



## الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

### اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٤٠ من جدول الأعمال : تنمية النقل الجوي الاقتصادية — السياسة العامة

تأثير الحصار الاقتصادي والتجاري والمالي الذي تفرضه الولايات المتحدة

على قطاع الطيران المدني الكوبي

(ورقة مقدمة من كوبا)

الموجز التنفيذي	
<p>تُقدم هذه الورقة لأوساط الطيران المدني الدولي آخر المعلومات عما للحصار الاقتصادي والتجاري والمالي الذي تفرضه الولايات المتحدة من آثار اقتصادية على نمو واستدامة النقل الجوي في جمهورية كوبا، مع التركيز على الطابع خارج الإقليمي للحصار وانتهاكه لاتفاقية شيكاغو. وقد أُثير هذا الموضوع في المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي.</p> <p><b>الإجراء:</b> يُرجى من الجمعية العمومية أن تعتبر أن هذه الإجراءات تعوق النمو المُستدام للنقل الجوي الدولي وتقر بأن التدابير الأحادية الجانب التي تُتخذ خارج حدود الولاية الإقليمية من جانب دولة طرف ضد دولة طرف أخرى تُؤثر على نمو الطيران وتنتهك مبادئ ومقاصد اتفاقية شيكاغو، علاوة على كونها تُشكل سابقة سلبية من شأنها أن تؤثر على أوساط الطيران الدولي في دول أخرى.</p>	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (ج) - حماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي.
الآثار المالية:	لا شيء
المراجع:	<p>التقرير الذي قدمته كوبا إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة متاح على الموقع الشبكي : <a href="http://www.cubavsbloqueo.cu/informebloqueo2012/index.html">www.cubavsbloqueo.cu/informebloqueo2012/index.html</a></p> <p>القرار رقم 66/6 للجمعية العامة للأمم المتحدة، عام ٢٠١٢</p> <p>ورقات العمل A37-WP/312، A37-WP/330، A37-WP/379 للجنة الاقتصادية مستشهدة بأدلة وبراهين على هذه الآثار</p> <p>Doc 9644، تقرير المؤتمر العالمي للنقل الجوي عن أحكام النقل الجوي الدولي، حاضراً ومستقبلاً (ATCon/4)</p> <p>Doc 9819، تقرير المؤتمر العالمي للنقل الجوي (ATCon/5)</p> <p>Doc 10009، تقرير المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATCon/6)</p>

## ١ - المقدمة

- ١-١ منذ عام ١٩٦٠، وحكومة الولايات المتحدة الأمريكية تفرض حصاراً اقتصادياً وتجارياً ومالياً على جمهورية كوبا، مع ما لذلك من تبعات كبيرة على جميع القطاعات الاقتصادية، بما في ذلك الطيران المدني.
- ٢-١ وما فتئت الجمعية العامة للأمم المتحدة، منذ دورتها السابعة والأربعين في عام ١٩٩٢ حتى الدورة السادسة والستين في عام ٢٠١٢ تصوّت بأغلبية ساحقة لصالح قرارات تحت عنوان ضرورة إنهاء الحصار الاقتصادي والتجاري والمالي الذي تفرضه الولايات المتحدة الأمريكية على كوبا. وفي الدورة الأخيرة للجمعية العامة للأمم المتحدة في عام ٢٠١٢، اعتمد القرار ٦/٦٦ تحت نفس العنوان بـ ١٨٨ صوتاً مؤيداً مقابل ٣ أصوات معارضة وامتناع عضوين عن التصويت.
- ٣-١ إن المشاركة في النقل الجوي الدولي تحكّمها وتُنظّمها اتفاقية الطيران المدني الدولي ( اتفاقية شيكاغو). وتتص المادة ٤٤(و) من اتفاقية شيكاغو (Doc 7300) على أنه من أهداف الإيكاو "ضمان الاحترام التام لحقوق الدول المتعاقدة وحصول كل دولة منها على فرصة متكافئة لتشغيل خطوط جوية دولية".
- ٤-١ وسلّم مؤتمر النقل الجوي الرابع في عام ١٩٩٤ والخامس في عام ٢٠٠٣ بأن الدول المتعاقدة تشترك في الهدف الأساسي المتمثل في المشاركة في منظومة النقل الجوي الدولي بطريقة موثوقة ومستدامة، وإن كانت تختلف في سياساتها التنظيمية وأهدافها (الجزء الأول من القسم الخامس من الوثيقة ٩٥٨٧) وعليها أن تولي اعتباراً خاصاً لاحتياجات ومصالح البلدان النامية.
- ٥-١ وهناك شواغل إزاء ما تتخذه بعض الدول أو مجموعات الدول خارج ولاياتها الإقليمية من تدابير أحادية الجانب تؤثر على خدمات النقل الجوي في جميع مجالات الطيران المدني، بما في ذلك المجالات الأهم وهي السلامة وأمن الطيران والتنظيم الاقتصادي. فمن المعروف أن التدابير الأحادية الجانب تؤدي إلى النزاعات وتعوق النمو المستدام للطيران المدني الدولي. وقد نوقش هذا الأمر باستفاضة في المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي.
- ٦-١ ففي ذلك الاجتماع عرضت كوبا ورقة العمل ATConf/6-WP/37 التي تصف ما لتلك الإجراءات الأحادية الجانب والتمييزية، والتي اتُخذت خارج الولاية الإقليمية وتنتهك أحكام اتفاقية شيكاغو، من آثار تعرقل نمو الطيران الكوبي وتحول دونه وأداء وظائفه. وتضمنت استنتاجات المؤتمر إشارة إلى نيتنا طرح هذه المسألة على الجمعية العمومية في دورتها الثامنة والثلاثين.

## ٢ - الانتهاكات لاتفاقية شيكاغو

- ١-٢ إن الحصار الاقتصادي والتجاري والمالي ينتهك المبادئ الواردة في ديباجة اتفاقية شيكاغو التي تنص على أن الطيران المدني الدولي "ينبغي أن يتطور على نحو آمن ومُنظّم وإنشاء خطوط دولية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص واستثمارها بطريقة اقتصادية وسليمة".
- ٢-٢ إن منع شركة طيراننا من العمل في الولايات المتحدة يؤدي إلى آثار اقتصادية هائلة. فشركة الطيران ممنوعة من خدمة ذلك القطاع وهو ما يقلص من حجم العمليات في مطاراتنا ويحدّ من تدفق الركاب. علاوة على ذلك، من غير الممكن حيازة آخر تكنولوجيات الطائرات ومعداتها وأجزائها وغير ذلك من اللوازم.

٢-٣ كما أن التدابير التمييزية التي ينطوي عليها الحصار الاقتصادي والتجاري والمالي تنتهك معايير ومبادئ اتفاقية شيكاغو، ولاسيما تلك المنصوص عليها في المادة ٤٤ (أ) و (ج) و (د) و (و) و (ز) و (ح) و (ط) والتي تسعى، إضافة إلى أهداف ومقاصد أخرى من غايات ومقاصد الايكاو، إلى تعزيز نمو النقل الجوي الدولي، وتلبية احتياجات شعوب العالم في هذا المجال، وضمان الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة وتفايدي التمييز والعمل بصفة عامة من أجل تطوير جميع جوانب الطيران المدني الدولي. كما تنتهك تلك الإجراءات المادتين ٧٧ و ٧٩ اللتين تفيدان أنه ما من شيء ينبغي أن يمنع دولتين متعاقدين أو أكثر من إنشاء خطوط مشتركة للنقل الجوي. وكان على كوبا أن تلغي اتفاقات مشتركة أبرمتها مع شركات جوية في بلدان ثالثة.

### ٣- الانعكاسات الاقتصادية والتجارية والمالية للتدابير المطبقة خارج الولاية الإقليمية تبين بأن الحصار ليس مسألة ثنائية

٣-١ لم يتسنى تطوير النظم المؤتممة لتسجيل الركاب والأمتعة والكشف الأمني عنهم في المطارات. وقد أشارت شركة SITA العالمية لتكنولوجيا معلومات واتصالات الطيران أنه لا يمكن تطبيق إجراءات التسجيل اللازمة بموجب عقد الشركة الكوبية للمطارات والخدمات الجوية بسبب الحصار التجاري الذي تضربه الولايات المتحدة. وقد تمت الاستعانة بشركة RESA الفرنسية التي تمثلها شركة Global System مما أدى إلى رفع التكاليف وتأخير الخدمات.

٣-٢ إن هذا يضع كوبا في موقف صعب جداً حيث إن جميع البلدان التي تنطلق منها الرحلات المتجهة إلى بلدنا والأغلبية الساحقة من زبائننا يطالبوننا باستخدام تلك النظم. وفعلاً يصعب إلى حد كبير على المطارات الكوبية أن تُرسل المعلومات المسبقة عن الركاب إلى وجهة الرحلة، في غضون ١٥ دقيقة من اقلاع الطائرة. ويتمخض عن هذا أداء الغرامات وارتفاع تكاليف تشغيل الطائرات إلى جانب مخاطر فقدانها الترخيص للعمل في كوبا.

٣-٣ من الانعكاسات الاقتصادية الأخرى للحصار ارتفاع تكاليف الصيانة للطائرات من طراز ATR، لاسيما شراء قطع الغيار لعمليات الإصلاح والتجميع الكبرى. وبالنظر إلى الظروف الراهنة، صارت الشركة الكوبية Aerocaribbean مضطرة إلى شراء طائراتها واصلاحها في أسواق بعيدة، ولاسيما في أوروبا، مما يرفع نفقاتها بشكل لا لزوم له بنسبة ٤٠ في المائة سنوياً.

٣-٤ إن كوبا لا تستطيع شراء آخر طرازات الطائرات من بلدان أخرى بسبب عدم قدرتها على تحمّل تكاليفها. ولذلك تلجأ إلى استئجار الطائرات بشروط غير عادية ومجحفة، وهو ما كلف شركة الطيران الكوبية في عام ٢٠١٢ وحده ٥٤,٩٧٤,٠١٧ دولاراً أمريكياً.

٣-٥ وبلغت التكلفة الإجمالية التي تحمّلها الطيران الكوبي من عام ١٩٦٠ إلى عام ٢٠١٢ ٤,٠٢٨,٩٨٧,٨٥٤ دولاراً أمريكياً.

### ٤- الخلاصة

٤-١ شكّل المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي المحفل المناسب لطرح مسألة التدابير الأحادية الجانب والتمييزية التي تُتخذ خارج الولاية الإقليمية وتؤثر على النمو المستدام للنقل الجوي. ونحن نؤمن بأن هذه الجمعية العمومية، وهي الهيئة العليا لاتخاذ القرارات في الايكاو، لديها السلطة باعتبارها المنظمة الحكومية الدولية العالمية التي تعنى بشؤون الطيران المدني الدولي، لتنسيق اللوائح التنظيمية والسياسات الخاصة باقتصادات النقل الجوي الدولي ومعالجة الشواغل إزاء القرارات الأحادية الجانب التي تؤثر على هذا القطاع. ومن واجب الجمعية العمومية للايكاو أن تحثّ الدول على الامتناع عن اللجوء إلى هذا النوع من التدابير. فالإجراءات الأحادية الجانب لا تخدم سلامة الطيران المدني الدولي ونموه المنتظم والمستدام.



