

الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

البند ٢٠ من جدول الأعمال: مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب

مستجدات دراسة الجدوى -

تحليل الاحتياجات في مجال الطيران من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ

(ورقة مقدّمة من مجلس الإيكاو)

موجز تنفيذي

أيدت الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية للإيكاو اقتراحاً بأن يُجري المجلس دراسة جدوى لإنشاء مكتب فرعي إقليمي في منطقة المحيط الهادئ لتوفير المزيد من الدعم المباشر من أجل الدول الجزرية في المحيط الهادئ. وأيد المجلس، خلال دورته ٢١٠، خطة عمل لإجراء تحليل لاحتياجات الطيران، ولاحظ أن الإيكاو ستتكفل بتدبير الموارد اللازمة لتمويل هذا الأمر من خارج الميزانية. وقد بدأت هذه الدراسة في شهر مارس ٢٠١٩. وتعرض هذه الورقة تقريراً بالمستجدات المتعلقة بإجراء تحليل الاحتياجات في مجال الطيران من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ (PSIDS).

الإجراءات: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) ملاحظة المعلومات الواردة في هذه الورقة؛

(ب) الإعراب عن تقديرها للدول التي قدمت تبرعات طوعية ودعمًا عينياً من أجل إجراء هذه الدراسة؛

(ج) إعطاء توجيهاتها إلى المجلس لاستعراض التوصيات الواردة في تقرير الدراسة وإعداد خارطة طريق لتنفيذها، كما قد تكون عدلت من جانب المجلس.

الأهداف الاستراتيجية: تتصل ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية التالية: السلامة الجوية؛ وسعة وكفاءة شبكة الملاحة الجوية؛ وأمن الطيران والتسهيلات؛ والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي.

الأثار المالية: تُنفذ الأنشطة المشار إليها في ورقة العمل هذه في إطار الموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠١٧ - ٢٠١٩ والمساهمات من خارج الميزانية.

مراجع: ورقة عمل الجمعية العمومية WP/218، التفتيح رقم ١ - المكتب الإقليمي الفرعي للمحيط الهادئ
ورقة عمل الجمعية العمومية WP/501 - تقرير اللجنة التنفيذية عن البند ٢٨ من جدول الأعمال
القرار ٣٩-٢٣ الصادر عن الجمعية العمومية - مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"
القرار ٣٩-٢٥ الصادر عن الجمعية العمومية - مساهمة الطيران في خطة عمل الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠

١- معلومات أساسية

١-١ خلال الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو، اشترك كل من جزر كوك وفيجي وكيريباتي ونيوزيلندا وبابوا غينيا الجديدة وساموا وسنغافورة وتونغا وفانواتو في ورقة العمل A39-WP/218، التي تضمنت توصية بأن تُجري الإيكاو، بالتعاون الوثيق مع الدول الجزرية في المحيط الهادئ، دراسة جدوى إنشاء مكتب فرعي إقليمي في منطقة المحيط الهادئ والنظر في إجراء مزيد من التحليل بشأن حيثيات إنشاء هذا المكتب. وأيدت الجمعية العمومية أن ينظر المجلس في إجراء دراسة الجدوى المذكورة. وكان المجلس قد استعرض خلال دورته ٢١٠ القرارات الصادرة عن الدورة ٣٩ للجمعية العمومية، وكلف الأمانة العامة بإجراء الدراسة، مستعينة بموارد من المساهمات الطوعية المُقدّمة من دول ومن منظمات دولية.

٢-١ شرعت الأمانة العامة في بادئ الأمر في تحديد الاختصاصات اللازمة للدراسة، بهدف تحديد احتياجات الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ (PSIDS) فيما يتعلق بالسلامة الجوية، وسعة شبكة الملاحة الجوية وكفاءتها، وأمن الطيران. ومن أجل ضمان مشاركة الدول المعنية، فقد أُجري في إطار مشروع الاختصاصات عدة مشاورات مع الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ شملت عقد لقاءات على هامش المؤتمر الرابع والخمسين لرؤساء الطيران المدني في آسيا والمحيط الهادئ (خلال الفترة من ٧ إلى ١١/٨/٢٠١٧ في مدينة أولانباتار بمنغوليا)؛ والمؤتمر الأول لوزراء الطيران المدني في آسيا والمحيط الهادئ (خلال الفترة من ٣١/١/٢٠١٨ إلى ١/٢/٢٠١٨ في بيجين بالصين)؛ والمؤتمر الخامس والخمسين لرؤساء الطيران المدني في آسيا والمحيط الهادئ (٢٢/١٠/٢٠١٨ في مدينة نادي فيجي).

٣-١ وبمناسبة انعقاد اجتماع مجلس منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO) (في أوكلاند، نيوزيلندا، خلال الفترة ٣-٥/١٢/٢٠١٨)، قدّم المكتب الإقليمي لآسيا والمحيط الهادئ تقريراً بمستجدات المعلومات إلى جميع الدول المهتمة بالتوقعات بشأن تشكيل الفريق وخطة العمل وآلية تمويل الدراسة الخاصة بتحديد احتياجات الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ. وأقرت جوانب أخرى من الدراسة بعد مناقشتها خلال هذا الاجتماع، بما في ذلك عرض قدمته فيجي لاستضافة هذه الدراسة في مدينة نادي وتقديم تذاكر الطيران بالمجان لفريق الدراسة من أجل بعض الزيارات الميدانية التي سيقومون بها إلى الدول. كما اتفق على اتخاذ ترتيبات من أجل مشاركة بعض ممثلي الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ (PSIDS) في بعض الزيارات الميدانية بصفة مراقبين يمثلان جميع الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ. وبالإضافة إلى ذلك، فقد منحت الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ موافقتها لفريق الدراسة بالاطلاع على تقارير دراسة سابقة، والتزمت بتسهيل اجتماعات فريق الدراسة مع كبار المسؤولين المعنيين (على المستوى الوزاري) خلال تلك الزيارات الميدانية إلى الدول.

٢- نطاق الدراسة والغرض منها ومنهجيتها ومبادئها

١-٢ بينما أيد قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٣ إجراء دراسة جدوى بشأن إنشاء مكتب فرعي إقليمي للإيكاو، فإن المعلومات التي تلقتها الإيكاو على مدى مرحلة التشاور أشارت إلى وجود مجموعة من العراقيل الفريدة التي تواجه التنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ. وبالتالي، فقد اعتُبر أنه من الضروري حصر الاحتياجات مع إيلاء الاعتبار الواجب لمواطن الضعف التي تتسم بها الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ، وتقييم الكيفية التي يمكن بها للطيران المدني أن يُلطف من بعض التحديات التي تواجهها هذه الدول وأن يدعم تنميتها المستدامة. وقد أدى ذلك أيضاً إلى توسيع نطاق الدراسة لتشمل إجراء تحليل مقارن للتكاليف/الفوائد لمختلف أشكال آليات الرقابة والمساعدة التنظيمية الحكومية، فضلاً عن خيار إنشاء مكتب فرعي إقليمي للإيكاو. وتجدر الإشارة إلى أن هذه الدراسة تأخذ بعين الاعتبار إطار الأمم المتحدة الساري: جدول أعمال الأمم المتحدة للتنمية المستدامة حتى عام ٢٠٣٠، ومسار طرائق العمل المعجلة من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية، وإطار سينداي للحد من مخاطر الكوارث خلال الفترة ٢٠١٥ - ٢٠٣٠. وترد النسخة النهائية من الاختصاصات في المرفق (أ) بهذه الورقة.

٢-٢ وتشمل الدراسة الخاصة بالدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ بابوا غينيا الجديدة، وبالاو، وتوفالو، وتونغا، وجزر سليمان، وجزر كوك، وجزر مارشال، وساموا، وفانواتو، وفيجي، وكيريباتي، وميكرونيزيا (ولايات ميكرونيزيا الموحدة)، وناورو، ونيوي^٢.

٣-٢ ولهذه الدراسة أغراض رئيسية تتمثل في تحديد التحديات والاحتياجات الراهنة للدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ فيما يتعلق بالطيران المدني، وتحديد الخيارات المحتملة للمساعدة على التصدي لهذه التحديات. وفي هذا الإطار، وبالنظر إلى المجموعة الفريدة من التحديات التي تواجهها الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ، فإن الهدف الرئيسي هو تعزيز قدرات هذه الدول بطريقة قوية ومرنة تصب في مصلحة تنميتها المستدامة، فضلاً عن تعزيز قدرتها على تحمّل المخاطر المتصلة بالمناخ.

٤-٢ وتستند الدراسة إلى مبدأ الحوار القوي مع جميع أصحاب المصلحة، بما في ذلك الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ ومنظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO) وأمانة منتدى جزر المحيط الهادئ (PIFS)، والمنظمة الحكومية التي تأسست في كنفها منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ. وتحقيقاً لهذا الغرض، فقد تحدد العدد الأمثل للزيارات الميدانية إلى الدول في حدود الإطار الزمني للدراسة والقيود المفروضة على ميزانيتها، مما أسفر عن القيام بزيارات إلى ١١ دولة، وإلى كل من منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO) وأمانة منتدى جزر المحيط الهادئ (PIFS). وبالإضافة إلى ذلك، فقد دُعيت الدول القليلة التي لم تُختص بزيارات ميدانية إلى الالتقاء برئيس فريق الدراسة ("المستشار الأول للطيران المدني") من أجل تقديم آرائها ومدخلاتها إلى الفريق. كما حُصص الوقت الكافي لفريق الدراسة من أجل التحليل والإبلاغ عن نتائج الأعمال.

٥-٢ وقد تمحورت الدراسة حول مرحلتين: المرحلة الأولى: تتألف من 'تحليل الوضع والقدرات'؛ والمرحلة الثانية: تتألف من 'تحليل الخيارات'. وعُقد اجتماعان تشاوريان في إطار خطة العمل قرب نهاية المرحلة الأولى ونهاية المرحلة الثانية على التوالي، وذلك بغرض تقديم مشروع النتائج إلى جميع الدول والمنظمات المعنية والحصول منها على الآراء والتعليقات للنظر فيها.

٦-٢ وتتألف المرحلة الأولى من الدراسة من مهمتين. أما المهمة الأولى، فهي تحليل حالة بيئة الطيران الراهنة في الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ. ويشمل ذلك تحليلاً للأوضاع الخاصة بالتحديات التي تواجهها تلك الدول فيما يتعلق بمجال الطيران، فضلاً عن تحليل لإسهامات قطاع الطيران المدني في التنمية المستدامة وفي جهود الإغاثة في أعقاب وقوع كوارث طبيعية. كما تشمل هذه المهمة استعراضاً لأوضاع السلامة الجوية وأمن الطيران في الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ، استناداً إلى النتائج المستمدة من الأنشطة المتعلقة ببرامج الإيكاو لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وتدقيق أمن الطيران، فضلاً عن المعلومات المتعلقة بمعدلات الحوادث.

٧-٢ وتتمثل المهمة الثانية للمرحلة الأولى في تحليل القدرات. ويشمل ذلك تحليلاً للأحجام الحالية للحركة الجوية ومستويات الربط الجوي بهذه الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ وفيما بينها، كما يشمل استعراضاً لمدى الحاجة إلى توسيع/تحسين الطرق الجوية الموجودة والبنية الأساسية للطيران داخل هذه الدول بما يلبي الطلب المتوقع، وذلك استناداً إلى تنبؤات اقتصادية وتوقعات بالحركة الجوية.

٨-٢ أما المرحلة الثانية، فتتألف من تحليل مقارن، يشمل تحليلاً للتكاليف/الفوائد لمختلف خيارات التصدي للتحديات المحددة ودعم الدول في مهامها التنظيمية. والغرض من التحليل المقارن هو تقييم مختلف الخيارات وتقديم توصيات استناداً إلى المعلومات التي جُمعت خلال المرحلة الأولى من الدراسة. ويُستشهد بالخيارات المقترحة كأمتلة، وقد يتألف الحل من مجموعة من الخيارات، أو نهج متدرج نحو تنفيذ بعض الخيارات، أو خيارات خارج البدائل المطروحة أدناه:

(أ) تأسيس مشروع تعاوني إقليمي لتطوير القدرات المتعلقة بالسلامة الجوية والملاحة الجوية ومراقبة أمن الطيران داخل دول الإقليم؛

^٢ دولة غير متعاقدة.

- ب) تعزيز منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ من خلال تحسين قدرتها وأجهزة حكمها لتمكينها من الاضطلاع بدور أكبر كمنظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية؛
- ج) تشكيل هيئة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية وأمن الطيران من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ أو من أجل مجموعة فرعية من هذه الدول؛
- د) إنشاء مكتب فرعي إقليمي للإيكاو من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ.

٣- الموارد المستخدمة لإجراء الدراسة الخاصة بالدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ والمساهمات الطوعية المُقدّمة من الدول

١-٣ ضماناً لعدم التحيز وحسن القيادة والتوقيت في إجراء الدراسة الخاصة بالدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ، فقد وافقت الأمانة العامة على تعيين مسؤول أول بالأمانة العامة بوصفه المستشار الأول للطيران المدني معني بهذه الدراسة. وبالإضافة إلى ذلك، فمن أجل إتاحة الوصول بفعالية وكفاءة إلى المعلومات ذات الصلة بالأمن، كُلف مسؤول إقليمي معني بالأمن لدى المكتب الإقليمي لآسيا والمحيط الهادئ بدعم فريق الدراسة لمدة أربعة أسابيع.

٢-٣ وقد تواصلت الأمانة العامة بالدول الأعضاء للمساعدة على تغطية تكاليف الدراسة و/أو تقديم مساهمات عينية. وأسفرت هذه الجهود عن إعاره ثلاثة من أعضاء الفريق من ذوي المؤهلات والخبرة الرفيعة: خبير في مجال السلامة الجوية (معار من سنغافورة لمدة ٤ أسابيع)، وخبير في مجال المطارات (معار من الولايات المتحدة لمدة ٤ أسابيع)، وخبير في قانون الجو (معار من المملكة المتحدة). وبالإضافة إلى ذلك، فقد أُتيح خبير مؤهل ومتمرس في مجال النقل الجوي من خلال آلية برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران (IPAV) لمدة أسبوعين. وفيما يتعلق بالمساهمات المالية والعينية لتمويل الدراسة، فإن الإيكاو تعرب عن امتنانها لأستراليا وشيلي والصين وفيجي وسنغافورة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة على دعمها.

٤- الأطر الزمنية والنتائج المتوخاة من الدراسة الخاصة بالدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ

١-٤ من المتوقع الانتهاء من المرحلة الأولى من الدراسة بحلول ٢٠١٩/٧/١١، والانتهاء من المرحلة الثانية منها قبل نهاية شهر سبتمبر. وسوف يُقدّم مشروع التقرير إلى الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ والجهات المعنية الأخرى خلال لقاء يُعقد في شهر سبتمبر ٢٠١٩ قبل الانتهاء من الدراسة لإبداء التعليقات عليه. وفي حين لن يتسن إعداد نتائج دراسة الجدوى في الوقت المناسب لكي تنظر فيها الجمعية العمومية، إلا أن الأمانة العامة ستقدم التقرير النهائي إلى الدورة ٢١٨ للمجلس. وسيلزم التنسيق بشكل وثيق بين الإيكاو وجميع أصحاب المصلحة المعنيين فيما يتعلق بمتابعة التوصيات الواردة في التقرير وتنفيذها في نهاية المطاف. وعلاوة على ذلك، فقد تتطلب التوصيات حشد الموارد لاحقاً وتوسيع نطاق الشراكات مع الحكومات والقطاع الخاص ومنظمات الأمم المتحدة ذات الصلة.

٥- الاستنتاج والختام

١-٥ إن الإيكاو ملتزمة بالاستماع الجاد لوجهات نظر الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ بشأن التحديات التي تواجهها في مجال الطيران المدني، والتصدي بنشاط لهذه التحديات. وقد عملت الأمانة العامة مع العديد من الدول والمنظمات، وأدمجت الدراسة في إطار الأمم المتحدة المطبّق. ما يشكل مثلاً ملموساً على الكيفية التي يمكن أن تواصل بها الإيكاو الإسهام في تحقيق أهدافها، فضلاً عن تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، فيما يتعلق بمبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب، وفي هذه الحالة بالذات، عدم ترك أي إقليم خلف الركب. وسيعتمد مستوى تنفيذ توصيات هذه الدراسة على مدى التزام جميع أصحاب المصلحة المعنيين. وبينما كان إعداد هذا التقرير خلال المرحلة الأولى من التحليل، فقد بدأت الدراسة تؤتي ثمارها بالفعل. إذ زادت من مستوى المعرفة والفهم لدى الأمانة العامة بشأن وضع الدول النامية الجزرية الصغيرة في المحيط الهادئ والتحديات التي تواجهها في مجال الطيران. أما فيما يتعلق بهذه الدول والمنظمات لديها، فقد أسهمت الدراسة في تعزيز تواصلها مع الإيكاو، ما يُعطي من صورة الإيكاو على مستوى هيئات الطيران المدني والمستوى الوزاري.

المرفق (أ)

نطاق تحليل الاحتياجات في مجال الطيران من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ

١- المقدمة

يوفر قطاع النقل الجوي الدولي اليوم، بصورة مباشرة وغير مباشرة، ٦٢,٧ مليون فرصة عمل في جميع أنحاء العالم. ويساهم في الناتج المحلي الإجمالي على الصعيد العالمي بمقدار ٢,٧ تريليون دولار، ويستخدمه أكثر من ٤,١ مليار شخص وأكثر من ثلث قيمة الشحن العالمي عبر ٣٧ مليون رحلة جوية كل عام. وفي منطقة آسيا والمحيط الهادئ، يوفر قطاع النقل الجوي ٢٨,٨ مليون فرصة عمل، ويسهم بمقدار ٦٢٦ مليار دولار في الناتج المحلي الإجمالي على مستوى آسيا والمحيط الهادئ. وقد ولدت صناعة النقل الجوي في آسيا والمحيط الهادئ ما يُقدَّر بنحو ٣,٣ مليون فرصة عمل بشكل مباشر في عام ٢٠١٤.

والدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ هي مجموعة من الجزر المنفردة في منطقة آسيا والمحيط الهادئ التي تواجه ذات الصعوبات الفريدة في مجال التنمية المستدامة. وتتسم الدول الجزرية الصغيرة النامية عادة بمجموعة من الصعوبات الفريدة، بما في ذلك قلة الموارد والموقع النائي والقابلية للتأثر بالكوارث الطبيعية والتعرض للصدمات الخارجية وهشاشة الأوضاع والاعتماد بشدة على التجارة الدولية. ويعوق تقدمها الاجتماعي والاقتصادي ارتفاع تكاليف الاتصالات والبنى الأساسية والطاقة والنقل وعدم انتظام أحجام النقل الدولي لديها واعتماد اقتصاداتها بدرجة كبيرة على قطاعها العام بسبب صغر حجمها، وضيق قاعده الموارد التي تحرمها من فوائد اقتصادات وفورات الحجم^٤.

وفي شهر سبتمبر عام ٢٠١٥، اعتمد رؤساء الدول والحكومات التابعة مبادرة "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة حتى عام ٢٠٣٠"، بما في ذلك أهداف التنمية المستدامة السبعة عشر والأهداف المائة وتسعة وستون. وخطة التنمية المستدامة عبارة عن التزام بالقضاء على الفقر وتحقيق التنمية المستدامة بحلول عام ٢٠٣٠ في جميع أنحاء العالم، بما يكفل عدم ترك أي شخص وراء الركب. وكان اعتماد خطة التنمية المستدامة حتى عام ٢٠٣٠ إنجازاً بارزاً، يوفر رؤية عالمية مشتركة للتنمية المستدامة من أجل الجميع. وتدعو خطة التنمية المستدامة حتى عام ٢٠٣٠ إلى إيلاء اهتمام خاص للدول الجزرية الصغيرة النامية لأنها تواجه أوجه ضعف فريدة في سبيل تحقيق تنميتها المستدامة.

٢- منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) وروابطها بأهداف التنمية المستدامة

سيعتمد تحقيق أهداف خطة التنمية المستدامة حتى عام ٢٠٣٠ على التقدم في التنقل، بما في ذلك النقل الجوي الذي يتسم بالسلامة والأمن والكفاءة ويحقق الاستدامة الاقتصادية وبراغي المسؤولية البيئية. وعلى الرغم من عدم ارتباط هدف محدد من أهداف التنمية المستدامة بالنقل والطيران المستدامين، فثمة تسليم واسع النطاق بأن النقل والطيران المستدامين يشكلان عاملي تمكين أساسيين من أجل تحقيق خطة التنمية المستدامة حتى عام ٢٠٣٠. وفي عام ٢٠١٧، انتهت الإيكاو من تحليل شامل للكيفية التي تدعم بها خطة أعمالها للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩ خطة التنمية المستدامة حتى عام ٢٠٣٠. وحددت من خلال هذا التحليل روابط مباشرة مع ١٥ هدفاً من أهداف التنمية المستدامة السبعة عشر.

^٣ <https://aviationbenefits.org/around-the-world/asia-pacific/>

^٤ <http://unohrills.org/about/sids/>

وتركز مبادرة الإيكاو من أجل "عدم ترك أي بلد وراء الركب" على الجهود التي تبذلها الإيكاو من أجل مساعدة الدول على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو. والهدف الرئيسي من هذا العمل هو المساعدة على ضمان تناسم عمليات تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية على الصعيد العالمي لكي يتسنى لجميع الدول الاستفادة من المنافع الاجتماعية والاقتصادية الهامة للنقل الجوي الموثوق الذي يتسم بالسلامة.

وفي إطار مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب، تولي الإيكاو عناية خاصة من أجل دعم الدول الجزرية الصغيرة النامية في تحقيق أهداف التنفيذ المستدامة من خلال تعزيز قطاعات الطيران المدني لديها. إذ أنه يمكن لقطاع الطيران المدني القوي أن يعزز التقدم الاجتماعي والاقتصادي ويكفل استدامته من خلال، على سبيل المثال، السياحة المسؤولة التي تعد أحد المحركات الرئيسية لاقتصاد الدول الجزرية الصغيرة النامية. فعندما تدار السياحة بتركيز قوي على تخفيف حدة الفقر، يمكن أن يكون لها تأثير إيجابي في خفض مستويات الفقر من خلال توفير فرص التوظيف في المؤسسات السياحية للسكان المحليين، وتقديم السلع والخدمات للسياح، وتشغيل المؤسسات الصغيرة والمؤسسات المجتمعية. وكان النمو والأداء القويان للسياحة هما المحركين لخروج الرأس الأخضر (٢٠٠٧) وملديف (٢٠١١) وساموا (٢٠١٤) من قائمة مركز "أقل البلدان نمواً".^٥

وأيدت الجمعية العمومية في دورتها ٣٩ إجراء دراسة لتحديد التحديات والاحتياجات الراهنة للدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ فيما يتعلق بالسلامة الجوية والملاحة الجوية وأمن الطيران، فضلاً عن تحديد الخيارات المتاحة للتصدي لهذه التحديات. ومن بين الخيارات المتاحة إنشاء مكتب فرعي إقليمي في منطقة المحيط الهادئ. ولاحظت الأمانة العامة ضرورة توفير الموارد اللازمة لإجراء هذه الدراسة، ودعت الدول إلى تقديم الدعم لتوفير ما يلزم من موارد مالية وموارد بشرية عينية.

٣- تحليل الاحتياجات: نطاق العمل

وتمشياً مع ما ورد أعلاه، سٌجري الإيكاو تحليلاً لاحتياجات الطيران دعماً للسلامة الجوية، وسعة شبكة الملاحة الجوية وكفاءتها، وأمن الطيران. وبالعامل المباشر مع الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ ودول ومنظمات أخرى في منطقة المحيط الهادئ، ستقوم هذه الدراسة لتحليل الاحتياجات بما يلي:

(أ) تحديد ملامح التحديات في مجال سلامة الطيران والملاحة الجوية وأمن الطيران التي تواجهها الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ، وهي: بابوا غينيا الجديدة، وبالاو، وتوفالو، وتونغا، وجزر سليمان، وجزر كوك، وجزر مارشال، وساموا، وفانواتو، وفيجي، وكيريباتي^٦، وميكرونيزيا (ولايات ميكرونيزيا الموحدة)، وناورو، ونيوي؛

(ب) تحديد الخيارات المحتملة التي يمكن تناولها بمزيد من البحث من أجل التصدي لهذه التحديات.

وسوف تدير الإيكاو هذا العمل بالتعاون الوثيق مع المدير الإقليمي للإيكاو في آسيا والمحيط الهادئ، ومدير إدارة الملاحة الجوية، ومدير إدارة النقل الجوي، ورئيس مكتب التخطيط الاستراتيجي والتنسيق والشراكات.

وسيتطلب إجراء هذا التحليل للاحتياجات وما يعقبه من تقييم للخيارات، فضلاً عن تنفيذ التوصيات في نهاية المطاف، حشد الموارد وتوسيع نطاق الشراكات مع الحكومات والقطاع الخاص ومنظومة الأمم المتحدة.

^٥ <http://unctad14.org/en/pages/newsdetail.aspx?newsid=26>

^٦ أقل البلدان نمواً

وسوف تحدد الدراسة الظروف التي تتوفر بها منطقة المحيط الهادئ، مع مراعاة ضرورة ضمان مراقبة السلامة الجوية. كما ستبحث في الكيفية التي يسهم بها الطيران في التنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ، وذلك في سياق خطة التنمية المستدامة حتى عام ٢٠٣٠، ومسار طرائق العمل المعجلة من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية، وإطار سينداي للحد من مخاطر الكوارث خلال الفترة ٢٠١٥-٢٠٣٠ (إطار سينداي). ومن المتوقع أيضاً أن تستند هذه المبادرة إلى العمل الذي بدأه بالفعل مختلف الشركاء، بما في ذلك برنامج المحيط الهادئ للاستثمار بالطيران التابع للبنك الدولي، ومنظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ، وتقرير المساعدة الفنية المُقدّم من مصرف التنمية الآسيوي — "التعزيز المؤسسي لتنظيم الطيران".

وسترشح الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ اثنين من الممثلين على الأقل للمشاركة في هذه الدراسة.

تحليل الاحتياجات: منهجية العمل

-٤

سيسير تنفيذ هذا المشروع وفقاً لمرحلتين.

ستتألف المرحلة الأولى من تحليل الوضع والقدرات، بينما ستتألف المرحلة الثانية من تحليل الخيارات.

وقبل الشروع في المرحلتين الأولى والثانية، سيعقد اجتماع تنسيقي تمهيدي في مقر الإيكاو. ليتمكن المستشار الأول للطيران المدني، المشار إليه فيما يلي باسم "المستشار الأول" من الالتقاء بأعضاء الأمانة العامة قبل بدء الدراسة، والوقوف بشكل مباشر على المتاح من بيانات وخبرة فنية لدى الأمانة العامة في المقر. كما يمكن أن يشمل ذلك المشاركة مع أعضاء المجلس من منطقة آسيا والمحيط الهادئ. وسيطلب هذا الاجتماع ٥ أيام عمل.

المرحلة الأولى: تحليل الوضع والقدرات

سيكون مقر المستشار الأول في منطقة المحيط الهادئ خلال المرحلة الأولى، وسيستخدم البيانات المتحصل عليها خلال الاجتماع التنسيقي التمهيدي في مقر الإيكاو. وفي جزء من المرحلة الأولى، سيحصل المستشار الأول على دعم من فريق المشروع المؤلف من خبراء في مراقبة السلامة والأمن، واقتصاديات النقل الجوي، وإدارة المطارات. وسيكون لدى أعضاء الفريق رصيد من الدراية والتجربة بشأن الإيكاو والطيران المدني وسلطات الطيران المدني في الدول الجزرية في المحيط الهادئ والنظم الحكومية لمراقبة السلامة والبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USAOP)، والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP)، والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOS). بينما سيتألف فريق الدعم من خبراء معارين من دول أعضاء. وسيجري التشاور مع الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ بشأن اختيار الفريق. بينما سيقوم الخبراء في مقر الإيكاو والمكتب الإقليمي في آسيا والمحيط الهادئ بدعم التحليل من خلال عقد لقاءات دورية بنظام المؤتمرات عن بعد مع فريق المشروع طوال مدة المشروع.

وسوف تشمل هذه المرحلة قيام فريق المشروع ببعض الزيارات الميدانية إلى الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ للمساعدة على تحديد التحديات التي تواجهها هذه الدول. وسيتشاور فريق المشروع مع كبار مسؤولي الطيران في هذه الدول وفي غيرها من البلدان والمنظمات في منطقة المحيط الهادئ.

وتتطلب المرحلة الأولى إنجاز مهمتين رئيسيتين على النحو التالي:

المهمة الأولى من المرحلة الأولى: تحليل الوضع

تتألف المهمة الأولى من المرحلة الأولى من تحليل حالة بيئة الطيران الراهنة في الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ، ويشمل ذلك ما يلي:

أ) إعداد تقرير موجز عن أهمية الطيران لاقتصادات ونماء الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ؛

ب) إعداد تقرير موجز عن الأوضاع والتحديات الخاصة التي تواجهها الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ في مجال الطيران، بما في ذلك تحليل للكيفية التي يسهم بها قطاع الطيران في التنمية المستدامة وفي جهود الإغاثة في أعقاب وقوع كوارث طبيعية. كما ستشمل هذه المهمة إعداد قائمة لحصر مواطن الضعف التي تعاني منها البنى الأساسية للطيران فيما يتعلق بالكوارث الطبيعية الشائعة الحدوث في المنطقة.

وسيحدد الفريق درجة وجود أو نضج خطط التنمية الخاصة بالطيران، مثل الخطط الرئيسية للطيران المدني والخطط الرئيسية للمطارات وخطط الملاحة الجوية الوطنية. وسيشمل التحليل إجراء استعراض لاتساق خطط الطيران الوطنية مع خطط الطيران العالمية والإقليمية لدى الإيكاو. كما سيستعرض الفريق الروابط والأولويات المحددة لخطط الطيران الوطنية في إطار خطط التنمية الوطنية؛

ج) إعداد تقرير موجز للهيكل الإداري السائدة (بما في ذلك الموارد)، والعوامل الاقتصادية والتنظيمية والفنية والتشغيلية المتصلة بمجال الطيران في الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ، مع التركيز على كيفية تأثير هذه الهياكل في أداء هذه الدول فيما يتعلق بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USAOP)، والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP)، بما في ذلك إتاحة خدمات منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO) واستخدامها؛

د) استعراض حالة السلامة الجوية وأمن الطيران في الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ، لتشمل نتائج عمليات برنامج الإيكاو لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وعمليات برنامج الإيكاو لتدقيق أمن الطيران، ومستويات التنفيذ الفعال (EI)، فضلاً عن معدلات الحوادث والوفاة داخل هذه الدول؛

هـ) إعداد تقرير موجز عن مشاريع وبرامج المساعدة الفنية الجارية في دول منطقة المحيط الهادئ في مجال السلامة الجوية وأمن الطيران، الممولة من البنك الدولي ومصرف التنمية الآسيوي وأستراليا ونيوزيلندا وغيرهم من الجهات المانحة.

المهمة الثانية من المرحلة الأولى: تحليل القدرات

ستبدأ المهمة الثانية بتحليل الأحجام الحالية للحركة الجوية ومستويات الربط الجوي بهذه الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ وفيما بينها. واستناداً إلى تنبؤات اقتصادية وتوقعات بالحركة الجوية، ستضع الدراسة توقعات لمدى الحاجة إلى توسيع/تحسين الطرق الجوية الموجودة، فضلاً عن البنية الأساسية للطيران داخل هذه الدول بما يلبي الطلب المتوقع. وفي إطار هذا التحليل، سيُجرى أيضاً تحليل للاحتياجات التدريبية لتلك الدول منها، التي لم يجر هذا التقييم من أجلها حتى الآن. ويمكن أن توفر المعلومات المتعلقة بأعمال التنمية الجارية، بما في ذلك مشروع إصلاح منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO)، مدخلات مفيدة لموارد القوى العاملة الفنية والاحتياجات التدريبية من أجل الإقليم. وسوف يشمل تحليل القدرات ما يلي:

أ) تعريف المشكلة بشكل واضح لضمان تحديد التحديات والفرص الكامنة ودعمها بالأدلة التي جُمعت في هذه المرحلة؛

ب) تدوين الآراء، والاحتياجات والخبرات المحددة للدول التي استُشيرت خلال الجولات السابقة.

المرحلة الثانية: تحليل الخيارات

سيُجري الفريق في هذه المرحلة تحليلاً مقارناً، يشمل تحليل تكاليف وفوائد مختلف خيارات التصدي للتحديات المحددة، بما في ذلك الأشكال البديلة لآليات الدعم والمساعدة من أجل الدول فيما يتعلق بمراقبة السلامة الجوية. وسوف ينظر التحليل المقارن في البدائل التالية ويوصي بالحل الأمثل استناداً إلى نتائج المرحلة الأولى من التحليل. ويُستشهد بالبدائل المقترحة كأمتثلة، وقد يتألف الحل من مجموعة من البدائل، أو نهج متدرج نحو تنفيذ البدائل، أو قد يقترح حلاً خارج نطاق الخيارات المبينة أدناه.

فصلاً لم يكن المصعب بذلك فنتجبت نزعنى لثيول على حركه على تلك بلازلة لخذنى صهء؟ لثيول لعد ا عماء لم حرت على مائى تلك التمدب. عو آ م تقدم هنك لثيول قف عي م في لذي مئى قف هج لظ على حركه لسنق ب عى هو على حرك كلاج يوج ة.

١- تأسيس مشروع تعاوني إقليمي لتطوير القدرات المتعلقة بالسلامة الجوية والملاحة الجوية ومراقبة أمن الطيران داخل دول الإقليم

سيستند هذا النهج إلى أفضل الممارسات المستمدة من مشاريع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAP)، مثل "الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة" (SRVSOP) في أمريكا اللاتينية؛ ومشروع التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران — جنوب آسيا (COSCAP South Asia)، ومشروع التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران — جنوب شرق آسيا (COSCAP South East Asia)، ومشروع التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران — شمال آسيا (COSCAP North Asia)، والخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (AFI Plan). واتباعاً لهذا الخيار، ستقوم دول الإقليم بتجميع الموارد، من حيث الخبرة الفنية والتمويل لدعم مشروع إقليمي من شأنه أن يساعد على تطوير القدرات المتعلقة بالسلامة الجوية والملاحة الجوية ومراقبة أمن الطيران داخل دول الإقليم. وسيُنظر في أمر مشاركة الدول والمؤسسات المانحة في المشروع. ويمكن أن يتولى تنفيذ المشروع المكتب الإقليمي لآسيا والمحيط الهادئ من خلال إدارة التعاون الفني أو أي كيان آخر حسب الاقتضاء.

٢- تعزيز منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ من خلال تحسين قدرتها وأجهزة حكمها لتمكينها من الاضطلاع بدور أكبر كمنظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية

يمكن تعزيز دور منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ وتحسين هيكلها الإداري. وسوف يستند هذا النهج إلى أفضل الممارسات في تشكيل إحدى المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (مثل جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS)، ووكالة مراقبة سلامة وأمن الطيران المدني في اتحاد شرق أفريقيا (CASSOA)).

وتعمل الإيكاو على وضع استراتيجية وخطة عمل عالميتين من أجل تحسين المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، وإنشاء نظام عالمي لتوفير مراقبة السلامة الجوية. وسيجري استكشاف أوجه التآزر الممكنة بين مفهوم جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS) من أجل توفير مهام مراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية بشكلها الحالي.

وينبغي النظر إما على نطاق الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ، وإما مع فرادى الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ، من أجل مواصلة تنفيذ التحسين في المجالات التي حددها تحليل الثغرات الجاري في إطار مشروع إصلاح منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ.

٣- تشكيل هيئة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية وأمن الطيران

من شأن ذلك أن يستند إلى بعض أفضل الممارسات التي تقوم بها الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية (EASA)، ولكن يمكن تمكين سلطة إقليمية من العمل باسم الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ على المهام المتعلقة بالسلامة الجوية والملاحة الجوية ومراقبة أمن الطيران.

٤- إنشاء مكتب فرعي إقليمي للإيكاو من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ

• دراسة الدور والوظائف التي يمكن إسنادها إلى المكتب الإقليمي الفرعي المتوخى، وعلاقته الممكنة بالمحافل الأخرى في آسيا والمحيط الهادئ، مثل منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ، ومنتدى جزر المحيط الهادئ، والمجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في آسيا والمحيط الهادئ (APANPRIG)، والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - آسيا والمحيط الهادئ (RASG-APAC)، والاتفاقات والمعاهدات الإقليمية الأخرى المتصلة بالطيران، مثل معاهدة سلامة وأمن الطيران المدني في جزر المحيط الهادئ (PICASST).

• تحديد الخيارات المتعلقة بالهيكل الإداري للمكتب الإقليمي الفرعي المقترح وبحجمه، وكذلك الاحتياجات المالية اللازمة لإنشاء المكتب وتغطية التكاليف التشغيلية المتكررة/الجارية.

• دراسة الخيارات المتاحة لتمويل المكتب الإقليمي الفرعي المقترح، مثل: '١' اقتراح فرض ضريبة على المسافرين الإقليميين، الذي تدرسه منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ؛ '٢' الدعم المُقدّم من دولة أو أكثر من فرادى الدول الجزرية في المحيط الهادئ؛ '٣' التمويل من البنك الدولي أو غيره من الجهات المانحة؛ '٤' مساهمات من دول مانحة؛ '٥' التمويل من ميزانية البرنامج العادي لدى الإيكاو... الخ.

• إجراء تحليلات للتكاليف/الفوائد والآثار المتعلقة بالمواقع المناسبة للمكتب الإقليمي الفرعي.

• وفي حالة ما إذا كانت الدراسة تدعم إنشاء مكتب فرعي إقليمي للإيكاو، فسيتعين وضع خطة عمل لإدراج خطوات مثل الحصول على موافقة مجلس الإيكاو، وإبرام جميع الاتفاقات ذات الصلة مع الدول الجزرية في المحيط الهادئ، والدعوة إلى تقديم عطاءات لاستضافة المكتب الإقليمي الفرعي، وتحديد مصادر التمويل التشغيلي اللازم، واستقطاب الموظفين، وما إلى ذلك.

٥- النواتج والمُنجزات

- الاجتماع التسيقي التمهيدي في مقر الإيكاو والخطة المحدثة — خلال الأسبوع الأول من الحشد
- المرحلة الأولى، تقرير المهمتين الأولى والثانية — ١٢ أسبوعاً بعد الحشد
- المرحلة الثانية ومشروع التقرير النهائي — ١٤ أسبوعاً بعد الحشد
- التقرير النهائي — بعد أسبوعين من تلقّي التعليقات على مشروع التقرير النهائي

٦- مدة الدراسة: ٦ أشهر

٧- المراجع

- برنامج الأمم المتحدة للتنمية المستدامة حتى عام ٢٠٢٠
- مسار طرائق العمل المعجلة من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية
- برنامج العمل من أجل أقل البلدان نمواً للعقد ٢٠١١-٢٠٢٠ — خطة عمل إسطنبول
- إطار سينداي للحد من مخاطر الكوارث خلال الفترة ٢٠١٥-٢٠٣٠
- جدول الأعمال الجديد للمناطق الحضرية
- مذكرة مفهوم (دراسة جدوى إنشاء مكتب فرعي إقليمي تابع للإيكاو)
- ورقة عمل الجمعية العمومية A39-WP/494، "تقرير عن البند ٢٨ من جدول الأعمال (عدم ترك أي بلد وراء الركب)"
- تقارير بنك التنمية الآسيوي
- تقارير مجموعه البنك الدولي
- أي مواد أخرى تعتبر الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ أنها هامة

- انتهى -