A41-WP/366[1]
EC/41
2/8/22
Revision No.1
19/9/22

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الاقتصادية

البند ٣٩: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الاقتصادية

أثر التدابير القسرية الأحادية الجانب ضد جمهورية فنزويلا البوليفارية في مجال الأمن التشغيلي

(ورقة مقدَّمة من جانب جمهورية فنزويلا البوليفارية)

تنقيح رقم ١

الموجز التنفيذي

منذ عام ٢٠١٧، تُطبّق عدة بلدان تدابير قسرية أحادية الجانب (UCMs) على جمهورية فنزويلا البوليفارية مع ما يترتب عن ذلك من عواقب على قطاع الطيران في البلد. ويواجه قطاع الطيران الفنزويلي حالياً صعوبات في الحفاظ على تشغيل طائراته وتدريب أطقم قياداته بسبب منعه من الحصول على قطع غيار الطائرات، وخدمات التعاقد وتحديث الوثائق الفنية، وتدريب أطقم القيادة على أجهزة محاكاة الطيران. ويتمثل أثر آخر لهذه التدابير في أنها تمنع إمكانية التخطيط فيما يتعلق بتحديث أسطول طائرات شركات الطيران. ولقد اتُخذت هذه التدابير لأسباب سياسية من قبل حكومة الولايات المتحدة الأمريكية ضد الدولة الفنزويلية وهي تشكل تهديداً للسلامة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

أ) أن تطلب من المجلس حث الدول وحاملي التراخيص على إجراء مفاوضات مع المشغّلين الجويين الفنزويليين بغية ضمان قيام الدول بتوفير الإمدادات والخدمات اللازمة للسلامة بشكل منتظم.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية المتصلة بالتنمية الاقتصادية للنقل الجوي.
الآثار المالية:	لا توجد
المراجع:	الملحق التاسع عشر — إدارة السلامة

[1] قدمت جمهورية فنزويلا البوليفارية النسخة الإسبانية.

١ – المقدمة

١–١ أثّرت التدابير القسرية أحادية الجانب (UCMs) التي فرضتها بلدان أخرى على فنزويلا لأسباب سياسية تأثيراً ضاراً على اقتصاد أمّتنا وخاصة على قطاع الطيران.

١–٢ وفي حالة الولايات المتحدة، فرض مكتب مراقبة الأصول الأجنبية (OFAC) عقوبات على الشركات المملوكة للدولة، بما في ذلك شركة CONVIASA (Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos S.A.)، وهي الشركة الرائدة التي تملكها الدولة الفنزويلية.

٢ – التحليل

٢–١ يتمثل أثر هذه التدابير على عمليات شركات الطيران في أنه لا يمكن الحصول على المعدات والأجزاء الأصلية وقطع الغيار والوثائق الفنية ذات الصلة بشأن عمليات الطيران وصيانته وخرائط الملاحة وإجراءات الطيران الآلي وقواعد البيانات. وبالمثل، لم يعد بإمكان أطقم قيادة رحلات شركة الطيران CONVIASA التدريب على جهاز محاكاة الطيران Embraer 190 في البلدان التي رُكّبت فيها هذه المعدات وأُتيحت للتدريب.

٢–٢ ويتجلى الأثر المدمّر لهذه الجزاءات في عدم قدرة شركات الطيران التابعة للقطاع الخاص على التفاوض مباشرة مع الشركات المصنّعة لشراء الأجزاء الأصلية وقطع الغيار. وبالمثل فإن المعاملات المصرفية لدفع قيمة السلع أو الخدمات مقيّدة تقييداً شديداً في الحالات التي تأتي فيها الموارد المالية من الحسابات التابعة لشركات الطيران الفنزويلية.

٢–٣ وثمة أثر آخر ناجم عن هذه الجزاءات الاقتصادية هو أنها تحول دون إمكانية التخطيط فيما يتعلق بتحديث أسطول طائرات شركة الطيران الفنزويلية. ويتجاوز متوسط عمر طائرات الأسطول ٣٠ عاماً: فاستمرار تشغيل هذه المحركات والطائرات المتقادمة يترك بصمة كربونية كبيرة ويجعل العمليات غير فعالة بسبب تكلفة الصيانة المرتفعة.

٢–٤ ويتعارض الوضع الحالي مع سلامة النقل الجوي التجاري الدولي، ورغم ذلك فإن المعهد الوطني للطيران المدني (Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC)، في إطار برنامج السلامة الوطني وبالتنسيق مع أنظمة إدارة السلامة التابعة للمشغلين الجويين، قد كفل التحكم في المخاطر الناشئة عن الجزاءات.

٢–٥ وعلى الرغم من الجهود التي يبذلها المعهد الوطني الفنزويلي للطيران المدني بغية التخفيف من حدة الموقف، فإن رفض التعاون من جانب مصنّعي الطائرات ومورّدي السلع والخدمات يجبر شركات الطيران الفنزويلية على العمل في الحدود الخارجية للسلامة التشغيلية.

٢–٦ وفي هذا المضمار، إذا رفضت الشركات المصنّعة "بوينغ" و"إيرباص" و"إمبراير" توفير الحد الأدنى من الإمدادات الضرورية لضمان السلامة، يمكن الاستنتاج أن التدابير القسرية أحادية الجانب (UCMs) المطبّقة على فنزويلا تؤثر تأثيراً مباشراً على سلامة شركات الطيران الفنزويلية.

٢–٧ وتوفّر اتفاقية شيكاغو أفضل نقطة مرجعية للعلاقات بين الدول الموقعة. ويتعين إدانة العمل على هامش الاتفاقية. ولا تؤثر التدابير القسرية أحادية الجانب الموجهة ضد فنزويلا على نظام الطيران العالمي الحالي فحسب، بل تخلق أيضاً سابقة تضر بمهمة الإيكاو وأهدافها.

٣ – الخلاصة

٣–١ يُوصى بأن يحث المجلس الدول التي لديها مؤسسات متخصصة في التصميم والتصنيع (Boeing، وEmbraer، وAirbus، وCessna، وHoneywell، وJeppesen، وFlight Vector، وSkyplan، وسلامة الطيران) على تيسير المفاوضات بين تلك المؤسسات والمشغلين الجويين الفنزويليين، من أجل ضمان توافر قطع الغيار والخدمات اللازمة لسلامة شركات الطيران الفنزويلية.

– انتهى –