ATConf/7-WP/163[1]
25/9/26

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوّي

مونتريال، كندا، من ١٦ -٢٠/١١/٢٠٢٦

البند ٤ من جدول الأعمال: من جدول الأعمال: التكنولوجيات الناشئة ونماذج الأعمال الجديدة والمسائل الأخرى ذات الصلة بذلك

٤-١: الأطر التنظيمية الاقتصادية للتكنولوجيات الناشئة

إطار عالمي للتنظيم الاقتصادي للتكنولوجيات الناشئة في الطيران المدني (التنقل الجوي المتقدم ونظم الطائرات الموجهة عن بُعد والطائرات الكهربائية ذات الإقلاع والهبوط العمودي)

(ورقة مقدمة من فنزويلا (جمهورية – البوليفارية) وبدعم من ١٧ دولة عضوا[2] في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية)

الموجز التنفيذي

تتضمن هذه الورقة مقترحاً لإنشاء إطار عالمي للتنظيم الاقتصادي للتكنولوجيات الناشئة في الطيران المدني. وفي ضوء الانتشار الواسع والوشيك لعمليات نظم الطائرات الموجهة عن بُعد (RPAS) والنقل اللوجستي غير المأهول والتنقل الجوي المتقدم والطائرات الكهربائية ذات الإقلاع والهبوط العمودي (AAM/eVTOL)، يجب الاستناد إلى إرشادات اقتصادية شاملة ومنسقة عالمياً لمواكبة التقدم المحرز في مجال الترخيص الفني والسلامة بشأن حقوق دخول الأسواق والتسعير المستدام للبنية الأساسية (مهابط الطائرات ذات الإقلاع والهبوط العمودي وخدمات حركة الطائرات غير المأهولة (UTM)) وغير ذلك من قواعد المسؤولية المدنية.

الإجراءات: يُرجى من المؤتمر القيام بما يلي:

أ) الإحاطة علماً بالتحديات والفرص الاقتصادية التي تتيحها التكنولوجيات الناشئة في الطيران المدني؛

ب) التوصية بأن ينشئ مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، عن طريق لجنة النقل الجوي، مجموعة عمل متخصصة لإعداد "دليل التنظيم الاقتصادي للتكنولوجيات الناشئة في الطيران المدني"، بما يتماشى مع التحديثات المدخلة على وثيقة "السياسات والمواد الإرشادية في مجال التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي" (Doc 9587) و"دليل تنظيم النقل الجوي الدولي" (Doc 9626)؛

ج) حث الدول المتعاقدة على أن تتبادل على نحو نشط أفضل الممارسات لإعداد وتنسيق الخطط التنظيمية.

[1] النسخة الإسبانية مقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية

[2] بليز وبوليفيا (دولة – المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي.

الهدف الاستراتيجي:	تتعلق ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي التالي: "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تكفل تحقيق الرخاء الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع".
الآثار المالية:	يُتوقع أن تترتب آثار مالية على الجهات المعنية التالية في مجال الطيران: الدول وصناعة الطيران والمنظمات المتخصصة، لاعتماد إطار اقتصادي عالمي يحقق وفورات في التكاليف التشغيلية ويمنع تشوهات السوق ويجتذب الاستثمارات الخاصة في البنية الأساسية للتنقل الجوي المتقدم وإدارة حركة الطائرات غير المأهولة على الصعيد العالمي؛ ينبغي للإيكاو تخصيص أموال محددة لتشكيل مجموعات العمل اللازمة لإجراء البحوث واقتراح تعديلات أو أحكام محدّثة أو جديدة أو مواد إرشادية في هذا الشأن.
المراجع:	السياسات والمواد الإرشادية في مجال التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي – Doc 9587 دليل تنظيم النقل الجوي الدولي – Doc 9626 سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية – Doc 9082 دليل نظم الطائرات الموجهة عن بُعد – Doc 10019

١- المقدمة

١-١ على مدى العقد الماضي، أحرزت منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) ودولها المتعاقدة تقدماً كبيراً على الصعيد العالمي في إعداد أطر فنية للسلامة وإدارة المخاطر والأمن الإلكتروني من أجل استيعاب الطائرات غير المأهولة ونظم التنقل الجوي المتقدم. غير أن النمو المتسارع لنماذج الأعمال المتعلقة بعمليات نظم الطائرات الموجهة عن بُعد والطائرات الكهربائية ذات الإقلاع والهبوط العمودي يتطلب جهداً عالمياً مماثلاً في مجال التنظيم الاقتصادي.

١-٢ وتُبيّن الخبرة في مجال الطيران المدني أن الجدوى التجارية والتوسع الآمن في الخدمات الجوية الجديدة يتطلبان اليقين القانوني وإمكانية التنبؤ الاقتصادي، وفقاً للأحكام الواردة في وثيقة "السياسات والمواد الإرشادية في مجال التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي" (Doc 9587) و"دليل تنظيم النقل الجوي الدولي" (Doc 9626)، وهما شرطان أساسيان لاستمرار جدوى النقل الجوي على المدى الطويل.

١-٣ ويهدد غياب إرشادات اقتصادية عالمية موحّدة بشأن التكنولوجيات الناشئة بإيجاد بيئة تنظيمية غير منسقة، مما ينشئ حواجز تشوّه التجارة الدولية وتزيد من تكلفة التوسع العالمي في الأساطيل والتكنولوجيات.

٢- المناقشة

٢-١ لم تُهيأ الشروط التي تنطبق على حقوق دخول الأسواق والترخيص التجاري العالمي على النحو الأمثل للعمليات المستقلة أو غير المأهولة. ويعوق تفاوت شروط مزاولة الأعمال بين المناطق قابلية التشغيل البيني والتوسع الدولي للمشغلين والمصنّعين.

٢-٢ وفيما يتعلق بالبنية الأساسية الرقمية والمادية واستدامة الأسعار، يلزم توفير مستويات مرتفعة من الاستثمار العام والخاص لتحديد رسوم ونماذج غير تمييزية للمستخدمين استناداً إلى مبادئ استرداد التكاليف الواردة في وثيقة "سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (Doc 9082)، فضلاً عن رسوم استخدام نظم إدارة حركة الطائرات غير المأهولة

ومهابط الطائرات ذات الإقلاع والهبوط العمودي، بما يحول دون نشوء احتكارات طبيعية في المراكز الرئيسية داخل المدن وفيما بينها ويكفل إتاحة الانتفاع بها للجميع.

٢-٣ ومن الضروري وضع الشروط اللازمة للتمويل والسياسات الخاصة بالتأمين بحيث تتناسب مع حجم العمليات والكتلة القصوى عند الإقلاع وخصائص المخاطر. وقد يؤدي اعتماد إطار تنظيمي مفرط في الصرامة إلى خنق الابتكار وقصر السوق على التكتلات الكبرى، مما يُقصي شركات التكنولوجيا الصغيرة والمتوسطة الحجم في البلدان النامية.

٣- الخلاصة

١-٣ يتعين الاعتراف بالأهمية الاستراتيجية للتنمية الاقتصادية للنقل الجوي بوصفها ركيزة أساسية للاستخدام العالمي والمستدام للتنقل الجوي المتقدم ونظم الطائرات الموجهة عن بُعد والجيل القادم من الطيران. ويقف الطيران المدني الدولي عند منعطف استراتيجي بسبب الاستخدام الواسع النطاق للطيران غير المأهول، الذي لا يمثل ابتكاراً تكنولوجياً فحسب، بل يشكّل أيضاً محركاً أساسياً للنمو الاقتصادي العالمي والربط بين الأقاليم والتنمية المستدامة.

٢-٣ ويُدعى مجلس الإيكاو، عن طريق لجنة النقل الجوي، إلى تشكيل مجموعة عمل لإعداد "دليل التنظيم الاقتصادي للتكنولوجيات الناشئة في الطيران المدني"، استكمالاً للمجلدات الحالية من وثيقتي الإيكاو Doc 9587 وDoc 9626.

٣-٣ ويتعين حثّ الدول المتعاقدة على اعتماد سياسات شفافة وغير تمييزية ومتناسبة بشأن حق دخول الأسواق لأغراض الترخيص التجاري للنقل الجوي غير التقليدي وإدارة أسعار البنية الأساسية الرقمية والمادية الناشئة، مع التشجيع على تبادل أفضل الممارسات بشأن الامتيازات التي تُمنح لتشغيل مهابط الطائرات ذات الإقلاع والهبوط العمودي وهياكل الرسوم العالمية لإدارة حركة الطائرات غير المأهولة.

— انتهى —