



الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون اللجنة الفنية

البند ٣٣ من جدول الأعمال : المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

التحديات التي تعترض سبيل تنفيذ وصف إقليم معلومات الطيران
في إقليم آسيا والمحيط الهادئ

(مُقدّمة من بنغلاديش)

الموجز تنفيذي

تقدم هذه الورقة لمحة عامة موجزة عن الصعوبات التي تواجهها الدول الأعضاء في وصف إقليم معلومات الطيران للدول الواقعة داخل إقليم آسيا والمحيط الهادئ ببيانات دقيقة. وقد شكل وصف إقليم معلومات الطيران ببيانات دقيقة تحديا كبيرا للدول بصفة خاصة ولمجتمع الطيران الدولي بصفة عامة. وقد نوقشت على مدى السنوات القليلة الماضية مسألة تحديث خطة الملاحة الجوية الخاصة بإقليم آسيا والمحيط الهادئ وقدرة الدول على توفير بيانات دقيقة عن إقليم معلومات الطيران فيما يخصها، وذلك في بعض اجتماعات الإيكاو الإقليمية. بيد أنه لم يُحرز بعد أي تقدّم ملموس في هذا الصدد.

الإجراء : الجمعية العمومية مدعوة إلى أن:

- أ) تأخذ علما بالوضع المتعلق بوصف إقليم معلومات الطيران للدول الأعضاء الواقعة داخل إقليم آسيا والمحيط الهادئ؛
- ب) تشجع الدول الأعضاء/الإدارات على دعم المبادرات التي اتخذها المكتب الإقليمي لتحديث جدول إقليم معلومات الطيران/منطقة البحث والإنقاذ في خطة الملاحة الجوية الخاصة بإقليم آسيا والمحيط الهادئ؛
- ج) تطلب إلى الدول الأعضاء في إقليم آسيا والمحيط الهادئ استعراض البيانات التي تؤثر في إدارتها وتقديم تعليقات إلى الإيكاو بشأن دقة البيانات؛
- د) تشجع الدول الأعضاء/الإدارات على إظهار كياناتها الحكومية/التنظيمية لاتخاذ خطوات للوفاء بتوجيهات الإيكاو؛
- هـ) تحث الدول الأعضاء/الإدارات على تحسين التنسيق والتعاون فيما بين الدول المتجاورة لحل مسألة إقليم معلومات الطيران والدخول في مفاوضات للتعبيل بالعملية من أجل إنشاء منهاج عمل موحد.

الأهداف الاستراتيجية: ترتبط ورقة العمل هذه بجميع الأهداف الاستراتيجية.

الأثار المالية: لا تستلزم ورقة العمل هذه أي موارد إضافية.

المراجع:	الوثيقة Doc 10140، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٤ أكتوبر ٢٠١٩) خطة الملاحة الجوية الخاصة بإقليم آسيا والمحيط الهادئ، المجلد الأول ^١ اجتماعات الإيكاو ذات الصلة بإقليم آسيا والمحيط الهادئ
----------	--

١- المقدمة

١-١ لا تفتأ الإيكاو تتخذ مبادرات مستمرة ومقنعة، لا سيما من خلال مكتبها الإقليمي للاستعاضة عن خطة الملاحة الجوية السابقة الخاصة بإقليم آسيا والمحيط الهادئ (الوثيقة Doc 9673) بخطة ملاحية جوية جديدة خاصة بإقليم آسيا والمحيط الهادئ وكذلك خطة ملاحية جوية إلكترونية. ولطالما حثت الإيكاو الدول الأعضاء على التركيز على وصف إقليم معلومات الطيران ببيانات دقيقة.

٢-١ وقد لاحظت جميع الدول الأعضاء بالفعل أن الوثيقة Doc 9673 الخاصة بالخطة السابقة لم تقدم وصفا قانونيا لأقاليم معلومات الطيران. ويمكن الاطلاع على أوصاف أقاليم معلومات الطيران في جدول إدارة الحركة الجوية (ATM-I-1) الوارد في المجلد الأول من خطة الملاحة الجوية الإلكترونية (eANP Vol I-1) حيث يجري تسجيل اسم إقليم معلومات الطيران. ويوجد حاليا ما يقرب من ١٩ إقليم معلومات طيران من أصل ٤٩ إقليما، وذلك على النحو الوارد في الجدول ATM-I-1، الذي يتعين فيه إدراج وصف إقليم معلومات الطيران. ومن ثم، ينبغي لتلك الدول الأعضاء أن تُجري عمليات استعراض لإقليم معلومات الطيران بهدف إدراج إحداثيات/أبعاد دقيقة للحدود الجانبية لإقليم معلومات الطيران فيما يخصها. وفي معظم الحالات، لا تأتي بيانات الدولة متسقة مع بيانات الملاحة الجوية الإقليمية الأصلية / مقترحات للتعديل، ولا مع بيانات الحدود المجاورة.

٣-١ إن تعديل بيانات إقليم معلومات الطيران الخاصة بدولة ما عملية معقدة وتستنزف وقتا طويلا، وتتطلب موافقة رئيس مجلس الإيكاو. ويمكن الإشارة هنا إلى أنه لا يمكن للدولة أن تغيّر بيانات إقليم معلومات الطيران دون تقديم مقترحات للتعديل. ويجب على الدولة أن تكفل دقة البيانات المُقدّمة في مقترحات التعديل، فضلا عن اتساقها مع بيانات إقليم معلومات الطيران الخاصة بالدولة (الدول) المجاورة. وإذا لم يكن هناك توافق في الآراء من الدولة (الدول) المجاورة، وعمّمت الإيكاو مقترحات التعديل، فقد تكون هناك اعتراضات من الدول المتضررة. وفيما يتعلّق بهذا النوع من الحالات، قد تكون الاتفاقات الثنائية إحدى الأدوات اللازمة للتعجيل بالعملية قبل تقديم مقترحات بالتعديل إلى إقليم الإيكاو المُختص.

٤-١ قد يصعب أحيانا على الدول حل مسألة (مسائل) عدم الاتساق أو تنقيح الحدود فيما يتعلق بإقليم معلومات الطيران من خلال اللقاءات الثنائية/الثلاثية الأطراف مع الدول المجاورة المعنية. ويتعيّن على الدولة أن تلتزم بالمصلحة الوطنية أو بخطة واستراتيجية حكومية. وفي معظم الحالات، يتعدّد الأمر عندما تشارك أكثر من دولتين في هذه العملية. وحتى إذا وافقت إحدى الدول المجاورة على اقتراح تعديل إقليم معلومات الطيران المُقدّم من دولة أخرى، فلن يتسنى حل المشكلة إلا بعد موافقة الدولة المجاورة الأخرى، مما يطيل أمد عملية إدراج بيانات إقليم معلومات الطيران في خطة الملاحة الجوية لجميع الدول المعنية.

٥-١ وقد أثير في مختلف الاجتماعات ذات الصلة بإقليم آسيا والمحيط أنه للحصول على موافقة على تعديل (تعديلات) إقليم معلومات الطيران، قدمت بعض الدول مقترحات للتعديل معتبرة أن وصف الدول المجاورة لإقليم معلومات الطيران متسق مع ما هو منشور في دليل الطيران المقصود. وينبغي للدول أن تعترف بتوصية الإيكاو بأن دليل الطيران ليس مصدرا قطعيا لبيانات إقليم معلومات الطيران، وأن تتبع هذه التوصية.

٢- مبادرات يجب النظر فيها

١-٢ يلزم أن تجري الدول الأعضاء المعنية استعراضا لاحتياجات أقاليم معلومات الطيران، مع مراعاة السيادة ورسوم الملاحة الجوية وإنشاء مجال جوي للاستخدام الخاص. ومن الضروري أن تفهم الدول أن مهمة فحص أقاليم معلومات الطيران ومواءمتها والتحقق من صحتها من أجل دقة البيانات هي مهمة حاسمة.

٢-٢ وفيما يتعلق بتعديل إقليم معلومات الطيران، يجوز للدولة المعنية أن تحقق توافقا في الآراء مع الدول المجاورة عن طريق التفاوض الثنائي أو الثلاثي، ويجوز لها أن تقدم مقترحات تعديل مشتركة إلى مكتب الإيكاو الإقليمي. إذ قد تقلل هذه العملية من عبء العمل الملقى على عاتق المكتب الإقليمي. ومن المتوقع أن تبدي الإدارات/الدول الأعضاء استعداد حكوماتها للتعبير بعملية حل المسألة (المسائل) المتعلقة بإقليم معلومات الطيران مع الدولة (الدول) المجاورة مع إيلاء الاعتبار الواجب لمبادرات الإيكاو الرامية إلى تحديث جدول إقليم معلومات الطيران/منطقة البحث والإنقاذ في خطة الملاحة الجوية الخاصة بإقليم آسيا والمحيط الهادئ.

٣-٢ وثمة طلب آخر إلى الدول الأعضاء يتعلّق بدعم مبادرات الإيكاو الرامية إلى تحديث جدول إقليم معلومات الطيران/منطقة البحث والإنقاذ في خطة الملاحة الجوية الخاصة بإقليم آسيا والمحيط الهادئ وإيلائها الأهمية الواجبة.

٤-٢ يمكن للمجلس أن يقدم موجزا أو أن يضع آليات لحل المسائل المتعلقة بإقليم معلومات الطيران التي لم تُدرج بعد في خطة الملاحة الجوية الخاصة بإقليم آسيا والمحيط الهادئ. وللإضطلاع بهذه المهمة الشاقة، يُرجى من الجمعية العمومية أن تأخذ علما ببعض المجالات التالية التي تؤثر في عملية تسوية بيانات إقليم معلومات الطيران:

(أ) تركيز الدول عادة على البعد السياسي؛

(ب) إعاقة إحراز التقدم بسبب المسائل المحتملة المتعلقة بمجالات مثل "السيادة" و"المصلحة الوطنية" بدلا من تقديم الخدمات؛

(ج) يتطلّب المكتب الإقليمي مزيدا من التوضيحات/التبريرات مع الدول المجاورة أثناء تقديم أي تغيير في بيانات إقليم معلومات الطيران؛

(د) فيما يتعلّق بتعديل إقليم معلومات الطيران، قد يكون لدى عدد قليل من الدول الأعضاء مفهوم مفاده أن نشر بيانات إقليم معلومات الطيران في دليل الطيران الخاص بالدولة هو الحل.

٥-٢ ولتحديد الحل المحتمل لهذه المهمة، مطلوب أن تُكثّف الإيكاو أيضا من جهودها للعمل مع دول إقليم آسيا والمحيط الهادئ.

٣- الخلاصة والاستنتاج

١-٣ لن يكون من السهل حل مسألة إقليم معلومات الطيران مقابل المجال الجوي السيادي. إذ ترتبط الجغرافيا السياسية والحسابيات الإقليمية والتجارة الدولية بشبكة مُعقّدة من التحديات، والتي من المحتمل أن يكون لسوء إدارتها آثار خطيرة على قضايا سلامة الطيران. وفي حين تبذل الإيكاو قصارى جهدها لتحديث خطة الملاحة الجوية، فمن الضروري أيضا أن تسعى الدول إلى العمل بشكل أوثق من أجل توحيد الجهود لدعم توصيات الإيكاو. وتمثل ورقة العمل هذه آراء الدولة في بيان هذه الأهمية بينما تتطلع إلى المبادرة الإيجابية من جانب الدول الأعضاء المعنية.