

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 40 повестки дня. Экономическое развитие воздушного транспорта. Политика****ПОСЛЕДСТВИЯ ВВЕДЕННОЙ СОЕДИНЕННЫМИ ШТАТАМИ АМЕРИКИ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ, ТОРГОВОЙ И ФИНАНСОВОЙ БЛОКАДЫ ДЛЯ СЕКТОРА
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ КУБЫ**

(Представлено Кубой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Настоящий рабочий документ содержит обновленную информацию, адресованную международному сообществу гражданской авиации и касающуюся того, какие экономические последствия для развития и устойчивого функционирования воздушного транспорта в Республике Куба имеет экономическая, торговая и финансовая блокада, введенная Соединенными Штатами Америки. При этом особое внимание обращается на экстерриториальный характер этой блокады, являющейся нарушением Чикагской конвенции. Данный вопрос был вынесен на обсуждение Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6).

Действия: Ассамблее предлагается:

а) рассматривать эти действия как препятствующие устойчивому развитию международного воздушного транспорта и признать, что односторонние меры, предпринимаемые на экстерриториальной основе одним государством-членом в отношении другого государства-члена, сказываются на развитии авиации и нарушают принципы и цели Чикагской конвенции и что они также создают негативные прецеденты, которые могут затрагивать интересы других государств в рамках международного авиационного сообщества;

б) добавить в п. 3 раздела I "Соглашения и договоренности" добавления А "Экономическое регулирование международного воздушного транспорта" проекта резолюции 40/X "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта" в документе WP/55 после слова "односторонних" слова "и экстерриториальных";

в) передать данную проблему Президенту Совета для предпринятия необходимых действий по ее решению, с периодическими докладами о ходе работы Совету.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Финансовые последствия отсутствуют

¹ Текст документа на испанском языке представлен Кубой.

<i>Справочный материал</i>	С докладом Кубы, представленным Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций, можно ознакомиться на веб-сайте www.cubavsbloqueo.cu/informebloqueo2012/index.html ; Резолюция 66/6 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, 2012 год; A37-WP/312, A37-WP/330 и A37-WP/379 для Экономической комиссии, в которых приводятся свидетельства и доказательства последствий; Dос 9644, Доклад Всемирной авиатранспортной конференции по регулированию международного воздушного транспорта: сегодня и в будущем (ATConf/4); Dос 9819, Доклад Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/5) и Dос 10009, Доклад Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6)
----------------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В 1960 году правительство США ввело экономическую, торговую и финансовую блокаду против Республики Куба, до сих пор оказывающую существенное влияние на деятельность всех секторов экономики государства, включая сектор гражданской авиации.

1.2 Начиная со своей 47-й сессии в 1992 году и до 66-й сессии в 2012 году Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций (ООН) утверждала подавляющим большинством голосов резолюции, озаглавленные *"Необходимость прекращения экономической, торговой и финансовой блокады, введенной Соединенными Штатами Америки против Кубы"*. На последней сессии Генеральной Ассамблеи ООН в 2012 году резолюция 66/6 с тем же названием была принята 188 голосами, при 3 – против и 2 – воздержавшихся.

1.3 Участие в выполнении международных воздушных перевозок основано на положениях *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция). Согласно статье 44 f) Чикагской конвенции (документ 7300) одна из целей ИКАО заключается в том, чтобы "...обеспечивать полное уважение прав Договаривающихся государств и справедливые для каждого Договаривающегося государства возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении".

1.4 Участники авиатранспортных конференций (ATConf/4 в 1994 году и ATConf/5 в 2003 году) признали, что, хотя Договаривающиеся государства проводят различную политику и ставят перед собой разные цели в области регулирования, они вместе с тем стремятся к выполнению основной задачи по обеспечению своего участия путем надежного и устойчивого функционирования в рамках системы международного воздушного транспорта (Dос 9587, часть I, раздел V) и что интересы и потребности развивающихся стран требуют особого рассмотрения.

1.5 Имеется общая обеспокоенность относительно принятия некоторыми государствами или группами государств экстерриториальных и односторонних мер, которые оказывают влияние на авиатранспортное обслуживание во всех областях гражданской авиации, включая такие наиболее важные области, как безопасность полетов, авиационная безопасность и экономическое регулирование. Хорошо известно, что принятие односторонних мер может приводить к конфликтам и, таким образом, препятствовать устойчивому развитию международной гражданской авиации. Этот вопрос подробно обсуждался в ходе Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6).

1.6 На этом форуме Куба представила документ ATConf/6-WP/37, в котором описываются последствия для кубинской гражданской авиации таких односторонних, дискриминационных и экстерриториальных действий, нарушающих Чикагскую конвенцию и препятствующих эффективному функционированию и развитию данного сектора. Наше заявление, в котором выражается намерение вынести данный вопрос на обсуждение 38-й сессии Ассамблеи ИКАО, было включено в выводы Конференции.

2. НАРУШЕНИЯ ЧИКАГСКОЙ КОНВЕНЦИИ

2.1 Экономическая, торговая и финансовая блокада нарушает принципы, содержащиеся в Преамбуле к Чикагской конвенции, которая провозглашает, что международная гражданская авиация должна "развиваться безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично".

2.2 Запрет на полеты наших авиакомпаний в Соединенных Штатах Америки влечет за собой колоссальные экономические последствия. В связи с тем, что этот сегмент остается недоступным для авиакомпаний, объем перевозок в наших аэропортах уменьшается, а пассажиропоток ограничивается. Более того, действует также запрет на приобретение современной авиационной техники, оборудования, узлов, деталей и других вспомогательных средств.

2.3 Экономическая, торговая и финансовая блокада также нарушает нормы и положения Чикагской конвенции, в частности подпункты a), c), d), f), g), h) и i) статьи 44, которые в качестве целей и назначения ИКАО предусматривают поощрение развития международного воздушного транспорта, удовлетворение потребности народов мира в этом отношении при обеспечении полного уважения прав Договаривающихся государств и недопущении дискриминации между ними и в целом содействии развитию всех аспектов международной гражданской авиации. Такие действия также нарушают положения статей 77 и 79, согласно которым не допускается создание препятствий для двух или более Договаривающихся государств в учреждении организации для совместной эксплуатации воздушного транспорта. Куба была вынуждена аннулировать совместные соглашения с авиакомпаниями в третьих странах.

3. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ, ТОРГОВЫЕ И ФИНАНСОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ПРИНЯТИЯ ЭКСТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ МЕР СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ О ТОМ, ЧТО БЛОКАДА НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ВОПРОСОМ ДВУСТОРОННИХ ОТНОШЕНИЙ

3.1 Оказалось невозможным модернизировать системы автоматизированного контроля и учета пассажиров. Общество SITA, предоставляющее для международной авиации услуги в области ИКТ, указало на то, что из-за введенного Соединенными Штатами Америки торгового эмбарго не смогли быть реализованы процедуры регистрации пассажиров, предусмотренные соглашением между кубинским аэропортом и компанией "Эр Сервисез Энтерпрайз" (ECASA). В связи с этим пришлось обратиться к французской компании RESA, входящей в глобальную систему, что повлекло за собой увеличение расходов и задержки в обслуживании.

3.2 Вследствие вышеизложенного Куба оказалась в крайне сложном положении, поскольку почти все государства, из которых выполняются полеты в нашу страну, и подавляющее большинство наших клиентов требуют использовать именно такие системы. В частности,

кубинским аэропортам весьма затруднительно передавать в пункт назначения предварительную информацию о пассажирах (API) в течение пятнадцати минут после взлета воздушного судна. В результате авиакомпании подвергаются штрафам и несут дополнительные эксплуатационные расходы, рискуя при этом лишиться лицензий на производство полетов на Кубе.

3.3 Другим экономическим последствием блокады является увеличение стоимости технического обслуживания воздушных судов АТР, и в частности, поставки ремонтных запчастей и крупных агрегатов. В существующих условиях кубинская авиакомпания "Аэро Кариббиа" вынуждена осуществлять необходимые закупки и производить ремонт воздушного судна на удаленных рынках, в основном в Европе, что приводит к необоснованному увеличению расходов на 40 % ежегодно.

3.4 Кубе чрезвычайно дорого обходится приобретение в других странах новейших моделей воздушных судов. Соответственно, воздушные суда приходится арендовать на нестандартных и неблагоприятных условиях. По этой причине только в 2012 году потери кубинских авиакомпаний составили 54 974 017 долл. США.

3.5 Общая сумма убытков, понесенных кубинской гражданской авиацией вследствие таких мер за период с 1960 по 2012 год, составила 4 028 987 854 долл. США.

4. **ВЫВОДЫ**

4.1 Шестая Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/6) стала надлежащим форумом для вынесения на рассмотрение вопроса об односторонних, экстерриториальных и дискриминационных мерах, которые оказывают влияние на устойчивое развитие воздушного транспорта. Мы полагаем, что Ассамблея, являющаяся высшим директивным органом ИКАО, имеет полное право в качестве всемирной межправительственной организации по вопросам международной гражданской авиации гармонизировать правила и политику в области международного воздушного транспорта и рассмотреть выраженную озабоченность по поводу односторонних решений, которые затрагивают данный сектор. Ассамблея ИКАО обязана настоятельно призвать государства воздерживаться от использования мер такого характера. Односторонние действия не способствуют безопасному, упорядоченному и устойчивому развитию международной гражданской авиации.