами, который имеет глубокие международно-политические корни и последствия. В этой связи Соединенные Штаты Америки считали, что ИКАО не следует проводить анализ или представлять доклад по данному вопросу, как это предлагается в обоих документах. Соединенные Штаты Америки также обратили внимание на истоки и цели обоих двусторонних споров и отметили в отношении аспекта данного вопроса, касающегося безопасности полетов, что Соединенные Штаты Америки в

прошлом в отдельных случаях, когда речь шла о безопасности полетов, соглашались на экспорт определенного авиационного оборудования в Иран. Мнение Соединенных Штатов Америки о том, что этот вопрос является в основном вопросом двусторонних отношений нашло определенную поддержку.

27:34 Сославшись на регламент, как Куба, так и Иран выразили возражения против некоторых политических элементов, поднятых в ходе обсуждения Комиссией данного вопроса. Более того, Куба возразила против введения внешних факторов, что, по ее мнению, является посягательством на ее внутренние дела. Как Куба, так и Иран вновь заявили, что данные эмбарго затрагивают вопросы безопасности полетов, которые должны быть рассмотрены Ассамблеей.

27:35 Комиссия признала, что это является сложным, деликатным и чувствительным вопросом, по которому имеются твердые позиции с каждой стороны, но который Экономическая комиссия, в частности, не может разрешить. Поэтому было решено, что в ходе Ассамблеи председатель доведет данный вопрос, включая мнения, выраженные в Комиссии, до сведения Президента Совета, чьи "добрые услуги" в этом вопросе ранее использовались.

– КОНЕЦ –