



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

اللجنة (ب)

البند ٧ من جدول الأعمال: المخاطر التشغيلية في مجال السلامة

البند ٧-٣ : مسائل أخرى متعلقة بالتنفيذ

إيلاء مزيد من الأولوية لتركيز الإيكاو وما توفره من دعم في إقليم آسيا والمحيط الهادئ

(ورقة مقدمة من أستراليا بمشاركة كل من جزر كوك وفيجي وكيريباس
وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وجزر مارشال ونيبال ونيوزيلندا وباكستان وبابوا غينيا الجديدة
وجمهورية كوريا وساموا وسنغافورة وتيمور - ليشتي)

الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة التحديات والقيود المتعلقة بالموارد التي يواجهها إقليم آسيا والمحيط الهادئ وتتضمن دعوة إلى الإيكاو لدعم توطيد التعاون مع جميع الدول في الإقليم.
الإجراءات: يُرجى من المؤتمر أن يوافق على التوصية الواردة في الفقرة ٣-١.

١- المقدمة

١-١ حسبما تم التأكيد عليه في إعلان بيجين المعد في افتتاح المؤتمر الوزاري لآسيا والمحيط الهادئ بشأن الطيران المدني، الذي عُقد في فبراير ٢٠١٨، فقد أصبح إقليم آسيا والمحيط الهادئ أكبر إقليم للطيران في العالم من حيث المقاعد الكيلومترية المتاحة ويمثل ثاني أكبر حصة في العالم من الدخل الدولي من المقاعد الكيلومترية، وسيواصل نموه.

٢-١ ويؤدي هذا النمو، وفقاً لما تنبأ به اتحاد النقل الجوي الدولي وجهات تصنيع الطائرات، إلى فرض مزيد من الضغوط على البنى التحتية في مجال الطيران وعلى نظم وضع اللوائح ومراقبة السلامة من أجل المحافظة على القواعد القياسية الحالية في مجال الطيران.

٣-١ وأقر إعلان بيجين أيضاً بأن الإقليم هو إقليم متنوع من حيث سعة وتطور الطيران المدني وفقاً لمقاييس نتائج التنفيذ الفعال التي أعدتها الإيكاو مع وجود بعض النتائج ذات المستوى المرتفع والمنخفض من حيث التنفيذ الفعال في الدول في الإقليم، وهو ما يؤكد على ضرورة توطيد التعاون والشراكات والمشاركة في الإقليم. وثمة الآن عشرون دولة لم ترق إلى النسبة المستهدفة العالمية المحددة في ٦٥ في المائة حسبما هو محدد في وثيقة "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (Doc 10004).

٢- المناقشة

١-٢ إن مكتب الإيكاو الإقليمي لآسيا والمحيط الهادئ في بانكوك، الذي أنشئ في عام ١٩٤٨، معتمد لدى ٣٩ دولة متعاقدة وهو على اتصال بمنطقتين إداريتين خاصتين تابعتان للصين ومع ١٣ إقليمًا آخر. وهو ما يعتبر ثاني أكبر عددٍ

من الدول المتعاقدة، بعد مكتب الإيكاو الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلنطي، وهو عدد يفوق بكثير العدد المسجل من المكاتب الإقليمية الأخرى.

٢-٢ ويضطلع مكتب آسيا والمحيط الهادئ بالمسؤولية عن دول من أفغانستان إلى كيريباتي من الغرب إلى الشرق ومن منغوليا إلى نيوزيلندا من الشمال إلى الجنوب، عبر نصف النطاقات الزمنية في العالم. ويضاف إلى هذه المساحة الشاسعة إمكانية الربط المحدودة، لا سيما في دول المحيط الهادئ، مما يؤثر على قدرة موظفي الإيكاو على الربط بالإقليم.

٣-٢ ويتسبب هذا الامتداد الجغرافي أيضاً في الحد من قدرة الدول الإقليمية على حضور الاجتماعات بسبب تكلفة السفر والوقت المهدر في السفر لحضور الاجتماعات. وإذ يضم عدداً كبيراً من الدول النامية، بما فيها الدول الجزرية الصغيرة النامية، فإن ذلك يشكل تحديات إضافية من حيث تبادل أفضل الممارسات والتعاون والتأزر من أجل تحقيق أهداف الإيكاو العالمية.

٤-٢ وتشمل الأمثلة الحديثة انعقاد اجتماع المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية في تايلند في يوليو ٢٠١٧، والذي لم يحضره سوى ١٦ دولة من أصل ٣٩ دولة متعاقدة في إقليم آسيا والمحيط الهادئ. وحضر أعمال اجتماع المجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في آسيا والمحيط الهادئ الذي عُقد في سبتمبر ٢٠١٧ ما مجموعه ٢٥ دولة من أصل ٣٩ دولة بإقليم آسيا والمحيط الهادئ. ولم تحضر ٧ دول المؤتمر الهام الرابع والخمسين للمديرين العاملين للطيران المدني بإقليم آسيا والمحيط الهادئ، والذي عُقد في منغوليا في أغسطس ٢٠١٧، وكان معظمها من الدول الجزرية الصغيرة النامية.

٥-٢ إن تمويل الموظفين بمكتب الإيكاو الإقليمي لآسيا والمحيط الهادئ في بانكوك، لا سيما ميزانية السفر لإقليم آسيا والمحيط الهادئ، تعتبر إلى حدٍ ما قليلة بالمقارنة بالمكاتب الإقليمية الأخرى. ويمكن أن يُعزى ذلك إلى التحديات والنفقات المتعلقة بالتعامل مع الدول في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الكعب" وحيث تُنفذ البرامج بإقليم يتسم بالتنوع من الناحية الجغرافية ولا تستغرق فيه الرحلات الجوية إلى بعض الدول سوى أيام محددة.

٦-٢ وبناء عليه، فإن الدعم الذي تُقدمه الأمانة العامة للآليات والإقليمية هو دعم محدود. وهو ما يعوق تدفق الفوائد من خلال إعداد التقارير وتبادل المعلومات وتراجع قدرة المكتب الإقليمي على الحفاظ على علاقات وثيقة مع جميع الدول، بما في ذلك التوعية التشغيلية. ويؤثر ذلك على قدرتها على توفير الدعم والإرشادات المحددة للدول بشأن برامج الامتثال لقواعد الإيكاو بما فيها "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" و"البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران".

٧-٢ وتتزايد المكتب الإقليمي لآسيا والمحيط الهادئ تضاراً نتيجة التوزيع الروتيني والمتكافئ للبرامج والفعاليات من جانب مقر الإيكاو، حيث أن هذه الأنشطة تتضمن عمليات تدقيق في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية". وتؤثر عمليات التقييم بين المزيد من الدول مما يعتبر من الناحية النسبية أكثر من توزيعها في أقاليم الإيكاو الأخرى. وعلاوة على ذلك، وحسب ما ذكر أعلاه، فإن الدورات التدريبية أو تلك المتعلقة بالمعلومات المحددة حسب الإقليم، لن تعود بالفائدة على دول آسيا والمحيط الهادئ نتيجة المسافات التي يتطلبها السفر وقدرة تلك الدول على الوفاء بتكاليف السفر. ومن ثم، يتعين النظر في زيادة الموارد والميزانية بما يمكن من التنفيذ الفعال للأنشطة المقررة في إقليم آسيا والمحيط الهادئ، مع مراعاة المسافات.

٨-٢ وتجدر الإشارة إلى أن المكتب الإقليمي لآسيا والمحيط الهادئ يضطلع بمجموعة واسعة من الأنشطة في مجال المساعدة الفنية بشأن القدرة والسعة والتي تشمل مايلي: إيفاد بعثات فرق عمل مختلطة وتنظيم بعثات في إطار ميزانية البرنامج العادي وبعثات بشأن استرداد التكاليف. غير أنه يتعين تعزيز مشاركة الإيكاو والعمل على تكرار ذلك بما يُمكن الإقليم من الوفاء بالالتزامات بموجب "إعلان بيجين" من أجل تحقيق نتائج التنفيذ الفعال بمستويات تفوق أو تساوي المتوسط العالمي الحالي بحلول عام ٢٠٢٢.

٣- الخلاصة

١-٣ وفي ضوء ما تقدّم، يرجى من المؤتمر أن يوافق على التوصية التالية:

التوصية ٧-٣/xx - إيلاء مزيد من الأولوية لتوفير الموارد لإقليم آسيا والمحيط الهادئ

إن المؤتمر:

أ) يدعم إقليم آسيا والمحيط الهادئ في تنفيذ "إعلان بيجين" والمضي قدماً نحو تحقيق أهداف الإيكاو العالمية؛

ب) يطلب من الإيكاو أن تدرج في الدورة المقبلة للجمعية العمومية، زيادة في الميزانية والموارد المخصصة للمكتب الإقليمي لآسيا والمحيط الهادئ بما يمكنه من توطيد تعاونه المتواصل مع إقليم آسيا والمحيط الهادئ.

-انتهى-