

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

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

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

(Представлено Кубой)

**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 принудительных мер.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- принять к сведению информацию, содержащуюся в настоящем документе;
- считать, что односторонние принудительные меры препятствуют устойчивому развитию международного воздушного транспорта;
- признать, что односторонние принудительные меры отрицательно сказываются на устойчивом развитии воздушного транспорта и нарушают принципы и противоречат целям Чикагской конвенции;

d) включить в п. 3 раздела I добавления А "Экономическое регулирование международного воздушного транспорта" к документу A39-WP/8 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта" текст, предлагаемый в подпункте 4.1 d) настоящего документа.

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

<sup>1</sup> Текст на испанском языке предоставлен Кубой.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

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

1.2 Авиатранспортные конференции (АТConf/4 в 1994 году и АТConf/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 (АТConf/6) подробно разбирались вызывающие беспокойство 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 принудительные меры могут привести к конфликтам и отрицательно сказаться на устойчивом развитии международной гражданской авиации. На вышеупомянутой конференции Куба представила рабочий документ АТConf/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 работать и развиваться соответствующим 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 оказался 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 в этот раз.

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, в том числе связанным с гражданской авиацией или оказывающим на нее влияние, а именно:

- 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. Особо следует отметить тот факт, что специалисты Кубинского института гражданской авиации и Администрации транспортной безопасности США (TSA) часто проводят встречи по техническим вопросам и именно TSA удалось подтвердить 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 безопасности пассажиров и торговли;
- 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 прошлым годом. В первом квартале 2016 года наблюдалось 80-процентное увеличение по сравнению с первым кварталом 2015 года.

## 2. РАЗВИТИЕ СИТУАЦИИ

2.1 Несмотря на описанные в предыдущем разделе настоящего документа успехи, 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. 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 над территорией 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 технологиях превышает 25 %, даже в тех случаях, когда их владельцами являются граждане этих третьих стран, отрицательно сказывается на устойчивом развитии гражданской авиации Кубы.

2.5 Компания *Cubana de Aviación S.A.* не может воспользоваться преимуществами компьютеризованных систем распределения бронирования авиабилетов, поскольку большинство из них является собственностью Соединенных Штатов Америки или используется в интересах Соединенных Штатов Америки.

2.6 В силу помех финансового характера компания *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 и не ограничиваясь только компанией *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 продолжаются 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 банкам всего мира объяснялось бы, что транзакции, участником которых является Куба, законны и не должны облагаться никакими 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) такие дискриминационные меры также нарушают нормы и предписания Чикагской конвенции и, в частности, положения пп. a), c), d), f), g), h) и i) статьи 44, согласно которым к целям и задачам ИКАО относятся содействие 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 статьи 77 и 79, в которых оговаривается, что ничто не должно препятствовать двум или более Договаривающимся государствам учреждать авиатранспортные организации совместной эксплуатации;
- c) данные односторонние принудительные меры противоречат духу Конвенции о международной гражданской авиации и приводят к отрицательным последствиям для развития гражданской авиации на Кубе.

3.2 Ассамблея, будучи наивысшим директивным органом ИКАО, обладает достаточными полномочиями как всемирная межправительственная организация в области международной гражданской авиации для того, чтобы обеспечить единообразие политики и

режимов регулирования, касающихся экономических аспектов международного воздушного транспорта. Более того, Ассамблея в ответ на вызывающие беспокойство проблемы в связи с односторонними принудительными мерами обязана призывать государства воздерживаться от использования подобного рода мер, отрицательно сказывающихся на международном воздушном транспорте.

3.3 Односторонние принудительные меры не способствуют упорядоченному и устойчивому развитию международной гражданской авиации, что ИКАО и государствам следует учесть в *"Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"* ввиду присущей данным элементам важности, и что 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 принудительные меры препятствуют устойчивому развитию международного воздушного транспорта;
- c) признать, что односторонние принудительные меры отрицательно сказываются на устойчивом развитии воздушного транспорта и нарушают принципы и противоречат целям Чикагской конвенции;
- d) включить в п. 3 раздела I добавления А *"Экономическое регулирование международного воздушного транспорта"* к документу А39-WP/8 *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"*, следующий текст:

"Призывает государства-члены воздерживаться в правоприменительной практике от введения односторонних принудительных мер, которые противоречат международному законодательству и Уставу Организации Объединенных Наций и также будут отрицательно сказываться на общих интересах авиационного сообщества и эффективном и устойчивом развитии международного воздушного транспорта".