

منظمة الطيران المدني الدولي

الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٢٧: تنظيم خدمات النقل الجوي الدولي، ونتائج المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي

مدى تأثير الطيران المدني بالحصار الاقتصادي والتجاري
والمالي المفروض على كوبا من الولايات المتحدة

(وثيقة مقدمة من كوبا)

ملخص

الغرض من هذه الوثيقة هو اعلام مجتمع الطيران المدني الدولي بانتهاكات لاتفاقية شيكاغو تمت من خلال تدابير الحصار الاقتصادي والتجاري والمالي الذي تفرضه الولايات المتحدة على كوبا، وأفادته كذلك بأثار هذا الحصار على تنمية الطيران المدني الكوبي، لأنه عرقل مشاركة الخطوط الجوية الكوبية في أنشطة النقل الجوي الدولي. وهذه المذكرة تكمل المعلومات التي قدمت بشأن هذا الموضوع الى رئيس المجلس وجرى النظر فيها في أثناء هذه الجمعية العمومية الخامسة والثلاثين.

الاجراء المعروض على الجمعية العمومية يرد في الفقرة ٤.

١- خلفية أساسية

- ١-١ فرضت الولايات المتحدة منذ سنة ١٩٦٠ حصارا اقتصاديا وتجاريا وماليا على جمهورية كوبا. ومنذ ذلك الحين تأثرت بشدة جميع المجالات الاقتصادية في الدولة، ولا سيما الطيران المدني.
- ٢-١ ان الحصار الاقتصادي والتجاري والمالي الذي تفرضه الولايات المتحدة على كوبا يمثل انتهاكا للمبادئ الواردة في ديباجة اتفاقية شيكاغو.

¹ قدمت كوبا الصيغ الانجليزية والفرنسية والاسبانية لهذه الوثيقة.

٣-١ عندما انعقدت الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها السابعة والأربعين في عام ١٩٩٢، ولغاية دورتها الثامنة والخمسين المعقودة في سنة ٢٠٠٣، أصدرت تباعاً بتصويت الغالبية الساحقة قرارات بعنوان "ضرورة إنهاء الحظر الاقتصادي والتجاري والمالي الذي تفرضه الولايات المتحدة على كوبا".

٤-١ عندما انعقدت الدورتان الحادية والثلاثون والثانية والثلاثون للجمعية العمومية للايكوا، قدمت كوبا وثائق عمل عن هذا الموضوع، كما قدمت الى الدورة الثالثة والثلاثين الوثيقة رقم A33-WP/94، وقرنا عدم عرضها للمناقشة مراعاة منا للأعمال الارهابية الممقوتة التي وقعت في ١١ سبتمبر وحتى لا يصرف موضوعنا الانتباه عن تلك الأحداث. ولهذا السبب اقترحنا دراسة هذا الموضوع في المجلس، وقبلت اللجنة الاقتصادية ذلك عندما نظرت في الوثيقة رقم A33-WP/262 وقبلت الجمعية العمومية ذلك عندما نظرت في جلسة عامة في تقرير مقدم في الوثيقة رقم A33-WP/309.

٥-١ في أثناء الجلسة الأولى من دورة المجلس ١٦٤، استعرض المجلس وثيقة العمل رقم C-WP/11671 التي احتوت قرارات ومقررات الجمعية العمومية الثالثة والثلاثين، وقرر المجلس (انظر محضر القرارات C-DEC 164/1 الصادر في ٢٤/١٠/٢٠٠١) الموافقة على وثيقة العمل المذكورة والتي احتوت الفقرة التالية:

"(الفقرة ٢٦-٥ - ٢٦:٢٧ - الوثيقة رقم WP/262. والوثيقة رقم WP/309)،
العوامل الخارجية التي تؤثر على الطيران المدني. أن ينظر المجلس في
الشواغل التي أثارها كوبا".

٦-١ لكن المجلس لم يدرج في برنامجه دراسة هذا الموضوع في أي من دوراته التي انعقدت بعد انتهاء تلك الجمعية العمومية، ولذلك طلبنا من رئيس المجلس في الدورة ١٧٢ أن يدرج دراسة هذا الموضوع على جدول أعمال الجمعية العمومية.

٧-١ رد علينا الدكتور قطيط مقترحاً عدم دراسة هذا الموضوع في المجلس لأنه سيذكر في تقريره عن ترتيبات الجمعية العمومية الخامسة والثلاثين المسائل الملحوظة والمهمة التي تأثر بها الطيران الكوبي، وذلك ليجمع من الوفود المشاركة المزيد من العناصر والمعايير، التي تهيئ ظروفاً أفضل لدراسة هذا الموضوع في دورة لاحقة من دورات المجلس.

٨-١ لذلك فإن الغرض من هذه الوثيقة هو تأييد قيام الجمعية العمومية بتقديم أكبر عدد من العناصر التي يمكن أن يستعين بها رئيس المجلس لانجاز دراسة أفضل وأكمل لهذا الموضوع.

٢- تحليل الآثار

١-٢ ان الحصار الاقتصادي والتجاري والمالي، بما فيه من تدابير تمييزية، ينتهك المعايير والمفاهيم المدرجة في اتفاقية شيكاغو، ولا سيما نصوص الفقرات (أ) و (ج) و (د) و (و) و (ز) و (ح) و (ط) من المادة الرابعة والأربعين، ونصوص المادتين السابعة والسبعين والتاسعة والسبعين. وفي هذا الاطار، ومن بين الأمثلة الأخرى على المعاناة، اعتركتنا صعوبات في عقد اتفاقات مشتركة لاستئجار طائرات من شركات طيران أخرى.

٢-٢ ان الموقف الاحتكاري للولايات المتحدة من حيث صنع الطائرات التجارية ومكوناتها وقطع غيارها وتكنولوجيا صناعتها وصيانة الطائرات المصنوعة في أوروبا، يجعل شراء الطائرات للخطوط الجوية الكوبية باهظ

التكاليف. وقد رفضت شركة بوينغ طلب صيانة طائرة من صنعها تستعملها الخطوط الجوية الكوبية، وسأقت سببا لذلك التدابير المتعلقة بالحصار (سلمنا نسخة من هذا الرد الى الايكاو). وبسبب الضغوط التي فرضها هذا الحصار أصبحت عقود استئجار الطائرات تبرم بشروط غير مألوفة وغير مؤاتية. وأصبحت تكلفة استئجار الطائرات DC-10 و A320 و B-727 أعلى من الأسعار السائدة في السوق الدولية. وأثرت هذه العراقيل على الاقتصاد وأسفرت عن نفقات اضافية بلغت ٥٨٢,٤٠ ٦٦٤ ١٨٤ دولارا أمريكيا منذ بداية الحصار المذكور أعلاه.

٣-٢ عندما انعقدت الدورة الاستثنائية الثامنة والعشرون للجمعية العمومية، اقترح وفد كوبا أن يشمل القرار A28-3/6 الفقرة التالية: "تحت أيضا الدول على أن تساعد مشغلي الطائرات في جهودهم الرامية الى الاسراع بتحديث أساطيلهم بما يزيل العقبات ويسمح لجميع الدول بالحصول، سواء بالاستئجار أو بالشراء، على طائرات مستوفية لشروط الفصل الثالث، بما في ذلك تقديم المساعدة الفنية متعددة الأطراف حسب الإقتضاء". وقد اعتمدت الجمعية العمومية هذه الفقرة وأدرجتها بوصفها جزءا لا يتجزأ من القرار الذي ما زال ساريا ورقمه A33-7، وهي الفقرة ٦ من منطوق المرفق (د).

٤-٢ تشغل عدة شركات طيران أمريكية طائراتها بصفة منهجية من كوبا واليها، بعدد رحلات يصل الى ٦٠ رحلة في الأسبوع، وهي رحلات استئجار عارض تشغلها مثلا شركة يوناييتد إيرلاينز، وشركة كونتيننتال، وشركة دلتا، وشركة طيران ميامي، وشركة النسر الأمريكي، وشركة جولف ستريم، وشركة طيران فالكون، وشركة أمريكا الشمالية، وغيرها. وتشغل هذه الشركات طائراتها من ميامي ولوس انجلوس ونيويورك، وتقدم كوبا اليها جميع التسهيلات اللازمة لمساعدتها على نقل الركاب. لكن حكومة الولايات المتحدة لا تأذن في المقابل لشركة الطيران الكوبية بتشغيل طائراتها في الولايات المتحدة الأمريكية، متعلقة بالقسم (a) 555.201 من "لائحة السيطرة على الأصول الكوبية"، الفقرة ٣١ من الجزء ٥١٥.

٥-٢ ما زال مواطنو الولايات المتحدة ممنوعين من السياحة في كوبا، ولهذا السبب لم تتمكن شركات الطيران الكوبية والأمريكية من خدمة هذا النوع من الحركة الجوية. وبلغت الخسارة في الإيرادات من جراء هذا المنع وبالتالي من عدم تقديم خدمات المطارات والخدمات الأخرى وعدم تحصيل ضرائب المطارات من الركاب حوالي ٢٤٢,٠٠ ٩٣٢ ٨٩٠ دولارا أمريكيا في الفترة من سنة ١٩٦٠ الى أبريل ٢٠٠٣.

٦-٢ من المستحيل أيضا الحصول على أي نوع من أنواع التكنولوجيا التي طورتها الولايات المتحدة، مثل تكنولوجيا الاتصالات والملاحة والاستطلاع، وكذلك نظم تشغيل المطارات، ولا سيما معدات اطفاء الحرائق ومعدات الانقاذ، الأمر الذي اضطرنا الى اللجوء الى أسواق أخرى، فارتفعت التكاليف بنسبة ١٥ في المئة. هذا فضلا عن أن شركة الطيران الكوبية منعت من شراء قطع الغيار من أسواق ثالثة لمعدات الكشف عن المتفجرات من الطراز 97HS الذي يستخدمه أفراد الأمن لرحلاتنا الجوية. وكنا قد اشترينا هذا الانتاج بلا صعوبة من شركة بريطانية الأصل، وما أن اشترتها شركة أمريكية لم نعد نحصل على هذه الامدادات بسبب الحصار. وقد تسلمنا في البداية رسائل من الشركة، واسمها Ion Track، تضمن بموجبها توريد البنود، ثم أرسلت ترفض التوريد في نهاية الأمر بسبب قانون الحصار (قدمنا نسخا من هذه الرسائل الى الايكاو).

٧-٢ في الحالات التي أسندت فيها مسؤولية الامدادات الى الولايات المتحدة بموجب الاتفاقات الإقليمية للايكاو والمنظمة العالمية للأرصاء الجوية، أصبحنا مضطرين الى الانتظار لفترات طويلة قبل الحصول على الموافقات الضرورية من وزارتي الخزانة والتجارة بالولايات المتحدة للحصول على رخص التصدير الى كوبا. ونود أن نذكر على سبيل المثال ما يلي:

(أ) تحسين نظام الاتصال الصوتي (MEVA) لأغراض خدمات الحركة الجوية.

(ب) نظام الاتصالات لارسال واستقبال المعلومات الجوية من النظام العالمي لتنبؤات المنطقة (WAFS)، وقد اضطررنا الى الحصول عليها من خلال الايكاو اذ استحال علينا شراؤها مباشرة، وقد تبين أن عملية الحصول على هذه المعلومات مضنية ومعقدة ومثيرة وأن مشاكل كثيرة تكتنف تصليح هذه النظم وصيانتها.

٨-٢ كل ما سبق يؤثر على تطور الملاحة الجوية في اقليم معلومات الطيران الذي أسندته الايكاو الى كوبا وتمر فيه ٧٠٠٠ رحلة جوية في الشهر، ما لم نصرف موارد اضافية لشراء المعدات الضرورية من دول أخرى بعيدة حتى نضمن كفاءة هذا النشاط.

٩-٢ وعلى هذا النحو لا نستطيع الحصول على شروط مؤاتية للبيع، ولا ضمانات مالية لقطع الغيار اللازمة للطيران والكترونيات الطائرات ومكونات الطائرات والمحركات مثل محركات Pratt & Whitney، و Honeywell International Inc. و Allied Signal Inc. و Hamilton Standard، و Avihall وغيرها. ونود أن نبلغ هذه الجمعية العمومية بأن أربع معدات لمنع التصادم من الجيل الثاني (TCAS II) كانت من ملكية شركة Cubana de Aviación تعرضت للاستيلاء عندما أرسلت الى ورشة التصليح التابعة لشركة Honeywell في مدينة تولوز بفرنسا. وهذه المشكلة في سبيلها الى الحل بفضل تدخل الايكاو.

١٠-٢ ظلت امدادات وقود الطيران خاضعة لرقابة صارمة وصلت الى منع الشركات متعددة الجنسيات التابعة للولايات المتحدة من أن ترسل الينا أي مقدار ولو طفيف من المنتجات اللازمة لشركة الخطوط الجوية الكوبية في جميع أنحاء العالم.

١١-٢ وفي ما يتعلق باستيراد وقود الطيران، نتحمل مصاريف اضافية ومفرطة لنقل الشحنات وتقديم الضمانات بدون تسهيلات للدفع. وكل هذا يمثل زيادة قدرها ٢٠ في المائة في المصروفات.

١٢-٢ نود أن نذكر أيضا أن نظم التوزيع SABRE و GALILEO و WORLDSPAN التي مقرها في الولايات المتحدة وهي ملك لرأسمال أمريكي، لم تقبل طلبات شركة Cubana de Aviación توزيع منتجاتها عن طريق هذه النظم. وقد أرسل مدير WORLDSPAN ومدير SABRE رفضهما ذاكرين أن السبب هو سياسة الحصار (قدمنا نسخا الى الايكاو).

١٣-٢ هذه السياسة المجحفة والتمييزية التي تطبقها الولايات المتحدة تركت أثرا ملحوظا على الطيران المدني الكوبي طوال ٤٤ سنة، وكلفت كوبا ٤٨٩,٦٦ ٩٥٣ ٢٢١ ٢ دولارا أمريكيا، مما أدى الى الحد من تطوير النقل الجوي بشكل ملحوظ في بلدنا.

٣- الخلاصة

١-٣ أدت الاجراءات المذكورة في هذه الوثيقة الى ضرر اقتصادي كبير للطيران المدني الكوبي لعدة سنين، وكان الغرض منها الحد من تطوير الطيران في بلدنا، الأمر الذي اضطرنا الى مضاعفة جهودنا لضمان استمرار الخطوط التي

نشغلها لصالح المجتمع الدولي وضمان نوعيتها والسلامة المقررة، والامتثال للقواعد القياسية واللوائح الصادرة عن الايكاو، وكذلك قمنا بجميع الأنشطة بما يناسب المبادئ التي أكدت عليها اتفاقية الطيران المدني الدولي.

٢-٣ أمام هذه الأدلة يرى وفد كوبا أن لزاما أخلاقيا عليه أن ينبه مجتمع الطيران المدني الدولي مرة أخرى الى أن من غير المقبول أن تفرض دولة اجراءات انفرادية ضد دولة أخرى، في الوقت الذي تنتمي فيه هاتان الدولتان الى اتفاقية شيكاغو، وأن ذلك انتهاك لمبادئ وأغراض هذه الاتفاقية، وأن سوابق سلبية حدثت أيضا بخصوص الانتاج وأثرت على دول أخرى من هذا المجتمع.

٣-٣ كل هذه التدابير غير المستوصبة التي تتفرضاها حكومة الولايات المتحدة ضد تنمية الطيران المدني في كوبا، طبقت وما زالت تطبق بدون اعتبار للمعاملة العادلة والمحترمة التي أبدتها سلطات الطيران الكوبية في المسائل المتعلقة بنشاط الطيران في كوبا، وبدون اعتبار للتعاون الذي أبدته المطارات الكوبية ومركز مراقبة الحركة الجوية في كوبا لمواصلة تقديم الخدمات الى جميع الطائرات المتجهة الى الولايات المتحدة في أعقاب أحداث ١١ سبتمبر المؤسفة.

٤ - الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

١-٤ يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) أن تدرس المعلومات الواردة في هذه الوثيقة من حيث الأثر الاقتصادي والتجاري الناجم عن الحصار الذي تفرضه حكومة الولايات المتحدة الأمريكية على جمهورية كوبا في مجال الطيران المدني.

(ب) أن تعلن أن التدابير الانفرادية التي تفرضها دولة ضد دولة أخرى، عندما تكون الدولتان طرفين في اتفاقية شيكاغو، تؤثر على تطور الطيران وتشكل انتهاكا فاضحا للمبادئ والأغراض الواردة في اتفاقية شيكاغو، وتثير سوابق سلبية من شأنها أن تؤثر على دول أخرى من مجتمع الطيران الدولي.

(ج) أن تطلب من الأمين العام للايكاو أن يبلغ الأمين العام للأمم المتحدة بالآثار التي يعاني منها الطيران المدني الكوبي بسبب الحصار الاقتصادي والتجاري الذي تفرضه الولايات المتحدة الأمريكية على جمهورية كوبا، وذلك في الرد الذي يجب أن تقدمه الايكاو الى الأمم المتحدة تلبية لقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم A/RES\58\7 الصادر بتاريخ ٢٠٠٣/١١/١٨.

(د) أن تطلب الى رئيس المجلس أن يقدم تقريرا سنويا الى المجلس عن هذا الموضوع ما دامت هذه الآثار السلبية قائمة.

- انتهى -