

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

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

ПОСЛЕДСТВИЯ ОДНОСТОРОННИХ И ЭКСТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ МЕР, ВВЕДЕННЫХ СОЕДИНЕННЫМИ ШТАТАМИ АМЕРИКИ В РАМКАХ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ, ТОРГОВОЙ И ФИНАНСОВОЙ БЛОКАДЫ, ДЛЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ КУБА

(Представлено Кубой)

ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ВАРИАНТ № 1**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Цель настоящего рабочего документа заключается в том, чтобы предоставить информацию о негативных последствиях для развития воздушного транспорта в Республике Куба, вызванных продолжающейся в нарушение Чикагской конвенции экономической, торговой и финансовой блокадой, введенной против Республики Куба правительством Соединенных Штатов Америки посредством применения односторонних мер экстерриториального характера.

Действия: Ассамблее предлагается:

- принять к сведению информацию, содержащуюся в настоящем документе;
- считать, что односторонние и экстерриториальные меры препятствуют устойчивому развитию международного воздушного транспорта;
- признать, что односторонние меры и их экстерриториальное применение отрицательно сказываются на устойчивом развитии воздушного транспорта и нарушают принципы и противоречат целям Чикагской конвенции;
- в п. 3 раздела I добавления А "Экономическое регулирование международного воздушного транспорта" в проекте резолюции A39/xx "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта" в документе A39-WP/8 заменить слова "односторонних мер" словами "односторонних и экстерриториальных мер"

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью D "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Конвенция о международной гражданской авиации (Doc 7300) Резолюция A38-14 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта" A39-WP/8-EC/6 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта" A38-WP/312, A38-WP/330, A38-WP/379

¹ Текст на испанском языке предоставлен Кубой.

	<p>Выводы следующих конференций: ATConf/4 (1994), ATConf/5 (2003) и ATConf/6 (2013), с которыми можно ознакомиться по адресу www.icao.int/meetings/atconf6</p> <p>Доклад Кубы в связи с резолюцией 69/5 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций <i>"Необходимость прекращения экономической, торговой и финансовой блокады, введенной Соединенными Штатами Америки против Кубы"</i>, июнь 2015 года.</p>
--	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Участие в системе международного воздушного транспорта основывается на статье 44 f) *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция), которая гласит, что одной из целей ИКАО является: "обеспечивать полное уважение прав Договаривающихся государств и справедливые для каждого Договаривающегося государства возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном сообщении".

1.2 Предыдущие авиатранспортные конференции (ATConf/4 в 1994 году и ATConf/5 в 2003 году) признали, что Договаривающиеся государства имеют различные цели и политику в области регулирования, но исходят из единой основной задачи обеспечения постоянного и устойчивого участия в деятельности международной авиатранспортной системы (Doc 9587, часть 1, раздел V) и что интересы и потребности развивающихся стран требуют особого рассмотрения.

1.3 На Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) подробно разбирались вызывающие обеспокоенность вопросы в связи с односторонними принудительными мерами, принятыми отдельными государствами или группами государств и отрицательно сказывающимися на услугах воздушного транспорта во всех областях гражданской авиации, включая наиболее важные из них, как например безопасность полетов, авиационная безопасность и экономическое регулирование. Было признано, что односторонние и экстерриториальные меры могут привести к конфликтам и отрицательно сказаться на устойчивом развитии международной гражданской авиации. На вышеупомянутой конференции Куба представила рабочий документ ATConf/6-WP/37, в котором отмечались отрицательные последствия для гражданской авиации Кубы таких односторонних, принудительных и дискриминационных мер, нарушающих Чикагскую конвенцию, и не позволяющих ей функционировать и развиваться надлежащим образом.

1.4 В 1960 году правительство Соединенных Штатов Америки ввело экономическую, торговую и финансовую блокаду против Республики Куба; это сказалось и продолжает в значительной степени сказываться на всех отраслях экономики страны, а в области транспорта наиболее сильно затронут сектор авиации.

1.5 Как и несколько лет подряд до этого начиная с 1992 года на 70-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН в прошлом году подавляющим большинством голосов была принята резолюция 69/5 *"Необходимость прекращения экономической, торговой и финансовой блокады, введенной Соединенными Штатами Америки против Кубы"*, 191 голосом за, 2 против и ни одного воздержавшегося.

1.6 17 декабря 2014 года правительства Кубы и Соединенных Штатов Америки начали переговоры о возобновлении дипломатических отношений на основе взаимоуважения, действуя как суверенные государства.

1.7 На данный момент удалось добиться успехов по нескольким направлениям, представляющим интерес для гражданской авиации:

- a) удаление Кубы из перечня "государств, поддерживающих международный терроризм";
- b) возобновление дипломатических отношений и работы посольств в обеих странах;
- c) организация взаимных визитов высокого уровня и визитов технических специалистов, в основном посвященных вопросам авиационной безопасности, в том числе частые встречи технических экспертов Кубинского института гражданской авиации и Администрации транспортной безопасности США (TSA). В частности TSA подтвердила уровень авиационной безопасности в кубинских аэропортах, а также принятие или внедрение соответствующими полномочными органами Кубы различных требований TSA в области авиационной безопасности;
- d) возобновление прямого почтового сообщения;
- e) подписание меморандума о взаимопонимании для выполнения регулярных рейсов между двумя странами;
- f) подписание Меморандума о взаимопонимании между Министерством внутренних дел, Генеральной таможенной службой Республики Куба и Министерством внутренней безопасности США для сотрудничества в области торговли и безопасности пассажиров;
- g) проведение переговоров о двустороннем сотрудничестве в области управления воздушным движением, поиска и спасания, метеорологии, борьбы с загрязнением климата и атмосферным загрязнением;
- h) в 2015 году количество поездок граждан США на Кубу выросло на 76 % по сравнению с предыдущим годом. В первой половине 2016 года наблюдалось 80-процентное увеличение по сравнению с первой половиной 2015 года.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Несмотря на отмеченный в предыдущем разделе настоящего документа прогресс, блокада продолжается, равно как и ее негативное воздействие на гражданскую авиацию Кубы.

2.2 Авиация является тем видом транспорта, на котором сильнее всего сказываются запреты и ограничения блокады, поскольку на него приходится 67,5 % всех перевозок

транспортного сектора. Ущерб для гражданской авиации за период с апреля 2013 года по апрель 2016 года оценивается в 990 284 384 долл. США.

2.3 К ограничениям, налагаемым на этот сектор подобной политикой, относится и тот факт, что для полетов на территорию США кубинские авиакомпании вынуждены получать дополнительные разрешения и лицензии помимо тех, которые обычно требуются для перевозок международным воздушным транспортом.

2.4 Действие законов, запрещающих приобретение современных технологий для воздушных судов, оборудования, деталей, запасных частей и прочих принадлежностей, а также запрещающих компаниям третьих стран продажу товаров и услуг Кубе, если доля компонентов США в их продукции превышает 25 %, даже в тех случаях, когда их владельцами являются граждане этих стран, отрицательно сказывается на устойчивом развитии гражданской авиации Кубы.

2.5 Авиакомпания *Cubana de Aviación S.A.* не может воспользоваться преимуществами компьютеризованных систем бронирования авиабилетов, поскольку большинством из них владеют Соединенные Штаты Америки или имеют на них имущественные права.

2.6 В силу помех финансового характера авиакомпания *Cubana de Aviación S.A.* не может самостоятельно пользоваться банковскими услугами для обработки средств по картам Visa и MasterCard, в связи с чем ей приходится продолжать развивать средства электронной торговли, пользуясь услугами компании AMF Global Items, что влечет за собой высокие эксплуатационные и финансовые расходы.

2.7 Говоря в целом, помимо авиакомпании *Cubana de Aviación S.A.*, финансовые переводы, в которых участвует Куба, продолжают блокироваться; платежи, в том числе в валюте отличной от доллара США, удерживаются, и продолжают отказы в обслуживании. В отношении финансовых переводов по сей день правительство США не сделало никаких заявлений политического характера и не выпустило никакого юридического документа, в котором международным банкам объяснялось бы, что транзакции, участником которым является Куба, законны и не должны облагаться штрафами.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Экономическая, торговая и финансовая блокада, введенная Соединенными Штатами Америки против Кубы:

- a) нарушает принципы, приведенные в преамбуле Чикагской конвенции и заключающиеся в том, чтобы международная гражданская авиация "могла развиваться безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично";
- b) налагает дискриминационные меры, которые также нарушают нормы и предписания Чикагской конвенции и, в частности, положения пп. a), c), d), f), g), h) и i) статьи 44, согласно которым цели и задачи ИКАО заключаются в том, чтобы содействовать развитию воздушного транспорта; удовлетворять

потребности народов мира в данном отношении; обеспечивать полное уважение прав Договаривающихся государств и избегать дискриминации в отношении Договаривающихся государств, а также оказывать общее содействие развитию международной гражданской авиации во всех ее аспектах. Данные меры также нарушают положения статей 77 и 79, в которых оговаривается, что ничто не должно препятствовать двум или более Договаривающимся государствам учреждать авиатранспортные организации совместной эксплуатации;

- c) является односторонним решением экстерриториального характера и противоречит духу *Конвенции о международной гражданской авиации* и приводит к отрицательным последствиям для развития гражданской авиации на Кубе.

3.2 Ассамблея, будучи наивысшим директивным органом ИКАО, обладает надлежащими полномочиями как всемирная межправительственная организация в области международной гражданской авиации для того, чтобы обеспечить единообразие политики и регулятивных систем, касающихся экономических аспектов международного воздушного транспорта. Более того, Ассамблея в ответ на вызывающие беспокойство проблемы в связи с односторонними и экстерриториальными решениями обязана призывать государства воздерживаться от использования подобного рода мер, отрицательно сказывающихся на международном воздушном транспорте.

3.3 Односторонние и экстерриториальные действия не способствуют упорядоченному и устойчивому развитию международной гражданской авиации и являются важными элементами, которые ИКАО и государствам следует учесть в *Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта*. Такие действия следует четко отразить в п. 3 раздела I добавления А "Экономическое регулирование международного воздушного транспорта".

4. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ МЕРЫ

4.1 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, содержащуюся в настоящем документе;
- b) считать, что односторонние и экстерриториальные действия препятствуют устойчивому развитию международного воздушного транспорта;
- c) признать, что односторонние меры и их экстерриториальное применение отрицательно сказываются на устойчивом развитии воздушного транспорта и нарушают принципы и противоречат целям Чикагской конвенции;
- d) в п. 3 раздела I добавления А "Экономическое регулирование международного воздушного транспорта" в проекте резолюции А39/хх "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта*" в документе А39-WP/8 заменить слова "*односторонних мер*" словами "*односторонних и экстерриториальных мер*".