



الجمعية العمومية — الدورة التاسعة والثلاثون اللجنة التنفيذية

بند جدول الأعمال ٢٨: مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب

المكتب الإقليمي الفرعي للمحيط الهادئ

(ورقة مقدمة من جزر كوك، فيجي، كيريباتي، نيوزيلندا، وبابوا غينيا الجديدة،
ساموا، سنغافورة، تونغا وفانواتو)

الموجز التنفيذي

يحفل إقليم آسيا والمحيط الهادئ بتباينات تفرض تحديات كبيرة على كل دولة فيما يتعلق بتنفيذ مجموعة شاملة من القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو التي تغطي مجالات سلامة الطيران والملاحة الجوية وأمن الطيران. وتكون هذه التحديات على أوضح ما يكون في الدول المحدودة الموارد، كما هو الحال في الدول الجزرية الواقعة في المحيط الهادئ. ومن المقترح أن تتعاون الايكاو مع دول المحيط الهادئ في دراسة مزايا إنشاء مكتب إقليمي فرعي يكون موقعه في المحيط الهادئ بغرض توفير المزيد من الدعم المباشر للدول الجزرية الواقعة في المحيط الهادئ.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تحيط علماً بالتحديات التي تواجه الدول الصغيرة في إقليم آسيا والمحيط الهادئ في تنفيذ مجموعة شاملة من القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو التي تغطي مجالات سلامة الطيران والملاحة الجوية وأمن الطيران؛
- (ب) أن تحيط علماً بأن هذه التحديات تصبح على أوضح ما يكون في الدول الجزرية الواقعة في المحيط الهادئ التي تتسم بمحدودية الطيران المتخصص ومحدودية الموارد المالية كذلك؛
- (ج) توصي أن تقوم الايكاو، في تعاون وثيق مع دول المحيط الهادئ، بدراسة جدوى إنشاء مكتب إقليمي فرعي يكون موقعه في المحيط الهادئ، والنظر في الاضطلاع بمزيد من التحليل في هذا الصدد.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (أ) - السلامة؛ والهدف الاستراتيجي (ب) - سعة وكفاءة الملاحة الجوية.
الآثار المالية:	سيكون لعمل دراسة الجدوى بمقتضى البند الإجرائي (ج)، تبعات مالية على الايكاو.
المراجع:	

١- المقدمة

١-١ يتضمن إقليم آسيا والمحيط الهادئ ٣٨ دولة متعاقدة، وهو يغطي ٥٠ منطقة من مناطق معلومات الطيران، ويعد بذلك أكبر مجال جوي ضمن جميع أقاليم الايكاو. ويقع المكتب الإقليمي لآسيا والمحيط الهادئ في مدينة بانكوك- تايلند، وثمة مكتب إقليمي فرعي يقع في مدينة بيجين - الصين.

٢-١ ويتسم إقليم آسيا والمحيط الهادئ بتنوعه البالغ، من حيث اختلاف مستويات تطور نظم الملاحة الجوية الموجودة فيه، وتنفيذ أحكام أمن الطيران، ويُضاف إلى ذلك تواصل النمو القوي في الحركة الجوية في أنحاء الإقليم، الأمر الذي يطرح تحديات كبيرة. ويتطلب تحقيق أمن وسلامة النقل الجوي على نطاق إقليم آسيا والمحيط الهادئ التزاماً قوياً بمبادرات الايكاو، وتعاوناً وثيقاً فيما بين الدول وأوساط صناعة الطيران، من أجل تعزيز التكامل وبناء القدرات داخل إقليم آسيا والمحيط الهادئ.

٣-١ في عام ٢٠١٤، أطلقت الايكاو مبادرتها "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، التي تهدف إلى ضمان تحسين التناغم العالمي في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو، بحيث تستفيد جميع الدول من المزايا الاجتماعية-الاقتصادية الهامة للنقل الجوي الآمن والموثوق. كما قررت الايكاو أنذاك أنه يجب تقديم المزيد من المساعدة المباشرة إلى الدول النامية من خلال لعب دور تنسيقي أكثر فعالية بين الدول، والتحفيز على توليد الإرادة السياسية اللازمة لهذه الدول لتجميع الموارد وبناء القدرات.

٢- المناقشة

١-٢ تواجه دول إقليم آسيا والمحيط الهادئ تحديات كبيرة في تنظيم قطاع النقل الجوي لديها مع تواصل نمو هذا القطاع. ويتضمن ذلك ما يلي:

١-١-٢ نمو النقل الجوي بشكل ملحوظ^١:

أ) يستحوذ النقل الدولي، من وإلى وداخل، إقليم آسيا والمحيط الهادئ على نسبة ٤٢٪ من الإجمالي الدولي لكيلومترات الركاب الإبرادية؛

ب) تستحوذ شركات النقل الجوي في إقليم آسيا والمحيط الهادئ على نسبة ٣٣٪ من الإجمالي العالمي للركاب - وهي أكبر نسبة على نطاق جميع أقاليم الايكاو (١,١ مليار راكب، بزيادة بنسبة ٨٪ عن عام ٢٠١٣)؛

ج) سجلت شركات النقل الجوي في إقليم آسيا والمحيط الهادئ زيادة في الطلب بنسبة ٨,٢٪ بالمقارنة مع عام ٢٠١٤ - وهي أكبر زيادة إقليمية. وكان الطلب مدفوعاً بزيادة في عدد الوصلات المباشرة بين المطارات بنسبة بلغت ٧,٣٪؛

د) أشد خمسة مسارات جوية ازدحاماً بين مدينتين محليتين كانت كلها في إقليم آسيا والمحيط الهادئ.

٢-١-٢ الانتقال إلى التنسيق الأمني في مجال الطيران على نطاق دول إقليم آسيا والمحيط الهادئ. الذي يُعد أكثر أقاليم الايكاو تبايناً من حيث الحجم، والسعة، والأمن، والسلامة، والامتثال وحجم عمليات أمن الطيران.

٣-١-٢ محدودية المتاح من مؤسسات التدريب ذات الجودة، والافتقار إلى وجود فنيين جويين. إذ تشير تقديرات الايكاو إلى أن إقليم آسيا والمحيط الهادئ سوف يحتاج إلى ٢٣٠٠٠٠٠ طيار بحلول عام ٢٠٣٠. الأمر الذي يتطلب توفير التدريب لما يقرب من ١٤٠٠٠٠ متدرب سنوياً لتلبية الطلب (تبلغ السعة التدريبية الحالية حوالي ٥٠٠٠ متدرب سنوياً)؛

٤-١-٢ التأهب لمواجهة تأثيرات الأخطار والكوارث الطبيعية. فالأخطار والكوارث الطبيعية الناجمة عن تغير المناخ

^١ الأرقام مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (أبياتا)، ٢٠١٥

ستكون ذات تأثير طويل الأجل على النقل الجوي من وإلى وداخل إقليم آسيا والمحيط الهادئ، لا سيما الدول الجزرية والساحلية، الأمر الذي يؤثر بالتالي في النمو الاقتصادي للإقليم.

٢-٢ في مواجهة هذه التحديات، ستزيد صعوبة الاستمرار في التنفيذ بشكل شامل ومتناغم للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو، لا سيما دول إقليم آسيا والمحيط الهادئ التي تعاني من نقص في الموارد. فالتفاوت الراهن في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية في إقليم آسيا والمحيط الهادئ قد بلغ مداه. إذ تبلغ أدنى نسبة للتنفيذ الفعّال (EI) في إقليم آسيا والمحيط الهادئ ما يقرب من ٦٪، بينما يبلغ أعلاها ما يقرب من ٩٩٪.

٣-٢ يشير تحليل نتائج التنفيذ الفعّال في إقليم آسيا والمحيط الهادئ، على النحو المبين في الجدول ١ أدناه، إلى وجود تفاوت في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية بين "دول آسيا" و"دول المحيط الهادئ". إذ أن أكثر من ثلاثة أرباع دول المحيط الهادئ تقل لديها نتيجة التنفيذ الفعّال عن القيمة المتوسطة لدى الايكاو، مقابل أقل من نصف الدول في آسيا، وتبلغ أدنى نتيجة للتنفيذ الفعّال في المحيط الهادئ منزلة ثاني أقل نسبة في جميع الدول المائة وخمس وثمانين التي شملها التدقيق. وهو ما يشير إلى أنه على الرغم من الجهود الجبارة التي تبذلها مجموعات العمل الإقليمية، والمكتب الإقليمي للايكاو، والترتيبات الثنائية والمتعددة الأطراف، يظل هناك عدد من دول المحيط الهادئ في حاجة إلى مزيد من المساعدة الموجهة من أجل عدم ترك أي منها وراء الركب.

الجدول ١: مقارنة نتائج "التنفيذ الفعّال" في إقليم آسيا والمحيط الهادئ

متوسط تدقيق السلامة في جميع دول الايكاو	٦٣٪
متوسط إقليم آسيا والمحيط الهادئ	٥٩٪
متوسط دول آسيا ^٢	٦٨٪
متوسط دول المحيط الهادئ ^٣	٤٣٪
أعلى نتيجة في آسيا	٩٩٪
أعلى نتيجة في المحيط الهادئ	٨٤٪
أدنى نتيجة في آسيا	٣٤٪
أدنى نتيجة في المحيط الهادئ	٦٪
نتائج دول آسيا التي تقل عن متوسط الايكاو	٤١٪
نتائج دول المحيط الهادئ التي تقل عن متوسط الايكاو	٨٤٪

٤-٢ فيما يتعلق بدول الإقليم التي تعاني من نقص في الموارد، قد لا يكون من المناسب تطبيق نهج الايكاو للرصد المستمر (CMA) نظراً لأنه لا يراعي البيئة التنظيمية الأقل نمواً التي تعمل فيها تلك الدول. وإنما يجب على الايكاو النظر في اتباع هذه الدول لنهج تدقيق مُعدّل، مثل التركيز في المقام الأول على تطوير العناصر الحاسمة الثمانية. الأمر الذي من شأنه بالتالي أن يوجه موارد الدعم على نحو أفضل إلى هذه الدول. ويمكن استكشاف جدوى هذا النهج خلال استعراض

^٢ الدول المصنفة كدول آسيا هي: أفغانستان، تايلند، بوتان، كمبوديا، إندونيسيا، تيمور - ليشتي، بنغلاديش، فينتام، نيبال، الفلبين، بروناي دار السلام، ميانمار، الهند، ملديف، جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية، ماليزيا، باكستان، الصين، سري لانكا، منغوليا، اليابان، سنغافورة، جمهورية كوريا. ملحوظة: ليس لدى أفغانستان نتيجة لتدقيق السلامة.

^٣ الدول المصنفة كدول المحيط الهادئ هي: جزر كوك، كيريباتي، ميكرونيزيا (ولايات ميكرونيزيا الموحدة)، بالاو، جزر مارشال، نارو، تونغا، جزر سليمان، ساموا، فانواتو، بابوا غينيا الجديدة، فيجي، أستراليا، نيوزيلندا. ملحوظة: ليس لدى كيريباتي نتيجة لتدقيق السلامة.

نهج الرصد المستمر الذي يتم إجراؤه بعد التنفيذ، وهو الاقتراح الذي طرحته أستراليا في هذه الجمعية العمومية التاسعة والثلاثين للايكاو.

٣- الخلاصة والاستنتاج

١-٣ من أجل توفير دعم إضافي لدول المحيط الهادئ، واعترافاً بمبادرة الايكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، يُقترح أن تنظر الايكاو في مزايا إنشاء مكتب إقليمي فرعي في إقليم آسيا والمحيط الهادئ، يكون موقعه في المحيط الهادئ.

٢-٣ من الضروري إجراء تحليل آخر لتحديد التكاليف والفوائد المترتبة على هذا الاقتراح. وينبغي أن يتضمن هذا التحليل ما يلي، على سبيل المثال لا الحصر:

(أ) تقييم العلاقة المتوخاة بين المكتب الفرعي المقترح وبين المحافظ والمكاتب والمبادرات الأخرى لدى إقليم آسيا والمحيط الهادئ التي تهدف إلى دعم الدول من أجل تلبية مقتضيات الايكاو، مثل منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO)، وفريق تخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في إقليم آسيا والمحيط الهادئ، والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية؛

(ب) تحديد مستوى ومصادر التمويل اللازم (مع الأخذ بعين الاعتبار لمحدودية الموارد في المحيط الهادئ)؛

(ج) دراسة تحديد الموقع المناسب للمكتب الفرعي.

٣-٣ يجب إجراء هذا التحليل في تعاون وثيق مع دول إقليم المحيط الهادئ للتأكد من التجسيد الدقيق للتحديات التي تواجهها والفرص السانحة لها.

- انتهى -