

印尼争取成为国际民用航空组织的理事

东盟空域未来或面对南海安全新挑战

（本报讯）在2022年樟宜航空展会期间，交通部长布迪（Budi Karya Sumadi）被提议在即将举行的大会上提名印尼为国际民用航空组织（ICAO）理事会成员。如果我国通过遴选程序提名成功，印尼将进入代表东南亚的理事会第III类成员。

该提议表明国际民航组织意识到印尼在东南亚航空发展中日益重要的作用。这也可能与美国联邦航空管理局目前对马来西亚航空安全评级的下调相吻合。

国际民航组织理事会是世界航空管理机构的主要执行机构。该理事会由36个国

家组成，分为三类：I类包括对航空运输最重要的成员国，II类代表对提供国际民用空中航行设施做出最大贡献的国家，III类代表其地理区域。

除其他事项外，理事会的任务是确定国际民航组织及其大会的方向，并建立空中航行委员会，该委员会将讨论和批准对全球空中航行计划的所有修正案。

它的另一项职责是确定国际标准和建议航空法与时俱进的变化，国际标准即国际民用航空公约的附件，即广为人知的1944年芝加哥公约。

除执行职能外，理事会还有权裁决国际民用航空领域的争

议。每当国家违反与航空相关的协议，或者最重要的是侵犯其他国家的空中主权时，都会向理事会提出争议。

2016年，巴西和美国发生了一起争端，在对涉及波音和巴西航空工业公司的飞机碰撞事故进行调查后，由于对国际民航组织标准和建议措施的解释存在差异，得出了不同的结论。理事会后鼓励两国通过谈判来解决争端。

2017年晚些时候，在这些国家出于政治原因封锁卡塔尔（Qatar）进入其领空后，卡塔尔对巴林（Bahrain）、埃及、沙特阿拉伯和阿拉伯联合酋长国提起诉讼。

3月，澳大利亚和荷兰在就2014年7月在乌克兰上空击落马来西亚航空公司MH17客机的解决方案和责任谈判失败后，将俄罗斯带到了安理会。澳大利亚和荷兰都认为俄罗斯应对此事件负责。

尽管澳大利亚和荷兰都强调这一说法与俄罗斯-乌克兰冲突无关，但时间框架却完全吻合。然而，该委员会尚未就此案作出决定。

对于正在进行的俄乌冲突，国际民航组织在政治问题上或多或少保持沉默。理事会于2月25日要求两国遵守《芝加哥公

约》第1条规定的主权原则。

然而，安理会未能谴责非交战国采取的禁止任何俄罗斯飞机进入其领空的措施，尽管这种行为违背了《芝加哥公约》中规定的非歧视精神。幸运的是，民航没有发生悲剧，希望这将持续到冲突结束。

印尼作为国际民航组织委员会成员的选举，肯定会加强其在东南亚和亚太地区与航空政策有关的地位。尽管政府尚未宣布正式申办下一届国际民航组织（ICAO）选举，但公众对政府参与并赢得选举的鼓励将会减弱。

至少，有两个国家利益与国际民航组织理事会有交叉。

首先，印尼正在批准雅加达-新加坡飞行情报区（FIR）调整协议。截至5月底，该协议及其实施框架仍在起草中。其中一项敏感规定是在某些条件下将印尼领空的某些部分重新授权给新加坡。目前的草案背后存在安全和政治问题。

最有可能的是，该协议的条款只有在国际民航组织地区空中航行会议批准的情况下才能使双边协议生效。其他利益攸关方的声音，如民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航空公司飞行员协会联合

会（IFALPA）和国际航空运输协会（IATA）也很重要。

第二，东盟空域未来可能面临南海安全新挑战。虽然这样的争端主要涉及海洋法，但不能保证不会升级到领空。防空识别区（ADIZ）是该地区所有国家都需要格外关注的潜力之一。

第4/2018号政府条例奠定了将防空识别区作为环绕群岛航线缓解的基础。有敏感区域，如纳土纳群岛周围和加里曼丹新首都，靠近群岛航线（ALKI）。缓解是不惜一切代价维护和平与稳定的关键。

这两种情景都凸显了我国在2022-2025年担任国际民航组织理事会成员的紧迫性。成功当选将使印尼能够在不依赖其他国家的条件下表达自己的声音。这种有利的形势将有助于印尼最大限度地与各国和相关利益攸关方接触。

值得注意的是，印尼在之前的选举中失败了，而新加坡（II类）和马来西亚（III类）已经在理事会中占据了十年的席位。他们的英联邦成员国地位确实发挥了作用。

因此，争取在第三类中的一席之地对印尼来说似乎更现实，以维护我们的国家利益。（莉丽）



完成交易：印尼交通部长布迪（Budi Karya Sumadi右）和新加坡交通部长S. Iswaran展示印尼总统佐科维（右二）和新加坡总理李显龙签署的“雅加达-新加坡飞行情报区（FIR）调整协议”文件（2022年1月25日在廖群岛民丹岛的历史照片）。