



## الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة التنفيذية

البند رقم ٢٨ : المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

التحديات والشواغل التي تواجهها جمهورية كوريا الشعبية  
الديمقراطية في تنفيذ المعايير والممارسات الموصى بها للإيكاو

(مقدمة من جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية)

#### الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة التحديات والشواغل الناجمة عن عوامل خارجية في أنشطة الطيران المدني لجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية عند تنفيذ المعايير والممارسات الموصى بها للإيكاو وتدابيرها.

الإجراء : الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) الإحاطة علما بجميع الشواغل الخطيرة المرتبطة بتوفير الطيران المدني في جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية والمذكورة في هذه الورقة، مع مراعاة مبادرة الإيكاو "عدم تخلف أي بلد عن الركب"، والحالات التي ينبغي أن تتعاون فيها الدول وتتسق فيما بينها لإعادة قطاع الطيران المدني إلى مستوى ما قبل الأزمة العالمية الحالية لجائحة كوفيد-١٩، وارتباط سلامة الركاب من/إلى بيونغ يانغ ارتباطا مباشرا بسلامتها جميعا، ومسألة أنه لا ينبغي استخدام أي من قرارات الأمم المتحدة كأداة لانتهاك سلامة الطيران المدني.

(ب) الترخيص لأمانة الإيكاو باتخاذ تدابير لتحسين المسائل العملية بالتعاون مع الدول الأعضاء المسؤولة في الإيكاو، بما في ذلك لجنة الأمم المتحدة المنشأة عملا بالقرار ١٧١٨، لضمان أن تُستأنف في أقرب وقت ممكن خدمات الطيران مثل خدمات شركة سيتا SITA، وخدمة معلومات بيانات الطيران الآمن SADIS، وخدمات شركة جيببسن JEPPESEN وشركة كولينز Collins، وما إلى ذلك، المعلقة حاليا في جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية.

(ج) الطلب إلى الإيكاو أن تكفل تنفيذ جميع أشكال تعاونها التقني مع جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية، بما في ذلك تنظيم حلقة العمل المدنية/العسكرية المبرمجة، كما كان مقررا، مع التسليم بأن تعليق أنشطة الإيكاو في مجال التعاون التقني مع جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية لن يؤثر على قدرة دولة متعاقدة على توفير الطيران المدني فحسب، بل سيخلف أيضا أثرا سلبيا خطيرا على سلامة الطيران الدولي.

الأهداف الاستراتيجية:	تتعلق ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية: السلامة
الأثار المالية:	غير محددة
المراجع:	C-DEC 218/6 التقارير الشفوية للأمين العام (Restricted) الوثيقة Doc10115، المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية. مونتريال، ٩ - ١٩ أكتوبر ٢٠١٨ الوثيقة Doc 10075، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٦) الوثيقة Doc 7300، اتفاقية بشأن الطيران المدني الدولي A40-WP/609 A40-WP/162 AN-Conf/13-WP/72

## ١- المقدمة

١-١ تتص ديباجة اتفاقية شيكاغو جزئياً 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؛ ولما كان من المرغوب فيه تجنب الاحتكاك وتنمية التعاون بين الأمم والشعوب، الأمر الذي يتوقف عليه السلام العالمي".

٢-١ وتشير المادتان ١ و٤ من اتفاقية شيكاغو بوضوح إلى أن الدول المتعاقدة تعترف بأن لكل دولة سيادة كاملة ومطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها، وإلى أن كل دولة متعاقدة توافق على عدم استعمال الطيران المدني في أغراض لا تتفق مع أغراض هذه الاتفاقية.

٣-١ وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية، بوصفها دولة متعاقدة في الإيكو وموقعة على اتفاقية شيكاغو في عام ١٩٧٧، ملزمة بامتثال متطلبات اتفاقية شيكاغو والمعايير والممارسات الموصى بها والإجراءات الموصوفة في الملحقات والوثائق ذات الصلة للإيكو

٤-١ وقد فتحت جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية بالفعل فضاءها الجوي الإقليمي لتطوير الملاحة الجوية الدولية منذ عام ١٩٨١ ونفذ أول تحليق فوقه في عام ١٩٨٨. وقد خضعت لتدقيقين في إطار برنامج الإيكو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية في عامي ٢٠٠٠ و٢٠٠٨ على التوالي وحصلت خلالهما على درجة تنفيذ فعال تعادل ٧٧,٨ في المائة تقريباً.

٥-١ وفي الوقت الحاضر، ولأسباب خارجية، اعترضت أنشطة جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية في مجال الطيران المدني بعض التحديات في تنفيذ المعايير والممارسات الموصى بها للإيكو، والتي يتعين حلها بسرعة.

## ٢- المناقشة

١-٢ لا يمكن للخبراء المعنيين بالإدارة الوطنية للطيران (NAA) لجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية المشاركة بنشاط في الاجتماعات وحلقات العمل والدورات التدريبية وبرامج التعاون التقني التي تتيحها المنظمات الدولية بما في ذلك الإيكاو، وهكذا لم تنفذ بعد، مثلاً، حلقة عمل التنسيق المدني/العسكري وحلقة العمل للبحث والإنقاذ التي كان من المقرر عقدهما في بيونغ يانغ، بجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية في عام ٢٠١٨ (اقترح استضافة حلقات العمل هذه بالاتفاق بين الإدارة الوطنية للطيران وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية ووفد للإيكاو خلال زيارته إلى بيونغ يانغ في مايو ٢٠١٨).

٢-٢ وقد جري تعليق خدمات الطيران والتجارة (أي خدمات SITA و Jeppesen و SADIS و Collins وما إلى ذلك) اللازمة للملاحة الجوية الدولية لشركة الطيران "Air Koryo" وباقي شركات الطيران الوطنية، مما أثر سلباً على سلامة الطيران في أنشطة الطيران المدني وعلى وظيفة مراقبة السلامة في جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية.

### ١-٢-٢ تأثير تعليق خدمات SADIS

لا يتسق هذا الأمر مع متطلبات الملحق ٣ للإيكاو - خدمة الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية وخريطة الأحوال الجوية SIGWX، إذ لم تعد تتاح لأطقم الطيران في جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية خرائط درجة حرارة الرياح العلوية، بما في ذلك المعلومات المتعلقة بالرياح العلوية، ودرجة حرارة الهواء العلوي ورطوبته، والارتفاع الجغرافي المحتمل لمستويات الطيران، ودرجة حرارة أعلى التروبوسفير، واتجاه وسرعة ومستوى طيران الرياح القصوى، والسحب الركامية، والجليد، والرماد البركاني، والاضطرابات، واللازمة لتشغيل الطيران.

### ٢-٢-٢ تأثير تعليق خدمات Jeppesen

يثير ذلك قلقاً بالغاً بشأن ضمان سلامة الطيران إذ لا يزود الطيارون، عند إعداد الرحلة، بالدليل الموحد للخطوط الجوية وخرائط الطريق التي تعتبر ضرورية لعمليات خطوط آمنة.

### ٣-٢-٢ تأثير تعليق خدمات SITA

١-٣-٢-٢ لا يمكن تنفيذ المعايير والممارسات الدولية الموصى بها المتعلقة بسلامة وأمن الركاب التي وضعتها المنظمات الدولية التابعة للأمم المتحدة مثل الإيكاو. (يرجى الرجوع إلى القرار ٣٩-٢٠ الصادر عن اجتماع الجمعية العمومية ٣٩ للإيكاو).

٢-٣-٢-٢ لا يمكن للمشغلين الجويين الذين يقدمون خدمات النقل الجوي الدولي المشاركة في نظم تبادل البيانات الإلكترونية لضمان الكفاءة في تجهيز حركة الركاب، بما في ذلك توفير معلومات الركاب المسبقة وبيانات سجلات أسماء الركاب للسلطات المختصة في الوقت الحقيقي، وبالتالي لا يمكنهم تنفيذ المعايير والممارسات الموصى بها للإيكاو المتعلقة بضمان أمن الطيران والتسهيلات.

٣-٢ وهناك العديد من العقبات التي تعترض شراء منتجات الطيران وفقاً للمعايير الدولية للإيكاو المتعلقة بمتطلبات المعدات. (أي شراء الإصدار ٧,١ من نظام تجنب التصادم الجوي TCAS، والتحديث المنتظم لبيانات الملاحة الجوية مثل EGPWS وشراء إلكترونيات طيران إضافية بما في ذلك تلك اللازمة لبيانات ADS-B، وما إلى ذلك).

٤-٢ وأغلقت القنوات العادية لتحويل المساهمات المالية السنوية لجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية إلى المنظمات الدولية، بما في ذلك إلى الإيكاو. (أي عدم توفير قناة تحويل المساهمات المالية السنوية إلى برنامج COSCAP-NA والإيكاو).

٥-٢ وتتأثر سلامة الطيران سلبا بالمناورات المعادية لجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية والتي تفرضها بعض الدول المتعاقدة مثل الولايات المتحدة.

١-٥-٢ وفي الدورة ٢٢٣ للمجلس، اعتمدت الإيكاو قرارا يقضي بتجنب جميع الأنشطة التقنية مع جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية ذات الطابع المباشر أو غير المباشر في ظل ما يعرف بمسألة "عمليات إطلاق القذائف غير المعلنة". وفي الدورة ٢٢٦ للمجلس، اعتمد مرة أخرى قرار إثارة هذه المسألة لمناقشتها في اجتماع الجمعية العمومية.

٢-٥-٢ ويندرج الإطلاق التجريبي للقذائف في حد ذاته ضمن الحقوق المستقلة لأي دولة، ومسألة "إطلاق القذائف غير المعلن" هي مسألة لا يمكن حلها في إطار لوائح أي منظمة دولية في السياق الخاص لشبه الجزيرة الكورية حيث أصبحت المناورات العدوانية المتزايدة باستمرار ضد جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية والمنفذة من قوات معادية مثل الولايات المتحدة أكثر وضوحا.

٣-٥-٢ وعلاوة على ذلك، وبما أن جميع الأنشطة العسكرية تنفذ في ظل إيلاء الاعتبار الكامل لسلامة الطائرات المدنية حتى لا يحصل أي حادث أو واقعة، فإن تعليق التعاون التقني مع الدولة المتعاقدة هو إجراء استثنائي يؤثر سلبا على توفير الطيران المدني الدولي.

— انتهى —