



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 27 повестки дня.

Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией

ОБНОВЛЕННАЯ ИНФОРМАЦИЯ О НЕБЛАГОПРИЯТНЫХ ПОСЛЕДСТВИЯХ ОДНОСТОРОННИХ ЭКСТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ МЕР ДЛЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА КУБЫ

(Представлено Кубой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе представлена обновленная информация о том, как продолжающееся применение односторонних экстерриториальных мер продолжает оказывать неблагоприятное влияние на авиатранспортную отрасль Кубы с точки зрения экономического и устойчивого развития, что является нарушением *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагской конвенции) и препятствует реализации инициативы Международной организации гражданской авиации (ИКАО) "*Ни одна страна не остается без внимания*" (NCLB).

Действия: Ассамблее предлагается:

- принять к сведению информацию, представленную в настоящем рабочем документе;
- признать, что экстерриториальные односторонние меры негативно сказываются на устойчивом развитии гражданской авиации, нарушая принципы и цели Чикагской конвенции, и препятствуют развитию гражданской авиации на Кубе – стране, которая является одним из звеньев в цепи государств, участвующих в региональных и глобальных воздушных перевозках;
- настоятельно призвать все государства воздерживаться от принятия и применения законов и положений, экстерриториальные последствия которых затрагивают суверенитет других государств, законные интересы юридических или физических лиц, подпадающих под их юрисдикцию, а также свободу торговли и навигации, в соответствии с их обязательствами в рамках *Конвенции о международной гражданской авиации*, Устава Организации Объединенных Наций и международного права.

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегической целью " <i>Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех</i> "
Финансовые последствия	Отсутствуют

¹ Версия документа на испанском языке предоставлена Кубой.

<i>Справочный материал</i>	A39-WP/323-EC/32 <i>"Последствия односторонних принудительных мер, введенных экономической, торговой и финансовой блокадой Соединенных Штатов Америки, для устойчивого развития гражданской авиации в Республике Куба"</i> A40-WP/469-EC/38 <i>"Неблагоприятные последствия для устойчивого экономического развития воздушного транспорта Кубы, вызванные введением односторонних и экстерриториальных мер"</i> Резолюция A40-9 <i>"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"</i> A40-WP/622-P/50 <i>"Доклад Экономической комиссии по пункту 36 повестки дня"</i> A41-WP/404-EC/28 <i>"Неблагоприятные последствия для устойчивого экономического развития воздушного транспорта Кубы, вызванные введением односторонних и экстерриториальных мер"</i> A41-WP/671-P66 <i>"Доклад Экономической комиссии по пунктам 38 и 39 повестки дня"</i> Вербальная нота Посольства Кубы в Канаде в адрес Президента Совета ИКАО и Генерального секретаря от 26 апреля 2019 года Дос 7300 <i>"Конвенция о международной гражданской авиации"</i> (Чикагская конвенция) Дос 9587 <i>"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"</i> Доклад Кубы в соответствии с резолюцией 78/7 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций <i>"Необходимость прекращения экономической, торговой и финансовой блокады, введенной Соединенными Штатами Америки против Кубы"</i>, принятой в июле 2024 года
----------------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) обеспечивает основу для участия государств в международных воздушных перевозках. Положение п. f) статьи 44 гласит, что одна из целей Международной организации гражданской авиации (ИКАО) – "обеспечивать полное уважение прав Договаривающихся государств и справедливые для каждого Договаривающегося государства возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении".

1.2 На VI Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) были подробно рассмотрены вызывающие беспокойство односторонние принудительные меры, принятые некоторыми государствами или группами государств, которые негативно влияют на службы воздушного транспорта во всех областях гражданской авиации.

1.3 В докладе, представленном Кубой в соответствии с резолюцией 78/7 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, озаглавленной *"Необходимость прекращения экономической, торговой и финансовой блокады, введенной Соединенными Штатами Америки против Кубы"*, от июля 2024 года, подчеркивается, что в период с марта 2023 года по февраль 2024 года правительство Соединенных Штатов Америки продолжало проводить в отношении Кубы политику максимального давления, краеугольным камнем которой является строгое соблюдение экономической, торговой и финансовой блокады. Односторонние меры оставались неизменными, что продолжало воспроизводить и усугублять разрушительные последствия этой односторонней системы принуждения, дольше всего существующей и самой масштабной в истории.

1.4 К числу наиболее жестких мер, которые продолжали действовать в течение последних трех лет, относятся: составленный в одностороннем порядке перечень государств, предположительно являющихся спонсорами терроризма; возможность подачи иска в суды Соединенных Штатов в соответствии с разделом III Закона "О свободе Кубы и демократической солидарности с ней" (LIBERTAD) (Закон Хелмса-Бертон); санкции или угрозы применения санкций в отношении транспортных компаний, страховщиков и перестраховщиков, осуществляющих поставки топлива в нашу страну; а также интенсивное и педантичное преследование при проверке финансовых операций Кубы.

2. АНАЛИЗ

2.1 Куба еще раз напоминает, что односторонние экстерриториальные действия препятствуют устойчивому экономическому развитию международных воздушных перевозок, что особенно негативно сказывается на развивающихся странах. В последние несколько лет этот вопрос обсуждается на каждой Ассамблее ИКАО, и на настоящей – 42-й сессии – Куба вновь заявляет о необходимости его надлежащего рассмотрения.

2.2 Авиация, как и все остальные транспортные отрасли Кубы, на протяжении многих лет серьезно страдает от этой блокады. Справиться с такой сложной ситуацией, одновременно минимизируя риски для безопасности полетов до приемлемого уровня и добившись более 92 процентов эффективности внедрения критически важных элементов системы надзора за безопасностью полетов, стало возможным только благодаря профессионализму наших специалистов по системе гражданской авиации и международному сотрудничеству, особенно в рамках Регионального бюро Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна (НАСС) и Регионального бюро Южноамериканского региона (SAM), а также их соответствующих региональных групп по безопасности полетов.

2.3 Экстерриториальное осуществление блокады включает в себя принудительные меры в отношении компании Cubana de Aviación. Вот лишь несколько примеров: авиакомпания понесла огромные финансовые убытки из-за аннулирования договоров аренды воздушных судов, закрытия банковских счетов и прекращения деловых операций, а также из-за отсутствия доступа к кредитам в международных банках для обслуживания и ремонта флота.

2.4 Кроме того, компания Cubana de Aviación не может купить воздушные суда, поскольку Кубе запрещено приобретать средства и оборудование, более чем на 10 процентов состоящие из компонентов, которые изготовлены в Соединенных Штатах, что также сказывается на внутренних воздушных перевозках.

2.5 Еще один показательный факт: в апреле 2024 года Бюро промышленности и безопасности при Министерстве торговли Соединенных Штатов отклонило заявку испанской компании на получение лицензии для экспорта на Кубу воздушного судна ATR 72-212A, которое предназначалось для внутренних полетов.

2.6 В этот период пострадала и закупка авиационного масла, так как французская компания Total S.A. прекратила поставки из-за блокады.

2.7 В марте 2024 года аргентинская компания Yacimientos Petroliferos Fiscales S.A. (YPF) сообщила компании Cubana de Aviación, что прекратит поставки топлива для ее самолетов в связи с блокадой Кубы со стороны Соединенных Штатов. В результате компания Cubana de Aviación была вынуждена приостановить регулярные рейсы между двумя странами после 39 лет бесперебойного обслуживания.

2.8 Устойчивое развитие воздушного транспорта в системе гражданской авиации Кубы за последние три года ухудшилось из-за экономической, торговой и финансовой блокады, введенной Соединенными Штатами Америки против Кубы. Эти меры затрагивают не только авиакомпанию, но и других поставщиков услуг, которым приходится прилагать дополнительные усилия и искать гораздо более дорогие альтернативы для предоставления своих услуг.

2.9 Ограничение доступа к заблокированным для Кубы платформам, таким как Cisco Webex, Zoom и Cvent, все еще сохраняется. Из-за отсутствия доступа к Cvent, платформе, которую ИКАО выбрала для планирования встреч в рамках главного мероприятия по проведению переговоров о многосторонних соглашениях в сфере воздушного транспорта – конференции ICAN 2024, – Куба была вынуждена обратиться за поддержкой к организационному комитету. Комитет любезно взял на себя роль резервного канала связи для двусторонних контактов до тех пор, пока, наконец, не была сформирована обширная и плодотворная повестка дня, но с менее удобными для пользователя инструментами.

2.10 Вместе с тем, признавая важность гармоничного, упорядоченного и устойчивого развития международного воздушного транспорта, Куба продолжает сотрудничать с полномочными органами гражданской авиации всех государств региона, в том числе поддерживая профессиональные отношения с Федеральным управлением гражданской авиации (ФУГА), Администрацией транспортной безопасности (TSA) и Национальным советом по безопасности на транспорте (NTSB), а также с другими ведомствами Соединенных Штатов, что оказалось актуальным для эффективного и безопасного развития гражданской авиации Кубы в региональном контексте.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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

- i) 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";
- ii) 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 международного воздушного транспорта; удовлетворять потребности народов мира в данном отношении; обеспечивать полное уважение прав Договаривающихся государств; не допускать дискриминации между ними; в целом оказывать содействие развитию международной гражданской авиации во всех ее аспектах;
- iii) является односторонним решением экстерриториального характера, которое противоречит духу *Конвенции о международной гражданской авиации*, Уставу Организации Объединенных Наций и международному праву и оказывает неблагоприятное воздействие на развитие гражданской авиации на Кубе, а также на региональный и глобальный воздушный транспорт.

3.2 Будучи высшим директивным органом ИКАО, Ассамблея может играть существенную роль в поддержании принципов, закрепленных в *Конвенции о международной гражданской авиации*, Уставе Организации Объединенных Наций и многих международных юридических документах, таких принципов, как суверенное равенство государств, недискриминация, взаимное уважение, равенство возможностей и свобода международной торговли и навигации; Ассамблея – это подходящая дискуссионная площадка для обсуждения негативного влияния односторонних экстерриториальных мер на развитие международного воздушного транспорта. Вот почему Ассамблея должна принять меры для решения этой проблемы.

— КОНЕЦ —