



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ٢١: خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة (SDGs)

الحاجة الى الارشادات لإعداد سياسة الطيران الوطنية أو التخطيط الرئيسي للطيران المدني

(مقدمة من بنغلادش)

الموجز التنفيذي

تسلط هذه الورقة الضوء على الحاجة إلى مواد ارشادية بشأن سياسة الطيران الوطنية (NAP) أو التخطيط الرئيسي للطيران المدني (CAMP). وتقضي المادة ٤٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي بأن تعزز الدول الأعضاء تخطيط وتطوير نظام النقل الجوي الدولي. كما تسلط هذه الورقة الضوء على الحاجة إلى تنظيم ندوات عبر الإنترنت وورش عمل وتدريب مناسب لموظفي الطيران الرئيسيين من أجل تحقيق كفاءتهم المطلوبة لتطوير سياسة الطيران الوطنية أو التخطيط الرئيسي للطيران المدني (CAMP) وتنفيذها وتحديثها وفقا لأحكام الايكاو ذات الصلة.

ومن أجل مساعدة الدول الأعضاء في عملية وضع وتنفيذ سياسة الطيران الوطنية أو التخطيط الرئيسي للطيران المدني في وقت واحد، نعتقد كدولة عضو أنه ينبغي تقديم المزيد من التوجيه في مجال السياسات ودعم التنفيذ.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

أ) تشجيع الإيكاو على وضع مواد ارشادية بشأن سياسة الطيران الوطنية (NAP) أو التخطيط الرئيسي للطيران المدني (CAMP)؛

ب) تشجيع الإيكاو على تقديم المساعدة إلى الدول، حسب الاقتضاء، من خلال الندوات العالمية والإقليمية عبر الإنترنت وحلقات العمل والتدريب لتعزيز بناء قدراتها في مجال تطوير وتنفيذ التخطيط الرئيسي للطيران المدني (CAMP) في إطار مبادرة بشأن "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛

ج) تطلب إلى الإيكاو تحليل المعلومات الواردة في هذه الورقة والتداول بشأن هذه المسألة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بجميع الأهداف الاستراتيجية
الآثار المالية:	لا يطلب توافر موارد اضافية
المراجع:	الوثيقة Doc 10140، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٤ أكتوبر ٢٠١٩) الوثيقة Doc 9587، سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي الوثيقة Doc 9626، دليل تنظيم النقل الجوي الدولي الوثيقة Doc 8632، سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي

١- المقدمة

١-١ النقل الجوي هو قطاع خدمات أساسية لتطوير الاقتصاد الحديث. ومن شأن تعزيز الترابط الجوي الذي يوفرها الطيران أن يدفع الدول إلى إعادة الاستثمار في هذا القطاع. وتتوقف التنمية الاقتصادية الطويلة الأجل للدول، التي تحدد التزامات التخطيط والاستثمار المناسبة، على دورة صحية من تنمية الطيران والرخاء الاقتصادي.

٢-١ فرضت جائحة كوفيد-١٩ خسائر بشرية واجتماعية ومالية هائلة على العالم، وخاصة على أنشطة الطيران المدني. وأدت الجائحة إلى فرض قيود على السفر الجوي، مما أثر بشدة على قطاعي الضيافة والسياحة الوطنيين.

٣-١ وسيدعم التخطيط الرئيسي للطيران المدني (CAMP) بشكل فعال الدول النامية للتعافي من الوباء وبناء نظام طيران أكثر مرونة للنمو في المستقبل. تتوقع منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) أن تعود مستويات الحركة الجوية إلى مستويات عام ٢٠١٩ في موعد لا يتجاوز عام ٢٠٢٢، وربما في أواخر عام ٢٠٢٤.

٤-١ ويكتسي التخطيط الرئيسي للطيران المدني أهمية حاسمة لضمان استعداد الدولة لتنشيط قطاع الطيران لديها في أعقاب جائحة كوفيد-١٩. ولتلبية احتياجات الدول الأعضاء لوضع أو تحديث خططها الرئيسية للطيران، يتحتم الآن على جميع الدول الأعضاء أن تجري عمليات تدريب وحلقات عمل للمنظمة بشأن التخطيط الرئيسي للطيران المدني.

٥-١ وقد اعتمدت الجمعية العمومية القرار ٣٩-١٥ الذي يدعو الدول الأعضاء إلى ضمان تطوير خدمات النقل الجوي الدولي بطريقة منظمة ومنتظمة وفعالة واقتصادية ومتناغمة ومستدامة. ويدعو القرار أيضا إلى أن تكون رسوم الانتفاع لاسترداد تكاليف خدمات المطارات والملاحة الجوية معقولة وفعالة من حيث التكلفة.

٢- المناقشة

١-٢ النقل الجوي مهم جدا للتنمية الاقتصادية والاجتماعية على حد سواء. وفي هذا الصدد، من الضروري وضع سياسة شاملة لضمان أن تسفر الاستثمارات في النقل عن النتيجة المرجوة وأن تحدد أولويات تخصيص الأموال والموارد لمشاريع الطيران على نحو فعال.

٢-٢ سياسة الطيران الوطنية (NAP) هي الأساس لتوفير المبادئ التوجيهية لسياسة النقل الوطنية. ويجب أن تكون ذات طابع عالمي لاجتذاب استثمارات أوسع نطاقا، مما قد يؤثر في نهاية المطاف على خطة التنمية الوطنية. وبالتالي، ينبغي لجميع الجهات المعنية أن تفهم وتستوعب السياسة الوطنية (NAP) بسهولة بهدف تحقيق التنمية الاجتماعية والاقتصادية المستنوية داخل الدولة وخارجها.

٣-٢ يجب أن تتماشى سياسة الطيران الوطنية (NAP) مع التخطيط الرئيسي للطيران المدني (CAMP) من أجل تحقيق أقصى قدر من الفوائد الاقتصادية والاجتماعية. ويمكن أن تؤثر السياسة الوطنية على نمو الحركة الجوية وتنمية قطاع النقل الجوي في تلك الدولة، فضلا عن الدول المجاورة. ويمكن التحكم في الوصول إلى الأسواق من خلال اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية التي تنظم تدفقات الحركة بين الدول.

٤-٢ يجب أن يكون الإطار الوطني لتخطيط الطيران (NAPF) للدول الأعضاء متوافقا مع الأهداف الاستراتيجية الحالية لمنظمة الطيران لأنها مرتبطة بأهداف الأمم المتحدة لتنمية المستدامة. وينبغي أن يوفر الإطار وسيلة لتنسيق نظام النقل الجوي الوطني وتحديد أولوياته وإدارته بطريقة متسقة ومستدامة.

٥-٢ ينبغي أن يمثل الإطار الوطني نهجا استراتيجيا ضروريا لتمكين النمو المستدام للنقل الجوي على مستوى الدولة والمستوى الإقليمي والعالمي. وهو يوفر نهجا واضحا وشاملا للتنمية المقبلة لقطاع الطيران المدني. وينبغي أن يشمل الإطار قدرة الملاحة الجوية وكفاءتها، والسلامة، والأمن، والأمن، وتسهيلات النقل الجوي.

٦-٢ تضع خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية، والخطة العالمية للملاحة الجوية، والخطة العالمية لأمن الطيران، هياكل لعمليات التخطيط العالمية والإقليمية والوطنية. وتشجع الدول الأعضاء في الإيكاو على وضع وتنفيذ خطط وأطر و/أو برامج استراتيجية مع مراعاة هذه الخطط العالمية كجزء من تخطيطها الرئيسي.

٧-٢ ينبغي أن يتيح الإطار الوطني NAPF تحقيق النمو المستدام للنقل الجوي على صعيد الدولة وعلى المستويين الإقليمي والعالمي. وهو يوفر نهجا واضحا وشاملا للتنمية المستقبلية لقطاع الطيران المدني. ومن خلال سياسة الطيران الوطنية، ينبغي ربط الإطار بسياسة النقل الوطنية.

٣- الخلاصة

١-٣ التخطيط الاستراتيجي للطيران هو عملية شاملة ينبغي أن تأخذ في الاعتبار أهداف التخطيط الوطني الشاملة وكذلك تلك الموجودة خارج الدولة. وبناء على ذلك، ينبغي ربط الإطار الوطني لتخطيط الطيران بعمليات التخطيط على الصعيد العالمي والإقليمي وعلى مستوى الدول.

٢-٣ يجب مواءمة مكونات نظام الطيران لضمان إدخال تحسينات مستدامة على خدمات النقل الجوي. ومن أجل تحسين السلامة والأمن والتسهيلات والقدرة والكفاءة لنظام النقل الجوي في الدولة، من بين مجالات الأداء الرئيسية الأخرى، يقوم التخطيط CAMP بترشيح مختلف الخطط المجزأة في خطة متماسكة.

٣-٣ ينبغي أن تلتزم الدول بتيسير التخليص الفعال للطائرات القادمة والمغادرة، وتوفير الأمن العالي الجودة، وإنفاذ القوانين بفعالية، وكفاءة خدمة الزبائن. ونظرا لأن البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (NCASP) قد يحتوي على معلومات حساسة للغاية، فقد لا يتم تضمينه كعنصر من عناصر CAMP.

٤-٣ لا يمكن التقليل من أهمية سلامة الدولة وأمنها لأنها مرتبطة بسياسة النقل الوطنية، التي تغطي جميع وسائط النقل ذات الصلة (مثل وسائط الجو والطرق البرية والسكك الحديدية والبحرية) وترتبط بخطة التنمية الوطنية. ويوفر الإطار الوطني لتخطيط الطيران (NAPF) نهجا واضحا وشاملا للتنمية قطاع الطيران المدني. وتقدم ورقة العمل هذه التخطيط الرئيسي للطيران المدني (CAMP) كأداة مهمة لفهم المنطق وراء رفع هذه الورقة.

