



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون اللجنة الفنية

البند رقم ٤٦ من جدول الأعمال: مسائل أخرى مقدمة للجنة الفنية لتتخذ فيها

سعي الدولة فنزويلية إلى تقديم خدمات الملاحة الجوية
فوق جزيرة دي آفس

(ورقة مقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية)

الموجز	
تهدف ورقة العمل هذه إلى إعلام الجمعية العمومية بنية جمهورية فنزويلا البوليفارية في البدء بتقديم خدمات الملاحة الجوية في المجال الجوي فوق جزيرة "دي آفس"؛ وكانت مدينة سان خوان في بورتوريكو هي المسؤولة عن توفير تلك الخدمات بعد آخر عملية لاعادة تنظيم أقاليم معلومات الطيران في اقليمي الكاريبي وأمريكا الجنوبية، وفي ذلك الوقت، لم يكن لدى فنزويلا ما يلزم من بنية تحتية للطيران تمكنها من الاضطلاع بهذه المهمة.	الأهداف الاستراتيجية:
ترتبط ورقة المعلومات هذه بالهدف الاستراتيجي D: الكفاءة — تعزيز كفاءة عمليات الطيران.	الآثار المالية غير منطبقة
Report of the South American/South Atlantic Regional Air Navigation Meeting – Buenos Aires October – November 1951 Report of RAN CAR/SAM/1 (1976) Air Navigation Plan CAR/SAM (1976) Air Navigation Plan CAR/SAM (1999) Annex 11 — <i>Air Traffic Services</i>	المراجع:

١- المقدمة

١-١ تنشأ حاجة الدول إلى تنظيم مجالها الجوي بهدف تقديم خدمات الملاحة الجوية كشرط أساسي عند تحديد أي قطاع يجب أن تقدم فيه الدولة الخدمات بهدف ضمان أن الطائرات يمكن أن تعمل بشكل سريع وبدون عرقلة ومع توفير المسويات اللازمة للسلامة.

٢-١ وركزت أساسا الاجتماعات التنسيقية الإقليمية الأولى على ضرورة قيام كل دولة بتوفير خدمات الملاحة الجوية في المجال الجوي الذي تمارس فوقه كامل سيادتها، ويعني ذلك الأراضي القارية والمياه الإقليمية والمجال الجوي فوق الجزر. غير أنه، أُدرجت أيضا أجزاء من المجال الجوي فوق المياه الدولية.

٣-١ وتعتبر جزيرة دي آفس من الجزر الفنزويلية الصغيرة والنائية، إذ تبلغ مساحتها تقريبا ٤,٥ هكتارا منبسطة في بحر الكاريبي، غرب جزر سوتافنتو، وعلى بعد ١١٠ كيلومتر غرب غوادلوب ودومينيكا. وتنتمي الجزيرة إلى المقاطعات الاتحادية لفنزويلا، وقد أنشأت البحرية الفنزويلية قاعدة عسكرية فيها.

٤-١ وتُفصل التوصية ٣/٦ من تقرير الاجتماع الإقليمي الأول للملاحة الجوية للكاريبي وأمريكا الجنوبية (١٩٧٦) التعديل المقترح ادخاله على الخطة الإقليمية للملاحة الجوية لذلك العام، ووضعت التوصية أيضا الحدود المشتركة لأقاليم معلومات الطيران لمايكيتيا وبياركو وغيانا والبرازيل وكولومبيا، والتي كانت مازالت سارية لغاية هذا التاريخ. وبحسب هذا التقسيم، ترك المجال الجوي فوق جزيرة دي آفس خارج نطاق إقليم مايكيتيا لمعلومات الطيران، إذ أنه في ذلك الوقت لم تكن لفنزويلا ما يلزمها من البنية الأساسية لتوفير خدمات الطيران والتنبيه. ولذلك الغرض أيضا، قد نسبت هذه المسؤولية إلى سان خوان بورتوريكو، وقد كانت تلك الدولة توفر لغاية الآن مثل هذه الخدمات إلى الطائرات التي تعبر في ذلك المجال الجوي.

٢- الحالة الراهنة

١-٢ ينص الملحق ١١ باتفاقية الطيران المدني الدولي، في الفصل الثاني "معلومات عامة"، ٢-١ "تحديد السلطة" على ما يلي:

" ملاحظة — اذا أنابت دولة ما الى دولة أخرى مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أقاليمها، فانها تفعل ذلك دون انتقاص من سيادتها الوطنية. وبالمثل، تكون مسؤولية الدولة التي تقدم تلك الخدمات مقصورة على الاعتبارات الفنية والتشغيلية ولا تمتد الى أبعد من الاعتبارات المتعلقة بسلامة الطائرات التي تستعمل الفضاء الجوي المعني والاسراع في عملياتها. وبالإضافة الى ذلك، فان الدولة التي تقدم خدمات الحركة الجوية داخل اقليم الدولة المنبئية انما تفعل ذلك طبقا لمقتضيات الأخيرة، والتي يتوقع منها أن تنشئ التسهيلات والخدمات التي تتفقان على ضرورتها كي تستعملها الدولة المقدمة للخدمات. ومن المتوقع كذلك من الدولة المنبئية ألا تسحب أو تعدل تلك التسهيلات والخدمات بدون تشاور مسبق مع الدولة المقدمة للخدمات.

ويجوز للدولة المنبئية والدولة المقدمة للخدمات، انتهاء الاتفاق بينهما في أي وقت..."

١-٢-١ وفي نص مشابه مع ما تقدم أعلاه، ينص تنظيم الطيران الفنزويلي رقم RAV 275، الفصل باء "معلومات عامة"، القسم ٢٧٥-٣ بالنسبة إلى "تحديد السلطة المختصة" على ما يلي:

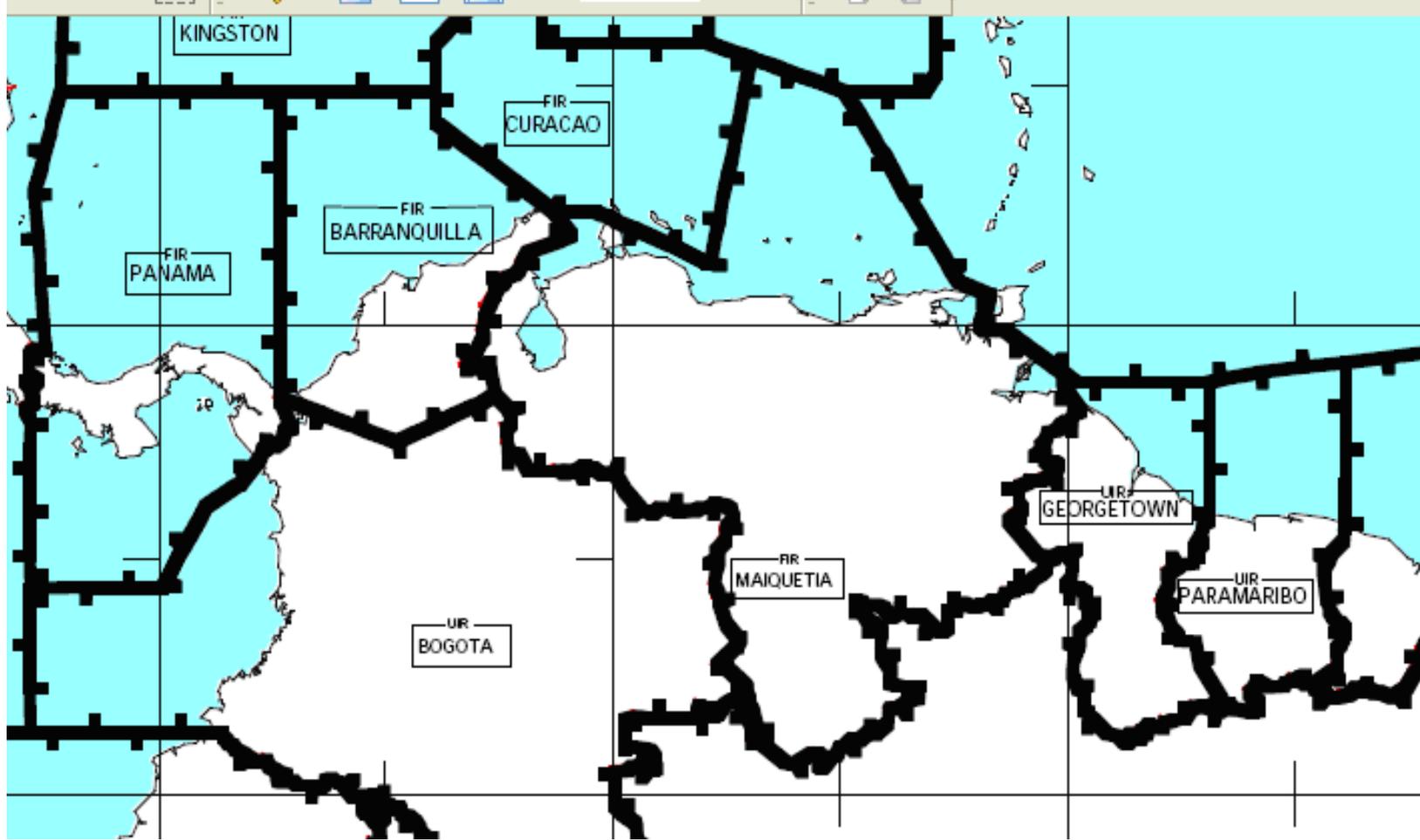
"... (ج) يحق لسلطة الطيران المدني أن تفوض مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية فوق إقليم جمهورية فنزويلا البوليفارية، بدون أن يقتضي ضمنا هذا التفويض، في أي وقت، اعطاء حق لانتهاك المجال الجوي الفنزويلي أو أي انتقاص من السيادة. ويكون توفير خدمات الحركة الجوية مقصورا فقط على الاعتبارات الفنية والتشغيلية ولا يتخطى تلك المرتبطة بسلامة الطائرات المستخدمة للمجال الجوي في فنزويلا والاسراع في عملياتها. وعلى هذا الأساس، ينفذ التفويض وفقا لاحتياجات سلطة الطيران المدني الفنزويلية التي تكون مسؤولة عن إنشاء التسهيلات والخدمات كي تستعملها الدولة المقدمة للخدمات التي تتفق الدولتان على ضرورتها، ومن المتفق كذلك أن تقوم الدولة المقدمة للخدمات بتركيب تلك التسهيلات والخدمات. وبموجب اتفاق متبادل، يجوز أن تتفق جمهورية فنزويلا البوليفارية والدولة المقدمة للخدمات على إنهاء التفويض، إذا ما اقتضى الأمر..."

٢-٢ ومن خلال مشروع تحديث المطارات وادارة الحركة الجوية، استثمرت الدولة الفنزويلية استثمارات كبيرة في محطة مواصلة الارسال موسعة النطاق تعمل على الموجة AM بالتردد العالي جدا (VHF/AM) ومحطة التوصيل بالوحدة الطرفية ذات الفتحة الصغيرة جدا VSAT في جزيرة دي آفس، ووصل هذا المشروع حاليا في مرحلة التركيب والتشغيل النهائية؛ ويتوقع أن يتمكن هذا التسهيل من تغطية الأعطال في الاتصالات في هذا القسم من المجال الجوي.

٣-٢ وعندما تصبح محطة مواصلة الارسال موسعة النطاق العاملة على الموجة AM بالتردد العالي جدا جاهزة للتشغيل فسيحظى آنذاك مركز مايكيتيا لمراقبة المنطقة بما يلزمه من بنية أساسية للاتصالات حتى يضطلع بمسؤولية توفير الخدمات للطائرات ومعلومات التنبيه فوق جزيرة دي آفس والمنطقة المجاورة لها. ولا بد من الإشارة إلى أنه مع تركيب ١١ رادارا أحادي الومضات على المستوى الوطني، بما في ذلك تركيب رادار واحد في مرجيتا (SVMG)، والذي أصبح عاملا منذ شهر أكتوبر/تشرين الأول ٢٠٠٩، بلغت المراقبة نسبة ٩٥ في المائة فوق إقليم مايكيتيا لمعلومات الطيران.

٤-٢ وكنتبجة للمعلومات المذكورة أعلاه، تُعلم دولة فنزويلا الجمعية العمومية بأنها تعمل حاليا على إعداد اقتراح جديد لكي تضم المجال الجوي الخاص بجزيرة دي آفس إلى إقليم مايكيتيا لمعلومات الطيران، مع مراعاة جميع المسائل المطلوب ضمانها، بحيث لا يعطل هذا الاقتراح التشغيل السليم للحركة الجوية. وبالإضافة إلى ذلك، ستقوم الدولة الفنزويلية بكل إجراءات التنسيق اللازمة مع الدول المتاخمة، مع استخدام الآليات القائمة لهذا الغرض، وذلك بهدف التوصل إلى اتفاق يرضي جميع الأطراف المعنية.

مرفق بورقة المعلومات لتحديد خريطة أقاليم معلومات الطيران فوق جزيرة دي آفس



- انتهى -