



الجمعية العمومية – الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٣: التخطيط العالمي للسلامة الجوية والملاحة الجوية

آثار القرارات الأحادية على الطيران المدني الدولي

والخطة العالمية للملاحة الجوية

(ورقة مقدمة من جمهورية إيران الإسلامية)

الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة المشكلات المتعلقة بالملاحة الجوية الإقليمية والدولية.

في بعض الحالات، تتسبب العقوبات في حرمان المدنيين والطيران المدني الدولي من الحصول على الخدمات الأساسية للتنمية من المرافق الدولية للحفاظ على تشغيل الرحلات بشكل آمن على الصعيدين الإقليمي والدولي. وليس أدل على ذلك من أن التقرير الختامي للاجتماع الحادي والعشرين للمجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في الشرق الأوسط (MIDANPIRG/21)، يشير في البنود ٣-٣٨ و ٣-٣٩ و ٣-٤٠، إلى مسألة اضطراب مراقبة ارتفاع الطائرات المسجلة في إيران جراء منعها من الحصول على ترخيص مكتب مراقبة الأصول الأجنبية (OFAC)، مما تسبب في إثارة القلق في دول إقليم الشرق الأوسط للإيكافو.

من الضروري التفريق بين الأنشطة المدنية البحتة المرتبطة بالخطط العالمية للملاحة الجوية، والأنشطة الأخرى. وفي هذه الحالات ينبغي تقديم خدمات غير مشروطة وموثوقة دون أي تأخير للخدمات المدنية والمدنيين.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في هذه الورقة؛

(ب) إصدار قرار بما يلي:

(١) تؤكد الإيكافو والدول الأعضاء أن من المشروع استثناء الخدمات والمساعدات التي تُصنّف ضمن الأنشطة المدنية

البحثة/ ذات الطبيعة المدنية البحتة، من العقوبات؛

(٢) فيما يتعلق بالخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)، ينبغي دراسة القيود التي تؤثر على الخطط العالمية في

الطبقات السابقة وعند إعداد المراجعات اللاحقة؛

(٣) الاتفاق على أنه ينبغي الشروع في البحث عن حل دولي للمشكلة والعمل على تطويره. ويمكن تشكيل مجموعة

عمل لتكون بمثابة نقطة انطلاق لدراسة سبل حل المشكلة، وتقديم توصية بها؛

(٤) الموافقة على أن تحصل الإيكاو على ترخيص غير مشروط وغير محدود للأنشطة المدنية المتعلقة بخطط الملاحة الجوية الدولية/الإقليمية لدعم الخطط العالمية، لا سيما فيما يتعلق بالمتطلبات الأرضية والجوية المتصلة بحزمة التحسينات في منظومة الطيران (ASBU)، على النحو المذكور في الفقرة ٢-٩ من هذه الورقة، وفي التقرير النهائي للاجتماع الحادي والعشرين للمجموعة الإقليمية بشأن مراقبة الارتفاع؛ (٥) الموافقة على الحصول على إعفاء الخدمات الأخرى المتصلة حصراً بالطيران المدني، والتي تؤثر على الطيران المدني الدولي.	الأهداف الاستراتيجية:
ترتبط ورقة العمل هذه بجميع الأهداف الاستراتيجية.	الآثار المالية:
لا توجد آثار مالية إضافية.	المراجع: الوثيقة Doc 7300، "اتفاقية الطيران المدني الدولي" ورقة العمل للمؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية AN-Conf/14-WP/64، "آثار القرارات الجيوسياسية على الطيران المدني الدولي والخطة العالمية للملاحة الجوية" التقرير الختامي للاجتماع الحادي والعشرين للمجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في الشرق الأوسط/ الاجتماع الحادي عشر للمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية MIDANPIRG21/RASG11 ورقة العمل ٢٣، النسخة ١، التقرير الختامي للاجتماع الثاني والعشرين للمجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في الشرق الأوسط/ الاجتماع الثاني عشر للمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية MIDANPIRG 22/RASG12

١- المقدمة

١-١ في حين أنه لا يمكن إغفال تأثير الطيران المدني الدولي على علاقات الصداقة والتفاهم بين الدول، فإن المشكلات الموجودة في بعض أنحاء العالم لها آثار سلبية جداً على تخطيط الطيران المدني الدولي بسبب العقبات التي تختلقها الدول التي تدير وتمتلك مؤسسات قطاع الطيران، خاصة من خلال إجراءات الحصول على التراخيص اللازمة للوصول إلى التكنولوجيا والأنشطة التجارية، دون مراعاة تأثير هذه الإجراءات على المدنيين وعلى الطيران المدني الدولي. ولقد قوضت هذه التصرفات علاقات الصداقة والتفاهم بين الأمم، مما أدى إلى تدهور الأمن والسلامة الدوليين.

٢-١ لقد أنشئ الطيران المدني الدولي لوضع إطار للتوفيق بين القواعد القياسية والنظم في جميع أنحاء العالم. وينبغي للدول أن تسعى جاهدة لامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية. كذلك فإن أنشطة الطيران المدني الدولي لا يمكن تحقيقها بدون التعاون، الذي يمكن أن يُنشئ بدوره علاقات الصداقة والتفاهم بين الأمم والشعوب، وبديمها. والطيران المدني الدولي يمكن أن يخلق تلقائياً هذا التفاهم بين الدول والشعوب، حال عدم تأثره بالقضايا السياسية التي لا علاقة له بها.

٢- المناقشة

١-٢ ينبغي إعداد "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (Doc 9750, GANP) بحيث تعكس على أفضل وجه الواقع العالمي. وكل عائق غير متوقع يمكن أن يؤثر على جميع أنشطة الملاحة الجوية نظراً إلى ترابط هذه الأنشطة. وينبغي بحث هذه العقبات والتحديات وأخذها في الاعتبار والتعامل معها، على النحو الواجب وبقدر الإمكان، للحد من هذا الاضطراب في الملاحة الجوية الدولية/ الإقليمية.

٢-٢ اتفقت الحكومات بموجب "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (الوثيقة Doc 7300، اتفاقية شيكاغو) على مبادئ وترتيبات معينة حتى يتسنى تطوير الطيران المدني الدولي على نحو آمن ومنظم، وتحقيق استقرار خدمات الطيران المدني الدولي على أساس تكافؤ الفرص، وتشغيله بطريقة سليمة واقتصادية. وإذا تعطل هذا التطوير المنظم، تعطل معه هدف اتفاقية شيكاغو.

٣-٢ تنص اتفاقية شيكاغو على ما يلي:

"لما كان تطور الطيران المدني الدولي مستقبلاً يمكن أن يساعد كثيراً على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه، بينما يمكن لإساءة استخدامه أن تشكل خطراً على الأمن العام".

٤-٢ في حين أنه لا يمكن إغفال تأثير الطيران المدني الدولي على علاقات الصداقة والتفاهم بين الدول، فإن المشكلات الموجودة في بعض أنحاء العالم لها آثار سلبية جداً على تخطيط الطيران المدني الدولي بسبب تعسف الدول التي تدير وتمتلك مؤسسات قطاع الطيران في فرض عقوبات أحادية، خاصة من خلال الحرمان من الوصول إلى التكنولوجيا والأنشطة التجارية، دون مراعاة تأثير هذه الإجراءات على المدنيين وعلى الطيران المدني الدولي. وقد قوضت هذه التصرفات علاقات الصداقة والتفاهم بين الأمم، مما أدى بدوره إلى تدهور الأمن والسلامة الدوليين.

٥-٢ تنص أيضاً المادة الرابعة 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".

٦-٢ القرارات السياسية الحالية المتعلقة بفرض عقوبات على دول معينة، والتي تتخذها دول تدير مؤسسات قطاع الخدمات الجوية والتكنولوجيا ذات الصلة، أو لها تأثير على تلك المؤسسات، قد ساهمت في المشكلات التي يشهدها قطاع الطيران. وهذه العقوبات التي فرضتها تلك الدول قد دفعت مؤسسات الطيران المدني إلى العمل بما يخالف نص وروح "اتفاقية الطيران المدني الدولي". في الواقع، يمكن اعتبار أن هذه التدابير تخالف روح ونص اتفاقية شيكاغو.

٧-٢ إضافة إلى ذلك، تنص المادة الرابعة والأربعون من اتفاقية شيكاغو على ما يلي:

"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 والمنظم للطيران المدني 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؛ بين أمور أخرى."

٨-٢ بما أن المادة الرابعة والأربعين من اتفاقية شيكاغو تشير بوضوح إلى أهداف الإيكاو المتمثلة في تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي بما يضمن نمو الطيران المدني الدولي بشكل منظم في جميع أنحاء العالم، فإن أي إجراءات تعوق هذا التطور المنظم ينبغي أن تنتظر فيها الإيكاو ودولها الأعضاء، ثم تتخذ إجراءً وفقاً لذلك. فلن يتسنى نمو الطيران المدني الدولي بشكل منظم مع وجود عقوبات تحول دون ذلك النمو في بعض الدول. ومن الواضح أنه لا يمكن لأي خطة عالمية أن تضمن نمواً منظماً في ظل هذه العقوبات.

٩-٢ لذلك، من الحكمة بحث الأنشطة والخطط الدولية/ الإقليمية ذات الصلة للوقوف على العوامل المعوّقة في هذا الصدد. وكما ورد في ورقة العمل AN-Conf/14-WP/64، يجب تحرير الملاحة الجوية العالمية من الأعباء التي لا علاقة لها بها وغير الضرورية، لكي يتم تنفيذها بفعالية.

١٠-٢ في بعض الحالات، تحرم الإجراءات الأحادية المدنيين والطيران المدني الدولي من الحصول على الخدمات الأساسية للتنمية من المرافق الدولية للحفاظ على تشغيل الرحلات بشكل آمن على الصعيدين الإقليمي والدولي. كما أن هذه الإجراءات تحول دون تحقيق أمن العمليات الدولية و/أو تنفيذ الخطط العالمية والإقليمية للملاحة الجوية. ويشير التقرير الختامي للاجتماع الحادي والعشرين للمجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في الشرق الأوسط، والاجتماع الحادي عشر للمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية، في البنود ٣٨-٣-٥ و ٣٩-٣-٥ و ٤٠-٣-٥، إلى الحالة المتعلقة بعرقلة مراقبة ارتفاع الطائرات المسجلة في إيران جراء منعها منذ فترة طويلة من الحصول على ترخيص مكتب مراقبة الأصول الأجنبية، مما أثار قلق دول إقليم الشرق الأوسط للإيكاو.

١١-٢ فضلاً عن ذلك، فإن القرارات الأحادية التي تمنع التحويلات المالية الدولية تحول دون تنفيذ الإيكاو لخطط تقديم الدعم في إطار خطط بناء القدرات.

١٢-٢ خلال الاجتماعات مع المسؤولين عن إقليم الشرق الأوسط للإيكاو، أُشير إلى أمثلة أخرى للعقوبات أو الاضطرابات التي تتعرض لها الخطط الدولية للإيكاو، أو سبق أن أُبلغت بها الإيكاو، ومن بينها:

أ) نُظم التشغيل الآلي للملاحة الجوية لتلبية المتطلبات المتصلة بحزمة التحسينات في منظومة الطيران (ASBU)؛

ب) المكونات والمعدات المحمولة جواً اللازمة للوفاء بمتطلبات حزمة التحسينات؛

ج) أجهزة الفحص بالأشعة السينية في المطارات، وهذا يتعلق بالسلامة والأمن الدوليين.

١٣-٢ من الضروري التفريق بين الأنشطة المدنية المرتبطة بالخطط العالمية للملاحة الجوية، والأنشطة الأخرى. وفي هذه الحالات ينبغي أن يكون باستطاعة الإدارات المدنية والمدنيين الحصول على خدمات غير مشروطة وموثوقة دون أي تأخير.