



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون اللجنة الاقتصادية

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

التدابير أحادية الطرف والمتجاوزة لحدود الولاية الإقليمية التي تفرضها الولايات المتحدة الأمريكية ضمن الحظر الاقتصادي والتجاري والمالي وانعكاساتها على التنمية المستدامة للطيران المدني في جمهورية كوبا

(ورقة مقدّمة من كوبا)

التنقيح رقم ١

الموجز التنفيذي

تهدف هذه الورقة إلى تقديم المعلومات بشأن الآثار السلبية المترتبة عن مواصلة الحظر الاقتصادي والتجاري والمالي الذي تفرضه حكومة الولايات المتحدة الأمريكية على جمهورية كوبا من خلال تطبيق التدابير أحادية الطرف والمتجاوزة لحدود الولاية الإقليمية، مما يمثل انتهاكاً لأحكام اتفاقية شيكاغو.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- (أ) أن تأخذ علماً بالمعلومات الواردة في هذه الورقة؛
(ب) أن تعتبر أن الإجراءات أحادية الطرف والمتجاوزة لحدود الولاية الإقليمية تعرقل التنمية المستدامة للنقل الجوي الدولي؛
(ج) أن تقر بأن التدابير أحادية الطرف والمتجاوزة لحدود الولاية الإقليمية تؤثر سلباً على التنمية المستدامة للطيران المدني وهي تمثل انتهاكاً لمبادئ ومقاصد اتفاقية شيكاغو؛
(د) أن تقوم، في مشروع القرار "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي" المأخوذ من ورقة العمل WP/8، المرفق (أ)، بالاستعاضة عن كلمة "التدابير الأحادية" بعبارة "التدابير أحادية الطرف والمتجاوزة لحدود الولاية الإقليمية".

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

¹ النسخة الإسبانية من هذه الورقة مقدّمة من كوبا

<p>المراجع:</p>	<p>الوثيقة Doc 7300، اتفاقية الطيران المدني الدولي قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٤، البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي ورقة العمل A39-WP/8-EC/6، البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي ورقات العمل A38-WP/312 و A38-WP/330 و A38-WP/379 الخلاصات الصادرة عن مؤتمرات النقل الجوي الرابع والخامس والسادس المعقودة في أعوام ١٩٩٤ و ٢٠٠٣ و ٢٠١٣ على التوالي والتي يُمكن الاطلاع عليها على الموقع الإلكتروني: www.icao.int/meetings/atconf6 التقرير الذي أعدته كوبا بشأن القرار ٥/٦٩ الصادر في حزيران ٢٠١٥ عن الجمعية العامة للأمم المتحدة تحت عنوان "ضرورة إنهاء الحصار الاقتصادي والتجاري والمالي المفروض على كوبا من طرف الولايات المتحدة الأمريكية"</p>
-----------------	--

١- المقدمة

١-١ تركز المادة ٤٤- (و) من اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) المشاركة في النقل الجوي الدولي والتي تنص على أنه من أهداف الإيكاو "ضمان الاحترام التام لحقوق الدولة المتعاقدة وحصول كل دولة منها على فرصة متكافئة لتشغيل خطوط جوية دولية".

٢-١ وسلم مؤتمرا النقل الجوي السابقان (المؤتمر النقل الجوي الرابع في عام ١٩٩٤، ومؤتمر النقل الجوي الخامس في عام ٢٠٠٣) بأن الدول المتعاقدة تشترك في الهدف الأساسي، على الرغم من اختلافها في سياساتها التنظيمية وأهدافها، المتمثل في تأمين المشاركة بطريقة موثوقة ومستدامة في منظومة النقل الجوي الدولي بطريقة موثوقة ومستدامة (القسم الخامس من الجزء الأول من الوثيقة Doc 9587) وبأنه يتعين عليها أن تولي اعتباراً خاصاً لاحتياجات ومصالح البلدان النامية.

٣-١ وعالج مؤتمر النقل الجوي العالمي السادس (ATConf/6) بتعمق الشواغل بشأن التدابير الانفرادية والقصرية التي يعتمدها عدد من الدول أو مجموعات من الدول والتي تؤثر سلباً على خدمات النقل الجوي في جميع ميادين الطيران المدني، بما في ذلك أهم المجالات، مثل السلامة وأمن الطيران والتنظيم الاقتصادي للقطاع. وسلم المؤتمر بأن التدابير الانفرادية والمتجاوزة لحدود الولاية الإقليمية قد تُفضي إلى نشوب نزاعات وتؤثر سلباً على التنمية المستدامة للطيران المدني الدولي. وفي ذلك المؤتمر، قدمت كوبا ورقة العمل ATConf/6-WP/37 سلطت الضوء فيها على الآثار السلبية المترتبة عن التدابير الانفرادية والقصرية والتمييزية التي تحول دون قيام الطيران المدني الكوبي من تأدية وظائفه بشكل سليم وتُعرقل نموه، مما يُمثل انتهاكاً لاتفاقية شيكاغو.

٤-١ وفي عام ١٩٦٠، فرضت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية حظراً اقتصادياً وتجارياً ومالياً على جمهورية كوبا، ويؤثر هذا الحظر، منذ ذلك الحين، تأثيراً كبيراً على جميع قطاعات الاقتصاد الوطني، مع اعتبار الطيران أكثر القطاعات تأثراً في مجال النقل.

٥-١ وفي السنة الماضية، وكما جرت الحال في كل سنة منذ عام ١٩٩٢، أقرت الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها السبعين، بأغلبية ساحقة، القرار ٥/٦٩ بعنوان "ضرورة إنهاء الحصار الاقتصادي والتجاري والمالي المفروض على كوبا من جانب الولايات المتحدة الأمريكية"، حيث صوتت لصالحه ١٩١ دولة دولة وعارضته دولتان، ولم تمتنع أية دولة عن التصويت.

٦-١ وفي ١٧/١٢/٢٠١٤، بدأت حكومتا كوبا والولايات المتحدة الأمريكية بمفاوضات لإعادة العلاقات الدبلوماسية على أساس الاحترام المتبادل القائم بين دولتين ذات سيادة.

٧-١ ولغاية الآن، سُجِّل تقدّم في العديد من المجالات ذات الاهتمام المشترك والمرتبطة بالطيران المدني، مثل:

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

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

(ج) إجراء زيارات رفيعة المستوى وفنية في البلدين، ولا سيما بخصوص أمن الطيران بما في ذلك الاجتماعات المتواترة للخبراء الفنيين من المؤسسة الكوبية للطيران المدني وإدارة أمن النقل في الولايات المتحدة (TSA). وتوجد الإشارة بصفة خاصة الى أن إدارة TSA تحققت من مستوى الأمن في المطارات الكوبية. كما تمكّنت السلطات الكوبية المختصة من الموافقة على مختلف الشروط التي أصدرتها إدارة أمن النقل أو تنفيذها؛

(د) استئناف الخدمات البريدية المباشرة؛

(هـ) إبرام مذكرة تفاهم لبدء الرحلات المنتظمة بين البلدين؛

(و) إبرام مذكرة تفاهم بين وزارة الداخلية والإدارة العامة للجمارك في الجمهورية الكوبية، وإدارة الأمن القومي في الولايات المتحدة، بشأن التعاون في مجال أمن الركاب والتجارة؛

(ز) بدء المفاوضات للتعاون الثنائي في مجال مراقبة الحركة الجوية والبحث والإنقاذ والأرصاد الجوية والمناخ وتلوث الغلاف الجوي؛

(ح) زيادة عدد المواطنين الأمريكيين الذين سافروا إلى كوبا عام ٢٠١٥ بنسبة ٧٦٪ مقارنةً مع السنة السابقة. وفي النصف الأول من عام ٢٠١٦، تمّ تسجيل زيادة نسبتها ٨٠٪ مقارنةً مع النصف الأول من عام ٢٠١٥.

٢- المناقشة

١-٢ على الرغم من التقدّم المذكور في القسم السابق، لا يزال الحظر نافذاً ويتسبّب بآثار سلبية على الطيران المدني الكوبي.

٢-٢ وإنّ قطاع الطيران هو قطاع النقل الأكثر تأثراً من جرّاء التنظيمات والقيود المفروضة في ظلّ الحظر، لأنّه يُمثّل ٦٧,٥٪ من مجموع قطاع النقل. وفي أثناء الفترة ما بين أبريل ٢٠١٣ وأبريل ٢٠١٦، قُدّرت الأضرار التي تكبّدها قطاع الطيران المدني بمبلغ ٩٩٠,٢٨٤,٣٨٤ دولاراً أمريكياً.

٣-٢ ومن بين القيود المفروضة على الطيران جراء هذه السياسة هي وجوب حصول شركات الطيران الكوبية على أذن وتراخيص إضافية علاوةً على تلك اللازمة عادةً ما يُطالب بها لتشغيل عمليات النقل الجوي الدولي للتحليق فوق أقاليم الولايات المتحدة الأمريكية.

٤-٢ يتأثّر النمو المستدام للطيران المدني سلباً جرّاء تعدّد القوانين التي تمنع حيازة آخر التكنولوجيات الخاصة بالطائرات والتجهيزات وقطع الغيار والمعدات المكتملة الأخرى، فضلاً عن منع شركات من بلدان أخرى من بيع السلع والخدمات إلى كوبا إذا ما كانت تكنولوجيا تلك الشركات تحتوي مكونات أمريكية بما يتجاوز ٢٥٪، حتّى ولو كان مالكوها مواطنين من تلك البلدان.

٥-٢ لم تتمكن الشركة الكوبية *Cubana de Aviación S.A.* من الاستفادة من مزايا النظم الإلكترونية للحجوزات للرحلات الجوية لأنها في غالبيتها من الشركات المملوكة للولايات المتحدة أو تخدم مصالح الولايات المتحدة.

٦-٢ ونتيجة هذه المضايقة المالية، لم تتمكن الشركة الكوبية الوطنية *Cubana de Aviación S.A.* من الحصول على الأموال من الإيرادات المحصلة من بطاقات الاعتماد فيزا *Visa* و *MasterCard* من خلال مصرف يعمل بالنيابة عنها، وكان عليها بالتالي تطبيق التجارة الإلكترونية من خلال خدمات *AMF Global Items*، مما جعلها تتكبّد تكاليف مالية وتشغيلية باهظة.

٧-٢ بشكل عام، وناهيك عن شركة الطيران الكوبية، فإنّ التحويلات المالية إلى كوبا ومنها لا تزال معطلة والمدفوعات مجمّدة حتّى عندما تُسدّد بعملات غير الدولار الأمريكي والخدمات مرفوضة. أما بالنسبة للتحويلات المالية، فإنّ حكومة الولايات المتحدة الأمريكية لم تُصدر، لغاية الآن، أي بيانٍ سياسي، أو وثيقة قانونية تشرح فيها للمصارف الدولية بأنّ المعاملات مع كوبا قانونية ولا تخضع للغرامات.

٣- الاستنتاجات

١-٣ إنّ الحظر الاقتصادي والتجاري والمالي الذي تفرضه الولايات المتحدة ضدّ كوبا يُشكّل ما يلي:

(أ) يُعدّ 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) يفرض تدابير تمييزية تنتهك أيضاً معايير ومبادئ اتفاقية شيكاغو، ولا سيما تلك المنصوص عليها في المادة ٤٤، الفقرات (أ) و(ج) و(د) و(و) و(ز) و(ح) و(ط)، التي تُكرّس أهداف الإيكاو والتي تتبلور في أمور عديدة، من بينها تعزيز تنمية النقل الجوي وتلبية احتياجات شعوب العالم في هذا السياق وضمن الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة وتجنّب التمييز بين الدول المتعاقدة من تأمين هيئات مشتركة لاستثمار الخطوط الجوية؛

(ج) يمثّل قراراً أحادي الطرف ومتجاوزاً لحدود الولاية الإقليمية وهو يتنافى وروح اتفاقية الطيران المدني الدولي ويعود بانعكاسات سلبية على تنمية الطيران المدني في كوبا؛

٢-٣ تتمتع الجمعية، بوصفها الهيئة العليا لصنع القرار في الإيكاو، بالسلطة المناسبة كمنظمة حكومية عالمية في مجال الطيران المدني الدولي، لتنسيق السياسات واللوائح التنظيمية المرتبطة بالجوانب الاقتصادية للنقل الجوي الدولي. فضلاً عن ذلك، واستجابةً إلى الشواغل ازاء القرارات الأحادية الطرف المتجاوزة لحدود الولاية الإقليمية والتي تؤثر سلباً على النقل الجوي الدولي، لمن واجب الجمعية العمومية أن تحثّ الدول على الامتناع من استخدام هذا النوع من التدابير.

٣-٣ إنّ التدابير الاحادية الطرف المتجاوزة لحدود الولاية الإقليمية لا تيسّر 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- الإجراءات المقترحة

- ١-٤ يُرجى من الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:
- أ) أن تأخذ علماً بالمعلومات الواردة في هذه الورقة؛
- ب) بأن تعتبر أن الإجراءات أحادية الطرف والمتجاوزة لحدود الولاية الإقليمية تعرقل التنمية المستدامة للنقل الجوي الدولي؛
- ج) أن تقرّ بأنّ التدابير أحادية الطرف والمتجاوزة لحدود الولاية الإقليمية تؤثر سلباً على التنمية المستدامة للطيران المدني وهي تمثل انتهاكاً لمبادئ ومقاصد اتفاقية شيكاغو؛
- د) أن تقوم، في مشروع القرار "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي" المأخوذ من ورقة العمل WP/8، المرفق (أ)، بالاستعاضة عن كلمة "التدابير الأحادية" بعبارة "التدابير أحادية الطرف والمتجاوزة لحدود الولاية الإقليمية".

- انتهى -