



## المؤتمر العالمي للنقل الجوي

### الاجتماع السادس

مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣

البند ٢ من جدول الأعمال: بحث المسائل الرئيسية والإطار التنظيمي المتعلق بها  
٢-٣: حماية المستهلك

### تحسين القدرة على الوصول والتسهيلات في مجال النقل الجوي

(مقدمة من الأمانة العامة)

#### الموجز التنفيذي

تركز ورقة العمل هذه على أهمية القدرة على الوصول فيما يتعلق بالتسهيلات وخفض زمن الرحلة بالنسبة إلى الركاب، كما تصف الوسائل التي تتيح التوصل إلى تحسين القدرة على الوصول في مجال النقل الجوي.

الإجراء: المؤتمر مدعو إلى ما يلي:

- أ) استعراض المعلومات والتقييم والمناقشة الواردة في ورقة العمل هذه؛
- ب) تأييد الاستنتاجات الواردة في الفقرة ٥؛
- ج) اعتماد التوصيات الواردة في الفقرة ٦.

:LjZjUjYdZjN L.DZjy KZB aBZj - zKzZjUjYdZjN λ ā GÁü5Uzlj  
[www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6)

:UjYü zZj

#### ١- المقدمة

١-١ تضم أسرة الطيران المدني أربع مجموعات رئيسية، ألا وهي الدول الأعضاء ومشغلو الطائرات ومشغلو المطارات ومستخدمو النقل الجوي. ورغم أن مصالح هذه المجموعات تتداخل، إلا أن أولوياتها تتباين بعض الشيء. فالمصلحة الأساسية للدول تكمن في الامتثال الكامل للقوانين واللوائح ذات الصلة بالأمن والتسهيلات؛ كما أن الدول تهتم بالإجراءات الاقتصادية والمالية. والمصلحة الحيوية لمشغلي الطائرات تتمثل في رفع الإنتاجية عبر خفض تكاليف الإجراءات الإدارية والتأخير التشغيلي إلى الحد الأدنى. ويهتم مشغلو المطارات بخفض الاكتظاظ في محطات الركاب، ويرغب مستخدمو النقل الجوي في الحصول على خدمة ذات جودة عالية، بما في ذلك سهولة المرور عبر المطارات، خلال العبور أو لدى الوصول إلى الوجهة النهائية، مع الحد الأدنى من التأخير والمشقة. ويمكن التحدي بالنسبة إلى الايكاو في معالجة مصالح المجموعات كافة على نحو منسق، مع العمل على بلوغ الهدف المتمثل في وجود خدمات نقل أكثر كفاءة وانتظام وجاذبية.

٢-١ والمصلحة المشتركة للمجموعات الأربع هي تحسين القدرة على الوصول في مجال النقل الجوي: بالنسبة إلى الدول، يعني ذلك تحقيق مصلحة الجمهور، لاسيما عبر تنمية السياحة. وبالنسبة إلى مشغلي الطائرات والمطارات، تؤدي زيادة القدرة على الوصول إلى تحسين الفرص التجارية، وبالنسبة إلى مستخدمي النقل الجوي، فهي تؤدي إلى تيسير السفر وجعله غير معقد بالإضافة إلى توفير الوقت.

## ٢- خلفية مفهوم القدرة على الوصل

١-٢ لا يوجد تعريف واحد لمفهوم "القدرة على الوصل". ولكن القدرة على الوصل صفة هي إحدى خصائص الشبكات المترابطة ويمكن تعريفها على أنها تشكل مؤشراً يدل على مستوى تركيز أي شبكة منها. وبالتالي فالقدرة على الوصل هي قدرة الشبكة على نقل راكب من نقطة إلى أخرى بأقل عدد ممكن من رحلات العبور وبدون زيادة في أجر النقل، مع التركيز، من وجهة النظر التجارية، على الحد الأدنى من زمن العبور والحد الأقصى من التسهيلات، مما يعود بالنفع في نهاية المطاف على مستخدمي النقل الجوي.

٢-٢ ويتضح من خلال هذا التعريف العام للقدرة على الوصل في مجال النقل الجوي وجود عوامل عدة تسمح بزيادة القدرة على الوصل، ابتداءً بتوافر خدمات النقل الجوي وممارسات شركات الطيران، ووصولاً إلى إجراءات الأمن والتسهيلات.

٣-٢ ولقد وضعت الصناعة مؤشرات مختلفة لربط القدرة على الوصل بالتحريك. وأجرى البنك الدولي دراسة لنوع مختلف من القدرة على الوصل حيث تم ربط هذا المفهوم بالتحريك ونمو الناتج المحلي الإجمالي. ووفقاً لمنظمة السياحة العالمية والمجلس العالمي للسفر والسياحة، يمكن أن يؤدي تبسيط إجراءات تأشيرات السفر في بلدان مجموعة العشرين إلى ١٠٢ مليون عملية وصول دولية إضافية ويدير ٢٠٦ مليار دولار أمريكي على مستوى عائدات السياحة مع توفير ما لا يقل عن ٥,١ مليون وظيفة في اقتصاديات مجموعة العشرين حتى العام ٢٠١٥.

## ٣- أعمال الايكاو

١-٣ ترتبط إرشادات الايكاو ذات الصلة بتحسين القدرة على الوصل في مجال النقل الجوي إلى حد بعيد بإجراءات التسهيلات.

٢-٣ فتنص المادة ٢٢ من اتفاقية شيكاغو (تبسيط الإجراءات) على ما يلي: "توافق كل دولة متعاقدة على أن تتخذ، عن طريق إصدار أنظمة خاصة أو بأي وسيلة أخرى، كل التدابير العملية لتسهيل ملاحه الطائرات بين أقاليم الدول المتعاقدة وتسريعها، وتجنب أي تأخير لا داعي له للطائرات والطواقم والركاب والبضائع، خصوصاً فيما يتعلق بتطبيق قوانين الهجرة والحجر الصحي والجمارك وإجراءات التصريح". ويوفر الملحق التاسع باتفاقية شيكاغو الخطوط الإرشادية إلى الدول لضمان (١) أن الوقت المطلوب لإنجاز إجراءات مراقبة الحدود فيما يتعلق بالأشخاص والطائرات من أجل الإفراج عن البضائع وتخليصها سبقي في الحد الأدنى؛ و (٢) التسبب بأقل قدر ممكن من الإزعاج بسبب تطبيق الشروط الإدارية وشروط المراقبة.

٣-٣ وقد أعدت الايكاو أيضاً مجموعة من القواعد القياسية والمواصفات والإجراءات كما أنها أنشأت بنية أساسية مأمونة لتأكيد الثقة في إصدار جوازات السفر الإلكترونية والتحقق منها والمصادقة عليها. وفي هذا الصدد، تتم المصادقة على جوازات السفر الإلكترونية الصادرة عن الدولة المشاركة في دليل المفاتيح العامة والتنثب من أصلاتها بواسطة المفاتيح العامة الواردة في دليل المفاتيح العامة التابع للايكاو. بعد ذلك تُعتبر الوثيقة صالحة وتُقبل على أنها صادرة عن السلطة المختصة، مما يسهل القدرة على الوصل بالنسبة إلى الراكب.

## ٤- المناقشة

١-٤ يمكن أن يؤدي تحسين العوامل المشار إليها فيما يلي إلى تحسين القدرة على الوصل في مجال النقل الجوي.

٢-٤ مدى توافر خدمات النقل الجوي - في السنوات الماضية، تأثرت وتيرة التحرير بالركود الاقتصادي العالمي، مما أدى إلى العودة إلى التجارة الحمائية في بلدان كثيرة. ولم يسلم النقل الجوي من هذا التراجع، رغم أن التحرير يمكن أن يشكل من الناحية العملية عاملاً محفزاً للتعافي. أما اليوم، فالغالبية العظمى من الترتيبات تجرى في ظل اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية، والتركيز الأساسي هو على حذف الأحكام المتعلقة بملكية الناقل الجوي الوطني والسيطرة عليه من اتفاقات

الخدمات الجوية والاتفاق على قبول الأحكام المتعلقة بالملكية والسيطرة بالاستناد إلى مقر الأعمال الرئيسي في دولة أو أكثر من الدول المشاركة. وعليه، يرتبط التحدي الرئيسي بالقيود الثنائية التي تحد من توافر الخدمات لمستخدم النقل الجوي. ووفقاً لصناعة الطيران، يمكن لتحرير شركات الطيران أن يؤدي إلى زيادة الطلب ويضمن استدامة الخدمات التي توفر المزيد من القدرة على الوصول على الأمد الطويل. فهذا التحرير يوفر الحرية التجارية اللازمة لشركات الطيران لتعديل السعة على النحو الملائم لمواكبة التغيرات في الطلب على السفر الجوي. وعلى سبيل المثال، أدى نمو الخدمات الجوية بين بولندا والمملكة المتحدة منذ عام ٢٠٠٣ إلى زيادة في الناتج المحلي الإجمالي بلغت ٢٧ بالمائة بالنسبة إلى بولندا، فيما كانت الزيادة في المملكة المتحدة التي كانت أصلاً تحصل على خدمات جيدة أقل بكثير إذ بلغت ٠,٥ بالمائة. وتوفر هذه التغيرات دفعاً على الأمد الطويل للناتج المحلي الإجمالي البولندي يُقدر بمبلغ ٦٣٤ مليون دولار أمريكي سنوياً. وقد استفادت المملكة المتحدة أيضاً، وفُدرت الدفعة التي حصل عليها ناتجها المحلي الإجمالي بمبلغ ٤٥ مليون دولار أمريكي سنوياً.

**٣-٤ ممارسات شركات الطيران -** تقوم شركات الطيران الكبيرة بتسيير رحلات منتظمة إلى أكبر المدن المحلية والدولية بينما توفر خدماتها أيضاً للمدن الصغيرة؛ ويركز الناقلون الجويون عادةً معظم العمليات في عدد محدود من المدن المحورية، مع خدمة معظم الجهات الأخرى في الشبكة من خلال توفير خدمة المحطة الواحدة أو العبور الواحد عبر المطارات التي تشكل المحاور الرئيسية. ويسمح استخدام المحاور الرئيسية على نحو يمتاز بالكفاءة لشركات الطيران بأن تقدم خدمات أفضل من حيث القدرة على الوصول. ونموذج "المحور الرئيسي والتفرع" نظام يحسّن كفاءة النقل بواسطة التبسيط الكبير للمسارات على الشبكة الواحدة. ويكتمل العديد من شركات الطيران نموذج "المحور الرئيسي والتفرع" بواسطة المشاركة في استخدام الرموز (code sharing)، أو الرحلات المشتركة، أو استخدام شركات الطيران الفرعية الصغيرة. وتجدر الإشارة إلى أن طريقة تسعير شركات الطيران لتذاكر السفر يمكن أيضاً أن يؤثر على القدرة على الوصول، لاسيما في حالة الترانزيت وتقسيم الرحلة على أكثر من شوط واحد؛ فإذا بيعت الرحلة على أساس كل شوط بدلاً من رحلة واحدة تغطي المنشأ حتى المقصد (أي تذكرتان بدل تذكرة واحدة)، يمكن أن يكون هناك زيادات كبيرة في زمن الترانزيت، وبالتالي تقليل عامل القدرة على الوصول.

**٤-٤ معلومات وبيانات الركاب -** تطالب الحكومات والصناعة بمعلومات الركاب قبل الرحلة وفي نقاط مختلفة خلالها. وتقوم الحكومات بجمع هذه المعلومات واستخدامها لأداء وظائف مثل مراقبة الحدود والجمارك وأمن الطيران ومكافحة الجريمة والأمن القومي. وتقوم الصناعة بجمع معلومات الركاب واستخدامها لأغراض تجارية وتشغيلية، أي لتوفير أفضل خدمة ممكنة للراكب من أجل رحلة سريعة وهينة. ومن المتوقع أن تبلغ حركة الركاب العادية في شتى أنحاء العالم أكثر من ضعف ما هي عليه الآن، فتنقل من ٢,٩ مليار في عام ٢٠١٢ إلى أكثر من ٦ مليارات راكب سنوياً بحلول عام ٢٠٣٠؛ وبالتالي فمن المهم تقييم الطريقة التي يمكن من خلالها استخدام معلومات الركاب من أجل تحسين إدارة تدفقات الركاب المتزايدة، وتحسين الأمن وتسريع السفر المشروع.

**٥-٤ إجراءات التسهيلات -** اجتمع وزراء السياحة في لندن من ٤ إلى ٨ نوفمبر ٢٠١٢ للمشاركة في قمة منظمة السياحة العالمية السادسة لسوق السفر العالمية على المستوى الوزاري. وخلص المشاركون إلى أن إجراءات تأشيرات العبور المعقدة والسياسات التي تحد من القدرة على الوصول في مجال النقل الجوي مازالت تشكل حواجز كبرى أمام نمو السفر والسياحة. كما دعا الوزراء والممثلون عن كبرى شركات السياحة وشركات الطيران إلى تعزيز التعاون الحكومي الدولي والدعم من أعلى مستويات الحكومة لكسر هذه الحواجز. ومازالت التحديات المتعلقة بإجراءات تأشيرات العبور في بلدان عديدة تشكل عائقاً كبيراً أمام نمو السياحة. وبما أن ما يفوق ٥٠ بالمائة من السياح هم أيضاً من المسافرين الجويين، فإن عوائق السياحة تشكل عوائق أمام نمو النقل الجوي.

**٦-٤ تحليل تكلفة ومنافع الإجراءات المرتبطة بالقدرة على الوصول -** لمساعدة الدول على تعزيز وتطبيق الإجراءات التي من شأنها تحسين القدرة على الوصول، بما في ذلك إجراءات التسهيلات، قد يكون من المجدي قيام الأمانة

العامة بتحليل تكلفة ومنافع هذا النوع من الإجراءات. ويقوم هذا التحليل على مقارنة التكلفة الاقتصادية لتطبيق تلك الإجراءات والمنافع الاقتصادية التي يرجح أن تنتج عنه. وتشمل المنافع الاقتصادية عناصر بديهية مثل الأثر على الناتج المحلي الإجمالي وتوفير فرص العمل المترتبة بشكل مباشر أو غير مباشر (بما في ذلك الآثار الثانوية والمحفزة) عن زيادة القدرة على الوصل.

#### ٥- الاستنتاجات

- ١-٥ على ضوء ما تقدم من مناقشة، يمكن استخلاص الاستنتاجات التالية:
- أ) في سياق مفهوم القدرة على الوصل، فإن راحة الراكب أساسية بما أنه من المرجح أن تؤدي إلى زيادة الطلب على خدمات النقل الجوي؛
- ب) من أجل التمكن من تحديد العوائق الكبرى أمام القدرة على الوصل في مجال النقل الجوي بصورة مبكرة، يتعين على الايكاو رصد التطورات في صناعة الطيران والتطورات التنظيمية من منظور القدرة على الوصل. والهدف من هذا النشاط هو مدّ الدول برؤية شاملة وكاملة للعناصر التي من المرجح أن تعيق القدرة على الوصل في مجال النقل الجوي ونموه الاقتصادي الناجح؛
- ج) هناك حاجة إلى تحديد تكاليف ومنافع الإجراءات المرتبطة بتحسين القدرة على الوصل في مجال النقل الجوي. ويمكن أن تضطلع بهذا المسعى الأمانة العامة للايكاو بغرض مساعدة الدول على تقييم فعالية تلك الإجراءات، بما في ذلك إجراءات التسهيلات.

#### ٦- التوصيات

- ١-٦ التوصيات التالية معروضة على المؤتمر للنظر فيها:
- أ) ينبغي للدول أن تشجع على اعتماد وتطبيق الإجراءات الرامية إلى زيادة القدرة على الوصل التي يوفرها النقل الجوي؛
- ب) ينبغي للدول أن تتعاون في تحديد العوائق الرئيسية أمام القدرة على الوصل في مجال النقل الجوي؛
- ج) ينبغي للايكاو أن تقوم بتحليل تكاليف ومنافع الإجراءات الرامية إلى تحسين القدرة على الوصل، بما في ذلك إجراءات التسهيلات.

- انتهى -