



大会 — 第38届会议

经济委员会

议程项目 40：航空运输的经济发展 — 政策

美国经济、商业和金融封锁对古巴民用航空部门的影响

(由古巴提交)

执行摘要

本工作文件向国际民用航空界更新介绍了美国经济、贸易和金融封锁，对古巴共和国航空运输的发展和可持续性的影响，重点强调这种封锁的治外法权性质及其对芝加哥公约的违反。这一事项曾在第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）上提出。

行动：请大会：

- a) 考虑这些行动阻碍了国际航空运输的可持续发展，承认一个成员国对另一个成员国靠治外法权采取单方措施，影响了航空的发展，违背了芝加哥公约的宗旨和原则，而且创造了可能影响国际航空界其他国家的反面先例；
- b) 在WP/55号工作文件40/X号决议草案：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明的附录A—国际航空运输的经济管理的第I节—协定和安排的第3段中“单边”一词后添加如下文字：“和治外法权”；和
- c) 将该问题提交给理事会主席，以便采取必要行动解决问题，并向理事会提交定期进展报告。

战略目标： 本工作文件涉及战略目标C — 环境保护和航空运输可持续发展。

财务影响： 无财务影响。

参考文件： 古巴给联合国大会的报告可在下述网址查询：
www.cubavsbloqueo.cu/informebloqueo2012/index.html；
2012年联合国大会第66/6号决议；
A37-WP/312、A37-WP/330和A37-WP/379号文件，经济委员会：影响举证；
Doc 9644号文件：关于国际航空运输现在和未来监管的世界范围航空运输会议的报告（ATConf/4）；
Doc 9819号文件：世界范围航空运输会议的报告（ATConf/5）；和
Doc 10009号文件：第六次世界范围航空运输会议的报告（ATConf/6）。

¹ 西班牙文文本由古巴提供。

1. 引言

1.1 1960 年以来，美国政府对古巴共和国实施了经济、商业和金融封锁，使古巴所有经济部门，包括民用航空，深受其害。

1.2 联合国大会从 1992 年第 47 届会议到 2012 年第 66 届会议，以压倒多数投票通过了题为必须终止美利坚合众国对古巴施行的经济、商业和金融封锁的决议。在 2012 年上一届联合国大会上，以 188 票赞成，3 票反对和 2 票弃权，通过了同一题目的 66/6 号决议。

1.3 参与国际航空运输，由国际民用航空公约（芝加哥公约）进行规范。芝加哥公约 (Document 7300 号文件) 第四十四条第六款说，国际民航组织的目的之一，是“保证各缔约国的权利充分受到尊重，每一缔约国均有经营国际空运企业的公平的机会”。

1.4 航空运输会议（1994 年 ATConf/4 次会议和 2003 年 ATConf/5 次会议）认识到，虽然缔约国具有许多不同的监管政策和目标，但它们共同怀有以可靠和可持续的方式参加国际航空运输体系的根本目的 (Document 9587 号文件第 I 部分第 V 节)，而且应该特别考虑发展中国家的需要和利益。

1.5 对于某些国家或国家集团单方采取治外法权措施，影响到民航所有领域，包括安全、航空保安和经济监管等最重大领域的航空运输服务，存在着普遍的关切。单方措施已知会造成冲突，阻碍国际民用航空的可持续发展。这一事项曾在第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）上得到充分讨论。

1.6 在那次会议上，古巴提交了 ATConf/6-WP/37 号工作文件，介绍了这些违背芝加哥公约的单方歧视性治外法权行动，影响着古巴的民用航空，阻碍了这一部门的有效运作与发展。我们要将这一事项提交到国际民航组织大会第 38 届会议的意图，也纳入了那次会议的结论。

2. 违反芝加哥公约

2.1 经济、商业和金融封锁违反了芝加哥公约序言中所载的原则，其中宣布：国际民用航空应该“按照安全 and 有秩序的方式发展，并使国际航空运输业务建立在机会均等的基础上，健康地和经济地经营”。

2.2 禁止我国航空公司在美国经营，带来了巨大的经济影响。禁止航班在那一区间运行，减少了我国机场的业务量，限制了客流。此外，也无法获得最新的航空器技术、设备、零部件和其他配件。

2.3 经济、商业和金融封锁的歧视性措施，还违背了芝加哥公约的标准和要求，尤其是第四十四条第一、三、四、六、七、八和九款的规定，其中，除国际民航组织其他宗旨和目标外，寻求促进国际航空运输的发展，满足世界人民对航空运输的需要，确保缔约国的权利得到充分尊重，避免歧视，并全面追求国际民用航空所有方面的发展。这些行动还违反了第七十七条和七十九条，其中指出：任何规定不得妨碍两个或两个以上缔约国组成航空运输的合营航班。古巴不得不取消与第三国航空公司的合营协议。

3. 治外法权措施的经济、贸易和金融影响表明封锁不是一个双边问题

3.1 无法对机场的自动检查、旅客登机 and 行李交运系统进行更新换代。全球航空信息和通信技术公司 SITA 曾经表示，由于美国的贸易禁运，根本无法执行古巴机场和航空服务企业（ECASA）合约规定的登记手续。后来请全球系统的代表法国公司 RESA 进行协助，造成费用增加，服务延误。

3.2 这就使古巴陷入非常困难的境况，因为几乎所有飞往古巴的航班的始发地国家，以及绝大多数客户，都要求我们使用这些系统。更具体说，古巴机场很难做到起飞后 15 分钟内即向航班目的地发出预报旅客资料（API）。因而造成航空公司被罚款，成本增加，并有丧失在古巴经营执照的风险。

3.3 封锁的另一经济影响，是 ATR 机型航空器维修费用的增加，即维修零部件的供应和批量货物成本高企。在目前情况下，古巴航空公司加勒比航空不得不从遥远的市场，主要是欧洲，购买和维修飞机，每年费用无谓增长 40%。

3.4 因价格高企，古巴根本没有能力从其他国家购买最现代的航空器。因此，只能不定期按不利条件租用飞机。仅 2012 年一年，这种情况就耗费了古巴航空公司 54,974,017 美元。

3.5 从 1960 年到 2012 年，这类措施对古巴民用航空造成的损失总额达到 4,028,987,854 美元。

4. 结论

4.1 第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6），是提出影响航空运输可持续发展的单方治外法权歧视性措施问题的适当论坛。我们认为，本届大会作为国际民航组织的最高决策机构，有权行使其作为世界国际民用航空政府间组织的职权，协调统一关于国际航空运输经济的规章和政策，处理对影响这个部门的单方行动的关切。国际民航组织大会有责任敦促各国不要采用这种类型的措施。单方行动是不利于国际民用航空安全、有序和可持续发展的。