

Distr.
GENERAL

E/CN.17/1999/6/Add.15
19 January 1999
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

المجلس الاقتصادي والاجتماعي



لجنة التنمية المستدامة

الدورة السابعة

١٩-٣٠ نيسان/أبريل ١٩٩٩

التقدم المحرز في تنفيذ برنامج العمل من أجل التنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية

تقرير الأمين العام

إضافة

التنمية المستدامة للنقل الجوي في الدول الجزرية الصغيرة النامية*

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٢	٣-١	أولا - مقدمة
		ثانيا - الجهود المستمرة لتعزيز خدمات ومرافق النقل على الصعيدين الوطني والمحلي، مع إيلاء اهتمام خاص لحماية البيئة والسلامة ولحلول النقل الابتكارية القائمة على الاقتصاد في استهلاك الطاقة والمنخفضة التكلفة
٣	١٤-٤	ثالثا - تشجيع زيادة التعاون على الصعيد الإقليمي، بما في ذلك بحث إمكانية توحيد خدمات الخطوط الجوية الوطنية
٥	١٥-٢٠	رابعا - تحسين الوصول إلى الموارد المالية والتقنية لدعم المنظمات الإقليمية التي تقوم بالتنسيق بين الدول الجزرية الصغيرة النامية وتقديم المشورة إليها في ميدان النقل
٧	٢١-٢٤	خامسا - تشجيع البحث والتطوير في مضمار النقل المتصل بالتنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية
٨	٢٥	سادسا - إجراءات تهدف إلى معالجة مشاكل الحجز الصحي على الصعيد الوطنية والإقليمية والدولية
٩	٢٦	

* أعدت هذا التقرير منظمة الطيران المدني الدولي بناءً على ترتيبات وافقت عليها لجنة التنمية المستدامة المشتركة بين الوكالات. وهو يمثل استكمالاً للوثيقة E/CN.17/1996/20/Add.5 وجاء نتيجة مشاورات ولتبادل المعلومات بين وكالات الأمم المتحدة والوكالات الحكومية المهمة وطائفة من المؤسسات والأفراد الآخرين.

أولا - مقدمة

١ - يضم برنامج العمل من أجل التنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية^(١)، في الفصل الثاني عشر، النقل الجوي إلى سائر وسائل النقل (الشحن البحري أساسا) وإلى الاتصالات. وفيما يتعلق بصلة 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 وحلول النقل الابتكارية القائمة على الاقتصاد في استهلاك الطاقة وانخفاض 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.

٢ - وسيجري النظر أدناه في كل من هذه الإجراءات على حدة، وفقا لنفس الشكل الذي اتخذته التقرير الشامل (التقدم المحرز وقصص النجاح وغير ذلك).

٣ - ويرتكز هذا التقرير على التقرير المقدم للجنة في دورتها الرابعة المعقودة في عام ١٩٩٦ (E/CN.17/1996/20/Add.5)، الذي كان يتضمن معلومات أساسية عن النقل الجوي التي لا تزال مهمة حتى الآن. وقد تبين فيما بعد أنه كان يمكن تقديم معلومات أكثر في عام ١٩٩٦ عن التطورات ذات الصلة المتعلقة

بمرفق المطارات والطرق الجوية، والتقارير الحالي. كما أن هذا التقرير يعد التأكيد على الكثير من التوصيات المقدمة في عام ١٩٩٦.

ثانيا - الجهود المستمرة لتعزيز خدمات ومرافق النقل على الصعيدين
الوطني والمحلي، مع إيلاء اهتمام خاص لحماية البيئة والسلامة
ولحلول النقل الابتكارية القائمة على الاقتصاد في استهلاك
الطاقة والمنخفضة التكلفة

التقدم المحرز

٤ - تمثل أعمال توسيع مرافق المطارات والملاحة الجوية وتحديثها إحدى المظاهر المشتركة في العديد من الدول الجزرية الصغيرة النامية، وبخاصة في البلدان التي تسهم السياحة فيها إسهاما كبيرا في الاقتصاد.

قصص النجاح

٥ - تشمل مشاريع توسيع المطارات التي أنجزت خلال السنوات الأخيرة أو التي لا تزال قيد الإنجاز إضافة قاعات للركاب في أنتيغوا وبربودا وبربادوس وموريشيوس وميكرونيزيا (بوهني)، وسانت كيتس ونيفيس (وهما جزيرتان)، وسانت لوسيا (كاستريز) وسيشيل (ماهي)؛ وقاعات جديدة للركاب في بالاو (كورور)، وسان تومي وبرينسيبي (ساوتومي)، وترينيداد وتوباغو (بورت أوف سبين).

العوائق/المشاكل المستجدة

٦ - يمثل انخفاض أحجام الحركة الجوية، وبخاصة في البلدان التي لم تتطور فيها الأنشطة السياحية تطورا حسنا، عائقا أمام إمكانية توفير المال اللازم لتقديم الخدمات المتعلقة بالمطارات والملاحة الجوية. ويصعب تحقيق توقعات الحكومات المحلية بأن تكون المطارات وخدمات الملاحة الجوية قائمة على الدعم الذاتي وألا تستنزف الأموال العامة، كما كان شأنها حتى عهد قريب، عندما لا تكفي الإيرادات المتحققة من رسوم الاستخدام وذلك بسبب انخفاض أحجام الحركة. إضافة إلى ذلك، فإن الافتقار إلى المحاسبة السليمة وتحديد التكاليف يمثلان مشكلتين رئيسيتين أمام تحقيق استرداد فعال للتكاليف.

٧ - كما أن انخفاض أحجام الحركة يمثل أحد الأسباب الرئيسية لما يبدو من عدم إحراز تقدم هام في مجال تطوير حلول نقل ابتكارية قائمة على الاقتصاد في استهلاك الطاقة ومنخفضة التكلفة وذات صلة مباشرة بالدول الجزرية الصغيرة النامية.

٨ - وهناك أيضا عوائق مالية مهمة أمام الجهود المبذولة لتعزيز خدمات الخطوط الجوية. فمعظم الدول الجزرية الصغيرة النامية لديه خطوط جوية وطنية أو يشارك في إحداها (مثل BWIA و LIAT في شرقي البحر الكاريبي). بيد أن الارتفاع الباهظ لتكاليف معدات الخطوط الجوية الحديثة بالنسبة لمعظم خطوطها الجوية (وحتى بالنسبة للحكومات التي قد تقدم ضمانات للقروض مثلا) يمثل عائقا أمام تطوير خطوط جوية عليها طلب في السوق. وتكمن الحلول في مجالات استئجار المعدات بدلا من شرائها وفي تعاون شركات الطيران (بما في ذلك اقتسام الرموز) والمشاريع المشتركة.

٩ - يحمل مستقبل النقل الجوي مشاكل وتحديات خاصة للدول الجزرية الصغيرة النامية ذات الموارد المحدودة وطرق الحركة الخفيفة والوصول المحدود إلى الأسواق الرئيسية. وتعيق اتجاهات العولمة والتحرير والتخصيص في مجال النقل الجوي (كما في جميع الأنشطة الاقتصادية الأخرى) قدرتها على المشاركة مشاركة فعالة ولا سيما قدرتها على الاحتفاظ بخطط جوية وطنية قابلة للبقاء. وعند مواجهة بيئة تجارية وتشغيلية تنافسية، ينبغي لهذه الدول القيام باختيارات صعبة وأن يكون ما توليه من اهتمام أكبر لقيمة التعاون ركنا رئيسيا في ردودها.

الأولويات للسنوات الخمس المقبلة

١٠ - تعد السلامة في النقل الجوي ذات أهمية بالغة. ونظرا إلى الطابع الدولي للنقل الجوي، فإن هناك ضرورة للتوحيد في جميع أنحاء العالم. وقد حققت الدول هذا الأمر من خلال وضع مواصفات تعرف باسم المعايير الدولية والممارسات الموصى بها وألحقت باتفاقية الطيران المدني الدولي. والمعيار هو مواصفة لا بد من تطبيقها بشكل موحد لسلامة الملاحة الجوية المدنية الدولية وانتظامها، في حين أن الممارسة الموصى بها هي ممارسة اتفق على استحسانها ولكنها غير أساسية. ومع ذلك فإن الكثير من الدول الجزرية الصغيرة النامية لم يحدد التزامه بهذه الأحكام أو اختلافه معها، على النحو المطلوب في المادة ٣٨ من الاتفاقية. ومن ثم ينبغي أن تكون الأولوية رقم واحد لهذه الدول هي تحديد مواقفها من هذه الأحكام وإبلاغ منظمة الطيران المدني الدولي بذلك بأسرع ما يمكن.

١١ - وينبغي للدول الجزرية الصغيرة النامية أن تطلع أيضا على التطورات التكنولوجية الراهنة التي لها صلة بالنقل الجوي، كتتفيذ نظم الاتصالات والملاحة والمراقبة/إدارة الحركة الجوية وبرنامج منظمة الطيران المدني الدولي لسلامة الطيران، بغية كفالة المشاركة الفعالة على أساس فردي أو دون إقليمي في البرامج العالمية المتصلة بهذه التطورات. وبوسع الدول الجزرية الصغيرة النامية الحصول على توجيهات من المنظمة عند وضع المشاريع، وتحديد الجهات المانحة لتمويل هذه المشاريع وتنفيذها.

١٢ - وينبغي تطبيق تنمية الموارد البشرية، حيثما أمكن، في مجالات مراقبة الحركة الجوية وإدارة المطارات وأمن الطيران وعمليات الطيران وصلاحيات الطائرات للطيران، وتنظيم النقل الجوي والقانون الجوي.

١٣ - وينبغي للدول الجزرية الصغيرة النامية المشاركة بفعالية أكبر في برنامج الإحصاء لمنظمة الطيران المدني الدولي الذي يوفر معلومات عن النقل الجوي وسيعود هذا البرنامج بالفائدة على تلك البلدان في عملية التخطيط في المستقبل. وتحقيقا لهذه الغاية، ينبغي للدول الجزرية الصغيرة النامية أن تكفل قيام شركات طيرانها الدولية بأن تقدم لمنظمة الطيران المدني الدولي تقاريرها المتعلقة بالحركة وإحصاءات التكلفة وبياناتها المالية، على النحو المنصوص عليه في اتفاقية الطيران المدني الدولي (المادة ٦٧).

توصيات لبرنامج عمل اللجنة

١٤ - قد تود اللجنة النظر في كيفية جمع الأموال للقيام بدراسات تتعلق ببحث جدوى وضع حلول ابتكارية للنقل قائمة على الاقتصاد في استهلاك الطاقة وانخفاض التكلفة تعود بالنفع على الدول الجزرية الصغيرة النامية.

ثالثا - تشجيع زيادة التعاون على الصعيد الإقليمي، بما في ذلك

بحث إمكانيات توحيد خدمات الخطوط الجوية الوطنية

التقدم المحرز/قصص النجاح

١٥ - بدأ التعاون بين مجموعات الدول الجزرية الصغيرة النامية يتجسد على الصعيد الحكومي الدولي وصعيد خطوط الطيران. ففي منطقة المحيط الهادئ، يقوم منتدى المحيط الهادئ بتعزيز التعاون على الجبهتين من منطلق سياسي (وهو يشمل أيضا دولاً أخرى في عضويته). بيد أن تعاون الخطوط الجوية داخل هذه المجموعة من الدول لا يزال في مرحلة بدائية، رغم أن هناك بضع حالات من اقتسام الرموز والاستئجار المشترك وغير ذلك؛ ويتم معظم اقتسام الرموز بين الخطوط الجوية الوطنية الجزرية والخطوط الجوية للبلدان المتقدمة النمو القريبة منها التي لديها شبكات عابرة للقارات. وفي منطقة البحر الكاريبي، قامت الجماعة الكاريبية بمبادرة رئيسية في عام ١٩٩٦ جرى بموجبها اعتماد اتفاق للوصول إلى الأسواق الإقليمية بغية تحسين الخدمات وتشجيع الاستثمار في الخطوط الجوية في تلك المنطقة. ويمكن اعتبار اتفاق الخدمات الجوية للجماعة الكاريبية اتفاقا ناجحا من حيث أنه يمثل تحقيقا لأهداف قديمة بإقامة تعاون بين الدول في منطقة البحر الكاريبي. ولكن لا يمكن تحديد فيما إذا كانت الاتفاقية بحد ذاتها تشكل نجاحا إلا عندما تدخل حيز النفاذ ويمكن قياس تأثيراتها من خلال التطورات السوقية الفعلية. إضافة إلى ذلك، هناك بدايات تعاون بين الخطوط الجوية الجامايكية وخطوط BWIA رغم أن طبيعة هذا التعاون لا تزال محدودة. إضافة إلى ذلك، فإن معظم التعاون القائم بين الخطوط الجوية الكاريبية يتم مع خطوط جوية أكبر منها تقع خارج المنطقة.

١٦ - وفيما يتعلق بتوفير خدمات الملاحة الجوية في المجال الجوي العلوي أو المنخفض، فإن هناك عدة أمثلة عن التعاون الإقليمي في منطقة البحر الكاريبي نظرا لقرب المسافات بين مختلف الجزر. ومن بين هذه الأمثلة الناجحة منطقة معلومات الطيران Piatco القائمة في ترينيداد وتوباغو. وتدرس أيضا إمكانية استخدام معلومات الساتل للشبكة العالمية لتحديد المواقع لأغراض الهبوط في المطارات. ويمكن إيجاد أمثلة أخرى عن التعاون في المنطقة نفسها في إقامة هيئة طيران مدني مشتركة لمنظمة دول شرقي منطقة البحر الكاريبي، التي لديها، من ضمن أنشطة أخرى، برنامج لمراقبة السلامة، وفي ميدان اتصالات الطيران التي توفرها هيئة اتصالات الطيران المشتركة بين دول منطقة البحر الكاريبي. وفي منطقة المحيط الهادئ، حيث يقوم التعاون ذاته أيضا بالنسبة لمنطقة معلومات الطيران، يجري إعداد خطط لكي تقوم دول منتدى منطقة المحيط الهادئ باعتماد نهج تعاوني في نظام موحد لإدارة الحركة الجوية يشمل جميع المجال الجوي في منطقة المحيط الهادئ.

العوائق/المشاكل المستجدة

١٧ - يُمثل انعدام الإرادة السياسية الكافية للاتفاق على المشاريع التعاونية وتنفيذها فضلا عن الرغبة الوطنية بامتلاك خطوط جوية وطنية العوامل الرئيسية عادة التي تعرقل الجهود لزيادة التعاون. كما أن التنافس بين الجزر (ولا سيما في منطقة البحر الكاريبي) كأماكن يقصدها السياح يجري بوجه عام على حساب التعاون فيما يتعلق بالخدمات الجوية أو بين الخطوط الجوية.

١٨ - والمشكلة الرئيسية الأخرى تكمن في استرداد تكاليف خدمات الملاحة الجوية. فالمجال الجوي فوق الجزر الصغيرة إما أن يكون صغيرا للغاية، كم منطقة البحر الكاريبي مثلا، أو عكس ذلك، كبيرا للغاية، كم منطقة المحيط الهادئ أو المحيط الهندي مثلا. ولكن في كلتا الحالتين، تواجه البلدان المعنية صعوبات في استرداد التكاليف من المستخدمين (أي الخطوط الجوية) التي يحق لها تحصيلها لقاء تقديم خدمات الملاحة الجوية للطائرات العابرة. وتشمل الحلول التي اقترحتها منظمة الطيران المدني الدولي لمعالجة هذه المشكلة إقامة مشاريع تعاونية دولية، مثل وكالات التشغيل الدولية أو وكالات مشتركة لجباية الرسوم. ويمثل النوع الأول كيانات مستقلة أنيطت بها مهمة تقديم خدمات الملاحة الجوية في مناطق محددة نيابة عن دول ذات سيادة؛ كما أنها تضطلع بمسؤولية تشغيل نظام جباية الرسوم عن الخدمات المقدمة. ويتسم النوع الثاني بفعالية بالغة أيضا، رغم أنه أقل شمولاً، في مجال تشغيل وكالات متعددة الجنسيات لجباية الرسوم. وهذه تتمتع بميزة إزاحة عبء العمل الحسابي الكبير عن كاهل هذه البلدان والتمتع بكفاءة أكبر بكثير بتكلفة منخفضة.

الأولويات للسنوات الخمس المقبلة

١٩ - هناك ضرورة لإقامة تعاون أكبر بين البلدان بشأن تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والمراقبة وإدارة الحركة الجوية، نظرا إلى استطاعة المكونات الرئيسية لهذه النظم وارتفاع تكاليف تنفيذها وتشغيلها. وتمثل إحدى الإمكانيات في إقامة علاقات ثنائية بين البلدان النامية وبين الخبراء الذين يتولون إجراء التجارب وتقديم الشروح في البلدان المتقدمة النمو. وليس من المقبول أن يقوم مورد خارجي بتطوير الخدمات وتقديمها ثم يغادر البلد تاركا إياه محروما من جميع المعارف التقنية.

توصيات لبرنامج عمل اللجنة

٢٠ - يوصى بوضع مشاريع إقليمية لتقييم ووضع خطط رئيسية للنقل الجوي للمجموعات الثلاث التالية من الدول الجزرية الصغيرة النامية: الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة البحر الكاريبي؛ والدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة المحيط الهادئ؛ والدول الأفريقية الجزرية الصغيرة النامية قبالة الساحل الغربي وفي المحيط الهندي. وستشمل هذه المشاريع جميع البنود العملية المحددة في برنامج العمل، وستسعى للتصدي لتحديات النقل الجوي التي تواجهها هذه المجموعات من الدول الجزرية الصغيرة النامية، وهذه التحديات هي حسب ترتيب أولويتها:

(أ) كفاءة الامتثال للمعايير الدولية والممارسات الموصى بها وتنفيذ التدابير المتصلة ببرنامج سلامة الطيران لمنظمة الطيران المدني الدولي؛

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

(ج) تأثير التغييرات التكنولوجية المستجدة (نظم الاتصالات والملاحة والمراقبة/إدارة الحركة الجوية وغير ذلك) على الدول الجزرية الصغيرة النامية؛

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

(هـ) المشاكل المرتبطة ببعد المسافات والانعزال (مثل تكاليف النقل المرتفعة نسبياً، بما في ذلك الوقود والتأمين)؛

(و) تأثير التغييرات المستجدة في مجال التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي على الدول الجزرية الصغيرة النامية، بما في ذلك استكشاف إمكانية زيادة التعاون الإقليمي فيما يتعلق بالجوانب التنظيمية للنقل الجوي، كالتفاوض المشترك على اتفاقات النقل الجوي؛

(ز) تأثير التغييرات المستجدة في صناعة النقل الجوي على الدول الجزرية الصغيرة النامية، بما في ذلك استكشاف إمكانية إقامة تعاون أوسع نطاقاً (تجاري وتقني معاً) بين الخطوط الجوية في مجموعة الدول الجزرية الصغيرة النامية المعنية والخطوط الجوية الدولية الأخرى؛

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

(ط) توافر اتصالات سلكية ولاسلكية يُعتمد عليها.

رابعا - تحسين الوصول إلى الموارد المالية والتقنية لدعم المنظمات

الإقليمية التي تقوم بالتنسيق بين الدول الجزرية الصغيرة

النامية وتقديم المشورة إليها في ميدان النقل

التقدم المحرز

٢١ - جميع ما يلي متطلبات مهمة للحصول على التمويل واسترداد التكاليف بنجاح لقاء خدمات الملاحة الجوية:

(أ) الاعتراف بالسياسة الدولية لاسترداد تكاليف تقديم خدمات الملاحة الجوية؛

(ب) وجود نظام فعال لحساب التكاليف والإيرادات؛

(ج) منهجية سليمة لتحديد أساس التكاليف للرسوم؛

(د) آلية فعالة لجباية الرسوم.

٢٢ - وإذا ما كان تقديم خدمات الملاحة الجوية يجري من خلال هياكل تنظيمية تكفل استقلال التمويل والتنفيذ، فإن هذا من شأنه تيسير تحقيق هذه المتطلبات إلى حد كبير. ويمثل الاتجاه نحو هذا الاستقلال عاملاً أساسياً في ما تحقق من تحسن خلال السنوات الأخيرة في الحالة المالية لخدمات الملاحة الجوية والمطارات. وفي هذا الخصوص، يجب أن يلاحظ أن الاستقلال الذاتي يمكن أن يتخذ أشكالاً كثيرة ولا يعني بالضرورة التخصيص لأن الملكية يمكن أن تكون في يد القطاع العام أو القطاع الخاص أو فيهما معاً.

العوائق

٢٣ - عندما لا تقام هيئات مستقلة، لا يمكن تحقيق المنافع التي تتأتى منها عادة، كاعتماد الإدارة التي هي على نمط إدارة الشركات أو الإدارة التجارية، على نقيض الإدارة الحكومية المباشرة، كما يظل العبء الملقى على عاتق المالية العامة ثقيلاً.

الأولويات للسنوات الخمس المقبلة

٢٤ - قد تختلف القوة المالية لشتى كيانات الدول الجزرية الصغيرة النامية المسؤولة عن توفير خدمات الملاحة الجوية، كما قد تختلف قدرة كل منها على تأمين التمويل والتفاوض على شروط مؤاتية. ومن ناحية أخرى، فإن لخدمات الملاحة الجوية بعداً دولياً أو متعدد الجنسيات. ومما لا ريب فيه أن دعم إقامة كيان جماعي للدول المعنية سيؤدي إلى تيسير حصول مشروع دولي مشترك على التمويل بشروط مؤاتية. وهذا التجمع للقوى سيتمتع بفعالية بالغة على الصعيد الإقليمي فيما يتعلق بتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والمراقبة/إدارة الحركة الجوية.

خامساً - تشجيع البحث والتطوير في مضمار النقل المتصل

بالتنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية

الأولويات للسنوات الخمس المقبلة

٢٥ - تشجع منظمة الطيران المدني الدولي الدول في الجهود التي تبذلها في مجال البحث والتطوير. ولكن هناك إدراكاً بأن افتقار الكثير من الدول الجزرية الصغيرة النامية للخبرة التقنية وللأموال الكافية يشكل أحد الأسباب الكامنة وراء استصعاب هذه الدول المشاركة في البحث والتطوير المتعلقين بالاتصالات والملاحة والمراقبة/إدارة الحركة الجوية. بيد أن هناك إقراراً بأنه رغم قيام الدول المتقدمة النمو بتنفيذ البحث والتطوير اللازمين، المتصلين غالباً باحتياجاتها، فإن المنافع النهائية التي تقطفها الدول النامية من النتائج النهائية التي يتوصل إليها البحث والتطوير هي منافع هائلة. ومن المهم إيجاد آليات للسماح بنقل المعارف إلى تلك الدول. وتملي عولمة الاتصالات والملاحة والمراقبة/إدارة الحركة الجوية أن تتطلع الدول الجزرية الصغيرة النامية بدور فعال في توفير خدمات مأمونة وفعالة في مجال النقل الجوي حتى لو لم تشارك مشاركة كاملة في مشاريع البحث والتطوير الأولية. وبدخول الدول الجزرية الصغيرة النامية القرن الحادي

والعشرين، من المهم للغاية أن تلم بما أحرز من تقدم في مجال الإفادة من السواقل وغيرها من وسائط التكنولوجيا بحيث تتمكن عندما تحتاج إلى إجراء التغييرات اللازمة في خدماتها من اتخاذ قرارات واعية.

سادسا - إجراءات تهدف إلى معالجة مشاكل الحجر الصحي
على الصعيد الوطنية والإقليمية والدولية

الأولويات للسنوات الخمس المقبلة

٢٦ - تتبنى معظم الدول الجزرية الصغيرة النامية تدابير "للحجر الصحي" وفقا لتعريف منظمة الصحة العالمية لمنع انتشار الأمراض - وخصوصا الحمى الصفراء - التي تنقلها مصادر الأمراض أو حاملوها. ويشترط بعض الدول أيضا تطهير الطائرات لضمان تحقق هذا الهدف والتأكد من خلو المنطقة الواقعة ضمن محيط المطار من البعوض الناقل للملاريا والأمراض الأخرى. ومع ذلك فإن عددا قليلا للغاية من الدول الجزرية الصغيرة النامية أبلغ منظمة الطيران المدني الدولي بامثاله للمرفق ٩ (التيسير) من اتفاقية الطيران المدني الدولي أو باختلافه معه، وهي الاتفاقية التي تتضمن عدة أحكام تتعلق بتطهير الطائرات وتدابير الحجر الصحي، مما يجعل من الصعب تحديد مدى تطبيق اللوائح الصحية على النقل الجوي في هذه الدول. ومن ثم فإنه ينبغي أن تكون الأولوية للدول الجزرية الصغيرة النامية أن تحدد مواقعها من هذه الأحكام وإبلاغ منظمة الطيران المدني الدولي بها على النحو المنصوص عليه في المادة ٣٨ من الاتفاقية.

الحواشي

(١) تقرير المؤتمر العالمي المعني بالتنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية، بريدجتاون، بربادوس، ٢٥ نيسان/أبريل - ٦ أيار/مايو ١٩٩٤ (منشور الأمم المتحدة، رقم المبيع E.94.I.18 والتصويب)، الفصل الأول، القرار ٨، المرفق الثاني.

— — — — —