



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF)

ШЕСТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 18–22 марта 2013 года

- Пункт 1 повестки дня. Глобальный обзор тенденций и событий
Пункт 1.2 повестки дня. Прочие области работы ИКАО, которые могут привести к финансовым последствиям

ПОСЛЕДСТВИЯ ВВЕДЕННОГО СОЕДИНЕННЫМИ ШТАТАМИ АМЕРИКИ ПРОТИВ КУБЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО, ТОРГОВОГО И ФИНАНСОВОГО ЭМБАРГО ДЛЯ СЕКТОРА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Кубой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Настоящий рабочий документ ставит своей целью довести до сведения международного сообщества гражданской авиации информацию и свидетельства, касающиеся экономических последствий введенного Соединенными Штатами Америки экономического, торгового и финансового эмбарго, на развитие воздушного транспорта в Республике Куба и его **экстерриториального характера**; о нарушениях Конвенции о Международной гражданской авиации вследствие мер экономического, торгового и финансового эмбарго, принятых Соединенными Штатами Америки против Кубы, а также о последствиях этого эмбарго для развития кубинской гражданской авиации и **устойчивого участия в деятельности воздушного транспорта**, что препятствуют выполнению кубинскими авиакомпаниями международных воздушных перевозок.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендациями, представленными в п. 4.

<i>Справочный материал:</i>	Справочные материалы ATConf/6 доступны на сайте www.icao.int/meetings/atconf6
-----------------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Участие в выполнении международных воздушных перевозок основано на положениях Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция). Согласно статье 44 Чикагской конвенции (Doc 7300) одна из целей ИКАО заключается в том, чтобы "...обеспечивать полное уважение прав Договаривающихся государств и справедливые для каждого Договаривающегося государства возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении". Участники последних двух авиатранспортных конференций (ATConf/4 в 1994 году и ATConf/5 в 2003 году) также согласились с положениями

¹ Текст документа на испанском языке представлен Кубой.
(5 страниц)
МВ/13-0758

документа *"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"* (Дос 9587, часть 1, раздел I) согласно которым "... в рамках Конвенции 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; ... и что интересы и потребности развивающихся стран требуют особого рассмотрения". Справочный материал по данному вопросу размещен на веб-странице ATConf/6 по адресу: www.icao.int/meetings/atconf6.

1.2 Имеется общая обеспокоенность относительно принятиях некоторыми государствами или группами государств многосторонних или экстерриториальных мер, которые затрагивают интересы или воздушные перевозки других государств. Такие односторонние меры затрагивают различные области: безопасность полетов, авиационную безопасность и экономическое регулирование. Хорошо известно, что принятие односторонних мер может привести к конфликтам и, таким образом, оказать влияние на устойчивое развитие международной гражданской авиации.

1.3 ИКАО, являясь межправительственной организацией всемирного характера, призвана согласовывать политику и системы регулирования, касающиеся экономических аспектов деятельности международного воздушного транспорта. В ответ на обеспокоенность относительно принимаемых в одностороннем порядке решений, оказывающих влияние на международный воздушный транспорт, ИКАО обязана настоятельно призывать государства воздерживаться от принятия мер такого характера. Одним из примеров выполнения этой миссии является деятельность ИКАО по урегулированию спора между Кубой и Соединенными Штатами Америки (США), возникшего в результате введения США запрета на полеты кубинских авиакомпаний над своей территорией по прямым, международно признанным на глобальном уровне маршрутам в Канаду и из Канады.

1.4 Односторонние действия не способствуют обеспечению безопасности полетов, а также упорядоченному и устойчивому развитию международного воздушного транспорта.

2. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1 В 1960 году правительство США ввело экономическое, торговое и финансовое эмбарго против Республики Куба, которое до сих пор оказывает крайне негативное влияние на деятельность всех секторов экономики государства, включая сектор гражданской авиации.

2.2 Экономическое, торговое и финансовое эмбарго, введенное США против Кубы, нарушают принципы, провозглашенные в преамбуле Чикагской конвенции.

2.3 С 1992 года на своей 47-й сессии и до 66-й сессии в 2012 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". На последней сессии Генеральной Ассамблеи ООН в 2012 году резолюция 66/6 с тем же названием была принята 188 голосами, при 3 – против и 2 – воздержавшихся.

2.4 На 37-й сессии Ассамблеи в рамках рассмотрения пункта 54 повестки дня "Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией" на рассмотрение Комиссии был

представлен рабочий документ А37-WP/312, после активного обсуждения которого Комиссия высказала мнение о том, что на этот вопрос следует обратить внимание Президента Совета, который ранее уже оказывал "добрые услуги" по этому поводу. Пока эта ситуация не разрешена. Сейчас Куба представляет настоящий рабочий документ, в котором кратко излагаются некоторые самые последние события и экономические последствия, обусловленные этим незаконным эмбарго.

3. АНАЛИЗ ПОСЛЕДСТВИЙ

3.1 Последствия, свидетельствующие об экстерриториальном характере регламентаций США и демонстрирующие тот факт, что эмбарго не является вопросом двустороннего характера

3.1.1 Невозможно провести модернизацию автоматизированных систем регистрации пассажиров и оформления багажа, установленных в аэропортах. Международное общество авиационной электросвязи (СИТА) показало, что из-за введенного Соединенными Штатами Америки торгового эмбарго невозможно реализовать элементы, необходимые для системы регистрации пассажиров, заказанной кубинским предприятием аэропортов и авиационных услуг (ЭКАСА), которому пришлось обратиться к французской компании РЕСА, входящей в состав глобальной системы. Это привело к увеличению расходов и задержкам, что отрицательно сказалось на обслуживании.

3.1.2 Ситуация, описание которой приведено выше, также вызывает у Кубы серьезные трудности, поскольку почти все государства, из которых выполняются полеты в нашу страну, и подавляющее большинство наших клиентов требуют использования этих систем. В частности, Куба хотела бы обратить внимание на проблему передачи в пункт назначения предварительной информации о пассажирах (API) в течение 15 мин после взлета воздушного судна; всем кубинским аэропортам выполнять это требование очень трудно, в результате чего авиакомпании штрафуются, что, в свою очередь, отрицательно сказывается на их эксплуатационных расходах; это также означает, что они могут потерять свои лицензии на производство полетов на Кубе.

3.1.3 Было отказано в поставке запасных частей и деталей для гражданских воздушных судов "Бандейранте ЕМВ-110", эксплуатируемых кубинской авиакомпанией "Аэрокаррибиан, С.А." и производимых бразильским авиационным консорциумом "ЭМБРАЭР". Их удалось купить только благодаря торговым компаниям или посредникам с соответствующими задержками и увеличением расходов на 20–40 % по сравнению с их первоначальной ценой (подтверждение в добавлении №1 к документу А37-WP/312).

3.1.4 Последствия для продаж авиакомпании "Кубана де Авиасьон" по интернету. 28 января 2009 года возобновились продажи авиакомпании "Кубана де Авиасьон С.А." по интернету с помощью новой маркетинговой структуры; компания начала достигать большого роста своих показателей продаж. Однако 22 мая того же года эти операции были серьезно нарушены, когда банк, в который перечислялась выручка от продаж по Интернету, получил уведомление от североамериканской компании "ВИЗА", касающееся использования карт, имитированных в Соединенных Штатах Америки, для покупки билетов и нарушения регламентации введенного Соединенными Штатами Америки эмбарго против Кубы в результате работы с авиакомпанией "Кубана де Авиасьон".

3.1.5 В этой связи состоялся ряд контактов между авиакомпанией и банком, в который зачислялись эти средства, в итоге авиакомпания не смогла продолжить работу с этой финансовой структурой для обеспечения своих электронных операций (подтверждение в добавлении № 3 к документу A37-WP/312). В результате только за один год экономические потери авиакомпании "Кубана де Авиасьон" составили примерно 3 500 000 долл. США.

3.1.6 Сама авиакомпания "Кубана де Авиасьон" испытала отрицательное воздействие эмбарго при перечислении финансовых средств авиакомпании в других странах. Банко Популар эспаньоль С.А. (BPESA) информировал авиакомпанию об эмбарго, введенном Управлением по контролю за иностранными активами (OFAC) Соединенных Штатов в отношении средств, перечисленных по указанию представителя авиакомпании в Мадриде в декабре 2008 года для получателя платежа в Москве. Сумма в 107 770,95 евро перечисленная BPESA через банк "Ваковия" была конфискована OFAC (добавление № 4 к документу A37-WP/312).

3.2 **Нарушения Чикагской конвенции**

3.2.1 Экономическое, торговое и финансовое эмбарго, введенное Соединенными Штатами Америки против Кубы, нарушает принципы, провозглашенные в преамбуле Чикагской конвенции, согласно которой международная гражданская авиация должна развиваться безопасным и упорядоченным образом, а международные линии воздушного транспорта должны организовываться на основе равенства возможностей и эксплуатироваться обоснованно и экономично. Тема настоящей Конференции конкретно касается **устойчивости** деятельности воздушного транспорта.

3.2.2 Запрет на полеты наших авиакомпаний в Соединенных Штатах Америки влечет за собой колоссальные экономические последствия; поскольку авиакомпаниям не разрешается выполнять такие полеты, объем перевозок в наших аэропортах уменьшается, а движение пассажиров ограничивается. Более того, также имеется запрет на приобретение современной авиационной техники, оборудования, узлов, деталей и других вспомогательных средств.

3.2.3 Экономическое, торговое и финансовое эмбарго, а также связанные с ним дискриминационные меры нарушают правила и положения Чикагской конвенции, в частности пп. а), с), d), f), g), h) и i) статьи 44, которые в качестве целей и назначения ИКАО определяют: поощрение развития международного воздушного транспорта; удовлетворение потребности народов мира в этом отношении при обеспечении полного уважения прав Договаривающихся государств и недопущении дискриминации между ними; и в целом содействие развитию всех аспектов международной гражданской авиации. Эмбарго также нарушает положения статей 77 и 79, согласно которым не допускается создание препятствий для двух или более Договаривающихся государств в учреждении организации для совместной эксплуатации воздушного транспорта. Куба была вынуждена аннулировать совместные соглашения с другими авиакомпаниями.

3.2.4 Последствия, о которых мы будем говорить ниже, являются примером нарушений Чикагской конвенции по отношению к нашим авиакомпаниям и кубинской системе гражданской авиации в целом, которая всегда стремится к повышению уровня предоставляемого пассажирам обслуживания, снижению издержек и повышению эффективности при выполнении воздушных перевозок и предоставлении обслуживания.

3.3 Некоторые примеры дополнительных расходов, связанных с приобретением товаров и предметов снабжения на различных рынках и по различным ценам

3.3.1 Экономические последствия, обусловленные техническим обслуживанием воздушных судов АТН, связанные с поставкой частей и деталей и ремонтом воздушных судов и крупных агрегатов. В существующих условиях мы вынуждены делать необходимые закупки и проводить ремонт на удаленных рынках, в основном в Европе. Это приводит к необоснованному увеличению расходов примерно на 40 %.

3.3.2 Куба не имеет возможности приобретения воздушных судов, в которых реализованы передовые технологии. Такая ситуация означает, что нам приходится арендовать воздушные суда на необычных и неблагоприятных условиях. По этим причинам только в течение одного года кубинским авиакомпаниям был нанесен ущерб на сумму **54 974 017 долл.**

3.4 Полная общая сумма убытков, понесенных кубинской гражданской авиацией за период с 1960 по 2012 год составляет 4 028 987 854 долл. США.

4. РЕКОМЕНДАЦИИ

4.1 Конференции предлагается:

- a) изучить представленную в настоящем рабочем документе информацию, касающуюся последствий введенного правительством США против Кубы экономического, торгового и финансового эмбарго для деятельности воздушного транспорта;
- b) признать, что односторонние меры, принимаемые одним государством-членом, против другого государства-члена негативно сказываются на развитии его авиации и однозначно свидетельствуют о нарушении принципов и целей Чикагской конвенции и что они также создают негативные прецеденты, которые могут оказать влияние на другие государства в рамках международного авиационного сообщества;
- c) подтвердить, что участие в деятельности международного воздушного транспорта основывается на Чикагской конвенции; согласно статье 44 Конвенции о Международной гражданской авиации (Doc 7300) одна из целей ИКАО заключается в том, чтобы "... обеспечивать полное уважение прав Договаривающихся государств и справедливые для каждого Договаривающегося государства возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении";
- d) настоятельно призвать государства воздерживаться от принятия мер такого характера.