



المؤتمر العالمي للنقل الجوي

الاجتماع السادس

مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣

البند ٢ من جدول الأعمال: بحث المسائل الرئيسية والإطار التنظيمي المتعلق بها
١-٢: المجالات الأخرى من أعمال الايكاو التي قد تترتب عليها آثار اقتصادية

أثر الحصار الاقتصادي والتجاري والمالي الذي تفرضه الولايات المتحدة

على كوبا في قطاع الطيران المدني الدولي

(مقدمة من كوبا)

الموجز التنفيذي

تهدف ورقة العمل هذه إلى إطلاع مجتمع الطيران المدني الدولي، بواسطة معلومات وأدلة حديثة، عن التأثير الاقتصادي لحصار الولايات المتحدة الاقتصادي والتجاري والمالي لكوبا على تنمية النقل الجوي في جمهورية كوبا، والطابع المتجاوز للحدود الإقليمية لهذا الحصار، وانتهاكات اتفاقية الطيران المدني الدولي بسبب تدابير حصار الولايات المتحدة الاقتصادي والتجاري والمالي لكوبا، وكذلك تأثير الحصار على تنمية الطيران المدني الكوبي وعلى استدامة النقل الجوي، إذ إنه منع الخطوط الجوية الكوبية من المشاركة في أنشطة النقل الجوي الدولي.

الإجراء: المؤتمر مدعو إلى الموافقة على التوصيات المعروضة في الفقرة ٤.

المواد المرجعية الخاصة بالاجتماع السادس للمؤتمر العالمي للنقل الجوي متاحة على العنوان التالي:

www.icao.int/meetings/atconf6

المراجع:

١- المقدمة

١-١ تستند المشاركة في أنشطة النقل الجوي الدولي إلى اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو). وتحدد المادة ٤٤ من اتفاقية شيكاغو (الوثيقة Doc 7300) أن أحد أهداف منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) يتلخص في "ضمان الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة، ومنح كل دولة متعاقدة فرصة عادلة لتشغيل شركات الطيران التابعة لها على الخطوط الجوية الدولية". كما أن مؤتمري النقل الجوي الأخيرين (الرابع في عام ١٩٩٤ والخامس في عام ٢٠٠٣) قد وافقا، كما جاء في الوثيقة الصادرة بعنوان سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي (الوثيقة ٩٥٨٧، الجزء الأول، القسم الخامس)، على أن "... الدول المتعاقدة تتوخى أهدافا وسياسات تنظيمية مختلفة ضمن إطار اتفاقية شيكاغو ولكنها تشترك في هدف أساسي واحد هو المشاركة في نظام النقل الجوي الدولي بشكل مستمر ويعتمد عليه"، وأن "مصالح واحتياجات البلدان النامية تتطلب اعتبارا خاصا". ويمكن الاطلاع على المواد المرجعية الخاصة بهذا الموضوع في موقع المؤتمر العالمي السادس المتاح على العنوان التالي: www.icao.int/meetings/atconf6.

٢-١ وثمة قلق عام بشأن التدابير التي تتخذها بعض الدول أو مجموعات الدول من جانب واحد أو تكون خارجة عن التشريع الوطني، والتي تؤثر في مصالح الدول الأخرى أو في خدمات النقل الجوي. وهذا النوع من الإجراءات التي تتخذ من جانب واحد موجود في مجالات مختلفة ومنها: السلامة وأمن الطيران والتنظيم الاقتصادي. ومن المسلم به أن التدابير التي تتخذ من جانب واحد قد تؤدي إلى نزاعات، وتحدث بالتالي تأثيراً على التنمية المستدامة للطيران المدني الدولي.

٣-١ وباعتبار منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) منظمة حكومية دولية عالمية مسؤولة عن الطيران المدني، فإن مهمتها تقضي بتنسيق السياسات واللوائح التنظيمية المتعلقة بالجوانب الاقتصادية للنقل الجوي الدولي. وفي مواجهة هذه المخاوف بشأن القرارات الأحادية الجانب التي لها تأثير على النقل الجوي الدولي، يتعين على الإيكاو حث الدول على الامتناع عن اتخاذ هذا النوع من التدابير. ومن الأمثلة على هذه المهمة القرار الذي اتخذته الإيكاو بشأن النزاع بين كوبا والولايات المتحدة، الذي نشأ حين حظرت الولايات المتحدة على الخطوط الجوية الكوبية التحليق فوق أراضيها ضمن ممرات دولية مباشرة معترف بها عالمياً من كندا واليها.

٤-١ ولا يؤدي اتخاذ الإجراءات من جانب واحد إلى تنمية النقل الجوي الدولي من حيث الأمن والتنظيم والاستدامة.

٢- الخلفية

١-٢ فرضت حكومة الولايات المتحدة في عام ١٩٦٠ حصاراً اقتصادياً وتجارياً ومالياً على جمهورية كوريا. ومنذ ذلك الحين أثر هذا الحصار تأثيراً كبيراً في جميع القطاعات الاقتصادية للبلد، بما فيها قطاع الطيران المدني.

٢-٢ وينتهك حصار الولايات المتحدة الاقتصادي والتجاري والمالي لكوبا المبادئ المبينة في ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو).

٣-٢ ومنذ عام ١٩٩٢، في الدورة السابعة والأربعين حتى الدورة السادسة والستين في عام ٢٠١٢، اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة، بأغلبية ساحقة، القرارات المعنونة "ضرورة إنهاء الحصار الاقتصادي والتجاري والمالي الذي تفرضه الولايات المتحدة على كوبا". وفي الدورة الأخيرة للجمعية العامة للأمم المتحدة، اعتمد القرار ٦/٦٦ في عام ٢٠١٢، الذي يحمل العنوان نفسه، بتصويت ١٨٨ عضواً لصالح القرار و٣ أعضاء ضده وامتناع عضوين عن التصويت.

٤-٢ وفي الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية وخلال المناقشات التي دارت بشأن البند ٥٤ من جدول الأعمال، والمعنون "القضايا الأخرى المطروحة على اللجنة الاقتصادية للنظر فيها"، قدمت كوبا ورقة العمل A37-WP/312 لتتطر فيها هذه اللجنة، وبعد مناقشات حادة ارتأت اللجنة تحويل المسألة لعناية رئيس المجلس الذي سبق أن شارك بمساعده الحميدة في هذه القضية في مناسبات سابقة. ولم يتم تسوية هذا الوضع. وتقدم كوبا اليوم ورقة العمل هذه التي تبين بعضاً من آخر الأحداث والآثار الاقتصادية التي سببها هذا الحصار غير القانوني.

٣- تحليل الأثر

١-٣ الآثار التي تبين الطبيعة التي تتجاوز الحدود الإقليمية للوائح الولايات المتحدة والتي تثبت أن الحصار ليس مسألة ثنائية

١-١-٣ يستحيل تحديث النظام الآلي لتسجيل المسافرين واستلام أمتعتهم المركب في مناطق محطات الركاب. وبينت جمعية المواصلات الجوية الدولية (SITA) أنها لا تستطيع، بسبب حصار الولايات المتحدة التجاري، تنفيذ العناصر اللازمة لنظام تسجيل المسافرين المتعاقد عليه بين المطارات الكوبية وشركة خدمات الطيران، التي اضطرت إلى اللجوء إلى الشركة الفرنسية RESA التي يمثلها Global System. وقد أدى ذلك إلى نفقات وتأخرات أكبر، مما أثر في الخدمات.

٣-١-٢ ويتسبب الوضع المذكور أعلاه في صعوبات خطيرة فيما يتعلق بكوبا، لأن مجمل الدول تقريباً التي تسير رحلات إلى بلدنا، فضلاً عن الغالبية العظمى لزبائننا، تتطلب استخدام هذه النظم. وتود كوبا، على وجه الخصوص، تسليط الضوء على قضية إخطار الركاب بالمعلومات المتقدمة والمتعلقة بالوجهة المقصودة في غضون ١٥ دقيقة من إقلاع الطائرة - ويتبين أنه من الصعب جداً القيام بذلك من جميع المطارات الكوبية، والنتائج التي تترتب على ذلك هي الغرامات المفروضة على شركات الطيران، والتي تؤثر بدورها على تكاليف تشغيلها مما يعني أنها تصبح عرضة لخطر فقدان تراخيصها التي تخولها العمل في كوبا.

٣-١-٣ وقد رُفض توريد قطع الغيار والقطع الأخرى للطائرة المدنية بانديرانت EMB-110، التي تشغيلها شركة الطيران الكوبية "أيروكاريبينان" - وتتجه مجموعة شركات الطيران البرازيلية "إمبراير". ولم يكن في الإمكان شراؤها إلا بواسطة شركات تجارية أو وسيطة، مما أسفر عن تأخرات وزيادة في التكاليف تتراوح بين ٢٠ و ٤٠ في المائة من قيمة المبيعات. (الأدلة واردة في المرفق ١ للوثيقة A37-WP/312).

٣-١-٤ والأثر على مبيعات شركة كوبانا دي أفياسيون بواسطة شبكة الإنترنت في ٢٨/١/٢٠٠٩، أعيد فتح مبيعات شركة الخطوط الجوية كوبانا دي أفياسيون بواسطة شبكة الإنترنت بفتح هيكل تسويق جديد، وبدأت تحقق زيادات كبيرة في أرقام مبيعاتها. غير أنه حدث في ٢٢ مايو/أيار من السنة نفسها تعطيل كبير لهذه العمليات حين تلقى البنك الذي يحصل على أموال هذه المبيعات إخطارات من شركة فيزا التي يوجد مقرها في أمريكا الشمالية بشأن استخدام بطاقات الإئتمان لشراء تذاكر السفر وانتهاك لوائح الحصار التي فرضتها الولايات المتحدة لشراء تذاكر السفر من شركة كوبانا دي أفياسيون الجوية.

٣-١-٥ ومن هذه النقطة بدأت سلسلة اتصالات بين شركة الخطوط الجوية والبنك الذي حصل على الأموال، حتى تعذر على الشركة في نهاية المطاف أن تواصل عملها مع هذا الكيان المالي لتجارتها الإلكترونية (الأدلة واردة في المرفق ٣ للوثيقة A37-WP/312). وفي هذا الصدد، بلغ التأثير الاقتصادي على شركة الخطوط الجوية كوبانا دي أفياسيون ما يقارب ٥٠٠ ٠٠٠ دولار أمريكي في عام واحد فقط.

٣-١-٦ وتأثرت شركة الخطوط الجوية كوبانا دي أفياسيون نفسها بحظر على تحويل أموال طلبتها الشركة من بنوك موجودة في بلدان أخرى. وقد أبلغ الشركة بانكو بوبيولار إسبانيول (BPESA) بالحظر الذي فرضه مكتب مراقبة الأصول الأجنبية (OFAC) في الولايات المتحدة على تحويل أموال أمرت إدارة شركة الخطوط الجوية في مدريد في شهر ديسمبر/كانون الأول ٢٠٠٨ بإرساله إلى موسكو. واستولى مكتب مراقبة الأصول الأجنبية على مبلغ مقداره ٩٥, ٧٧٠ ١٠٧ يورو، أرسلته شركة BPESA بواسطة بنك واكوفيا (الأدلة واردة في المرفق ٤ للوثيقة A37-WP/312). وباعتبار أن المسؤولية كانت تقع على عاتق بانكو بوبيولار إسبانيول فقد طلبنا منها تسديد هذا المبلغ ولكنها لم تفعل ذلك. وثمة رسائل تقدم دليلاً على هذه الحقيقة (الأدلة واردة في المرفق ٤ للوثيقة A 37-WP/312).

٢-٣ انتهاكات اتفاقية شيكاغو

٣-٢-١ الحصار الاقتصادي والتجاري والمالي الذي فرضته الولايات المتحدة على كوبا ينتهك المبادئ المبينة في ديباجة اتفاقية شيكاغو، التي تنص على أنه يجب تشغيل الطيران المدني الدولي بطريقة آمنة ومنظمة وأنه يجب وضع خدمات الحركة الجوية الدولية على أساس تساوي الفرص، وينبغي تشغيلها بشكل صحيح واقتصادي.

٣-٢-٢ وإن الحظر المفروض على عمل شركات الطيران الكوبية في الولايات المتحدة قد ترك أثراً مالياً كبيراً لأنه تعذر على شركات الخطوط الكوبية أن تخدم المسافرين عن طريق الجو. وهذا يقلل حجم العمليات في مطارنا ويحد من حركة المسافرين. وعلاوة على ذلك تحظر هذه القوانين شراء تكنولوجيا الطائرات ومعدات وقطع غيارها وقطعها الأخرى ومنتجاتها وخدماتها.

٣-٢-٣ وينتهك الحصار الاقتصادي والتجاري والمالي أيضاً إلى جانب تدابير التمييزية لوائح وأحكام اتفاقية شيكاغو، لا سيما الفقرات (أ) و(ب) و(ج) و(د) و(و) و(ز) و(ح) و(ط) من المادة ٤٤ التي ترسي ضمن مقاصد منظمة الطيران المدني

الدولي وأهدافها: تشجيع تطور النقل الجوي الدولي؛ وتلبية احتياجات شعوب العالم في هذا الصدد، وضمان احترام حقوق الدول المتعاقدة احتراماً تاماً، وتجنب التمييز فيما بينها، وبوجه عام - تطور جميع جوانب الطيران المدني الدولي. وهي تنتهك أيضاً المادتين ٧٧ و ٧٩ اللتين تدعوان إلى عدم منع دولتين أو أكثر من الدول الأعضاء من تشكيل منظمات مشتركة لتشغيل النقل الجوي. وقد اضطرت كوبا إلى إلغاء اتفاقات مشتركة مع شركات الخطوط الجوية الأخرى.

٤-٢-٣ وتشكل الآثار التي سوف تتعكس فيما بعد مثلاً لانتهاكات اتفاقية شيكاغو فيما يتعلق بشركات الطيران لدينا ونظام الطيران المدني الكوبي عموماً، الذي كان ملتزماً على الدوام بتقديم أفضل الخدمات لعملائه وتخفيض التكاليف، وجعل النقل الجوي وتقديم الخدمات أكثر فعالية على وجه العموم.

٣-٣ بعض الأمثلة عن نفقات إضافية ناجمة عن شراء سلع ولوازم في أسواق مختلفة وبأسعار مختلفة

١-٣-٣ الأثر الاقتصادي الذي يترتب على صيانة الطائرات من طراز ATR ، فيما يتعلق بتوريد قطع الغيار وقطع لإصلاح الطائرات والمجموعات الكبيرة في ظل الظروف الراهنة، نحن مضطرون للقيام بالمشترىات الضرورية وإجراء الإصلاحات في أسواق بعيدة، لا سيما في أوروبا. ويتسبب ذلك في زيادات غير ضرورية، كالزيادة في التكاليف بنسبة ٤٠٪.

٢-٣-٣ وإن شراء الطائرات التي تستخدم التكنولوجيا المتقدمة يفرض على كوبا تكاليف باهظة، مما يعني أننا مضطرون إلى استئجار الطائرات في ظل ظروف غير عادية وغير مؤاتية. لهذه الأسباب، رأيت الخطوط الجوية الكوبية نفسها متأثرة في عام واحد فقط بما مقداره ٠١٧ ٠٧٤ ٥٤ دولاراً أمريكياً.

٤- التوصيات

١-٤ المؤتمر مدعو إلى ما يلي:

(أ) النظر في المعلومات الواردة في ورقة العمل هذه المتعلقة بتأثير الحصار الاقتصادي والتجاري والمالي الذي تفرضه حكومة الولايات المتحدة على جمهورية كوبا، من حيث نشاطها المتعلق بالنقل الجوي.

(ب) الاعتراف بأن التدابير الأحادية الجانب التي تفرضها دولة عضو على دولة أخرى تؤثر في تنمية قطاع الطيران لديها، وتشكل انتهاكاً واضحاً لمبادئ اتفاقية شيكاغو وأهدافها، كما ينجم عنها سوابق سلبية يمكن أن تؤثر في دول أخرى تنتمي إلى مجتمع الطيران الدولي.

(ج) التأكيد من جديد على أن المشاركة في النقل الجوي الدولي يستند إلى اتفاقية شيكاغو. وتتص المادة ٤٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (الوثيقة ٧٣٠٠) على أن أحد أهداف منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) هو "ضمان الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة، ومنح كل دولة متعاقدة فرصة عادلة لتشغيل شركات الطيران التابعة لها على الخطوط الجوية الدولية".

(د)حث الدول على الامتناع عن اتخاذ هذا النوع من التدابير.

- انتهى -