

ВПЛИВ БЛОКАДИ США НА КУБИНСЬКУ ЦИВІЛЬНУ АВІАЦІЮ

Лопес Родрігес Мануель Умберто,

доктор економічних наук

доцент кафедри організації авіаційних перевезень

Інституту економіки і менеджменту Національного авіаційного університету

Стаття присвячена проблемі міжнародних відносин між США і Кубою. Визначається сукупний збиток, який блокада США нанесла економіці Куби та зокрема цивільній авіації цієї країни за останні 5 десятиліть. Оцінюється як міра заходів блокади, які порушують головні міжнародні конвенції і норми права у сфері авіації.

Ключові слова: блокада США проти Куби, кубинська цивільна авіація.

Вступ. Практично ніхто сьогодні не сумнівається в тому, що блокада, якій уряд США от уже 50 років піддає Республіку Куба, реально є актом геноциду. Згідно II Женевської Конвенції про попередження злочину геноциду й покарання за нього (1948), "під геноцидом розуміються наступні дії, чинені з наміром знищити, повністю або частково, ту чи іншу національну, етнічну, расову або релігійну групу як таку: ... с) навмисне створення для тої чи іншої групи таких життєвих умов, які розраховані на повне або часткове фізичне її знищення ...". Затвердження 26-го жовтня 2010 року вже в 19-й раз Резолюції Генеральної Асамблеї ООН під назвою «Необхідність припинення економічної, торговельної й фінансової блокади, введеної Сполученими Штатами Америки проти Куби», за яке проголосували 187 країн-членів ООН, підтверджує це.

Аналіз досліджень і публікацій з проблеми. Сукупні збитки, яких блокада північноамериканського сусіда завдала економіці Куби за ці 5 десятиліть, перевищує 751 363 мільйона доларів США. Зокрема, у цивільній авіації збиток від блокади тільки за період з 01 травня 2009 року по 23 квітня 2010 року оцінюється в 265 830 210 доларів США.

Постановка завдання. Потрібно відзначити, що заходи блокади в сфері авіації порушують і Чиказьку конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, підписану 190 державами світу, включаючи Сполучені Штати. А конкретніше, ті її пункти, у яких проголошується, що міжнародні послуги авіатранспорту повинні ґрунтуватися на рівності можливостей, і виконуватися чесно і економічно доцільно, і її 44-ю статтю, що називає серед цілей і завдань Міжнародної Організації Цивільної Авіації (ІКАО) забезпечення послідовної поваги прав країн-учасників і виключення їхньої дискримінації.

Викладення основного матеріалу. У цивільній авіації, як і у всіх сферах кубинської економіки, блокада призводить до перевитрат у декількох аспектах. Проаналізуємо деякі з них:

По напрямку на Кубу й з Куби регулярно проводяться чартерні рейси різних авіаліній США, таких як Miami Air, American Eagles, Gulf Stream, Sky King та інших, які курсують з Майями, Лос Анжелеса й Нью-Йорка в різні кубинські аеропорту і яким кубинська держава надає всі необхідні умови для здійснення польотів. Незважаючи на це, уряд Сполучених Штатів не дозволяє кубинським авіалініям працювати на своїй території.

З іншого боку, поки сотні рейсів північноамериканських авіаліній щодня перетинають повітряний простір Куби на шляху в Центральну й Південну Америку, кубинські літаки через існуючі обмеження, що не дозволяють перетинати територію США, змушені летіти з Канади в центрально-східну зону Куби (острів Кайо Коко, міста Сьєго де Авила, Камагуэй, Ольгин і Сантьяго де Куба) не прямим шляхом і, у зв'язку із цим, на швидкостях, що перевищують рекомендовані, і в нічний час, щоб підлаштуватись під час роботи канадських аеропортів. Внаслідок усього цього час польоту збільшується на 14 - 47 хвилин залежно від місця призначення на Кубі, росте витрата палива, що приведе до меншої ефективності й конкурентоспроможності цих польотів.

Фірма Mathews, що виробляє конвеєрні системи для транспортування та обробки багажу і є постачальником декількох кубинських аеропортів (у Гавані, Варадеро, Камагуэй, Ольгин і Сантьяго де Куба), починаючи з 1998 року припинила комерційні зв'язки з кубинськими компаніями через відповідну заборону з боку її головного офісу в США своїй філії в Канаді. Тому Куба не змогла придбати нове обладнання MATHEWS і спеціальні запчастини, необхідні в кубинських аеропортах, що не могло не вплинути на якість вироблених за допомогою цього устаткування послуг аеропортів. Таким чином, Інституту цивільної авіації Куби (ІАСС) довелося замовити й придбати в одній європейській країні конвеєрну систему для транспортування й обробки багажу для Західного залу 3-

го0 термінали Міжнародного аеропорту ім. Хосе Марти в Гавані (АІМ) за ціною 3 703 178 доларів США. Фрахт із Європи обійшовся в 91 854 доларів США, а комісійна виплата за посередництво на придбання конвеєра склала 17 530 доларів США. До цієї суми потрібно додати ще оплату 14-денної роботи двох європейських фахівців з монтажу, установки та введення в дію конвеєрної системи. При покупці ці системи безпосередньо в США, Куба витратила б на 100 626 доларів США менше, з огляду на ціни на таке ж або навіть якісніше обладнання на північноамериканському ринку, і значно нижчу вартість транспортування обладнання та фахівців з монтажу, а також 5-процентну економію на посередництві. На зекономлені кошти можна було б придбати ще одну подібну конвеєрну систему і встановити її в Східному залі цього ж терміналу, замінивши старе зношене обладнання, що привело б до поліпшення якості обслуговування пасажирів, що прибувають на Кубу цим шляхом.

Відомий приклад екстериторіального характеру блокади Куби з боку Сполучених Штатів – історія англійського туристичного агента Стіва Маршала, що проживає в Іспанії і продає туристичні подорожі європейцям, які хочуть відвідати тропічні країни, у тому числі Кубу. У жовтні 2007 року близько 80-ти його веб-сайтів раптово перестали працювати в результаті дій уряду США. Міністерство фінансів цієї країни заявило, що підприємство eNom діяло не по закону, допомагаючи громадянам північної Америки обходити обмеження щодо подорожей на Кубу. Серед інтернет-ресурсів, закритих внаслідок блокади, - такі як літературний блог www.cuba-hemingway.com, сайт про історію й культуру Куби www.cuba-havanacity.com, та інші ресурси, спрямовані на поліпшення обслуговування французьких та італійських туристів, наприклад, www.ciaocuba.com і www.bonjourcuba.com. У зв'язку із цим потік туристів і авіапасажирів, що літають на Кубу через це агентство, різко скоротився.

Результати досліджень, проведених туристичними підприємствами США та компаніями, пов'язаними з авіатранспортом, показують, що якби не було заборони на поїздки на Кубу з США, у короткий строк кількість жителів США, що відвідують Кубу, перевищила б 5 мільйонів у рік, і здебільшого це були б авіаподорожі. Внаслідок цього кубинські підприємства по наданню послуг повітряному транспорту втрачають можливість проводити роботи з обслуговування пасажирів, обробки багажу, сервісу на борті, продажу палива, контролю повітряного простору та з оцінки комфортності аеропортів, які вони могли б виконати для цієї кількості пасажирів. У підсумку сума збитку, заподіяного Кубі, становить більше 205 484 638 доларів США за зазначений період.

14-го лютого 2008 року страхова компанія Японії AIU Insurance Company, виконуючи розпорядження свого головного офісу в США, заявила про припинення страхування на подорожі в групу країн, у тому числі на Кубу. Тим самим знизилася кількість японських відвідувачів Куби, тому що ця міра привела до подорожчання як самої туристичної страховки, так і всього туристичного пакета в цілому.

У серпні 2007 року в аеропорті Монреаля в Канаді була затримана й конфіскована партія запчастин, замовлена кубинським авіаційним підприємством для централізованих систем кліматичного контролю повітря Чиллер, установлених в 3-м терміналі АІМ. Вартість цих деталей становила 35 000 доларів США. Представники митниці Канади послалися на те, що відповідно до закону Хелмса-Бертон (закон США про блокаду), **Куба не може купувати встаткування або запчастини, деталі яких зроблені в Сполучених Штатах. Згадане встаткування Чиллер марки YORK виробляється в США.**

Світова монополія США на виробництво цивільних літаків, їхніх компонентів і запчастин, на розробку технологій для літаків, аеропортів і обладнання для обслуговування літаків і аеропортів, а також участь США у виробництві такого обладнання й послуг авіаційними підприємствами інших країн, перешкоджають кубинським авіаперевізникам купувати не тільки американські літаки, устаткування й запчастини, але також і вироблені авіаційною промисловістю інших країн, у т. ч. Європи. Протягом усього часу існування блокади США заважали Кубі купувати сучасніші літаки. У тому числі, підприємства інших країн, що використовують технології США, не мали можливості продавати Кубі свою продукцію. Все це відбувається відповідно до закону про блокаду, що від імені уряду США забороняє іноземним підприємствам торгувати з Кубою авіаційною технікою, більш ніж 10% компонентів якої виготовлені в США. Внаслідок цього, кубинським авіакомпаніям Cubana de Aviacion, Aerocaribbean S.A. і Aerogaviota S.A. доводиться працювати з літаками нижчої ефективності, особливо що стосується затрат палива, а також орендувати літаки на невігідних і дискримінаційних умовах. Це виливається в додатковий збиток сумою в 14,8 мільйонів доларів.

Наприкінці листопада 2007 року Відділ контролю іноземних активів (OCAE) Міністерства фінансів США поставив компанії Boeing вимогу припинити торгівлю з групою Air Atlanta Icelandic, що використовувала літаки Boeing для польотів на Кубу, посилаючись на порушення закону про блокаду. Небагато пізніше європейська авіалінія Icelandic скасувала договір про оренду літаків

Boeing кубинської авіаційної компанії Cubana de Aviacion. На початку 2008 року почався серйозний тиск з боку ОСАЕ на компанію Boeing, що закінчився погрозою авіалінії Air Europa про припинення надання необхідних послуг, якщо вона продовжить орендувати свої літаки компанії Cubana de Aviacion. З огляду на наслідки, які здійснення такого кроку могло б мати для європейської авіакомпанії, вона вирішила призупинити оренду літаків і інші авіапослуги компанії Cubana de Aviacion. Це привело до зменшення потоку пасажирів на Кубу з Іспанії, Великобританії й Франції, що завдало кубинській цивільній авіації втрат в розмірі більш ніж на 2 мільйони доларів США.

Вдосконалення та модернізація Центру технічної інформації системи IACC/ CACSA (CACSA - Корпорація кубинської авіації) не змогла бути проведена в зв'язку з тим, що компанія AVITAS Europa, заснована у Великобританії, заявила, що не може укласти угоди з Кубою, тому що цього не дозволяє штаб-офіс компанії у Вашингтоні. Ця компанія видає дуже хороші посібники й довідники про угоди купівлі-продажу літаків і двигунів для цивільного повітряного пасажирського й вантажного транспорту.

Через цю дискримінацію всі ці роки Кубі було відмовлено здобувати або орендувати двигуни літаків марки Pratt and Whitney для відновлення свого авіаційного парку, у тому числі через посередників. Американська ТНК GE Transportation-Aircraft Engines застосовує санкції США до цих двигунів, відносячи Кубу в групу E:2, Export Administration Regulations EAR Part 740 Supplement 1. (11/7/05), як країну, що підтримує терористів і піддана блокаді, контролюваній Міністерством фінансів.

У лютому 2007 року Exxon Mobil Aviation Lubricants відмовилась доставити на Кубу через іспанську компанію Saisa Aircraft Support, S.A, три тонни мастильної речовини Mobil Turbo Oil 319-A-2 для експлуатації кубинських цивільних літаків, у результаті чого втрати Куби склали приблизно 100 мільйонів доларів США.

Зміни торгівельної політики польського заводу авіатехніки PZL Mielec, що відмовив у поставці IACC запчастин і деталей до літаків AN-2, у тому числі, двигунів ASH 62-IR, після передачі цього заводу під контроль американської компанії Sikorsky Aircraft Corporation, привели до втрат кубинської цивільної авіації порядки 160 000 доларів США.

Ще один наслідок застосування екстериторіального закону про блокаду – для того, щоб підтримувати високий рівень безпеки польотів, кубинські пілоти повинні як мінімум два рази в рік тренуватися на спеціальних тренажерах. У Канаді встановлені такі тренажери для літаків типу ATR, але оскільки компанія, яка їх виготовляє, - філія американського підприємства, вона не може дозволити такі тренування кубинським льотчикам. Через це вони змушені проходити цю підготовку в Європі зі значно більшими витратами часу і затратами на переліт і проживання. Все це обходиться Кубі в зайві витрати розміром в 119 730 доларів США.

У переговорах, початих фахівцями IACC з метою придбати тренажер повітряного транзиту (Air Traffic Simulator) у канадської фірми ADACEL, дирекція цієї компанії заявила, що не може продати Кубі це обладнання у зв'язку з жорсткістю блокади, накладеної США на Кубу. Економічно це відображається в щорічних витратах у розмірі 250 000 доларів США на підвищення кваліфікації кубинських диспетчерів повітряного транзиту за кордоном, оскільки без згаданого апарату це неможливо здійснювати на Кубі.

Сільськогосподарський авіаційний парк Куби має потребу в модернізації й забезпеченні літаків запчастинами, однак для літаків американського виробництва це неможливо. Кубинські фахівці підраховали, що було б доцільно замінити ці літаки сільськогосподарськими літаками Iraneta 202 бразильського виробництва. Однак, представники IACC у ході обговорення питання про придбання 5-ти літаків Iraneta 202 з бензиновим двигуном отримали від менеджера з продажу бразильської компанії NEIVA наступну відповідь: «Я зв'язувався з нашим головним офісом EMBRAER/NEIVA і мені сказали, що ми не можемо продати ці літаки БЕЗПОСЕРЕДНЬО КУБІ». Тобто, керівництво бразильської компанії боїться укласти угоду з кубинськими компаніями.

Наприкінці вересня 2004 року шведська авіакомпанія NOVAIR, з якою компанія Cubana de Aviacion підписала контракт про оренду літака A330 з лютого 2003 року, повідомила кубинській авіалінії, що її постачальник, SR Technics, заявив про неможливість продовження послуг для Гавани, тому що це суперечить розпорядженням ОСАЕ Міністерства фінансів США, затвердженим американською законодавчою системою (US trade control laws, Licence Exception Aircraft and Vessels ("AVS"), 15 CFR 740.15 a). Зрештою, у лютому 2005 року строк оренди A330 закінчився, після чого компанія Cubana de Aviacion змушена була взяти в оренду інший, дорожчий літак, щоб бути в змозі виконувати свої зобов'язання перед клієнтами. Тим часом технічний екіпаж, який протягом декількох місяців проходив дороге навчання для керування літаком A330, змушений був проходити

перепідготовку для нового літака. Ця марна підготовка екіпажа обійшлася кубинській компанії більш ніж в 2 000 000 доларів США.

Ще один приклад міжнародного характеру блокади Куби американським урядом: у листопаді 2004 року американське підприємство ARINC сповістило авіалінію Air Transat, що не може продовжувати надавати компанії Cubana de Aviación послуги реєстрації за допомогою своєї системи el iMUSE, тому що це непрямим чином приносить Кубі користь, у той час як уряд США встановив заборону на подібне співробітництво з Кубою. Стало очевидним, що будь-яке використання зазначеного обладнання «не за призначенням» у майбутньому буде приводити до припинення послуг для Air Transat. Зрештою, незважаючи на численні дії, здійснені керівником компанії Cubana de Aviación у Канаді, 19 березня ARINC перекрила канадському підприємству HANDLEX і Аеропорту Монреаля доступ до послуг, зазначених у контракті й призначених для компанії Cubana de Aviación.

У жовтні 1976 року був здійснений кривавий теракт проти цивільного кубинського літака, що виконує рейс Барбадос-Кінгстон-Гавана. У результаті теракту всі 73 людини, які були на борту літака, загинули; а організатори теракту безкарно сьогодні гуляють на волі в Майямі. Крім того, чимало кубинських цивільних літаків, викрадених терористами в США, не тільки ніколи не були повернені своєму власникові – Кубі, найчастіше ці літаки продавалися з молотка на аукціонах на території північноамериканського сусіда.

Висновки. Наведені тут випадки - всього лише невелика частина тих негативних наслідків, які блокада США мала для кубинської цивільної авіації й через які кубинська авіація вже тривалий час піддається численним обмеженням технічної безпеки й економічної ефективності й змушена постійно протистояти нечесній ринковій конкуренції й вдаватись до витончених заходів, щоб протриматися й продовжити свій розвиток відповідно до міжнародних тенденцій розвитку пасажирського, вантажного й поштового авіатранспорту.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Afectaciones del bloqueo económico, comercial y financiero de los Estados Unidos contra Cuba en la rama de la aviación civil. Nota presentada por Cuba. Organización de Aviación Civil (Nota de estudio A36-WP/280, EC/35) . – Nueva York, Naciones Unidas, 21 de septiembre de 2007. – <<http://www.iacc.gov.cu/Documentos/institucion/NotaOACI.pdf>>.
2. Bloqueo de Estados Unidos afecta aeronáutica civil cubana. – La Habana, Juventud Rebelde, 19 de octubre de 2010. – <http://www.juventudrebelde.cu/cuba/2010-10-19/bloqueo-de-estados-unidos-afecta-aeronautica-civil-cubana/>.
3. Informe de Cuba sobre la resolución 64/6 de la Asamblea General de las Naciones Unidas: “Necesidad de poner fin al bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por los Estados Unidos de América contra Cuba.” . – Nueva York, Naciones Unidas, 26 de octubre del 2010. – <<http://www.cubavsbloqueo.cu/Informe2010/index.html>>.

Лопес Родригес М.У. Влияние блокады США на кубинскую гражданскую авиацию / Институт экономики и менеджмента Национального авиационного университета

Статья посвящена проблеме международных отношений между США и Кубой. Определяется совокупный ущерб, который блокада США нанесла экономике Кубы, и в частности гражданской авиации этой страны за последние 5 десятилетий. Оценивается как меры блокады, которые нарушают главные международные конвенции и нормы права в сфере авиации.

Ключевые слова: блокада США против Кубы, кубинская гражданская авиация.

Lopez Rodriguez M.H. Influence of blockade the USA on the Cuban civil aviation / Institute of Economy and Management National Aviation University

The article is devoted the problem of international relations between the USA and Cuba. The combined harm which the blockade of the USA inflicted the economy of Cuba is determined, and in particular of civil aviation of this country for the last 5 decades. Estimated as measures of blockade are violated by main international conventions and norms of right in the field of aviation.

Key words: blockade of the USA against Cuba, Cuban civil aviation.