



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٤٣ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الاقتصادية

انعكاسات التدابير القسرية أحادية الجانب للحصار الاقتصادي والتجاري والمالي المفروض من الولايات المتحدة الأمريكية على النمو المستدام للطيران المدني الدولي في جمهورية كوبا

(ورقة مقدمة من كوبا)

الموجز التنفيذي

الغرض من هذه الورقة تقديم معلومات عما يترتب عن مواصلة الحصار الاقتصادي والتجاري والمالي الذي تفرضه حكومة الولايات المتحدة الأمريكية على جمهورية كوبا من خلال التدابير القسرية أحادية الجانب، انتهاكاً لاتفاقية شيكاغو، من آثار سلبية على نمو النقل الجوي في كوبا.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:

(أ) الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل هذه؛

(ب) اعتبار أن التدابير القسرية أحادية الجانب تعرقل النمو المستدام للنقل الجوي الدولي؛

(ج) التسليم بأن التدابير القسرية أحادية الجانب تؤثر سلباً على النحو المستدام للنقل الجوي وتمثل انتهاكاً لمبادئ ومقاصد اتفاقية شيكاغو؛

(د) إدراج النص المقترح في الفقرة ٤-١-د، في الفقرة ٣ من القسم الأول (التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي) في المرفق (أ) لورقة العمل A39-WP/8 - "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي".

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (د) - "التممية الاقتصادية للنقل الجوي".
الآثار المالية:	لا توجد

<p>الوثيقة (Doc 7300) – " اتفاقية الطيران المدني الدولي". ورقة عمل الجمعية العمومية A38-WP/14، "البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي". ورقة عمل الجمعية العمومية A39-WP/8-EC/6، "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي". ورقات عمل الجمعية العمومية التالية : A38-WP/312, A38-WP/330, A38-WP/379 استنتاجات المؤتمرات التالية: المؤتمر الرابع للنقل الجوي لعام ١٩٩٤ : (ATConf/4) ؛ المؤتمر الخامس للنقل الجوي لعام ٢٠٠٣ (ATConf/5) والمؤتمر السادس للنقل الجوي لعام ٢٠١٣ (ATConf/6)، ويمكن الاطلاع عليها في الموقع التالي:- www.icao.int/meetings/atconf6 تقرير كوبا عن تنفيذ القرار 69/5، الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة في يونيو ٢٠١٥، والمعنون: "ضرورة إنهاء الحصار الاقتصادي والتجاري والمالي المفروض على كوبا من طرف الولايات المتحدة الأمريكية"</p>	<p>المراجع:</p>
--	-----------------

١- مقدمة

١-١ اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) هي الأساس الذي تقوم عليه المشاركة في النقل الجوي الدولي. وتنص المادة ٤٤ (و) من الاتفاقية على أن أهداف الإيكاو تشمل "ضمان الاحترام التام لحقوق الدول المتعاقدة وحصول كل دولة منها على فرصة متكافئة لتشغيل خطوط جوية دولية".

٢-١ وسلّم المؤتمر الرابع للنقل الجوي لعام ١٩٩٤ والمؤتمر الخامس للنقل الجوي لعام ٢٠٠٣ بأن الدول المتعاقدة تشترك في الهدف الأساسي المتمثل في المشاركة في منظومة النقل الجوي الدولي بطريقة موثوقة ومستدامة؛ (القسم الخامس من الجزء الأول من الوثيقة (Doc 9587)) وإن كانت تختلف في سياساتها التنظيمية وأهدافها، وبأنه يتعين عليها أن تولي اعتباراً خاصاً لاحتياجات ومصالح البلدان النامية.

٣-١ تناول المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي بتعمق الشواغل إزاء التدابير القسرية أحادية الجانب التي تعتمدها دول معينة أو مجموعات من الدول، بما يؤثر سلباً على خدمات النقل الجوي في جميع مجالات الطيران المدني، بما في ذلك المجالات الأكثر أهمية مثل السلامة وأمن الطيران والتنظيم الاقتصادي. وسلّم المؤتمر بأن التدابير القسرية أحادية الجانب قد تؤدي إلى نشوب نزاعات وتؤثر سلباً على النمو المستدام للطيران المدني الدولي. وقد قدمت كوبا خلال ذلك المؤتمر ورقة العمل ATC Conf/6 – WP/37 التي بيّنت فيها الآثار الضارة لتلك التدابير الأحادية الجانب والقسرية والتمييزية والتي تشكل انتهاكاً لاتفاقية شيكاغو، على الطيران المدني الكوبي مما يحول دون أدائه ونموه على النحو السليم.

٤-١ منذ عام ١٩٦٠ وحكومة الولايات المتحدة تفرض حصاراً اقتصادياً وتجارياً ومالياً على جمهورية كوبا؛ مع ما لذلك، حاضراً ومستقبلاً، من تبعات وخيمة على جميع القطاعات الاقتصادية بالبلاد. ويعتبر الطيران أكثر القطاعات تأثراً في ميدان النقل.

٥-١ ومرة أخرى، وكما هو الحال منذ عام ١٩٩٢، أقرّت الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها السبعين التي انعقدت السنة الماضية، بأغلبية ساحقة، القرار ٥/٦٩: "ضرورة إنهاء الحصار الاقتصادي والتجاري والمالي المفروض على كوبا من جانب الولايات المتحدة الأمريكية" حيث صوّت لصالحه ١٩١ دولة وعارضته دولتان، ولم تتمتع أية دولة عن التصويت.

٦-١ وياشرت حكومتا كوبا والولايات المتحدة الأمريكية في ١٧/١٢/٢٠١٤ مفاوضات لإعادة العلاقات الدبلوماسية على أساس الاحترام المتبادل، وهما تتصرفان كدولتين ذات سيادة.

٧-١ ولحد الآن، تحقق تقدم في مختلف المجالات، بما في ذلك المجالات التي تتصل بالطيران المدني أو تؤثر عليه مثل:

(أ) سحب اسم كوبا من "قائمة الدول الراحية للإرهاب"؛

(ب) إعادة العلاقات الدبلوماسية وإعادة فتح السفارتين في البلدين كليهما؛

(ج) تنظيم زيارات رفيعة المستوى وزيارات فنية في كلا الاتجاهين، ولاسيما بخصوص أمن الطيران. وتجدر الإشارة بصفة خاصة إلي عقد اجتماعات فنية دورية بين خبراء من معهد الطيران الكوبي وإدارة أمن النقل بالولايات المتحدة، التي استطاعت أن تتحقق من مستوى الأمن في المطارات الكوبية. كما تمكنت السلطات الكوبية المختصة من الموافقة على مختلف الشروط التي أصدرتها إدارة أمن النقل أو تنفيذها؛

- (د) استئناف العلاقات المباشرة في مجال البريد؛
- (هـ) التوقيع على مذكرة تفاهم بشأن استحداث رحلات منتظمة بين البلدين؛
- (و) إبرام مذكرة تفاهم بين وزارة الداخلية، الإدارة العامة للجمارك في جمهورية كوبا وإدارة الأمن القومي في الولايات المتحدة، بشأن التعاون في مجال أمن الركاب والتجارة؛
- (ز) التفاوض بشأن التعاون الثنائي فيما يتصل بمراقبة الحركة الجوية والبحث والإنقاذ والأرصاد الجوية والمناخ وتلوث الغلاف الجوي؛
- (ح) زاد عدد المواطنين الأمريكيين الذين سافروا إلى كوبا عام ٢٠١٥ بنسبة ٧٦% مقارنةً مع السنة السابقة. وسجّلت في النصف الثاني من عام ٢٠١٦، زيادة نسبتها ٨٠% مقارنةً بالفترة ذاتها من عام ٢٠١٥.

٢- المستجندات

- ١-٢ بالرغم من التقدم المشار إليه في الجزء السابق من ورقة العمل هذه، لا يزال الحصار قائماً ويؤثر تأثيراً سلبياً على الطيران المدني الكوبي.
- ٢-٢ والطيران هو قطاع النقل الأكثر تأثراً بما يقترن بالحصار من محظورات وتنظيمات، لأنه يشكّل ٦٧,٥ % من مجموع قطاع النقل. ففي الفترة ما بين إبريل ٢٠١٣ وإبريل ٢٠١٦، قُدرت الأضرار التي لحقت بالطيران المدني بمبلغ ٣٨٤ ٢٨٤ ٩٩٠ دولاراً أمريكياً.
- ٣-٢ ومن القيود التي يعاني منها هذا القطاع جزاء هذه السياسة، أن شركات الطيران الكوبية يتعين عليها الحصول على أذن وتراخيص إضافية علاوة على تلك اللازمة عادة لعمليات النقل الجو الدولي، حتى تتمكن من التحليق فوق إقليم الولايات المتحدة الأمريكية.
- ٤-٢ يتأثر النمو المستدام للطيران المدني سلباً جزاء تعدد القوانين التي تمنع حياة آخر التكنولوجيات الخاصة بالطائرات وللمعدات وقطاع الغيار وغير ذلك من اللوازم، فضلاً عن منع شركات من بلدان أخرى من بيع السلع والخدمات لكوبا إذا ما كانت تكنولوجيا تلك الشركات تحتوي مكونات أمريكية بما يتجاوز ٢٥ في المائة، حتى لو كان مالكوها مواطنين من تلك البلدان.
- ٥-٢ لم تتمكن شركة الطيران الكوبية Cubana de Aviación S.A من الاستفادة من مزايا النظم المُحوسبة لتوزيع الحجوزات لأن معظم هذه النظم مملوكة للولايات المتحدة أو تخدم مصالح الولايات المتحدة.
- ٦-٢ نتيجة للمضايقات المالية، لم تستطع شركة الطيران الكوبية تدبير عمليات الدفع ببطاقات الاعتماد Visa و MasterCard عن طريق المصارف بنفسها، وكان عليها بالتالي تطبيق التجارة الإلكترونية بالاعتماد على خدمات AMF Global Items ، مما يتسبب لها في تكاليف تشغيلية ومالية باهظة.

٧-٢ بصفة عامة، لا زالت هناك عوائق أمام التحويلات المالية المتعلقة بكوبا، وليس فحسب لشركة الطيران الكوبية، حيث يتم استبقاء المدفوعات، بما في ذلك تلك التي تسدد بعملات غير الدولار الأمريكي، كما يتم رفض الخدمات. وفيما يخص التحويلات المالية، فإن حكومة الولايات المتحدة لم تصدر، لحد الآن، أي بيان سياسي، أو وثيقة قانونية تبلغ المصارف العالمية بأن المعاملات مع كوبا قانونية ولن تُنَجَّر عنها غرامات.

٣- الاستنتاجات

١-٣ إن الحصار الاقتصادي والتجاري والمالي للولايات المتحدة الأمريكية ضد كوبا يتسم بما يلي:

(أ) يعد انتهاكاً للمبادئ المنصوص عليها في ديباجة اتفاقية شيكاغو التي تنص على أن الطيران المدني الدولي "ينبغي أن يتطور على نحو آمن ومنتظم، وإنشاء خطوط دولية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص واستثمارها بطريقة اقتصادية وسليمة."

(ب) كما أن تلك التدابير التي تنتهك معايير ومبادئ اتفاقية شيكاغو، ولاسيما تلك المنصوص عليها في المادة ٤٤ (أ) و(ج) و(د) و(و) و(ز) و(ط) و(ح) والتي تسعى، إضافة إلى أهداف ومقاصد أخرى من غايات ومقاصد الإيكاو، إلى تعزيز نمو النقل الجوي الدولي، وتلبية احتياجات شعوب العالم في هذا المجال، وضمان الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة وتفاذي التمييز فيما بينها والعمل بصفة عامة من أجل تطوير جميع جوانب الطيران المدني الدولي. كما تنتهك تلك الإجراءات المادتين ٧٧ و٩٧ اللتين تفيدان أنه ما من شيء ينبغي أن يمنع دولتين متعاقبتين أو أكثر من إنشاء خطوط مشتركة للنقل الجوي.

(ج) إنه تدبير قسري أحادي الجانب يتنافى وروح اتفاقية الطيران المدني الدولي ويعود بانعكاسات سلبية على نمو الطيران المدني في كوبا.

٢-٣ تتمتع الجمعية العمومية، بوصفها أعلى هيئة لصنع القرار في الإيكاو، بالسلطة اللازمة كمنظمة حكومية، دولية عالمية في مجال الطيران المدني الدولي، لتنسيق السياسات واللوائح المتصلة بالجوانب الاقتصادية للنقل الجوي الدولي. علاوة على ذلك، يقع على الجمعية العمومية واجب حث الدول على الامتناع عن اللجوء إلى هذا النوع من التدابير، استجابة للشواغل إزاء ما تحدثه التدابير القسرية أحادية الجانب من آثار سلبية على النقل الجوي الدولي.

٣-٣ إن التدابير القسرية أحادية الجانب لا تيسر النمو المنتظم والمستدام للنقل الجوي الدولي وينبغي أن تشكل عنصراً هاماً من العناصر التي ستنتظر الإيكاو والدول في إدراجها ضمن "البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي"، وفي تضمينها بشكل صريح في الفقرة ٣ من القسم الأول من المرفق (أ)، التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي.

٤ - التدابير المقترحة

١-٤ يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- (أ) الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل هذه؛
- (ب) اعتبار أن التدابير القسرية أحادية الجانب تعرقل النمو المستدام للنقل الجوي الدولي؛
- (ج) التسليم بأن التدابير القسرية أحادية الجانب تؤثر سلباً على النمو المستدام للنقل الجوي وتمثل انتهاكاً لمبادئ ومقاصد اتفاقية شيكاغو؛
- (د) إدراج النص المقترح في أدناه في الفقرة ٣ من القسم الأول (التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي) في المرفق (أ) لورقة العمل A39-WP/8 - "البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي:

"تحت الدول الأعضاء على أن تمتنع، في ممارستها التنظيمية، عن اعتماد تدابير قسرية أحادية الجانب تتعارض مع القانون الدولي وميثاق الأمم المتحدة، ومن شأنها أن تؤثر سلباً على المصالح المشتركة لأوساط الطيران والنمو الفعّال والمستدام للنقل الجوي الدولي."

- انتهى -