



المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٢٦/٨/٢٠٢٤ إلى ٦/٩/٢٠٢٤

البند ٣ من جدول الأعمال: تحسين أداء شبكة الملاحة الجوية
٣-٣: الطبعة الثامنة من "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP)

التنقيح رقم ١

آثار القرارات الجيوسياسية على الطيران المدني الدولي
والخطة العالمية للملاحة الجوية العالمية
(ورقة مقدمة من جمهورية إيران الإسلامية)

الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة آثار القرارات الجيوسياسية على عمليات الطيران المدني وتخطيط الملاحة الجوية العالمية. وتدعم اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو)، بنصها وروحها، تطوير الطيران المدني بين دول وشعوب العالم لبناء أواصر الصداقة والتفاهم، كما تنص على أن أي إساءة في هذا الصدد من شأنها أن تهدد الأمن الدولي. وإلى جانب ذلك، مما لا شك فيه أنه بدون ضمان التعاون الدولي المناسب فلن يكون تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) ممكناً. وقد ساهمت القضايا الجيوسياسية الحالية في فرض عقوبات أحادية الجانب، والتي تحول بدورها دون وصول الدول والمدنيين إلى المرافق والخدمات الدولية. ويؤثر هذا الوضع في نهاية المطاف على تنمية الدول وتنفيذ الخطط العالمية التي تواجه مشاكل في بعض مناطق العالم. وقد تسبب هذا الوضع في عبء لا داعي ولا علاقة له بالطيران المدني الدولي والمدنيين، وهو عبء يبدو غير مشروع ويتعارض مع روح الاتفاقية.

الإجراءات: يُرجى من المؤتمر القيام بما يلي:

- النظر في تأثير العقوبات الأحادية الجانب على المدنيين والطيران المدني الدولي وعواقبها على التخطيط العالمي/الإقليمي سواء في الوقت الحالي أو مستقبلاً؛
- النظر في اتخاذ تدابير لإيجاد حل دولي لاستثناء المدنيين وأنشطة الطيران المدني الدولي البحتة مثل خطط الإيكو العالمية المتضررة من طائلة العقوبات الأحادية الجانب أو الدولية؛
- النظر في تشكيل مجموعة عمل لدراسة هذه المشكلة والتوصية بحلول لها.

١- المقدمة

١-١ أنشئ الطيران المدني الدولي إطار عمل للتوفيق بين القواعد القياسية واللوائح في جميع أنحاء العالم. وينبغي على الدول الحرص على الامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية. كذلك فإن التنفيذ المتسق للقواعد ولعمليات الطيران المدني الدولي بشكل عام، لا يمكن تحقيقه بدون التعاون، والذي بدوره يمكن أن يُنشئ علاقات الصداقة والتفاهم بين الأمم والشعوب ويديمها. علاوة على ذلك، فإن الطيران المدني الدولي الذي لا يتأثر بالقضايا السياسية غير المحورية يمكن أن يخلق تلقائياً مثل هذا التفاهم بين الأمم والشعوب، حيث أنه يحقق تقارباً بين الدول، ومن ناحية أخرى فإن العقوبات تحول دون تحقيق التعاون في مجال الطيران المدني، وما يتصل بذلك من حصول المدنيين على الخدمات الضرورية المناسبة، مما يعرقل الخطط الدولية.

٢- المناقشة

١-٢ في الحالات التي تحرم فيها الإجراءات السياسية المدنيين والطيران المدني الدولي من الحصول على الخدمات الأساسية للتنمية من المرافق الدولية للحفاظ على التشغيل الآمن الإقليمي والدولي، فهي تشكل أيضاً عائقاً أمام العمليات الدولية الآمنة و/أو الخطط العالمية، مثل الخطط العالمية والإقليمية للملاحة الجوية. وقد ذكرت هذه الحالة في التقرير الختامي للاجتماع الحادي والعشرين للمجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في الشرق الأوسط/الاجتماع الحادي عشر للمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية (MIDANPIRG21/RASG11)، في البنود ٣٨-٣-٥ و ٣٩-٣-٥ و ٤٠-٣-٥، فيما يتعلق بمراقبة ارتفاع الطائرات الإيرانية المسجلة الممنوعة منذ فترة طويلة من الحصول على ترخيص مكتب مراقبة الأصول الأجنبية (OFAC)، مما تسبب في إثارة القلق في دول إقليم الشرق الأوسط.

٢-٢ كما أن الوصول إلى خطط بناء القدرات التي وضعتها الإيكافو محظور أيضاً بسبب العقوبات الأحادية الجانب التي تمنع التحويلات المالية.

٣-٢ وتنص اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي على ما يلي:

"لما كان تطور الطيران المدني الدولي مستقبلاً يمكن أن يساعد كثيراً على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه، غير أن إساءة استخدام ذلك الطيران يمكن أن يصبح تهديداً للأمن العام؛"

في حين لا يمكن إغفال تأثير الطيران المدني الدولي على علاقات الصداقة والتفاهم بين الدول، فإن المشاكل الجيوسياسية في بعض أنحاء العالم قد تسببت في تداعيات سلبية كبرى على تخطيط الطيران المدني الدولي بسبب إساءة استخدام العقوبات الأحادية الجانب من قبل الدول التي تدير وتمتلك صناعة الطيران من خلال الحرمان من الوصول إلى التكنولوجيا والأعمال، دون النظر إلى تأثير هذه العقوبات على المدنيين والطيران المدني الدولي. ولقد قوضت مثل هذه التصرفات الصداقة والتفاهم بين الأمم، مما أدى بدوره إلى انعكاسات تفضي إلى تدهور الأمن والسلامة الدوليين.

٤-٢ كما تنص المادة ٤ من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي على ما يلي:

"توافق كل دولة متعاقدة على ألا تستخدم الطيران المدني لأي غرض يتنافى مع أهداف هذه الاتفاقية".

ساهمت القرارات السياسية الحالية المتعلقة بفرض عقوبات على بعض الدول من قبل الدول التي لها حكم أو لها تأثير على الكيانات التي تمتلك الخدمات التي تحتاجها صناعة الطيران والتكنولوجيا ذات الصلة، في تعريض صناعة الطيران للمشكلات. وقد دفعت هذه العقوبات التي فرضتها الدول بقطاعات الطيران المدني إلى العمل بما يخالف نص وروح "اتفاقية الطيران المدني الدولي". وفي الواقع يمكن اعتبار هذه الأفعال مخالفة لروح ونص اتفاقية شيكاغو.

٥-٢ وتنص المادة ٤٤ من اتفاقية شيكاغو على ما يلي:

"غايات وأهداف المنظمة هي العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وتعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل ما يلي:

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

(ب) تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد؛

(ج) تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية"

بما أن المادة ٤٤ من اتفاقية شيكاغو تشير بوضوح إلى أهداف الإيكاو المتمثلة في تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي بما يضمن النمو المنظم للطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم، فإن أي إجراءات تعوق هذا التطور المنظم ينبغي أن تنتظر فيها الإيكاو والدول الأعضاء فيها وينبغي أن تتصرف وفقاً لذلك. فالنمو المنظم للطيران المدني الدولي لن يكون ممكناً عندما تحول العقوبات دون تحقيق مثل هذا النمو بين الدول. ومن الواضح أن أي خطة عالمية لا يمكن أن تضمن نمواً منظماً في ظل هذه العقوبات.

٣- الخلاصة

١-٣ تُدعى الإيكاو والدول الأعضاء للنظر في استبعاد الخدمات وصور الدعم التي تُصنّف ضمن الأنشطة المدنية البحتة بشكل مشروع من نطاق العقوبات. ومثل هذا التعاون بين الكيانات المعنية يمكن أن يساعد في بناء علاقات الصداقة والتفاهم بين الأمم.

٢-٣ أما بالنسبة للخطة العالمية للملاحة الجوية، فينبغي النظر في مثل هذه القيود عند إعداد المراجعات السابقة واللاحقة.

٣-٣ وينبغي البدء في إيجاد حل دولي للمشكلة والعمل على تطويره. ويمكن تشكيل مجموعة عمل لتكون نقطة انطلاق لدراسة منهجيات حل المشكلة والتوصية بها.

— انتهى —