



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

جلسة مفتوحة

البند رقم ٨ : بيانات وفود الدول الأعضاء

بيان السنغال

(قدّمه يانكوبا دييمي، وزير البنية التحتية والنقل البري والجوي)

السيد وزير النقل الكندي،

أصحاب السعادة، معالي الوزراء،

رئيس الجمعية،

رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي

الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي

السيدات والسادة،

يشرفني أن أخاطبكم اليوم بمناسبة انعقاد جمعيتنا العمومية الثانية والأربعين، لأشارككم نقاط القوة والآفاق والفرص التي تتمتع بها السنغال في قطاع الطيران المدني والنقل الجوي.

إن الاستقرار السياسي والاجتماعي الذي تتمتع به السنغال، إلى جانب النظم الإدارية الرشيدة التي تتبناها أعلى السلطات في البلاد تحت قيادة الرئيس باسيرو ديوماي دياخار فاي ورئيس الوزراء عثمان سونكو، يجعل منها بيئة مواتية للاستثمار والشراكات الاستراتيجية.

وتتمتع السنغال بموقعٍ استراتيجي على مفترق الطرق بين أفريقيا وأوروبا والأمريكتين، وهي مركز رئيسي للعبور الجوي الإقليمي والدولي.

والبنية التحتية الحديثة في السنغال، والتي يتجلى مثال لها في مطار بليز ديان الدولي، مجهزة تجهيزاً كاملاً لاستيعاب النمو المستدام في الحركة الجوية، مع تعزيز الروابط مع بقية العالم.

¹ النسخة الفرنسية مقدمة من السنغال

ويُعدّ مطار بليز ديان الدولي الآن محركاً رئيسياً للاقتصاد، إذ يُسهّل ليس فقط حركة الأشخاص، ولكن أيضاً حركة البضائع، ويُسهّم في ترسيخ مكانة السنغال كمركز إقليمي سريع النمو.

وبفضل الجمع بين بنية تحتية عالية الجودة والالتزام بالسلامة والأمن والتسهيلات والامتثال للقواعد القياسية الدولية، تتواجد بيئة جذابة لشركات الطيران والمستثمرين الأجانب.

وعلاوة على ذلك، تلتزم بلادنا التزاماً راسخاً بالتنمية المستدامة، واحترام المعايير البيئية العالمية مع بناء القدرة على إدارة تدفق الركاب المتزايد في مطاراتنا.

وفي إطار هذه المساعي، أطلقنا العديد من المشاريع لتحديث مرافق مطاراتنا من خلال تحسين السلامة وتعزيز الطيران الأخضر، وذلك لمواجهة تحديات القرن الحادي والعشرين فيما يتعلق بخفض انبعاثات الكربون وغازات الاحتباس الحراري.

ويظهر مدى طموحنا من خلال الخطة الوطنية للتحويل ٢٠٥٠، التي تهدف إلى جعل السنغال دولة ذات سيادة وتتعمم بالعدل والازدهار وتُعطي القيم الراسخة.

ويعزز هذا البرنامج الطموح إنشاء بنية تحتية مرنة وتنويع الاقتصاد وتعزيز قطاع طيران موجه نحو الابتكار والاستدامة، بما يتماشى مع التزاماتنا بالتنمية المستدامة.

وستدعم خطة ٢٠٥٠ جهودنا لتطوير قطاع الطيران من خلال الاستثمار المستمر في تحديث المرافق وتحسين السلامة وتعزيز الأمن والامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية القادرة على الإيكاء.

والهدف هو ترسيخ مكانة بلادنا كمركز جوي إقليمي رئيسي، قادر على جذب المزيد من شركات الطيران الأجنبية، وتعزيز التواصل في قارتنا.

وفي الوقت نفسه، تشهد السياحة، وهي عنصر أساسي في استراتيجيتنا للتنمية الاجتماعية والاقتصادية، نمواً ملحوظاً، مدفوعاً بتراثنا الثقافي والتاريخي الغني والتنوع الطبيعي، وهو ما يجذب أعداداً متزايدة من الزوار سنوياً، ويُحقق عوائد اقتصادية إيجابية لقطاع الطيران بأكمله.

وبالتالي، يستفيد قطاع السياحة في السنغال من أداء قطاعي الطيران والنقل الجوي. وبناءً على ذلك، نعمل جاهدين لتطبيق القواعد القياسية والتوصيات الدولية الخاصة بالتسهيلات، لضمان انسيابية حركة الأشخاص والبضائع عبر نظامنا الجوي عالي الأداء والموثوق به.

ومع ذلك، لا بد من القول إن العديد من البلدان، وخاصة في أفريقيا، لا تزال تواجه تحديات كبرى في تنفيذ الأهداف الاستراتيجية للإيكاو.

أولاً، فيما يتعلق بسلامة الطيران المدني: تُظهر عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP - CMA) الذي تُجره الإيكاو، أنه يتعين بذل المزيد من الجهود في أفريقيا للارتقاء بمستوى التنفيذ الفعال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية إلى المتوسط العالمي. وتدعم السنغال مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، وتعلن بموجب هذا البيان استعدادها لمشاركة تجربتها، عقب النتائج الممتازة التي أظهرتها عمليات تدقيق الإيكاو في عام ٢٠٢٤.

وفيما يتعلق بالأمن وإدارة المخاطر، وفي مواجهة التهديدات التي تتخذ أشكالاً متعددة وترتبط بشكل متزايد بالأمن الإلكتروني، تحتاج بلداننا إلى التكيف مع الأوضاع إذا ما أرادت التخفيف من حدة المخاطر. ويجب على المنظمات الدولية، مثل الإيكاو واللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)، مناشدة الحكومات والمؤسسات المالية لحشد الموارد اللازمة لمعالجة نقص المعدات.

وفيما يتعلق بتنظيم النقل الجوي، أطلق الاتحاد الأفريقي السوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي (SAATM)، إلا أن الاختلافات التنظيمية بين الدول الأعضاء ونقص التنسيق والقضايا الاقتصادية والسياسية تعيق التكامل الإقليمي وتعيق التواصل المحسن بين المدن الأفريقية.

وفيما يتعلق بالموارد البشرية والتدريب، هناك نقص حاد في الطيارين المؤهلين ومراقبي الحركة الجوية وفنيي الصيانة والملاحة في أفريقيا وحول العالم. ونحن بحاجة إلى إيجاد أوجه تآزر لتشجيع سياسات تدريب أكثر مرونة للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (NGAP).

وفيما يتعلق بالموارد المالية والاستثمار، تواجه معظم مشاريع تحديث المطارات الدولية في أفريقيا صعوبة في حشد التمويل اللازم. وعادة ما تتغلب الشراكة بين القطاعين العام والخاص على عدد من العقبات، ولكن أصبح من الواضح أن هناك حاجة إلى دعم مالي ثابت وتخطيط دقيق من جانب الحكومات. وتقع على عاتق الإيكاو مسؤولية إحداث فرص للتبادل مع المؤسسات المالية لدعم تطوير البنية التحتية للطيران.

وبالمثل، يؤثر التأخير في تنفيذ منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية أيضاً على التنقل الجوي.

وأخيراً، وفيما يتعلق بالصراعات السياسية والاجتماعية وعدم الاستقرار، فإن الوضع الأمني الصعب في بعض البلدان الأفريقية يؤثر على إدارة الحركة الجوية الإقليمية، ويحد من قدرة سلطات الطيران في تلك البلدان على إيلاء الاهتمام الكافي لتطبيق القواعد القياسية والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

السيدات والسادة،

تُظهر التحديات المذكورة أعلاه أن الوضع قد يشوبه الكثير من التعقيد، ولكنها تُشير أيضاً إلى فرص للتعاون والتمويل وتبادل أفضل الممارسات للتغلب على هذه العقبات.

لذلك، أودّ التأكيد على ضرورة التعاون المتعدد الأطراف، ولا سيما من خلال المساعدة الفنية التي تُقدّمها الإيكاو وتعبئة التمويل المبتكر لتسريع تحديث قطاع الطيران الأفريقي.

وفي الختام، أودّ أن أؤكد من جديد على أن السنغال، من خلال الخطة الوطنية للتحويل ٢٠٥٠ وطموحها الراسخ لإنشاء بنية تحتية حديثة، ملتزمة التزاماً راسخاً بالابتكار والاستدامة وبجعل قطاع الطيران فيها أداة فعالة لتحقيق التقدم المشترك.

ونعترز مواصلة جهودنا لجعل بلدنا مثلاً للتنمية المستدامة والتواصل، بالشراكة مع المجتمع الدولي بأسره.

شكراً لكم على حُسن متابعتكم واهتمامكم بطموحاتنا المشتركة. وآمل أن تكون هذه الجمعية العمومية الثانية والأربعون لمنظمة الطيران المدني الدولي فرصة مثمرة لتعزيز التعاون الدولي من أجل التنمية المستدامة للطيران في جميع أنحاء العالم.

— انتهى —