



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٢٧: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الاقتصادية

مساهمة الأشغال الجوية في حالات الكوارث والطوارئ - تجربة الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية

(ورقة مقدمة من شيلي)

الموجز التنفيذي

يمكن فهم الأشغال الجوية على أنها جميع الأنشطة الجوية التجارية التي لا تندرج في فئة نقل الأشخاص أو البضائع أو البريد باستخدام الطائرات، والتي تشمل على سبيل المثال مكافحة الحرائق؛ ودعم الزراعة والبناء؛ والتصوير الفوتوغرافي والتصوير السينمائي في الجو؛ ورحلات المسح والمراقبة الجوية؛ واستمطار السحب؛ وعمليات الإجلاء الطبي، وما إلى ذلك. ونتيجة لظواهر طبيعية مختلفة ولا سيما الظواهر الناجمة عن الظروف الجوية القاسية وتغير المناخ (حرائق الغابات والفيضانات والانهييارات الأرضية وغيرها)، واجهت دول عديدة حالات طوارئ تعرض للخطر حياة السكان وسبل عيشهم والاتصالات والقدرة على الوصول والحصول على الخدمات الأساسية، وتغير بوجه عام ظروف معيشة كثير من الناس. وفي هذه السيناريوهات، تعتبر أنشطة الدعم والإنقاذ والإمداد ضرورية، ويمكن تنفيذ معظمها بسرعة وكفاءة باستخدام الطائرات.

وتسلط ورقة العمل هذه الضوء على أهمية الأشغال الجوية والخدمات الجوية الخاصة في الاستجابة للكوارث وتحقيق التنمية الاقتصادية بوجه عام، وعلى ضرورة أن تبرم الدول اتفاقات لتسهيل هذه الأنشطة من خلال إزالة الحواجز التي تعوق وصول كل دولة منها إلى أسواق الدولة الأخرى وتبسيط الإجراءات الإدارية والتشغيلية، دون إهمال اعتبارات السلامة بطبيعة الحال. ومن الأمثلة الجديرة بالذكر على التعاون في هذا المجال مذكرة التفاهم التي اعتمدتها لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية في عام ٢٠٢٣.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل هذه، ولا سيما التجربة التعاونية في أمريكا اللاتينية في مجال تسهيل الأشغال الجوية للمشغلين الأجانب؛

^١ قدمت شيلي ورقة العمل هذه باللغة الإسبانية.

(ب) إدراج هذه المسألة في برنامج عمل المنظمة بغية النظر في وضع إرشادات عامة أو اتفاقات نموذجية للدول تسهياً للوصول المشغلين الأجانب إلى أسواق الأشغال الجوية، ولا سيما في حالات الحاجة الماسة.	الأهداف الاستراتيجية: ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي التالي: "التنمية الاقتصادية لنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع"
لا يترتب على ذلك أي آثار مالية.	الآثار المالية:
الوثيقة Doc 7300، "اتفاقية الطيران المدني الدولي"	المراجع:

١- المقدمة

١-١ يعد الأثر المباشر وغير المباشر لقطاع النقل الجوي على اقتصاد الدول وتنميتها، والعمل الرائع الذي تقوم به منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكافو) في وضع إطار تنظيمي - لا يشمل المعاهدات التي تمثل قانون الجو الدولي فحسب، بل يشمل أيضاً شبكة اتفاقات الخدمات الجوية التي تجعل التنمية ممكنة - أمرين معروفين جيداً ويجري نشرهما عادةً على نطاق واسع. ولكن، نظراً إلى محدودية النطاق الجغرافي للأشغال الجوية أو الخدمات الجوية المتخصصة، أي جميع الأنشطة التي تجري باستخدام الطائرات لغرض الربح ولا تتطوي على نقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر، فلا يوجد إطار تنظيمي ملائم يشملها عندما يكون نطاقها دولياً أو عابراً للحدود. وتتسم الأشغال الجوية بعدة خصائص تميزها عن خدمات النقل، ومنها مثلاً ما يلي: نوع وحجم الطائرات المستخدمة؛ والاستخدام المتكرر للطائرات المروحية، وأضيفت إليه مؤخراً نظم الطائرات الموجهة عن بُعد؛ ودرجة عالية من التخصص وبالتالي ندرة الموظفين المؤهلين؛ وحقيقة أن هذه الأشغال والخدمات تنشأ عن حالات طارئة أو ظروف غير متوقعة، مما يعني أنها غير منتظمة بطبيعتها وتتطلب إجراءات إدارية أسرع؛ وارتباطها الوثيق بخدمات الإغاثة في حالات الطوارئ والكوارث والاحتياجات الصحية والاجتماعية وغيرها.

٢-١ وعلى الرغم من أن هذا السوق أصغر بكثير من سوق النقل الجوي، فلا ينبغي أن نستخف بإمكاناته الإنمائية أو بالأهمية التي يمكن أن يكتسبها بالنسبة إلى اقتصادات الدول، ولا سيما بالنسبة إلى قدرتها على الوقاية من الكوارث الطبيعية والكوارث التي يسببها الإنسان والتصدي لها. فإن العديد من البلدان تواجه كل عام عواقب وخيمة ناجمة عن حرائق الغابات والفيضانات والانهيانات الأرضية والزلازل وغيرها، أو لديها احتياجات كبيرة تتعلق بتوسيع نطاق قطاعات الزراعة والتعدين والبناء أو صيد الأسماك. وفي جميع هذه المجالات، يعد الدعم الذي تقدمه الأشغال الجوية أمراً ضرورياً. ويمكن أن تزيد الظروف الجغرافية والمناخية من صعوبة الاستجابة لمثل هذه الأحداث وتوفير الاتصال والمساعدة عندما تتضرر الاتصالات الأرضية. وهناك عامل آخر يؤثر في تطوير هذه الخدمات وهو أنها تقتصر عادة على العمليات المحلية، بسبب حجم ونطاق الطائرات المستخدمة وارتباطها بالأحداث في المنطقة المجاورة. ولكن، نظراً إلى النقاط المذكورة في الفقرات السابقة، فإن تطوير الأشغال الجوية عبر الحدود أمر ممكن ويمكن أن يعود بالفائدة على سكان البلدان المجاورة أو القريبة، ويقتضي الأمر إزالة العوائق المحتملة.

٣-١ بيد أن الدول لا تمتلك جميعها الموارد الاقتصادية أو الجوية اللازمة، وتحديدًا ما يكفي من الطائرات المناسبة والطواقم المؤهلة لتلك العمليات. وقد رأينا ذلك في منطقة أمريكا اللاتينية، حيث كافحت الدول من أجل حشد استجابة كافية للتصدي للكوارث، والوصول إلى المناطق النائية أو إرسال الإمدادات الطبية وغير الطبية. ويوجد في شيلي نحو ١٢٠ مشغلاً

للأشغال الجوية من مختلف الأنواع، وجميعهم معتمدون وفقاً لأعلى معايير السلامة ومجهزون بأساطيل حديثة من الطائرات والمروحيات. وهذا هو الحال أيضاً في بعض الدول الأخرى في المنطقة، ولكن الواقع مختلف تماماً في العديد من الدول.

٢- التحليل: تجربة أمريكا اللاتينية

١-٢ تشمل المتطلبات الدنيا لتقديم الخدمات الجوية التجارية عموماً المواصفات الفنية للطائرات وقدرات الطاقم والتصاريج التجارية والتشغيلية، التي تخضع جميعها للوائح الوطنية للدولة ويجب أن تمتثل للإجراءات التي تضعها كل سلطة. ومع ذلك، إذا جرى تقديم هذه الخدمات في إقليم دولة أخرى غير الإقليم الذي سُجلت فيه الطائرة أو الذي يقع فيه مقر الشركة الموردة، فستنشأ متطلبات إضافية وحتى حظر أو قيود. وفيما يتعلق بخدمات النقل الجوي، هناك درجة من التوحيد في الإجراءات يجب اتباعها للحصول على الاعتمادات اللازمة وممارسة النشاط في بلد أجنبي. أما بالنسبة إلى الأشغال الجوية، فلا يوجد التوحيد نفسه في شكل الاتفاقات أو مضمونها، ولا يوجد تنسيق كافٍ لتسهيل وتحرير تطبيقها في دول أخرى.

٢-٢ ومن هذا المنطلق، وبالنظر أيضاً إلى أن بعض دول الإقليم تمتلك أسطولاً من الطائرات أكبر وأحدث وعدداً كافياً من الطيارين والمشغلين المؤهلين فنياً، الذين يمكن نشر قدراتهم في أراضي دول أخرى، استهدفت لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية في عام ٢٠٢٣ مبادرة لتسهيل التعاون في مجال الأشغال الجوية، مما يتيح للمشغلين من إحدى الدول الأعضاء أداء أعمال جوية في أراضي دولة عضو أخرى في حالات الطوارئ أو كلما كان ذلك ضرورياً لدعم المشغلين المحليين أو استكمال القدرات، بغية فتح باب الانتفاع بهذه الأشغال بطريقة غير تمييزية. وبلوغ هذه الغاية، وُضعت مذكرة تفاهم تتعهد بموجبها الأطراف، دون المساس بالسلامة، بتبسيط وتسريع الإجراءات المتعلقة بمواصفات الطائرات وقدرات الطواقم وإصدار التصاريح في حالات الطوارئ المعلنة رسمياً أو في أوضاع مماثلة تحددها كل دولة.

٣-٢ وتهدف مذكرة التفاهم إلى منح معاملة متساوية لمشغلي الأشغال الجوية في الدول الموقعة الأخرى؛ ويمكن الاطلاع على نصها في الموقع الإلكتروني التالي: https://clac-lacac.org/documents/?lang=en#MoU-EstMie_eng. وفي هذا الصدد، تحدد مذكرة التفاهم التزامات تشمل جملة أمور منها ما يلي: الحرص على إبلاغ الأطراف المعنية في المنظمة أو الإدارة أو الشخص الذي يتعين الاتصال به من أجل الاضطلاع بعملية الأشغال الجوية؛ وتبسيط وتسريع إجراءات الترخيص للمشغلين من الأطراف الأخرى، من خلال الاعتراف بالوثائق الصادرة في دولة المنشأ للشركة المعنية والتصديق عليها؛ وتسهيل التصديق على التراخيص الصادرة عن الأطراف الأخرى لأفراد الطاقم وغيرهم من الموظفين الفنيين؛ وتبسيط وتسريع إجراءات تشغيل مؤسسات صيانة الطائرات التي تقدم خدمات إلى مشغلي الأشغال الجوية الأجانب؛ وإنشاء دليل لشركات الأشغال الجوية الأجنبية يتضمن معلومات عن أدونها وتراخيصها وإجازاتها وقدراتها الفنية، من أجل تسهيل منح التصاريح في المستقبل؛ وتبادل المعلومات والدراية التكنولوجية واللوائح الفنية وأدلة الإجراءات المتعلقة بأفضل الممارسات وتنظيم الأشغال الجوية.

٤-٢ ونعتقد أن هذه الأداة مبادرة مفيدة؛ فهناك الآن ١١ دولة طرفاً في مذكرة التفاهم، من أصل ٢٢ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية. وقد نجح تطبيقها بالفعل في الاستجابة لحالات الطوارئ المناخية التي واجهتها بلدان المنطقة، مثل حرائق الغابات في باتاغونيا على الحدود الجنوبية للأرجنتين وشيلي بين أكتوبر ومارس ٢٠٢٥، عندما تمكنت طائرات من كلا البلدين من مكافحة الحرائق دون اعتبار للحدود. ولذلك نعتقد أن هذه الأداة يمكن أن تكون مصدر إلهام في صياغة المادة الإرشادية العامة للدول الأعضاء في الإيكاو التي تسعى إلى تحفيز الأشغال الجوية في أراضيها.

٥-٢ وعلى الرغم من أن مفهوم حقوق الحركة الجوية لا ينطبق على الأشغال الجوية، فمن الممكن إحرار تقديم في فتح الأسواق وإزالة الحواجز التي تعوق المنافسة من أجل توسيع نطاق الخدمات المقدمة إلى الدول والسكان عموماً، لا سيما في حالات الطوارئ والكوارث التي تهدد حياة الناس والمجتمعات وسبل عيشهم، وذلك بتطبيق نهج التحرير ذاته الذي تروجه الإيكاو في مجال النقل الجوي.

— انتهى —