منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

A41-WP/596[1]
EC/39
2/8/22

الجمعية العمومية – الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٣٩: المسائل الأخرى المطروحة على نظر اللجنة الاقتصادية

تداعيات التدابير الانفرادية التي تُتخذ ضد فنزويلا والتي تؤثر على تطوير الطيران المدني الدولي بشكل آمن ومنظَّم وفعّال

(مقدمة من فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية))

الموجز التنفيذي

تتناول هذه الورقة مختلف التدابير الانفرادية التي تُتخذ ضـــد فنزويلا والتي تؤثر على تطوير الطيران المدني الدولي لديها بشكل آمن ومنظَّم وفعّال، لكونها تعرقل الوصول إلى التكنولوجيات الجديدة التي تضمن الامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية التي تصدرها الإيكاو، وتحول دون شراء الأصول الجوية والأجزاء والمكونات وقطع الغيار والأدوات والمؤلفات الفنية، علاوة على كونها تؤثر على تدريب موظفي قطاع الطيران وبناء قدراتهم، ومن ثم فهي إجراءات تعوق تحقيق أهداف الإيكاو الاستراتيجية، إذ أن هذه الممارسة العشوائية والتي ينفرد بها طرف واحد تخالف المبادئ التي وُضعت على أساسها اتفاقية الطيران المدني الدولي.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بالإجراءات التالية:

أ) أن تحيط علماً بالمعلومات الواردة في هذه الورقة؛

ب) أن تطلب أن يقوم أحد الأجهزة التابعة للمجلس بإجراء تحقيق بناء على الفقرات (ج) و(د) و(هـ) من المادة ٥٥ في اتفاقية شيكاغو؛

ج) أن تطلب من المجلس إجراء تحقيق في الحالات المماثلة التي ربما تكون موجودة والتي قد تؤثر على النقل الجوي.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي".
الآثار المالية:	لا ينطبق
المراجع:	اتفاقية شيكاغو (Doc 7300) قائمة مكتب مراقبة الأصول الأجنبية التابع لوزارة الخزانة بالولايات المتحدة الأميركية

[1] النسخة بالإسبانية قدمتها جمهورية فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية).

١- المقدمة

١-١ تثق جمهورية فنزويلا البوليفارية، باعتبارها إحدى الدول المتعاقدة في اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤)، في أن المبادئ التي تحكم الاتفاقية تكفل التطوير الآمن والمنتظم للطيران المدني الدولي بتهيئة الفرصة لتقديم خدمات النقل الجوي الدولي على أساس تكافؤ الفرص من جانب مختلف شركات الطيران في كل دولة، كي يتسنى التشغيل بطريقة فعّالة ومنظمة وبأقل قدر ممكن من الانقطاع والعقبات. وتلتزم فنزويلا في هذا الشأن بالامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية التي أصدرتها منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، وهو ما أثبتته نتائج مختلف عمليات التدقيق وغيرها من الأنشطة التي أجرتها الإيكاو بالتعاون مع سلطة الطيران المدني في فنزويلا. ولا تزال الأحكام والمبادئ والأسس التي قامت عليها اتفاقية الطيران المدني الدولي سارية، سعياً لتحقيق هدف راسخ وهو تعزيز السلام والصداقة بين أمم وشعوب العالم، مع الدعوة لتجنب الاحتكاكات وتعزيز التعاون فيما بينها.

١-٢ ولكن تتعرض فنزويلا حالياً إلى مجموعة من الإجراءات العشوائية التي اتُخذت من طرف واحد والتي تخالف المبادئ التي قامت عليها اتفاقية شيكاغو، وتخلّف أثراً سلبياً على العمليات المعتادة للطيران المدني في فنزويلا، وتؤثر تأثيراً مباشراً على الطيران المدني الدولي إذ أنها تقوّض السلامة وتقف كعقبة أمام سعة وتطوير الملاحة الجوية وتقيّد التنمية الاقتصادية المطردة للنقل الجوي، وهي المبادئ التي لطالما كفلتها الإيكاو.

٢- اعتبارات تتعلق بآثار الإجراءات الانفرادية المتخذة ضد فنزويلا والمتجاوزة للحدود الوطنية لمتخذيها والتي تضر بالتطوير الآمن والمنظَّم والفعّال للطيران المدني الدولي

٢-١ فيما يلي بعض الاعتبارات التي استندت إليها هذه الورقة.

٢-١-١ من المهم أن تضع اللجنة الاقتصادية في اعتبارها أهمية تطوير النقل الجوي الدولي بالنسبة لقطاع الطيران المدني، لا سيما في الدول النامية، حيث تتنافس الدول المتعاقدة فيما بينها على قدم المساواة وعلى أساس تكافؤ الفرص، دون أي قيد عدا الامتثال للوائح التنظيمية السارية.

٢-١-٢ وفي هذا الشأن، نود أن نُبلغ اللجنة الاقتصادية بأن الإجراءات التي انفردت باتخاذها إحدى الدول المتعاقدة ضد شركات الطيران في فنزويلا وغيرها من الشركات التي تقدم الخدمات الجوية في البلاد، كمؤسسات صيانة الطائرات ومشغلي خدمات المطارات، على سبيل المثال، تتسبب في عرقلة والتعدّي على العلاقات الطبيعية بين الشركات ومقدمي الخدمات الجوية في الدول الأخرى، التي أصبحت تشعر بالتهديد خشية أن تُتخذ ضدها هي الأخرى إجراءات مماثلة. ومن ثم، فهي تمنع الشركات الفينزويلية من التعامل بحرية مع الشركات الأخرى حول العالم، مما يقوّض بدوره القدرة الفنية لتلك الشركات على تقديم الخدمات لهيئات قطاع الطيران على المستويين المحلي والدولي التي تعمل من وإلى فنزويلا، إذ لا يُسمح لتلك الشركات بحرية أو بفرصة التعاقد مع متعهدي السلع والخدمات لتوريد البضائع أو المواد اللازمة للاستمرار في تشغيل الأصول بالسعة التشغيلية الكاملة ضماناً لتقديم خدمات النقل الجوي الدولي بلا انقطاع.

٢-١-٣ ولابد أن نضيف أن قيام الدول المتعاقدة بتطبيق إجراءات انفرادية تتجاوز حدودها الوطنية ضد دول أخرى أعضاء في هذه المنظمة ينال من سلامة الطيران الدولي وينتهك بشكل عام المبدأ المكرس في المادة ٤ من الاتفاقية، التي تنص على "أن كل دولة متعاقدة توافق على ألا تستخدم الطيران المدني لأي غرض يتنافى مع أهداف الاتفاقية" كما تخالف أيضاً الأهداف الاستراتيجية التي وضعتها المنظمة من خلال القواعد التي كرستها اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤، والتي ترد فيما يلي:

الباب الثاني، منظمة الطيران المدني الدولي، الفصل السابع، المنظمة، المادة الرابعة والأربعون:

"الأهداف – إن غايات وأهداف المنظمة هي العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل ما يلي:

(أ) تحقيق النمو الآمن والمنظّم للطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم

(و) ضمان الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة وإتاحة فرصة عادلة لكل دولة متعاقدة لاستثمار مؤسسات للنقل الجوي الدولي

(ز) تجنب التمييز بين الدول المتعاقدة

(ح) تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية

(ط) تعزيز تطور جميع جوانب الطيران المدني الدولي بوجه عام.

٢-١-٤ علاوة على ذلك، فإن الإجراءات الانفرادية المشار إليها في هذه الورقة تحرم شركات الطيران الفنزويلية والشركات الأخرى العاملة في قطاع الطيران الفرصة في إقامة علاقات تجارية حرة مع الشركات المُصنّعة للطائرات في الدول الأخرى ومع موردي الأجزاء وقطع الغيار والبرمجيات والأدلة الفنية وغيرها من السلع والبضائع، وهي مشكلة تقيّد قدرة شركاتنا على المشاركة في سوق النقل الجوي الدولي للركاب والبضائع والبريد على أساس تكافؤ الفرص.

٢-١-٥ كذلك تُستغل تلك الإجراءات في التأثير على شركات الطيران من الدول الأخرى لمنعها من التحليق في إقليم معلومات طيران مايكيتيا أو تسيير رحلات في مسارات جوية تربط مدناً في دولها بمدن فنزويلية مباشرةً أو العكس، مما يؤثر بشكل واضح على الملاحة الجوية الدولية وعلى سلامة وتطوير الأنشطة الجوية في الإقليم.

٢-١-٦ ولذلك من الواضح أن الإجراءات الانفرادية المذكورة تشمل العقوبات الاقتصادية التي تمكّن دولةً ما من إساءة التعامل مع دولة أخرى وتشكل تهديداً للسلامة لأنها تتسبب في الاحتكاكات وتُثني عن تبادل أو شراء الإمكانيات الفنية التي يعتمد عليها التطور الطبيعي للملاحة الجوية والنقل الجوي. كذلك تؤدي تلك الإجراءات إلى عرقلة والتأثير على العمليات الجوية التي يسيّرها مشغلون جويون يحملون الجنسية الفنزويلية، مما يؤدي بالتالي إلى تقييد قدرة فنزويلا والشركات الوطنية على تطوير القطاع الجوي والطيران المدني المحلي والوطني لديها بشكل آمن، ويحرمها من فرص التعامل التجاري مع شركات الطيران الدولية، مما يفضي إلى حالة من عدم المساواة وعرقلة المنافسة العادلة والمنصفة بين المشغلين الجويين، وهو الهدف الأسمى الذي تدعو إليه مختلف الوثائق الفنية التي أصدرتها إدارة النقل الجوي بالإيكاو.

٢-١-٧ وعلى ضوء الاعتبارات المبينة أعلاه، فإن الإجراءات الانفرادية المذكورة التي تمنع حتى مصنّعي الطائرات من إمداد المشغلين الجويين بمنشورات فنية حديثة عن الأصول الجوية، يفرضها مكتب مراقبة الأصول الأجنبية التابع لوزارة الخزانة بالولايات المتحدة الأميركية (إحدى الدول المتعاقدة)، وهو جهاز نصّب نفسه قاضياً دولياً وشرع في فرض إجراءات تخالف القانون الدولي العام وتقضي فعلياً وبحكم القانون بتجميد الأصول وحظر الدخول في أي معاملات، سواء مباشرة أو غير مباشرة، مع الشركات الفنزويلية. ومن شأن مثل هذه الإجراءات الانفرادية أن تؤثر على تبادل السلع والخدمات. كما يحظر النظام المذكور أيضاً أي نشاط يسهل، بأي شكل من الأشكال، المعاملات التجارية مع الشركات الفنزويلية. ولهذا السبب، يُحبّذ أن تحيط اللجنة علماً بهذه الاعتبارات وأن تقرر أنه من المناسب، على ضوء هذه الحجج المقدمة، أن تطلب من المجلس إجراء تحقيق باستخدام صلاحياته المنصوص عليها في الفصل التاسع من اتفاقية شيكاغو "المجلس"، حسبما يرد فيما يلي:

"المادة ٥٤: يقوم المجلس بما يلي:

(ن) بحث أي مسألة متعلقة بالاتفاقية، ترفعها إليه أي دولة متعاقدة."

المادة ٥٥: المهام الاختيارية للمجلس

يجوز للمجلس:

(...)

(ج) إجراء بحوث في كل جوانب النقل الجوي والملاحة الجوية التي لها أهمية دولية، وإبلاغ نتائج بحوثه للدول المتعاقدة، وتسهيل تبادل الدول المتعاقدة المعلومات عن مسائل النقل الجوي والملاحة الجوية؛

(د) دراسة أي أمور لها علاقة بتنظيم وتشغيل النقل الجوي الدولي، بما في ذلك الملكية والتشغيل الدوليين للخطوط الجوية الدولية على الطرق الرئيسية، وعرض خطط تتعلق بذلك على الجمعية العمومية.

(هـ) التحقيق، بناء على طلب أي دولة متعاقدة، في أي موقف قد يظهر أنّه يضع عراقيل يمكن تجنبها أمام تطور الملاحة الجوية الدولية، وإصدار ما يراه مطلوبا من تقارير بعد انتهاء التحقيق."

٣- الاستنتاجات

٣-١ على ضوء ما تخلّفه مثل هذه الإجراءات الانفرادية من تبعات على سلامة وسعة وكفاءة الملاحة الجوية الدولية، وعلى أمن الطيران والتسهيلات، وعلى التنمية الاقتصادية للنقل الجوي الدولي، يُرجى من اللجنة الاقتصادية أن تتخذ قراراً على النحو الوارد ذكره في موجز هذه الورقة.

-انتهى-