ATConf/7-WP/85
25/9/26

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

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 الطيران الاقتصادية والتنظيمية التقدمية للنقل الجوي الدولي

تنفيذ الفقرة ١٥ من قرار الجمعية العموميّة ٤٢-٢٦:
نهج شامل حيال التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

(مقدّمة من البرازيل، بدعم من ١٨ دولة عضو في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية(LACAC))[1]

الموجز التنفيذي

طلبت الجمعيّة العموميّة في الفقرة ١٥ من القرار ٤٢-٢٦ إلى المجلس وضع سياسة من شأنها تعزيز التنسيق بشأن القضايا الشاملة المتعلقة بالهدف الاستراتيجي الخاصّ بالتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، وإدماج الاعتبارات ذات الصلة بالتنمية الاقتصادية بشكل منهجي في جميع أنشطة وبرامج منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، وتنفيذ جدول أعمال شامل يضمن السعي الفعال لتحقيق الهدف الاستراتيجي المتمثل في التنمية الاقتصادية للنقل الجوي. ويستلزم هذا النهج أن تنعكس الاعتبارات المتعلّقة بالتنمية الاقتصادية في جميع جوانب جدول أعمال المنظمة، بما في ذلك وضع المعايير وبرامج العمل والسياسات والأطر وأنشطة التنفيذ والإرشادات والدراسات والمبادرات الأخرى، حسب الاقتضاء.

ويوفّر المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي فرصة مناسبة لتحديد الاعتبارات العملية والقابلة للتنفيذ التي قد تساعد المجلس في تنفيذ هذه المهمة. واستنادًا إلى المقترح الذي قدمته البرازيل أثناء الدورة الثانية والأربعين للجمعية العموميّة (ورقة العمل WP/141)، تقترح هذه الورقة عددًا من العناصر التي يمكن أن تسهم في تطوير السياسة المنصوص عليها في الفقرة ١٥ من قرار الجمعية العموميّة ٤٢-٢٦، بما في ذلك مخرجات وإجراءات محددة للتنفيذ الفوري أو خلال الفترة الثلاثيّة المقبلة.

الإجراء: ترد تفاصيل الإجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٣-٢.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع" و"عدم ترك أي بلد خلف الركب."
الآثار المالية:	غير متوفر
المراجع:	غير متوفر

[1] بليز وبوليفيا (الدولة المتعددة القوميات) وشيلي وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية والإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس وجامايكا ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (الجمهورية البوليفارية).

١ – المقدّمة

١–١ عزّز قرار الجمعية العموميّة ٤٢–٢٦ الهدف الاستراتيجي لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) المتعلق بالتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، وذلك من خلال مطالبة المجلس، في الفقرة ١٥، بوضع سياسة من شأنها تحسين التنسيق بشأن القضايا الشاملة المتعلقة بالتنمية الاقتصادية وإدماج الاعتبارات ذات الصلة بالتنمية الاقتصادية بشكل منهجي ضمن جميع أنشطة وبرامج المنظمة وتنفيذ جدول أعمال شامل. ويستلزم ذلك مطالبة المجلس والأمانة العامة بضمان السعي لتحقيق الهدف الاستراتيجي المتعلق بالتنمية الاقتصادية في جميع بنود جدول أعمال المنظمة.

١–٢ وتتفاعل التنمية الاقتصادية مع أعمال الإيكاو في مجالات مثل السلامة والأمن والملاحة الجوية والتسهيلات وحماية البيئة والابتكار ودعم التنفيذ. ولذلك، فإنّ التنفيذ الفعال للفقرة ١٥ يتطلب اتخاذ إجراءات منسقة على نطاق المنظمة برمتها.

١–٣ ويعكس اعتماد الفقرة ١٥ إدراك الجمعية العموميّة للحاجة إلى اتباع نهج أكثر تكاملاً تجاه الهدف الاستراتيجي الخاص بالتنمية الاقتصادية.

١–٤ ويوفّر المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي منتدى مناسب لتحديد الاعتبارات العملية التي قد تساعد المجلس في إعداد السياسة التي طلبتها الجمعيّة العموميّة.

٢ – المناقشة

٢–١ التنمية الإقتصادية باعتبارها عاملاً شاملاً

٢–١–١ يُبرز جدول أعمال المؤتمر الأهمية المركزية للتنمية الاقتصادية للنقل الجوي. ويؤثر كل من الاستثمار في البنية التحتية والتمويل وحماية المستهلك ورأس المال البشري والتحول الرقمي والذكاء الاصطناعي ومصادر الطاقة النظيفة على التنمية الاقتصادية للطيران المدني الدولي.

٢–١–٢ وتتخلل هذه القضايا بشكل متزايد خطة الإيكاو الاستراتيجية، وتؤكد على الحاجة إلى تنفيذها بشكل متسق ومنسق على نطاق المنظمة بأكملها.

٢–١–٣ وينبغي أن يراعي النهج الشامل أيضًا دور الطيران كأداة للتنمية، والفوائد الاجتماعية والاقتصادية التي يولدها الربط الجوّي، بما في ذلك المساهمات المباشرة وغير المباشرة في الاقتصادات الوطنية. ويمكن للإيكاو تعزيز جهود الدعوة التي تبذلها في هذا المجال من خلال دعم قياس الفوائد الاقتصادية والاجتماعية لقطاع الطيران، وتشجيع الدول على إيلاء الاعتبار المناسب لقطاع الطيران في خطط التنمية والتخطيط الاقتصادي الوطنية.

٢–١–٤ وينبغي أن يتوافق هذا النهج مع مبادئ وأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) المتعلقة بتكافؤ الفرص والتشغيل السليم والاقتصادي للنقل الجوي الدولي وتلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي آمن ومنتظم وفعال واقتصادي وتجنب الهدر الاقتصادي الناجم عن المنافسة غير المعقولة. وبناءً على ذلك، ينبغي النظر في الآثار الاقتصادية لأنشطة الإيكاو ومبادراتها، حسب الاقتضاء، من منظور الإنصاف والمنافسة وعدم التمييز والوصول إلى الأسواق والمشاركة العادلة. ويشمل ذلك إيلاء الاعتبار الواجب للبعد التنظيمي الاقتصادي للقضايا ذات الصلة، فضلاً عن مصالح التنمية الاقتصادية لقطاع الطيران ووجهات نظر الجهات التنظيمية والقطاع والمستهلكين في هذا الصدد.

٢–١–٥ ويعكس تحويل مبادرة «عدم ترك أي بلد خلف الركب» (NCLB) إلى هدف استراتيجي الأهمية الممنوحة لهذا الموضوع، لكن هذا يجب ألاّ يعني إهمال الترويج لهذه المبادرة أثناء السعي لتحقيق الأهداف الاستراتيجية الأخرى. ويجب أن تظل مبادرة "عدم ترك أي بلد خلف الركب." هدفًا شاملاً في جميع مجالات عمل الإيكاو.

٢-١-٦ وانطلاقاً من هذا الاهتمام بالطابع التشغيلي للهدف "عدم ترك أي بلد خلف الركب"، سيكون من المفيد إجراء مناقشة مخصصة حول الاعتبارات والتدابير والأدوات التي تطبقها المنظمة في تنفيذ هذا الهدف. ومن شأن الإيكاو أن تستفيد من مجموعة أدوات تساعد في تطبيق هدف مبادرة "عدم ترك أي بلد خلف الركب" عمليًا.

٢-٢ من توجهات السياسات العامّة إلى التنفيذ

٢-٢-١ يحدد قرار الجمعية العموميّة ٤٢-٢٦ توجهاً واضحاً للسياسات العامة. وتتمثل الخطوة التالية في ترجمة ذلك التفويض إلى توجيهات عملية قادرة على دعم التنفيذ المنسق على نطاق الإيكاو.

٢-٢-٢ وفي هذا الصدد، يمكن للسياسة المشار إليها في الفقرة ١٥ أن تعزز نهج «الإيكاو الواحدة» من خلال تشجيع التنسيق بين المقر والمكاتب الإقليمية وأنشطة دعم التنفيذ، مع ضمان أن تراعي مبادرات الإيكاو بشكل منهجي ما يلي:

أ) النتائج المتوقعة على صعيد التنمية الإقتصادية؛

ب) واعتبارات التنفيذ بالنسبة للدول الأعضاء؛

ج) ومتطلبات التمويل والاستثمار؛

د) والاحتياجات في مجال دعم التنفيذ وبناء القدرات؛

هـ) والظروف الخاصة بالبلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة.

٢-٢-٣ ومن شأن هذا النهج أن يعزز التماسك والفعالية بدون فرض التزامات تنظيمية إضافية.

٢-٢-٤ وينبغي دعم التنفيذ من خلال تعزيز بناء القدرات وتقديم الدعم الاستراتيجي في مجال اقتصاديات النقل الجوي. ويشمل ذلك تنمية المواهب والقدرات المؤسسية داخل الدول الأعضاء والأمانة العامة وأصحاب المصلحة المعنيين في القطاع، وضمان قدرة المكاتب الإقليمية على الترويج لحلول واستراتيجيات عملية تستجيب للظروف الإقليمية. وينبغي أيضاً أن تظل الإيكاو مستجيبةً للتوجهات المتطوّرة في القطاع، وأن تقدم إرشادات اقتصادية وتنظيمية في الوقت المناسب للدول، بما في ذلك بشأن نماذج الأعمال والترتيبات التنظيمية الناشئة التي يمكن أن تدعم النمو والوصول إلى الأسواق والمشاركة الفعالة والمنافسة العادلة.

٢-٢-٥ وحيثما تنطوي مبادرات الإيكاو على عواقب اقتصادية كبيرة، بما في ذلك من خلال القواعد القياسيّة أو الإرشادات أو أطر السياسات العامة الجديدة، ينبغي النظر، حسب الاقتضاء، في تأثيرها الاقتصادي والجدوى الاقتصادية لتنفيذها، مع مراعاة قدرات الدول الأعضاء واحتياجات البلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة. وينبغي تحديد سبل دعم التنفيذ، بما في ذلك التمويل، بالتزامن مع المبادرات، مع إيلاء الاهتمام لتحسين الوصول إلى التمويل اللازم للبنية التحتية للطيران ووظائف الدولة في مجال الرقابة، ومعالجة القيود المتعلقة بالبنية التحتية وسعة المجال الجوي.

٢-٢-٦ وأخيرًا، فيما يتعلق بمبادرة "عدم ترك أي بلد خلف الركب"، ورغم أنه غالبًا ما يُستشهد بها كمبدأ عام، ينبغي للإيكاو تعزيز فعاليتها من خلال إعداد وثيقة تجمع ما يلي:

(١) جميع الشواغل المرتبطة بمبادرة "عدم ترك أي بلد خلف الركب"؛

(٢) التدابير والإجراءات الملموسة الممكنة داخل المنظمة من أجل المضي قدماً في تحقيق هدف مبادرة "عدم ترك أي بلد خلف الركب".

٢-٣ العناصر المحتملة للسياسة المتوخاة في الفقرة ١٥ من قرار الجمعية العموميّة ٤٢-٢٦

٢-٣-١ اتساق السياسة

- تشجيع المراعاة المنهجيّة للتنمية الاقتصادية في جميع سياسات الإيكاو واستراتيجياتها وبرامج عملها وموادها الإرشاديّة وأنشطتها المعياريّة، حسب الاقتضاء.

٢-٣-٢ دعم التنفيذ

- تعزيز التنسيق بين أنشطة دعم التنفيذ وبرامج المساعدة الفنية ومبادرات التمويل والمكاتب الإقليمية، بما يتوافق مع الهدف الاستراتيجي "عدم ترك أي بلد خلف الركب". وينبغي أن يُعترف بذلك أيضًا بالأهمية الأفقية للمسائل الاقتصادية، وأن يُعزز التنسيق بشكل أفضل بين مكاتب الإيكاو وأفرقة الخبراء الفنيّة التابعة لها، وأن يُولى الاعتبار الواجب لتوقعات ومطالب واحتياجات المستفيدين من التعاون الذي تقدمه المنظمة أو الذي يتم من خلالها.

٢-٣-٣ الشراكات

- تعزيز التعاون مع مصارف التنمية المتعددة الأطراف والمؤسسات المالية الإقليمية وهيئات الأمم المتحدة وشركاء التنمية الآخرين، من أجل تيسير التنمية الاقتصادية لقطاع الطيران. وينبغي أن يسعى التعاون أيضًا إلى تعزيز الروابط مع قطاعات السياحة والتجارة ذات الصلة، حيثما كان ذلك مناسبًا، لدعم الربط الجوي بين المدن والطلب المستدام على النقل الجوي.

٢-٣-٤ الرصد

- النص على رفع تقارير دورية إلى المجلس بشأن التقدم المحرز في تنفيذ الفقرة ١٥ من قرار الجمعية العموميّة ٤٢-٢٦، بما في ذلك النواتج والإجراءات المحددة للفترة الثلاثية المقبلة، بهدف إطلاع الدورة الثالثة والأربعين للجمعية.

٣- الاستنتاج

٣-١ يتيح المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوّي فرصة مناسبة لتحديد الاعتبارات العملية التي قد تساعد المجلس في وضع السياسة المطلوبة بموجب الفقرة ١٥ من قرار الجمعية العموميّة ٤٢-٢٦.

٣-٢ وبناءً على ذلك، يُدعى المؤتمر إلى أن يوصي المجلس بأن يراعي، عند وضع تلك السياسة، اتخاذ تدابير تهدف إلى ما يلي:

أ) تعزيز اتساق السياسة من خلال الدمج المنهجي للاعتبارات المتعلّقة بالتنمية الاقتصادية، بما في ذلك الآثار الاقتصادية والتنظيمية وإمكانية التنفيذ والإنصاف والمنافسة وعدم التمييز والمشاركة العادلة في جميع أنشطة الإيكاو وبرامجها؛

ب) وتعزيز التنسيق بين إدارات الإيكاو وأفرقة الخبراء الفنيّة التابعة لها ومكاتبها الإقليمية وأنشطة دعم التنفيذ في إطار نهج «الايكاو الواحدة»، بما في ذلك بناء القدرات وتقديم الدعم الاستراتيجي في مجال التنمية الاقتصادية للنقل الجوي؛

ج) وتعزيز التعاون مع شركاء التنمية والتمويل، بما في ذلك مصارف التنمية المتعددة الأطراف والمؤسسات المالية الإقليمية وهيئات الأمم المتحدة والقطاعات ذات الصلة بالسياحة والتجارة، دعماً للتنمية المستدامة لقطاع الطيران، مع إيلاء الاعتبار الواجب لاحتياجات المستفيدين من الدعم المقدم من قبل الإيكاو أو من خلالها؛

د) واستعراض التقدم المحرز دورياً في تنفيذ الفقرة ١٥ من قرار الجمعية العموميّة ٤٢-٢٦، بما في ذلك المخرجات التي تم الحصول عليها والإجراءات التي ستُتخذ خلال الفترة الثلاثية المقبلة، ورفع تقرير بذلك

— انتهى —