ATConf/7-WP/211
16/11/26

المؤتمر العالمي للنقل الجوي

الاجتماع السابع

مونتريال، من ١٦ إلى ٢٠٢٦/١١/٢٠

البند ١ من جدول الأعمال: نظرة عامة على التطورات مجال النقل الجوي

١-١: التطورات وأوجه التقدم منذ المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي

مشروع التقرير

البند ١ من جدول الأعمال: نظرة عامة على التطورات مجال النقل الجوي

١-١: التطورات وأوجه التقدم منذ المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي

١-١-١ الوثائق

١-١-١-١ قدّمت الأمانة العامة في ورقة العمل WP/2 استعراضاً عاماً لأبرز التطورات التي شهدها النقل الجوي الدولي منذ انعقاد المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6) في عام ٢٠١٣. وسلّطت الورقة الضوء على التقدم المحرز في تنفيذ سياسات منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) وتوصياتها بشأن تحرير دخول الأسواق وخدمات الشحن الجوي وحماية المستهلك والمنافسة وتمويل البنية الأساسية. واستعرضت في الوقت نفسه التطورات الأوسع نطاقاً في قطاع الطيران، بما في ذلك التعافي من الجائحة والتحول الرقمي والتكنولوجيات الناشئة والتحديات التنظيمية المتغيرة. وأكدت أهمية تحديث أطر السياسات والأطر التنظيمية وتعزيز التعاون الدولي وتدعيم القدرات المؤسسية لدعم تنمية النقل الجوي الدولي على نحو مستدام وقادر على الصمود وشامل للجميع حتى عام ٢٠٥٠. ودُعي المؤتمر إلى الإحاطة علماً بهذه التطورات ودعم جهود الإيكاو لمعالجة الاتجاهات الناشئة والمضي قدماً في تحقيق أهداف خطتها الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠.

١-١-١-٢ وأكدت الصين في ورقة العمل WP/38 أهمية تعزيز الربط الجوي العالمي دعماً للتنمية الاجتماعية والاقتصادية الشاملة للجميع والخطة الاستراتيجية للإيكاو للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠ والهدف الاستراتيجي المتمثل في "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وسلّطت الورقة الضوء على التحديات التي تواجهها البلدان النامية في مجال الربط الجوي واقترحت نهجاً قائماً على البيانات لتحديد نقاط الارتكاز في شبكة الخطوط الجوية الدولية لاستيعاب هذه البلدان في شبكات النقل الجوي الإقليمية والعالمية. ودُعي المؤتمر إلى الإقرار بأهمية تعزيز الربط الجوي العالمي ودعوة الدول الأعضاء إلى تحسين الربط الجوي للبلدان النامية وتعزيز إقامة شبكة عالمية للنقل الجوي أكثر توازناً وشمولاً، والطلب إلى الإيكاو تكليف أفرقة الخبراء المعنية بإجراء البحوث بشأن النهج المقترح وتشجيع تبادل الممارسات المتعلقة باختيار نقاط الارتكاز وإجراء دراسات حالات بصفة طوعية.

١-١-١-٣ وأكدت ورقة العمل WP/56، التي قدمتها إسواتيني نيابة عن الدول الأعضاء الأربع والخمسين في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك)، ضرورة تعزيز أنشطة الإيكاو في مجال تنمية النقل الجوي في ضوء استمرار التحديات المتعلقة بالربط الجوي واعتدال أسعار النقل الجوي والقدرات، ولا سيما في المناطق النامية. وأشارت الورقة إلى أن القدرات المؤسسية والموارد المتاحة حالياً للإيكاو قد لا تتناسب مع نطاق مهمتها، ودعت إلى اتباع نهج أقوى قائم على النتائج وتدعمه الموارد والخبرات والقدرات الإقليمية الكافية. ودُعي المؤتمر إلى الاعتراف بتنمية النقل الجوي بوصفها إحدى المهام الرئيسية للإيكاو والطلب إلى المجلس النظر في إجراء استعراض مؤسسي واستعراض للقدرات فيما يتعلق بدور الإيكاو في مجال تنمية النقل الجوي وإعداد برنامج عمل أقوى لتنمية النقل الجوي وتوفير الموارد الكافية في الميزانية والقوى العاملة المؤهلة مهنياً والمتوازنة من حيث التوزيع الجغرافي.

١-١-١-٤ وأبرزت ورقة العمل WP/64، التي قدمتها أيرلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه[١] والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)[٢]، أهمية الحفاظ على جدوى اتفاقات الخدمات الجوية (ASAs) لضمان إمكانية التنبؤ بالخدمات الجوية أثناء الأزمات. وأشارت إلى ضرورة زيادة الوعي بالإرشادات الحالية الصادرة عن الإيكاو وتوسيع نطاق استخدامها. ودعت الورقة المؤتمر إلى تأييد الاستعراض المستمر لهذه الإرشادات والترويج لها على نحو أكثر نشاطاً، ومواصلة تطوير نموذج اتفاق الخدمات الجوية (TASA) لمساعدة الدول على تعزيز قدرتها على الصمود في مواجهة الأزمات.

١-١-١-٥ وأبرزت ورقة العمل WP/76، التي قدمتها المملكة العربية السعودية برعاية مشتركة من مصر، أن طول الفترات الفاصلة بين المؤتمرات العالمية للنقل الجوي قد يحدّ من القدرة على الاستجابة في الوقت المناسب لتطورات السوق ومن إحراز التقدم المستمر نحو تحقيق هدف الإيكاو المتعلق بالتنمية الاقتصادية. ودعت الورقة المؤتمر إلى الطلب إلى المجلس تقليص الفترة الفاصلة بين المؤتمرات إلى خمس سنوات، بحيث ينعقد المؤتمر العالمي الثامن للنقل الجوي (ATConf/8) في مطلع عام ٢٠٣١، ووضع آلية لرفع ما يلزم من تقارير واستعراض الحصيلة في غضون ثلاث سنوات من انعقاد كل مؤتمر. وطلبت أيضاً استمرار تواصل الأمانة العامة مع الدول وقطاع الطيران والجهات المعنية الأخرى في الفترات الفاصلة بين المؤتمرات.

١-١-١-٦ وأبرزت ورقة العمل WP/144، التي قدمها المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الفضاء الجوي (ICCAIA) والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، كيف أن الاضطرابات المستمرة في سلاسل الإمداد تؤخر تسليم الطائرات وصيانتها وتزيد التكاليف وتقيّد الربط الجوي وتحديث الأساطيل والنمو. ودعت الورقة المؤتمر إلى تشجيع الدول على إزالة العوائق الإجرائية والاقتصادية أمام حركة المكونات والمواد الحيوية وتأمين الحصول على المعادن الحيوية ودعم قدرات الصيانة والاعتراف بالشهادات. وطلبت أيضاً إلى الإيكاو إدراج قدرة سلاسل الإمداد على الصمود ضمن أنشطة الرصد الاقتصادي والإرشادات المتعلقة بالسياسات والتصدي للأزمات.

١-١-٢ المناقشة

١-١-٢-١ أحاط المؤتمر علماً بالتطورات التي شهدها النقل الجوي الدولي منذ المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6)، بما في ذلك التقدم المحرز في عدد من مجالات السياسات العامة. وأكد المؤتمر على أهمية الحفاظ على إطار عام يستشرف المستقبل فيما يخص مختلف السياسات، وذلك دعماً لتنمية النقل الجوي الدولي على نحو مستدام قادر على الصمود وشامل لكافة الأطراف، بما يتماشى مع خطة الإيكاو الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠. كما أكد المؤتمر دور الإيكاو في دعم تنمية النقل الجوي، ولا سيما في الأقاليم التي تواجه تحديات مستمرة تتعلق بالربط الجوي واعتدال أسعار النقل الجوي والقدرات المؤسسية. وجرى الإعراب عن تأييد واسع النطاق لتعزيز برنامج عمل الإيكاو المعني بتنمية النقل الجوي، استناداً إلى صلاحياتها الحالية ونتائج المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي (ATConf/7)، دعماً لتنفيذ خطة الإيكاو الاستراتيجية، مع إيلاء الاعتبار الواجب للهدف الاستراتيجي "عدم ترك أي بلد خلف الركب".

١-١-٢-٢ وسلّط المؤتمر الضوء على ضرورة الحفاظ على إمكانية التنبؤ بالخدمات الجوية الدولية أثناء الأزمات، من خلال التعاون والشفافية والتواصل السريع بين الدول، فضلاً عن تعزيز الوعي بالتوجيهات السارية للإيكاو وسُبُل تطبيقها، بما في

[١] النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والتشيك والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان والمجر وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولوكسمبورغ ومالطا وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد.

[٢] ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وجمهورية مولدوفا وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

ذلك من خلال مواصلة استعراض نموذج اتفاق الخدمات الجوية. وإضافةً إلى ذلك، كان هناك تأييد لفكرة دراسة تطبيق نُهُج قائمة على البيانات لتحديد النقاط الاستراتيجية في شبكات النقل الجوي الدولي، بهدف تعزيز الربط الجوي.

١-١-٢-٣ وفيما يتعلق بوتيرة انعقاد المؤتمرات العالمية للنقل الجوي، كان هناك تأييد لنظر المجلس في عقد المؤتمرات المقبلة بحيث تتخللها فواصل زمنية أقصر، وإنشاء آلية لرفع التقارير فيما بين الدورات، دون تكرار الآليات المعمول بها. وأُحيط علماً بأن تحديد مواعيد المؤتمرات المقبلة لابد وأن يراعي برنامج اجتماعات الإيكاو العام وأولوياتها وتبعات ذلك على الموارد.

١-١-٢-٤ وأحاط المؤتمر علماً أيضاً بالآثار المترتبة على الاضطرابات المستمرة التي تشهدها سلاسل الإمداد العالمية في مجال الطيران والفضاء، وسلط الضوء على أهمية التعاون الدولي لتيسير نقل العناصر والمواد الأساسية، وتحسين قدرات الصيانة، والحد من العوائق الإجرائية التي لا داعي لها. كذلك كان هناك إقرار بالقيمة المحتملة التي ستنشأ عن إدراج اعتبارات قدرة سلاسل الإمداد على الصمود ضمن أنشطة الإيكاو للرصد الاقتصادي وما يرتبط بذلك من أعمال على مستوى السياسات.

١-١-٢-٥ وأحاط المؤتمر علماً بورقتي المعلومات WP/32 التي قدمتها الصين وWP/194 التي قدمها كل من فريق عمل النقل الجوي (ATAG) والمجلس الدولي للمطارات (ACI) والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC) والرابطة الدولية لخدمات الطيران (ASA World) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) .

١-١-٣ الاستنتاجات

١-١-٣-١ نتيجةً للوثائق التي جرى النظر فيها والمناقشات التي أعقبت ذلك في إطار البند ١-١ من جدول الأعمال، خلص المؤتمر إلى ما يلي:

أ) ينبغي للإيكاو والدول أن تعملا على ضمان أن تظل سياسات النقل الجوي والأطر العامة التنظيمية والقدرات المؤسسية مواكبة لواقع الرقمنة والتكنولوجيات الناشئة والأسواق المتغيرة والاضطرابات المستقبلية، مع تعزيز الربط الجوي في الدول النامية، بما في ذلك أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول النامية الجزرية الصغيرة؛

ب) ينبغي للدول تنفيذ توصيات المؤتمر وتقديم المعلومات اللازمة وتبادل أفضل الممارسات، في حين ينبغي للإيكاو تعزيز أنشطة الرصد وتحديد الاحتياجات الناشئة في مجال السياسات وإطلاع الجمعية العمومية على التقدم المحرز؛

ج) سعياً للحفاظ على الزخم فيما بين المؤتمرات العالمية للنقل الجوي، ينبغي للمجلس النظر في تقليص الفترة الزمنية الفاصلة بين الدورات، بالنظر إلى الأهمية المحورية للتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، والطبيعة الديناميكية لصناعة النقل الجوي، والتغير التكنولوجي المستمر؛

د) ينبغي للدول الاستفادة بشكل أكبر من توجيهات الإيكاو، في حين ينبغي للإيكاو مواصلة تحديث نموذج اتفاق الخدمات الجوية لدعم التعاون والشفافية وإمكانية التنبؤ بالخدمات الجوية أثناء الاضطرابات الكبرى؛

هـ) ينبغي للدول والقطاع تعزيز التعاون بشأن قدرة سلاسل الإمداد الجوية على الصمود، في حين ينبغي للإيكاو إدراج الاعتبارات ذات الصلة بسلاسل الإمداد ضمن أنشطة الرصد الاقتصادي والإرشادات المتعلقة بالسياسات والتصدي للأزمات، دون تكرار أعمال الهيئات المختصة الأخرى.

١-١-٤ التوصية

التوصية ١/١ — التطورات وأوجه التقدم المحرز منذ المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6)

يوصي المؤتمر بما يلي:

أ) ينبغي للإيكاو والدول أن تعملا على ضمان أن تظل سياسات النقل الجوي والأطر التنظيمية والقدرات المؤسسية مواكبةً لواقع الرقمنة والتكنولوجيات الناشئة والأسواق المتغيرة والاضطرابات المستقبلية، مع تعزيز الربط الجوي في الدول النامية والدول ذات القدرات المحدودة؛

ب) ينبغي للدول اتخاذ الإجراءات المناسبة لتنفيذ توصيات المؤتمرات العالمية للنقل الجوي، وتزويد الإيكاو بالمعلومات اللازمة عن التقدم المحرز والتحديات التي تواجه التنفيذ والاحتياجات الناشئة في مجال السياسات؛

ج) ينبغي للإيكاو تحسين العملية المتبعة حالياً لرصد أعمال تنفيذ توصيات المؤتمر وتحديد الاحتياجات الناشئة في مجال السياسات، وإطلاع الجمعية العمومية على التقدم المحرز؛

د) ينبغي للإيكاو النظر في تقليص الفترة الزمنية الفاصلة بين المؤتمرات العالمية للنقل الجوي، للحفاظ على الزخم بين الدورات، ونظراً للطبيعة الديناميكية لصناعة النقل الجوي والتغيرات التكنولوجية المستمرة؛

هـ) ينبغي للإيكاو تعزيز دورها في مجال تنمية النقل الجوي، وضمان أن تظل توجيهاتها المتعلقة بالسياسات وأنشطتها للرصد الاقتصادي ودعمها للتنفيذ مواكبةً لمتطلبات الخطة الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠، بما في ذلك عن طريق مواصلة تحديث نموذج اتفاق الخدمات الجوية لدعم القدرة على الصمود في مواجهة الأزمات؛

و) ينبغي للدول والقطاع تعزيز التعاون بشأن قدرة سلاسل الإمداد الجوية على الصمود، في حين ينبغي للإيكاو إدراج الاعتبارات ذات الصلة بسلاسل الإمداد ضمن أنشطة الرصد الاقتصادي والإرشادات المتعلقة بالسياسات والتصدي للأزمات، دون تكرار أعمال الهيئات المختصة الأخرى.

— انتهى —