

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 36 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией

**НЕБЛАГОПРИЯТНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА КУБЫ, ВЫЗВАННЫЕ ВВЕДЕНИЕМ ОДНОСТОРОННИХ
И ЭКСТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ МЕР**

(Представлено Кубой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Цель настоящего рабочего документа заключается в том, чтобы предоставить международному сообществу гражданской авиации информацию о введенных против Республики Куба односторонних мерах экстерриториального характера, которые препятствуют устойчивому развитию воздушного транспорта, нарушают Конвенцию о международной гражданской авиации и затрудняют реализацию инициативы "*Ни одна страна не остается без внимания*" (NCLB).

Действия: Ассамблее предлагается рассмотреть действия, рекомендуемые в пп. а), b), c) и d) пункта 4.1 настоящего рабочего документа.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью D " <i>Экономическое развитие воздушного транспорта</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Резолюция 71/5, принятая Генеральной Ассамблеей ООН 1 ноября 2017 года. <i>Необходимость прекращения экономической, торговой и финансовой блокады, введенной Соединенными Штатам Америки против Кубы</i> Резолюция 72/4, принятая Генеральной Ассамблеей ООН 1 ноября 2018 года. <i>Необходимость прекращения экономической, торговой и финансовой блокады, введенной Соединенными Штатам Америки против Кубы</i> Дос 10075, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> (по состоянию на 6 октября 2016 года) Дос 10078, <i>Доклад Экономической комиссии. Тридцать девятая сессия Ассамблеи ИКАО</i> A40-WP/22-EC/7 " <i>Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта</i> " Доклад Девятого совещания директоров гражданской авиации Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна в Порт-оф-Спейн (Тринидад и Тобаго) 25–27 июня 2019 года <i>Вербальная нота посольства Кубы в Канаде Президенту Совету ИКАО и Генеральному секретарю ИКАО от 26 апреля 2019 года</i>

¹ Текст на испанском языке предоставлен Кубой.

	Doc 7300, <i>Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция)</i> Doc 9587, <i>Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта</i>
--	--

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 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 2 (B)) и что интересы и потребности развивающихся стран требуют особого рассмотрения. 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, например, безопасность полетов, авиационная безопасность и экономические экстерриториальные меры. Было признано, что односторонние экстерриториальные меры могут приводить к конфликтам и отрицательно сказываться на устойчивом развитии международной гражданской авиации.

1.3 На 39-й сессии Ассамблеи ИКАО в ходе обсуждения в рамках пункта 43 относительно предложения, сделанного Кубой в рабочем документе А39-WP/323 Revision No. 1, Экономическая комиссия утвердила добавление термина "экстерриториальные меры" в резолюцию о *Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта* и в пункт 3 раздела I добавления А *Экономическое регулирование международного воздушного транспорта*, и теперь он включен в пункт 3 раздела I резолюции А39-15 "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта*". Кроме того, в ходе обсуждений Экономической комиссии по другим вопросам получил поддержку тезис о том, что экстерриториальные меры в авиационном бизнесе выходят далеко за пределы затронутых ими государств и оказывают воздействие на третьи стороны, и некоторые государства призвали ИКАО принять меры для урегулирования этой ситуации.

1.4 В своем докладе Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций в 2018 году в отношении резолюции 72/4 "*Необходимость прекращения экономической, торговой и финансовой блокады, введенной Соединенными Штатами Америки против Кубы*" Куба подчеркнула, что после подписания в 2017 году *Президентского меморандума о национальной безопасности, направленного на усиление политики Соединенных Штатов в отношении Кубы* были изданы новые правила и положения министерства торговли, казначейства и Государственного департамента Соединенных Штатов Америки для исполнения этого Меморандума, которые еще больше ужесточили эмбарго и дискриминационные меры в отношении острова.

1.5 *Вербальная нота* посольства Кубы в Канаде от 26 апреля 2019 года содержит *Декларацию революционного правительства Республики Куба*, опубликованную 17 апреля 2019 года, которая решительно отвергает новые агрессивные меры, принятые правительством Соединенных Штатов против Кубы, обращает внимание Организации на их потенциальные неблагоприятные последствия для развития гражданской авиации на Кубе и содержит просьбу к ИКАО сделать заявление по этому вопросу в той форме и в том виде, которые она сочтет наиболее подходящими. Нота была направлена Президенту Совета ИКАО и Генеральному секретарю Организации.

2. АНАЛИЗ ВОПРОСА

2.1 На протяжении 58 лет Куба находится в состоянии экономической, торговой и финансовой блокады, введенной Соединенными Штатами Америки. Куба сообщила Организации Объединенных Наций, что ущерб, причиненный этим эмбарго транспортному сектору в целом, только в период с апреля 2017 года по март 2018 года составил 101 550 000 долл. США, а значительный ущерб кубинской авиации оценивается в 63 640 000 долл. США. Сектор гражданского воздушного транспорта на Кубе лишен возможности приобретать или арендовать воздушные суда, а также их компоненты или запасные части, технологии и ноу-хау, когда страной происхождения более 20 % компонентов являются Соединенные Штаты Америки, независимо от того, какая страна является страной происхождения или изготовления воздушного судна. Кроме того, препятствия на пути открытия счетов и банковских операций и блокировки платежей, даже не в долларах США, а в других валютах, максимально ограничивают возможности кубинских авиакомпаний и фирм, предоставляющих авиационные услуги.

2.2 В контексте блокады и ее экстерриториального применения недавно были введены следующие меры против авиакомпании "Кубана де Авиасьон":

- a) аннулирование соглашений о сотрудничестве с авиакомпаниями третьих стран в отношении совместного использования кодов, интерлайна и многосторонних пропорциональных тарифов, поскольку "Кубана" была внесена в Список лиц особых категорий и запрещенных лиц Управления США по контролю за иностранными активами (OFAC);
- b) приостановление в Италии, Франции и Мексике международного обслуживания по продаже и выпуску авиабилетов из-за неблагоприятных последствий для расчетных банков этих стран;
- c) прекращение деловых отношений с фирмами США, которые связаны с гражданской авиацией, из-за опасений по поводу введения правительством Соединенных Штатов мер в рамках эмбарго против Кубы.

2.3 Кроме того, в соответствии с решением правительства Соединенных Штатов о применении раздела III и продлении срока применения раздела IV Закона Хелмса-Бертон, начиная со 2 мая, в судах Соединенных Штатов могут быть предприняты действия против кубинских и иностранных юридических лиц, находящихся вне юрисдикции Соединенных Штатов; руководителям фирм, законным образом инвестирующим на Кубе в имущество, которое национализируется на законных основаниях в соответствии с международным правом, и их семьям может быть отказано во въезде на территорию Соединенных Штатов; и могут быть введены дополнительные финансовые санкции, еще больше усложняющие выполнение законных банковских операций между Кубой и остальным миром.

2.4 В соответствии с разделом III граждане Соединенных Штатов, в том числе те, которые являлись иностранцами во время национализации иностранного имущества на Кубе в 1960 году, проведенной в строгом соответствии с международным правом, могут иметь право подавать иски в судах Соединенных Штатов, предъявляя претензии лицам, которые, по их мнению, занимаются "незаконным оборотом" такого имущества. Поскольку на настоящий момент ни один суд Соединенных Штатов не дал толкование понятию "незаконного оборота" национализированного имущества, ни один сектор или экономическая деятельность не будут исключены из сферы его применения, что негативно отразится на развитии гражданской авиации на Кубе, в частности, на иностранных фирмах, предприятия которых связаны с инвестициями в модернизацию кубинских аэропортов и выполнением полетов авиакомпаний различных стран, обеспечивающих связность Кубы с миром (см. примеры в п. 2.3), наряду с другими неблагоприятными последствиями.

2.5 Несмотря на вышесказанное, на Девятом совещании директоров гражданской авиации Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна, которое состоялось в Тринидаде и Тобаго 25-27 июня, Куба заявила в рамках коллегиального обсуждения вопроса "*Усиление государственной поддержки в вопросах развития воздушного транспорта*" что, несмотря действующую уже 58 лет блокаду Кубы со стороны правительства Соединенных Штатов, поддержка, получаемая от ведомств гражданской авиации всех государств региона, и профессиональные отношения, поддерживаемые с тремя федеральными агентствами и одной корпорацией Соединенных Штатов, а именно ФАУ, TSA, NTSB и "Боинг", очень важны для кубинской авиации.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Каждый год Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций просит органы и учреждения системы Организации Объединенных Наций подготовить доклад о ходе выполнения *резолюции о необходимости прекращения экономической, торговой и финансовой блокады, введенной Соединенными Штатами Америки против Кубы* в свете целей и принципов Устава ООН и международного права и представить его на сессии.

3.2 На этом фоне ИКАО должна сыграть свою роль в отстаивании таких принципов, как суверенное равенство государств, отсутствие дискриминации, взаимное уважение, равенство возможностей и свобода международной торговли и навигации, закрепленные в Конвенции о международной гражданской авиации, Уставе Организации Объединенных Наций и многих международно-правовых документах. ИКАО представляет собой подходящий форум для анализа последствий применения односторонних и экстерриториальных мер, нарушающих эти принципы, и для принятия мер по урегулированию этой ситуации.

3.3 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; избегать дискриминации в отношении Договаривающихся государств, а также оказывать общее содействие развитию международной гражданской авиации во всех ее аспектах;

- с) является односторонним решением экстерриториального характера, которое противоречит духу Конвенции о международной гражданской авиации, Устава Организации Объединенных Наций и международного права и оказывает неблагоприятное воздействие на развитие гражданской авиации на Кубе.

4. РЕКОМЕНДАЦИИ

4.1 Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению информацию, содержащуюся в этом рабочем документе;
- б) вновь подтвердить, что односторонние и экстерриториальные действия препятствуют устойчивому экономическому развитию международного воздушного транспорта и, в частности, оказывают большое влияние на развивающиеся страны;
- с) настоятельно призвать все государства воздерживаться от принятия и применения законов и мер, имеющих экстерриториальные последствия, которые затрагивают суверенитет других государств, законные интересы субъектов или лиц, находящихся под его юрисдикцией, и свободу торговли и навигации в соответствии со своими обязательствами в рамках Конвенции о международной гражданской авиации, Устава Организации Объединенных Наций и международного права, которые, среди прочего, подтверждают свободу торговли и навигации;
- д) признать, что Международная организация гражданской авиации является надлежащим постоянным форумом для анализа последствий применения государствами односторонних и экстерриториальных мер, препятствующих упорядоченному, устойчивому и гармоничному развитию международного воздушного транспорта, и что она должна принять меры для урегулирования этой ситуации.