



A40-WP/622  
P/50  
30/9/19

## 大会 — 第 40 届会议

### 经济委员会关于议程项目 36 的报告

(由经济委员会主席提交)

所附关于议程项目 36 的报告已得到经济委员会批准。

注：去掉此封面页后，应将本文件插入报告夹的适当位置。

### 议程项目 36：由经济委员会审议的其它问题

36.1 在 WP/247 中，阿联酋提出需要独立和详细地衡量各国航空部门的绩效，这将帮助政策制定者查明需要改进或优先重点领域。该文件提议确定一个全球航空竞争力指数，根据六大生产力基本支柱确定一个国家创造和保持价值的的能力。使用这一指数能够在结构上推动产生成果并成为政策干预的核心杠杆。

36.2 在 WP/387 中，卡塔尔介绍了禁止在其空域中使用国际航线的国家带来的风险，包括拥挤的替代航线的风险。这导致长距离的绕行、飞行时间拉长并增加了油耗。该文件呼吁中东各国不要将其空域上空国际航线的使用政治化或关闭这些航线。

36.3 在 WP/469 中，古巴重申，单边和治外法权行动阻碍了国际航空运输的可持续经济发展，特别对发展中国家造成很大影响。该文件还指出，国际民航组织可以发挥作用，维护《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）和《联合国宪章》中所载的国家主权平等、非歧视、相互尊重、机会平等以及国际贸易和航行自由的原则。

36.4 通过信息文件 WP/475，伊朗（伊斯兰共和国）指出美国 30 年来单边施加的经济、商业和金融制裁对伊朗航空业的影响。该文件描述了伊朗民航组织和伊朗机场公司在购买和运行 CNS/ATM 设备和设施以加强国际空中航行安全方面面临的困难。

36.5 在信息文件 WP/476 中，伊朗（伊斯兰共和国）指出有些国家拒绝在其机场中为伊朗航空公司的航空器提供航油，从而使该航空公司无法进入国际市场并危害了国际航空安全。该文件强调，拒绝给伊朗航空器提供燃料违背了《芝加哥公约》的原则。

36.6 在信息文件 WP/487 中，委内瑞拉玻利瓦尔共和国指出它遭受了各种经济制裁，导致一系列负面后果，直接影响其与其他国家的商业航空运输关系，损害了其指定航空公司的利益，并破坏了应成为国际民航运行特征并给用户带来益处的自由竞争。

36.7 委员会同意，WP/247 号文件中提出的关于确定一个全球航空竞争力指数的提案应由本组织的相关专家组审议。审议期间，应考虑到其他组织先前所做的工作，以避免重复工作。

36.8 委员会审议了关于关闭空域以及它对国际空中交通影响的 WP/387 号文件，在该文件中，卡塔尔呼吁防止将空域使用政治化，特别是国际航线。尽管该文件得到一些支持，但一些国家反对该文件并要求委员会不要就这一主题进行公开讨论，因为这一问题目前在国际法院待决。提及了《芝加哥公约》第八十六条和理事会第 216/6 号决定，其中除其他外，规定在国际法院作出裁决之前，暂停其审议。

36.9 针对古巴提交的关于美国实施单边和治外法权措施的 WP/469 号文件，一些国家对该文件表示支持并告诫不要采取此类制裁，因为它们可对《芝加哥公约》中所载的一国发展民用航空的权利产生负面影响。对此，美国重申其在这一问题上的立场：国际民航组织不是就美国实施的制裁进行辩论的适当场所；美国的制裁针对的是特定行为并将一直执行下去到那些行为停止；同时，美国继续拥护其所承担的确保国际航空安全和安保的所有国际义务。关于这一答复，古巴强调指出，国际民航组织就是讨论这些问题的论坛，并忆及了每年向联合国秘书长提供的报告。

36.10 委员会注意到 WP/387 和 WP/469 号文件所载信息，以及讨论中表达的各种观点和立场。委员会认识到这些文件中提出的问题是需要谨慎处理的、政治化的、敏感的，相关国家对这些问题持有强烈立场，委员会无法解决这些问题。因此，委员会的报告应反映讨论情况并将它们报告给全体会议。委员会还决定提请理事会主席注意这些事宜，因为他在过去曾参与这些问题的“斡旋”。

36.11 委员会注意到 WP/475、476 和 487 号文件中所载信息。

— 完 —