

Distr.
GENERAL

E/CN.17/1996/20/Add.5
29 February 1996
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

المجلس الاقتصادي
والاجتماعي



لجنة التنمية المستدامة

الدورة الرابعة

١٨ نيسان/أبريل - ٣ آيار/مايو ١٩٩٦

التقدم المحرز في تنفيذ برنامج العمل من أجل التنمية المستدامة للدول

الجزيرة الصغيرة النامية

تقرير الأمين العام

إضافة

التنمية المستدامة للنقل الجوي في الدول الجزرية الصغيرة النامية

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>
٣	٢ - ١ مقدمة
٣	٨ - ٣ - التطورات العالمية ذات الصلة بالدول الجزرية الصغيرة النامية
٥	١٤ - ٩ - الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة البحر الكاريبي
٦	١٧ - ١٥ - الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة المحيط الهادئ
٨	٢٠ - ١٨ الدول الجزرية الصغيرة النامية في أفريقيا
٨	٢٢ - ٢١ الدول الجزرية الصغيرة النامية الأخرى
٩	٢٧ - ٢٣ جوانب محددة للنقل الجوي
١١	٣٥ - ٢٨ توصيات للعمل

مقدمة

١ - يضم برنامج العمل من أجل التنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية، في فصله الثاني عشر، النقل الجوي إلى سائر وسائل النقل (الشحن البحري أساساً) وإلى الاتصالات. وفيما يتعلق بصفة هذه الوسائل بالنقل الجوي، فإن الفروع ذات الصلة بالإجراءات على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي تدعو إلى ما يلي:

(أ) مواصلة بذل الجهود اللازمة لتعزيز خدمات النقل ومرافقه على كل من الصعيدين الوطني والمحلي، مع إيلاء اهتمام خاص لحماية البيئة والسلامة وابتكار حلول للنقل تتسم بكفاءة الطاقة ومنخفضة التكلفة؛

(ب) تعزيز زيادة التعاون على الصعيد الإقليمي، بما في ذلك تقصي إمكانيات توحيد خدمات الخطوط الجوية الوطنية؛

(ج) تحسين إمكانية الحصول على الموارد المالية والتقنية لدعم المنظمات الإقليمية التي تنسق بين الدول الجزرية الصغيرة النامية وتقدم المشورة إليها في ميدان النقل؛

(د) تشجيع البحث والتطوير في مجال النقل ذي الصلة بالتنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية؛

(هـ) اتخاذ إجراءات تهدف إلى معالجة مسائل الحجر الصحي على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي^(١)؛

٢ - وتعلق أهم التطورات التي وقعت منذ مؤتمر بربادوس بالفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) أعلاه.

أولاً - التطورات العالمية ذات الصلة بالدول الجزرية الصغيرة النامية

٣ - ما زال النقل الجوي ينمو بمعدل أسرع من نمو الاقتصاد العالمي في مجموعته. ففي عام ١٩٩٤، زاد مجموع النقل المُجدول الذي تولته الخطوط الجوية في العالم بمقدار ٩ في المائة على عام ١٩٩٢، وتدل التقديرات الأولية لعام ١٩٩٥ على زيادة أخرى بمقدار ٧ في المائة على عام ١٩٩٤. ويقابل هذا معدل نمو سنوي يبلغ في المتوسط ٥,٥ في المائة زيادة على الأعوام العشرة الواقعة بين عامي ١٩٨٤ و ١٩٩٤^(٢).

٤ - وتخضع الخدمات الجوية الدولية بوجه عام للوائح الاقتصادية من خلال اتفاقات وتدابير حكومية دولية تتم في العادة على أساس ثنائي. وتنظم هذه اللوائح في الغالب جوانب من قبيل الطرق التي سيجري التشغيل عليها، وتحديد الخطوط الجوية التي ستتولى تشغيل الطرق، ومقدار السعة التي يمكن أن تقدمها الخطوط الجوية، والرسوم التي سيدفعها الركاب والشاحنون. وفي الأعوام الأخيرة، اتبع بعض الدول، وخصوصا في أمريكا الشمالية وأوروبا، نهجا أقل وطأة فيما يتعلق بالتنظيم الاقتصادي، فسمحت للخطوط الجوية بمزيد من الحرية في ممارسة التقدير التجاري وخلقت الظروف المفضية إلى زيادة التنافس. وفي أواخر عام ١٩٩٤، عقدت منظمة الطيران المدني الدولي مؤتمرا عالميا للنقل الجوي تبادلت فيه الدول الآراء بشأن التنظيم المقبل للنقل الجوي. ومع أن بعض الدول أيدت زيادة التحرير، فقد أيدت دول جزرية صغيرة نامية عديدة قلقها من أن زيادة التنافس ستؤثر سلبا في خطوطها الجوية الوطنية وفي توافر نقل جوي دولي كاف ومنتظم. وإزاء عدم وجود اتفاق على نهج مشترك، سلم المؤتمر بأن كل دولة ستحدد طريقها ومعدل تغييرها في التنظيم الدولي للنقل الجوي، على أساس تساوي الفرص واتباع سبل ثنائية ودون إقليمية و/أو عالمية وفقا للظروف. وسلم المؤتمر أيضا بأن التدابير التحريرية على الصعيد دون الإقليمي أو الإقليمي توفر خبرة قيّمة فيما يتعلق بمضمون تغيير التنظيم وعملية التغيير وهيكلها.

٥ - ونتيجة لتزايد التكاليف والتنافس، يجري إدخال تغييرات هيكلية على صناعة النقل الجوي. ومن هذه التغييرات خصخصة العديد من الخطوط الجوية المملوكة للحكومات، وتشكيل تحالفات تجارية بين الخطوط الجوية، ووضع مختلف أشكال التعاون فيما بين الخطوط الجوية.

٦ - وكثير من التطورات في النقل الجوي الدولي سيؤثر لا محالة في الدول الجزرية الصغيرة النامية. فعلى سبيل المثال سيؤدي تشجيع الخطوط الجوية الدولية على الاهتمام بتقديرها التجاري إلى أن يزداد ارتكاز خدماتها إلى ومن الدول الجزرية الصغيرة النامية على قوى للسوق سريعة التغير ولا يمكن التنبؤ بها بدلا من قيامها على اعتبارات أكثر ثباتا للخدمة العامة. ويحتمل أن تواجه حكومات الدول الجزرية الصغيرة النامية المهمة الصعبة المتمثلة في الموازنة بين ضرورة حماية أو دعم خطوطها الجوية الوطنية والحاجة إلى السماح بقدر أكبر من الوصول إلى الأسواق للخطوط الجوية المنافسة تحقيقا لأهداف وطنية أخرى، مثل تنمية السياحة. وعلاوة على ذلك سيتعين على الخطوط الجوية لهذه الدول اتخاذ قرارات صعبة بشأن مدى التعاون فيما بينها ومع الخطوط الجوية الدولية الرئيسية، واضعة في اعتبارها أن هذه الخطوط يمكن أيضا أن تكون منافسة لها.

٧ - وتقع تغييرات تكنولوجية شتى أيضا في النقل الجوي، مثل إدخال النظم التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي للاتصالات والملاحة والمراقبة/إدارة الحركة الجوية عن طريق التوايح الاصطناعية، والتطورات الجديدة في مجال الرصد الجوي، مثل الإذاعات التي تبثها الشبكة العالمية للرصد الجوي للمناطق عن طريق التوايح الاصطناعية. وستحتاج الدول الجزرية الصغيرة النامية، مثلها مثل سائر الدول، إلى التكيف مع هذه التغييرات التكنولوجية المختلفة.

٨ - وعلى أساس هذه الخلفية، توجز الفروع التالية الحالة الراهنة للنقل الجوي في الدول الجزرية الصغيرة النامية، بما في ذلك التطورات الهامة منذ مؤتمر بربادوس. ولما كان للكثير من هذه الدول سمات مشتركة فيما يتصل بالنقل الجوي، فإنه يجري النظر بشكل مستقل في أربع مجموعات من هذه الدول، هي دول منطقة البحر الكاريبي، ودول منطقة المحيط الهادئ، والدول الأفريقية، وسائر الدول الجزرية الصغيرة النامية.

ثانيا - الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة البحر الكاريبي

٩ - نظرا إلى الأهمية الاقتصادية للسياحة، هناك حاجة خاصة إلى الخدمات الجوية إلى الأسواق التي يند منها السياح، وبصفة خاصة في أمريكا الشمالية. ومن الناحية العملية توجد لدى معظم الدول الجزرية الصغيرة النامية خدمات متواترة دون توقف من عدة نقاط في أمريكا الشمالية أو لديها، إذا لم يتوافر ذلك، خدمات دون توقف أو خدمات "رحلات سريعة بين الجزر" إلى الموانئ الرئيسية، سواء داخل المنطقة (مثل أنتيغوا وبربودا) أو خارجها (مثل ميامي)، حيث يمكن تدبير رحلات ربط للمواصلات. ولدى بعض الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة البحر الكاريبي أيضا خدمات إلى أوروبا وأمريكا الجنوبية. ونظرا إلى القصر النسبي للمسافات بين الجزر، فإن لدى معظم هذه الدول في منطقة البحر الكاريبي خدمات إلى الجزر المجاورة.

١٠ - وتمتلك عدة دول جزرية صغيرة نامية في منطقة البحر الكاريبي (ومنها أوروبا وترينيداد وتوباغو وجامايكا وجزر الأنتيل الهولندية وجزر البهاما والجمهورية الدومينيكية وكوبا وهايتي) خطوطها الجوية المجدولة، في حين تشارك معظم الدول الجزرية الصغيرة في شرق البحر الكاريبي في ملكية خط إقليمي هو Leeward Islands Air Transport (LIAT). وهناك معلومات مالية عن حوالي نصف هذه الخطوط الجوية المجدولة، وفي معظم الأحوال لم تكن عملياتها الأخيرة مربحة. وبالإضافة إلى ذلك، هناك عدد من صغار المشغلين الذي يوظفون بعمليات غير مجدولة داخل المنطقة. وتخدم الخطوط الجوية لأمريكا الشمالية وأوروبا وغيرها من الخطوط أيضا الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة البحر الكاريبي.

١١ - ووقع منذ مؤتمر بربادوس عدد من التطورات الهامة في مجال النقل الجوي التي أثرت في الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة البحر الكاريبي، سواء على صعيد الحكومات والخطوط الجوية.

١٢ - وفي آب/أغسطس ١٩٩٥، اعتمد رؤساء الدول والحكومات وممثلو الدول والبلدان والأقاليم في اتحاد دول الكاريبي، في مؤتمر قمتهم الافتتاحي، إعلان مبادئ بشأن السياحة والتجارة والنقل وخطة عمل. فنيما يتعلق بالنقل، شددوا على أهمية مبدئي سهولة الحصول على النقل الجوي (والبحري) الممكن تحمله وتساوي فرص الحصول عليه، باعتبارهما عاملين ضروريين للتكامل الاقتصادي لمنطقة رابطة دول

الكاربيبي. وفي هذا الشأن، حددت الفاية بأنها تقديم خدمة متواصلة وفعالة ومربحة و متميزة وذات نوعية أرقى بكثير إلى مجتمعات السفر والبضائع بأسعار معقولة. واتفقوا بوجه أخص، فيما يتعلق بالنقل الجوي، على النظر في الإطار التنظيمي والتشغيلي الراهن في منطقة رابطة دول الكاريبي؛ وعلى تقييم نطاق التفاوض لعقد اتفاقات في مجال الخدمات الجوية على أساس جماعي؛ وعلى اتخاذ الخطوات اللازمة لتحسين التيسيرات في المطارات؛ وعلى النظر في تبسيط شروط منح التأشيرات؛ وعلى تشجيع زيادة التعاون بين الخطوط الجوية في رابطة دول الكاريبي.

١٣ - وبالإضافة إلى ذلك قام كثير من دول منطقة البحر الكاريبي الناطقة بالإنكليزية بصياغة اتفاق متعدد الأطراف بشأن تشغيل الخدمات الجوية داخل جماعة الكاريبي. ومن المرتقب أن يوضع الاتفاق في شكله النهائي في عام ١٩٩٦، منشأ إطاراً تنظيمياً للنقل الجوي ينص على تبادل حقوق الطرق التجارية بشكل أكثر تحراً وشفافية.

١٤ - وتشمل التطورات الهامة على صعيد الخطوط الجوية ما يلي:

(أ) خصخصة شركتي Air Jamaica و BWIA (ترينيداد وتوباغو) و LIAT، مع احتفاظ حكومة كل منها بعدد من الأسهم، وإعلان قيام تحالف تجاري بين LIAT و BWIA (أصبحت الآن أكبر مستثمر في LIAT)؛

(ب) إنشاء خط جوي جديد هو Carib Express، ويضم بين مالكيه British Airways وحكومات بربادوس ودومينيكا وسان فنسنت وجزر غرينادين وسانت لوسيا وغرينادا، وقد بدأ عملياته بين الجزر في شباط/فبراير ١٩٩٥؛

(ج) ضم Air Jamaica لشركة Trans-Jamaican Airlines؛

(د) إقامة تحالفات تجارية واتفاقات جديدة لتبادل الإشارات الشرفية بين عدد من الشركاء الآخرين في الخطوط الجوية.

ثالثاً - الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة المحيط الهادئ

١٥ - تمتلك معظم الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة المحيط الهادئ خدمات جوية إلى بعض البلدان الجزرية المجاورة، وكثير منها من الدول الجزرية الصغيرة النامية أيضاً. ولمعظمها كذلك خدمات مباشرة (دون توقف أو مع التوقف) إلى استراليا و/أو نيوزيلندا اللتين تعتبران سوقين هامتين يند منهما السياح، ولتقليل من هذه الدول أيضاً خدمات إلى هونولولو أو إلى نقاط على الساحل الغربي للولايات المتحدة، أو إلى نقاط في آسيا. ومع ذلك ففي معظم الحالات يتسم تواتر الخدمات (عدد الرحلات

الأسبوعية) على الطرق الدولية بالبطء. وأنشأ عديد من الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة المحيط الهادئ خدمات جوية محلية أيضا، وخصوصا الدول التي لديها كثير من الجزر المأهولة بالسكان أو لديها مجتمعات محلية يصعب الوصول إليها بالطرق (مثل بابوا غينيا الجديدة).

١٦ - ولدى معظم الدول الجزرية الصغيرة النامية خطوط طيرانها الخاصة بها، ولا يملك بعضها خطوطا جوية. ومعظم شركات النقل الوطنية هذه مملوكة للحكومات، وتمتلك حكومات عدد آخر من هذه الدول أقلية الأسهم، كما في حالة Air Pacific القائمة في فيجي. وهناك معلومات مالية عن حوالي نصف هذه الخطوط الجوية، ولم تكن عملياتها الأخيرة مربحة في معظم الحالات، باستثناء Air Pacific في عام ١٩٩٤. ولأسباب مختلفة، منها تشغيل الطائرات الأبعد مدى، بدأت كبرى الخطوط الجوية الدولية تنسحب بالتدريج من خدمة الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة المحيط الهادئ، وكانت النتيجة أنها لم تعد الآن تخدم سوى عدد قليل منها، وأنشط شركة نقل جوي دولية الآن هي Air New Zealand.

١٧ - ومنذ مؤتمر بربادوس، بدأت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ تبدي شيئا من الاهتمام بمشاكل النقل التي تواجهها الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة المحيط الهادئ، وإن لم تظهر بعد أي مقترحات محددة في مجال النقل الجوي. وعلى صعيد الخطوط الجوية، تشمل التطورات الهامة في مجال النقل الجوي التي تؤثر في الدول الجزرية الصغيرة النامية بمنطقة المحيط الهادئ ما يلي:

(أ) توسع Air Pacific لخدماتها، بما في ذلك إدخال خدمات إلى أمريكا الشمالية في عام ١٩٩٤ والنظر في مد خدمات جديدة إلى نقاط في آسيا؛

(ب) التخطيط لإنشاء خط جوي جديد في بالاو؛

(ج) تزايد الصلات التجارية بين الخطوط الجوية الاسترالية Qantas وبعض الخطوط الجوية الوطنية، ومن ذلك زيادة الأسهم المملوكة في Air Pacific؛

(د) الإعلان في شباط/فبراير ١٩٩٥ عن قيام تحالف تجاري واسع النطاق بين Air New Zealand و Polynesian Airlines، وهي الخطوط الجوية لساموا؛

(هـ) العمل بمختلف الترتيبات التعاونية بين بعض شركات النقل الجوي فيما بين الجزر، فيما يتعلق باستخدام طائرات معينة (بما في ذلك تقاسم الطائرات والرحلات المشتركة) وتقاسم المقاعد في رحلات معينة؛

(و) أشكال أخرى للتعاون بين الخطوط الجوية في نطاق اتحاد الخطوط الجوية لجنوب المحيط الهادئ.

رابعاً - الدول الجزرية الصغيرة النامية في أفريقيا

١٨ - هذه المجموعة من الدول الجزرية الصغيرة النامية مشتتة جغرافياً. فالرأس الأخضر وسان تومي وبرينسيبي تقعان قبالة الساحل الغربي، وجزر القمر وموريشيوس وسيشيل متباعدة للغاية في المحيط الهندي. وكان من نتيجة ذلك، من حيث النقل الجوي، أن السمات المشتركة بين هذه الدول أقل بكثير منها بين الدول المماثلة في منطقة البحر الكاريبي أو في منطقة المحيط الهادئ.

١٩ - ولدى كل الدول الجزرية الصغيرة النامية في أفريقيا خدمات جوية إلى بعض البلدان المجاورة الواقعة في القارة الأفريقية. ولدى معظمها أيضاً خدمات مباشرة (دون توقف أو مع التوقف) إلى بعض أهم الأسواق في أوروبا التي يفد منها السياح. ولدى موريشيوس أيضاً خدمات إلى بعض النقاط في آسيا. ولا تزال الرأس الأخضر نقطة توقف في منتصف الطريق لبعض الخدمات الطويلة المدى العابرة للمحيط الأطلسي. ومع ذلك ففي معظم الحالات يتسم تواتر الخدمات على الطرق الدولية بالبطء. وعلاوة على ذلك فإن كل الدول الجزرية الصغيرة النامية في أفريقيا لديها خدمات جوية محلية ولديها خطوطها الجوية الخاصة بها التي تشغل خدمات دولية ومحلية. وبينما حققت Air Mauritius أرباحاً في عام ١٩٩٢، فإنه لا يعرف سوى القليل عن الأداء المالي للخطوط الجوية الأخرى.

٢٠ - ومنذ مؤتمر بربادوس، لا يبدو أنه قد وقعت أي تطورات هامة في مجال النقل الجوي أثرت بوجه خاص في الدول الجزرية الصغيرة النامية في أفريقيا.

خامساً - الدول الجزرية الصغيرة النامية الأخرى

٢١ - فيما يتعلق بالنقل الجوي، لا يربط بين الدول الجزرية الصغيرة النامية الأخرى أو بينها وبين مثيلاتها في منطقة البحر الكاريبي والمحيط الهادئ وأفريقيا سوى القليل من السمات المشتركة. وتمتلك سنغافورة واحداً من أكثر المطارات الدولية حركة في العالم وواحداً من أنجح الخطوط الجوية الدولية. ولدى البحرين، لعدة أسباب منها موقعها الجغرافي الاستراتيجي، خدمات جوية دولية متواترة إلى كثير من النقاط، وتمتلك شركة طيران الخليج (وهي ملكية مشتركة لحكومات البحرين وأبو ظبي وقطر وعمان) شبكة طرق دولية واسعة النطاق ومربعة. ولدى قبرص ومالطة خدمات جوية متواترة إلى كثير من بلدان البحر الأبيض المتوسط وإلى أهم أسواق أوروبا الشمالية التي يفد منها السياح، ولديهما أيضاً خطوط جوية وطنية مربعة. ولدى ملديف خدمات إلى النقاط المجاورة في الهند وسري لانكا وإلى قليل من النقاط الدولية الأخرى، وإن يكن تواتر الخدمات منخفضاً.

٢٢ - ومنذ مؤتمر بربادوس، تشمل التطورات الهامة في مجال النقل الجوي التي أثرت في هذه الدول الجزيرة الصغيرة النامية الأخرى ما يلي:

(أ) إعلان Singapore Airlines طلب شراء طائرات بعدة بلايين من الدولارات في عام ١٩٩٤،
تبعه طلب آخر في عام ١٩٩٥؛

(ب) النظر في خصخصة شركة طيران الخليج؛

(ج) بدء Cyprus Airways و Air Malta عمليات عبر المحيط الأطلسي، وذلك عن طريق خدمات
مشتركة مع الخطوط الجوية الأخرى؛

(د) بدء Air Maldives عمليات دولية.

سادسا - جوانب محددة للنقل الجوي

٢٢ - يدعو برنامج العمل من أجل التنمية المستدامة للدول الجزيرة الصغيرة النامية الى إيلاء اهتمام
خاص لحماية البيئة والسلامة وابتكار حلول للنقل تتسم بكفاءة الطاقة ومخفضة التكلفة، ويشير بالتحديد
الى مشاكل الحجر الصحي.

٢٤ - ف فيما يتعلق بحماية البيئة، فإنه ليس من المحتمل أن تكون المشاكل البيئية الرئيسية المرتبطة
بالنقل الجوي في الأماكن الأخرى من العالم، وهي ضوضاء الطائرات وأثر انبعاثات محركات الطائرات،
مشاكل كبيرة في سياق الدول الجزيرة الصغيرة النامية، وذلك لأن حركة المرور الجوي فيها صغيرة
نسبيا في معظم الحالات. وبالنسبة إلى هذه الدول، فإن من المحتمل أن تكون الأهمية الكبرى للمشاكل
البيئية المرتبطة بإنشاء المطارات وتوسيعها (مثل ضياع الأرض وتحات التربة؛ والأثر المنعكس على
جداول المياه ومجري الأنهار والتصريف في الحقول؛ والأثر المنعكس على الحياة النباتية والحيوانية)،
وخصوصا إذا حدث ذلك في المناطق الساحلية، والمشاكل المرتبطة بعمليات المطارات (مثل تلوث المياه
الناجم عن عدم كفاية معالجة الملوثات في المياه المتخلفة في المطارات أو عن التسرب من الصهاريج؛
والتخلص من المواد الضارة بيئيا المستخدمة في خدمة الطائرات وصيانتها؛ والتخلص من نفايات
المطارات والطائرات القادمة). ويمكن للدول الجزيرة الصغيرة النامية أن تحصل من منظمة الطيران
المدني الدولي على إرشاد فيما يتعلق بالتخطيط للمطارات^(٣).

٢٥ - وفيما يتعلق بالسلامة، تشاطر الدول الجزيرة الصغيرة النامية سائر الدول النامية معظم
ما يساورها من شواغل، وإن كانت الأحوال المناخية الشديدة التي يعاينها عدد من الدول الجزيرة
الصغيرة النامية يمكن أن تعرضها لمزيد من المشاكل. وقد توصلت الدول، من خلال منظمة الطيران

المدني الدولي، إلى اتفاق على المستوى اللازم لتوحيد تقديم خدمات جوية آمنة ومنتظمة وفعالة. وأفضى ذلك إلى مستويات عالية من الثقة في جميع المجالات المختلفة التي يتشكل منها جميعا الطيران المدني الدولي. وقد تحقق ذلك بالتحديد فيما يتصل بالطائرات وأطقم تشغيلها والمرافق والخدمات الأرضية. وتحقق التوحيد المطلوب من خلال وضع مواصفات معروفة باسم "المعايير الدولية والممارسات الموصى بها". ألحقت باتفاقية الطيران المدني الدولي، و "المعيار" هو مواصفة لا بد من تطبيقها بشكل موحد لسلامة أو انتظام الملاحة الجوية المدنية الدولية، في حين أن "الممارسة الموصى بها" هي ممارسة اتفق على استصوابها وإن تكن غير أساسية. ومع ذلك فإن دولاً جزرية صغيرة نامية كثيرة لم تحدد التزامها بهذه الأحكام أو اختلافها معها، على النحو المطلوب في المادة ٢٨ من الاتفاقية. وعلاوة على "المعايير الدولية والممارسات الموصى بها"، حددت منظمة الطيران المدني الدولي أيضاً "إجراءات خدمات الملاحة الجوية" التي تشمل في جانب كبير منها ممارسات التشغيل وكذلك مواد وُجد أن تفاصيلها الكثيرة لا تناسب "المعايير الدولية والممارسات الموصى بها". وفي تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤، وافق مجلس منظمة الطيران المدني الدولي على وضع برنامج تابع للمنظمة للإشراف على السلامة تكون مهمته الأساسية قيام الأفرقة التابعة للمنظمة بوضع تقييمات للدول فيما يتصل بالإشراف على السلامة على أساس طوعي، عملاً على تحديد أوجه النقص وتقديم المشورة والمساعدة في هذا المجال عند معالجة أوجه النقص هذه، عند الاقتضاء، وذلك لتمكين الدول من تنفيذ ما يتصل بالموضوع من "المعايير الدولية والممارسات الموصى بها".

٢٦ - وفيما يتصل بابتكار حلول للنقل تتسم بكفاءة الطاقة ومنخفضة التكلفة، لم يحدث أي تقدم كبير منذ مؤتمر بربادوس.

٢٧ - أما فيما يتصل بمشاكل الحجر الصحي، فإن معظم الدول الجزرية الصغيرة النامية تتخذ تدابير للحجر الصحي حسبما حددته منظمة الصحة العالمية لمنع انتشار الأمراض - وخصوصاً الحمى الصفراء - التي تنقلها مصادر الأمراض أو حاملوها. ويشترط بعض الدول أيضاً تطهير الطائرات بالرش لضمان تحقق هذا الهدف والتأكد من خلو المنطقة المحيطة بالمطار من البعوض الناقل للملاريا والأمراض الأخرى. ومع ذلك فإن أكثر من ٢٠ من الدول الجزرية الصغيرة النامية لم تحدد لمنظمة الطيران المدني الدولي هل تلتزم بالمرافق ٩ (التييسير) - الذي يتضمن عدة أحكام خاصة بتطهير الطائرات بالرش وتدابير الحجر الصحي - أم تختلف معه، مما يجعل من الصعب تحديد مدى تطبيق اللوائح الصحية على النقل الجوي في هذه الدول. وتعاون منظمة الطيران المدني الدولي ومنظمة الصحة العالمية بشكل وثيق في مسائل الصحة العامة المتصلة بالنقل الجوي. وتشمل التطورات الهامة التي حدثت منذ مؤتمر بربادوس توصية من الدورة الحادية عشرة لشعبة التيسير التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي (ثيسان/أبريل ١٩٩٥) بأن تصوغ المنظمتان مبادئ توجيهية مشتركة تتعلق بالحجر الصحي وتطهير الطائرات بالرش، تمكينا للدول من اتخاذ التدابير الملائمة التي تخدم الصحة العامة والنقل الجوي.

سابعا - توصيات للعبء

ألف - على الصعيد الوطني

٢٨ - يتعين، بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي (المادة ٢٨)، على الدول الجزرية الصغيرة النامية الكثيرة التي لم ترد على منظمة الطيران المدني الدولي بتحديد مواضعها من المعايير الدولية للمنظمة وممارساتها الموصى بها (الواردة في مرفقات الاتفاقية) أن تشير إلى التزامها بهذه الأحكام أو اختلافها معها.

٢٩ - ينبغي للدول الجزرية الصغيرة النامية الإلزام بالتطورات التكنولوجية الراهنة المتصلة بالنقل الجوي، مثل نظم الاتصالات والملاحة والمراقبة/إدارة الحركة الجوية وبرنامج منظمة الطيران المدني الدولي لسلامة الطيران، لضمان المشاركة النشطة على أساس فردي أو دون إقليمي في البرامج العالمية المتصلة بهذه التطورات. ويمكن لهذه الدول الحصول على إرشاد من منظمة الطيران المدني الدولي في إعداد المشاريع وتحديد المانحين من أجل تمويل هذه المشاريع، وتنفيذ المشاريع.

٣٠ - ينبغي العمل، حيثما أمكن، على إدخال تنمية الموارد البشرية في مجالات مثل مراقبة الحركة الجوية، وإدارة المطارات، وأمن الطيران، وعمليات الطيران والصلاحية للطيران، ولائحة النقل الجوي، والقانون الجوي.

٣١ - ينبغي للدول الجزرية الصغيرة النامية المشاركة بشكل أنشط في برنامج إحصائيات منظمة الطيران المدني الدولي الذي يوفر بيانات عن النقل الجوي يمكن أن تكون مفيدة لهذه الدول في تخطيطها مستقبلا. وتحقيقا لهذه الغاية ينبغي لها أن تتأكد من أن خطوطها الجوية الدولية تودع لدى المنظمة تقاريرها عن الحركة الجوية وإحصائيات التكاليف والبيانات المالية، وهو ما تتطلبه اتفاقية الطيران المدني الدولي (المادة ٦٧).

باء - على الصعيد الإقليمي

٣٢ - يوصى بصياغة مشاريع إقليمية لتقييم ووضع خطط رئيسية للنقل الجوي لمجموعات الدول الجزرية الصغيرة النامية. وستكون المجموعات على أساس المجموعات المحددة أعلاه، وهي:

(أ) الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة البحر الكاريبي؛

(ب) الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة المحيط الهادئ؛

(ج) الدول الجزرية الصغيرة النامية في أفريقيا قبالة الساحل الغربي وفي المحيط الهندي، على التوالي.

٣٣ - وهذه التوصية تستبعد الدول الجزرية الصغيرة النامية الأخرى (البحرين وسنغافورة وقبرص ومالطة وملديف)، إلا حيثما يكون من المناسب ضم ملديف إلى المشروع الإقليمي لدول أفريقيا الجزرية الصغيرة النامية الواقعة في المحيط الهندي.

٣٤ - وستغطي هذه المشاريع جميع بنود العمل المحددة في برنامج العمل وستسعى إلى مواجهة التحديات التي تواجه الدول الجزرية الصغيرة النامية في مجال النقل الجوي، ومنها بترتيب الأولوية:

(أ) كفاءة الالتزام بـ "المعايير الدولية والممارسات الموصى بها" وتنفيذ التدابير المتصلة ببرنامج منظمة الطيران المدني الدولي لسلامة الطيران؛

(ب) توافر مهارات إدارة الطيران والقوة العاملة ذات التدريب الملائم، وما يرتبط بذلك من احتياجات التدريب؛

(ج) ما تتعرض له الدول الجزرية الصغيرة النامية نتيجة للتغيرات التكنولوجية الحادثة (نظم الاتصالات والملاحة والمراقبة/إدارة الحركة الجوية، وغير ذلك)؛

(د) الصعوبات المواجهة في الحصول على تمويل لمشاريع الطيران؛

(هـ) المشاكل المرتبطة بالبُعد والانزعال (مثل تكاليف النقل المرتفعة نسبياً، بما في ذلك الوقود والتأمين)؛

(و) ما تتعرض له الدول الجزرية الصغيرة النامية نتيجة للتغيرات في مجال التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي، بما في ذلك استكشاف إمكانية قيام تعاون ذي صبغة إقليمية أكبر فيما يتصل بالجوانب التنظيمية للنقل الجوي، مثل التفاوض المشترك على اتفاقات النقل الجوي؛

(ز) ما تتعرض له الدول الجزرية الصغيرة النامية نتيجة للتغيرات التجارية في صناعة النقل الجوي، بما في ذلك استكشاف إمكانية قيام تعاون أوسع نطاقاً (تجاري وتقني معاً) فيما بين الخطوط الجوية داخل مجموعة الدول الجزرية الصغيرة النامية المعنية ومع الخطوط الجوية الدولية الأخرى؛

(ح) البحث عن استراتيجيات ممكنة لمعالجة التنازع المحتمل بين سياسات الدول الجزرية الصغيرة النامية في مجال النقل الجوي وسياساتها في مجال السياحة؛

(ط) توافر اتصالات سلكية ولاسلكية يعتمد عليها.

جيم - على الصعيد الدولي

٢٥ - ينبغي للمجتمع الدولي رعاية دراسات تجريها، على سبيل المثال، مصانع الطائرات لبحث إمكانية وضع حلول لمشاكل النقل تكون مبتكرة وفعالة من حيث الطاقة ومنخفضة التكاليف وتفيد الدول الجزرية الصغيرة النامية.

الحواشي

(١) تقرير المؤتمر العالمي المعني بالتنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية، بريدجتاون بربادوس، ٢٥ نيسان/أبريل - ٦ أيار/مايو ١٩٩٤ (A/CONF.67/9 و Corr.1 و 2) (منشور الأمم المتحدة، رقم المبيع A.94.I.18 والتصويب)، الفصل الأول، القرار ١، المرفق الثاني.

(٢) استنادا إلى البيانات التي جمعتها منظمة الطيران المدني الدولي من ١٨٤ دولة متعاقدة، ووحدة النقل المستخدمة هي الأطنان - الكيلومترات المنجزة (وهذا قياس مشترك لنقل الركاب والحمولة والبريد، يأخذ في الحسبان أيضا المسافة (المقطوعة)).

(٣) على سبيل المثال: كتيب تخطيط المطارات (Doc. 9184 - AN/902)، الجزء ١ - التخطيط الرئيسي (الطبعة الثانية، ١٩٨٧)، الجزء ٢ - استخدام الأراضي والتحكم البيئي (الطبعة الثانية، ١٩٨٥)، الجزء ٣ - مبادئ توجيهية لخدمات الخبرة الاستشارية/التشييد (الطبعة الأولى، ١٩٨٣).
