منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

ATConf/7-WP/151[1]
25/9/26

المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي

مونتريال، كندا، من ١٦ إلى ٢٠٢٦/١١/٢٠

البند ٣ من جدول الأعمال: تعزيز الأطر التنظيمية والمؤسسية

٣-٢: تعزيز الربط الجوي من خلال أطر اقتصادية وتنظيمية تدريجية للطيران من أجل النقل الجوي الدولي

بناء أجواء بدون انقطاع لتعزيز الربط الجوي في النقل الجوي والقدرة على تحمل تكاليفه ومرونته

(ورقة مقدمة من السلفادور وبدعم من ١٧ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية[2])

الموجز التنفيذي

يُعد الربط الجوي الإقليمي أمراً ضرورياً للتنمية الاقتصادية والسياحة والتجارة والاندماج الاجتماعي وقوة الدول، ولا سيما في الأقاليم ذات الأسواق الصغيرة أو الاقتصادات الشديدة الترابط. وفي هذا السياق، يمكن أن تكون اتفاقات التسهيلات والربط الجوي على المستوى دون الإقليمي أدوات تدريجية لتقليل الحواجز الإدارية وتحسين إجراءات المطارات وتعزيز الخدمات الجوية الأيسر تكلفة والأكثر كفاءة واستدامة.

واستناداً إلى "اتفاق التعاون بشأن تسهيلات العمليات الجوية وتطويرها"، الموقّع في عام ٢٠٠٦، اعتمدت السلفادور وغواتيمالا وهندوراس مجموعة من اللوائح التنظيمية لتطوير العمليات الجوية وعمليات المطارات (CA-4). وقد أرست هذه اللوائح نظاماً إقليمياً متميزاً لبعض العمليات داخل الإقليم، بما في ذلك التدابير اللازمة لتبسيط الإجراءات والرسوم المطبقة، دون الإخلال بالالتزامات الدولية للدول في مجالات السلامة وأمن الطيران والتسهيلات والهجرة والجوازات والجمارك والصحة العامة وحماية البيانات وغيرها من المسؤوليات السيادية.

الإجراءات: يُرجى من المؤتمر القيام بما يلي:

أ) الإقرار بالحاجة إلى مبادئ توجيهية ومواد إرشادية محددة من منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) بشأن أسواق الطيران المشتركة والترتيبات القائمة داخل الممر نفسه ضمن الإقليم، بهدف تعزيز نمو النقل الجوي والربط الجوي الإقليمي وتطويرهما؛

ب) حثّ الإيكاو، من خلال أفرقتها المتخصصة، على دراسة نموذج الممر داخل الإقليم بموجب اتفاقات "الأجواء بدون انقطاع" بوصفها من أفضل الممارسات التي يمكن أن تكون مفيدة لتطوير النقل الجوي الدولي؛

ج) تكليف مجلس الإيكاو بإعطاء الأولوية لتحديث المواد الإرشادية الواردة في "دليل تنظيم النقل الجوي الدولي" (Doc 9626) و"دليل التسهيلات" (Doc 9957)، وكذلك الإرشادات الخاصة باستراتيجية برنامج تحديد هوية

[1] قدمت السلفادور النسخة باللغة الإسبانية.

[2] بليز وبوليفيا (دولة – المتعددة القوميات) وشيلي وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس وجامايكا ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية – البوليفارية).

الركاب (TRIP)، من أجل وضع إطار تنظيمي شامل يعترف بأسواق الطيران المشتركة والمنافذ الإقليمية الموحدة للبيانات وبروتوكولات تيسير الانتفاع بالخدمات داخل الإقليم ويوحدها ويسهل تفعيلها.	
الهدف الاستراتيجي:	تتعلق ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي التالي: "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع".
الآثار المالية:	يتطلب ذلك تخصيص موارد من البرنامج العادي لفريق تنظيم النقل الجوي (ATRP) وفريق التسهيلات (FALP) لتحديث المواد الإرشادية القائمة.
المراجع:	اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) – المواد ١٠ و١٣ و٢٢ و٢٣ الملحق التاسع – "التسهيلات" قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٤٢–١٧ – "البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بالتسهيلات" الوثيقة (Doc 9626) – "دليل تنظيم النقل الجوي الدولي" الوثيقة (Doc 9957) – "دليل التسهيلات"

١– المقدمة

١–١ يُعد الربط الجوي الإقليمي عنصراً رئيسياً في التنمية الاقتصادية والسياحة والتجارة والاندماج الاجتماعي وقوة الدول. ويحث قرار الجمعية العمومية ٤٢–١٧ وإعلان الدوحة (FALC 2025) الدول على تطبيق قواعد موحدة وشاملة للتسهيلات، بما يعزز حركة الأشخاص والبضائع بسلاسة واستخدام التكنولوجيات المبتكرة لتحقيق أجواء بدون انقطاع حقاً.

١–٢ وتؤكد التجارب العالمية والتقارير المتوفرة في القطاع أن نماذج التحرير الناجحة تتطلب ثلاثة عناصر رئيسية، ألا وهي: إرادة سياسية قوية ووعياً واسع النطاق بالمنافع الاقتصادية والاجتماعية للمستخدمين وخارطة طريق تدريجية تترجم الالتزامات إلى إجراءات ملموسة وقابلة للتنفيذ.

١–٣ وفي ضوء هذه الفجوة النظرية والتنظيمية، واستناداً إلى اتفاق التعاون التاريخي بشأن تسهيلات العمليات الجوية وتطويرها لعام ٢٠٠٦، وفي إطار هذه المنظومة الفرعية للتكامل الاقتصادي لأمريكا الوسطى (بروتوكول غواتيمالا)، وضعت السلفادور وغواتيمالا وهندوراس اللوائح التنظيمية اللازمة لتطوير العمليات الجوية وعمليات المطارات. وتمنح هذه اللوائح الطرق داخل الإقليم معاملة مماثلة للطرق الداخلية وتلغي رسوم المطارات الدولية وتتيح المرونة في حقوق الحركة. غير أن عدم وجود إطار تنظيمي شامل لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) يقلل من الاستفادة الكاملة من إمكانات هذه المبادرات ويعرقل تكرار هذه النماذج في أقاليم نامية أخرى.

٢– المناقشة

٢–١ استند التنظيم التقليدي للنقل الجوي الدولي أساساً إلى التمييز بين العمليات الداخلية والدولية. غير أن تطور التكتلات الاقتصادية والاتفاقات دون الإقليمية والأسواق المشتركة أبرزت الحاجة إلى وجود إرشادات عملية تساعد الدول على وضع التدابير التدريجية للتسهيلات والربط الجوي داخل الإقليم دون المساس بالطابع الدولي للرحلات أو بالالتزامات الناشئة عن اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو).

٢–٢ ويؤدي جمود التعاريف الدولية التقليدية إلى أوجه قصور منهجية في التكتلات الاقتصادية التي تمر بمرحلة التكامل. وفي غياب الإرشادات من الإيكاو التي تنظم التحول التدريجي للرحلة من الوضع الدولي إلى الوضع الداخلي الإقليمي، تواجه الدول عقبات تقوض فعالية ما يلي:

أ) **سياسة الضرائب والرسوم:** قد تواجه الدول التي تتجه نحو الترتيبات الإقليمية المتكاملة صعوبات في تحديد كيفية معالجة الرسوم أو الأجور أو الضرائب المطبقة على العمليات داخل الإقليم. ولا يوفر "دليل تنظيم النقل الجوي الدولي" (Doc 9626) مبادئ توجيهية واضحة بشأن كيفية تبسيط الرسوم دون المساس بمبادئ عدم التمييز والشفافية واسترداد التكاليف والاستدامة المالية للمطارات والخدمات ذات الصلة بذلك.

ب) **إدارة البيانات (API/PNR):** مع أن المرفق (د) من القرار ٤٢-١٧ يقتضي تنفيذ نظامَي المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وسجلات أسماء الركاب (PNR) للرحلات الدولية، فإن اللوائح الحالية لا تحدد كيفية معالجة تدفقات البيانات هذه داخل الممر نفسه ضمن الإقليم عبر الحدود الوطنية. وفي غياب مبادئ توجيهية لهيكلية "المنفذ الإقليمي الموحد"، تواجه شركات الطيران متطلبات مكررة للممر نفسه داخل الإقليم.

ج) **تيسير الانتفاع بالخدمات وإدارة الأزمات:** تستند الإرشادات المتعلقة بمراعاة احتياجات الأشخاص ذوي الإعاقة الواردة في "دليل إتاحة وسائل النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة" (Doc 9984) وبروتوكولات الإجراءات الصحية في حالات الطوارئ إلى اعتماد منهجيات وطنية بحتة. وقد يؤدي عدم وجود قواعد إقليمية منسقة إلى اختلافات في المساعدة والمعلومات والبنية الأساسية والإجراءات المطبقة داخل الممر نفسه ضمن الإقليم.

٢-٣ وتبين أمثلة البلدان الواقعة في الإقليم نفسه والتي تستخدم ممراً واحداً داخل الإقليم أنه يمكن تعزيز الربط الجوي والتسهيلات من خلال التنسيق المؤسسي وتبسيط الإجراءات والتعاون بين السلطات. ويمكن أن توفر هذه التجربة معلومات مفيدة للإيكاو لتحديد أفضل الممارسات ومعرفة ما هي التحديات المشتركة والمواد الإرشادية التي يمكن تطبيقها في الأقاليم الأخرى.

٢-٤ ويمكن للإيكاو أن تضطلع بدور الجهة التي تيسر العمل من خلال جمع التجارب الإقليمية ووضع المواد الإرشادية العملية وتعزيز الأدوات التي تمكّن الدول من التقدم تدريجياً نحو الترتيبات الإقليمية المتكاملة في مجال التسهيلات. وتتسق هذه المنهجية مع ضرورة تحديث سياسات النقل الجوي وإرشاداته بحسب تطور ظروف الدول واحتياجاتها، دون فرض نماذج موحدة على الجميع أو التأثير في وتيرة عمل كل إقليم.

٣- الاستنتاجات

٣-١ تُعد اتفاقات التسهيلات والربط الجوي الإقليمي أداة ملموسة لتعزيز التنمية الاقتصادية والتكامل الإقليمي والقدرة على تحمل التكاليف ومرونة النقل الجوي، ولا سيما في الأقاليم ذات الأسواق الصغيرة أو الدول ذات المستوى المرتفع من الترابط الاقتصادي.

٣-٢ وتبين تجربة السلفادور وغواتيمالا وهندوراس أن ترتيبات التنسيق داخل الإقليم يمكن أن تسهم في تحقيق مفهوم الأجواء بدون انقطاع بصورة تدريجية من خلال تبسيط الإجراءات وترشيد الرسوم المطبقة والتعاون بين السلطات، بما يتماشى مع أحكام الملحق التاسع والقرار ٤٢-١٧ والهدف الاستراتيجي للإيكاو: "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع".

٣-٣ ومن شأن وضع المواد الإرشادية من جانب الإيكاو في هذا الشأن وتنفيذها أن يساعدا الدول على تصميم الترتيبات الإقليمية التي تتسق مع اتفاقية شيكاغو وأحكام الملحق التاسع والمبادئ الاقتصادية للإيكاو والاحتياجات الراهنة في مجالات الربط الجوي وتيسير الانتفاع بالخدمات وقابلية التشغيل البيني والمرونة.

٣-٤ وبناءً على ذلك، تقترح السلفادور أن تعزز الإيكاو دورها القيادي في هذا المجال من خلال الترويج لأطر إقليمية متكاملة للتسهيلات تكون تدريجية ومتينة وشفافة ومستدامة وموجهة نحو التنمية الاقتصادية للنقل الجوي الدولي.

— انتهى —