



大会 — 第42届会议

经济委员会

议程项目 27：拟由经济委员会审议的其他问题

关于单方面治外法权措施对古巴航空运输经济发展的不利影响的最新情况

(由古巴提交)

执行摘要 本工作文件介绍持续实施单方面治外法权措施继续影响古巴航空运输的经济和可持续发展的最新情况：这违反了《国际民用航空公约》（芝加哥公约），并阻碍着国际民用航空组织（ICAO）“不让任何国家掉队”（NCLB）倡议的落实。 行动：请大会： a) 注意到本工作文件中提供的信息； b) 承认实施单方面治外法权措施对民用航空可持续发展的负面影响，这违反了《芝加哥公约》的原则和目标，阻碍了作为地区和全球航空运输国家体系链中一个环节的古巴的民用航空发展；和 c) 敦促所有国家根据《国际民用航空公约》、《联合国宪章》和国际法规定的义务，避免颁布和实施具有域外效力、影响他国主权、其辖下实体或个人的合法利益以及贸易和航行自由的法律和措施。	
战略目标：	本工作文件涉及战略目标：航空运输经济发展确保实现经济繁荣和全民社会福祉。
财务影响：	无
参考文件：	A39-WP/323-EC/32号文件：美利坚合众国实行经济、商业和金融禁运的单方面和治外法权措施及对古巴共和国民用航空可持续发展的影响 A40-WP/469-EC/38号文件：所实施的单方面治外法权措施对古巴航空运输经济发展可持续性的不利影响 A40-9号决议：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明 A40-WP/622-P/50号文件：经济委员会关于议程项目36的报告 A41-WP/404-EC/28号文件：实施单方面治外法权措施对古巴航空运输经济发展可持续性的不利影响 A41-WP/671-P66号文件：经济委员会关于议程项目38和39的报告

¹ 西班牙文文本由古巴提供。

	古巴驻加拿大大使馆 2019 年 4 月 26 日致国际民航组织理事会主席和秘书长的普通照会 Doc 7300号文件：《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》） Doc 9587号文件：《国际航空运输经济管理的政策与指导材料》 古巴根据联合国大会2024年7月通过的第71/5号决议 — 必须终结美国对古巴的经济、商业和金融封锁提交的报告
--	--

1. 引言

1.1 《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）为各国参与国际航空运输提供了基础。该公约第四十四条第六款规定，国际民航组织的目标之一是“保证缔约各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”。

1.2 第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）对某些国家或国家集团采取单方面强制措施问题进行了深入讨论，这些措施对民用航空各领域的空运服务造成了不利影响。

1.3 古巴根据联合国大会2024年7月题为“必须终结美利坚合众国对古巴的经济、商业和金融封锁”的第78/7号决议提交的报告指出，2023年3月至2024年2月期间，美国政府对古巴实施了极限施压政策，并以严厉执行经济、商业和金融封锁为基本原则。不改其单方面措施，继续复制和加剧这一历史上持续最久、范围最广的单方面胁迫体系的破坏性影响。

1.4 过去三年来持续实施的一些最严厉的措施包括：将古巴列入美国国务院单方面编制的所谓支持恐怖主义国家名单；可依据《古巴自由与民主声援法》（《赫尔姆斯-伯顿法》）第三条向美国法院提出告诉；对参与向古巴供应燃料的运输公司、保险公司和再保险公司实施制裁或威胁实施制裁；以及在审查古巴金融交易时严厉和刻意进行打压。

2. 分析

2.1 古巴重申，单边和治外法权行动阻碍国际航空运输的可持续经济发展，尤其不利于发展中国家。过去几年，国际民航组织大会每届会议都讨论这个问题。在本第42届会议上，古巴重申亦对此进行充分审议的必要性。

2.2 航空业如同古巴其他交通运输业一样，多年来一直受到这一禁运措施的严重影响。在这种困境下，我们得以将安全风险降至可接受水平，安全监督系统关键要素有效实施率达到92%以上，这要感谢我国民航系统专家的敬业精神和国际合作，特别是在北美、中美和加勒比（NACC）以及南美（SAM）地区办事处及其各自的地区航空安全小组框架下进行的合作。

2.3 境外实施封锁包括对古巴航空公司采取强制性措施。略举几例，该航空公司因航空器租赁、银行账户和业务运营遭到取消，以及无法从国际银行获得贷款以维护和修理其机队而蒙受了巨额财务损失。

2.4 此外，古巴航空公司无法购买飞机，因为古巴被禁止采购含有超过10%美国原产成分的设备和器材，国内航空运输也受到影响。

2.5 另一个具代表性的案例发生在2024年4月，当时美国商务部工业和安全局否决了西班牙一家公司提交的将一架ATR 72 - 212A飞机出口给古巴，用于国内航班运行的出口许可证申请。

2.6 同期，法国道达尔公司因禁运取消供应，使航空燃油采购也受到影响。

2.7 2024年3月，阿根廷石油燃料公司（YPF）通知古巴航空公司，它将根据美国对古巴的禁运规定，停止向古巴飞机供应燃油。古巴航空公司因此被迫暂停了两国间持续运营39年的定期航班。

2.8 过去三年，由于美国对古巴实施的经济、贸易和金融封锁，古巴民航系统的航空运输可持续发展状况恶化。这些措施不仅影响了古巴航空公司，也影响到其他服务提供者，使其不得不付出额外努力，寻找成本高昂得多的替代方案以继续服务。

2.9 古巴目前仍无法访问思科 Webex、Zoom 和 Cvent 等平台。Cvent 是国际民航组织选定的平台，用于在多边航空协定谈判旗舰活动 ICAN 2024 框架内安排会议，古巴因而不得不向组委会寻求支持。组委会善意充当了双边交流的桥梁，直至最后安排出一项内容丰富且富有成效的议程，但所用的工具却不够好用。

2.10 然而，古巴认识到国际航空运输协同、有序和可持续发展的重要性，一直保持与本地区所有国家民航当局的合作，包括与美国联邦航空局（FAA）、运输安全管理局（TSA）和国家运输安全委员会（NTSB）等美国机构进行合作，这对于古巴民航在地区范围内高效、安全地发展具有现实意义。

3. 结论

3.1 美利坚合众国政府对古巴实施的经济、商业和金融封锁：

- (i) 违反《芝加哥公约》序言中载明的原则，即应“使国际民用航空按照安全 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”；
- (ii) 其歧视性措施违反《芝加哥公约》的标准和原则，特别是关于国际民航组织宗旨和目标的第四十四条第一款、第三款、第四款、第六款、第七款、第八款和第九款，其中要求促进国际航空运输的发展；满足世界各国人民对航空运输的需求；确保缔约国权利受到充分尊重；避免缔约国之间的差别待遇；以及普遍促进国际民用航空在各方面的发展；和
- (iii) 正是这样一项单方面的治外法权决策，违背了《国际民用航空公约》、《联合国宪章》和国际法的精神，对古巴民用航空的发展以及地区和全球航空运输业造成了不利影响。

3.2 大会作为国际民航组织最高决策机构，在维护《国际民用航空公约》、《联合国宪章》以及诸多国际法律文书中所载原则方面可发挥根本作用，诸如各国主权平等，不歧视，相互尊重，机会均等，以及国际贸易和航行自由等。大会也是讨论单方面治外法权措施对国际航空运输发展负面影响的适当论坛。因此，大会必须采取行动以应对这一局势。