



## 35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

### ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

**Пункт 27 повестки дня. Регулирование международных воздушных перевозок и итоги  
Пятой Всемирной авиатранспортной конференции**

#### **ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ, ТОРГОВОЙ И ФИНАНСОВОЙ БЛОКАДЫ, ВВЕДЕННОЙ ПРОТИВ КУБЫ СОЕДИНЕННЫМИ ШТАТАМИ АМЕРИКИ**

(Представлено Кубой)

#### **АННОТАЦИЯ**

Целью настоящего документа является информирование международного авиационного сообщества о нарушениях Чикагской конвенции, совершаемых в рамках мер экономической, торговой и финансовой блокады, введенной Соединенными Штатами Америки против Кубы, а также о последствиях этой блокады для развития гражданской авиации Кубы, создающих препятствия участию кубинских авиакомпаний в международных авиаперевозках. Этот документ дополняет информацию по данному вопросу, которую представит Президент Совета и которая будет проанализирована в ходе 35-й сессии Ассамблеи.

Действия Ассамблеи указаны в п. 4.

### **1. ИСТОРИЯ ВОПРОСА**

1.1 Начиная с 1960 года правительство Соединенных Штатов Америки (США) установило экономическую, торговую и финансовую блокаду против Республики Куба. С этого момента были серьезно затронуты все экономические области страны, включая гражданскую авиацию.

1.2 Экономическая, торговая и финансовая блокада, введенная против Кубы Соединенными Штатами Америки, нарушает принципы, провозглашенные в Преамбуле Чикагской конвенции.

<sup>1</sup> Тексты на английском, испанском и французском языках представлены Кубой.

1.3 Начиная с 1992 года на своей 47-й сессии и вплоть до 58-й сессии в 2003 году Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций последовательно утверждала подавляющим большинством голосов резолюции, озаглавленные **"Необходимость прекращения экономической, торговой и финансовой блокады, введенной Соединенными Штатами Америки против Кубы"**.

1.4 На 31-й и 32-й сессиях Ассамблеи ИКАО Куба представила соответствующие рабочие документы по данному вопросу, а на 33-й сессии был представлен документ А33-WP/94, и мы решили не выносить его на обсуждение, принимая во внимание ужасный террористический акт 11 сентября, который вынудил нас не отвлекать наше внимание на данный вопрос. По этой причине было предложено проанализировать этот вопрос на Совете, и он был принят для рассмотрения Экономической комиссией в рамках анализа рабочего документа А33-WP/262 и затем был принят для рассмотрения Ассамблеей в рамках представленного на пленарное заседание рабочего документа А33-WP/309.

1.5 На своем первом заседании в ходе 164-й сессии Совет рассмотрел рабочий документ С-WP/11671, содержащий резолюции и решения 33-й сессии Ассамблеи, и принял решение (С-DEC 164/1 от 24 октября 2001 года) утвердить этот рабочий документ, включающий следующий пункт:

**"(Пункт 26:27 (26-5. WP/262 и WP/309)), внешние факторы, влияющие на деятельность гражданской авиации. Совету – рассмотреть вопросы, поднятые Кубой"**.

1.6 Однако Совет не запланировал рассмотрение этого вопроса на какой-либо из своих сессий после Ассамблеи, и по этой причине в ходе 172-й сессии мы обратились к Президенту Совета с просьбой включить данный вопрос в повестку дня Ассамблеи.

1.7 В своем ответе на наш запрос д-р Котайт предложил не рассматривать этот вопрос на Совете, поскольку он изложит на 35-й сессии Ассамблеи наиболее существенные и важные для кубинской авиации проблемы, связанные с указанными последствиями, в целях получения от участвующих делегаций дополнительных данных и критериев, и таким образом Совет будет лучше подготовлен для рассмотрения этого вопроса на одной из своих последующих сессий.

1.8 Поэтому цель настоящего рабочего документа заключается в том, чтобы оказать Ассамблее помощь путем предоставления как можно больше данных, дополняющих изложенную Президентом информацию, и обеспечить проведение более полного анализа этой проблемы.

## 2. АНАЛИЗ ПОСЛЕДСТВИЙ

2.1 Экономическая, торговая и финансовая блокада и принимаемые в ее рамках меры дискриминационного характера являются нарушением стандартов и принципов Чикагской конвенции, зафиксированных, в частности, в пп. а), с), d), f), g), h) и i) статьи 44, а также в статьях 77 и 79. В рамках этих статей, помимо прочих примеров, мы сталкивались с трудностями в заключении совместных соглашений о лизинге с другими авиакомпаниями.

2.2 Монопольное положение США на рынке изготовления коммерческих воздушных судов, а также агрегатов, частей и технологий для изготовления и технического обслуживания

воздушных судов и европейских самолетов делают их закупку чрезвычайно дорогостоящей для кубинских авиакомпаний. По причине мер, принимаемых в рамках блокады, был получен отрицательный ответ от фирмы "Боинг" на запрос о проведении технического обслуживания воздушного судна, изготовленного этой фирмой и используемого кубинской авиакомпанией (копия представлена ИКАО). Кроме того, под давлением блокады условия лизинга оказались ненормальными и неблагоприятными. Стоимость аренды воздушных судов DC-10, A-320 и B-727 была выше соответствующих цен на международном рынке. Указанные препятствия имели экономические последствия и таким образом привели к дополнительным расходам, которые с начала вышеупомянутой блокады составили 184 664 582,40 долл. США.

2.3 В ходе 28-й Чрезвычайной Ассамблеи ИКАО кубинская делегация предложила включить в резолюцию A28-3/6 следующий пункт: **"также рекомендует государствам оказывать содействие авиакомпаниям в их усилиях по ускорению модернизации парка воздушных судов и тем самым устранять препятствия и обеспечивать всем государствам доступ к аренде или закупке воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3, включая, при необходимости, предоставление многосторонней технической помощи."** Указанный пункт был утвержден Ассамблеей в качестве составной части резолюции и остается в силе в рамках п. 6 добавления D резолюции A33-7.

2.4 Несколько авиакомпаний США на систематической основе осуществляют чартерные рейсы на Кубу и из Кубы с частотой более 60 рейсов в неделю, как, например, авиакомпании "Юнайтед эрлайнз", "Континентал", "Дельта", "Майами эр", "Америкэн иглс", "Галф стрим", "Фэлкон эр", "Норт Америкэн" и др. Указанные авиакомпании выполняют полеты по маршрутам из Майами, Лос-Анджелеса и Нью-Йорка, и кубинское государство обеспечивает для этих полетов все средства и обслуживание, необходимые для перевозки пассажиров. Однако правительство США не разрешает кубинским авиакомпаниям выполнять полеты на территорию США на основании положений раздела 555.201 а) "Постановления о контроле за активами Кубы", часть 515 (31) Сборника федеральных норм и правил.

2.5 С другой стороны, сохраняется запрет на посещение нашей страны гражданами США в качестве туристов, и по этой причине авиакомпании как Кубы, так и США не имеют возможности осуществлять этот вид перевозок. За период с 1960 года по апрель 2003 года общая сумма потерь из-за неполучения дохода по причине указанного запрета и, соответственно, непредоставления аэропортового и прочего обслуживания, а также невзимания аэропортовых налогов, распространяющихся на пассажиров, составила примерно 1 890 932 242,00 долл. США.

2.6 Кроме того, получение доступа к любой разработанной США технологии, такой как средства связи, навигации и наблюдения, а также аэропортовые системы, включая противопожарное и спасательное оборудование, не представляется возможным. Такая ситуация вынуждает нас обращаться к другим рынкам, и таким образом стоимость возрастает до 15%. Мы можем отметить тот факт, что нашим авиакомпаниям не дали возможность приобрести на рынках третьих стран запасные части для детекторов взрывчатых веществ (модель 97 HS), используемых персоналом службы авиационной безопасности для наших рейсов. Компания, которая поставляла данный вид продукции, была британской фирмой, и у нас не было трудностей с закупкой этих деталей, однако после того, как эта компания была приобретена американской фирмой, поставки прекратились из-за мер, принимаемых в рамках блокады. От этой компании (Ion Track) были получены письма вначале с согласием осуществить поставки и в конце с отказом на основании закона о блокаде (копии представлены ИКАО).

2.7 В тех случаях, когда в соответствии с региональными соглашениями между ИКАО и Всемирной метеорологической организацией на Соединенные Штаты Америки была возложена ответственность за поставки, нам пришлось в течение длительного периода ожидать санкционирования и утверждения Государственным департаментом, министерством финансов и министерством торговли США экспортных лицензий для осуществления поставок на Кубу. В качестве примеров мы можем упомянуть следующее:

- a) усовершенствованная система речевой связи для ОВД (сеть MEVA);
- b) система связи для передачи и приема метеорологической информации из Всемирной системы зональных прогнозов (ВСЗП), которую пришлось приобретать через ИКАО из-за невозможности прямых закупок, что оказалось очень болезненным и сложным процессом и создало трудности с ремонтом и техническим обслуживанием этих систем.

2.8 Все вышеизложенное сказалось бы на развитии аэронавигации в установленном ИКАО для Кубы районе полетной информации (РПИ) со средней интенсивностью движения 7000 полетов в месяц, если бы мы не выделили дополнительные ресурсы для приобретения этого оборудования в других удаленных странах, с тем чтобы обеспечить эффективные гарантии такой деятельности.

2.9 Аналогичным образом, мы не можем получить благоприятных условий для продаж и гарантии получения базовых обычных фондов поставок и ремонта частей и агрегатов для авиации, бортового электронного оборудования, комплектующих и двигателей таких фирм, как Pratt & Whitney, Honeywell International Inc., Allied Signal Inc., Hamilton Standard, Avihall и других. Мы также хотели бы информировать участников Ассамблеи о захвате четырех (4) систем предупреждения столкновений TCAS II, являющихся собственностью авиакомпании "Кубана де авиасьон", когда они были направлены для ремонта в ремонтную мастерскую производителя оборудования Honeywell в Тулузе (Франция). Данная проблема сейчас решается с участием ИКАО.

2.10 Предоставление авиационного топлива находится под строгим контролем, и транснациональным компаниям США запрещено поставлять даже минимальное количество этой продукции кубинским авиакомпаниям в любой точке мира.

2.11 Аналогичным образом, ввоз такого топлива связан с значительными дополнительными затратами, обусловленными стоимостью транспортировки и большими страховыми премиями при отсутствии механизма оплаты. Все это означает дополнительное 20%-ное увеличение расходов.

2.12 Кроме того, мы должны отметить, что системы продаж SABRE, GALILEO и WORLDSPAN, которые базируются в Соединенных Штатах Америки и принадлежат компаниям США, отказали авиакомпании "Кубана де авиасьон" в праве на пользование их услугами. От управляющих фирм WORLDSPAN и SABRE получены отрицательные ответы, в которых в качестве основания для отказа указывается блокада (копии представлены ИКАО).

2.13 Такая несправедливая и дискриминационная политика Соединенных Штатов Америки оказала за 44 года серьезное воздействие на гражданскую авиацию Кубы, при этом

ущерб достиг 2 221 953 489,66 долл. США, что существенно ограничило развитие воздушного транспорта в нашей стране.

### **3. ВЫВОДЫ**

3.1 В то время, как изложенные в настоящем рабочем документе действия в течение многих лет наносят экономический ущерб гражданской авиации Кубы и направлены на ограничение развития нашей авиации, они также вынуждают нас удвоить свои усилия для обеспечения гарантии того, чтобы наши услуги, предоставляемые международному сообществу, отвечали требуемому уровню качества и безопасности полетов и удовлетворяли установленным ИКАО стандартам и нормативам, а также чтобы вся осуществляемая нами деятельность соответствовала принципам, зафиксированным в Конвенции о международной гражданской авиации.

3.2 Учитывая эти свидетельства, кубинская делегация считает своим моральным долгом еще раз напомнить международному авиационному сообществу о недопустимости введения одним государством односторонних мер против другого государства, когда оба государства являются участниками Чикагской конвенции; тем самым нарушаются принципы и цели такой Конвенции и создаются негативные прецеденты, которые могут иметь последствия для других государств этого сообщества.

3.3 Правительство США продолжает предпринимать все эти нежелательные меры, направленные на создание препятствий развитию гражданской авиации Кубы, несмотря на проявляемое кубинскими авиационными полномочными органами справедливое и уважительное отношение в вопросах, касающихся авиационной деятельности той страны, как это было продемонстрировано незамедлительным сотрудничеством со стороны аэропортов и центра УВД Кубы, услугами которых могли воспользоваться все направлявшиеся в США воздушные суда после печальных событий 11 сентября.

### **4. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ**

4.1 Ассамблее предлагается:

- a) проанализировать содержащуюся в настоящем рабочем документе информацию, касающуюся последствий экономической и торговой блокады, введенной правительством Соединенных Штатов Америки против Республики Куба в области гражданской авиации;
- b) признать, что односторонние меры, вводимые каким-либо государством против другого государства, когда оба государства являются участниками Чикагской конвенции, оказывают влияние на развитие его авиации и представляют собой открытое нарушение принципов и целей Чикагской конвенции, а также создают негативные прецеденты, которые могут иметь последствия для других государств международного авиационного сообщества;
- c) просить Генерального секретаря ИКАО информировать Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о последствиях для гражданской

авиации Кубы экономической и торговой блокады, введенной Соединенными Штатами Америки против Республики Куба, в рамках ответа, который ИКАО должна направить в Организацию Объединенных Наций в соответствии с резолюцией A/RES/58/7 от 18 ноября 2003 года; и

- d) просить Президента Совета ежегодно представлять Совету доклад по данному вопросу, пока эти негативные последствия сохраняются.

— КОНЕЦ —