



المؤتمر العالمي للنقل الجوي الاجتماع السادس

مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣

البند ١-٢ من جدول الأعمال

يشكل الجزء المرفق التقرير المُعد عن البند ١-٢ من جدول الأعمال وينبغي إدراجه في المكان المناسب في ملف التقرير بالغلّاف الأصفر.

البند ١ من جدول الأعمال: استعراض شامل للاتجاهات والتطورات
١-٢: مجالات أخرى لأعمال الايكاو قد ينجم عنها تأثير اقتصادي

١-٢-١ الوثائق

١-١-٢-١ نظر المؤتمر في البند ١-٢ من جدول الأعمال على ضوء ورقات العمل التالية: WP/18 (مقدمة من الأمانة العامة) و WP/37 (مقدمة من كوبا) و WP/58 (مقدمة من ٢٢ دولة عضوا من الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني).

٢-٢-١ المناقشة

١-٢-٢-١ ذكرت عدة وفود أنّ أمن الطيران في غاية الأهمية بالنسبة لتطور الطيران المدني الدولي بشكل سليم وآمن ومنظم. وأيد المؤتمر بالإجماع ما جاء في ورقة العمل WP/18، المقدمة من الأمانة العامة، بشأن تكاليف أمن الطيران والرسوم ذات الصلة، واعتمد التوصيات التي تضمنتها الورقة. وورد الإعراب عن رأي فيما يتعلق بالأثر السلبي العائد على النقل الجوي الدولي من استخدام الطيران المدني في أنشطة لا يمكن القبول بها ضمن إطار اتفاقية الطيران المدني الدولي لأنها لا تهدد تطوّر الطيران المدني الدولي فحسب، بل وتنميته الاقتصادية أيضا.

٢-٢-٢-١ وفيما يتعلق بالمعلومات المقدمة من كوبا عن الأثر المترتب عن الحصار الذي تفرضه الولايات المتحدة في قطاع الطيران المدني، أعربت وفود بعض الدول الأعضاء عن تأييدها لموقف كوبا ولما تضمنته الورقة من توصيات. وقالت كوبا إنّ الحصار الذي تفرضه الولايات المتحدة هو قرار أحادي الجانب يخالف روح اتفاقية الطيران المدني الدولي، ويؤثر سلبا على تطوير الطيران المدني في كوبا. وذكرت أيضا أنّ الاجتماع السادس للمؤتمر العالمي للنقل الجوي هو المحفل المناسب لمعالجة هذه المسألة لأنه يتطرق لمسألة استدامة النقل الجوي. وذكرت الولايات المتحدة إنّ هذه المسألة هي خلاف سياسي بين طرفين ليس من المناسب التطرق إليه في هذا المؤتمر. وأشارت الأمانة العامة إلى أنّ الجمعية العمومية، وهي الهيئة الإدارية للمنظمة، كانت قد تطرقت إلى هذه المسألة في دورتها السابعة والثلاثين، وأنّ الاجتماع السادس للمؤتمر غير مأذون له بتسوية هذه المسألة. وفي الختام، ذكرت كوبا أنّها تعترم عرض هذه القضية على نظر الجمعية العمومية للايكاو في دورتها الثامنة والثلاثين القادمة.

٣-٢-٢-١ وكان هناك تأييد عام للاستنتاجات والتوصيات التي عرضتها شيلي بالنيابة عن ٢٢ دولة عضوا من الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني فيما يتعلق بفعالية تكاليف النظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة. وأعربت عدة دول عن تأييدها لهذا النوع من التعاون الإقليمي الذي يحقق للأطراف المعنية وفورات في التكاليف. بيد أنّ المؤتمر أشار إلى أنّ نظم السلامة من قبيل هذا النظام والأنشطة ذات الصلة لا ينبغي الخلط بينها وبين أفرقة الايكاو الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) أو المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOos).

٣-٢-١ الاستنتاجات

١-٣-٢-١ على ضوء الوثائق والمناقشات، خلّص المؤتمر إلى ما يلي:

(أ) أمن الطيران أمر حاسم بالنسبة لسلامة وأمن وتنظيم تطوير الطيران المدني الدولي في جميع أرجاء العالم، وأن التحديات الأمنية العديدة التي يواجهها قطاع النقل الجوي الدولي اليوم ستكون من العوامل الهامة لزيادة التكاليف؛

(ب) تنفيذ تدابير ومهام الأمن الجديدة والمعززة للمطارات ولمقدمي خدمات الملاحة الجوية، بما في ذلك مراقبة الأمن، ستسفر عن تكاليف إضافية. ويتم تشجيع الدول على الامتثال لسياسات الايكاو بشأن رسوم الأمن الواردة في وثيقة سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082) عند تحديد التكاليف الواجب استردادها من المنفعين ومن المنفعين النهائيين من خلال الرسوم؛

(ج) سياسات الايكاو وإرشاداتها بشأن الجوانب الاقتصادية لأمن الطيران تظل سارية. فقد سلّم مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية لعام ٢٠٠٨ بأن سياسات الايكاو الحالية لاسترداد تكاليف تدابير الأمن بالمطارات ولمقدمي خدمات الملاحة الجوية لا تزال سياسات مناسبة وأوصى أن تكفل الدول تنفيذها بفعالية؛

(د) المسألة التي أثارها كوبا كانت الهيئة الرئاسية للايكاو قد تناولتها في دورة جمعيتها العمومية السابعة والثلاثين حيث قررت عرض المسألة على نظر رئيس المجلس الذي أسهم فيها بمساعيهِ الحميدة خلال مناسبات سابقة، وقد تمت الإحاطة علماً بما أعلنت عنه كوبا من التزامها عرض المسألة على نظر الجمعية العمومية للايكاو في دورتها الثامنة والثلاثين القادمة؛

(هـ) حقق النظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة للدول المشاركة وفورات كبيرة في التكاليف، تجسدت في منافع على المشغلين؛ ولم تكن أنشطة التدريب ومساعدة الدول والأنشطة المتعددة الجنسيات وأنشطة التنفيذ والحلقات الدراسية وغيرها من الأنشطة لتتم من دون النظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة، أو أنها كانت ستكون في غير متناول معظم الدول؛ والتعاون بين الدول في المنطقة قد تيسر بفضل توحيد التدريب على المستوى الإقليمي.

١-٢-٤ التوصيات

١-٢-٤-١ على ضوء الوثائق التي تم النظر فيها، وعقب المناقشات التي دارت حول مجالات عمل الايكاو الأخرى التي قد تكون لها آثار اقتصادية بموجب البند ١-٢ من جدول الأعمال، اعتمد المؤتمر التوصيات التالية:

التوصية ١-٢-١ - مجالات أخرى لأعمال الايكاو قد ينجم عنها تأثير اقتصادي

يوصي المؤتمر بأن:

(أ) تكفل الدول تنفيذ سياسات الايكاو الحالية لاسترداد تكاليف تدابير ومهام الأمن بالمطارات ولمقدمي خدمات الملاحة الجوية لكي تكون رسوم المستخدم الأمنية رسوماً معقولة وفعالة من حيث التكلفة ولتعزيز التوافق في العالم أجمع؛

(ب) جدير بالدول أن تدرج في تشريعاتها أو لوائحها أو سياساتها الوطنية وكذلك في اتفاقات خدمات الملاحة الجوية المبادئ الرئيسية الأربعة والمتعلقة بالرسوم والتي هي عدم التمييز والصلة بالتكاليف

والشفافية والتشاور مع المنتفعين، وذلك من أجل كفالة امثال مشغلي المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية لهذا الأمر؛

- ج) ينبغي للدول أن تزيد من مساهمتها في مجموعات الإقليمية المعنية بالسلامة؛
- د) الدول مدعوة إلى ملاحظة فعالية التكاليف التي يمكن أن تتحقق من التعاون الإقليمي، ولها التشجيع في أن تحدد أهدافا ومؤشرات إدارية واقتصادية، على غرار ما قامت به دول أمريكا اللاتينية؛
- هـ) ينبغي للايكاو اتخاذ جميع التدابير ذات الصلة من أجل ضمان الإدراك والمعرفة على نطاق واسع بسياساتها وتشجيع استخدام موادها الإرشادية بشأن تكاليف أمن الطيران والرسوم ذات الصلة.

— — — — —