



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٤٣ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الاقتصادية
أثر التدابير الأحادية القسرية على قطاع الطيران المدني في السودان
(مقدمة من السودان)

الموجز التنفيذي

تهدف هذه الورقة لوضع مجتمع الطيران المدني الدولي في موضع العلم ببعض آثار التدابير الاقتصادية المفروضة بشكل أحادي منذ العام ١٩٩٧م من قبل الولايات المتحدة الأمريكية على السودان، وتدعو الورقة مجتمع الطيران المدني الدولي ممثلاً في الجمعية العامة لمنظمة الطيران المدني لإتخاذ قرارات وإجراءات من شأنها الحد من مثل هذا النوع من القرارات ذات التأثير المباشر على سياسات المنظمة الدولية الداعية لعدم ترك أي دولة وراء ركب التطور والنماء في مجال الطيران المدني الدولي .

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) الإحاطة علماً بما جاء في هذه الورقة حول آثار القرارات الأحادية المفروضة على السودان، وتأثيرها على نمو قطاع الطيران المدني في السودان .

(ب) النظر في تحديث القرار ٣٨-١٤ (البيان الموحد بشأن سياسات وممارسات الإيكاو في النقل الجوي) بما يضمن إستيعابه لضرورة أن تكف الدول عن إتخاذ أي إجراءات من شأنها التأثير على حقوق الدول المتعاقدة الأخرى أو الحد من قدراتها في التنمية المستدامة لقطاع النقل الجوي .

(ج) توجيه المجلس لدراسة كل جوانب الموضوع وإفادة الدورة القادمة للجمعية العامة (٤٠) بنتائج وتوصيات الدراسة.

الأهداف الإستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية (د) - التنمية الاقتصادية للنقل الجوي
الآثار المالية:	لا تنطبق
المراجع:	معاهدة الطيران المدني الدولي - شيكاغو ١٩٤٤م (Doc 7300). القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية في ٢٠١٣/١٠/٤ (Doc 10022) . قرار الجمعية العمومية بالرقم ٣٨ - ١٤ بيان موحد بسياسات الإيكاو الثابتة في مجال النقل الجوي تقرير المقرر الخاص المعني بالآثار السلبية للتدابير القسرية الانفرادية في التمتع بحقوق الإنسان - الجمعية العامة للأمم المتحدة - ٢٠١٥/٨/١٠م . قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة بالرقم ٤١/١٢٨، ديسمبر ١٩٨٦م - إعلان الحق في التنمية.

١ - مقدمة

١-١ يعاني السودان من آثار حصار اقتصادي خانق ألقى بظلاله على الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية والمالية في الدولة، وعطل عجلة التنمية المستدامة في الدولة بصفة عامة وفي قطاع النقل الجوي على وجه الخصوص. ففي العام ١٩٩٧م أصدرت الإدارة الأمريكية الأمر التنفيذي بالرقم ١٣٠٦٧ والذي قضى بتجميد كل الاصول التي تخص السودان داخل الولايات المتحدة وفرض حصار اقتصادي "شامل" على جميع التعاملات ذات الطابع التجاري بمايشمل تبادل السلع والبضائع ومنع تصدير المنتجات الأمريكية المنشأ بما في ذلك منتجات تقانة المعلومات، لأي شخص (طبيعي أو اعتباري) داخل السودان أو يتمتع بالجنسية السودانية. وفي العام ٢٠٠٦م تم تجديد فعالية ونطاق هذه الإجراءات بموجب الأمر التنفيذي رقم ١٣٤٠٠، ليتم في ذات السنة إعفاء إقليم جنوب السودان - آنذاك - من هذه الإجراءات إضافة لبعض المناطق المحددة في الأمر التنفيذي بالرقم ١٣٤١٢ .

٢ - اعتبارات قانونية

١-٢ وفقاً لقرار مجلس حقوق الإنسان بالرقم ٢٧/٢١، فإن التدابير القسرية الانفرادية تشمل، على سبيل المثال لا الحصر، التدابير الاقتصادية والسياسية التي تفرضها دول أو مجموعات دول لإكراه دولة أخرى على التبعية لها في ممارسة حقوقها السيادية بهدف حملها على إجراء تغيير محدد في سياستها العامة. ولأغراض التحديد القانوني ستعتبر أية تدابير أخرى غير التدابير التي يتخذها مجلس الأمن بموجب المادة ٤١ من ميثاق الأمم المتحدة، من قبيل التدابير الأحادية.

٢-٢ ومع التسليم بأن التدابير الشاملة المتخذة بواسطة الولايات المتحدة تستهدف النظام الاقتصادي والمالي للبلد برمته، فمن الضروري التأكيد على مخالفتها لإعلان الحق في التنمية ١٩٨٦، ولا سيما المادة ٣ منه التي تنص على أنه "من واجب الدول أن تتعاون بعضها مع بعض في تأمين التنمية وإزالة العقبات التي تعترض التنمية". هذا فضلاً عن مخالفتها لميثاق الأمم المتحدة الداعي في ديباجته لاحترام الحقوق الأساسية للإنسان والدول وتحقيق العدالة باحترام الحقوق والالتزامات الناشئة عن المعاهدات وقواعد القانون الدولي، ومخالفتها للمادة ٥٥ (ج) من ذات الميثاق.

٣-٢ تمثل هذه التدابير انتهاكاً واضحاً وصريحاً لا يمكن إنكاره للمبادئ الأساسية لمعاهدة الطيران المدني الدولي، فالسودان والولايات المتحدة الأمريكية - باعتبارهما أطرافاً في هذه المعاهدة - يقع عليهما واجب احترام حقوق الدول المتعاقدة الأخرى بما في ذلك الحق في التنمية المستقبلية لقطاع الطيران المدني وفق أسس المساواة في الفرص لتحقيق النمو الآمن والمنظم للقطاع، إضافةً لإتاحة فرصة عادلة لكل دولة متعاقدة للمشاركة الفعالة في نظام النقل الجوي الدولي واستثمار مؤسسات النقل الجوي بصورة آمنة وذات جدوي اقتصادية.

٤-٢ إضافة لذلك فإن هذه الإجراءات ذات طبيعة تمييزية تجاه السودان وهو الأمر الذي سعت جماعة الطيران المدني الدولي لتجنبه عبر الفقرات (أ) (ج) (د) (و) (ز) (ح) (ط) من المادة ٤٤ من المعاهدة. وخلاصة القول أن هذه التدابير تجهض حقاً أصيلاً للسودان كدولة متعاقدة في نظام الطيران المدني الدولي يتوجب على الأيكاو حمايته، وتعارض سياسة الإيكاو الرامية لاستدامة النقل الجوي الدولي لكل الدول المتعاقدة والواردة في ديباجة معاهدة شيكاغو.

٣- أثر التدابير على استدامة السلامة .

١-٣ من المعلوم تماماً أن الوصول لمستوي مقبول من السلامة الجوية ينبع من تكامل الامتثال لعدة عناصر يعتبرها مجتمع الطيران المدني الدولي ضرورية وحرجة. وبصفة عامة فإن للتدابير القسرية المتخذة لها أثر واضح وخطير على التطبيق الفعال للعناصر الحرجة للسلامة بصورة مباشرة وغير مباشرة، وقد ظهر ذلك جلياً في نتائج التدقيق الذي قامت به الإيكاو على السودان في الفترة من عام ٢٠٠٠م إلى ٢٠١٢م.

٢-٣ يلقي الحظر بآثار واضحة على قدرة الدولة في الحصول على الأجهزة الملاحية وتكنولوجيا المعلومات المرتبطة بها مما يفرض عليها للجوء لوسائل بديلة قد لا تدعم خطة الدولة الاستراتيجية في دعم وتعزيز السلامة الجوية، إضافة لعدم تمكن الدولة من الحصول على الأجهزة والمعدات ذات التقنية المتطورة في مجالات الملاحة والامن وتلك المرتبطة بعمليات البحث والإنقاذ، حيث تكاد أن تخلو الاجهزة والمعدات من اي جاهر أو معدة تضمنت في مراحل تصنيعها منتجاً أمريكياً بأي وجه من الوجوه. كما أثر الحظر على العناصر التمكينية لأداء السلامة والمتمثلة في الحصول على الدعم الفني وتبادل المعلومات بشأن السلامة وتأهيل العنصر البشري والكوادر الفنية الأمر الذي يضعف قدرة الدولة على الوفاء بأهداف استراتيجية التحسين المستمر وفق الخطة العالمية للسلامة .

٣-٣ أثر الحظر على نوعية ومتوسط أعمار الطائرات العاملة بالسودان فالطائرات المسجلة بالسجل السوداني متعددة ومتنوعة الامر الذي يضيع فرص تخفيض الكلفة والمزايا الاقتصادية الممنوحة في حالات حصرها في طرازات قليلة التنوع، كما أن متوسط أعمار الطائرات العاملة يتجاوز ال ٢٠ عاماً الأمر الذي انعكس سلباً على مسائل التأمين وتوفر أطقم الطائرات ومهندسي الصيانة وصعب من عملية توفر الصيانة الملائمة لها. هذا فضلاً عن خروج طائرات الخطوط الجوية السودانية جلياً من الخدمة نسبة لصعوبة الحصول على قطع الغيار والتي يبلغ عددها ٨ طائرات .

٤-٣ وفي ما يتعلق بالجوانب البيئية فقد كان الأثر المباشر لذلك في زيادة نسبة الانبعاثات والضوضاء نظراً لطرازات وأعمار الطائرات المستخدمة في الأجواء السودانية، والتي تستهلك وقوداً بنسب أكبر مما يؤثر على الأكسجين في الهواء وزيادة نسبة الضوضاء عند الإقلاع والهبوط، كما أثر ذلك على نوعية الهواء المحلي حول المطارات والمستهممة في استهلاك الغازات الدفيئة، هذا فضلاً عن التأثير على قدرة الدولة في استجلاب التجهيزات التي تتحكم وتحد من الضوضاء .

٤- الأثر على النمو الاقتصادي لقطاع النقل الجوي .

١-٤ تقدر الأعباء الإضافية من تكاليف لتشغيل الطائرات الوطنية حوالي ٢ مليون دولار سنوياً، من جراء الحظر بصورة مباشرة أو غير مباشرة. الأمر الذي أضعف من القدرة التنافسية لمؤسسات الطيران المدني في الدولة لصعوبة الحصول على الطائرات الحديثة ذات الجدوى الاقتصادية الواضحة وقطع الغيار وارتفاع الكلفة التشغيلية، حيث تضاعفت نسبة مشاركة الناقلات الوطنية في سوق النقل الجوي السوداني لتصل ٢٪ بعد أن كانت تمثل ٩٠٪ في سنوات ما قبل الحظر، وتمثلت النتيجة الطبيعية لذلك في سيطرة الناقلات الأجنبية على القطاع مما أخل بتوازن الميزان التجاري لصالح دول هذه الناقلات. كما أن ذات الأثر ينطبق على معدات وأجهزة خدمات الملاحة الجوية الأمر الذي ينعكس على الرسوم المفروضة عليها والمراد منها استرداد تكلفة هذه التجهيزات، وتظهر البيانات بشكل واضح انخفاض الحركة العابرة للأجواء من جراء ذلك .

٢-٤ كما تعاني شركات الطيران الوطنية من تعقيدات في أنظمة الحجز الآلي ومبيعات التذاكر عبر الإنترنت، وكذلك تعاني من إشكالات على مستوى زيادة تكلفة التدريب لأطقم الطائرات ومهندسي الصيانة والأطقم الفنية، وصعوبة إجراء التحويلات المالية لسداد الالتزامات الخارجية وأقساط التأمين. كما وأن الحظر كان المتسبب الرئيسي في خروج شركات الطيران الأجنبية من السوق السودانية نسبة لما تواجهه من تراكم صافي مبيعاتها من العملات الحرة وصعوبة إجراء التحويلات. وأمثلة للشركات التي خرجت من السوق السوداني الخطوط الجوية البريطانية والخطوط الملكية الهولندية وشركة الطيران الألمانية، إضافة لتخفيض جداول الرحلات لما تبقي من شركات الطيران الأجنبية وتنوي بعض الشركات الأخرى الخروج أيضا لل صعوبات التي تواجهها.

٣-٤ وبالمجمل، فإن لهذه التدابير الأحادية تأثيرات سلبية مباشرة على الاقتصاد الوطني للسودان ككل، وعلى استدامة قطاع النقل الجوي فيها وإسهامه في زيادة مستوى الدخل الشخصي ورفع مستويات المعيشة والرفاه للمواطن السوداني. كما، أثرت بصورة مباشرة على التدابير الاقتصادية للدولة على مستوى الاقتصاد الكلي واتخاذ تدابير مشددة في فرض الضرائب والرسوم على قطاع النقل الجوي مما أفضى لزيادة أسعار خدمات النقل الجوي، وكل ذلك أدى بدوره لإحجام رؤوس الأموال الوطنية والأجنبية من الاستثمار في قطاع النقل الجوي السوداني.

٥ - على الجوانب المتعلقة بأمن النقل الجوي الدولي

١-٥ أثرت هذه التدابير على قدرة الدولة في الحصول على معدات وتجهيزات الأمن والمتمثلة في معدات تفتيش الأشخاص والأمتعة والبضائع والبريد من أجهزة سينية وكاشفات المتفجرات المعدنية والبلاستيكية والمحاكات الأمنية وأجهزة اختبار السوائل والبوابات الأمنية والأسوار وكاميرات المراقبة وأجهزة التبادل الإلكتروني للمعلومات والتي تساهم في التعامل مع المخاطر الأمنية عالمياً وليس للسودان فقط. كل ذلك ساهم في زيادة مؤشر المخاطر في اكتشاف حالات التدخل غير المشروع في أنشطة الطيران المدني والتعامل معها.

٦ - توصيات

١-٦ من واقع ما تقدم، فإن السودان يطلب من الجمعية العمومية الآتي :

- (أ) دعم وتأييد ما جاء بالورقة وتحريم التصرفات الأحادية ولحماية مصالح الدول المتعاقدة وفق نظام الطيران المدني الدولي ووفق مبادرة عدم ترك دولة وراء الركب .
- (ب) النظر في تحديث القرار ٣٨-١٤ (البيان الموحد بشأن سياسات وممارسات الإيكاو في النقل الجوي) بما يضمن استيعابه لضرورة أن تكف الدول عن اتخاذ أي إجراءات من شأنها التأثير علي حقوق الدول المتعاقدة الأخرى أو الحد من قدراتها في التنمية المستدامة لقطاع النقل الجوي .
- (ج) توجيه المجلس لدراسة كل جوانب الموضوع وإفادة الدورة القادمة للجمعية العامة (٤٠) بنتائج وتوصيات الدراسة.