ATConf/7-WP/215
19/11/26

المؤتمر العالمي للنقل الجوي

الاجتماع السابع

مونتريال، من ١٦ إلى ٢٠٢٦/١١/٢٠

البند ٣ من جدول الأعمال: تعزيز الأطر التنظيمية والمؤسسية

٣-١: تعزيز الإشراف التنظيمي والأطر المؤسسية المتطورة

مشروع التقرير

البند ٣ من جدول الأعمال: تعزيز الأطر التنظيمية والمؤسسية

٣-١: تعزيز الإشراف التنظيمي والأطر المؤسسية المتطورة

٣-١-١ الوثائق

٣-١-١-١ تناولت الأمانة العامة، في ورقة العمل WP/4، الحاجة إلى تعزيز قدرات الدول في مجال الرقابة التنظيمية وأطرها المؤسسية، دعماً للنقل الجوي الدولي الآمن والمأمون والكفء والمستدام، مع التركيز بوجه خاص على توفير تمويل مستدام لسلطات الطيران المدني. وحددت الورقة الأولويات الرئيسية، بما في ذلك تحديث الأطر القانونية والتنظيمية، وتعزيز نُظُم الإدارة المؤسسية والاستقلالية، وتنمية قدرات القوى العاملة والقدرات الرقمية، وتحسين التنسيق بين الجهات المعنية، وإنشاء آليات تمويل مستقرة ومتنوعة، وتعزيز التعاون الإقليمي. كما سلطت الورقة الضوء على الدعم المتواصل الذي تقدمه الإيكاو من خلال التوجيهات وبناء القدرات والمساعدة الفنية، والعمل على تطوير آليات تمويل مستدامة. ودُعي المؤتمر إلى النظر في توصيات تهدف إلى تعزيز الرقابة التنظيمية والقدرات المؤسسية داخل قطاع الطيران بما يكفل المرونة والفعالية، وضمان التمويل المستدام لسلطات الطيران المدني، وتحسين الدعم الذي تقدمه الإيكاو من خلال تقديم المساعدة الموجهة وتوفير التوجيهات المحدّثة ومبادرات بناء القدرات وتطوير آليات تمويل مبتكرة.

٣-١-١-٢ وسلّطت الجزائر، في ورقة العمل WP/89، الضوء على الأهمية المتزايدة لتعزيز قدرات سلطات الطيران المدني في مجال الرقابة التنظيمية الاقتصادية، دعماً للتنفيذ الفعال لسياسات واتفاقات النقل الجوي الدولي، بما في ذلك مفاوضات الخدمات الجوية والرقابة على المنافسة وحماية المستهلك وصنع السياسات استناداً إلى البيانات. وإذ أشارت الورقة إلى عدم وجود آلية عالمية مخصصة لبناء القدرات في مجال التنظيم الاقتصادي، على غرار الآليات الموجودة في مجالي السلامة والأمن، فقد اقترحت أن تضطلع الإيكاو بعملية حصر طوعية لقدرات الدول واحتياجاتها في مجال الرقابة التنظيمية الاقتصادية، وأن تقوم، في إطار كل من تنمية القدرات والتنفيذ ومبادرة "عدم ترك أي بلد خلف الركب"، بوضع برنامج منظم ومتعدد السنوات والعمل على تنسيقه، بحيث يستند إلى الدعم الطوعي بين النظراء واتفاقات التوأمة بين سلطات الطيران المدني. كما شجعت الورقة الدول والمنظمات الإقليمية على المشاركة في دعم هذه المبادرة وتيسيرها والمساهمة في مواصلة تطويرها.

٣-١-١-٣ وفي ورقة العمل WP/85، تناولت البرازيل، بتأييد من ١٨ دولةً عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)[١]، مسألة تنفيذ الفقرة ١٥ من قرار الجمعية العمومية ٤٢-٢٦، التي تدعو إلى مراعاة اعتبارات التنمية الاقتصادية للنقل الجوي بشكل منهجي في مختلف أنشطة الإيكاو وبرامجها. وأكدت الورقة على الطابع المتشعب للتنمية الاقتصادية والروابط بينها وبين مجالات من قبيل السلامة والأمن والملاحة الجوية والتسهيلات وحماية البيئة والابتكار ودعم التنفيذ. واقترحت الورقة اتباع نهج "الإيكاو الواحدة" لزيادة التوافق بين السياسات ودعم التنفيذ والتنسيق داخل الإيكاو بما في ذلك المكاتب الإقليمية والهيئات الفنية، مع تعزيز بناء القدرات والشراكات مع مؤسسات التنمية والتمويل ودعم تحقيق هدف مبادرة "عدم ترك أي بلد خلف الركب". كما اقترحت الورقة إجراء رصد للتقدم المحرز في تنفيذ الفقرة ١٥ من قرار الجمعية العمومية ٤٢-٢٦ وإعداد تقارير دورية عنه.

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

٣–١–١–٤ واقتُرح في ورقة العمل WP/88، التي قدمتها البرازيل بدعم من ١٧ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية[٢]، توسيع نطاق مبادرة الإيكاو الحالية لتقييم النُظم الإدارية السارية في سلطات الطيران المدني بإقليم أمريكا الجنوبية لتشمل الوزارات المسؤولة عن وضع سياسات الطيران. واستناداً إلى برنامج عمل "Conectar" البرازيلي بوصفه مشروعاً تجريبياً، أكدت الورقة أهمية وضع السياسات بشفافية وعلى أساس الأدلة وبالتنسيق بين المؤسسات الحكومية لتحسين الربط الجوي والاستقرار التنظيمي والنتائج الاقتصادية. واقترحت الورقة تطبيق مشروع تجريبي طوعي في الفترة ٢٠٢٧–٢٠٢٨، بقيادة مكتب الإيكاو الإقليمي لأمريكا الجنوبية، لتقييم النُظم الإدارية دون التدقيق في السياسات العامة للدول أو تصنيف أدائها. ودُعي المؤتمر إلى تشجيع الإيكاو على النظر في توسيع منهجية تقييم النُظم الإدارية ليشمل وضع سياسات الطيران وتقييم نتائج المشروع التجريبي ودراسة تطبيقه في دول وأقاليم أخرى، بتمويل من المساهمات الطوعية والشراكات.

٣–١–١–٥ وسلطت ورقة العمل WP/132، التي قدمتها شيلي بدعم من ١٧ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية[٣]، الضوء على الاتفاقات القصيرة الأجل لتأجير الطائرات والمعروفة باتفاقات التبادل بوصفها وسيلة لتحسين استخدام الأساطيل والمحافظة على استمرار الربط الجوي الدولي، ولا سيما في الأسواق التي لا تستطيع منفردة توفير الخدمات للرحلات الطويلة المتكررة. وبموجب هذه الاتفاقات، يستخدم مشغّلان أو أكثر في دول مختلفة الطائرة نفسها بالتعاقب، ويعمل كل منهم بموجب شهادة المشغّل الجوي (AOC) الخاصة به وبالاستعانة بطاقمه وحقوقه في النقل. وأكدت الورقة إمكانية المحافظة على الرقابة على السلامة عندما تُحدَّد المسؤوليات بوضوح ويكون هناك توثيق رسمي لنقل السيطرة التشغيلية. ودُعي المؤتمر إلى الاعتراف باتفاقات التبادل بوصفها أداة تشغيلية مشروعة وتشجيع الدول على إجازتها صراحةً في اتفاقات الخدمات الجوية والطلب إلى الإيكاو وضع إرشادات بشأن تحديد عملية نقل السيطرة التشغيلية وتوثيقها. ودعت الورقة الدول أيضاً إلى تجنب فرض شروط لإصدار شهادات للمشغّلين الأجانب بما يتجاوز الشروط المنصوص عليها في الملحق السادس للإيكاو، عندما تُتبع إرشادات الإيكاو المعمول بها.

٣–١–١–٦ وأبرزت ورقة العمل WP/160، التي قدمتها كوستاريكا برعاية خمس دول أعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية[٤]، الحاجة الملحة إلى تعزيز قواعد الإدارة المؤسسية لدى سلطات الطيران المدني في أمريكا اللاتينية. وحددت الورقة تحديات رئيسية تشمل التدخل السياسي وتدني الاستقلال المالي وصعوبات الاحتفاظ بالموظفين الفنيين المؤهلين وجمود الإجراءات التنظيمية. وأثارت أيضاً بعض الشواغل بشأن عدم الامتثال لما تنص عليه "سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (Doc 9082)، ولا سيما تحويل إيرادات الطيران إلى الأموال العامة للحكومات، مما قد يقوّض القدرات التنظيمية والرقابة على السلامة. كما تضمنت الورقة اقتراحاً لتعزيز الاستقلال المؤسسي لسلطات الطيران المدني وتشجيع التنظيم القائم على الأداء وتيسير الابتكار من خلال البيئات التجريبية التنظيمية. ودُعي المؤتمر إلى الطلب إلى الإيكاو وضع دليل عالمي بشأن نماذج نُظُم الإدارة السارية في سلطات الطيران المدني واستقلاليتها وحث الدول على تنفيذ سياسات الإيكاو بشأن الرسوم كما ترد في الوثيقة Doc 9082، بما في ذلك إعادة استثمار إيرادات الطيران مباشرةً في القطاع، وتعزيز التعاون الإقليمي لدعم الابتكار والقدرات التنظيمية.

٣–١–١–٧ وطرحت ورقة العمل WP/108، التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية، اقتراحاً بوضع منهجية تدريجية لاستيعاب نُظم الطائرات غير المأهولة (UAS) والعمليات الجوية الناشئة، بحيث تربط التوسّع في تعقيد العمليات بالقدرات التنظيمية

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

[٣] الأرجنتين وبليز وبوليفيا (دولة – المتعددة القوميات) والبرازيل وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس وجامايكا ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي.

[٤] شيلي والجمهورية الدومينيكية وغواتيمالا وبيرو وفنزويلا (جمهورية – البوليفارية).

والمؤسسية والتكنولوجية والرقابية المثبتة. واستناداً إلى تجربتها في مراجعة مشروع لائحة الطيران بشأن عمليات نُظم الطائرات غير المأهولة، أبرزت الورقة الحاجة إلى تعزيز قدرات الرقابة وكفاءة الموظفين والأمن السيبراني والتعرف على الهوية عن بُعد وإدارة حركة الطائرات غير المأهولة (UTM) والتنسيق مع الإدارة التقليدية للحركة الجوية (ATM). واقتُرحت في الورقة أيضاً خارطة طريق لاستيعاب هذه الطائرات على أربع مراحل، تبدأ بالجاهزية والعمليات الخاضعة للرقابة ثم تنتقل إلى الاستيعاب المنسق والمتقدم، استناداً إلى معايير قابلة للتحقق منها فيما يخص السلامة والأداء. ودُعي المؤتمر إلى تشجيع الدول على اعتماد خرائط طريق لاستيعاب هذه الطائرات، بحيث تكون قائمة على المخاطر، مع التوصية بأن تضع الإيكاو إرشادات مكمّلة بشأن معايير الجاهزية والانتقال لدعم الاستيعاب الآمن لعمليات نُظم الطائرات غير المأهولة المتزايدة التعقيد.

٣-١-١-٨ واقتُرح في ورقة العمل WP/155، التي قدمتها السلفادور بدعم من ١٨ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية[٥]، التوفيق بين المنهجيات التنظيمية للدول فيما يخص القبول الفني لوثائق الطائرات بموجب اتفاقات التبادل لتعزيز الثقة المتبادلة والكفاءة التنظيمية مع الحفاظ على مسؤوليات الدول عن الرقابة على السلامة. وأبرزت الورقة أنه في غياب إرشادات متسقة من الإيكاو، تشترط بعض الدول الحصول وبصفة متكررة على موافقات وطنية على الوثائق الفنية، مما يؤدي إلى تكاليف إضافية للامتثال للأحكام وتأخير على المستوى التشغيلي وأعباء إدارية دون أن يفضي ذلك بالضرورة إلى أي تحسين على مستوى السلامة. ويمكن لهذه الشروط أن تقلل من مرونة الأساطيل وتضعف الربط الجوي الإقليمي وتصرف موارد سلطات الطيران المدني عن الرقابة المباشرة على السلامة. ودُعي المؤتمر إلى التوصية بأن تضع الإيكاو إرشادات موحدة في "دليل إجراءات التفتيش على العمليات والتصديق والمراقبة المستمرة" (Doc 8335) بشأن القبول الفني بموجب الفقرة ٦-١-٣ من الجزء الأول من الملحق السادس، وأن تجمع أفضل الممارسات وتضع أدوات نموذجية وتوفر تدريباً فنياً لدعم التنفيذ، وأن تضمن التوافق بين معايير التقييم المعمول بها في البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP).

٣-١-١-٩ وأبرزت ورقة العمل WP/167، التي قدمتها بيرو وأيدتها ١٧ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية[٦]، أهمية الاستمرارية المؤسسية وإدارة المعرفة في التفاوض بشأن اتفاقات الخدمات الجوية وتنفيذها. وأشارت الورقة إلى أن تبدّل الموظفين، دون تخطيط ملائم للتعاقب الوظيفي وفي غياب إجراءات لتسليم المهام وإدارة آمنة للسجلات، يمكن أن يؤدي إلى التأخير وازدواج الجهود وعدم الاتساق في مواقف الدول التفاوضية. واقتُرح فيها زيادة العمل على تدريب الموظفين وتقديم الإرشاد المهني وتشكيل الأفرقة المتعددة التخصصات وتوثيق عملية تسليم المهام والاعتماد على مراكز بيانات آمنة لإيداع السجلات الرسمية للمفاوضات. ودُعي المؤتمر إلى تشجيع الدول على إعداد الآليات المناسبة لنقل المعارف وإدارة السجلات والطلب إلى الإيكاو النظر في وضع إرشادات وأدوات عملية لدعم الاستمرارية المؤسسية وبناء القدرات في مجال تنظيم النقل الجوي والمفاوضات بشأنه.

٣-١-١-١٠ وعرض اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، من خلال ورقة العمل WP/23، أهمية التنظيم الاقتصادي المتناسب مع المعطيات والمتجاوب معه في دعم الربط الجوي والقدرة التنافسية والتنمية الاقتصادية. وورد في الورقة أن التنظيم الجيد التصميم يمكن أن يشجع الابتكار والاستثمار، في حين أن التدخلات على مستوى السياسات، دون الاستناد إلى تحليل متين وتقييم للآثار وبلا مشاركة من الجهات المعنية، قد لا تحقق أهدافها المنشودة. وأُشير في الورقة إلى الممارسات التنظيمية الجيدة للإيكاو بوصفها إطاراً عاماً لتصميم وإعداد السياسات بفعالية، مع التنويه إلى أن هناك حاجة إلى استحداث أدوات عملية إضافية لدعم تنفيذها من جانب الدول. وطُلب في الورقة من المؤتمر إعادة التأكيد على تأييده للممارسات التنظيمية الجيدة وطُلب

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

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

من الإيكاو إعداد مجموعة أدوات عملية لتيسير تنفيذها وتشكيل فريق متعدد التخصصات يضم الدول ومؤسسات القطاع لدعم إعدادها واستكشاف البرامج التي تسمح ببناء قدرات الدول التي تحتاج إلى المساعدة في تطبيق الإرشادات ومجموعة الأدوات.

٣-١-٢ المناقشة

٣-١-٢-١ أقرّ المؤتمر بأهمية تعزيز القدرات في مجال الإشراف التنظيمي والأطر المؤسسية لدعم التنفيذ الفعال لسياسات النقل الجوي الدولي والتنمية المستدامة لقطاع الطيران. وأُعرب عن تأييد واسع لتعزيز هيئات الطيران المدني من خلال تعزيز القدرات التنظيمية وبناء القدرات والمساعدة الفنية ودعم التنفيذ. وشددت عدة وفود على أن الإشراف الفعال يتطلب موارد مؤسسية كافية واتفاقات تمويل مستدامة وهياكل لنظم الإدارة تراعي الظروف الوطنية. وأُبرزت أيضاً أهمية الحفاظ على المرونة فيما يتعلق بالنماذج المؤسسية، مع تعزيز الإشراف التنظيمي الفعال والمستقل. وأشارت بعض الوفود إلى أنه ينبغي للإيكاو تجنب فرض نموذج مؤسسي واحد ومراعاة اختلاف الاتفاقات الوطنية لنظم الإدارة.

٣-١-٢-٢ وكان هناك إقرار بأن التمويل المستدام لهيئات الطيران المدني عامل تمكيني أساسي للإشراف التنظيمي الفعال. وشددت دول عديدة على الحاجة إلى أطر تمويل مستقرة وكافية ويمكن التنبؤ بها، تشمل نماذج تمويل متنوعة وآليات مناسبة لاسترداد التكاليف واتفاقات للتعاون الإقليمي، بما يتسق مع سياسات الإيكاو في هذا الشأن، بما فيها الوثيقة Doc 9082. وأحاط المؤتمر علماً بالعمل الجاري الذي تضطلع به الإيكاو، من خلال فريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية، لدراسة ممارسات التمويل الحالية واستكشاف إرشادات وآليات إضافية لتمويل وظائف الدول في مجال الإشراف على السلامة والأمن والجوانب الاقتصادية. وأُشيرَ أيضاً إلى دور التعاون الإقليمي وآليات دعم التنفيذ. وشددت بعض الوفود على ضرورة أن تتماشى اتفاقات التمويل مع الأولويات الوطنية للدول وأن تشتمل على ضمانات مناسبة لكفالة الشفافية وتناسب التكاليف وتجنب الازدواجية أو الدعم المتبادل.

٣-١-٢-٣ وأحاط المؤتمر علماً بأن التنظيم الاقتصادي الفعال ضروري لتحويل الالتزامات بالتحرير إلى واقع يتمثل في تحسين الربط الجوي وضمان المنافسة العادلة وتحقيق منافع للمستهلكين. وأُعرب عن تأييد الدعم الطوعي بين النظراء والحفاظ على المعارف المؤسسية والاستفادة من آليات الإيكاو الحالية والتعاون الإقليمي، بوسائل تشمل الاستعانة بالمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية. وأيدت الوفود إدراج التنمية الاقتصادية للنقل الجوي في جميع أعمال الإيكاو. وأشارت الوفود أيضاً إلى أن تبدّل الموظفين وأوجه القصور في التخطيط لتعاقب الموظفين وعدم كفاية إدارة السجلات قد تؤدي إلى فقدان الذاكرة المؤسسية وتقويض الاستمرارية في التفاوض بشأن اتفاقات الخدمات الجوية وتنفيذها. ومع أن الوفود أيدت تطبيق الممارسات التنظيمية الجيدة للإيكاو، فقد تباينت الآراء بشأن الحاجة إلى مجموعة أدوات جديدة وفريق متعدد التخصصات وبرامج إضافية لبناء القدرات، ولا سيما في ضوء الإرشادات الحالية وقيود الموارد.

٣-١-٢-٤ ناقش المؤتمر المسائل المتعلقة بالإشراف التنظيمي ونظم الإدارة فيما يخص اتفاقات تبادل الطائرات والقبول الفني لوثائق الطائرات. وأقرت الوفود بالمنافع التشغيلية المحتملة لاتفاقات التبادل، بما في ذلك زيادة المرونة والقدرة على الصمود وتحسين استغلال الطائرات. وفي الوقت نفسه، أُثيرت شواغل بشأن المسؤوليات عن مراقبة السلامة الجوية ومراقبة العمليات واستمرار صلاحية الطائرات للطيران وإجراءات القبول الفني وحماية العمال والآثار المترتبة على اتفاقات التبادل فيما يخص حقوق النقل الجوي. وكان هناك اتفاق عام على الحاجة إلى تعريف موحد لتبادل الطائرات، فيما تباينت الآراء بشأن الحاجة إلى إرشادات من الإيكاو ونطاق هذه الإرشادات: فقد أيدت عدة وفود وممثلون عن قطاع الطيران مواصلة العمل لتعزيز اتساق التنفيذ والحد من الأعباء الإدارية غير الضرورية، بينما دعا آخرون أفرقة خبراء الإيكاو المعنية إلى بحث المسألة، بما في ذلك تعريفها، قبل وضع أي إرشادات.

٣-١-٢-٥ وفيما يتعلق بنُظم الطائرات غير المأهولة وأنشطة الطيران الناشئة، أحاط المؤتمر علماً بالحاجة إلى تطوير الأطر التنظيمية والمؤسسية لمواكبة التعقيد المتزايد لعمليات نُظم الطائرات غير المأهولة. وشدد العديد من المندوبين على أن الانتقال إلى عمليات أكثر تعقيداً، بما فيها العمليات التي تتطلب التكامل بين إدارة الحركة الجوية وإدارة حركة الطائرات غير المأهولة، ينبغي أن يستند إلى جاهزية مثبتة تُقيَّم وفقاً لمعايير قائمة على المخاطر والأداء، مع الحفاظ على السلامة والأمن والإشراف الفعال. وشددت بعض الوفود أيضاً على ضرورة احتفاظ الدول بالمرونة في تحديد مدى جاهزيتها، وأشارت إلى أن الإيكاو يمكن أن تدعم التقييمات الوطنية من خلال الإرشادات وتبادل الخبرات. وأُعرب عن رأي مفاده أنه لا توجد حاجة دولية واضحة إلى معايير إضافية من الإيكاو.

٣-١-٢-٦ وشدد المؤتمر، لدى النظر في المقترحات المختلفة، على أهمية الاستناد إلى سياسات الإيكاو وإرشاداتها وآلياتها الحالية لبناء القدرات، مع تجنب ازدواج الجهود. وأُبرزت أيضاً الحاجة إلى مراعاة اختلاف أولويات الدول وقدراتها على التنفيذ والموارد المتاحة لها. واعتُبر استمرار التعاون بين الدول والمنظمات الإقليمية والجهات المعنية في قطاع الطيران وهيئات الإيكاو المعنية أمراً مهماً لتعزيز الأطر التنظيمية والمؤسسية.

٣-١-٢-٧ وأحاط المؤتمر علماً بورقات المعلومات التالية: ورقة العمل WP/126 المقدمة من الجمهورية الدومينيكية و١٨ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية[٧]، وورقة العمل WP/61 المقدمة من إندونيسيا، وورقة العمل WP/121 المقدمة من رواندا باسم ٥٤ دولة عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك)[٨]، وورقة العمل WP/122 المقدمة من عُمان والرابطة العالمية لخدمات المطارات (ASA World) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA) والاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)، وورقة العمل WP/33 المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي، وورقة العمل WP/191 المقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل.

٣-١-٣ الخلاصة

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

أ) ينبغي للدول تعزيز أطرها القانونية والتنظيمية والمؤسسية لضمان الإشراف الفعال على الطيران؛

ب) ينبغي للدول ضمان توفير تمويل كافٍ ومستدام لهيئات الطيران المدني، فيما ينبغي للإيكاو وضع إرشادات عملية بشأن آليات التمويل؛

ج) ينبغي للدول تعزيز قدراتها في مجال التنظيم الاقتصادي من خلال الممارسات التنظيمية الجيدة وبناء القدرات وتنظيم المعارف والتعاون الإقليمي، بدعم من الإيكاو والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية؛

د) ينبغي للإيكاو بحث مسألة تبادل الطائرات وتقديم الإرشادات المناسبة بشأنها من خلال أفرقة الخبراء المختصة؛

هـ) ينبغي للدول ضمان توافر أطر مؤسسية قابلة للتكيف مع المستجدات وقدرات للإشراف الاقتصادي لدعم الاستيعاب التدريجي لنُظم الطائرات غير المأهولة والتكنولوجيات الناشئة على نحو يكفل السلامة والأمن؛

---

[٧] بليز وبوليفيا والبرازيل وشيلي وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس وجامايكا ونيكاراغوا وبنما وبيرو وباراغواي وأوروغواي وفنزويلا.

[٨] الجزائر وأنغولا وبنن وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون وكابو فيردي وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا وغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزامبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وسان تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

و) ينبغي للإيكاو ضمان تناول التنمية الاقتصادية للنقل الجوي بصورة متسقة في جميع برامجها ومكاتبها الإقليمية وهيئاتها الفنية، وتقديم تقارير دورية عن التقدم المحرز.

٣-١-٤ التوصية

التوصية ٣-١/١ - تعزيز الإشراف التنظيمي والأطر المؤسسية المتطورة

يوصي المؤتمر بما يلي:

أ) ينبغي للدول اتخاذ إجراءات منسقة ومتواصلة لتعزيز أطرها القانونية والتنظيمية والمؤسسية وتحديثها، بما يكفل الإشراف التنظيمي الفعال، امتثالاً لاتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) والقواعد القياسية والسياسات والإرشادات الصادرة عن الإيكاو في هذا الشأن؛

ب) ينبغي للدول ضمان توفير تمويل كافٍ ويمكن التنبؤ به لهيئات الطيران المدني التابعة لها، بما في ذلك نماذج تمويل متنوعة وآليات مناسبة لاسترداد التكاليف تتسق مع سياسات الإيكاو؛

ج) ينبغي للدول النظر في مدى الحاجة إلى تطوير أطر مؤسسية قابلة للتكيف مع المستجدات وقدرات في مجال الإشراف الاقتصادي لدعم الاستيعاب التدريجي لنُظم الطائرات غير المأهولة والتكنولوجيات الناشئة على نحو يكفل السلامة والأمن؛

د) ينبغي للإيكاو مواصلة تقديم الإرشادات العملية والمساعدة الفنية وبناء القدرات ودعم التنفيذ إلى الدول لتعزيز قدراتها في مجال الإشراف التنظيمي وقدراتها المؤسسية، بوسائل تشمل إنشاء آليات تمويل مستدامة واستكشاف نهوج مبتكرة لتوفير الأموال والتمويل والاستفادة من التعاون الإقليمي من خلال المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وتبادل الممارسات الجيدة؛

هـ) ينبغي أن تعمل الإيكاو على ضمان معالجة مسألة تطوير النقل الجوي بصورة متسقة في كافة برامجها ومكاتبها الإقليمية وهيئاتها الفنية.

- انتهى -