

Distr.: General  
26 October 2022  
Arabic  
Original: English



## رسالة مؤرخة 25 تشرين الأول/أكتوبر 2022 موجهة إلى الأمين العام من الممثل الدائم لبيلاروس لدى الأمم المتحدة

يشرفني أن أحيل إليكم نسخة من موقف بيلاروس من تقرير تقصي الحقائق الذي أجرته منظمة الطيران المدني الدولي بشأن الحادث المتصل بطائرة تابعة لشركة الطيران رايان إير في المجال الجوي لبيلاروس في 23 أيار/مايو 2021، والذي عُُمِّم باعتباره وثيقة من وثائق الجمعية العامة في إطار البند 88 من جدول الأعمال (A/76/909) (انظر المرفق).

وأكون ممتنا لتفضلكم بالمساعدة في تعميم المعلومات المذكورة أيضا باعتبارها وثيقة من وثائق مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة.

(توقيع) فالنتين ريباكوف



الرجاء إعادة استعمال الورق



## مرفق الرسالة المؤرخة 25 تشرين الأول/أكتوبر 2022 الموجهة إلى الأمين العام من الممثل الدائم لبيلاروس لدى الأمم المتحدة

[لأصل: بالروسية]

### موقف بيلاروس من تقرير فريق التحقيق لتقصي الحقائق التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي بشأن الحادث المتصل بطائرة تابعة لشركة الطيران رايان إير في المجال الجوي لبيلاروس في 23 أيار/مايو 2021

إن جمهورية بيلاروس ترفض رفضاً قاطعاً استنتاجات التقرير النهائي الصادر عن فريق التحقيق لتقصي الحقائق التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي الذي اعتمدته مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكافو) في 18 تموز/يوليه 2022 بشأن الحادث المتصل بطائرة تابعة لشركة رايان إير هبطت قسراً في مينسك في 23 أيار/مايو 2021 بسبب تهديدات مجهولة المصدر وردت بشأن احتمال وجود قنبلة على متن الطائرة.

وتقرير الفريق، مثل النسخة السابقة المؤرخة 31 كانون الثاني/يناير 2022، يستند إلى معلومات غير كاملة، كما هو مذكور في التقرير نفسه. وعلى وجه الخصوص، يفقر التقرير مثل سابقه إلى معلومات عن المقابلة التي جرت مع طياري الطائرة حول أسباب اتخاذها قرار الهبوط في مينسك، رغم وجود مطارات مناسبة أخرى على مسافات أقرب.

وعلاوة على ذلك، يذكر الفريق أنه لم يلق تعاوناً كافياً من بعض الدول التي أرسلت إليها استفسارات كجزء من التحقيقات الوطنية التي جرت في عدد من الدول. وتؤكد بيلاروس مرة أخرى أنها لم تتلق حتى الآن أي رد على الاستفسارات التي أرسلتها كجزء من تحقيقها الوطني، سواء من سويسرا (مكان تسجيل العنوان الإلكتروني الذي أرسلت منه التهديدات بالبريد الإلكتروني) أو من البلدان الأخرى المعنية.

وخلال الفترة التي انقضت منذ صدور نسخة التقرير المؤرخة 31 كانون الثاني/يناير 2022، لم يكن للفريق أي أنشطة أخرى مع جمهورية بيلاروس، ولم يطلب أي معلومات إضافية من السلطات البيلاروسية.

إن استناد التقرير إلى مصدر مغفل الهوية، يُزعم أنه مراقب الحركة الجوية الذي كان مكلفاً بمتابعة مسار الرحلة الجوية رقم FR4978 التابعة لشركة رايان إير في 23 أيار/مايو 2021، لدحض المعلومات التي قدمتها السلطات الرسمية لجمهورية بيلاروس لا يصمد أمام التدقيق.

ووفقاً للمعلومات التي قدمتها السلطات البيلاروسية، كان مراقب الحركة الجوية الفعلي المكلف بمتابعة مسار تلك الرحلة في صيف عام 2021 غائباً عن عمله، ولا يعرف رب عمله ولا السلطات الرسمية مكان وجوده على وجه الدقة. وعلاوة على ذلك، لم تتلق وكالات إنفاذ القانون في بيلاروس أي طلب من أقرابه للبحث عنه. وأحالت السلطات البيلاروسية إلى منظمة الطيران المدني الدولي بالشكل الرسمي المناسب الشهادة الخطية التي أدلى بها المراقب الفعلي للحركة الجوية، ولكن فريق التحقيق لم يأخذها في الاعتبار في نهاية المطاف.

وإن إسناد منظمة الطيران المدني الدولي استنتاجاتها إلى المعلومات الواردة في التسجيل الصوتي المزعوم الذي أعده مراقب الحركة الجوية المزعوم (على نحو ينتهك الإجراءات الداخلية لمكان العمل - حيث يُحظر استخدام الهاتف المحمول في مكان عمل مراقب الحركة الجوية)، دون إجراء أي تقييم تقني لصحة التسجيل أو تبين الأصوات، ودون إتاحة الفرصة على النحو الواجب بعد هذا التقييم للحصول على تعليقات سلطات الطيران الوطنية التي تعرضت أنشطتها للخطر بسبب المصدر المجهول، وفقاً لما خطط له المبادرون إلى نشر هذه القصة الكاذبة، قد أدى إلى فقدان الإيكاو مصداقيتها بوصفها الهيئة التقنية الدولية في ميدان الطيران المدني.

ونظراً للمناخ السياسي الراهن، الذي مارست فيه الولايات المتحدة الأمريكية والدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي وبعض البلدان الأخرى التي وقفت إلى جانبها ضغوطاً قسرية جسيمة على السلطات الشرعية لجمهورية بيلاروس من خلال فرض حظر وقيود سياسية واقتصادية على العلاقات مع بيلاروس، بما في ذلك على الرحلات الجوية التي تسيّرها شركة الطيران الوطنية البيلاروسية في مجالها الجوي، لا ينبغي قبول أي معلومات من البلدان المذكورة أعلاه بقيمتها الظاهرية، ناهيك عن إدراجها في تقارير منظمة الطيران المدني الدولي، دون التأكد من صحتها من مصدر موثوق به ومقبول عموماً.

وتعلن بيلاروس أن مضمون التسجيل الصوتي المزعوم الذي أعده مراقب الملاحة الجوية المزعوم وقدمته إلى الفريق سلطات الولايات المتحدة هو احتيالي ومزيف، على غرار قارورة المسحوق الأبيض التي أشهرها وزير خارجية الولايات المتحدة كولن باول في اجتماع مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة في الأحداث التي أدت إلى غزو الولايات المتحدة العراق.

ونظراً لعدم وجود أدلة أخرى، فإن التسجيل الصوتي المزعوم لمحادثات مراقب الحركة الجوية في غرفة مراقبة حركة الطائرات في مطار مينسك لا يهدف إلا لتحقيق غرض واحد فقط هو إثبات مسؤولية سلطات بيلاروس عن الحادث الذي تعرضت له الرحلة رقم FR4978 التي سيّرتها شركة ريان إير.

ومن الواضح أن التسجيل الصوتي المزعوم الذي أعده مراقب الملاحة الجوية المزعوم والانتهاكات الموجهة إلى السلطات البيلاروسية قد ظهر في أنسب وقت لتحقيق النتيجة الضرورية في تقرير الفريق: تقديم تبرير للأعمال غير القانونية التي اتخذتها الولايات المتحدة والدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي وبعض البلدان الأخرى بتقييد رحلات الخطوط الجوية الوطنية البيلاروسية، وبإلغائها، وبالتالي انتهاك مجموعة من الاتفاقات المتعددة الأطراف والاتفاقات الثنائية المتصلة بالطيران المدني.

والنهج الذي اتبعه مجلس منظمة الطيران المدني الدولي في سياق تقرير الفريق نهج متحيز ونتاج عن ضغوط واضحة تمارسها مجموعة محددة من البلدان؛ وهو نهج يشكك في قدرة المنظمة على مواصلة كفاءة سلامة الطيران ككل بصورة مستقلة ودون تدخل خارجي. ومن الواضح أنه استغلال لولاية منظمة الطيران المدني الدولي.

وباعتماد هذا النوع من "التقارير" بضغط من دول الغرب، لا تنتهك منظمة الطيران المدني الدولي حق مواطني بيلاروس فحسب بل أيضاً حق مواطني جميع البلدان الأخرى في حرية التنقل، ويتعارض ذلك مع الصكوك الدولية الأساسية لحقوق الإنسان.

إن التقرير مليء بالأخطاء وجوانب عدم الدقة والملاحظات المتحيزة التي تقع خارج مجال الطيران.

وأوضح هذه العوامل هو أن بيلاروس اتُهمت بالوقوف وراء هبوط الطائرة القسري المزعوم، ولكن الفريق اعترف في الوقت نفسه بأن أي طائرة عسكرية لم ترافق طائرة شركة رايان إير في المجال الجوي البيلاروسي أو تعترضها أو تجبرها على الهبوط. لذلك، فإن قائد الطائرة الأجنبية اتخذ شخصياً قراراً بالهبوط في مطار مينسك الوطني، رغم أنه في الوقت الذي اتخذ فيه القرار، وفقاً لمعلومات الرادار، كان مطار فيلنيوس على بعد نحو 90 كم في حين أن مطار مينسك الوطني كان على بعد نحو 180 كم. واتخذ الطيار هذا القرار انتهاكاً لدليل تعليمات أمن الطيران المتبعة في شركة رايان إير، الذي ينص على أن من واجب الطيار، في حالة تلقي إنذار الرمز الأحمر، الهبوط في أقرب مطار مناسب (في هذه الحالة، مطار فيلنيوس).

ومن الواضح أيضاً أن تطبيق المعايير المزدوجة والرغبة في فرض سرد أحادي الجانب يتجلى في رفض النظر في المسألة التي أثارته جمهورية بيلاروس في مجلس منظمة الطيران المدني الدولي المتمثلة في فرض قيود غير قانونية على استخدام المجال الجوي والجزاءات المفروضة على شركة النقل الجوي البيلاروسية. ويثبت هذا الرفض الجهود الخفية التي يبذلها الغرب لتشويه سمعة بيلاروس كشريك موثوق به في مجتمع الطيران الدولي من أجل استبعاد قطاع الطيران في البلاد من قطاع الطيران الدولي من خلال المنافسة غير العادلة.