

الإيكاو



الإضافة إلى التقرير السنوي للمجلس لعام ٢٠٢١
المقدم إلى الجمعية العمومية

المحتويات

1	دعم الإيكاو لإنعاش الطيران من جائحة فيروس كورونا
1	نتائج فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران
1	إجراءات دعم التنفيذ الصادرة عن الإيكاو
2	قضايا الطيران الناشئة والشاملة
2	سلامة الصحة العامة وتدابير التيسير ذات الصلة
2	التخطيط للاستجابة للأزمات والاستعداد لها
3	زيادة استخدام نظم الطائرات غير المأهولة (UAS)
3	خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA)
3	جدوى هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران الدولي
4	الأمن الإلكتروني وإطار الثقة
4	الابتكار
6	التقدم المحرز في أهداف الإيكاو الاستراتيجية وخطتها العالمية
6	السلامة
6	الخطة العالمية للسلامة الجوية
6	الصحة وطب الطيران
6	التحقيق في الحوادث
6	المنظمات الإقليمية المعنية بالسلامة والتحقيق في الحوادث
6	سعة وكفاءة الملاحة الجوية
6	الخطة العالمية للملاحة الجوية
7	حملة إعلانات للطيارين (NOTAM)
7	الأمن والتسهيلات
7	تنفيذ قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة
7	الخطة العالمية لأمن الطيران والسياسة الأمنية والإرشادات ذات الصلة
8	سياسة تسهيلات النقل الجوي والإرشادات ذات الصلة
9	استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP)
9	دليل المفاتيح العامة للإيكاو (PKD)
9	فيروس كورونا والتسهيلات
10	التممية الاقتصادية للنقل الجوي
10	السياسة والتنظيم
10	المطارات وخدمات الملاحة الجوية
11	بيانات الطيران والتحليل الاقتصادي
11	اتفاقات التمويل المشترك

12	التعاون مع الهيئات الدولية الأخرى
12	حماية البيئة
12	فيروس كورونا وحماية البيئة
12	الضوضاء ونوعية الهواء المحلي
12	خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون
12	خطط عمل الدول
13	المشاركة والتوعية
13	الأدوات البيئية التابعة للإيكاو

14	مبادرات الإيكاو الخاصة بدعم التنفيذ وبرامج التدقيق وعدم ترك أي بلد وراء الركب
14	برامج التدقيق التابعة للإيكاو
14	البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CMA)
14	البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)
14	الإنجازات الإقليمية
14	إنجازات المكاتب الإقليمية
15	إنجازات المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs)
16	تنمية الموارد البشرية
16	قسم التدريب العالمي على الطيران
18	أنشطة تدريبية أخرى
18	التعاون الفني والمساعدة الفنية

21	الشراكات العالمية من أجل التنمية المستدامة
21	تعبئة موارد الصناديق الطوعية
21	خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة حتى عام ٢٠٣٠
21	الدعوة والتوعية العامة

22	استراتيجيات الدعم
22	الاستجابة التشغيلية لفيروس كورونا
22	الأداء المؤسسي وإدارة المخاطر
22	إدارة المخاطر
23	تخطيط الأعمال
23	الخدمات القانونية وخدمات العلاقات الخارجية
23	التطورات المتعلقة بالمعاهدات
23	برنامج العمل العام للجنة القانونية
25	تسوية الخلافات

26	أساليب عمل المجلس واللجان الدائمة.....
26	المشاورات المتعلقة بالمكتب الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلسي (EUR/NAT).....
26	التنسيق مع أوتاوا وكيبك فيما يتعلق بالمعلومات الخاصة بفيروس كورونا
27	تغييرات في نظام إقامة العدل
27	الندوة القانونية للإيكو، سيول، بجمهورية كوريا
27	إدارة الموارد البشرية والمساواة بين الجنسين
28	الأخلاقيات
29	الشفافية
29	خدمات اللغات وتعدد اللغات
30	أمن المعلومات وإدارة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.....
30	الشؤون المالية
30	الأنشطة المدرة للإيرادات.....

استعراض الإجراءات المتخذة حتى ٢٠٢٢/٦/٣٠ بشأن القرارات الصادرة

31	عن الدورة الأربعين للجمعية العمومية
----	---

دعم الإيكاو لتعافي قطاع الطيران من جائحة فيروس كورونا

نتائج فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران

تواصل الإيكاو رصد وتقييم تعافي الحركة الجوية من جائحة فيروس كورونا والأثر الاقتصادي المرتبط بها. وقد استعادت الحركة الجوية نشاطها منذ فبراير ٢٠٢٢ بسبب تخفيف القيود التي فرضت للوقاية من متحورات أوميكرون، إلى جانب الطلب المتراكم على السفر. وتُشير أحدث التحاليل التي أجرتها الإيكاو بوضوح إلى تعافٍ عالمي قوي في الحركة الجوية، يتسم بزيادة الثقة في شركات الطيران وبمجموعة من التحسينات في مجال تسهيلات السفر الجوي والربط الجوي الإقليمي. وارتفع عدد الركاب في النصف الأول من عام ٢٠٢٢ بنسبة حوالى ٧٠ في المئة مقارنةً بالفترة نفسها في عام ٢٠٢١، مع تحسّن ملحوظ في السفر الدولي. وبما أن الوضع لا يزال داعماً للطلب على السفر بشكل عام، يتوقّع أن ترتفع حركة الركاب في عام ٢٠٢٢ إجمالاً لتصل إلى حوالى ٨٠ في المئة من مستويات ما قبل الجائحة.

وعندما أُطلق نظام الإعفاءات الموجهة في أبريل ٢٠٢١، تقرر أن يبقى النظام قائماً لمدة عام على الأقل، على أن تُعطى الدول إشعاراً مسبقاً لمدة ثلاثة أشهر على الأقل قبل تعليق العمل بالنظام. وترصد لوحات المتابعة كميّة استخدام النظام. وحتى ٣٠ يونيو، كان هناك ما مجموعه ١٣ إعفاءً موجّهاً نشطاً. ويتوقّع أن تنتهي صلاحية الإعفاء الأخير في ٢٣/٣/٢٠٢٣. كما يتوقّع أن يبقى نظام الإعفاءات الموجهة معمولاً به حتى ذلك التاريخ على الأقل.

إجراءات الإيكاو لدعم التنفيذ

تشمل مجموعات أدوات التنفيذ (iPacks) المعتمدة حديثاً والتي جرى إعدادها أثناء الفترة التي يشملها التقرير ما يلي:

- إعداد خطة وطنية للسلامة الجوية (NASP) (السلامة)
- إعداد أنشطة في إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (السلامة)
- تنفيذ الختم الرقمي المرئي للمساحات غير المقيدة (VDS-NC) لإثباتات الصحة لأغراض السفر (الأمن والتسهيلات)

مركز التصدي لجائحة فيروس كورونا والتعافي منها (CRRIC)

تواصل الدول الاعتماد على مركز التصدي لجائحة فيروس كورونا والتعافي منها (CRRIC) من أجل الاطلاع على التطبيقات التي توفر المعلومات عن مستويات الخطر لدى الدول وممرات الصحة العامة (PHCs)، بينما تعكف على تعديل تدابيرها لاستيعاب التغيير الناجم عن الجائحة. وتُعتبر هذه التطبيقات بشكل خاص جزءاً من مجموعة أدوات تنفيذ ممرات الصحة العامة، وتوزع على الدول ضمن هذه المشاريع.

قضايا الطيران الناشئة والشاملة

سلامة الصحة العامة وتدابير التيسير ذات الصلة

عقدت مكاتب الإيكاو الإقليمية اجتماعات إقليمية للترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني (برنامج كابسكا) (CAPSCA) في فبراير ٢٠٢٢ في إقليم أفريقيا الغربية والوسطى (WACAF) وأفريقيا الشرقية والجنوبية (ESAF) استعداداً للندوة العالمية للترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني [CAPSCA Global Symposium](#). وفي ٢٠٢٢/٢/١٤، نشرت مجموعة التقييم العلمي في مجال الطيران والمعنية بفيروس كورونا (CASAG) تقريراً علمياً بعنوان "الجوانب المعروفة والمجهولة عن متحور أوميكرون والتوصيات الصادرة في هذا الشأن" (Omicron Variant Knowns and Unknowns and Recommendations). وأدرج هذا التقرير في كتاب المنظمة رقم AN 5/28-22/42، الذي نُشر في أبريل ٢٠٢٢، والذي زوّد الدول بإرشادات بشأن الحفاظ على الرحلات الجوية خلال الفترة الانتقالية لجائحة فيروس كورونا، وتوصيات للتخفيف من تعشي فيروس كورونا، وكذلك مبادئ وأمثلة على العوامل التي يجب مراعاتها عند رفع التدابير خلال الفترة الانتقالية لفيروس كورونا.

وعُقدت، عبر الإنترنت، الندوة العالمية للترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني (التي أُعلن عنها في كتاب المنظمة رقم AN 5/28-21/83) في الفترة من ٢٩ إلى ٣١/٣/٢٠٢٢ وحضرها عدد كبير من الدول ومنظمات قطاع الطيران. وعُقدت الندوة تحت عنوان "تأثير أحداث الصحة العامة في الطيران - الدروس المستفادة من أجل مستقبل مرّن" وركزت على فهم احتياجات الدول وتعزيز برنامج كابسكا (CAPSCA) للمستقبل. واتفق المشاركون، في الاجتماع، على بيان الندوة العالمية للترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني، ودعم تنفيذ استنتاجات الندوة ووضع خطة لصحة الطيران، ومطالبة برنامج كابسكا بمواصلة بناء تعاون أوثق مع جميع المنظمات ذات الصلة لمساعدة الدول من خلال الدعم الفني. واستمر تقديم المساعدة في مجال التنفيذ من خلال مجموعة الإيكاو لأدوات التنفيذ (iPack) بشأن إنشاء ممر للصحة العامة، وجرّت رعاية عشر مجموعات أدوات تنفيذ. ونجح إنشاء أول ممر للصحة العامة، بين أنغولا وموزمبيق، في مارس ٢٠٢٢، في حين أن ممرات الصحة التسع الأخرى هي في مراحل مختلفة من التطوير.

التخطيط للاستجابة للأزمات والاستعداد لها

في ١٢ و ١٣/٥/٢٠٢٢، استضافت الإيكاو جلستين لفريق خبراء المساعدة الإنسانية والحد من الكوارث في الطيران (HADRA) خلال أسبوع الشبكات والشراكات الإنسانية لعام ٢٠٢٢ (HNPW)، الذي نظمه مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية (UNOCHA). وكان الهدف من الجلستين هو دعوة الهيئات المعنية في مجال الطيران والعمل الإنساني من أجل مشاركة أحدث الإرشادات والمبادرات المتاحة لتسهيل تنسيقها في أعقاب وقوع كارثة.

وتماشياً مع القرار الذي اتخذته المديرين العامون للطيران المدني في أوروبا وشمال الأطلسي (EUR/NAT)، بدأ العمل في تحسين إطار إدارة الأزمات الإقليمية بناءً على الدروس المستفادة من الفعاليات المعنية بالصحة العامة وطقس الفضاء والمجال النووي والرماد البركاني ومناطق النزاعات.

وواصل المكتب الإقليمي لآسيا والمحيط الهادئ (APAC) دعم العديد من أحداث الطوارئ الإقليمية الرئيسية لإدارة الحركة الجوية، بما في ذلك عمليات الطوارئ في منطقة معلومات الطيران في كابول (أفغانستان) بعد انسحاب جميع خدمات الحركة الجوية في أغسطس ٢٠٢١. وفي يناير ٢٠٢٢، استجاب المكتب الإقليمي لآسيا والمحيط الهادئ لحدث الانفجار البركاني والتسونامي في تونغغا، حيث بذل عدة محاولات للتواصل مع هيئات الطيران في تونغغا وبدء التنسيق المباشر مع الدول المجاورة ووكالات الإغاثة الإنسانية التابعة للأمم المتحدة. كما قام مكتب آسيا والمحيط الهادئ بدعم ميانمار وجيرانها ومستخدمي المجال الجوي دعماً جاداً وذلك استعداداً لسحب خدمات الاتصالات التي تقدمها "الشركة الدولية لاتصالات الطيران" (SITA) في ٢٥/٥/٢٠٢٢ بسبب العقوبات التي فرضتها حكومات مختلفة على ميانمار.

زيادة استخدام نظم الطائرات غير المأهولة (UAS)

خلال النصف الأول من عام ٢٠٢٢، بدأ إعمال مجموعة الإيكاو لأدوات التنفيذ (iPack) المعنونة "إنشاء إطار تنظيمي لنظم الطائرات غير المأهولة (UAS)". وعلاوة على ذلك، جرى تدريس دورة الفصل الدراسي الافتراضي لأساسيات الطيران غير المأهول عدة مرات، ويمكن الاطلاع على الإصدار الرابع من إدارة حركة نظم الطائرات غير المأهولة (UTM) - إطار عمل مشترك مع المبادئ الأساسية للتنسيق العالمي على موقع الانترنت التالي <https://www.icao.int/safety/ua>.

خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSA)

حُدثت في عام ٢٠٢٢ قائمة الدول التي تتطوَّع للمشاركة في برنامج كورسيا كل عام اعتباراً من عام ٢٠٢١ فصاعداً، ليصبح المجموع ١٠٧ دولة.

وفي مارس ٢٠٢٢، نظر مجلس الإيكاو في المدخلات المحدثة من قبل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) للاستعراض الدوري لعام ٢٠٢٢، والتي شملت: الماضي في تقييم تأثيرات جائحة فيروس كورونا على خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSA) وانبعثاتها الأساسية؛ والماضي في تقييم تكاليف تنفيذ خطة كورسيا على الدول ومشغلي الطائرات؛ واستعراض تحليل تشوّه السوق المحتمل في سياق عناصر تصميم خطة كورسيا. ويمكن الاطلاع، في موقع الإيكاو، على تحليلات لجنة حماية البيئة في مجال الطيران ورسائل المحصلات الرئيسية ذات الصلة.

ووافقت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، في اجتماعها الثاني عشر، على التوصيات الخاصة بإدخال تعديلات على الملحق السادس عشر - حماية البيئة، المجلد الرابع - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSA)، والدليل الفني للبيئة المرتبط به (Doc 9501)، والمجلد الرابع - إجراءات إثبات الامتثال لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSA).

واستمرت المرحلة الثالثة من شراكات الأصدقاء في إطار برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في خطة كورسيا (ACT-CORSA) في عام ٢٠٢٢ بمشاركة ١٣٤ دولة داعمة وملتقبة. وركزت على التدريب بشأن متطلبات الإبلاغ عن انبعثات ثاني أكسيد الكربون في إطار خطة كورسيا، ألا وهي: توفير إجمالي انبعثات عام ٢٠٢١ لكل مشغل طائرة؛ وتوفير أرقام مجمعة لأزواج الدول الخاضعة (وغير الخاضعة) لمتطلبات التعويض؛ وتقديم المعلومات للمطالبة بتخفيضات الانبعثات من أنواع الوقود المؤهلة في إطار خطة كورسيا.

جدوى هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران الدولي

أجرت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) تحليلاً فنياً من خلال عملية تعاونية وشاملة وشفافة. وأقرت لجنة حماية البيئة بالإجماع، في اجتماعها الثاني عشر في فبراير ٢٠٢٢، تقريراً فنياً حول جدوى سلسلة من السيناريوهات لهدف طموح طويل الأجل لخفض انبعثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي (LTAG)، مشددة على إمكانية إجراء تخفيضات كبيرة في ثاني أكسيد الكربون من خلال تدابير داخل قطاع الطيران، بما في ذلك تقنيات الطائرات والعمليات وأنواع الوقود المبتكرة.

وأوصت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بأن يكون تقرير الهدف الطموح طويل الأجل (LTAG)، بمثابة أساس للمضي في النظر في جدوى الهدف الطموح طويل الأجل وأن يُنشر مجاناً على الملأ لضمان أن تتنظر جميع الدول والهيئات المعنية في النتائج التي يتوصل إليها. وبناء على قرار من المجلس في مارس ٢٠٢٢، نُشر تقرير الهدف الطموح طويل الأجل (LTAG) على موقع الإيكاو الإلكتروني العام كمدخلات لمزيد من الاستخدام والنظر من قبل جميع الدول الأعضاء والهيئات المعنية خلال حوارات الإيكاو العالمية في مجال الطيران بشأن الجدوى من وضع هدف عالمي طموح طويل الأجل (LTAG) لخفض انبعثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي (GLADs)، التي عقدت في مارس وأبريل ٢٠٢٢ كسلسلة من خمس فعاليات إقليمية عبر الإنترنت.

وجُمعت الأسئلة والأجوبة التي طرحها المشاركون في حوارات الإيكاو العالمية في مجال الطيران بشأن الجدوى من وضع هدف عالمي طموح طويل الأجل لخفض انبعثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي (GLADs) في التقرير الخاص بالهدف الطموح طويل الأجل، إلى جانب الآراء المعرب عنها بشأن العناصر الأساسية لاعتبارات الهدف الطموح طويل الأجل، ويمكن

الإطلاع عليها في موقع حوارات الإيكاو العالمية في مجال الطيران (GLADS) على الإنترنت. وإجمالاً، ساعدت الحوارات العالمية في مجال الطيران في الحصول على رؤية أعمق لتقرير الهدف الطموح طويل الأجل والعناصر الأساسية ذات الصلة، وستساعد في دعم المداولات المستتيرة في اجتماع الإيكاو الرفيع المستوى حول جدوى تحقيق هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي (٢٠ إلى ٢٠٢٢/٧/٢٢).

الأمن الإلكتروني وإطار الثقة

بعد موافقة مجلس الإيكاو على آلية جديدة لتناول الأمن الإلكتروني في الإيكاو، أنشئ فريق خبراء الأمن الإلكتروني (CYSECP) وعُقد أول اجتماع له في الفترة من ١٦ إلى ٢٠/٥/٢٠٢٢. وسيواصل فريق الخبراء عمل مجموعة دراسة الأمن الإلكتروني التابعة للأمانة العامة (SSGC)، التي جرى حلها في مايو ٢٠٢٢ بعد ما يقرب من خمس سنوات من العمل لدعم قطاع الطيران في تناول الأمن الإلكتروني والمرونة الإلكترونية.

وبين يناير ومايو ٢٠٢٢، أنهت مجموعة دراسة الأمن الإلكتروني التابعة للأمانة العامة (SSGC) عملها بشأن الجوانب القانونية المتعلقة بتحليل مدى كفاية موثيق قانون الجو الدولي للتصدي للهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني. وقُدِّم هذا العمل إلى اللجنة القانونية بالإيكاو في مارس ٢٠٢٢ للنظر فيه واتخاذ قرار بشأن الخطوات التالية فيما يتعلق بهذا الملف. وبالإضافة إلى ذلك، بدأت مجموعة دراسة الأمن الإلكتروني التابعة للأمانة العامة (SSGC) العمل على مسرد مصطلحات الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني، والذي نُقل إلى فريق خبراء الأمن الإلكتروني (CYSECP) لمواصلة هذه المهمة.

وفيما يتعلق بموضوع التدريب، نُظِّمت، وفق الحضور الشخصي، في مايو ٢٠٢٢، الدورة الرابعة لدورة الإيكاو للأمن الإلكتروني للطيران حول أسس القيادة والإدارة الفنية للأمن الإلكتروني للطيران، والتي جرى إعدادها بالشراكة مع جامعة "إمبري-ريدل" للطيران. ومن المعتمزم في نوفمبر ٢٠٢٢ تنفيذ دورة إدارة المخاطر الأمنية في مجال إدارة الحركة الجوية، المعدة بالشراكة مع المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL). وتعمل الإيكاو حالياً على إعداد دورة ثالثة تركز على مراقبة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران بالشراكة مع هيئة الطيران المدني في المملكة المتحدة.

وفيما يتعلق بإطار الثقة، واصلت الإيكاو النهوض بعملها بشأن أحكام أمن المعلومات التشغيلية فضلاً عن مقترحات خاصة بنظم إدارة إطار الثقة. وقام المجلس بتحليل الاقتراح الأولي بشأن نُظم الإدارة وقرر أنه من السابق لأوانه اتخاذ قرار لحين توفر مزيد من المعلومات حول التأثير على الدول والمنظمات الدولية ومتطلبات المشاركة في إطار الثقة في مجال الطيران المدني الدولي (أنظر C-DEC 225/8).

وفي غضون ذلك، يستمر العمل الفني بشأن إطار الثقة مع التركيز على تمكين تبادل معلومات موثوقة ومأمونة ومرنة أرض - أرض، وجو - أرض وجو - جو بين الهيئات المعنية في مجال الطيران، وعلى تحديد نُظم إدارة بإمكانها تلبية توقعات أوساط الطيران الدولي.

الابتكار

بعد تحديد الموضوعات ذات الأولوية لمنتدى التشاور بين الإيكاو وقطاع الطيران (ICF) وإقرارها من قبل مجلس الإيكاو، عُقد الاجتماع الثاني لمنتدى التشاور بين الإيكاو وقطاع الطيران في ٢١/٣/٢٠٢٢. وحُصص الاجتماع لوقود الطيران المستدام (SAFs) وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAFs) وتسليط الضوء على دورها الرئيسي في جهود خفض انبعاثات القطاع. وتبادل المتحدثون الدروس الرئيسية المستفادة من تطورات وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة، والتي ستسهم بأهمية حاسمة بالنسبة للتوسع الفعال في وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة والتوقعات فيما يتعلق بالمضي قدماً في تطورها.

واعتمد الأمين العام للإيكاو، في أبريل ٢٠٢٢، استراتيجية الأمانة العامة للإيكاو بشأن الابتكار بهدف تحديد مجالات مساهمة الأمانة العامة وتعريفها فيما يتعلق بمبادرات الابتكار الشاملة لعدة منظمات. وتهدف الإيكاو على وجه الخصوص إلى ما يلي:

- أ) إنكاء الوعي بالابتكار بين الدول والشركاء في قطاع الطيران وأوساط الطيران بشكل عام والترويج لفوائده المحتملة؛
- ب) وتشجيع ودعم التطبيق، في الوقت المناسب، للتكنولوجيات والعمليات المبتكرة المستدامة وأنشطة بناء القدرات على أساس الاحتياجات التشغيلية؛
- ج) وتوفير إطار يسمح لقطاع الطيران بالعمل مع الإيكاو على المستوى المناسب، وضمن الأطر القائمة عند الاقتضاء، مما يمكن الإيكاو من وضع سياسات مستنيرة وتنفيذ مبادرات مبتكرة لدعم التنفيذ؛
- د) وتوفير إطار يمكن الإيكاو من العمل مع الأوساط الأكاديمية في إعداد دراسات مبتكرة وتدريبات ومشروعات ابتكارية من خلال دعم الدول وقطاع الطيران.

التقدم المحرز في أهداف الإيكاو الاستراتيجية وخططها العالمية

السلامة

الخطة العالمية للسلامة الجوية

قدمت الأمانة العامة، في يناير ٢٠٢٢، إلى فريق عمل مخصص (AHWG) تابع للجنة الملاحة الجوية (ANC) مسودة طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ للخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)، والتي أعدتها مجموعة الدراسة المعنية بالخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-SG)، عن الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية (AHWG/A41) والفريق الخامس للجنة (CG-5). وقد عقد كل من فريق العمل المخصص عن الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية (AHWG/A41) والفريق الخامس للجنة (CG-5) اجتماعاً مشتركاً لاستعراض مسودة الخطة العالمية للسلامة الجوية في مارس ٢٠٢٢ وقدموا توصيات إلى الأمانة العامة. واستعرضت لجنة الملاحة الجوية، في أبريل ٢٠٢٢، مسودة ورقة عمل للجمعية العمومية معنونة "استراتيجية شاملة للسلامة الجوية: الموافقة على الخطة العالمية المحدثة للسلامة الجوية، والتي تضمنت نسخة منقحة للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية ومقترحات لتناول التوصيات الصادرة عن فريق العمل المخصص عن الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية (AHWG/A41) والفريق الخامس للجنة (CG-5). ووافقت لجنة الملاحة الجوية على التوصية بالتحديث المقترح لطبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية من أجل إقراره من قبل المجلس.

الصحة وطب الطيران

استعرضت مجموعة عمل طب الطيران (AVMED) ومجموعة عمل الصحة العقلية (MHWG) التابعة لمجموعة دراسة أحكام اللياقة الطبية (MPSG) الإرشادات الخاصة بفيروس كورونا في ضوء التطورات العلمية، وأصدرت الإيكاو نشرة إلكترونية محدثة (EB 2022/8) بعنوان بروتوكول العدوى بعد الإصابة بفيروس كورونا بالنسبة للشهادة الطبية في ٢٠٢٢/٧/٢٠. ويستمر العمل على تقصي خيارات التطبيب عن بعد بشأن الشهادات الطبية في مجال الطيران واستعراض إطار الإيكاو للصحة العقلية.

التحقيق في الحوادث

قدم فريق خبراء التحقيق في الحوادث (AIGP)، في عام ٢٠٢٢، بالتعاون مع فريق الخبراء المعني بالتحقيق في حوادث ووقائع الطيران (ACC) التابع للجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، إرشادات بشأن التحقيق في الحوادث أثناء الظروف التي تشملها الجوائح. وأثناء التحقيق في حادث في الصين يتعلق بطائرة بوينغ ٧٣٧، استنادت الهيئة الصينية للتحقيق في حوادث الطيران من هذه الإرشادات في الترتيب لمشاركة المجلس الوطني لسلامة النقل بالولايات المتحدة (NTSB) وكينانات أخرى.

المنظمات الإقليمية المعنية بالسلامة والتحقيق في الحوادث

رحبت منصة الإيكاو التعاونية للمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIO CP) بألية التعاون الإقليمي للتحقيق في حوادث الطائرات (ARCM) المنشأة حديثاً، وهي آلية التعاون الإقليمي للتحقيق في حوادث الطائرات في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (MENA ARCM)، في الاجتماع الفصلي للمنصة التعاونية للمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIO CP) في ٢٠٢٢/٥/١٩.

سعة وكفاءة الملاحة الجوية

الخطة العالمية للملاحة الجوية

قامت الأمانة العامة، عقب المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا لعام ٢٠٢١ (HLCC 2021)، وبالتعاون مع مجموعة دراسة الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP-SG)، ومجموعات العمل التابعة لها، وفريق المشروع التابع لفريق خبراء إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU PPT) ومجموعة الخبراء المعنية بأداء الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP-PEG)،

بإعداد تحديث طفيف للخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750) لتقديمه من أجل اعتماده في الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو كجزء من عملية إدارة الخطة العالمية للملاحة الجوية.

حملة إعلانات للطيارين (NOTAM)

وُضعت سلسلة من التوصيات للاستمرار في تقليل عدد الإعلانات الموجهة إلى الطيارين (NOTAMs) في نظام النقل الجوي العالمي في عام ٢٠٢٢، بغية إرسالها إلى الدول.

الأمن والتسهيلات

تنفيذ قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة

وقّعت الإيكاو ومكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب (UNOCT)، في فبراير ٢٠٢٢، اتفاقاً للمضي في النهوض بالتعاون في مكافحة الإرهاب من أجل تعزيز أمن النقل الجوي الدولي، والتجارة وإدارة الحدود، على أساس دور الإيكاو الرئيسي في دعم تنفيذ استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب (أنظر قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ٢٩١/٧٥ (A/RES/75/291)) وقرارات مجلس الأمن بشأن مكافحة الإرهاب وأمن الطيران والتسهيلات (إدارة الهوية ومراقبة الحدود) ونُظم الطائرات غير المأهولة والأمن الإلكتروني.

وعقب النجاح في إعمال برنامج مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب (UNOCT) وتنفيذه التجريبي بشأن نماذج تقييم التهديدات لأمن الطيران في بوتسوانا، عملت الإيكاو مع حكومتي نيجيريا والفلبين من أجل دعم تنفيذ البرنامج أيضاً في أفريقيا وجنوب شرق آسيا. وقدمت الإيكاو، كجزء من تعاونها مع مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب، عرضاً عن برنامج النظم ذاتية التشغيل والمشغلة عن بعد (AROS) ودور الإيكاو وأنشطتها المتعلقة بنظم الطائرات غير المأهولة (UAS) خلال فعالية جانبية تُنظم أثناء انعقاد المؤتمر الدولي رفيع المستوى بشأن التعاون الإقليمي فيما بين دول آسيا الوسطى في إطار خطة العمل المشتركة (JPoA) من أجل تنفيذ استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب (UNGCTS) في طشقند.

وتتعاون الإيكاو وتعاوناً جاداً، بصفتها عضواً في اتفاق الأمم المتحدة العالمي لتنسيق مكافحة الإرهاب، مع الأفرقة العاملة المعنية بإدارة الحدود وإنفاذ القانون فيما يتعلق بمكافحة الإرهاب والتهديدات الناشئة وحماية البنى الأساسية الحيوية، وشاركت كمتحدث في العديد من الندوات المواضيعية عبر الإنترنت التي نظمتها مجموعات العمل بشأن نُظم الطائرات غير المأهولة ومسائل الأمن الإلكتروني وتقنيات السمات البيولوجية. وبالإضافة إلى ذلك، شاركت الإيكاو مؤخراً في أعمال المبادئ التوجيهية الفنية المخصصة للدول الأعضاء بغية تيسير تنفيذ قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٣٧٠ (٢٠١٧)، والمعايير الدولية ذات الصلة والممارسات الجيدة بشأن منع الإرهابيين من حيازة الأسلحة.

إن الإيكاو، كشريك في إطار برنامج الأمم المتحدة لمكافحة سفر الإرهابيين، إلى جانب مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب، والمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب (CTED)، ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC)، ومكتب الأمم المتحدة لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات (OICT)، تواصل تقديم الدعم للدول في بناء قدراتها على منع ارتكاب الجرائم الإرهابية وغيرها من الجرائم الخطيرة وكشفها والتحقيق فيها ومقاضاة مرتكبيها. وتركز الإيكاو بشكل خاص، في إطار البرنامج، على ضمان الجمع والتحليل السليمين لكل من معلومات الركاب المسبقة (API) ومعلومات سجلات أسماء الركاب (PNR) كمكونات مهمة في جهود مكافحة سفر الإرهابيين. ولقد شاركت ٥١ دولة في البرنامج حتى يونيو ٢٠٢٢.

الخطة العالمية لأمن الطيران والسياسة الأمنية والإرشادات ذات الصلة

اعتمد مجلس الإيكاو، خلال الجلسة الخامسة من دورته ٢٢٥، التعديل ١٨ للملحق السابع عشر — الأمن. وتاريخ سريان مفعول التعديل هو ٢٠٢٢/٧/١٨ وتاريخ انطباقه هو ٢٠٢٢/١١/١٨.

ولقد اعتُمدت إرشادات جديدة ومحدثة في الاجتماع الثالث والثلاثين لفريق خبراء أمن الطيران (AVSECP/33) في مايو ٢٠٢٢ وأقرت لاحقاً لغرض التوزيع. وتتناول الإرشادات مجالات مثل: الإبلاغ عن وقائع أمن الطيران؛ وتطوير ومعالجة برامج أمن مشغلي

الطائرات وإجراءات المحطات التكميلية؛ والمواد أو المعدات التي تتأثر بتقنيات الكشف الأمني. وستضمن الطبعة الثالثة عشرة المقبلة من دليل أمن الطيران الصادر عن الإيكاو (Doc 8973 - Restricted) أفضل الممارسات الجديدة والمحدثة في هذه المجالات. وبدأت الأمانة العامة، متعاونة مع مجموعة عمل التهديدات والمخاطر (WGTR) التابعة لفريق خبراء أمن الطيران، العمل على طبعة ثالثة محدثة من بيان الإيكاو بشأن سياق المخاطر العالمية في مجال أمن الطيران (Doc 10108 - Restricted) من أجل النظر في التهديدات الأمنية المحتملة للطيران المدني وحالة المخاطر على الصعيد العالمي. وستنشر النسخة المحدثة من الوثيقة Doc 10108 بجميع لغات عمل الإيكاو الست.

ولقد أصبح الفهم الأفضل للتحديات التي تواجه مسألة تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP) ممكناً بفضل التقييم الداخلي الذي أجراه مكتب الرقابة الداخلية في الإيكاو (OIO) للخطة العالمية لأمن الطيران في عام ٢٠٢١ والدروس المستفادة على مدى السنوات الخمس الماضية بشأن تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران. واتفق، في الاجتماع الثالث والثلاثين لفريق خبراء أمن الطيران (AVSECP/33)، على أنه ينبغي مراعاة النتائج والتوصيات الرئيسية عند إعداد التتقيح المقبل للخطة العالمية لأمن الطيران.

سياسة تسهيلات النقل الجوي والإرشادات ذات الصلة

لم تتلق بعض الهيئات المعنية على الصعيدين الوطني والدولي التدريب المناسب، بسبب الطبيعة المعقدة والمتعددة الجوانب لتسهيلات النقل الجوي، مما أسفر غالباً عن صعوبات في تنسيق وتنفيذ تدابير التسهيلات. ولمعالجة هذه المسألة ولمساعدة الدول في بناء القدرات وتعزيز تنفيذ الملحق التاسع — أحكام "التسهيلات"، واصلت الإيكاو إعداد دورات تدريبية بما في ذلك دورة استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP)، المصممة لتسهيل التنفيذ، وتوفير إعطاء نظرة عامة شاملة عن استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين. وتهدف استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP) إلى تحديد أهداف وغايات إدارة تحديد هوية المسافرين، وقيادة وتعزيز نهج عالمي وتوفير التوجيه للعمل من قبل الإيكاو والدول والكثير من الشركاء الدوليين والإقليميين ومن قطاع الطيران المشاركين في إدارة تحديد الهوية. والهدف من الدورة هو تعزيز معرفة المديرين المسؤولين عن تنفيذ عناصر برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP) الخمسة من أجل تحسين الكفاءات في إدارة تحديد الهوية وضمان قابلية التشغيل البيئي والتعاون الداخلي. والدورة التدريبية التي تستغرق خمسة أيام متاحة بتنسيق عبر الإنترنت وفي الفصول الدراسية باللغة الإنجليزية وبدأت رسمياً في الربع الثاني من عام ٢٠٢٢.

وبالإضافة إلى ذلك، ثمة الآن قيد الإعداد دورة لمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم من أجل تزويد ممثلين من هيئات الطيران المدني (CAAs) والمسؤولين الحكوميين ومشغلي الطائرات والمطارات بالكفاءات اللازمة لإعداد أو تحسين التشريعات واللوائح والسياسات والخطط المناسبة لمساعدة الأسرة وفقاً لسياسات الإيكاو بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرههم" (Doc 9998) و"دليل تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرههم" (Doc 9973). وتدعم هذه الدورة، التي مدتها ثلاثة أيام، رفع مستوى توصية دولية في الملحق التاسع بشأن وضع تشريعات و/أو لوائح و/أو سياسات لدعم مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم إلى مستوى قاعدة دولية، وإدخال توصية جديدة في الملحق التاسع موجهة إلى مشغلي الطائرات والمطارات، بشأن وضع الخطط المناسبة لتقديم المساعدة الفعالة في الوقت المناسب إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم. والدورة متاحة بتنسيق عبر الإنترنت وفي الفصول الدراسية باللغة الإنجليزية.

ووضعت مجموعة العمل التابعة للإيكاو والمعنية بالاتجار بالبشر استراتيجية شاملة بغية مكافحة الاتجار بالبشر في قطاع الطيران. وهي ترمي إلى تزويد الدول وهيئات الطيران المدني والمنظمات ومشغلي الطائرات والمطارات بالإرشادات والتوصيات كي تستفيد منها في رسم استراتيجيات شاملة لمكافحة الاتجار تتماشى مع قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٤٠-١٦ (البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال التسهيلات).

استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP)

تماشياً مع الإعلان الوزاري الذي يشدد على أهمية المعايير المشتركة وقابلية التشغيل البيئي والتوصية المتبادلة للتطبيقات الرقمية والتوصية ١/٨ المعتمدة في المؤتمر الرفيع المستوى لعام ٢٠٢١ بشأن فيروس كورونا ولدعم الدول في تعزيز واعتماد سياسة الاعتراف المتبادل بالاثباتات الصحية لتسهيل إعادة فتح الحدود، أقرت المجموعة الاستشارية الفنية لبرنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TAG/TRIP) في ٢٠٢٢/٤/١٥ دليل بشأن التعامل مع الأختام الرقمية المرئية للمساحات غير المقيدة (VDS-NC) للإثباتات الصحية المتعلقة بالسفر وشهادات فيروس كورونا الرقمية للإتحاد الأوروبي. ويستكشف الدليل التوافق المحدد بين المخططين.

وتواصل الإيكاو الاضطلاع بدورها كمساهم رئيسي في المناقشات متعددة الأطراف الجارية بشأن قابلية الإثباتات الصحية للتشغيل البيئي، سيما تلك التي تتسقها منظمة الصحة العالمية. ولقد نُشر إصدار جديد من مواصفات الختم الرقمي المرئي للمساحات غير المقيدة (VDS-NC الإصدار ١-٣)، مما أدى إلى تحسين إمكانيات الاستخدام الآلي كجزء من هذه الجهود الدولية.

وبالإضافة إلى ذلك، تعمل الإيكاو على إعداد إرشادات بشأن كيفية قيام الدول بإنشاء واستخدام شهادات لقاح للسفر بما يتماشى مع مواصفات الختم الرقمي المرئي للمساحات غير المقيدة (VDS-NC)، فضلاً عن مجموعات أدوات التنفيذ (iPack) الخاصة بالختم الرقمي المرئي للمساحات غير المقيدة (VDS-NC). والهدف من مجموعات أدوات التنفيذ الخاصة بالختم الرقمي المرئي للمساحات غير المقيدة هو دعم تنفيذ مواصفات الختم الرقمي المرئي للمساحات غير المقيدة لكل من إصدار وفحص الإثباتات الصحية، إما في ظل البنية الأساسية للمفاتيح العامة (PKI) بوثائق السفر المقروءة آلياً (eMRTD) الحالية أو أي بنية أساسية للمفاتيح العامة الصحية أنشئت حديثاً، على النحو الذي تقرره الدول.

دليل المفاتيح العامة للإيكاو (PKD)

اعتباراً من يناير ٢٠٢٢، تشارك ٨٢ هيئة مصدرة لجوازات السفر في دليل المفاتيح العامة للإيكاو. وتمشياً مع قرار الجمعية العمومية للإيكاو رقم ٤٠-١٦، استمرت الجهود المبذولة لتعزيز المشاركة في دليل المفاتيح العامة، بما في ذلك توفير خدمات متزايدة بتكلفة أقل وتواصل فعال مع الدول التي تدير مشاريع جوازات السفر الإلكترونية. ويجري العمل أيضاً لدعم الدول في استخدام النظام المذكور: ففي أوائل عام ٢٠٢٢، على سبيل المثال، عمل مدرّب مع السلطات المنغولية لتحقيق هذه النهاية، حيث أجرى زيارة ميدانية في يونيو ٢٠٢٢.

وفي يناير ٢٠٢٢، نُشرت أول قائمة رئيسية صحية صادرة عن الإيكاو لدعم التوفير الدولي لشهادات المفاتيح العامة المرتبطة بإثباتات لقاح واختبار فيروس كورونا، ومن ثم تسهيل التحقق الدولي من الإثباتات الصحية أثناء السفر. وأعدت المنصة بناءً على نموذج ابتكاري لتقديم الخدمات قُدِّم بالتعاون مع أوساط دليل المفاتيح العامة وأقره، بالكامل، مجلس إدارة دليل المفاتيح العامة، وهو متاح مجاناً باعتباره منفعة عامة عالمية.

وفي أبريل ٢٠٢٢، انضمت أربع شركات من القطاع الخاص إلى مشروع تجريبي بشأن استخدام القطاع الخاص لبيانات دليل المفاتيح العامة، منضمة بذلك إلى ١١ شركة أخرى. وستُعيد التعقيبات الواردة من جميع الشركات الخمس عشرة في العمل المستقبلي فيما يتعلق باستخدام القطاع الخاص لدليل المفاتيح العامة، مما قد يدعم الجهود المبذولة لتحقيق سفر أكثر سلاسة وبدون تلامس.

وقُدِّمت إحاطة إلى مجلس الإيكاو بشأن هذه المبادرات في ٢٠٢٢/١/٢٦. ويرد المزيد من التفاصيل في ورقة عمل للجمعية العمومية بشأن التطورات المتعلقة بدليل المفاتيح العامة للإيكاو، والتي قُدمت مسودة لها في ورقة عمل المجلس C-WP/15321 في الاجتماع الثاني للجنة النقل الجوي خلال الدورة ٢٢٥ للمجلس، التي عُقدت في ٢٠٢٢/٢/٤. وقد صُدِّق على ورقة العمل، مع تعديلات طفيفة، من أجل رفعها إلى الجمعية العمومية.

فيروس كورونا والتسهيلات

تواصل الإيكاو تقديم الدعم للدول الأعضاء بغية بناء القدرات وضمان التنفيذ المناسب لتدابير التسهيلات من أجل إدارة السفر الجوي بأقصى قدر من الفعالية أثناء جائحة فيروس كورونا. وتتوفر مجموعة أدوات التنفيذ (iPack) بشأن تعزيز لجان تسهيلات النقل الجوي الوطنية باللغات العربية والإنجليزية والفرنسية والإسبانية، وهي تُطبَّق حالياً في ثماني دول أعضاء في جميع أقاليم الإيكاو.

وبالإضافة إلى ذلك، أعدت مجموعة أدوات التنفيذ (iPack) بشأن تنفيذ الختم الرقمي المرئي للمساحات غير المقيدة (VDS-NC) للثبانات الصحية المتعلقة بالسفر وتُطبّق حالياً في جميع أقاليم الإيكاو لمساعدة الدول الأعضاء في دعم قابلية التشغيل البيئي العالمي لإصدار وتبادل الإثباتات الصحية المتنوعة والتحقق منها، والتي تكون، في بعض الحالات، لازمة للسفر الدولي.

التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

السياسة والتنظيم

عُقد الاجتماع السادس عشر لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي في الفترة من ١١ إلى ٢٠٢٢/٤/١٤ بتنسيق عبر الإنترنت. ونظر فريق الخبراء فيما يلي:

- أ) إعداد اتفاق دولي بشأن تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم؛
- ب) وفوائد وتحديات التحرير والحوافز التي تحول دون إتاحة إمكانية دخول عمليات الشحن الجوي إلى الأسواق؛
- ج) والجانب الاقتصادي للعمليات الدولية للطائرات غير المأهولة؛
- د) ومبادئ توجيهية بشأن الدعم المالي والاقتصادي للدول ومساعدتها لمقدمي خدمات الصناعة في حالة حدوث ركود في الصناعة.

وأجرى فريق الخبراء مناقشات مستفيضة بشأن هذه المسائل، ووردت استنتاجاته وتوصياته في تقرير فريق الخبراء. وأوصى فريق الخبراء في التقرير بمواصلة العمل على إعداد مسودة اتفاقية بشأن الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران من خلال مجموعة عمل من أجل حل المسائل المتبقية التي تبعث على القلق، بغية إحراز مزيد من التقدم في هذه المهمة. كما أوصى بإنشاء مجموعتي عمل بشأن تحرير خدمات الشحن الجوي والجانب الاقتصادي للعمليات الدولية للنظم غير المأهولة. وأخيراً، أوصى فريق الخبراء بضرورة مواكبة إرشادات الإيكاو بشأن ما تقدمه الدول من دعم مالي واقتصادي ومساعدات لخدمات قطاع الطيران في حالة حدوث ركود في قطاع الطيران، وتشجيع الدول على استخدام الإرشادات والالتزام بالمبادئ الرئيسية الواردة فيها. وبالإضافة إلى ذلك، أوصى بأن تسرع الأمانة العامة في اتخاذ إجراءات لإعداد خلاصة وافية للتدابير الاقتصادية والمالية التي تتخذها الدول من أجل التصدي لتأثير جائحة فيروس كورونا في ضوء فائدته كمنصة لتبادل المعلومات وأفضل الممارسات بين الدول. ومن المتوقع أن تقدم توصيات فريق الخبراء إلى لجنة النقل الجوي للنظر فيها وإقرارها خلال الدورة ٢٢٦ للمجلس.

وفي فبراير ٢٠٢٢، نشرت الإيكاو ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE) إرشادات جديدة للمواصفات الفنية الرقمية للشحن الجوي من أجل المساعدة في تسريع الانتقال نحو سلاسل إمداد أكثر أماناً ومرونة مع تقديم مساهمات هامة في جهود الاستجابة والانتعاش من فيروس كورونا. وستُمكن الابتكارات الرقمية قطاع النقل الجوي من الانتقال بعيداً عن الوثائق الورقية المستخدمة منذ وقت طويل لتسهيل حركة الشحن الجوي العالمي، والترويج لبيئة شحن جوي لا تلامسية، وزيادة مرونة التجارة عبر الحدود في مواجهة التهديدات التي تشكلها الجوائح في المستقبل وسلسلة الإمداد سريعة التطور.

المطارات وخدمات الملاحة الجوية

انتهى إعداد دليل إرشادي قائم بذاته بشأن التحليلات الاقتصادية لمشاريع بنى الطيران الأساسية في عام ٢٠٢٢ وسيُنشر بجميع لغات عمل الإيكاو الرسمية الست. ويهدف الدليل إلى توفير إرشادات عملية بشأن إجراء التحليلات للدول، وهيئات إدارة المطارات وتشغيلها، ومقدمي خدمات الملاحة الجوية وسلطات الشحن والسلطات التنظيمية المعنية بغية دعم قرارات الاستثمار في بنى الطيران الأساسية.

وعلاوة على ذلك، أُجري تقييم بشأن اقتضاء تحديث "دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية" (Doc 9161) عند الاقتضاء، على سبيل المثال فيما يتعلق برسوم خدمات الملاحة الجوية واستخدام التكنولوجيات لتشجيع تحسين الأداء البيئي. وبالتنسيق مع فريق خبراء الأرصاد الجوية (METP)، يجري العمل على إعداد خيارات عادلة وشفافة ومنصفة لآلية عالمية مناسبة لاسترداد التكاليف من أجل توفير خدمات معلومات طقس الفضاء، بما يتماشى مع سياسات الإيكاو وإرشاداتها. وبالإضافة إلى ذلك، يجري الآن استعراض عام لسياسات الإيكاو بشأن الرسوم والواردات في وثيقة سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082) للتأكد من أن الوثيقة محدّثة وتراعي، في جملة أمور، وقع جائحة فيروس كورونا في الأجل الطويل.

بيانات الطيران والتحليل الاقتصادي

حيث أن الإيكاو هي الوكالة الراعية لمؤشر هدف التنمية المستدامة ٩-١-٢ (أحجام الشحن وأعداد الركاب، حسب وسيلة النقل)، فقد زوّدت الإيكاو الأمم المتحدة ببيانات النقل الجوي المتاحة حالياً على منصة الأمم المتحدة لرصد التقدم المحرز نحو تحقيق أهداف التنمية المستدامة.

وفي إطار جهود الأمانة العامة لتسهيل استخدام الدول الأعضاء للبيانات الضخمة، فقد استحدثت الأمانة العامة سلسلة من لوحات المعلومات التفاعلية، والتي ستتاح للدول الأعضاء بغية تصوّر الحركة الجوية، فضلاً عن مسودة وثيقة إرشادية بشأن استخدام البيانات الضخمة.

الدورة الحادية عشرة لشعبة الإحصاءات (STA/11)

عُقدت الدورة الحادية عشرة لشعبة الإحصاءات، عبر الإنترنت، في الفترة من ٤ إلى ٨/٤/٢٠٢٢. وحضرها ١٧١ مندوباً ومناوباً ومستشاراً من الدول الأعضاء و١٤ مراقباً من تسع منظمات دولية. ولقد غطت مداورات الشعبة موضوعات متنوعة حظيت مؤخراً باهتمام الإيكاو والدول الأعضاء، بما في ذلك: نماذج الإبلاغ عن النقل الجوي الصادرة عن الإيكاو؛ وتحليلات البيانات الضخمة، بما في ذلك التعاون مع الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى؛ وتنبؤات الحركة الجوية على المدى الطويل؛ والإطار المنهجي لحساب الطيران الفرعي؛ والتطوير المستمر لمؤشر القدرة التنافسية العالمية للطيران. واعتمدت الشعبة خمس توصيات تتعلق بهذه المجالات.

مجموعة عمل مؤشر التنافسية في قطاع الطيران

استعرض المشاركون، خلال الدورة الحادية عشرة لشعبة الإحصاءات (STA/11)، ووافقوا وشجعوا عمل مجموعة عمل مؤشر التنافسية في قطاع الطيران (ACWG)، المكلفة بإعداد منهجيات ومصادر بيانات لإنشاء مؤشر عالمي للتنافسية في قطاع الطيران. والغرض من المؤشر هو قياس قدرات الدول على إضفاء قيمة على قطاع الطيران المدني لديها والحفاظ عليها.

اتفاقاً التمويل المشترك

واصلت الإيكاو الاضطلاع بمسؤولياتها في إدارة اتفاقي التمويل المشترك الدنماركي والآيسلندي، حيث ثمة ٢٤ طرف متعاقد في الاتفاق الدنماركي و٢٥ طرف متعاقد في الاتفاق الآيسلندي. ويغطي هذان الاتفاقان توفير خدمات مراقبة الحركة الجوية والاتصالات والأرصاد الجوية في غرينلاند وآيسلندا للطيران المدني الدولي فوق شمال المحيط الأطلسي. ويتولى إدارة الاتفاقين قسم التمويل المشترك الذي يعمل ضمن فرع التنمية الاقتصادية التابع لإدارة النقل الجوي. والقسم مسؤول أيضاً عن إدارة الترتيب الخاص بالتمويل المشترك لنظام رصد الارتفاع في شمال الأطلسي ونظام التوزيع بالأقمار الصناعية للمعلومات المتعلقة بالملاحة الجوية.

التعاون مع الهيئات الدولية الأخرى

تتفد الإيكاو مشروعاً مشتركاً مع الاتحاد البريدي العالمي (UPU) باستخدام بيانات معاملات السلع والتجارة والتجارة الإلكترونية من أجل تحديد القيود اللوجستية على نشاط التجارة الإلكترونية وقياسها. ويُنفذ هذا المشروع (project) تحت رعاية فريق خبراء بيانات وتحليلات الطيران ولقد قُدِّم مؤخراً خلال الدورة الحادية عشرة لشعبة الإحصاءات (STA/11).

حماية البيئة

فيروس كورونا وحماية البيئة

بناءً على طلب الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، قامت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)، في اجتماعها الثاني عشر، بتحديث اتجاهات غازات الدفيئة وضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات. وتضمن تقييم الاتجاهات البيئية للجنة حماية البيئة في مجال الطيران تنبؤات جديدة لأساطيل طائرات الركاب وطائرات شحن وطائرات رجال الأعمال النفاثة، والتي أُعدت بالتعاون مع فريق خبراء بيانات وتحليلات الطيران (ADAP) وبيّنت الآثار الناجمة عن جائحة فيروس كورونا.

الضوضاء ونوعية الهواء المحلي

وافقت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، في اجتماعها الثاني عشر، على التعديلات المقترحة على الملحق السادس عشر — حماية البيئة، المجلد الأول — ضوضاء الطائرات، بما في ذلك التعديلات الخاصة بالامتثال "لقاعدة إعداد القواعد القياسية" الصادرة عن لجنة الملاحة الجوية، والإرشادات الجديدة لقياس ضوضاء تحليق طائرات الهليكوبتر. كما أوصت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بنشر تقرير عن أبحاث تكنولوجيا الضوضاء للطائرات ذات الأجنحة الثابتة ووافقت على العمل المستقبلي بشأن مناهج ترخيص الضوضاء لطائرات التكنولوجيا الناشئة.

وواصلت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران عملها المتعلق بطائرات النقل الأسرع من الصوت وإجراء دراسة استكشافية لتحسين فهم الآثار البيئية الناتجة عن إعماد مثل هذه الطائرات. وأوصت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، في اجتماعها الثاني عشر، بسنّ قواعد وتوصيات دولية خاصة بضوضاء الهبوط والإقلاع للطائرات الأسرع من الصوت خلال الدورة التالية، فضلاً عن تحديث جميع عناصر الملحق السادس عشر، المجلد الثاني — "انبعاثات محركات الطائرات" والدليل الفني للبيئة (Doc 9501)، المجلد الثاني — إجراءات ترخيص انبعاثات محركات الطائرات، بما في ذلك الحدود التنظيمية للمحركات الأسرع من الصوت الحديثة (بدون تكنولوجيا الاحتراق اللاحق)، استناداً إلى توفر بيانات الانبعاثات.

خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون

أوصت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، في اجتماعها الثاني عشر، بأن يعدّل المجلس الملحق السادس عشر، المجلد الثالث — انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات، والوثيقة Doc 9501، المجلد الثاني، ليشمل، في جملة أمور، تحسينات على التعاريف، وتوضيحات بشأن بارامتر المعامل الهندسي المرجعي (RGF)، ومعلومات عن إبلاغ سلطة الترخيص بالبيانات.

خطط عمل الدول

واصلت الإيكاو العمل مع الدول الأعضاء لدعم إعداد وتحديث خطط عمل الدول. وبحلول يونيو ٢٠٢٢، قدمت، طواعية، ١٢٨ دولة عضواً، تمثل حوالي ٩٨ في المئة من حركة الطيران الدولي، خطط عمل إلى الإيكاو. وتُظهر هذه النتائج الناجحة الاهتمام والمشاركة الكبيرين من جانب الدول الأعضاء في هذه المبادرة، فضلاً عن التأثير الإيجابي لأنشطة الإيكاو الخاصة بالمساعدة وبناء القدرات. واستمرت خطط عمل الدول في كونها أداة أساسية للدول للإبلاغ عن خططها الوطنية الخاصة بالعمل المناخي في سياق الطيران الدولي، كما عملت كأداة مهمة للإيكاو بغية رصد التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف الطموحة العالمية الجماعية للدول الأعضاء.

المشاركة والتوعية

نظمت الإيكاو، كجزء من العملية التشاورية بين الدول والجهات المعنية الأخرى نحو هدف طموح عالمي طويل الأجل (LTAG) للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي، حوارات عالمية في مجال الطيران (GLADs) بشأن جدوى هدف طموح طويل الأجل كسلسلة من خمس فعاليات إقليمية في مارس وأبريل ٢٠٢٢. وكان الهدف من الحوارات العالمية في مجال الطيران (GLADs) هو توفير منصة لتبادل المعلومات، وإنشاء الوعي بعملية الهدف الطموح طويل الأجل (LTAG) والتحليلات الفنية في ذلك الشأن، وتيسير تبادل الآراء اللازمة لمزيد من الأعمال الخاصة بالهدف الطموح طويل الأجل وعملية اتخاذ القرارات ذات الصلة.

وتمكن المشاركون، من خلال الحوارات العالمية في مجال الطيران (GLADs)، من تحسين فهمهم للمسائل المعنية وذلك بفضل تقرير فني بشأن جدوى هدف طموح طويل الأجل (LTAG)، والذي أُصدر قبل الحوارات ليكون بمثابة مدخلات في ذلك الشأن. ولدعم المداولات المستتيرة في اجتماع الإيكاو الرفيع المستوى بشأن جدوى تحقيق هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي، المقرر عقده في يوليو ٢٠٢٢، والدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية، تبادل المشاركون في الحوارات العالمية في مجال الطيران (GLADs) الآراء بشأن العناصر الأساسية للهدف الطموح طويل الأجل، بما في ذلك الفهم العلمي الحالي والسياق والمساهمات المحتملة المتوقعة للتكنولوجيا والعمليات وأنواع الوقود، ومستوى تطلعات الهدف الطموح طويل الأجل. كما ناقش المشاركون السبل الممكنة لتنفيذ الهدف الطموح طويل الأجل، والدعم المتوقع تقديمه للدول من خلال خطط العمل وخرائط الطريق، وسبل رصد التقدم المحرز.

وبالإضافة إلى ذلك، واصلت الإيكاو تطوير موقعها الإلكتروني الخاص بأدوات التتبع، والذي يحتوي أحدث المعلومات عن مبادرات خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران المجمعّة في إطار التدفقات الثلاثة للتكنولوجيا والعمليات وأنواع الوقود، فضلاً عن معلومات عن مبادرات القيمة الصفرية لصافي انبعاثات الكربون في مجال الطيران.

الأدوات البيئية التابعة للإيكاو

حُدثت نسخة الأمم المتحدة على نطاق المنظومة لأداة احتساب الكربون الخاصة بالإيكاو (ICEC)، وهي الأداة الرسمية المستخدمة لتقدير الجزء المتعلق بالسفر الجوي من قوائم جرد الكربون الخاصة بوكالات الأمم المتحدة، ولقد عُممت على جميع أنحاء منظومة الأمم المتحدة. وواصلت الأمانة العامة للإيكاو إدارة وتطوير واجهة برمجة تطبيقات أداة احتساب الكربون الخاصة بالإيكاو (API) لتمكين ادماج أداة احتساب الكربون بسهولة في المواقع والخدمات الخارجية.

وواصلت الإيكاو إدارة الأدوات الأخرى ذات الصلة بالبيئة والمرتبطة بمبادرة خطة عمل الدول التابعة للمنظمة، بما في ذلك نظام البيئة في مجال الطيران (AES)، وأداة المنافع البيئية (EBT)، وأداة منحى تكلفة التخفيض الهامشي، وأداة الإيكاو لتقدير وفورات الوقود (IFSET).

مبادرات الإيكاو الخاصة بدعم التنفيذ وبرامج التدقيق وعدم ترك أي بلد وراء الركب

برامج التدقيق التابعة للإيكاو

البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CMA)

نُفذت ١٠ أنشطة في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CMA)، في الأشهر الخمسة الأولى من عام ٢٠٢٢، بما في ذلك ست عمليات تدقيق، وطلب معلومات إلزامية واحد (MIR)، ونشاطان للتحقق، وعمليات تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية (SSPIA). وصدّق أحد هذه الأنشطة على الخطوات التي اتخذتها هيئة الطيران المدني لشرق الكاريبي (ECCAA)، وهي هيئة إقليمية مسؤولة عن مراقبة السلامة نيابة عن الدول الأعضاء في منظمة دول شرق الكاريبي (OECS)، بغية حل شاغل بارز في مجال السلامة (SSC). وخلال الأشهر الستة الأولى من عام ٢٠٢٢، نظّم المكتب الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلسي (EUR/NAT) حلقة عمل إقليمية واحدة.

ووافق مجلس الإيكاو، في الجلسة السادسة من دورته ٢٢٥، على تنقيحات على توصيات المجموعة الاستشارية المخصصة بشأن نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP-AG) والتي نتجت عن المشاورات، بصيغتها المعدلة من قبل لجنة الملاحه الجوية. وأعدت الأمانة العامة خطة عمل لتنفيذ التوصيات الـ ٤٢، على النحو الذي وافق عليه المجلس، وستواصل إبلاغ المجلس على أساس سنوي عن التقدم المحرز في تطوّر وتسيير البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر.

البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)

أجريت أربع عمليات تدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) في النصف الأول من عام ٢٠٢٢، وبذلك يصل العدد الإجمالي لعمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر المستندة إلى الوثائق إلى ٤٦ عملية تدقيق، وعمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر في الموقع إلى ١١٧ عملية تدقيق. وخلال هذه الفترة، نُظمت ندوة وحلقة عمل إقليمية واحدة في باريس، بفرنسا، ونُفذت دورة تدريبية لمُدققي البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، بدعم من دولة الإمارات العربية المتحدة، بغية ضمان توفر عدد كافٍ من المدققين المؤهلين لدعم البرنامج. وحتى ٢٠٢٢/٦/٣٠، ظل ١٦ شاغلاً بارزاً في مجال الأمن (SSECs) دون حل في ثماني دول.

الإجازات الإقليمية

إنجازات المكاتب الإقليمية

واصلت جميع مكاتب الإيكاو الإقليمية التعامل مع الدول في مجال استجابتها لجائحة فيروس كورونا المتطوّر. وأجري هذا العمل، في إقليم آسيا والمحيط الهادئ، من خلال مجموعة الإيكاو للتخطيط لطوارئ فيروس كورونا والتعافي منه في إقليم آسيا والمحيط الهادئ (ACCRPG) ومجموعاتها الفرعية الثلاث ومركز التصدي لجائحة فيروس كورونا والتعافي منها (CRRIC). وتضمنت الأنشطة استعراضاً وتحديثات للإعفاءات الموجهة، والتحديثات المتعلقة بتنفيذ توصيات فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران (CART)، وتحديثات التدابير الاحترازية للتخفيف من المخاطر التي تهدد الصحة العمومية (PHRMMs) وتدابير بروتوكول السفر. وكانت مجموعة الإيكاو للتخطيط لطوارئ فيروس كورونا والتعافي منه في إقليم آسيا والمحيط الهادئ (ACCRPG) بمثابة منصة كفؤة لتبادل وتيسير الممارسات الجيدة بين الدول في إقليم آسيا والمحيط الهادئ فيما يتعلق باستراتيجياتها الخاصة بفتح الحدود.

كما قامت المكاتب الإقليمية برصد وتيسير عدد من مجموعات أدوات التنفيذ (iPacks)، بما في ذلك ما يتعلق بالتسهيلات وأمن الطيران والسلامة والمطارات وممرات الصحة العامة، من أجل الدول المتلقية، وكلفت خبراء متخصصين (SMEs). وشملت الدول المستفيدة من مجموعات أدوات التنفيذ جزر كوك وماليزيا وبابوا غينيا الجديدة وساموا، بينما يجري العمل بالتنسيق مع الدول المتلقية لتنفيذ المزيد من مجموعات أدوات التنفيذ (iPacks).

وتلقت دول إقليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي (NACC)، من خلال الإيكاو، تمويلاً لتنفيذ مجموعة أدوات التنفيذ (iPacks) ومساعدة موجهة لبناء القدرات. وأبرمت اتفاقات بين الإيكاو وإدارة الطيران الاتحادية بالولايات المتحدة الأمريكية (FAA)، وأكاديمية الطيران السنغافورية وحكومة ماليزيا للتعاون في استحداث وتنفيذ نظام مراقبة سلامة الطيران النموذجي، الذي أعدته وأدارته إدارة الطيران الاتحادية كنظام مراقبة سلامة جاهز للخدمة (turn-key safety oversight system). ويُعتبر هذا النهج نهجاً فعالاً من حيث التكلفة ويمكن تكراره في أقاليم أخرى.

إن مكتب الإيكاو الإقليمي لأمريكا الجنوبية بدأ في تنفيذ مشروع دعم تنفيذ لصالح سورينام في إطار سياسة دعم التنفيذ الجديدة وبالتعاون مع إدارة الملاحة الجوية وإدارة التعاون الفني. ونُفذت مجموعات الإيكاو لأدوات التنفيذ (iPacks) بشأن أمن الطيران في الإكوادور، ونُفذت مجموعات الإيكاو لأدوات التنفيذ بشأن ممرات الصحة العامة في كولومبيا وبيرو وأوروغواي.

وفي إقليم أفريقيا الغربية والوسطى (WACAF)، بُذلت جهود لتنفيذ توصيات فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران (CART) من خلال الآليات والفعاليات الإقليمية. ويعمل المكتب الإقليمي أيضاً، بالتنسيق مع إدارة النقل الجوي وإدارة التعاون الفني، على الترويج لمجموعات أدوات التنفيذ (iPacks) وينسق مع الدول لتيسير تنفيذها، نظراً لأهميتها في دعم إنعاش النقل الجوي. وكجزء من هذا العمل، نُفذت مجموعات أدوات تنفيذ (iPacks) في بوركينافاسو والكاميرون وكوت ديفوار وغامبيا وغانا ومالي وموريتانيا وسيراليون وتوغو. وشكّل أسبوع الطيران السابع لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي (AFI)، الذي نُظم في أبوجا، بنيجيريا، في الفترة من ١٦ إلى ٢٠/٥/٢٠٢٢، فرصة لمناشدة الدول النظر في أعمال مجموعات أدوات التنفيذ.

وفي مجال السلامة، بدأ العمل في إقليم أوروبا وشمال الأطلسي (EUR/NAT)، من أجل آلية مراقبة لتنفيذ خطة أوروبا الإقليمية لسلامة الطيران. وعُقدت ندوة، في مجال سلامة المدارج، في المكتب الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلسي في الفترة من ٢٢ إلى ٢٤/٣/٢٠٢٢ بالتعاون مع وكالة السلامة الجوية التابعة للإتحاد الأوروبي (EASA)، وإدارة الطيران الاتحادية (FAA)، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (اليوروكنترول)، والمنظمة الأوروبية لمعدات الطيران المدني (EUROCAE)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، والمجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO).

وبدأ المكتب الإقليمي للإيكاو في الشرق الأوسط (MID) التنسيق مع الدول المعنية لضمان التنفيذ الآمن والفعال وفي الوقت المناسب لقرار مجلس الإيكاو بشأن إنشاء إقليم معلومات الطيران (FIR)/إقليم البحث والإنقاذ (SRR) بالدوحة، سيما تنفيذ المرحلة الأولى المتصلة بالأبعاد المقررة لإقليم معلومات الطيران/إقليم البحث والإنقاذ (أنظر C-DEC 225/10). وعُقد اجتماع تنسيقي عبر الإنترنت في ١٩/٤/٢٠٢٢، وحضره ممثلون عن البحرين وجمهورية إيران الإسلامية وقطر والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة. وخلال منتدى طيران المستقبل الذي نُظم في الرياض، بالمملكة العربية السعودية، في الفترة من ٩ إلى ١١/٥/٢٠٢٢، التقى رئيس مجلس الإيكاو والمدير الإقليمي للمكتب الإقليمي لشرق الأوسط مع مسؤولين رفيعي المستوى من البحرين وقطر والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة لمناقشة التنفيذ الآمن والفعال وفي الوقت المناسب لقرار المجلس بشأن إنشاء إقليم معلومات الطيران/إقليم البحث والإنقاذ بالدوحة (FIR/SRR). وأتفق على أن يتولى المكتب الإقليمي لشرق الأوسط قيادة المشروع وأن يستضيف المكتب الإقليمي اجتماعاً تنسيقياً ثنائياً بين حكومتي البحرين وقطر في الفترة من ١ إلى ٢/٦/٢٠٢٢ في القاهرة، بمصر.

إنجازات المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية لسلامة الجوية (RASGs)

نجحت المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية لسلامة الجوية، خلال النصف الأول من عام ٢٠٢٢، في عقد جميع الاجتماعات العادية الرئيسية، وواصلت تناول احتياجات الطيران الإقليمية بعناية، والتنسيق في عدد من المجالات.

تنمية الموارد البشرية

قسم التدريب العالمي على الطيران

تقييم منظمات التدريب والاعتراف بها

أُجريت ثمانية تقييمات لبرنامج "تدريب المتقدم" (TPP) خلال فترة الإبلاغ. وتقدم التقييمات نظرة عامة واضحة ومستقلة عن عمليات منظمات التدريب وتسلط الضوء على المجالات الحاسمة التي تقتضي إدخال تحسينات عليها. وتضم عضوية برنامج "تدريب المتقدم" أكثر من ١٠٠ منظمة تدريب.

إعداد الدورات

وُضعت أو جُددت أو حُدثت إحدى وعشرين حزمة تدريبية معترف بها من قبل الإيكاو خلال فترة الإبلاغ.

مجموعات المواد التدريبية الصادرة عن الإيكاو (ITPs)

بدأ مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT)، في عام ٢٠٢٢، في تنفيذ أربع مجموعات مواد تدريبية صادرة عن الإيكاو جديدة، بعنوان:

- أ) التخطيط الرئيسي للطيران المدني (CAMP) (بالقاعات الدراسية والقاعات الدراسية الافتراضية)؛
- ب) واستراتيجية برنامج تحديد هوية المسافرين (TRIP) (بالقاعات الدراسية والقاعات الدراسية الافتراضية)؛
- ج) والأختام الرقمية المرئية (VDS) لإثباتات الصحة العامة المتعلقة بالسفر (القاعات الدراسية الافتراضية)؛
- د) ونظرة عامة على إدارة التردد (بواسطة الإنترنت).

وُجُددت الدورات الثلاث التالية عبر الإنترنت:

- أ) المرحلة الثانية من البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CMA) — التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (AIG)؛
- ب) والمرحلة الثانية من البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CMA) — خدمات الملاحة الجوية (ANS)؛
- ج) والمرحلة الثانية من البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CMA) — تشريعات الطيران ومنظمة الطيران المدني (LEG/ORG).

وبالإضافة إلى ذلك، حُدثت دورة دراسية افتراضية واحدة، Gestión de los riesgos de seguridad operacional de la aviación relativos a la COVID-19 para las CAA (ASRM SP) (إدارة مخاطر سلامة الطيران خلال فيروس كورونا لصالح هيئات الطيران المدني (CAAs)).

أعد أعضاء برنامج "تدريب المتقدم" (TPP) مجموعات المواد التدريبية الصادرة عن الإيكاو (ITPs) المخصصة للأعضاء (M-ITPs) أعد أعضاء برنامج "تدريب المتقدم" أربع مجموعات مواد تدريبية تالية صادرة عن الإيكاو مخصصة للأعضاء بالتعاون مع مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT):

- أ) إدارة سلامة المطارات بما في ذلك إجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) (الفصول الدراسية الافتراضية)؛
- ب) وإدارة سلامة مدارج المطارات (Gestión de la seguridad operacional en pistas de aeródromos)؛
- ج) والإشراف على التدريب القائم على الكفاءة؛
- د) والإدارة التعاونية لانسحاب الحركة الجوية (برنامج انسحاب الحركة الجوية/صنع القرار بشكل تعاوني) (ATFM/CDM) .Gestión Colaborativa de la Afluencia del Tránsito Aéreo

وتحققت الأمانة العامة من صحة محتوى الدورة لضمان الامتثال لأحكام الإيكاو ذات الصلة.

مجموعات المواد التدريبية الموحدة (STPs)

قام أعضاء برنامج "تدريب المتقدم" (TPP) بإعداد تسع مجموعات مواد تدريبية موحدة خلال الفترة المرجعية.

مجموعات المواد التدريبية المُعدّة في إطار شراكة (PTPs)

بدأ مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT) في أعمال مجموعات المواد التدريبية التالية المُعدّة في إطار شراكة في فترة الإبلاغ:

(أ) المديرين العامون لبرنامج الطيران المدني بشأن مرونة الطيران، بالشراكة مع إدارة الطيران المدني في سنغافورة (CAAS) وأكاديمية سنغافورة للطيران (SAA)؛

(ب) واقتصاديات وأعمال النقل الجوي، بالشراكة مع جامعة "أنتويرب" (بلجيكا)؛

(ج) وإدارة المطارات، بالشراكة مع جامعة "أنتويرب"؛

(د) واستراتيجية تسعير النقل الجوي، بالشراكة مع جامعة "أنتويرب"؛

(هـ) وإدارة الحياة البرية في المطارات، بالشراكة مع جامعة "إمبري ريدل" للطيران (الولايات المتحدة الأمريكية)؛

(و) وثلاث وحدات من دبلوم الدراسات العليا في إدارة النقل الجوي، التي أُعدت بالشراكة مع Universidad Nacional de San Martín (Instituto del Transporte) (جامعة سان مارتن الوطنية (معهد النقل))، الأرجنتين؛

(١) و Especialización en Gestión del Transporte Aerocomercial – Módulo 1: Políticas y Planificación del Transporte Aerocomercial ؛

(٢) و Especialización en Gestión del Transporte Aerocomercial – Módulo 2: Gestión y Desarrollo Económico del Transporte Aerocomercial ؛

(٣) و Especialización en Gestión del Transporte Aerocomercial – Módulo 3: Dirección y Gestión de los Recursos.

وساهمت الأنشطة التدريبية والبرامج التعليمية المذكورة أعلاه التي أعدها مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT) بالشراكة مع المؤسسات الأكاديمية في مهمة برنامج الإيكاو للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (NGAP).

إرشادات التدريب على الطيران

أصدر مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT) الطبعة الأولى من دليل تدريب المدرّسين (Doc 10097) بالتنسيق مع إدارة الملاحة الجوية في نوفمبر ٢٠٢١. وتزوّد هذه الوثيقة مدرّبي الطيران بالإرشادات التي يحتاجون إليها لتحقيق معايير الأداء الواردة في نموذج الإيكاو لكفاءة المدرّب المعدّل وإلى تنفيذ دورات تدريبية قائمة على الكفاءة تنفيذاً فعالاً.

مشاركة المتدربين في دورات الإيكاو

حضر ٩١ ٥١٥ مشاركاً دورات الإيكاو التدريبية، حتى نهاية أبريل ٢٠٢٢.

تقييم ما بعد التدريب

وحتى ٢٠٢٢/٤/٣٠، جرى تقييم ٦٣ جلسة تدريبية من خلال منهجية التقييم اللاحق للتدريب (PTE)، المصممة لقياس تأثير التدريب على الأداء الوظيفي.

شركات التدريب

دخلت الإيكاو، في عام ٢٠٢٢، في شراكة تدريبية جديدة مع مؤسسة سلامة الطيران من أجل إعداد وتقديم دورات تدريبية متعلقة بالسلامة ومجموعات أدوات تنفيذ (iPacks)، فضلاً عن فرص التعاون الأخرى، مثل مشاريع وبرامج بناء القدرات، في مجالات متنوعة. وبموجب هذه الشراكة، اعترُف بمؤسسة سلامة الطيران كشريك مؤسسي لبرنامج "تدريب المتقدم".

مشروع تدريبي في مجال تعبئة الموارد

في عام ٢٠٢٢ انتهى مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT) من إعداد دورة التخطيط الرئيسي للطيران المدني (CAMP) والتصديق عليها، والتي ستقدم على مرحلتين عاديتين. وأعدت الدورة بدعم من الصندوق الصيني لتعزيز التعاون بين بلدان الجنوب (SSCAF).

أنشطة تدريبية أخرى

خُدّ جدول زمني لثمانى دورات تدريبية على أمن الطيران برعاية الإيكاو أو إجراؤها بحلول ٢٠٢٢/٦/٣٠. ومن المقرر تنظيم خمس وثلاثين فعالية تدريبية برعاية الإيكاو بحلول نهاية عام ٢٠٢٢ من خلال شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران التابعة للإيكاو (ASTC)، والتي تتكوّن حالياً من ٣٦ عضواً. وتواصل الإيكاو العمل وفق شراكة مع جامعة "كونكورديا" في مونتريال، بكندا، لتنظيم دورة إدارة أمن الطيران المهنية، التي بدأت في النصف الأول من عام ٢٠٢٢.

التعاون الفني والمساعدة الفنية

برنامج التعاون الفني

فُدرت التكلفة الإجمالية لبرنامج التعاون الفني الذي نفذته الإيكاو، حتى ٢٠٢٢/٦/٣٠، بحوالي ٢٠,٨ مليون دولار أمريكي. وبموجب ترتيبات متنوعة، تُنفذ إدارة التعاون الفني حالياً ما مجموعه ٧٣ مشروعاً (٦٤ مشروع تعاون فني وتسعة مشاريع مساعدة فنية) و ٩٠ مجموعة أدوات تنفيذ (iPacks) في ١٣٤ بلداً. وسيُنفذ برنامج يُقدر إجمالي قيمته بحوالي ٧٥,١ مليون دولار أمريكي في عام ٢٠٢٢.

برنامج التعاون الفني حسب الإقليم

(بملايين الدولارات الأمريكية)

الإقليم	حتى ٢٠٢١/٦/٣٠	حتى ٢٠٢٢/٦/٣٠
أفريقيا	١,٤	١,١
الأمريكتان	١١,٤	١٤,١
آسيا والمحيط الهادئ	٠,٩	١,٣
أوروبا	٠,٤	٠,٣
الشرق الأوسط	٢,٧	٤,٠
المجموع	١٦,٨	٢٠,٨

المشاريع والتنقيحات المقررة حديثاً

تتضمن مشاريع التعاون الفني واسعة النطاق والتعديلات الموسعة التي يجري إدخالها على المشاريع الجارية والتي أُقرت خلال الأشهر الستة الأولى من عام ٢٠٢٢ ما يلي:

- الأرجنتين - تعزيز خدمات الملاحة الجوية وتحديث الاتصالات والملاحة والاستطلاع (CNS) (ARG16801)؛
- قبرص - تعزيز إدارة الطيران المدني في قبرص (CYP17801)؛
- المكسيك - برنامج "تربنير المتقدم" لـ Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) (MEX07801)؛
- بنما - تعزيز مطار "توكومين" الدولي في بنما (PAN03902)؛
- مشروع إقليمي - الشبكة الرقمية للاتصالات والملاحة والاستطلاع (CNS) - إدارة الشبكة الرقمية لأمريكا الجنوبية (REDDIG) وإدارة قطاع الأقمار الصناعية (RLA03901).

مجموعات أدوات التنفيذ المعتمدة حديثاً (iPacks)

تتضمن مجموعات أدوات التنفيذ الجديدة التي أُعدت خلال هذه الفترة ما يلي:

- مجموعة أدوات تنفيذ بشأن تنفيذ ختم رقمي مرئي للمساحات غير المقيدة (VDS-NC) للإثباتات الصحية لأغراض السفر (الأمن والتسهيلات)؛
- مجموعة أدوات تنفيذ بشأن تحسين جودة إعلانات الطيارين (NOTAM) لعمليات الطيران الآمن (السعة والكفاءة)؛
- مجموعة أدوات تنفيذ بشأن دعم هيئات الطيران المدني عند إجراء تحليل للاحتياجات من التدريب (كافة الأهداف الاستراتيجية)؛
- مجموعة أدوات تنفيذ بشأن إعداد/وضع برنامج لسلامة الشحن وتنفيذه (السلامة).

أموال المانحين

استلمت مساهمات الجهات المانحة لمشروع التعاون الفني التالي:

- مشروع إقليمي - إعداد السلامة التشغيلية واستمرار الصلاحية للطيران في كومنولث الدول المستقلة (برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران - كمنولث الدول المستقلة) (COSCAP-CIS) (RER01901) - منحة من "إيرباص" قدرها ١٠٠ ٠٠٠ دولار أمريكي.

صناديق الإيكاو الطوعية

تتضمن مشاريع المساعدة الفنية التي تلقت مساهمات من صناديق الإيكاو الطوعية خلال الفترة نفسها ما يلي:

- ساو تومي وبرينسيبي - مساعدة المعهد الوطني للطيران المدني (INAC) في ساو تومي وبرينسيبي لتحسين نظام مراقبة سلامة الطيران المدني في الدولة (STP22801). واستلمت مساهمات بقيمة ٣٤٥ ٥٠٠ دولار أمريكي من صندوق سلامة الطيران (SAFE).

استقادت مجموعات أدوات التنفيذ في تسع دول من المساهمات الواردة إلى صناديق الإيكاو الطوعية من الجهات المانحة التالية:

- أستراليا - ١٩ ٩٩٠ دولار أمريكي
- ماليزيا - ٥٠ ٠٠٠ دولار أمريكي
- الولايات المتحدة (من خلال صندوق أمن الطيران/التسهيلات) - ١٠٠ ٠٠٠ دولار أمريكي

برنامج الإيكاو العادي

بلغت قيمة مساهمات البرنامج العادي الواردة من إدارة النقل الجوي لتطوير مجموعات أدوات التنفيذ ٧٠ ٠٠٠ دولار كندي.

جرى نشر ٢٩ مجموعة أدوات تنفيذ في ٣٥ دولة اعتماداً على المساهمات المالية من البرنامج العادي والتي قدّمتها إدارة الملاحة الجوية بقيمة ٥٤٨ ٦٣٦ دولار كندي، بينما نُشرت ثماني مجموعات في ثماني دول بمساهمات من إدارة النقل الجوي بقيمة ٢٤٥ ٠٠٠ دولار كندي، ليصل مجموع ما قدمته الإدارة إلى ٥٤٨ ٨٨١ دولار كندي في الأشهر الستة الأولى من عام ٢٠٢٢.

تعيين الخبراء

إن العدد الإجمالي للخبراء الميدانيين والمستشارين الدوليين الذين جرى تعيينهم إلى غاية ٢٠٢٢/٦/٣٠ بلغ ٢٥٦ خبيراً ومستشاراً، إضافة إلى ٦٤١ موظفاً من موظفي المشاريع الوطنيين حيث بلغ مجموع الموظفين قيد الخدمة ٨٩٧ موظفاً، منهم ٥٣ خبيراً ميدانياً ومستشاراً دولياً عملوا بالفعل في الخدمة الميدانية اعتباراً من ٢٠٢٢/١/١ في المشاريع القائمة.

التدريب على الطيران المدني

في هذه الفترة، قُدمت ٣١٣ منحة لمدة إجمالية قدرها ٥٦,٠٦ عمل/شهر، بما في ذلك ٢٦١ جائزة في إطار منكرات التفاهم التي وقعتها الإيكاو مع إندونيسيا وجمهورية كوريا وسنغافورة لتوفير تدريب تمّوله هذه البلدان وتديره الإيكاو.

وبالإضافة إلى ذلك، جرى توفير برامج التدريب داخل البلدان التي قام بها معلّمون في إطار مشاريع التعاون الفني وحضرها ١٣٥٠ من موظفي إدارات الطيران المدني المدربين. وتلقى ٨٣ موظفاً تدريباً من الموردين من خلال المكوّن الخاص بالمشتريات من مشاريع التعاون الفني.

المعدات والعقود من الباطن

صدرت ١١٠ من أوامر شراء وعقود من الباطن، وبلغ إجمالي كلفة تنفيذ المشتريات الميدانية ١١,٤ مليون دولار أمريكي.

ميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية (AOSC)

حتى ٢٠٢٢/٦/٣٠ قُدرت إيرادات صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية بنحو ٢,١ مليون دولار أمريكي وقُدرت النفقات بحوالي ٤,٨ مليون دولار أمريكي، وذلك بزيادة النفقات المقدّرة على الإيرادات بقيمة ٢,٧ مليون دولار أمريكي.

الشراكات العالمية من أجل التنمية المستدامة

تعبئة موارد الصناديق الطوعية

دعمت تعبئة الموارد، في عام ٢٠٢٢، من خلال التبرعات بشكل رئيسي بدء تنفيذ مجموعات أدوات التنفيذ (iPacks)، والجهود المبذولة لتعزيز المساواة بين الجنسين، وتقديم المساعدة إلى إقليم آسيا والمحيط الهادئ (على وجه التحديد الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ) وتقدير تكاليف الأنشطة غير الممولة في إطار خطة أعمال الإيكاو للسنوات ٢٠٢٣-٢٠٢٥. ونتج عن ذلك تعهد عدد من الدول بتقديم تبرعات لدعم المكوّن الإضافي لخطة الأعمال في الميزانية العادية للسنوات ٢٠٢٣-٢٠٢٥، وتحليل البيانات المتعلقة بالمساواة بين الجنسين، وتعزيز إمكانية حصول النساء على تدريب الإيكاو، وتعيين موظف اتصال لدول المحيط الهادئ الجزرية الصغيرة النامية، فضلاً عن الجهود الشاملة لدعم مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". كما شرعت الإيكاو في وضع استراتيجية لتعبئة الموارد تحدد خارطة طريق واضحة لرؤية المنظمة وأدوارها ومسؤولياتها في حشد التبرعات بما يتماشى مع خطة أعمال السنوات ٢٠٢٣-٢٠٢٥.

خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة حتى عام ٢٠٣٠

قدمت الإيكاو، في عام ٢٠٢٢، كما في السنوات السابقة، مداخلات في الاستعراضات المواضيعية للمنتدى السياسي رفيع المستوى بشأن التنمية المستدامة، الذي سيعقد في الفترة من ٥ إلى ١٥/٧/٢٠٢٢ تحت رعاية المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة (ECOSOC) وتحت شعار إعادة البناء بشكل أفضل بعد مرض فيروس كورونا مع تعزيز التنفيذ الكامل لخطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. وبالإضافة إلى ذلك، ساهمت الإيكاو في تقرير الأمين العام للأمم المتحدة لعام ٢٠٢٢ عن تنفيذ برنامج عمل فيينا للبلدان النامية غير الساحلية للعقد ٢٠١٤-٢٠٢٤.

وفي عام ٢٠٢٢، واصلت الإيكاو بذل جهودها الرامية إلى إقامة علاقات تعاونية جديدة وتعزيز الشراكات القائمة. وكجزء من هذه الجهود، وقّعت الإيكاو مذكرة تفاهم مع المنتدى الدولي لبحوث الطيران (IFAR) من أجل تعزيز الابتكار في مجال الطيران ومذكرة تفاهم مع حكومة الإمارات العربية المتحدة بغية إضفاء الطابع الرسمي على شراكة جديدة بشأن التطوير المؤسسي وتبادل الخبرات. وعلى نفس المنوال، عُقدت اجتماعات استراتيجية مع الشركاء الرئيسيين، بما في ذلك الاجتماع السنوي بين الإيكاو والمنتدى الاقتصادي العالمي والاجتماع السادس للجنة المشتركة بين الاتحاد الأوروبي والإيكاو، الذي عُقد بموجب مذكرة تعاون بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي. كما عُقدت اجتماعات مع عدد من المسؤولين رفيعي المستوى من منظومة الأمم المتحدة في عام ٢٠٢٢.

الدعوة والتوعية العامة

واصلت الإيكاو، في عام ٢٠٢٢، القيام بأنشطة الدعوة والتوعية من أجل الترويج للطيران وأنشطة المنظمة والتنمية المستدامة العالمية. ولهذه الغاية، أدلى الأمين العام للإيكاو بملاحظات افتتاحية وشارك في جلسة مائدة مستديرة مع الجهات المعنية في دورة آسيا والمحيط الهادئ (APAC) للدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ (PSIDS)، التي عُقدت في ٧/٤/٢٠٢٢.

وتضمنت أنشطة التوعية العامة الرئيسية أيضاً عدداً من الحملات المواضيعية التي نُفذت بالتعاون مع جهات معنية متنوعة، بما في ذلك شراكة اتصالات "إعادة ربط العالم" مع منظمة السياحة العالمية (UNWTO) التي تركز على أهداف التنمية المستدامة، والاستعدادات مع الجهات المعنية المحلية والدولية قبل الدورة ٤١ للجمعية العمومية للإيكاو.

وقدمت وحدة الاتصالات في الإيكاو الدعم اليومي لوسائل الإعلام والأكاديميين وغيرهم من أفراد الجمهور، وظلت مشاركة وسائل التواصل الاجتماعي متسقة مع أهداف النمو.

استراتيجيات الدعم

الاستجابة التشغيلية لفيروس كورونا

ظلت الإيكاو، طوال فترة جائحة فيروس كورونا، ملتزمة بإضفاء الأولوية على سلامة وصحة جميع موظفي الأمانة العامة والوفود. وبعد تخفيف الإجراءات الصحية المحلية، ألغيت خطة استمرارية العمل لمقر الإيكاو في ١٩/٤/٢٠٢٢. وعاد الموظفون إلى مكاتبهم وفق جدول عمل منتظم أو جدول هجين، مع السماح بالعمل عن بعد لمدة تصل إلى ثلاثة أيام تقييمية في الأسبوع. وواصلت المكاتب الإقليمية تنفيذ العودة التدريجية إلى أماكن العمل بناء على التوجيهات المحلية وحالة خطة استمرارية تصريف الأعمال التابعة للأمم المتحدة والمطبقة على مراكز العمل المعنية.

وواصلت الأمانة العامة دعم اجتماعات المجلس ولجانه الدائمة ولجنة الملاحه الجوية، حيث حصلت على خدمات الترجمة الفورية الكاملة. كما بُدلت جهود أخرى لاختبار حل "هجين/تجمياعي"، مما أتاح إمكانية ترتيب اجتماعات هجينة آمنة للدورتين ٢٢٥ و ٢٢٦ للمجلس.

الأداء المؤسسي وإدارة المخاطر

إدارة المخاطر

قُدّم تقرير مرحلي سنوي جديد، للمساعدة في تعزيز المساءلة في الإيكاو، عن إدارة المخاطر المؤسسية (ERM) إلى المجلس في فبراير ٢٠٢٢. وعرض التقرير تحديثاً بشأن تنفيذ إدارة المخاطر المؤسسية في الإيكاو بناءً على أفضل الممارسات في إدارة المخاطر في منظومة الأمم المتحدة. كما قدم التقرير تحديثاً لسجل المخاطر المؤسسية، والذي يعرض حالة المخاطر المؤسسية التي تتعرض لها الإيكاو.

وفي الربع الأول من عام ٢٠٢٢، أُعد استبيان لإعلان وبيان ضمان الإدارة (MASD) منقح مؤخراً استناداً على إطار إدارة المخاطر المؤسسية في الإيكاو ومكتبة الرقابة الداخلية ونتائج مخاطر التدقيق الداخلي والخارجي. ومن الآن فصاعداً، سيعزز إعلان وبيان ضمان الإدارة (MASD) الجديد مساءلة الأمانة تعزيزاً كبيراً، مما يؤدي إلى تحسن شامل في نزاهة بيانات الإيكاو بشأن الرقابة الداخلية الواردة في البيانات المالية السنوية للمنظمة.

وتسير الإيكاو على الطريق الصحيح في تنفيذ نهجين لإدارة المخاطر في الأمم المتحدة بغية دعم إعداد مؤشرات أدائها الرئيسية لإدارة المخاطر المؤسسية. وكجزء من النهج الأول، تطبّق الإيكاو ١٩ معياراً من معايير إدارة المخاطر اقترحتها وحدة التفتيش المشتركة التابعة للأمم المتحدة، على أن يجري الوفاء بها بحلول نهاية عام ٢٠٢٢. وفي إطار النهج الثاني، يستخدم حالياً نموذج من خمسة مستويات لنضج المخاطر أقرته اللجنة الإدارية الرفيعة المستوى التابعة للأمم المتحدة (HLCM) من أجل قياس مدى نضج إدارة المخاطر المؤسسية في الإيكاو. والإيكاو حالياً في المستوى ٢ ("قيد التطوير")، وهدفها في نهاية عام ٢٠٢٢ هو الوصول إلى المستوى ٣ ("المنشأة").

وتواصل الإيكاو العمل بشكل وثيق مع اللجنة الاستشارية للتقييم والمراجعة (EAAC) من أجل تنفيذ هذين النهجين من أفضل الممارسات لإدارة المخاطر وتحقيق أهداف الإيكاو لإدارة المخاطر المؤسسية. كما دعم سجل المخاطر المؤسسية التابع للإيكاو إدارة المخاطر. وخفضت الإيكاو، حتى الآن، من مخاطرها المؤسسية بنسبة ٦٤ في المئة (مما أدى إلى القضاء على ٩ مخاطر من أصل ١٤ مخاطر) وأغلقت اثنين من المخاطر. ويستمر رصد جميع المخاطر المؤسسية على أساس منتظم بغية ضمان تنفيذ إجراءات التخفيف.

وفي يونيو ٢٠٢٢، رُصدت المخاطر المتعلقة بالدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، وطُوّرت لوحة عرض لإدارة المخاطر المؤسسية بغية الإبلاغ ربع السنوي لإشراك مجموعة الإدارة العليا في الأمانة العامة (SMG) في الاستعراض النشط للمخاطر وتنفيذ إجراءات التخفيف المنتظمة. ودمجت إدارة المخاطر المؤسسية، في الفترة من يونيو إلى الربع الثالث من عام

٢٠٢٢، في عمليات وأنشطة أعمال الإيكاو، بما في ذلك من خلال إنشاء برنامج تدريبي للموظفين بشأن إدارة المخاطر. وتهدف الإيكاو من خلال هذا البرنامج إلى بناء ثقافة إدارة المخاطر وإضفاء الأولوية على إدارة المخاطر المؤسسية في أنشطتها.

تخطيط الأعمال

نظر المجلس في مسودة خطة الأعمال للسنوات ٢٠٢٣-٢٠٢٥ وفي تقرير شفوي عنها من قبل لجنة الملاحه الجوية، فضلاً عن تقرير شفوي مقدم بالاشتراك مع اللجنة المالية ولجنة نُظُم الإدارة. وبعد أن نظر المجلس في هذا الموضوع، فقد قام بما يلي:

(أ) أحاط علماء، مع التقدير، بالعمل الذي اضطلعت به الأمانة العامة في وضع مسودة خطة أعمال الإيكاو لفترة السنوات الثلاث التالية، كما هو معروض في ورقة العمل C-WP/15287، مع الإقرار بأن الوثيقة ينبغي أن تكون وثيقة متجددة وتُستخدم كأداة مهمة للإدارة والمساءلة؛

(ب) وأعرب عن تقديره للجهود التي تبذلها لجنة الملاحه الجوية بشأن تنفيذ عملية تحديد الأولويات، وأوصى، في هذا الصدد، بأن تواصل الأمانة العامة تنفيذ عملية مماثلة كوسيلة لضمان، قدر المستطاع عملياً، تنفيذ جميع الأنشطة المقترحة وفقاً لأولويات محددة تحديداً واضحاً ومتفق عليها؛

(ج) ووافق على التوصيات والاستنتاجات الصادرة عن لجنة الملاحه الجوية واللجنة المالية ولجنة نُظُم الإدارة على النحو المبين في كل تقرير من تقاريرها الشفوية، وفي هذا الصدد، طلب من الأمانة العامة مواصلة تحديث مسودة خطة الأعمال لفترة الثلاث سنوات التالية، مع مراعاة التعليقات والتغييرات التي طلبتها لجنة الملاحه الجوية واللجان الأخرى، بغية تقديم النسخة المكررة المقبلة من مسودة خطة الأعمال إلى المجلس خلال دورته ٢٢٦.

قامت الأمانة العامة، بعد أن قدم المجلس توصياته خلال دورته ٢٢٥، بتحديث خطة الأعمال (كما وردت في ورقة العمل C-WP/15412) لتبين وقع سيناريو النمو الإسمي الصفري (ZNG-1) للميزانية العادية المُقترح. ودُعي المجلس إلى اعتماد الجزء السري الاستراتيجي من خطة الأعمال وإقرار مؤشرات نتائج إطار رصد الأداء. وستوفّر خطة عمل الإيكاو للسنوات ٢٠٢٣-٢٠٢٥ أساساً أقوى لعملية المساءلة، وهي بالتالي أول خطة عمل للمنظمة أُعدت بما يتماشى مع نهج الإدارة القائمة على النتائج.

الخدمات القانونية وخدمات العلاقات الخارجية

التطورات المتعلقة بالمعاهدات

الضمانات الدولية على المعدات المنقولة (معدات الطائرات)

نُشرت الطبعة التاسعة من "لائحة السجل الدولي وإجراءاته" (Doc 9864) في يناير ٢٠٢٢ ودخلت حيز التنفيذ في ١/٦/٢٠٢٢. وتحتوي هذه الطبعة على التعديلات التي أقرها المجلس في الجلسة السابعة من دورته ٢٢٣ (يونيو ٢٠٢١)، بصفته السلطة الإشرافية على السجل الدولي. وفي ١/٦/٢٠٢٢، كان هناك ٨١ طرفاً في اتفاقية ٢٠٠١ بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة وبروتوكول بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات الملحق باتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة.

برنامج العمل العام للجنة القانونية

الدورة الثامنة والثلاثون للجنة القانونية

عُقدت، إفتراضياً، الدورة الثامنة والثلاثون للجنة القانونية، برئاسة السيدة سيو هواي تان (سنغافورة) من الساعة ٨ إلى الساعة ١١ بتوقيت مونتريال في الفترة من ٢٢ إلى ٢٥/٣/٢٠٢٢، وحضرها ٢٨٦ مشاركاً ينتمون إلى ٩١ دولة عضو وست منظمات دولية.

وسلّطت اللجنة الضوء على الذكرى السنوية الخامسة والسبعين لتأسيسها والإنجازات الهامة في إعداد وتدوين قانون الجو الدولي من خلال المساهمة في اعتماد ٢٤ ميثاق من مواثيق قانون الجو الدولي في مجالات سلامة الطيران وأمنه ومسؤولية الناقل الجوي وتمويل الطائرات.

وانتخبت اللجنة السيد محمد منصور علي حامد الرقيشي (عمان) نائباً ثالثاً لرئيس اللجنة والسيدة أليس سيربا براغا ديلا نينا (البرازيل) نائبة رابعة لرئيس اللجنة. وكان الانتخاب ضرورياً لأن منصبى النائبين الأول والرابع (السيد نوبرتو لونغو (الأرجنتين) والسيد بدر المبارك (الكويت)) قد شغرا، ونتيجة لذلك فإن نائبة الرئيس الثانية (السيدة سوزانا ميتسلاوبي (فنلندا) أصبحت تلقائياً النائبة الأولى لرئيس اللجنة والسيدة إلين مانجا (غامبيا) التي كانت النائبة الثالثة لرئيس اللجنة أصبحت تلقائياً النائبة الثانية لرئيس اللجنة وفقاً للمادة ٦ (ب) من النظام الداخلي. وانتُخب السيد الرقيشي والسيدة سيربا براغا بالتركية.

وبعد نظر اللجنة في برنامج العمل والقرارات المتخذة في ذلك الشأن فقد أقرت اللجنة بالإجماع برنامج العمل التالي:

- أ) استعراض قواعد الإيكاو بشأن تسوية الخلافات؛
- ب) والجوانب القانونية الدولية لعمليات الطائرات غير المؤهلة (بدون طيار) وإدماجها في الطيران المدني؛
- ج) وعمليات وإجراءات الدول للوفاء بالتزاماتها بموجب المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو؛
- د) والأفعال أو الجرائم التي تهم أوساط الطيران الدولي، بما في ذلك التهديدات الإلكترونية، التي قد لا تغطيها تغطية كافية مواثيق قانون الجو الحالية؛
- هـ) والترويج للتصديق على مواثيق قانون الجو الدولي؛
- و) ودراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بنظم الأقمار الصناعية العالمية وخدماتها الداعمة لخدمات الملاحة الجوية الدولية؛
- ز) والنظر في إرشادات بشأن تضارب المصالح؛
- ح) وتطبيق المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو.

استعراض قواعد الإيكاو لتسوية الخلافات

قدم رئيس مجموعة عمل مراجعة قواعد الإيكاو لتسوية الخلافات (WG-RRSD)، في الدورة الثامنة والثلاثين للجنة القانونية، تقريراً عن التقدم المحرز بشأن العمل الذي تقوم به مجموعة العمل، والذي سلط الضوء على فئتين من فئات مجالات مراجعة القواعد، أي تلك التي تتمتع بمستوى عالٍ من التوافق من حيث المبدأ داخل المجموعة، وتلك التي تقتضي مزيداً من الدراسة. واحتوى تقرير التقدم المحرز أيضاً، الذي يُبين حالة المجالات المذكورة أعلاه التي ناقشها مجموعة عمل مراجعة قواعد الإيكاو لتسوية الخلافات، على مجموعة من مسودات التنقيحات المقترحة للقواعد، والتي أعدها مقرر مجموعة العمل والأمانة العامة. وخُصّص رئيس اللجنة إلى أن مداخلات الوفود قد دعمت استمرار أعمال مجموعة العمل.

الجوانب القانونية للطائرات غير المؤهلة

قُدّم تقرير عن التقدم المحرز في عمل مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالمسائل القانونية المتصلة بالطائرات غير المؤهلة (SSG-LIPA) إلى الدورة الثامنة والثلاثين للجنة القانونية في مارس ٢٠٢٢. وكان ثمة دعم في اللجنة القانونية للعمل الذي

قامت به مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالمسائل القانونية المتصلة بالطائرات غير المأهولة (SSG-LIPA) والحاجة إلى إطار قانوني مشترك لعمليات الطائرات غير المأهولة (بدون طيار) بين الدول.

عمليات وإجراءات لتمكين الدول من الوفاء بالتزاماتها بموجب المادة ١٢

قُدّم تقرير مرحلي إلى الدورة الثامنة والثلاثين للجنة القانونية عن أعمال فرقة العمل التابعة للأمانة العامة والتي أنشئت لدراسة تنفيذ الدول الأعضاء للمادة ١٢ وتحديد الوسائل والآليات التي تتيح للدول دعم وتعزيز تنفيذها.

التحديات الإلكترونية ضد الطيران المدني

قدمت الأمانة العامة تقريراً عن عمل المجموعة الفرعية لبحوث الجوانب القانونية (RSGLEG) التابعة لمجموعة دراسة الأمن الإلكتروني التابعة للأمانة العامة (SSGC) إلى الدورة الثامنة والثلاثين للجنة القانونية. وأبلغت اللجنة القانونية أن مجموعة دراسة الأمن الإلكتروني التابعة للأمانة العامة ومجموعات العمل التابعة لها، بما في ذلك المجموعة الفرعية لبحوث الجوانب القانونية، سيتم حلها بعد إنشاء فريق خبراء الأمن الإلكتروني (CYSECP). وعرض التقرير مناقشات ونتائج مسودة الدراسة حول مراجعة موثيق قانون الجو الدولي وإمكانية تطبيقها على التهديدات الإلكترونية ضد الطيران المدني والتي دارت بين الخبراء في المجموعة الفرعية لبحوث الجوانب القانونية (RSGLEG) ومجموعة دراسة الأمن الإلكتروني التابعة للأمانة العامة (SSGC).

وأحاطت اللجنة علماً بالعمل الممتاز الذي قامت به المجموعة الفرعية لبحوث الجوانب القانونية (RSGLEG) بين نوفمبر ٢٠١٨ ويناير ٢٠٢٢ وأعربت عن تقديرها لمشاركة خبراء من جميع المجالات، مما أكد الجانب الشامل الذي يتسم به هذا البند. وكان هناك دعم واسع النطاق للإبقاء على هذا البند في برنامج عمل اللجنة القانونية ومواصلة العمل بشأن النظر في مدى كفاية موثيق قانون الجو الحالية في التصدي للتهديدات الإلكترونية ضد الطيران المدني. كما أحاطت اللجنة علماً كذلك بالتعزيزات التي أدخلتها اتفاقية وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠ لمقاومة الهجمات الإلكترونية وأعربت عن اقتضاء مواصلة الترويج للتصديق عليها من جانب جميع الدول.

الترويج للتصديق على موثيق قانون الجو الدولي

عرضت على الدورة الثامنة والثلاثين للجنة القانونية معلومات حديثة بشأن حالة التصديق على موثيق قانون الجو الدولي المعتمدة تحت رعاية الإيكاو والجهود الجارية لتسريع هذه التصديقات. وأبلغت اللجنة كذلك بتنظيم الفعالية الافتتاحية التابعة للإيكاو والمعنية بالمعاهدات ونجاحها أثناء الدورة الأربعين للجمعية العمومية، ومن المقرر تنظيم فعالية ثانية من هذا القبيل في الدورة الحادية والأربعين في سبتمبر ٢٠٢٢. وصدر كتاب منظمة في ١١/٥/٢٠٢٢ يدعو الدول الأعضاء إلى المشاركة في هذه الفعالية التي ستُنظم يومي ٢٧ و ٢٨ سبتمبر (SL LE 4/75.1-22/53).

تنفيذ المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو

أيدت اللجنة القانونية، في دورتها السابعة والثلاثين، من حيث المبدأ، نتائج فرقة عمل المادة ٢١، أي التوصية بإدراج شهادة نموذجية لإلغاء تسجيل الطائرات في الملحق السابع من إتفاقية شيكاغو. واعتمد المجلس، خلال الجلسة الثامنة من دورته ٢٢٥ في ٢٠٢٢/٣/٧، التعديل رقم ٧ على الملحق السابع الذي يتضمن شهادة إلغاء التسجيل والأحكام المقابلة.

تسوية الخلافات

البرازيل والولايات المتحدة (٢٠١٦)

قُدّم إلى المجلس، خلال دورته ٢٢٥، تقرير مرحلي عن حالة المفاوضات بين الطرفين. وأُبلغ أن الطرفين واصلوا إحراز تقدم نحو حل النزاع الذي توقف مؤقتاً بسبب أزمة الصحة العامة الدولية. وفي ضوء إنشاء فرقة العمل ذات الصلة بالتزامات بموجب المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو، أعرب الطرفان عن استعدادهما لمواصلة مناقشتها من أجل اختتام المفاوضات في أقرب وقت ممكن.

الطلب (أ): قطر والبحرين ومصر والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة (٢٠١٧)

الطلب (ب): قطر والبحرين ومصر والإمارات العربية المتحدة (٢٠١٧)

بناءً على طلب مقدم من المدعى في ٢٠٢٢/١/٤، وإلحاقاً بقرار المجلس الصادر في ٢٠٢٢/٣/٩ (C-DEC 225/9)، سجّل المجلس وقف الإجراءات ضد المملكة العربية السعودية في الطلب (أ) وفقاً للمادة ١٧(٢) من القواعد.

أستراليا ومملكة هولندا والاتحاد الروسي (٢٠٢٢)

بموجب مذكرة شغوية مؤرخة في ٢٠٢٢/٣/١٤، سلّمت في نفس التاريخ، قدم وفد أستراليا لدى منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) ووفد مملكة هولندا لدى الإيكاو إلى المنظمة طلباً مشتركاً ومذكرته المقابلة لتسوية الخلاف. وقُدّم الطلب بموجب "المادة ٨٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي ("اتفاقية شيكاغو")، والملاحق ذات الصلة، وقواعد لتسوية الخلافات (Doc 7782/2) ("القواعد")، وتسمّى الاتحاد الروسي كمدعى عليه. ويتعلق الطلب والمذكرة المقابلة له "بتفسير وتطبيق اتفاقية شيكاغو" بعد إسقاط طائرة الرحلة الجوية MH17 بواسطة صاروخ أرض-جو (Buk-TELAR) فوق شرق أوكرانيا في ٢٠١٤/٧/١٧، والذي بموجبه تنص عريضة المدعين أن الفعل "يُنسب قانوناً إلى الاتحاد الروسي ويشكل انتهاكاً للمادة ٣ مكرراً من اتفاقية شيكاغو". وبموجب المادة ٢٨(٣) من القواعد، قرر رئيس المجلس في ٢٠٢٢/٣/٢١ منح مهلة ١٢ أسبوعاً لتقديم مذكرة مضادة بواسطة المدعى عليه (أي، ٢٠٢٢/٦/١٣). وبناءً على طلب المدعى عليه، في ٢٠٢٢/٦/١، وافق المجلس (C-DEC 226/5) على منح المدعى عليه حتى ٢٠٢٢/٨/٢ لتقديم مذكرته المضادة، أي ١٢ أسبوعاً اعتباراً من ٢٠٢٢/٥/١٠، وهو التاريخ الذي جرى فيه تقديم نسخ اللغة الروسية من الطلب والمذكرة إلى الاتحاد الروسي.

أساليب عمل المجلس واللجان الدائمة

للمساهمة في تنفيذ قرار الجمعية العمومية ٤٠-٢٠: زيادة كفاءة المنظمة وفعاليتها، قام المجلس في دورتيه ٢٢٣ و ٢٢٤ بتعديل النظام الداخلي للمجلس (Doc 7559)، والنظام الداخلي للجان الدائمة للمجلس (Doc 8146) وتوجيهات لأفرقة خبراء لجنة النقل الجوي واللجنة المعنية بالتدخل غير المشروع (Doc 9482) والمرفق الرابع بوثيقة "مدونة قواعد الخدمة في الإيكاو" (Doc 7350) (أنظر C-DECs 223/3 و 223/12 و 224/1). وشملت التغييرات هيكل اللجنة المعاد تشكيله فضلاً عن التعديلات اللازمة لضمان لغة محايدة جنسانياً.

وُشرت طبقات جديدة، حتى ٢٠٢٢/٦/١، من الوثيقة رقم Doc 7559 (الإصدار الحادي عشر) والوثيقة رقم Doc 8146 (الإصدار السابع) والوثيقة رقم Doc 9482 (الإصدار الثالث) بجميع لغات عمل الإيكاو.

المشاورات المتعلقة بالمكتب الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلسي (EUR/NAT)

أشارت فرنسا، بعد المشاورات، إلى استعدادها لتمويل تجديد المبنى الذي يستضيف المكتب الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلسي، والذي تشترك في ملكيته مع المنظمة. وفي هذا الصدد، عُقدت اجتماعات بواسطة الحضور الشخصي بين الإيكاو وفرنسا في باريس يومي ١٧ و ١٨ فبراير وكذلك في ٢٠٢٢/٤/٧. وبغية إعداد مذكرة برنامجية تغطي الجوانب الوظيفية والفنية، فضلاً عن مظهر الميزانية بالنسبة لتجديد المباني، اتفق الطرفان على الاجتماع بشكل افتراضي.

التنسيق مع أوتاوا وكيبك فيما يتعلق بالمعلومات الخاصة بفيروس كورونا

واصلت إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية (LEB)، في الأشهر الأولى من عام ٢٠٢٢، تعميم، على النحو المناسب، معلومات عن فيروس كورونا والتي تلقتها من سلطات الدولة المضيفة، بما في ذلك التعاميم الرسمية والتحديات المقدمة من جانب مكتب البروتوكول، والشؤون العالمية لكندا، وكذلك من قبل مكتب بروتوكول كيبك.

تغييرات في نظام إقامة العدل

عملاً بتحوّل في الاجتهاد القضائي لمحكمة الاستئناف التابعة للأمم المتحدة، أنشأت الإيكاو مجلس طعون جديد، ليحل محل مجلس الطعون الاستشاري المشترك السابق. وبالإضافة إلى إعداد إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية (LEB) للتعديلات اللازمة لمدونة الخدمة ولوائح الموظفين والمساهمة في صياغة النظام الداخلي لهذه الهيئة الجديدة بالتشاور مع رابطة الموظفين ورؤساء مجلس الطعون، ويقوم موظفون آخرون من إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية (LEB) أيضاً بتمثيل الأمين العام في الدعاوى أمام مجلس الطعون ومحكمة الاستئناف التابعة للأمم المتحدة وأداء وظيفة المسجل (الإدارة) لمجلس الطعون. وعقد مجلس الطعون جلسة الاستئناف الأولى في يناير ٢٠٢٢ وأشرف على مناقشات بديلة بشأن تسوية المنازعات في اثنتين أخريين.

الندوة القانونية للإيكاو، سيول، جمهورية كوريا

نجح انعقاد ندوة الإيكاو القانونية لعام ٢٠٢٢ التي نظمتها إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية (LEB) ووزارة الأراضي والبنية الأساسية والنقل في جمهورية كوريا في سيول بجمهورية كوريا، في الفترة من ١٢ إلى ١٤/٤/٢٠٢٢. وأتاحت الندوة، التي عُقدت في شكل هجين، لـ ٩٠٠ مشارك ينتمون إلى ١١٤ دولة، تبادل المعرفة والخبرات بشأن المسائل الجديدة والناشئة التي تؤثر على الطيران المدني. كما شجعت على الزخم نحو تصديق الدول على موثيق قانون الجو الدولي ذات الصلة وتنفيذها. وشملت المواضيع انتعاش الطيران المدني الدولي في أعقاب جائحة فيروس كورونا، وتطبيق التدابير الصحية على متن الطائرات فيما يتعلق بإدارة السلوك المشاغب وغير المنضبط، والطائرات غير المأهولة، والهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني، وتغيّر المناخ، ودعم أسر ضحايا حوادث الطائرات وتسوية النزاعات بين الدول في إطار اتفاقية شيكاغو. ونُظمت على هامش الندوة فعاليات احتفالاً بالذكرى السنوية السبعين لانضمام جمهورية كوريا إلى اتفاقية شيكاغو وكذلك الذكرى الخامسة والسبعين لإنشاء اللجنة القانونية للإيكاو في عام ١٩٤٧ من قبل الدورة الأولى للجمعية العمومية للإيكاو.

إدارة الموارد البشرية والمساواة بين الجنسين

كان هناك ٦٠٤ وظيفة ثابتة داخل الإيكاو، في نهاية مايو ٢٠٢٢، ٣٢٣ منها في الفئة الفنية والفئات العليا و ٢٨١ في فئة الخدمات العامة. وبلغت نسبة تمثيل المرأة العام في الأمانة العامة في الفئة الفنية والفئات العليا ٣٤ في المئة.

وواصلت الإيكاو التركيز على دعم فرص الموظفين بشأن النمو المهني والتطوير الوظيفي. وتوسعت أنشطة التعلم عبر الإنترنت، مما أتاح الحصول على التدريب الذي توفره كلية موظفي منظومة الأمم المتحدة ومقدم خدمات تعلم عبر الإنترنت، من بين جهات أخرى. كما زوّد المكتب العالمي للتدريب على الطيران (GAT) موظفي الإيكاو بإمكانية الاستفادة المجانية من حزم تدريب الإيكاو عبر الإنترنت وبواسطة الفصول الدراسية.

وأقرّ مجلس الإيكاو خلال دورته ٢٢٦ تعديلات على سياسة الإيكاو بشأن الإعاقة. واستُعرضت تلك السياسة لتوفير المرونة في التصدي للتحديات التي تواجه عملية اجتذاب الترشيحات من الدول الأعضاء مع مراعاة الممارسات المعمول بها من أماكن أخرى في منظومة الأمم المتحدة.

إن نائبة المدير المسؤولة عن الموارد البشرية في إدارة الشؤون الإدارية والخدمات (ADB) السيدة توليلوب أغيري، باشرت مهامها في ٢٠٢٢/٣/١٥، والذي جاء في الوقت المناسب بالنظر إلى الكثير من الإصلاحات والمبادرات القائمة فيما يتعلق بالموارد البشرية.

المساواة بين الجنسين

وفي عام ٢٠٢٢، احتفلت الإيكاو بيوم المرأة العالمي تماشياً مع الموضوع السنوي لهيئة الأمم المتحدة للمرأة الذي اختير لعام ٢٠٢٢، "المساواة بين الجنسين اليوم من أجل غدٍ مستدام". ويهدف موضوع عام ٢٠٢٢ إلى الاعتراف بمساهمة النساء والفئات في جميع

أنحاء العالم، اللواتي يتولين قيادة مهمة التكيف مع تغير المناخ والتخفيف من آثاره والاستجابة له، من أجل بناء مستقبل أكثر استدامة للجميع. وواصلت الإيكاو وضع تغير المناخ واستدامة الطيران في طليعة أنشطتها، والتي ستستمر في التأثير على عالم الطيران والترويج لتحقيق الهدف ٥ من أهداف التنمية المستدامة (تحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين جميع النساء والفتيات). وكجزء من أنشطة الإيكاو للاحتفال بيوم المرأة العالمي، فقد عرضت الإيكاو كيفية تمهيد السبيل نحو الاستدامة في هذا القطاع مع تشجيع النساء والفتيات على أن يصبحن رائدات فعالات وقويات وصانعات تغيير لمبادرات استدامة الطيران في المستقبل.

وواصلت الأمانة العامة والمجموعة المصغرة لشؤون نوع الجنس (SGG) التابعة للمجلس العمل جنباً إلى جنب لتحديث قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣٠ بغية اعتماده في الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية في عام ٢٠٢٢ فضلاً عن الفرص المحتملة لتحديد المبادرات متصلة بأهداف محددة متعلقة بنوع الجنس أو هدف لقطاع الطيران ككل. ويرمي هذا العمل إلى تعزيز تمثيل النساء والفتيات في القوى العاملة في قطاع الطيران، بما في ذلك مشاركتهن في مناصب الإدارة وصنع القرار.

الأخلاقيات

وافق المجلس، في الجلسة الثالثة من دورته ٢٢٥، على اقتراح قدمه مسؤول الأخلاقيات بأنه ينبغي نشر التقرير السنوي لمسؤول الأخلاقيات عن عام ٢٠٢١ والتقارير اللاحقة في هذا الشأن، رهناً بتعليقات ومشورة الأمين العام، على موقع الإيكاو الإلكتروني العام كوسيلة لدعم التواصل وتعزيز الشفافية التنظيمية وثقة الجمهور (أنظر C-DEC 225/3). واتخذ هذا الإجراء على الفور، وتمشياً مع مبدأ تعدد اللغات في الإيكاو، أصبح التقرير متاحاً الآن باللغات الإنجليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية على كل من موقع الإيكاو الإلكتروني العام والموقع الإلكتروني الداخلي بالمنظمة.

وبعد إقرار المجلس، في ١٧/٦/٢٠٢٠، لمدونة قواعد الخدمة في الإيكاو المنقحة، استعرضت الإيكاو المرفق بالقاعدة ١٠١-١ وبعد (معايير السلوك) ومواءمته مع أحدث نسخة من معايير السلوك للخدمة المدنية الدولية التي اعتمدها لجنة الخدمة المدنية الدولية (ICSC) في عام ٢٠١٣. وتحدد معايير السلوك الخاصة بلجنة الخدمة المدنية الدولية للخدمة المدنية الدولية، والتي تستخدم في مختلف هيئات الأمم المتحدة، مجموعة من معايير السلوك لموظفي الخدمة المدنية الدولية، والتي تتمثل مبادئها التوجيهية في النزاهة والولاء، والاستقلالية والحياد والتسامح والتفاهم والتحرر من التمييز والمساواة بين الجنسين والكرامة وأمن الموظفين وسلامتهم. ويتضمن المرفق المنقح للقاعدة ١٠١-١، في جملة أمور، أحكاماً بشأن ما يلي: (أ) مساءلة الموظفين عن جميع الإجراءات التي جرى تنفيذها، فضلاً عن القرارات المتخذة والالتزامات التي تعهدوا بها في أداء وظائفهم؛ و (ب) حظر إساءة استخدام السلطة أو استخدام الاختصاص أو المنصب بطريقة مسيئة أو مذلة أو محرجة أو مخيفة ضد شخص آخر؛ و (ج) المسؤولية عن استخدام موارد المنظمة؛ و (د) قيود ما بعد التوظيف. كما يعدل النص الجديد الأحكام المتعلقة بتضارب المصالح، والإفصاح عن المعلومات وإدارة الموظفين.

وفي فبراير ٢٠٢٢، عُيِّنت أمانة مظالم مناوئة في الإيكاو لأول مرة. ومن المتوقع أن يؤدي هذا الإجراء إلى تعزيز نظام تسوية المنازعات غير الرسمي الحالي في الإيكاو لمنع أو الحد من التضارب في مكان العمل من خلال معالجتها على الفور وفي مصدرها، لتجنب اللجوء، إلى أقصى حد ممكن، إلى آلية الإيكاو الرسمية لفض المنازعات.

وُنشرت المرفقات (ز) و(ح) و(ط) للنظام الداخلي للمجلس (Doc 7559)، في ٣/٣/٢٠٢٢. وأقرّ المجلس هذه المرفقات من أجل سنّ قواعد وإجراءات معالجة ادعاءات سوء السلوك أو الانتقام المقدّمة في حق رئيس المجلس (المرفق (ح)) وفي حق الأمين العام للإيكاو (المرفق (ز)) فضلاً عن مدونة قواعد السلوك الخاصة برئيس المجلس والأمين العام (المرفق (ط)).

ووفقاً لما يقتضيه إطار الأخلاقيات المنقح في الإيكاو، أبرمت المنظمة اتفاقاً مع كيان مختص بالتحقيقات داخل منظومة الأمم المتحدة. وبعد التشاور مع المجموعة المصغرة التابعة للمجلس والمعنية بالأخلاقيات، في يناير ٢٠٢٢، وقّعت المنظمة اتفاقاً مع

مكتب الأمم المتحدة لخدمات الرقابة الداخلية (OIOS) من أجل إنشاء آلية للإبلاغ عن جميع حالات سوء السلوك والتعامل معها. وبالإضافة إلى ذلك، فإن المنظمة في المرحلة الأخيرة من مفاوضاتها للتوصل إلى اتفاق مع مكتب الأخلاقيات في الأمم المتحدة لإنشاء آلية للإبلاغ المباشر وتناول شكاوى الانتقام التي لا يستطيع موظف الأخلاقيات التعامل معها.

الشفافية

بُنذلت جهود إضافية لتعزيز الاطلاع على معلومات المجلس على موقع الإيكاو الإلكتروني العام. وبنيت خمسة عشر جلسة للمجلس وجلسات إحاطة غير رسمية تابعة للمجلس، بما مجموعه ٤٥ ساعة من المناقشة، على تلفزيون الإيكاو من يناير إلى مايو ٢٠٢٢. وشملت هذه جلسات المجلس التالية:

- أ) الجلسة الأولى للدورة ٢٢٥ لمجلس الإيكاو (٢٠٢٢/٢/٢)
- ب) الجلسة الثانية للدورة ٢٢٥ لمجلس الإيكاو (٢٠٢٢/٣/٧)
- ج) الجلسة الثالثة للدورة ٢٢٥ لمجلس الإيكاو (٢٠٢٢/٣/١٤)
- د) الجلسة الرابعة للدورة ٢٢٥ لمجلس الإيكاو (٢٠٢٢/٣/١٤)
- هـ) الجلسة الخامسة للدورة ٢٢٥ لمجلس الإيكاو (٢٠٢٢/٣/٢٤)
- و) الجلسة السادسة للدورة ٢٢٥ لمجلس الإيكاو (٢٠٢٢/٣/٢٤)
- ز) الجلسة السابعة للدورة ٢٢٥ لمجلس الإيكاو (٢٠٢٢/٣/٢٨)
- ح) الجلسة الثامنة للدورة ٢٢٥ لمجلس الإيكاو (٢٠٢٢/٣/٢٨)
- ط) الجلسة التاسعة للدورة ٢٢٥ لمجلس الإيكاو (٢٠٢٢/٤/٧)
- ي) الجلسة العاشرة للدورة ٢٢٥ لمجلس الإيكاو (٢٠٢٢/٤/٧)
- ك) الجلسة الحادية عشرة للدورة ٢٢٥ لمجلس الإيكاو (٢٠٢٢/٤/٧)
- ل) الجلسة الثانية عشرة للدورة ٢٢٥ لمجلس الإيكاو (٢٠٢٢/٤/٨)

والإحاطات غير الرسمية التالية:

- أ) إحاطة غير رسمية عن نتائج الاجتماع الثاني عشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران (٢٠٢٢/٢/٢٤)
- ب) إحاطة غير رسمية بشأن دراسة جدوى أعتها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (٢٠٢٢/٢/٢٢)
- ج) إحاطة غير رسمية عن التقارير السنوية لمكاتب الإيكاو الإقليمية (٢٠٢٢/٢/٢١)

خدمات اللغات وتعدد اللغات

أيد المجلس استراتيجية الإيكاو لتعدد اللغات، التي تسعى إلى تبني نهج جديد لتعدد اللغات، ليس فقط من حيث خدمات اللغات، ولكن أيضاً في الاستفادة من إمكانات المنظمة الكاملة لتحقيق أقصى استفادة من تنوعها. وتغطي هذه الاستراتيجية خدمات اللغات والموارد البشرية والتواصل الاستراتيجي وتعبئة الجهات المعنية والوفاء بالمسؤوليات التنظيمية من خلال التنسيق بين الأمانة العامة والمجلس والدول الأعضاء. وأقر المجلس مسودة ورقة عمل للجمعية العمومية بشأن هذه الاستراتيجية بغية رفعها إلى الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية.

وأُنهت الأمانة العامة عملية شراء نظام مشروع إدارة خدمات اللغات (LSMS)، وهو مشروع مميز في إطار مبادرة التحول الرقمي. وجرى التوصل إلى ترتيب تعاقدي بين الأمانة العامة للأمم المتحدة والإيكاو من أجل تنفيذ الإيكاو للأدوات اللغوية التابعة للأمم المتحدة. وستظل النظم القديمة عاملة في الإيكاو لضمان توفير دعم سلس للدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية.

وبالإضافة إلى توفير الخدمات اللغوية للمجلس ولجانته الدائمة ولجنة الملاحه الجوية، تعمل الأمانة العامة بنشاط على إدارة متطلبات خدمات اللغات للجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين، بما في ذلك ما يتعلق بالتوثيق، وتوظيف العاملين المستقلين في مجال اللغات، وتكنولوجيا المعلومات والدعم التشغيلي.

أمن المعلومات وإدارة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

أُحرز تقدم هام فيما يتعلق باستراتيجية الإيكاو لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات. وقدمت الأمانة العامة إلى المجلس خلال دورته ٢٢٣ عرضاً غير رسمي عن استراتيجية الإيكاو لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، كما قدمت تحديثات عن حالة الاستراتيجية إلى المجلس من خلال عدة عروض وتقارير شفوية أخرى. إن أحدث استراتيجية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، التي هي نتاج عمل مكثف قامت به الأمانة العامة بالتعاون مع المركز الدولي للحوسبة التابع للأمم المتحدة (UNICC) والشريك الاستشاري للمركز الدولي للحوسبة التابع للأمم المتحدة، "ديلويت" (Deloitte)، تأخذ في الحسبان تقارير التدقيق والمراجعات المختلفة بما في ذلك التوصيات التي قدمها مدقق الحسابات الخارجي (مكتب تدقيق الحسابات الاتحادي السويسري) واللجنة الاستشارية للتقييم والمراجعة (EAAC)، فضلاً عن المخاطر المؤسسية للإيكاو ذات الصلة.

وُخِدت التحول الرقمي كعنصر حاسم في استراتيجية تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، والتي من المتوقع أن تضع الإيكاو على مسار مستدام وحديث ومبتكر من أجل رقمنة عملياتها وخدماتها رقمنة كاملة. وقُدمت المشاريع المميزة ذات الصلة من أجل طلب تمويل إضافي في ميزانية السنوات الثلاث المقبلة. وتشمل المشاريع المنفذة: ترحيل نظام بريد الإيكاو الإلكتروني إلى نظام Microsoft Office 365 وتنفيذ وحدات متنوعة لمنصة التوظيف "إنسبيرا" (Inspira) في إطار مشروع إدارة رأس المال البشري؛ ومشروع إدارة التعافي من الكوارث؛ والفصل بين رسائل البريد الإلكتروني الخاصة بالفود وتلك الخاصة بموظفي الأمانة العامة؛ ونظام إدارة خدمات اللغات (LSMS). ونُقل نظام البريد الإلكتروني الخاص بالإيكاو إلى نظام Microsoft Office 365 القائم على السحابة الإلكترونية من أجل تحسين موثوقية البريد الإلكتروني وأمانه وقدرته لصالح موظفي الإيكاو.

وبصرف النظر عن تطورات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الموصوفة أعلاه، وصلت المنظمة إلى مستوى نضج عام قدره ٢ في أمن المعلومات. وواصلت الإيكاو السير على الطريق الصحيح للوصول إلى المستوى المستهدف ألا وهو ٢,٥ بحلول الوقت الذي سيجري فيه تنفيذ خارطة طريق أمن المعلومات الخاصة بها لمدة السنوات الثلاث ٢٠٢٠-٢٠٢٢ تنفيذاً تاماً. ويعتمد المستوى المستهدف على معيار الصناعة للمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس ISO 27001: 2013 ومستوى رشد تكامل نموذج نضج القدرة (CMMI). وشنت الأمانة العامة حملتها التدريبية للتوعية الأمنية لعام ٢٠٢٢ وبدأت حملتها المعنية بالاحتياط الإلكتروني، والتي ستُنقذ على أساس ربع سنوي.

الشؤون المالية

الأنشطة المدرة للإيرادات

استقبلت منصة مكتبة الإيكاو الإلكترونية أكثر من ١١٣ ٠٠٠ زائر في الفترة من ١ يناير إلى ٣١/٥/٢٠٢٢. وقد سُجِّل ما يقرب من ١٢ ٨٨٠ مستخدماً من جميع أقاليم الإيكاو في المنصة خلال نفس الفترة. وإن مكتبة الإيكاو الإلكترونية، التي جرى إعدادها لتوفير إمكانية إطلاع عموم الناس عبر الإنترنت على منشورات الإيكاو، قد أتاحت حتى الآن الاطلاع على أكثر من ٤٦٦ منشور.

استعراض الإجراءات المتخذة حتى ٢٠٢٢/٦/٣٠ بشأن القرارات الصادرة عن الدورة الأربعين للجمعية العمومية

القرار ٤٠-١: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية

وافقت الجمعية العمومية للإيكاو، في دورتها التاسعة والثلاثين، على توسيع نطاق دورة حياة الخطة العالمية للملاحة الجوية عبر إجراء تحديثات طفيفة كل ثلاث سنوات وأخرى رئيسية كل ست سنوات، حسب الاقتضاء، وذلك لتحقيق الاستقرار. وبينما شكّلت الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، التي أقرتها الجمعية العمومية في دورتها الأربعين، تحديثاً رئيسياً، فإن طبعة سابعة تتضمن تحديثات طفيفة مقترحة إقرارها من قبل الجمعية العمومية للإيكاو خلال دورتها الحادية والأربعين. وكجزء من التحديثات المتوقعة، يُقترح إدخال تحسينات على حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) وإضافات إلى إطار الأداء في مجال الأداء الرئيسي للسلامة، كما هو الحال مع الاتساق بين اللبنة الأساسية وأسئلة البروتوكول في البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP).

القرار ٤٠-٢: حماية سجلات التحقيق في الحوادث والوقائع

يجري النظر على أساس منتظم من قبل فريق خبراء التحقيق في الحوادث في الأحكام المتعلقة بحماية سجلات التحقيق في الحوادث والوقائع، ولكن لم تُقترح تعديلات أخرى على هذه الأحكام. ولقد اعتمدت بعض الأحكام المتعلقة بتوفر معلومات الحوادث والوقائع، وتُقترح تعديلات أخرى ذات صلة على الملحق الثالث عشر — التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات لكي تنظر فيها لجنة الملاحة الجوية خلال الدورة الحالية.

القرار ٤٠-٣: حماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة التي تم جمعها للحفاظ على السلامة أو تحسينها، وحماية تسجيلات مسجلات الطيران في العمليات الاعتيادية

تعمل الأمانة العامة حالياً، جنباً إلى جنب مع فريق تنفيذ حماية معلومات السلامة (SIP IG)، على معالجة المسائل التي أثارها الدول فيما يتعلق بتنفيذ الأحكام الواردة في الملحق السادس — تشغيل الطائرات، بشأن حماية نصوص أو تسجيلات مسجلات الطيران في العمليات العادية. ومن المقرر أن تجري لجنة الملاحة الجوية في دورة الخريف في عام ٢٠٢٢ الاستعراض الأولي للتعديل المقترح على الملحق السادس.

القرار ٤٠-٤: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية

يجري دورياً استعراض البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية. وحالياً، لا يلزم إجراء أي تغييرات على البيان.

القرار ٤٠-٥: الآليات الإقليمية لدعم التنفيذ

يجري دورياً استعراض آليات دعم التنفيذ المتعلقة تحديداً بالمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs). وتواصل الأمانة العامة دعم عمليات التخطيط الإقليمية وتقديم تقارير عن نتائج اجتماعات التخطيط الإقليمي إلى لجنة الملاحة الجوية والمجلس على أساس منتظم.

القرار ٤٠-٦: التعاون الإقليمي والمساعدة على سد الثغرات في مجال السلامة مع تحديد الأولويات ووضع أهداف قابلة للقياس

أقرّ مجلس الإيكاو، في دورته ٢١٧، النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS)، ومن ثم، اعتمدت الجمعية العمومية، في دورتها الأربعين، القرار رقم ٤٠-٦ — "التعاون الإقليمي والمساعدة على سد الثغرات في مجال السلامة مع تحديد الأولويات ووضع

أهداف قابلة للقياس". وتواصل الأمانة العامة دعم منظمات التعاون الإقليمي من خلال المنصات التعاونية للمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIO) والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOS) وبرنامج النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية.

القرار ٤٠-٧: الوافدون الجدد

بدأت المناقشات الأولية بين لجنة الملاحة الجوية والأمانة العامة فيما يتعلق بالتنقل الجوي المتقدم لتحديد الأعمال التي يمكن الاضطلاع بها.

القرار ٤٠-٨: الأحكام العالمية الخاصة بتصميم وترخيص وعمليات المطارات العائمة

وافق أعضاء فريق الخبراء بالإجماع، في الاجتماع الرابع لفريق تصميم المطارات والعمليات (ADOP/4) (١٥-٢٤/٢/٢٠٢٢)، على تطوير بطاقة مهام لتصميم وترخيص وتشغيل المطارات العائمة، بما في ذلك نهج مرحلي اقترحه عضو الفريق الذي رشحته كندا. ومع توقع الموافقة على بطاقة المهام من قبل لجنة الملاحة الجوية (انظر C-MIN 223/5)، بدأ العمل التحضيري وسيؤدي، في المرحلة الأولى، إلى إصدار كتاب دوري للإيكاو، يتبعه لاحقاً قواعد وتوصيات دولية (SARPs) عالية المستوى في الملحق الرابع عشر — المطارات، ذات صلة بالموضوع. ولقد أعربت تسع دول ومنظمتان دوليتان عن اهتمامهم ببطاقة المهام.

القرار ٤٠-٩: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

المرفق (أ) — التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

واصلت الإيكاو الترويج لمبادئها الرئيسية بشأن حماية المستهلك وتحديث خلاصتها الوافية التي تلخص القواعد المختلفة التي اعتمدها الدول في مجال حماية المستهلك، وسيما حقوق الركاب الجويين. وهذه الخلاصة الوافية متاحة على موقع الإيكاو على شبكة الإنترنت^٢ وتحتوي حالياً على معلومات عن ١٨٩ دولة عضو وأربع منظمات إقليمية. ويُرجى من الدول والجهات المعنية إرسال تعقيباتهم إلى الإيكاو فيما يتعلق بقاعدة البيانات وخبراتهم في تطبيق مبدأ الإيكاو الرئيسي.

وتماشياً مع قرار الجمعية العمومية ٤٠-٩، أجرت الإيكاو دراسة استقصائية في ديسمبر ٢٠١٩ بين الدول الأعضاء بشأن مساعدة الركاب في حالة حدوث اضطرابات كبيرة في المطارات أو شركات الطيران، وحول تطبيق مبادئ الإيكاو الرئيسية بشأن حماية المستهلك. وأكدت دول عديدة أنها وجدت أن المبادئ مبادئ مفيدة، حيث تعمل كدليل ومصدر إلهام لها في صنع السياسات والممارسات التنظيمية والتشغيلية، وخاصة في وضع سياسات وطنية جديدة لحماية المستهلك أو استعراض وتعديل السياسات القائمة. ولقد نُشر التقرير الكامل عن الدراسة الاستقصائية^٣ على موقع الإيكاو الإلكتروني.

واصلت الإيكاو تشجيع ورصد تنفيذ رؤية الإيكاو طويلة المدى لتحسين النقل الجوي على النحو المعتمد خلال مؤتمر النقل الجوي العالمي السادس (ATConf/6). وفي الاجتماع السادس عشر لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP/16)، الذي عُقد في أبريل ٢٠٢٢، استعرض الخبراء التقدم المحرز في وضع اتفاقية بشأن الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران، والذي أُجري من خلال جلستي إحاطة غير رسميتين للخبراء فضلاً عن مجموعات عمل مصغرة. وسيجري العمل في المستقبل في هذا المجال من خلال مجموعة عمل أنشأها فريق الخبراء لحل المسائل المتبقية ذات الأهمية، بهدف إحراز مزيد من التقدم في هذه المهمة.

^٢ الخلاصة الوافية للإيكاو بشأن حماية المستهلك: <https://www.icao.int/sustainability/Pages/ConsumerProtectionRules.aspx>

^٣ الدراسة الاستقصائية المتعلقة بتقديم المساعدة إلى الركاب ومبادئ الإيكاو الرئيسية بشأن حماية المستهلك:

https://www.icao.int/sustainability/Documents/ConsumerProtection/Report_Survey-on-Assistance-to-pax.pdf

كما أقر فريق الخبراء بالدور الحاسم لخطوط الشحن الجوي الخالص أثناء جائحة فيروس كورونا وحقيقة أن الطلب على خدمات الشحن الجوي سيستمر في النمو في ضوء التوسع المتزايد في أعمال التجارة الإلكترونية. وأنشأ فريق الخبراء مجموعة عمل بهدف فحص ما إذا كان ثمة مسوغات كافية لتوصية لجنة النقل الجوي بوضع اتفاق دولي محدد لتيسير المضي في تحرير خدمات الشحن الجوي. كما أنشأ فريق الخبراء مجموعة عمل مماثلة لإجراء تقييم متعمق عما إذا كان ينبغي وضع إرشادات بشأن التنظيم الاقتصادي للعمليات الدولية لنظم الطائرات غير المؤهلة، في ضوء تزايد العمليات العابرة للحدود.

وعُقدت حلقات عمل وندوات إقليمية في إقليمي إفريقيا والشرق الأوسط في مارس ٢٠٢٠ وأغسطس ٢٠٢١ للترويج لسياسات الإيكاو وإرشاداتها بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي ولتعزيز الحوار وتبادل المعلومات مع الدول الأعضاء وقطاع الطيران من أجل دعم تطوير الطيران وتعافيه من وقع جائحة فيروس كورونا.

وفي ضوء تأثير الجائحة غير المسبوق ووفقاً للتوصية ١١ من تقرير فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران (CART) [Recommendation 11 of the Report of the ICAO Council Aviation Recovery Task Force \(CART\)](#)، أعدت الإيكاو خلاصة وافية مخصصة بشأن أفضل ممارسات الدول في التخطيط للاستجابة لحالات الطوارئ عند حدوث اضطرابات في منظومة الطيران. ويمكن الاطلاع على الخلاصة على [موقع الإيكاو الإلكتروني](#). وستتمكن الإيكاو من خلال هذه المنصة من تبادل معلومات الدول وأفضل ممارساتها في حال تعطل منظومة الطيران المدني.

وعملاً بقرار الجمعية العمومية ٤٠-٩ الذي يطلب من المجلس تعزيز التعاون والحوار وتبادل المعلومات بشأن المنافسة العادلة، وسّعت الإيكاو نطاق الخلاصة الوافية لسياسات وممارسات المنافسة لكي تشمل معلومات عامة عن السلوكيات المانعة للمنافسة على النحو المبين في سياسات الإيكاو وبموجب قوانين المنافسة العامة. وفي إطار هدف الترويج للنهج التنظيمية المتوافقة، تتناول الخلاصة أيضاً أشكالاً متنوعة من التعاون في مجال المنافسة، بما في ذلك حالات معينة من التعاون الثنائي والأطر الإقليمية الأكثر شمولاً. وتغطي الخلاصة الآن ١٨٩ دولة، أو ما نسبته ٩٨ في المائة من عضوية الإيكاو.

وتدعم الإيكاو الدول في بناء (وإعادة بناء) القدرة على الوصل الجوي من خلال مؤتمر الإيكاو للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية (ICAN)، الذي يوفر منصة لتحسين كفاءة مفاوضات ومشاورات الخدمات الجوية. وعُقد المؤتمر في العقبة، بالأردن، في ديسمبر ٢٠١٩، قبل تفشي الوباء. وكان لا بد من تأجيل المؤتمر التالي من ديسمبر ٢٠٢٠ إلى ديسمبر ٢٠٢١، عندما عُقد وفق ترتيبات هجينة بمعدل مشاركة ناجح للغاية لأكثر من ٧٠ دولة مشاركة، وبذلك وصلت إلى مستويات ما قبل الجائحة.

المرفق (ب) — الضرائب

واصلت الإيكاو رصد التطورات وتشجيع استخدام سياسات المنظمة بشأن الضرائب الواردة في سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي (Doc 8632) من خلال الاتصال بالدول الأعضاء وتنظيم المؤتمرات. ونُشرت طبعة ثالثة محدثة لإضافة الوثيقة Doc 8632 في أغسطس ٢٠٢١. وتحتوي الوثيقة على مجموعة من الردود الواردة من الدول الأعضاء بشأن حالة تنفيذها للقرارات الموحدة بشأن الضرائب.

وفي مارس ٢٠٢١، نُظمت حلقات عمل، بالتعاون مع اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك)، لبناء القدرات حول الرقابة الاقتصادية والتنظيم الاقتصادي من أجل تنمية النقل الجوي المستدامة في أفريقيا، مع التركيز على انتشار الضرائب، وستُنظّم فعاليات مماثلة في مناطق أخرى.

المرفق (ج) — المطارات وخدمات الملاحة الجوية

تُبذل جهود متواصلة لتحديث سياسات الإيكاو وإرشاداتها المتعلقة برسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، بهدف المساهمة في زيادة الكفاءة وتحسين الفعالية من حيث التكلفة في توفير وتشغيل المطارات وخدمات الملاحة الجوية. وعلى وجه الخصوص جرى

تتقيد دليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562) ونشره في عام ٢٠٢٠، ويجري الآن استعراض شامل لدليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161).

ولتقييم حالة تنفيذ الدول لسياسات الإيكاو بشأن الرسوم، أُجريت دراسة استقصائية عبر الإنترنت في عام ٢٠٢٠. وركزت نتائج الدراسة الاستقصائية، التي نُشرت على موقع الإيكاو الإلكتروني، على أربعة مجالات، هي: الوعي بسياسات الإيكاو والقواعد والتشريعات الوطنية بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، وتنفيذ سياسات الإيكاو وأشكال الرقابة الاقتصادية التي تعتمد عليها الدول. وثمة أعمال متابعة قيد التنفيذ بالتنسيق مع مكاتب الإيكاو الإقليمية من أجل إضفاء صبغة استراتيجية على الإجراءات الممكنة للتحسينات بناء على النتائج الرئيسية للوضع الإقليمي.

وبالإضافة إلى ذلك، تُبذل جهود متسقة لإنشاء الوعي بسياسات الإيكاو بشأن الرسوم وتعزيز تنفيذها من قبل الدول من خلال حلقات عمل مشتركة وندوات عبر الإنترنت مع المنظمات الدولية والإقليمية. وفي مارس ٢٠٢١، نُظمت حلقات عمل لبناء القدرات حول الرقابة الاقتصادية والتنظيم الاقتصادي من أجل تنمية النقل الجوي المستدامة في أفريقيا بالتعاون مع اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاف)، وستنظم فعاليات مماثلة لإقليم أخرى.

وفيما يتعلق بإدارة وتمويل البنية الأساسية للطيران، يجري إعداد المزيد من التوجيهات والأدوات، بما في ذلك وضع الصيغة النهائية لمسودة التوجيه المستقل بشأن دراسة الجدوى وتحليل التكاليف والمنافع، وتحليل فعالية التكلفة وتحليل الأثر الاقتصادي، بالإضافة إلى الأعمال القائمة بشأن تطوير آليات استرداد التكلفة لتوفير خدمات الأرصاد الجوية، وخدمات معلومات طقس الفضاء، وتناول الأثر الاقتصادي لأنظمة الطائرات غير المأهولة (UAS) وآليات الرسوم المحتملة لتقديم الخدمات إلى أنظمة الطائرات غير المأهولة.

المرفق (د) — إحصاءات وبيانات الطيران

استعرض أعضاء الفريق حالة برنامج الإيكاو للإحصاءات، في الاجتماع الثالث لفريق خبراء بيانات وتحليلات الطيران (ADAP/3)، الذي عقد في يونيو ٢٠٢١، سيما الموضوعات المتعلقة بجودة البيانات والإبلاغ والتغطية والبيانات الضخمة ومبادئ إطار ضمان الجودة الذي تطبقه الإيكاو على أنشطتها الإحصائية بناء على توصيات الأمم المتحدة. كما تناول الفريق مواضيع تتعلق بتنبؤات الحركة الجوية بعد مرحلة فيروس كورونا، وتوقعات موظفي الطيران المرخص لهم، ومؤشر التنافسية العالمي. وأكد الخبراء أن برنامج الإيكاو للإحصاءات يتماشى مع احتياجات المنظمة وساعد في تحقيق أهدافها الاستراتيجية.

وأحرزت مشاريع البيانات الضخمة تقدماً بالتعاون مع الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والأوساط الأكاديمية. وتشمل هذه المشاريع ما يلي: أ) تحليل الوصل الجوي وشبكة النقل الجوي والمنافسة بين شركات الطيران من خلال استخدام نقل البيانات الذكية عن الأسواق (MIDT)؛ وب) إدراج بيانات إذاعة الاستطلاع التابع للتلقائي (ADS-B) في الرصد في الوقت الحقيقي لتغيرات السعة، ورسوم الملاحة الجوية وحاسبات كفاءة الوقود وتنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU)؛ وج) قياس التجارة الإلكترونية العالمية من الشركات إلى المستهلكين (B2C).

وساهمت الإيكاو، بالتعاون الوثيق مع الأمم المتحدة ووكالاتها والمنظمات الدولية الأخرى، في المجلدات الثلاثة للتقرير الصادر عن لجنة الأمم المتحدة لتنسيق الأنشطة الإحصائية (CCSA)، كيف يغيّر فيروس كورونا العالم: منظور إحصائي.

وأقيم تعاون وثيق مع الاتحاد البريدي العالمي (UPU) للاستفادة من مصادر البيانات الضخمة من أجل الرصد والتحليل الفعالين للقيود اللوجستية الدولية للتجارة الإلكترونية.

وواصلت الإيكاو تقديم بيانات ومقاييس النقل الجوي إلى الأمم المتحدة لدعم أهدافها الخاصة بالتنمية المستدامة، سيما مؤشرات النقل لرصد التقدم المحرز نحو تحقيق الهدف ٩ من أهداف التنمية المستدامة، الغاية ٩-١ (تطوير بنية تحتية عالية الجودة وموثوقة ومستدامة ومرنة، بما في ذلك البنية التحتية الإقليمية وعبر الحدود، لدعم التنمية الاقتصادية ورفاهية الإنسان، مع التركيز على

^٤ <https://unstats.un.org/unsd/ccsa/documents/covid19-report-ccsa.pdf>

الوصول المنصف والميسور التكلفة للجميع). وإذ أن الإيكاو هي الوكالة الراعية لمؤشر هدف التنمية المستدامة ٩-١-٢ (أحجام الركاب والشحن، حسب وسيلة النقل)،^٥ فقد قدمت بيانات ومؤشرات محدثة إلى الأمم المتحدة في مارس ٢٠٢٠ و٢٠٢١ و٢٠٢٢. وعُقدت جلسات تدريب تطبيقي وندوات حول بيانات وتحليلات الطيران في جمهورية الدومينيكان في نوفمبر ٢٠١٩، وكوت ديفوار في فبراير ٢٠٢٠، وفي إطار عبر الإنترنت مع دول المكتب الإقليمي في الشرق الأوسط (MID) في سبتمبر ٢٠٢١.

وجرى إصدار لوحات عرض معلومات الحركة الجوية الخاصة بالإيكاو فيما يخص فيروس كورونا في مايو ٢٠٢٠ لتوفير أدوات معلومات بيانات تفاعلية لرصد أربعة جوانب لتأثير فيروس كورونا على الطيران المدني، ألا وهي: التأثير التشغيلي، والأثر الاقتصادي، واستخدام الطائرات، والحركة الجوية بين أزواج البلدان. وعلاوة على ذلك، أُعدت سيناريوهات تنبؤات لما بعد فترة فيروس كورونا من أجل تحديث تنبؤات الركاب طويلة الأجل (LTFs) لمراعاة الآثار قصيرة الأجل لجائحة فيروس كورونا والتعافي في نهاية المطاف على الأجل الطويل. ويتطلب ذلك مجموعة من بيانات الاقتصاد الكلي المحدثة والتقديرات الأخيرة لصدمة الطلب (المقاسة بالتغيرات في الراكب الكيلومترى الإيرادي (RPKs)) لقطاع الطيران.

المرفق (هـ) — التنبؤ والتخطيط والتحليل الاقتصادي

في الدورة الحادية عشرة لشعبة الإحصاءات (STA/11)، جرى استعراض أنشطة الإيكاو في مجال التنبؤات والتخطيط للحركة الجوية وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٤٠-٩، الذي طُلب فيه من المجلس تحديث المجموعة الوحيدة من تنبؤات الحركة الجوية طويلة الأجل (LTFs) والتي يمكن من خلالها توفير تنبؤات مخصصة و/أو أكثر تفصيلاً. وجرى تحديث تنبؤات طويلة الأجل مع خط الأساس لعام ٢٠١٨، وأعدت سيناريوهات التنبؤ لما بعد فترة فيروس كورونا من خلال مجموعة العمل المتعددة التخصصات المعنية بالتنبؤات طويلة الأجل للحركة الجوية (MDWG-LTF). ولقد أُتيحت تنبؤات الحركة الجوية طويلة الأجل التابعة للإيكاو للدول الأعضاء على موقع الإيكاو الإلكتروني^٦، ويمكن الاطلاع على تنبؤات أكثر تفصيلاً على المنصة^٧ الإلكترونية لحلول الطيران المدني (iCADS) من أجل احتياجات الدول من التخطيط والتنفيذ لما بعد الجائحة.

وفي الدورة الحادية عشرة لشعبة الاتصالات (STA/11)، نُظر أيضاً في التقدم المحرز في استحداث الإطار المنهجي^٨ لحساب الطيران الفرعي (ASA) بغية قياس مساهمة الطيران الاقتصادية في الاقتصادات الوطنية. وستستخدم الدول منهجية حساب الطيران الفرعي (ASA) كإطار معياري لقياس الأثر الاقتصادي والاجتماعي لأنشطة الطيران المدني ولتأمين التمويل والاستثمارات في قطاع النقل الجوي.

وأجريت دراسات بشأن الاختلافات الإقليمية في اقتصاديات تشغيل شركات الطيران الدولية للأعوام ٢٠١٣ و٢٠١٤ و٢٠١٥ و٢٠١٦ و٢٠١٧ و٢٠١٨ و٢٠١٩، ولا تزال دراسة عام ٢٠٢٠ قائمة. وتُنشر النتائج في منشورات دورية كل سنتين. وبناء على نتائج هذه الدراسات، قُدمت قيم الترجيح العالمي والترجيح الخاص بالمساحة، على أساس سنوي، إلى وكالة التوزيع التناسبي التابعة لاتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) لتحديد العوامل التناسبية لعائدات الركاب من الرحلات المشتركة بين شركات الطيران.

وأعدت الأمانة العامة تطبيقاً لتحليل التكاليف والفوائد^٩ بغية تمكين المستخدمين من تقييم وقياس تكاليف وفوائد خيارات الاستثمار المختلفة لمشروع محدد للبنية التحتية للطيران. ولقد أدرجت تحليلات عديدة مسبقاً على التطبيق، مثل صافي القيمة الحالية (NPV) ومعدل العائد الداخلي (IRR) ومعدل التكلفة إلى المنفعة. وجرى تطوير تطبيق عبر الإنترنت، التعريفات الجوية (Aero Tariffs)،^{١٠}

^٥ <https://sdgs.un.org/goals/goal9>

^٦ <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Post-Covid-Forecasts-Scenarios.aspx>

^٧ <https://data.icao.int/iCADS>

^٨ <https://www.icao.int/sustainability/Satellite/Pages/default.aspx>

^٩ <https://data.icao.int/CBA/>

^{١٠} <https://data.icao.int/aerotariffs>

لتحويل التعريفات الورقية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 7100) إلى أداة إلكترونية توفر منصة تحليلية في صياغة وقياس سياسات رسوم المطارات والملاحة الجوية.

وترصد الإيكاو رسداً وثيقاً الآثار الاقتصادية^{١١} لجائحة فيروس كورونا على الطيران المدني. ويمكن الاطلاع على التقارير التفصيلية والتنبؤات المعدلة بصورة منتظمة على موقع الإيكاو الإلكتروني العام إعتباراً من ٢٠٢٠/٢/٢١.

وجرى تزويد الاتحاد البريدي العالمي (UPU) بالبيانات والتحليلات المالية السنوية لحركة الطيران لاستخدامها في حساب المعدل الأساسي لنقل البريد الجوي وفقاً للمادة ٥٣ من اتفاقية البريد العالمية.

القرار ٤٠-١٠: معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني

أعدت جمعية الإيكاو العمومية، في دورتها الأربعين، التأكيد على أهمية وعجالة الالتزام العالمي بالعمل من قبل جميع الجهات المعنية للتصدي بشكل تعاوني للأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني، واعتمدت استراتيجية الأمن الإلكتروني في مجال الطيران. وكما دعت الإيكاو إلى وضع خطة عمل لدعم تنفيذ استراتيجية الأمن الإلكتروني في مجال الطيران، ومواصلة ضمان مراعاة مسائل الأمن الإلكتروني وتنسيقها بطريقة شاملة. وعلاوة على ذلك، فقد أشارت إلى بعض الثغرات في هيكل معالجة الأمن الإلكتروني في الإيكاو وناقشت مجموعة من المعايير التي يمكن أن تدعم هيكل الأمن الإلكتروني المنقح.

خطة عمل الأمن الإلكتروني

تمشياً مع القرار ٤٠-١٠، وضعت الإيكاو ونشرت، في نوفمبر ٢٠٢٠، خطة عمل الأمن الإلكتروني لدعم الدول والجهات المعنية في تنفيذ استراتيجية الأمن الإلكتروني في مجال الطيران. وتوفر خطة عمل الأمن الإلكتروني الأساس للإيكاو والدول والجهات المعنية للعمل جنباً إلى جنب، وتقترح سلسلة من المبادئ والتدابير والإجراءات لتحقيق أهداف ركائز الاستراتيجية السبع.

وإذ تراعي الإيكاو الأولويات المتغيرة للدول الأعضاء بسبب أزمة فيروس كورونا القائمة وخبرة الدول والجهات المعنية في تنفيذ مبادرات الأمن الإلكتروني في مجال الطيران في دولها ومنظماتها، فقد أجرت الإيكاو مراجعة لخطة عمل الأمن الإلكتروني ونشرت الإصدار الثاني من الوثيقة في يناير ٢٠٢٢. وتضمنت المراجعة تبسيط اللغة المستخدمة في الوثيقة من أجل أن تكون أكثر وضوحاً وإيجازاً. كما تضمنت مراجعة شاملة لبنود العمل، والتي جرى توضيحها من حيث الإجراءات والمؤشرات ووقت البدء.

دراسة جدوى حول آلية معالجة الأمن الإلكتروني في الإيكاو

أحاطت الجمعية العمومية للإيكاو علماً، في دورتها الأربعين، الهيئات المتعددة المشاركة في معالجة الأمن الإلكتروني في الإيكاو، وأعربت عن قلقها إزاء احتمالية حدوث ثغرات وازدواجية وعدم اتساق وفقدان الشفافية. ولمعالجة هذه المخاوف، دعت الجمعية العمومية الإيكاو إلى وضع عمل هذه المجموعات تحت رعاية هيكل شامل، وناقشت مجموعة من المعايير التي يمكن أن تدعم هيكل نظام إدارة منقح للأمن الإلكتروني.

ووافق المجلس، خلال دورته ٢١٨، على منهجية إعداد دراسة الجدوى وتحليل الثغرات بشأن آلية معالجة الأمن الإلكتروني. وجرى تقديم المرحلتين الأوليين من الدراسة خلال الدورة ٢١٩ للمجلس. وطلب المجلس من الأمانة العامة المضي في النظر في دراسة الجدوى وتحديثها، وتفويض رئيس المجلس بسلطة النظر في إنشاء مجموعة عمل مصغرة تتألف من ممثلي الدول بالمجلس وأعضاء لجنة الملاحة الجوية (ANC) من أجل تطوير المرحلة الثالثة من دراسة جدوى بمساعدة من الأمانة. وعقدت مجموعة العمل المصغرة اجتماعات مكثفة بين نوفمبر ٢٠٢٠ ويناير ٢٠٢١، حيث نظرت في العديد من خيارات نظام الإدارة وأوصت بحل جرت الموافقة عليه في الدورة ٢٢٢. ويشمل هيكل نظام الإدارة الجديد للأمن الإلكتروني في الإيكاو ما يلي:

^{١١} <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>

أ) إعادة هيكلة مجموعة دراسة الأمن الإلكتروني التابعة للأمانة العامة (SSGC) لتصبح فريق خبراء للأمن الإلكتروني يرفع تقاريره إلى لجنة أمن الطيران؛

ب) ودمج مجموعة دراسة إطار الثقة في هيكل فريق خبراء لجنة الملاحة الجوية (ANC)؛

ج) وإنشاء اللجنة الخاصة لتنسيق الأمن الإلكتروني (AHCCC) التابعة للمجلس. وتتألف عضوية اللجنة من عضو واحد من لجنة النقل الجوي، ولجنة أمن الطيران، ولجنة الملاحة الجوية، وكل فريق خبراء تابع للإيكاو ومجموعة خبراء يتناولون عناصر الأمن الإلكتروني في برنامج عملهم. ومن المتوقع أن تعرض اللجنة على المجلس وكل من يشارك في الأنشطة المتعلقة بالأمن الإلكتروني في الإيكاو، نقطة تركيز واحدة لجميع أنشطة الإيكاو المتعلقة بالأمن الإلكتروني، ومن ثم تعزيز المساءلة والشفافية والكفاءة وتنسيق عمل الإيكاو بشأن هذه الموضوعات. وأقر المجلس، خلال دورته ٢٢٤، اختصاصات اللجنة الخاصة لتنسيق الأمن الإلكتروني.

أنشئ فريق خبراء الأمن الإلكتروني خلال الدورة ٢٢٥ للمجلس، بعد قرار المجلس بشأن هيكل الإدارة الجديد، وعقدت اجتماعها الأول في مايو ٢٠٢٢. ووافقت لجنة الملاحة الجوية، خلال دورتها ٢١٩، على تحويل مجموعة دراسة إطار عمل الثقة إلى فريق خبراء للجنة الملاحة الجوية.

كفاية موثيق قانون الجو الدولي للتصدي للهجمات الإلكترونية على الطيران المدني

تدعو استراتيجية الأمن الإلكتروني في مجال الطيران إلى تحليل الموثيق القانونية الدولية ذات الصلة من أجل تحديد الأحكام القانونية الرئيسية القائمة أو المفقودة لمنع الوقائع الإلكترونية ومقاضاة مرتكبيها والاستجابة لها في الوقت المناسب. وبناء على ذلك، انعكست هذه المهمة في خطة عمل الأمن الإلكتروني كبنء عمل للإيكاو. وعلى هذا النحو، أنشأت مجموعة دراسة الأمن الإلكتروني التابعة للأمانة العامة (SSGC) المجموعة الفرعية لبحوث الجوانب القانونية (RSGLEG). وتتألف المجموعة الفرعية من خبراء قانونيين وخبراء في مجال الأمن الإلكتروني لضمان توفر جميع الخبرات اللازمة لتحقيق أهدافها. ولم تتمكن المجموعة الفرعية لبحوث الجوانب القانونية في اجتماعها الأخير في يناير ٢٠٢٢ من اتخاذ قرار بشأن الانتهاء من إعداد الدراسة. وعضواً عن ذلك، فقد وافقت على أن الوثيقة ستقدم أساساً لمزيد من المداولات في الدورة الثامنة والثلاثين للجنة القانونية، التي عقدت في مارس ٢٠٢٢، للنظر فيها.

الإرشادات

تمشياً مع خطة عمل الأمن الإلكتروني، أعدت الإيكاو إرشادات لدعم الدول والجهات المعنية في معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني، بما في ذلك إرشادات بشأن بروتوكول الإشارات الضوئية (TLP) وسياسة الأمن الإلكتروني وثقافة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني.

أنشطة إنكاء الوعي والتواصل

لقد كان إنكاء وعي الدول والجهات المعنية بأهمية معالجة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني نشاطاً أساسياً من أنشطة الإيكاو. وشاركت المنظمة، ولا تزال، بشكل كبير في تنظيم المؤتمرات والاجتماعات والندوات عبر الإنترنت الوطنية والإقليمية والدولية والمشاركة فيها من أجل: تعزيز التعاون بين جميع الجهات المعنية في مجالات الأمن الإلكتروني والمرونة الإلكترونية وتعزيز تنفيذ استراتيجية الأمن الإلكتروني في مجال الطيران وخطة عمل الأمن الإلكتروني؛ والترويج، بين الدول الأعضاء، لأهمية اعتماد وتصديق اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (اتفاقية بيجين) والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بروتوكول بيجين) لعام ٢٠١٠ لدعم ردع التهديدات الإلكترونية ومعاينة الهجمات الإلكترونية على الطيران المدني.

القرار ٤٠-١١: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران

المرفق (أ) — السياسة العامة

في السنوات الأخيرة، جرى تعلم دروس مفيدة في تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP)، ويجري النظر في هذه الخبرة عند إدخال تحسينات على الخطة العالمية لأمن الطيران بغية ضمان أن تسفر عن مواصلة تحسين أمن الطيران.

وفي هذا السياق، أجرى مكتب الرقابة الداخلية في الإيكاو (OIO) تقييماً للخطة العالمية لأمن الطيران في الفترة ما بين أبريل ونوفمبر ٢٠٢١. ولقد كان الغرض من التقييم هو إجراء تحليل رفيع المستوى لأهمية واتساق وفعالية وكفاءة واستدامة الخطة العالمية لأمن الطيران في تعزيز أمن الطيران العالمي وتقديم توصيات لتحسين تحقيق النتائج وإدارة الخطة العالمية لأمن الطيران ولقد كشف التقييم أن الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP) كانت إطاراً مفيداً ومناسباً للنهوض بأمن الطيران وساعدت في رفع مستوى أمن الطيران على الصعيد السياسي.

ومع ذلك، لم يُحقق الهدف المنشود للخطة العالمية لأمن الطيران لعام ٢٠٢٠، أي أن يكون لدى ٨٠ في المائة من الدول أكثر من ٦٥ في المائة من التنفيذ الفعال (EI). والهدف الطموح التالي للخطة العالمية لأمن الطيران هو أن تسجل ٩٠ في المائة من الدول أكثر من ٨٠ في المائة من التنفيذ الفعال بحلول نهاية عام ٢٠٢٣. وتحفظ جميع مكاتب الإيكاو الإقليمية بيانات تدقيق تتعلق بالدول المعتمدة لديها، إلى جانب الجدول الزمني للبرنامج العالمي لتدقيق الأمن وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)، والعمل مع الدول لتحديد فرص المساعدة وبناء القدرات. ولن تُحدد إمكانية تحقيق الأهداف الطموحة لعامي ٢٠٢٣ و ٢٠٣٠ إلا من خلال الإرادة السياسية والقرارات السياسية لفرادى الدول الأعضاء.

وجرى الاضطلاع في هذا المضمار بنشاط واسع النطاق لتسهيل وتعزيز تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران من قبل جميع الجهات المعنية، ولقد اشتمل على العديد من مبادرات مقر الإيكاو الرئيسي ودعمًا رئيسياً من المكاتب الإقليمية. واستُحدثت مبادرات عديدة لتعزيز القدرات ونشرها لدعم إجراءات الخطة العالمية لأمن الطيران. وبالإضافة إلى ذلك، تضطلع ندوات الإيكاو بدور مهم في تعزيز تبادل المعرفة في مجال أمن الطيران والتعلم المتبادل ومراجعة الأقران في جميع أقاليم الإيكاو. وفي عام ٢٠١٩، عقدت الإيكاو ندوتها السنوية العالمية بشأن أمن الطيران، والتي ركزت على الابتكارات الحالية والمستقبلية في مجال تكنولوجيا وعمليات أمن الطيران. وعقدت الندوة قبل أسبوع من الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو. وفي عام ٢٠٢٠، كان موضوع الندوة هو ترسيخ ثقافة الأمن من خلال الربط بين النقاط، وفي عام ٢٠٢١، كان موضوع الندوة هو أمن الطيران (AVSEC): الأعمال على نحو غير معتاد. وتضمنت ندوة ٢٠٢١ جلسات خاصة لإحياء الذكرى السنوية العشرين لهجمات ١١ سبتمبر ٢٠٠١. وحضر كل ندوة العديد من ممثلي الدول وقطاع الطيران. وظلت الخطة العالمية لأمن الطيران، من خلال هذه المشاركة العالمية القوية، تُشكل حجر الزاوية في أولويات أمن الطيران للدول.

وواصلت الأمانة العامة تزويد الدول والجهات المعنية الأخرى بإمكانية الاطلاع على البيانات المتعلقة بتنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران على أساس ربع سنوي على بوابة الإيكاو الإلكتروني الأمانة للخطة العالمية لأمن الطيران. وبالإضافة إلى ذلك، شاركت الأمانة العامة في العديد من الندوات عبر الإنترنت والفعاليات التي نظمتها منظمات مختلفة إقليمية تابعة لقطاع الطيران لبث العمل الجاري في هذا المضمار.

وبعد نظر مجلس الإيكاو في تقييم مكتب الرقابة الداخلية في الإيكاو للخطة العالمية لأمن الطيران، رحّب المجلس بالتوصيات الثلاث لمكتب الرقابة الداخلية وخطة عمل إدارة الإيكاو، مشيراً إلى أن تنفيذها سيكون له آثار على الموارد. وكما وافق المجلس على أن تقرير تقييم مكتب الرقابة الداخلية يمكن أن يكون بمثابة نقطة انطلاق لتحسين تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران وتحديثها على أساس الخبرات المكتسبة خلال الفترة ٢٠١٧-٢٠٢٢. وكما أحاط المجلس علماً بأن فرقة العمل المعنية بالخطة العالمية لأمن الطيران ستعود إلى العمل بغية تناول التوصيات الواردة في تقرير التقييم.

المرفق (ب) — المواثيق القانونية الدولية وسنّ التشريعات الوطنية وعقد الاتفاقات المناسبة لقمع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني

يستمر التأكيد على أهمية الانضمام إلى اتفاقيات أمن الطيران وذلك من خلال الإحاطات والاجتماعات رفيعة المستوى.

المرفق (ج) — تنفيذ تدابير الأمن الفنية

سُط الضوء على أهمية وجود ثقافة أمنية قوية في مجال الطيران في القرار ٤٠-١١. وأوصت الجمعية العمومية بأن تواصل الإيكاو العمل على تطوير أدوات لإذكاء الوعي الأمني وثقافة الأمن، وجعلها من الأولويات وتخصيص عام ٢٠٢٠ باعتباره عام ثقافة الأمن (YOSC). وإذ أثرت جائحة فيروس كورونا على الطيران تأثيراً شديداً في عام ٢٠٢٠، فقد قرر مجلس الإيكاو تأجيل عام ثقافة الأمن إلى عام ٢٠٢١ (انظر C-MIN 220/7).

وفي كتاب الإيكاو الدوري AS8/23 - 20/125 (بتاريخ ٢٠٢٠/١١/١٣)، شجعت الأمانة العامة للإيكاو الدول على دعم أنشطة ثقافة الأمن، وذلك بواسطة التعاون مع قطاع الطيران والمنظمات الأخرى. كما طلبت الأمانة العامة تنظيم فعاليات ومبادرات عملية في مجال ثقافة الأمن طوال عام ٢٠٢١ وما بعده، من قبل جميع الكيانات، للمساعدة في تعزيز ثقافة أمنية قوية وفعالة في مجال الطيران. كما تضمنت نشرة الإيكاو الإلكترونية EB 2021/018 (بتاريخ ٢٠٢١/٥/١٨) أيضاً معلومات عن عام ثقافة الأمن واقتراحات لدعم المبادرة.

ونفذت الإيكاو مجموعة من مبادرات وأنشطة عام ثقافة الأمن وطوّرت أدوات وموارد متنوعة لثقافة الأمن تابعة للإيكاو طوال عام ٢٠٢١. ولقد أدار هذه الأدوات فريق مشروع مخصص تابع لأمانة الإيكاو العامة في مقر الإيكاو، بالتنسيق مع مكاتب الإيكاو الإقليمية ومراكز التدريب على أمن الطيران (ASTCs).

وجرى تطوير صفحة الكترونية للإيكاو^{١٢} خاصة بثقافة الأمن وسُتدار كمورد دائم. وتتضمن الصفحة الالكترونية أفضل ممارسات ثقافة الأمن من الإيكاو والدول وقطاع الطيران والمنظمات الأخرى، وتحتوي على إرشادات وأشرطة فيديو ومنشورات ومجموعات أدوات ومواد تدريبية واستطلاعات وقوائم مراجعة وأسئلة متكررة ومقالات تقدم نصائح وأفضل الممارسات بشأن ثقافة الأمن. ويحتوي الموقع الإلكتروني أيضاً على مجموعة من أسئلة التقييم الذاتي لمساعدة المؤسسات على قياس ثقافتها الأمنية وتحسينها. وتوجد أيضاً على الموقع الإلكتروني سلسلة من الرسائل الإخبارية لعام ثقافة الأمن التي تسلط الضوء على التطورات والموارد المتعلقة بالثقافة الأمنية.

ونظمت الإيكاو العديد من الفعاليات العالمية لدعم عام ثقافة الأمن، بما في ذلك الندوة السنوية لأمن الطيران في سبتمبر ٢٠٢١. واستندت الندوة إلى نجاح نسختها لعام ٢٠٢٠، والتي أعلنت خلالها الأمانة العامة للإيكاو رسمياً بداية عام ثقافة الأمن. وفي هذه الفعاليات، قدم متحدثون نافذون من الدول وقطاع الطيران نصائح وأفضل الممارسات بشأن ثقافة الأمن. وفي فبراير ٢٠٢٢، نظمت الإيكاو أيضاً ندوة عبر الإنترنت بشأن ثقافة الأمن، حيث قام الأمين العام باحتتام عام ثقافة الأمن رسمياً. وسلّطت الندوة عبر الإنترنت الضوء على إنجازات ثقافة الأمن العالمية في عام ٢٠٢١ وأتاحت للمتحدثين فرصة مشاركة خبراتهم بشأن عام ثقافة الأمن، كما سلّطت الندوة عبر الإنترنت الضوء على مختلف الأدوات والموارد والإرشادات المتاحة لدعم التركيز الدائم على ثقافة الأمن من قبل الجميع في مجال الطيران، مما يمنح المتحدثين منصة لتبادل الأفكار الأمنية وأفضل الممارسات في ذلك الشأن.

ودعمت أوساط الطيران المدني الدولي الجهود المبذولة لإذكاء الوعي الأمني والترويج لثقافة أمنية قوية وفعالة في عمليات الطيران في جميع أنحاء العالم طوال عام ٢٠٢١. وتوجد وثيقة موجزة عن إنجازات عام ثقافة الأمن العالمية باللغة الإنجليزية على صفحة الإيكاو الالكترونية^{١٣} الخاصة بثقافة الأمن. وتسلّط الوثيقة الضوء على مختلف الفعاليات والحملات والمبادرات المتعلقة بالثقافة الأمنية، فضلاً عن أفضل ممارسات ثقافة الأمن والإرشادات التي جرى تطويرها ومشاركتها من قبل أوساط الطيران.

وتواصل الإيكاو طرح عدد من منتجات المساعدة في مجال الثقافة الأمنية، بما في ذلك: حزمة التعلم الإلكتروني التفاعلي بشأن ثقافة الأمن؛ وفيلم قصير عن ثقافة الأمن؛ وبطاقات مناقشة الثقافة الأمنية لاستخدامها في التدريب والإحاطات وأنشطة المساعدة الأخرى؛ والموارد القابلة للتخصيص (النماذج) لدعم حملات ثقافة الأمن المحلية.

^{١٢} www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/default.aspx

^{١٣} [Summary Doc YOSC Achievements.pdf \(icao.int\)](http://Summary Doc YOSC Achievements.pdf (icao.int))

واتخذت الايكاو إجراءات لاعتماد معايير بدون تأخير لتعزيز الاستجابة للتهديدات الداخلية. وأصبح التعديل ١٧ على الملحق السابع عشر - الأمن، الذي اعتمده المجلس في نوفمبر ٢٠١٩، ساري المفعول في ٣٠/٣/٢٠٢٠. ولقد نشأ التعديل ١٧ عن المقترحات المقدمة في الاجتماع الثلاثين لفريق أمن الطيران (AVSECP/30)، الذي عُقد في الفترة من ١٣ إلى ١٧/٥/٢٠١٩، لضمان تناسب التدابير الواردة في الملحق السابع عشر مع مستوى التهديد الداخلي للطيران المدني. وشمل التعديل، على سبيل المثال لا الحصر، التعاريف المنقحة بشأن التحريات الشخصية والأحكام الجديدة والمنقحة بشأن تقييمات جوانب الضعف، وبرامج التدريب وأنظمة الترخيص، ومراقبة الدخول، والكشف الأمني على الموظفين.

وقامت الأمانة العامة بتحديث موادها الإرشادية ذات الصلة في دليل أمن الطيران (Doc 8973 - Restricted) لمراعاة اقتضاء الكشف الأمني على جميع الموظفين قبل الدخول إلى المناطق الخاضعة لقيود أمنية بالمطارات، على النحو المنصوص عليه في القاعدة ٤-٢-٥ في الملحق السابع عشر.

وبالإضافة إلى ذلك، أُجري استعراض شامل للإرشادات القائمة التي تتناول التهديدات الداخلية، وبشكل أكثر تحديداً، الكشف الأمني على المركبات، وأدخلت التعديلات وفقاً لذلك.

وعلاوة على ذلك، وبغية النص على تنفيذ القاعدة ٤-٢-٦، أعدت إرشادات جديدة بشأن استخدام تقنية الكشف الأمني القادرة على اكتشاف وجود المتفجرات.

المرفق (د) — برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران

قامت الأمانة العامة للإيكاو، بغية تناول قرار الجمعية العمومية ٤٠-١١، المرفق (د)، بشأن برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP)، بإدخال تحسينات على البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران لضمان تفسير القواعد القياسية للملحق السابع عشر تفسيراً متسقاً ولزيادة التركيز التشغيلي على البرنامج، ومعالجة أوجه القصور الشديدة في الوقت المناسب وتطبيق نهج قائم على المخاطر لتحديد أولويات عمليات التدقيق. ومن شأن هذه التحسينات أن تضمن الإبلاغ الفعال عن امتثال الدول الأعضاء القائم على المخاطر والمركز على النتائج للأهداف الأمنية ذات الصلة، وتنفيذها استجابة للتوصيات التي قدمتها مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران. وتشمل بعض النقاط البارزة ما يلي:

أ) تحديد أسئلة بروتوكول البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) التي تقيم الامتثال لكل قاعدة قياسية مدققة، وبالتالي تمكين إنشاء رسم بياني مُنقح للامتثال ليبيّن بشكل أفضل الامتثال التشغيلي لقواعد الملحق السابع عشر القياسية؛

ب) وإجراء استعراض كامل لأسئلة بروتوكول البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) لكي يُبين التعديل ١٧ على الملحق السابع عشر والتعديل ٢٨ على الملحق التاسع - التسهيلات؛

ج) وإعداد رسالة إخبارية نصف سنوية لمدقي البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) من أجل المضي في تعزيز جهود التدريب المتكررة؛

د) ونشر قائمة المنسقين الوطنيين ومعلومات الاتصال الخاصة بهم على البوابة الأمانة للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران؛

هـ) وتحديث دليل البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (Doc 9807) لتوضيح منهجية التدقيق والشرح الواضح للنهج المحدّث القائم على المخاطر لتحديد أولويات أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛

و) ومراجعة نموذج خطة العمل التصحيحية لتحسين تتبع تنفيذ الدول لتوصيات التدقيق؛

ز) وتعديل النشرات الإلكترونية نصف السنوية الصادرة عن الأمانة العامة فيما يتعلق بتنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران من أجل تحديد الدول التي توجّل عمليات التدقيق؛

ح) وتعديل جدولة عمليات التدقيق في الموقع لتشمل المزيد من وقت التحضير من أجل استعراض الوثائق.

المرفق (هـ) — دعم التنفيذ والتنمية من جانب الإيكافو — برنامج أمن الطيران (ISD-SEC)

عملاً بقرار الجمعية العمومية ٤٠-١١، ووفقاً لما أكدته الأهداف ذات الأولوية للخطة العالمية لأمن الطيران (GASep)، يتمثل أحد أهداف الإيكافو في تنفيذ المساعدة الموجهة لمعالجة أوجه القصور المحددة في الدول الأعضاء. والهدف الأساسي من المساعدة في أمن وتسهيلات الطيران هو دعم الدول الأعضاء في حل الشواغل البارزة في مجال الأمن (SSECs) المحددة من خلال برنامج الإيكافو العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP)، ومساعدة الدول في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) في الملحق التاسع — التسهيلات والملحق السابع عشر — الأمن — حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع.

وَصُمِّمَت خطط تحسين أمن الطيران (ASIPs) على وجه التحديد من أجل فرادى الدول بناءً على نتائج تقييمات الاحتياجات ومتطلبات مساعدة الدول، ويمكن الشروع فيها بعد تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران أو بناءً على طلب الدولة. وتحتوي كل مرحلة من مراحل خطة تحسين أمن الطيران على مؤشرات أداء وشروط ومقاييس لضمان الجودة يجب الوفاء بها قبل بدء المرحلة التالية من خطة تحسين أمن الطيران. ومن ثم، فإن قدرة الدولة على إتمام خطة تحسين أمن الطيران (ASIP) تعتمد على عوامل متعددة، بما في ذلك قدرة الإيكافو على تقديم المساعدة للدولة وقدرة الدولة على تلبية شروط خطة تحسين أمن الطيران (ASIP) لضمان تنفيذ التدابير الأمنية المحسنة تنفيذاً فعالاً. وخلال الفترة الثلاثية ٢٠٢٠-٢٠٢٢، كان هناك ١٣ خطة عاملة من خطط تحسين أمن الطيران، وجرى إكمال ثلاث منها. ولقد طُلبت خمس خطط إضافية لتحسين أمن الطيران.

ويدير برنامج الإيكافو للتدريب على أمن الطيران تقديم ست دورات تدريبية في مجال أمن الطيران وثمانية حلقات عمل لأمن الطيران. ويدير البرنامج أيضاً شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران التابعة للإيكافو (ASTC)، من أجل توفير التدريب على أمن الطيران لجميع الدول الأعضاء في إطار مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب. ويوجد حالياً ٣٦ عضواً في شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران التابعة للإيكافو (ASTC)، يعملون في جميع أقاليم الإيكافو السبعة، مع مركز واحد جديد، وافقت عليه الإيكافو بعد أن انضم إلى الشبكة خلال الفترة الثلاثية ٢٠٢٠-٢٠٢٢. وفي عامي ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ مجتمعين، نُظِم ما مجموعه ٤٧ دورة تدريبية وحلقة عمل بشأن أمن الطيران برعاية الإيكافو من خلال شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران التابعة للإيكافو (ASTC)، استفاد منها ٥٧٦ متخصصاً في أمن الطيران ينتمون إلى ٩٢ دولة عضو.

وبالإضافة إلى ذلك، تدرك الأمانة العامة الحاجة إلى الاستمرار في تحديث التدريب القائم لمواءمته مع التكرار الحالي للملحق السابع عشر، والقواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالأمن في الملحق التاسع، ودليل الإيكافو لأمن الطيران (Doc 8973 - Restricted)، ولتطوير حزم تدريب جديدة بشأن أمن وتسهيلات الطيران تعالج الثغرات في الحافظة الحالية والتهديدات الجديدة والناشئة.

المرفق (ز) — التعاون الدولي والإقليمي في مجال أمن الطيران

إن قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة المعتمدة قبل قرار الجمعية العمومية ٤٠-١١، مثل قرارات مجلس الأمن رقم ٢٣٤١ (٢٠١٧)، و٢٣٦٨ (٢٠١٧)، و٢٣٩٦ (٢٠١٧)، و٢٤٨٢ (٢٠١٩) المتعلقة بمراقبة الحدود وأمن الطيران والبنية التحتية الحيوية ومكافحة الإرهاب، تواصل تشكيل التعاون بين الإيكافو ووكالات الأمم المتحدة الأخرى بموجب اتفاق الأمم المتحدة العالمي لتنسيق مكافحة الإرهاب. ويُعد هذا التعاون ركيزة مهمة لعمل الإيكافو في مواجهة التهديدات التي يتعرض لها الطيران المدني، لأنه يسمح بمعالجة التحديات من خلال أنشطة تكاملية تستفيد من كفاءات وقدرات كل طرف في مجالات أمن الطيران والتسهيلات ومراقبة الحدود.

وفي عام ٢٠٢٠، شاركت الإيكافو في إعداد برنامج الأمم المتحدة لنماذج تقييم التهديدات (TAM Program)، بقيادة مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب (UNOCT) وتشارك الإيكافو الآن في تنفيذ هذا البرنامج، ويتسم هذا البرنامج بأهمية كبيرة في مكافحة التهديدات الداخلية والخارجية للطيران المدني حيث أنه يركز على دعم الدول الأعضاء في تطوير عمليات تنسيق فعالة بين الوكالات من أجل وضع نهج مشترك لتقييم التهديدات الوطنية في سياق أمن الطيران. وهو يبني على دعوة مجلس الأمن، في قراره ٢٣٠٩، للدول الأعضاء لتعميق الحوار والتعاون بشأن الأمور المتعلقة بأمن الطيران، بما في ذلك تبادل المعلومات المتعلقة بالتهديدات بين جميع السلطات ذات الصلة. ويكمل برنامج الأمم المتحدة لنماذج تقييم التهديدات (TAM) أيضاً الإرشادات الواردة في بيان الإيكافو بشأن سياق المخاطر العالمية في مجال أمن الطيران (Doc 10108 - Restricted) في أداء تقييمات المخاطر المستتيرة من قبل سلطات الطيران المدني، والتي تُمكن من تنفيذ تدابير التخفيف الأكثر ملاءمة.

وتقدم الإيكاو، بصفتها شريكاً في برنامج الأمم المتحدة لمكافحة سفر الإرهابيين، جنباً إلى جنب مع مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب والمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، الدعم للدول في مجال بناء قدراتها على منع ارتكاب الجرائم الإرهابية وغيرها من الجرائم الخطيرة والتحقيق فيها ومقاضاة مرتكبيها. وفي إطار هذا البرنامج، تركز الإيكاو بشكل خاص على ضمان الجمع والتحليل المناسبين لكل من المعلومات المسبقة عن الركاب (API) ومعلومات سجلات أسماء الركاب (PNR) كمكونات مهمة في جهود مكافحة سفر الإرهابيين. ولقد شاركت ٥١ دولة في هذا البرنامج منذ إنشائه في عام ٢٠١٩. وتعمل الإيكاو عن كثب مع مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب في مشاريعها الأخرى المكّسة لأنظمة الطائرات غير المأهولة (UAS)، والمسائل الالكترونية وحماية البنية التحتية الحاسمة والأهداف سهلة المنال.

كما تواصل الإيكاو العمل بشكل وثيق مع المديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب، بما في ذلك من خلال المشاركة في الزيارات القطرية في الموقع لتقييم تنفيذ الدول الأعضاء في الأمم المتحدة لقرارات مكافحة الإرهاب في مجال الطيران المدني، وتحديد فعالية قوانين ولوائح وسياسات الطيران في الدول، وتقديم توصيات لتعزيز بناء القدرات، سيما فيما يتعلق بأمن الطيران وأحكام المعلومات المسبقة عن الركاب وسجل أسماء الركاب. وشاركت الإيكاو في سبع زيارات (في الموقع) للمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب في عام ٢٠١٩ وثمانية بعثات، بتنسيق عبر الإنترنت، في عام ٢٠٢١.

القرار ٤٠-١٢: إعلان بشأن أمن الطيران - يؤكد الالتزام العالمي بتعزيز التنفيذ

تواصل الإيكاو، بغية مساعدة الدول في تعزيز الوعي بالتهديدات والمخاطر التي تتهدد الطيران المدني، دعم وتنسيق أنشطة مجموعة عمل التهديدات والمخاطر (WGTR) التابعة لفريق أمن الطيران (AVSECP)، والتي تستعرض التهديدات والمخاطر الأمنية في مجال الطيران المدني الدولي من منظور عالمي. وفي هذا المضمار، نُشر الإصدار الثاني من بيان الإيكاو بشأن سياق المخاطر العالمية في مجال أمن الطيران (Doc 10108 - Restricted) في عام ٢٠١٩، ومن المقرر إصدار طبعة جديدة في عام ٢٠٢٢. وفي غضون ذلك، قامت مجموعة عمل التهديدات والمخاطر بتحديث تقييمها للتهديدات والمخاطر الأمنية الناشئة والمتغيرة التي يتعرض لها الطيران بسبب الإرهاب، ولقد تضمن هذا التقييم أيضاً نصائح حول تأثير فيروس كورونا على أمن الطيران في سبتمبر ٢٠٢٠. ونُشر التقييم في وثيقة قائمة بذاتها بعنوان "آخر المستجدات بشأن التهديدات والمخاطر التي يواجهها الطيران المدني".

وبالإضافة إلى ذلك، ولتعزيز تبادل المعلومات بين الدول، تستفيد الأمانة العامة من شبكة جهات الاتصال الخاصة بها لتبادل المعلومات الأمنية في الوقت المناسب والتي يمكن أن يكون لها تأثير على تقييمات التهديدات والمخاطر الوطنية أو الإقليمية أو الدولية التي تجريها السلطات ذات الصلة.

وعلاوة على ذلك، تواصل الأمانة العامة تناول مسألة الابتكار في مجال أمن الطيران، على سبيل المثال من خلال إعداد وتسيير برنامج موسوعاً أمن الطيران (AVSECPaedia)، وتنظيم الفعاليات التي تركز على الابتكار مثل ندوة الإيكاو العالمية لأمن الطيران، والمشاركة في المنتديات التي تركز على قطاع الطيران، ونشر إرشادات بشأن استخدام تقنيات الكشف الأمني.

ونقّدت الأمانة العامة، من أجل تشجيع التنسيق والتعاون الفعالين بين أمن الطيران والتخصصات الأخرى، مثل السلامة والتسهيلات، نهجاً منسقاً بشأن بعض الموضوعات المخصصة لكنها تدرك أن التنسيق الأوسع نطاقاً في بعض الحالات سيكون ضرورياً من جانب العديد من الجهات المعنية وأفرقة الخبراء.

والتنسيق الفعال قائم في مجالات مثل أمن وسلامة الشحن الجوي. وتعمل وحدات مختلفة من الأمانة العامة بنشاط، من أجل تقديم نهج شامل للنقل الآمن للبضائع، على دعم فريق العمل المخصص المعني بالنقل الآمن للبضائع والتابع لفريق خبراء عمليات الطيران، وهو فريق متعدد التخصصات يدمج خبرات فريق خبراء عمليات الطيران في تخصصات أخرى مثل سلامة الشحن الجوي (بما في ذلك البضائع الخطرة) وصلاحية الطائرات للطيران والسلامة وإدارة المخاطر والأمن والتسهيلات.

وكما جرى تنسيق جهود السلامة والأمن في إعداد الملاحق، بما في ذلك سنّ أحكام دولية متعلقة بعمليات نظم الطائرات الموجهة عن بعد. وفي هذا المضمار، اتخذت الأمانة العامة خطوات لضمان مشاركة فريق خبراء أمن الطيران في إعداد متطلبات وتدابير أمن الطيران في الجزء الرابع المقبل - العمليات الدولية - نظم الطائرات الموجهة عن بعد من الملحق السادس - تشغيل الطائرات. وأعدت الأمانة العامة أيضاً إرشادات تهدف إلى حماية البنية التحتية للطيران من الطائرات غير المؤهلة وتوفير أفضل الممارسات بشأن الوقاية والتنسيق والتأهب والاستجابة، وذلك لمواجهة التهديد المتزايد الذي يشكله استخدام نظم الطائرات غير المؤهلة (UAS). وبالنظر إلى طبيعة هذا الموضوع المتعددة التخصصات، جرى التنسيق بين مختلف الجهات الفاعلة (السلطات المختصة، ومقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs)، ومشغلي المطارات... الخ) من أجل تحقيق التآزر والمواءمة في التصدي لمثل هذا التهديد. ويجري تنفيذ عمل تعاوني مماثل بشأن الملاحق الأخرى، بما في ذلك الملحق العاشر - اتصالات الطيران، المجلد الرابع - نظم الاستطلاع وتقادي التصادم، ودليل تخطيط المطارات (Doc 9184) ووثائق أخرى.

القرار ٤٠-١٣: البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر

وافق المجلس، في اجتماعه السادس من دورته ٢٢٥، على التتقيات التي أدخلت على توصيات الفريق الاستشاري المخصص التابع للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، والتي نتجت عن مشاورات الدول، بصيغتها المعدلة من قبل لجنة الملاحة الجوية. وستدعم هذه التوصيات تطور البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA) ليتحول إلى برنامج قائم على الأدلة وعليم بالمخاطر وموجه نحو النتائج من خلال تحسين البيانات المتاحة للبرنامج، وسوف تعزز التنسيق والتعاون بين الإيكاو والشركاء المعنيين. وتواصل الأمانة العامة إضفاء الأولوية على الدول بشأن أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية باستخدام طريقة لتقييم المخاطر تُطبق على أساس عالمي ولديها عمليات قائمة لضمان استقلاليتها وتوحيدها وشفافيتها.

القرار ٤٠-١٤: التخفيف من حدة انتشار الأمراض من خلال وسائل تشمل، في جملة أمور، تطهير الطائرات وأساليب مكافحة ناقلات الأمراض وأهمية برنامج الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العمومية في مجال الطيران الدولي ("كابسكا")

وبموجب القرار ٤٠-١٤، طُلب إلى المجلس مواصلة العمل مع منظمة الصحة العالمية من أجل وضع معايير قائمة على الأداء، وتوصيات وإرشادات استناداً إلى نموذج لتقييم المخاطر على أساس علمي فيما يتعلق بتدابير مكافحة ناقلات الأمراض ومنها تدابير تطهير الطائرات من الحشرات.

وكجزء من الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني (برنامج كابسكا) (CAPSCA)، أعد نموذج لتدابير مكافحة ناقلات الأمراض وسيجري توسيع نطاقه كي يشمل الأمراض المعدية وتدابير التطهير من الحشرات وتدابير الأمراض المعدية، ومن ثم دمج الدروس المستفادة خلال الجائحة والعواقب المحتملة جزاء تغيير المناخ على ناقلات الأمراض والصحة العامة في المستقبل.

ومن المقرر تقديم ورقة للجمعية العمومية تتناول هذا القرار والمقترحات الأخرى المتعلقة بالحد من انتشار الأمراض في الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية.

القرار ٤٠-١٥: إعداد وتنفيذ أحكام خاصة بالتسهيلات - مكافحة الإتجار بالبشر

وضعت مجموعة عمل مكافحة الاتجار بالبشر التابعة لفريق خبراء التسهيلات استراتيجية شاملة لمكافحة الاتجار بالبشر في قطاع الطيران لتزويد الدول ومنظمات وسلطات الطيران المدني ومشغلي الطائرات والمطارات بإرشادات وتوصيات لإرشادهم في إعداد استراتيجيات شاملة بشأن مكافحة الاتجار بالبشر. وجرت الموافقة على الاستراتيجية في الاجتماع الثاني عشر لفريق خبراء التسهيلات (FALP/12) وأقرتها لجنة النقل الجوي التابعة للمجلس في سبتمبر ٢٠٢١.

القرار ٤٠-١٦: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال التسهيلات

المرفق (أ) — وضع وتنفيذ أحكام التسهيلات

أصدرت الإيكاو في ١/٦/٢٠٢١ كتاب المنظمة EC 6/3-21/25 الذي تطلب فيه من الدول الأعضاء استكمال دراسة استقصائية عبر الإنترنت بشأن التقدم المحرز في تسهيل انتقاع ذوي الاحتياجات الخاصة بخدمات الطيران. وكان الهدف من الدراسة الاستقصائية هو جمع المعلومات من الدول الأعضاء عن لوائحها وأنظمتها الأساسية وسياساتها المتعلقة بشأن التقدم المحرز في تسهيل انتقاع ذوي الاحتياجات الخاصة بخدمات الطيران، وتيسير وضع خلاصة وافية لهذه اللوائح والأنظمة الأساسية والسياسات من قبل مجموعة عمل التقدم في انتقاع ذوي الاحتياجات الخاصة بخدمات الطيران والتابعة لفريق خبراء التسهيلات، ومساعدة الدول الأعضاء في تنفيذ الملحق التاسع — أحكام "التسهيلات" بشأن تسهيل نقل الأشخاص ذوي الإعاقة.

وكجزء من المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا (HLCC 2021)، ناقش المشاركون تحسين السفر جواً لذوي الاحتياجات الخاصة وقدموا أربع توصيات موجهة إلى الدول، بما في ذلك الاعتراف بأهمية القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) في الملحق التاسع وزيادة مستوى تنفيذ الدول للأحكام ذات الصلة، مع إيلاء الاعتبار الواجب للوثيقة Doc 9984، دليل بشأن إتاحة وسائل النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة. ولقد صدقت الجلسة الوزارية العامة للمؤتمر ومجلس الإيكاو على التوصيات، خلال دورته ٢٢٥ في مارس ٢٠٢٢.

وفي ٢٣/٦/٢٠٢٠، اعتمد مجلس الإيكاو التعديل ٢٨ على الملحق التاسع، والذي أصبح سارياً في ٣٠/١٠/٢٠٢٠ ومنطبقاً في ٢٨/٢/٢٠٢١. ولقد تضمن التعديل أحكاماً جديدة ومنقحة تتعلق ببيانات من بينها بيانات سجل أسماء الركاب (PNR) (تمشياً مع قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٣٩٦ (٢٠١٧))، ودليل الإيكاو للمفاتيح العامة (PKD) والركاب المشاغبين.

وكجزء من التعديل ٢٩ للملحق التاسع، الذي اعتمده المجلس في ٩/٣/٢٠٢٢، رُفِع مستوى خمس توصيات دولية بشأن تسهيل نقل الأشخاص ذوي الإعاقة إلى مستوى القواعد القياسية، ومن ثم تعزيز الإطار التنظيمي الدولي في هذا المجال. وسيُصبح التعديل على الملحق ساري المفعول في ١٨/٧/٢٠٢٢ ومنطبقاً في ١٨/١١/٢٠٢٢. وستكون الدول الأعضاء ملزمة بضمان، في جملة أمور أخرى، أنه عند السفر، يجري تزويد الأشخاص ذوي الإعاقة بمساعدة خاصة تمكنهم من تلقي نفس الخدمات المعتادة المتاحة لعامة الناس، وتقديم هذه المساعدة بطريقة تحترم كرامة الفرد. وستكون التدابير اللازمة للتأكد من أن المسافرين ضعاف السمع والبصر قادرين على الحصول على المعلومات المتعلقة بخدمات الطيران في أشكال يسهل الوصول إليها أمراً إلزامياً. وسيجب على الدول أيضاً اتخاذ خطوات لتوفير مواقف سيارات مناسبة للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة بالتنقل، وتعيين نقاط لاصطحاب الأشخاص ذوي الإعاقة وإنزالهم في مباني المحطة النهائية بالمطارات، وتيسير الحركة داخل المطارات، والتأكد من أن طرق الوصول خالية من العوائق ويمكن الوصول إليها. ويتضمن التعديل ٢٩ على الملحق التاسع تعريفات جديدة ومنقحة وقواعد وتوصيات دولية تتعلق بحالات الطوارئ الصحية العامة، وأمن وثائق السفر والإثبات الصحي، ورحلات الإغاثة والعودة إلى الوطن، وتسهيل النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة، ومساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسره، والاتجار في الأشخاص، والاتجار في الحياة البرية، وبيانات سجل أسماء الركاب (PNR).

ويجري الآن تحديث الوثيقة Doc 9957، دليل التسهيلات، من قبل مجموعة عمل المواد الإرشادية (WGGM) التابعة لفريق خبراء التسهيلات ليشمل إرشادات للقواعد والتوصيات الدولية الجديدة والمنقحة لكل من التعديلين ٢٨ و٢٩ على الملحق التاسع، مع مراعاة أفضل التوصيات الدولية الجديدة والمنقحة بما في ذلك إرشادات من منظمة الصحة العالمي (WHO).

وفي الاجتماع الثاني عشر لفريق خبراء التسهيلات، أنشئت مجموعة عمل مخصصة للملحق التاسع لضمان تناسب التدابير الواردة في الملحق التاسع مع البيئة الحالية والمنظورة لتسهيلات الطيران العالمي في مجال الطيران المدني. وأقرت لجنة النقل الجوي تقرير فريق خبراء التسهيلات في سبتمبر ٢٠٢١.

المرفق (ب) — الإجراءات الوطنية والدولية الهادفة إلى ضمان سلامة أنشطة تحديد هوية المسافرين وعمليات مراقبة الحدود وتعزيز الأمن

لقد نُشرت خارطة طريق تنفيذ برنامج الإيكاو المنقحة لتحديد هوية المسافرين (TRIP) على موقع الإيكاو الإلكتروني العام. وتتضمن خارطة الطريق القواعد والتوصيات الدولية الجديدة والمنقحة للملحق التاسع المتعلقة باستراتيجية الإيكاو الخاصة ببرنامج تحديد هوية

المسافرين (TRIP) بهدف إرشاد الدول الأعضاء في معرض جهودها لتنفيذ الاستراتيجية والامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الخاصة بالملحق التاسع ذات الصلة والمواصفات الدولية لوثائق السفر المقروءة آلياً (MRTDs) الواردة في الوثيقة Doc 9303، ووثائق السفر المقروءة آلياً.

ونُشر الإصدار الثامن من الوثيقة Doc 9303، والذي يتكوّن من ١٣ جزءاً، على موقع الإيكاو الإلكتروني العام بجميع لغات عمل الإيكاو في عام ٢٠٢١. ويقدم الجزء ١٣ المضاف حديثاً مواصفات بشأن الأختام الرقمية المرئية لضمان صحة وسلامة الوثائق غير الإلكترونية بطريقة غير مكلفة نسبياً ولكنها آمنة للغاية. ويجري توقيع المعلومات الموجودة في الوثائق غير الإلكترونية بشكل مشفّر، ويجري ترميز التوقيع كرمز شريطي ثنائي الأبعاد ويُطبع على الوثيقة ذاتها.

ويتمثل أفضل جانب إستراتيجي لتسهيل الإجراءات السلسلة وغير التلامسية في أعمال وثيقة سفر رقمية مثل وثائق السفر الرقمية (DTC)، والتي تعتمد مواصفاتها على التكنولوجيا المستخدمة بالفعل لإصدار وفحص ووثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً (eMRTDs). ويمكن لوثائق السفر الرقمية (DTC) تسهيل استخدام التعرف على الوجه، وخاصة عندما يجري التحقق من صحة محتوى وثيقة السفر الإلكترونية المقروءة آلياً الرقمية قبل تسجيلها في مخططات تسهيلات الركاب. واستجابة للتحديات التي تطرحها جائحة فيروس كورونا على رحلات المسافرين، واتباع التوصيات التي وضعتها فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران (CART)، قامت أمانة الإيكاو العامة، بمساعدة خبراء من المنظمة الدولية للتوحيد القياسي (ISO) ومجموعة عمل التكنولوجيات الجديدة (NTWG) التابعة للمجموعة الاستشارية الفنية لبرنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TAG/TRIP)، بوضع المواصفات الفنية للأختام الرقمية المرئية للمساحات غير المقيدة (VDS-NC)، والتي توفر إطار عمل التشغيل البيئي عالمياً من أجل التحقق من صحة شهادات التطعيم والاختبار والتعافي. ويُعتبر استخدام الأختام الرقمية المرئية للمساحات غير المقيدة (VDS-NC) هو الحل الأنسب لتقديم إثباتات صحية موثوقة وآمنة بشأن فيروس كورونا عند المعابر الحدودية.

ولقد نُظمت، من أجل مساعدة الدول ودعم تنفيذ استراتيجية الإيكاو لبرنامج تحديد هوية المسافرين (TRIP)، ندوات افتراضية وعبر الإنترنت، وحلقات دراسية وحلقات عمل من عام ٢٠٢٠ إلى عام ٢٠٢٢، وعُقدت الندوة السادسة عشرة لبرنامج تحديد هوية المسافرين التابع للإيكاو لعام ٢٠٢١ (TRIP 2021) عبر الإنترنت في الفترة من ٢٥ إلى ٢٦/٥/٢٠٢١ في إطار موضوع تقنيات تغيير قواعد اللعبة التي تقود الإدارة السلسلة للحدود، وتبعها أول منتدى مشترك بين الإيكاو ومنظمة الشرطة الجنائية الدولية (الإنتربول) لتبادل بيانات الركاب في الفترة من ٢٧ إلى ٢٨/٥/٢٠٢١. وترد إرشادات جديدة ومحدثة من الإيكاو بشأن برنامج تحديد هوية المسافرين في الرابط الإلكتروني التالي: <https://www.icao.int/Security/FAL/TRIP/Pages/Publications.aspx>.

وأعدت الإيكاو ثلاث دورات تدريبية بعنوان الملحق التاسع - التسهيلات، واستراتيجية الإيكاو لبرنامج تحديد هوية المسافرين (TRIP)، ومساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، لتقديمها عبر الإنترنت وفي الفصول الدراسية، وذلك لمساعدة الدول من خلال بناء القدرات وتعزيز تنفيذ أحكام الملحق التاسع.

ووضعت مجموعة عمل مكافحة الاتجار بالبشر التابعة لفريق خبراء التسهيلات استراتيجية شاملة لمكافحة الاتجار بالبشر في قطاع الطيران من أجل تزويد الدول ومنظمات وسلطات الطيران المدني ومشغلي الطائرات والمطارات بالإرشادات والتوصيات لإرشادهم في وضع استراتيجيات شاملة لمكافحة الاتجار بالبشر. وجرت الموافقة على الاستراتيجية في الاجتماع الثاني عشر لفريق خبراء التسهيلات (FALP/12) وأقرتها لجنة النقل الجوي في سبتمبر ٢٠٢١.

المرفق (ج) — الإجراءات الدولية والوطنية، والتعاون في مجال التسهيلات

يتضمن التعديل ٢٩ للملحق التاسع، الذي اعتمده مجلس الإيكاو في ٢٠٢٢/٣/٩، توصية دولية جديدة لمشغلي الطائرات والمطارات من أجل وضع خطط مناسبة لتقديم المساعدة الفعالة وفي الوقت المناسب لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم. وكجزء من التعديل، سيُرفع أيضاً مستوى التوصية الدولية ٨-٤٦ إلى مستوى قاعدة قياسية، مما يلزم الدول بوضع تشريعات و/أو لوائح و/أو سياسات لدعم ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم. وسيصبح التعديل سارياً في ٢٠٢٢/٧/١٨ ومنطبقاً في ٢٠٢٢/١١/١٨.

وتواصل الإيكاو الشراكة في برنامج الأمم المتحدة لمكافحة سفر الإرهابيين، بقيادة مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب (UNOCT)، عملاً بمذكرة اتفاق موقعة في ٢٠٢٠/٨/٣١. ويتبع البرنامج نهج الأمم المتحدة بالكامل لمساعدة الدول الأعضاء في بناء قدراتها لمنع وكشف الجرائم الإرهابية وغيرها من الجرائم الخطيرة والتحقيق فيها ومقاضاتها، بما في ذلك السفر المرتبط بها، من خلال جمع وتحليل بيانات الركاب، بما في ذلك المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وبيانات سجل أسماء الركاب (PNR)، وفقاً لقرار مجلس الأمن رقم ٢٣٩٦ (٢٠١٧)، والقواعد والتوصيات الدولية للملحق التاسع والتزامات القانون الدولي الأخرى. وتواصل الإيكاو تخصيص موظف فني للبرنامج، مما يوفر النطاق الكامل لخبرة الإيكاو في مجال أنظمة تبادل بيانات الركاب في جميع جوانب تنفيذ البرنامج، أي الجوانب القانونية والتشغيلية والمتعلقة بمشاركة قطاع الطيران والجوانب الفنية.

المرفق (د) — نُظْم تبادل بيانات الركاب

عملاً بقرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢٣٩٦ (٢٠١٧)، أنشأت الإيكاو فرقة عمل مخصصة ومكّسة لسجلات أسماء الركاب بغية استعراض القواعد والتوصيات الدولية الحالية وإعداد قواعد وتوصيات دولية جديدة من أجل جمع واستخدام ومعالجة وحماية بيانات سجل أسماء الركاب. وفي ٢٠٢٠/٦/٢٣، اعتمد مجلس الإيكاو التعديل ٢٨ على الملحق التاسع، والذي أصبح سارياً في ٢٠٢٠/١٠/٣٠ ومنظماً في ٢٠٢١/٢/٢٨. ولقد أدخل هذا التعديل مجموعة من القواعد والتوصيات الدولية الجديدة معنية بسجل أسماء الركاب مما خلق اليقين للدول وقطاع الطيران على حد سواء فيما يتعلق بتنفيذ متطلبات سجل أسماء الركاب في جميع أنحاء العالم.

القرار ٤٠-١٧: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي

أقرت الجمعية العمومية في دورتها الأربعين الاتجاهات البيئية التي ستستخدم كأساس لصنع القرار بشأن المسائل البيئية، وطلبت تحديث الجمعية العمومية في هذا الشأن في دورتها الحادية والأربعين. واستجابة لهذا الطلب، ودعماً لعملية صنع القرار القائمة على البيانات، نُفذ تمرين شامل للنمذجة والتحليل خلال فترة الثلاث سنوات لتقديم مجموعة محدثة من الاتجاهات البيئية، بما في ذلك الضجيج وانبعاثات نوعية الهواء المحلي (LAQ)، والانبعاثات التي تؤثر على المناخ العالمي.

وبالمقارنة مع تقييم الاتجاهات السابقة، تُظهر الاتجاهات المحدثة منظورات أقل على المدى الطويل لحرق الوقود والضجيج وانبعاثات نوعية الهواء المحلي (LAQ) من تلك المقدمة في الجمعية العمومية الأخيرة، ويُعزى معظمها إلى الاختلافات في التنبؤات المركزية بشأن الطلب على الحركة الجوية، والتي تأثرت تأثيراً كبيراً ببيانات من جائحة فيروس كورونا. وصدرت التوقعات السابقة لعام ٢٠١٥ خلال فترة من النمو الاقتصادي العالمي المطرد مع توقع استمرار هذا التوسع مع نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي بمعدل سنوي قدره ٢,٨ في المائة على مدى فترة العشر سنوات من عام ٢٠١٥ إلى عام ٢٠٢٥، و٢,٦ في المائة خلال فترة ٣٠ عاماً من عام ٢٠١٥ إلى عام ٢٠٤٥.

وفي المقابل، تشمل التوقعات الحالية تأثير جائحة فيروس كورونا على مسار الانتعاش الاقتصادي اعتباراً من عام ٢٠٢٠ والتوقعات طويلة الأجل، ومعدل نمو أضعف لإجمالي الناتج المحلي العالمي السنوي لمدة ١٠ سنوات بنسبة ٢,٤ في المائة للفترة ٢٠١٨-٢٠٢٨. و٢,٥ في المائة خلال فترة ٣٢ عاماً من عام ٢٠١٨ إلى عام ٢٠٥٠. وُصّمت سيناريوهات تنبؤات الحركة الجوية المحدثة هذه لثبّت المسارات المحتملة لقطاع الطيران أثناء خروجها من الانكماش الحالي الناجم عن الجائحة، واستخدمت كأساس لتقييم الاتجاهات البيئية الحالية، ودراسة الجدوى بشأن هدف طموح طويل الأجل على الصعيد العالمي (LTAG) وتحليلات خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA).

إن توصيات لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) لتعديل الملحق السادس عشر - حماية البيئة، المجلد الأول - ضجيج الطائرات، والدليل الفني للبيئة (Doc 9501)، المجلد الأول - إجراءات إصدار إجازات الضوضاء للطائرات، بما في ذلك ضمان أن القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) لا تزال محدثة وذات صلة، وأنها قيد النظر من قبل المجلس. وتتابع الإيكاو المسائل المحتملة المتصلة بالضوضاء والمتعلقة بطائرات التكنولوجيا الناشئة (بما في ذلك مفاهيم التنقل الجوي في المناطق الحضرية والطائرات الموجهة عن بعد) وخبرات الدول الأعضاء في الإيكاو في هذا المضمار.

وثمة توصيات قيد النظر من قبل المجلس هي توصيات لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لتعديل الملحق السادس عشر، المجلد الثاني - انبعاثات محركات الطائرات، والوثيقة Doc 9501، المجلد الثاني - إجراءات ترخيص انبعاثات محركات الطائرات، بما في ذلك إعادة الهيكلة الكاملة لضمان التوافق مع إرشادات لجنة الملاحة الجوية بشأن صياغة القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS)، والتحسينات على تعريف الإجراء المعادل، والتعديلات المتعلقة بالوثائق المرجعية، والتغييرات الرامية لضمان الاتساق في لغة التطبيق.

وأدخلت أيضاً تحديثات على الوثيقة Doc 9889، دليل نوعية هواء المطارات، بما في ذلك المعلومات المتعلقة بانبعاثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة (nvPM) للطائرات، وأحدث منهجية الحساب الموصى بها، ونمذجة التشتت (أنظر C-WP/15309، الفقرات ١-١ إلى ٣-٢ و ١-٣ و ١-٤ و ١-٤ إلى ٢-٤).

القرار ٤٠-١٨: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

إستجابة لطلب قدمته الجمعية العمومية في القرار ٤٠-١٨، بذلت الإيكاو والدول الأعضاء والجهات المعنية الأخرى جهوداً كبيرة في تقصي جدوى تحقيق هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي.

وكجزء من هذا العمل، ولتشجيع جمع البيانات وتبادل المعلومات بشأن خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران، نُظمت فعاليات ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ من تقييم الإيكاو لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران في سبتمبر ٢٠٢٠ وسبتمبر ٢٠٢١. وخلال هذه الفعاليات، شاركت الدول وقادة قطاع الطيران والباحثون والمبتكرون خطتهم وحلولهم وسياساتهم الطموحة للحد من انبعاثات الكربون من الطيران الدولي، بما في ذلك ما يتعلق بالتكنولوجيا والعمليات والوقود. وشمل تقييم عام ٢٠٢١ أيضاً ست ندوات عبر الإنترنت للتقييم المسبق، والتي عقدت في الفترة من مارس إلى أغسطس ٢٠٢١ وركزت على موضوعات محددة متنوعة بشأن التقنيات والابتكارات الخضراء.

وبالإضافة إلى ذلك، أعدت الإيكاو موقع إلكتروني لأدوات التعقب، الذي يحتوي على آخر المعلومات المحدثة عن مبادرات ذات القيم الصفرية لاصافي انبعاثات الطيران ومبادرات الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران التي تندرج في إطار التدفقات الثلاثة للتكنولوجيا والعمليات والوقود. كما يجري توفير معلومات عن المشاريع الشريكة ضمن تحالف الإيكاو العالمي من أجل طيران مستدام. وهذا التحالف هو منتدى للجهات المعنية يرمي إلى تسهيل إعداد أفكار جديدة وتسريع تنفيذ الحلول المبتكرة للمضي في تقليل انبعاثات غازات الدفيئة عند المصدر، على الأرض أو في السماء.

واضطلعت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) بعملها الفني بصدد دراسة الجدوى بشأن الهدف الطموح طويل الأجل (LTAG) منذ أوائل عام ٢٠٢٠، والتي بلغت ذروتها في الاجتماع الثاني عشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران في فبراير ٢٠٢٢. وفي ذلك الاجتماع، اعتمدت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بالإجماع تقريرها الفني بشأن جدوى الهدف الطموح طويل الأجل، بما في ذلك السيناريوهات، التي تسلط الضوء على إمكانية إجراء تخفيضات كبيرة في ثاني أكسيد الكربون من خلال استخدام تدابير خاصة بقطاع الطيران، بما في ذلك تقنيات الطائرات المبتكرة وعملياتها وأنواع الوقود. وإذ أقرّ المجلس بالمساهمات القيمة للجنة حماية البيئة في مجال الطيران في تقديم مستوى عالٍ من العمل الذي يتسم بالجودة، فقد وافق المجلس على استخدام التقرير كمدخل لمزيد من النظر من جانب الدول والجهات المعنية.

وكجزء من العملية التشارورية بشأن الهدف الطموح طويل الأجل فيما بين الدول والجهات المعنية الأخرى، نظمت الايكاو حوارات عالمية في مجال الطيران بشأن الهدف الطموح طويل الأجل (GLADs) كسلسلة من خمس فعاليات إقليمية في كل من مايو ٢٠٢١ ومارس - أبريل ٢٠٢٢، بهدف مشاركة المعلومات وإذكاء الوعي بشأن عملية الهدف الطموح طويل الأجل (LTAG) والتحليلات الفنية، فضلاً عن تمكين تبادل وجهات النظر لتيسير المضي في أعمال الهدف الطموح طويل الأجل واتخاذ القرار في اجتماع الإيكاو رفيع المستوى بشأن جدوى هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي (من ٢٠ إلى ٢٠٢٢/٧/٢٢) والدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية فيما بعد.

كما واصلت الايكاو العمل مع الدول الأعضاء من أجل دعم وضع وتحديث خطط عمل الدول. وأصبحت هذه المبادرة عنصراً أساسياً في بناء القدرات واستراتيجية المساعدة في المنظمة لدعم الدول الأعضاء في تنفيذ مجموعة واسعة من تدابير التخفيف من انبعاثات

ثاني أكسيد الكربون وهي تدابير مختارة من مجموعة تدابير الإيكاو. وبحلول يونيو ٢٠٢٢، قدمت ١٢٨ دولة عضو، تمثل نحو ٩٨ في المائة من حركة الطيران الدولي، خطط عمل طوعية إلى الإيكاو. وتُظهر هذه النتائج الناجحة الاهتمام والمشاركة الكبيرين من جانب الدول الأعضاء في هذه المبادرة، فضلاً عن التأثير الإيجابي للمساعدة التي تقدمها الإيكاو وأنشطتها لبناء القدرات.

وشجعت الجمعية العمومية الدول التي قدمت بالفعل خطط عمل على تبادل المعلومات الواردة فيها وإقامة شراكات مع الدول الأخرى من أجل دعم الدول التي لم تُعد خطط عمل. وعملت الإيكاو، في هذا المضمار، على تسهيل إقامة شراكات الأصدقاء بين الدول، بما في ذلك وضع مسودة اتفاق تعاون يهدف إلى وضع إطار نموذجي يمكن للدول ووفقاً له مساعدة الدول الأخرى. وحتى الآن، أُقيمت تسع شراكات في إطار برنامج الأصدقاء لخطة عمل الدولة التابع للإيكاو.

وواصلت الإيكاو تعاونها مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى والمنظمات الدولية المشاركة في رسم السياسات المتعلقة بتغير المناخ كجزء من عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC). وفي حين أن الانبعاثات الصادرة عن قطاعي الطيران الدولي والبحري الدولي ليست مدرجة كجزء من المساهمات المقررة وطنياً (NDCs) بموجب اتفاق باريس لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC)، فيجري تناولها بشكل منفصل من قبل الإيكاو والمنظمة البحرية الدولية (IMO) لاستكمال أهداف اتفاق باريس. وفي هذا المضمار، أدلت الإيكاو بانتظام ببيانات وقدمت طلبات مكتوبة، ونظمت وشاركت في اجتماعات وفعاليات جانبية ذات صلة خلال مؤتمرات الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ بهدف الحفاظ على دور الإيكاو القيادي في جميع المسائل المتعلقة بالطيران الدولي وتغير المناخ.

كما واصلت الإيكاو مواكبة التطورات في هيئات الأمم المتحدة الأخرى، بما في ذلك المنظمة البحرية الدولية، والهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC)، والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية (WMO)، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP)، ومنظمة الصحة العالمية (WHO)، وفريق إدارة البيئة في الأمم المتحدة (EMG). وبفضل حاسبة انبعاثات الكربون، تضطلع الأمانة العامة للإيكاو بدور رئيسي في دعم منظمات الأمم المتحدة الأخرى في تقدير الجزء المتعلق بالسفر الجوي من قوائم جرد غازات الدفيئة، كجزء من استراتيجية إدارة الاستدامة عبر جميع مؤسسات منظومة الأمم المتحدة (انظر C-WP/15391، الفقرات ١-١ إلى ٣-٣).

القرار ٤٠-١٩: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كوريا)

بناءً على طلب الجمعية العمومية في القرار ٤٠-١٩، أشرف مجلس الإيكاو على تنفيذ خطة كوريا بدعم من لجنة المناخ والبيئة التابعة له (المجموعة الاستشارية المختصة بخطة كوريا (AGC) سابقاً)، وهيئة الاستشارية الفنية (TAB) ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة له (CAEP).

وقبل بدء المرحلة التجريبية لخطة كوريا في ١/١/٢٠٢١، نجح المجلس في إعداد جميع المكونات الأساسية لحزمة تنفيذ خطة كوريا، ألا وهي: القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) في الملحق السادس عشر - حماية البيئة، المجلد الرابع - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كوريا)؛ والإرشادات في الوثيقة Doc 9501، الدليل الفني للبيئة، المجلد الرابع - إجراءات إثبات الامتثال لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSA)؛ وخمسة عناصر تنفيذ لخطة كوريا.

وأصبح الإصدار الأول من الملحق السادس عشر، المجلد الرابع، سارياً في ١/١/٢٠١٩، وهو تاريخ بدء الرصد والإبلاغ والتحقق (MRV) من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بموجب خطة كوريا. إن التعديلات التي أُدخلت على الملحق السادس عشر، المجلد الرابع، هي قيد نظر المجلس حالياً على أساس التوصيات الفنية المقدمة خلال الاجتماع الثاني عشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران في فبراير ٢٠٢٢. وبالإضافة إلى ذلك فإن تحديثات الدليل الفني للبيئة، المجلد الرابع، الذي يجمع التوجيهات الفنية من أجل دعم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية، ستقوم على الإصدار القادم من الملحق السادس عشر، المجلد الرابع.

وتحتوي العناصر الخمسة لتنفيذ خطة كوريا، كما هو مبين في مختلف وثائق الإيكاو المشار إليها إشارة مباشرة في الملحق السادس عشر، المجلد الرابع، على مواد ضرورية لتنفيذ خطة كوريا. ولقد أعد المجلس هذه العناصر ووافق عليها للنشر على صفحة الإيكاو على الانترنت الخاصة بخطة كوريا، www.icao.int/corsia (انظر C-WP/15393، الفقرات ١-١ إلى ٤-١).

القرار ٤٠-٢٠: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها

بتوجيه من المجلس والأمين العام، ركزت الايكاو جهودها على زيادة الكفاءة والفعالية. وبناءً على توجيهات المجلس، أُعدت خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من خلال عملية تخطيط منهجية ونهج إدارة قوية قائمة على النتائج بهدف: تحديد النتائج والأهداف المعترمة تحديداً أفضل؛ وتحقيق نتائج متسقة على مستوى المنظمة (في إطار نهج الايكاو الواحد) ورصد الأداء؛ وتحسين الفعالية والشفافية والمساءلة؛ ومواءمة النتائج مع الموارد؛ ودفع تطوير الميزانية العادية. كما ستُتاح خطة الأعمال للدول الأعضاء وستُعرض نسختها الحالية خلال فترة الثلاث سنوات المعنية في كل دورة عادية من دورات الجمعية العمومية. وفيما يلي بعض السمات الرئيسية لخطة الأعمال للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥:

(أ) أُعدت لتكون قابلة للتكيف مع التغييرات في الأولويات خلال فترة السنوات الثلاث بسبب ظروف غير متوقعة (مثل الأزمات والقرارات المتخذة في المؤتمرات رفيعة المستوى)، فضلاً عن التغييرات الأخرى ذات الصلة في البيئة الخارجية، ولإدخال تحسينات بشكل مستمر؛

(ب) وتحتوي على هدف تحوُّلي جديد يعالج أنشطة التحديث الرئيسية لجعل المنظمة أكثر كفاءة وملاءمة للغرض من أجل تنفيذ الولايات المستقبلية؛

(ج) وتستند إلى إطار منطقي واضح يتكون من النتائج والمخرجات والأنشطة؛

(د) وتسهّل نهج الايكاو الواحد من خلال تكامل الأنشطة والاستفادة من أوجه التآزر عبر الإدارات والمكاتب الإقليمية، بهدف تحقيق كل نتيجة من نتائج الخطة.

وأُخذت خطوات إضافية ملموسة من أجل ما يلي: زيادة الشفافية؛ وتحسين بيئة العمل؛ وتحديث أنظمة عرض المعلومات ببيانات التشغيل في الوقت الفعلي؛ واستحداث شراكات جديدة ومبتكرة مع الجهات المعنية الخارجية؛ وزيادة الفعالية التنظيمية والتأكد من أن النتائج القائمة على توافق الآراء تظل قيمة وهدفاً أساسيين للايكاو وهيئات الخبراء المتخصصة التابعة لها؛ وحشد موارد إضافية لتحسين تنفيذ الأهداف، بما في ذلك ما يلي:

(أ) الاضطلاع بدور قيادي في توضيح مجالات مساءلة المنظمة أمام الجمعية العمومية، بما في ذلك من خلال استحداث إطار المساءلة لدى الايكاو؛

(ب) وتنفيذ ودمج إدارة المخاطر والضوابط الداخلية في برامج وأنشطة المنظمة من أجل زيادة كفاءة التشغيل والفعالية التشغيلية؛

(ج) وإدخال إصلاحات في إدارة استراتيجية الموارد البشرية الجديدة للايكاو من أجل مواءمتها مع أفضل الممارسات ذات الصلة المحددة في جميع أنحاء منظومة الأمم المتحدة؛

(د) وتنقيح استراتيجية تكنولوجيا المعلومات والاتصالات (ICT)، والتي تشمل مبادرة التحوُّل الرقمي التي تغطي جميع مجالات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الحديثة ولتحسين وتعزيز العمليات عبر الايكاو، بما في ذلك المتطلبات الوظيفية لرصد الأداء على أساس إطار رصد أداء خطة الأعمال؛

(هـ) واعتماد قرار يدعو إلى تقديم ردود كاملة وفي الوقت المناسب على كتب المنظمة إلى جانب تقارير الأداء الدورية بشأن الردود على كتب المنظمة إلى الجمعية العمومية، وفقاً لقرار اتخذه المجلس في دورته ٢٠٣.

كما أدخلت الايكاو إصلاحات إجرائية وتنظيمية وإدارية لتبسيط طرائق وإجراءات عمل الجمعية العمومية، ومن ثم تحقيق قدر أكبر من المساءلة والشفافية والكفاءة. وبُذلت، على وجه الخصوص، جهود لضمان وجود آلية رقابة فعالة وإجراء مستقل بشأن إبلاغ المجلس. وبُسيّطت إجراءات الإبلاغ بغية إزالة الحاجة إلى محاضر اجتماعات الهيئات الفرعية. كما سيجري توفير خيارات بديلة لعرض البيانات العامة من قبل الدول الأعضاء (مثل رسائل الفيديو المسجلة مسبقاً) لتقليل الضغط على الفترات الزمنية المتاحة. وأخيراً، جرى إدخال إجراءات تصويت أكثر حداثة وكفاءة، مثل أنظمة التصويت الإلكتروني لانتخاب أعضاء المجلس، منذ الدورة

السابعة والثلاثين للجمعية العمومية؛ ومع ذلك، سيجري المضي في تقصي خيارات إضافية لزيادة الكفاءة، وخاصة فيما يتعلق بعملية التوزيع.

القرار ٤٠-٢١: مساهمة الطيران في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠

اعتمدت الجمعية العمومية للإيكاو، في دورتها الأربعين، القرار ٤٠-٢١: مساهمة الطيران في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. وخلال فترة الثلاث سنوات، ظلت الإيكاو ملتزمة تماماً بالعمل في تعاون وثيق مع الدول والجهات المعنية الأخرى لدعم تحقيق خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، وذلك بشكل رئيسي من خلال المبادرات الملخصة أدناه.

وبالنظر إلى دور الإيكاو كمراقب رسمي في فريق الخبراء المشترك بين الوكالات المعني بمؤشرات أهداف التنمية المستدامة والوكالة الزراعية لمؤشر هدف التنمية المستدامة ٩-١-٢ (أحجام الركاب والشحن، حسب وسيلة النقل) في إطار خطة عام ٢٠٣٠، فقد واصلت الإيكاو تزويد الأمم المتحدة بالبيانات والتحليلات، والتي ترد في التقرير السنوي العالمي بشأن أهداف التنمية المستدامة ومنصة الأمم المتحدة عبر الإنترنت لرصد التقدم المحرز نحو تحقيق تلك الأهداف.

وفي عام ٢٠٢٠، جمعت الإيكاو دولها الأعضاء البالغ عددها ١٩٣ دولة مع الجهات المعنية من قطاع الطيران من أجل التعاون الدولي عبر القطاعات، مما أدى إلى إعداد سلسلة من التقارير من قبل فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران (CART) والإرشادات المصاحبة، والتي اضطلعت بدور مهم في إعادة العالم إلى مساره الرامي إلى تحقيق خطة عام ٢٠٣٠.

ونظراً لأهمية الطيران في الجهود العالمية للتعافي من جائحة فيروس كورونا، دُعيت الإيكاو إلى اجتماعات اللجنة التنفيذية للأمم المتحدة ولجنة النواب التي عقدت في يونيو ويوليو ٢٠٢٠. وخلال هذه الاجتماعات، اقترحت الإيكاو عدداً من التوصيات، مما أدى إلى إدراج منظور الطيران المدني في موجز سياسات الأمين العام للأمم المتحدة بشأن فيروس كورونا وإعادة تشكيل السياحة، الذي نُشر في أغسطس ٢٠٢٠.

وقد أتاحت مشاركة الإيكاو النشطة في مجموعة متنوعة من المنديات وفي إعداد المطبوعات والتقارير التي تقودها الأمم المتحدة فرصاً لدعوة أقوى بشأن أهداف التنمية المستدامة ولإلهام الإجراءات المعجلة في قطاع الطيران. وفي أكتوبر ٢٠٢١، شاركت الإيكاو في مؤتمر الأمم المتحدة العالمي الثاني للنقل المستدام، الذي عُقد في بيجين، بالصين، وشاركت مشاركة نشطة في الأعمال التحضيرية الموضوعية للمؤتمر. وبالإضافة إلى ذلك، واصلت الإيكاو، منذ اعتماد القرار ٤٠-٢١، تقديم مساهماتها السنوية في الاستعراضات المواضيعية للمنتدى السياسي الرفيع المستوى المعني بالتنمية المستدامة، الذي يعقد سنوياً تحت رعاية المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة (ECOSOC).

إن الشراكات هي عوامل تمكين قوية لتعزيز أهداف الإيكاو الاستراتيجية ومساهماتها في خطة عام ٢٠٣٠ وأهداف التنمية المستدامة. واتخذت خطوات مهمة بشكل رئيسي من خلال إعداد وإصدار "توجيهات الأمانة العامة بشأن الإطار العام للشراكات في الإيكاو" وتعليمات الأمانة العامة المنقحة بشأن الاتفاقات ومذكرات التفاهم (MoUs) والترتيبات المماثلة (GSIs). وتوفر الوثيقتان التوجيهيتان، اللتان تكملان سياسة الإيكاو بشأن التفاعلات مع الأطراف الخارجية، إرشادات داخلية لموظفي الأمانة العامة بشأن السياسات والعمليات والإجراءات المتعلقة بأنشطة الشراكات. وبالإضافة إلى ذلك، بدأ العمل بمنصة شراكات الإيكاو في عام ٢٠٢١.

وكجزء من أنشطة الإيكاو المستمرة المتعلقة بالشراكات والتعاون لدعم مهمة المنظمة الأساسية، جرى تسهيل إقامة شراكات جديدة بين الإيكاو والكيانات الرائدة، بما في ذلك مصرف التنمية للبلدان الأمريكية (IADB)، ومنظمة العمل الدولية (ILO)، وصندوق منظمة الأمم المتحدة للطفولة (اليونيسيف) (UNICEF)، وبرنامج الأغذية العالمي (WFP)، ومنظمة السياحة العالمية (UNWTO) والمنتدى الاقتصادي العالمي (WEF). وركز الكثير من أنشطة شراكات الإيكاو خلال هذه الفترة على فيروس كورونا وكانت تهدف إلى زيادة قدرات الإيكاو على تحقيق الأهداف، وتحسين التواصل والدعوة، وخلق فرص التمويل.

وشاركت الأمانة العامة للإيكاو في مناقشات دارت مع مكتب تنسيق عمليات التنمية (DOCO) فضلاً عن بعض أعضائه فيما يتعلق بتقييم دعوة وجهها نائب الأمين العام للأمم المتحدة إلى الإيكاو للانضمام إلى مجموعة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (UNSDG). وفيما يتعلق ببناء القدرات من أجل تنمية الطيران المستدامة، أُعدت دورة جديدة للإيكاو معنية بالتخطيط الرئيسي للطيران المدني (CAMP) بناءً على إرشادات بشأن أطر تخطيط الطيران الوطنية. وبالإضافة إلى ذلك، يجري تحديث تلك الإرشادات من أجل دمج خطط المرونة والتأهب. وعلى نفس المنوال، أُعدت خارطة طريق للتنفيذ على أساس توصيات نابغة من تحليل لاحتياجات الطيران لدى الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ، ويتواصل تنفيذ بنود عمل متنوعة واردة في خارطة الطريق.

القرار ٤٠-٢٢: تعبئة الموارد

اعتمدت الجمعية العمومية للإيكاو، في دورتها الأربعين، القرار ٤٠-٢٢: تعبئة الموارد. ويرسي القرار مساراً لتتبع قاعدة المانحين التابع للإيكاو من خلال تعزيز أنشطة تعبئة الموارد التي تستهدف المؤسسات المالية الدولية ومصارف التنمية المتعددة الأطراف. وشكلت تعبئة الصناديق الطوعية في الإيكاو تحدياً في الفترة من ٢٠١٩ إلى ٢٠٢١. وخلال هذه الفترة، تلقت صناديق الإيكاو الطوعية مساهمات تراكمية قدرها ٢٦,١ مليون دولار كندي، مما يمثل انخفاضاً بنسبة ٤٣ في المائة عن فترة السنوات الثلاث السابقة ٢٠١٦-٢٠١٨ (٤٥,٦ مليون دولار كندي) وزيادة بنسبة ٨٠ في المائة عن فترة الثلاث سنوات ٢٠١٣-٢٠١٥ (١٤,٥ مليون دولار كندي). وخلال فترة السنوات ٢٠١٩-٢٠٢١، ساهمت الدول بمبلغ ٢٢,٠ مليون دولار كندي (٨٤ في المائة) و٤,١ مليون دولار كندي (١٦ في المائة)، من قبل دول أخرى. وكان أكبر المساهمين الماليين في الصناديق الطوعية لفترة السنوات ٢٠١٩-٢٠٢١ هم الولايات المتحدة الأمريكية (٦,٩ مليون دولار كندي) والصين (٦,٤ مليون دولار كندي) والمفوضية الأوروبية (٢,٢ مليون دولار كندي) وجمهورية كوريا (١,٥ مليون دولار كندي) والمملكة العربية السعودية (١,٤ مليون دولار كندي).

وفيما يتعلق بالمساهمات العينية، دعمت الدول الأعضاء الإيكاو من خلال تقديم موظفين للعمل بدون مقابل، بما في ذلك المعارون لفترات قصيرة وطويلة، وتنظيم المؤتمرات والفعاليات ومؤتمرات القمة والاجتماعات وحلقات العمل. وكانت الدول الخمس الأولى التي قدمت موظفين للعمل بدون مقابل^{١٤} خلال فترة السنوات ٢٠١٩-٢٠٢١ هي الصين (٦,٠ مليون دولار كندي) وفرنسا (٢,٨ مليون دولار كندي) والولايات المتحدة الأمريكية (٢,٦ مليون دولار كندي) وسنغافورة (٢,٦ مليون دولار كندي) وتركيا (١,٤ مليون دولار كندي).

وتقوم أمانة الإيكاو العامة بصياغة استراتيجية تعبئة موارد لعكس الاتجاه التنازلي في المساهمات المالية الطوعية وتعزيز تعبئة الموارد الجيدة والمتعددة السنوات والمرنة من الجهات المانحة من القطاعين العام والخاص في الوقت المناسب من أجل تلبية احتياجات الأنشطة غير الممولة الواردة في خطة أعمال الإيكاو لفترة السنوات ٢٠٢٣-٢٠٢٥.

القرار ٤٠-٢٣: خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا

ترتكز خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL) على برنامج عمل يتكوّن من ثلاث مراحل (قصيرة الأجل ومتوسطة الأجل وطويلة الأجل) أقرته اللجنة التوجيهية للخطة. وعقدت اللجنة التوجيهية حتى الآن ١١ اجتماعاً منذ إنشائها في عام ٢٠١٥، وكان آخرها في نيجيريا في مايو ٢٠٢٢. وأسفر استكمال المرحلة المتوسطة الأجل للخطة في ٢٠٢٠/١٢/٣١ عن تأثير إيجابي على التنفيذ الفعال لأنظمة مراقبة أمن الطيران الحكومية والامتثال للملحق السابع عشر - القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بـ "الأمن" (SARPs) والملحق التاسع - أحكام "التسهيلات" التي تدعم كل من أهداف الأمن وإدارة الحدود. وجرى، خلال المرحلة المتوسطة الأجل، تحقيق الأنشطة والأهداف المعترمة في إطار الخطة إلى حد كبير على الرغم من تأثير جائحة فيروس كورونا، مما وقر أساساً جيداً لتنفيذ المرحلة طويلة الأجل (٢٠٢٣-٢٠٢١). ومن أجل الحصول على نهج منسق لتحقيق أهداف الإيكاو الاستراتيجية، جرت مواءمة برنامج عمل خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL)، وإعلان أهداف ويندهوك (Windhoek)، وخارطة طريق أمن الطيران في أفريقيا والشرق الأوسط مع الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep).

^{١٤} تعادل مساهمات الموظفين دون مقابل بالدولار الكندي.

القرار ٤٠-٢٤: البيان الموحد بسياسات الإيكو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية

تماشياً مع هدف تحقيق قدر أكبر من الكفاءة، شهدت فترة الإبلاغ هذه قيام المجلس بإعداد وإقرار الاستراتيجية الجديدة ونموذج الأعمال الجديد التابعين لإدارة التعاون الفني (TCB)، وهما يهدفان إلى تعزيز الخدمات التي تقدمها إدارة التعاون الفني بالتنسيق والشراكة مع إدارات الإيكو الأخرى والمكاتب الإقليمية وتقديم قيمة أكبر للدول الأعضاء في الإيكو. وتتضمن الاستراتيجية ونموذج الأعمال الجديدين: عدداً من التغييرات الهيكلية، مثل نقل قسم المشتريات من إدارة التعاون الفني إلى مكتب إدارة الشؤون الإدارية والخدمات؛ ووضع مدونة جديدة لمشتريات للإيكو تتماشى مع أفضل ممارسات الأمم المتحدة في هذا الشأن؛ وإعمال منهجية موحدة لإدارة المشاريع من البداية إلى النهاية بناءً على نهج عملية واحدة تعاونية بالكامل (OSP)؛ ودمج مبادئ متجذرة في منهجية بطاقة الأداء المتوازنة مع مؤشرات أداء رئيسية معززة (KPIs) ومبادرات إستراتيجية؛ وبدء التحول الرقمي في إدارة التعاون الفني من خلال تطوير نظام متكامل لإدارة الأداء والإبلاغ لتسهيل جمع المعلومات المنتظم لأغراض الرصد والإبلاغ والتعلم والتخطيط الاستراتيجي.

واستناداً إلى نهج الإيكو الواحد، وبغية إعادة مواعمة أنشطة المساعدة الفنية والتعاون الفني التي تقدمها الإيكو في إطار نموذج الأعمال الجديد، فإن السياسة الجديدة بشأن دعم التنفيذ الذي تقدمه الإيكو للدول والتي أقرها المجلس في مارس ٢٠٢٢ تستجيب لطلب الجمعية العمومية من الأمانة العامة لتعزيز ومواعمة تنسيق وإدارة مشروعات وخدمات وأنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية من خلال تحديد واضح لولاية كل إدارة بغية تجنب الازدواجية والتكرار.

ومن أجل دعم الدول في التنفيذ الفعال لقواعد وتوصيات الإيكو الدولية (SARPs)، في عام ٢٠٢٠، شرعت إدارة التعاون الفني في تنفيذ مبادرة مجموعة أدوات التنفيذ (iPacks) كواحدة من جهود الإيكو المنسقة لدعم الدول الأعضاء في تعافيتها من جائحة فيروس كورونا بما يتماشى مع استراتيجية الإدارة بشأن تنويع الإيرادات لفترة الثلاث سنوات. وبالإضافة إلى ذلك، أُجري تمرين مشترك لتخطيط المشاريع، والذي قام، من خلال الاستفادة من وظائف التوعية بالمكاتب الإقليمية ومعرفتها الواسعة بالاحتياجات الإقليمية، بتحديد عدد من الدول التي تحتاج إلى دعم الإيكو في جميع الأقاليم ومتطلباتها المحددة التي يمكن تناولها من خلال تنفيذ مشاريع متعلقة بالطيران المدني.

القرار ٤٠-٢٥: تنفيذ استراتيجيات بناء القدرات والتدريب في مجال الطيران

تساعد الدورات التدريبية القائمة على الكفاءة الدول على بناء قدرات الموارد البشرية التي تحتاجها لتحقيق أهداف الإيكو الاستراتيجية. وتعمل إدارات الإيكو ومكاتبها الإقليمية وأعضاء برنامج "تدريب المتقدم" (TPP) والمؤسسات الأكاديمية وقطاع الطيران مع مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT) لإعداد دورات جديدة أو قيام الإيكو باستعراض الدورات الحالية والاعتراف بها. وخلال فترة السنوات الثلاث ٢٠١٩-٢٠٢١، أُعدت ٢٢ مجموعة مواد تدريبية صادرة عن الإيكو (ITPs)، وتُرجمت ١٣ منها، وتُقلت ٣٢ من نسق الفصول الدراسية ذات الحضور الشخصي إلى نسق الفصول الدراسية عبر الإنترنت. وبالإضافة إلى ذلك، قام أعضاء برنامج "تدريب المتقدم" (TPP) بتطوير ١٨ مجموعة مواد تدريبية عضو صادرة عن الإيكو (M-ITPs) و ٥٧ مجموعة مواد تدريبية موحدة (STPs) واعترفت بها الإيكو، بينما قبلت المنظمة ٢٥ مجموعة مواد تدريبية معدة في إطار الشراكة (PTPs). ويوجد حالياً ثمانية مجموعات مواد تدريبية (ITPs) وخمس مجموعات مواد تدريبية عضو (M-ITPs) وست مجموعات مواد تدريبية معدة في إطار الشراكة (PTPs) و ٣٩ مجموعة مواد تدريبية موحدة (STPs) قيد الإعداد.

ويتكوّن فهرس دورات الإيكو من أكثر من ٣٠٠ دورة. ومنذ عام ٢٠١٩، نُظمت على مستوى العالم ١٣٤٤ دورة تدريبية معترف بها من قبل الإيكو بحضور ما يقدر بـ ٢٩ ٢٢٥ متدرباً. وجرى تأهيل ما مجموعه ١٩٥ مدرباً و ٣٣ مدققاً لتصميم النظم التعليمية (ISD) وخمسة مقيمين وهم متاحون في قائمة نظام الإدارة الإلكترونية لبرنامج "تدريب المتقدم" (TPeMS). وتضم حافظة الإيكو الحالية للتدريب بواسطة الإنترنت ٣٨ دورة، ولقد أكمل ما يقرب من ١٢ ٨٧٨ متدرباً دورات الإيكو عبر الإنترنت.

ومنذ عام ٢٠١٩، أُجرى مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT) أكثر من ٩٠ تقييماً، بما في ذلك التقييمات الأولية وإعادة التقييم، لمنظمات التدريب للتحقق أولاً من قبولها كأعضاء في برنامج "تدريب المتقدم" (TPP)، ثم للحفاظ على صلاحية عضويتها. وحالياً، يُقيم مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT) ما متوسطه ٣٠ منظمة تدريب كل عام لتحليل وتحديد قدرة أعضاء برنامج "تدريب المتقدم" على إعداد وتقديم مجموعات تدريبية منسقة صادرة عن الإيكو.

ويساهم التعاون مع المؤسسات الأكاديمية في جذب وتدريب واستبقاء مهنيي الطيران الحاليين والمستقبليين. ومنذ عام ٢٠١٩، أنشأ مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT) ١٠ شراكات مع الأوساط الأكاديمية والتي تضم ١٤ مجموعة مواد تدريبية معدة في إطار الشراكة (PTPs) تشمل دورات عبر الإنترنت وشهادات أكاديمية وشهادات دبلوم ودرجات ماجستير باللغة الإنجليزية والفرنسية والإسبانية والروسية.

وأعد مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT) منهجية للتقييم اللاحق للتدريب (PTE) وهي تقيس تأثير الدورات التدريبية التي جرى إعدادها في إطار المبادئ التوجيهية لدليل تطوير التدريب - منهجية التدريب القائم على الكفاءة (Doc 9941). ويلزم إجراء استعراض لمرة واحدة على الأقل كل ثلاث سنوات للدورات التدريبية المعترف بها من قبل الإيكاو وذلك من أجل ضمان استمرار صلاحيتها وجودتها، مع مراعاة التعقيبات الكمية والنوعية المستلمة من خلال التقييم اللاحق للتدريب (PTE). وفي هذا المضمار، يتعاون مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT) مع الإدارات بشأن تحديثات الدورات للتأكد من أن دورات الإيكاو تتماشى مع أحدث أحكام الإيكاو، ومن ثم دعم الدول الأعضاء في المنظمة في بناء القدرات وتنمية الموارد البشرية.

ويحتج قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٤٠-٢٥ الدول على تبادل خططها الإستراتيجية التي تتناول التعلّم والتطوير في مجال الطيران بما في ذلك التطبيق العملي لخارطة طريق الإيكاو للتدريب على الطيران وبناء القدرات ولمساعدة بعضها البعض من أجل تحسين استفادة مهنيي الطيران لديها من أنشطة التعلم. وأعد نموذج شامل لتقديم الخدمات الاستشارية بغية استحداث خارطة الطريق من قبل مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT)، فضلاً عن نموذج لتنفيذ الحلول المقترحة. ويمكن تخصيص هذا النموذج وإدراجه في مقترحات مشاريع إدارة التعاون الفني، ولقد جرى تخصيصه وإدراجه بالفعل في تلك المقترحات.

ومن أجل الحصول على نهج منظم وشامل لمعالجة نقص المهنيين في مجال الطيران في أفريقيا، طلبت اللجنة التوجيهية لخطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL) من اتحاد المنظمات الأفريقية للتدريب على الطيران (AATO) تقييم احتياجات التدريب على الطيران في أفريقيا وذلك بدعم من مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT). وتم عرض اتحاد المنظمات الأفريقية للتدريب على الطيران (AATO) هذه الاحتياجات في خارطة الطريق الأفريقية للتدريب على الطيران، والتي أقرتها اللجنة التوجيهية لخطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL) في مايو ٢٠١٩ في أوغندا. ويدعم مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT) حالياً تنفيذ خارطة الطريق في إقليم إفريقيا والمحيط الهندي.

وعرض مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT) معلومات مالية وفنية شاملة، بما في ذلك مؤشرات الأداء الرئيسية ومهمتها وبيان الرؤية وعرض القيمة في خطة التشغيل (أنظر C-WP/15230) وخطة الأعمال (أنظر C-WP/15088).

ولدعم الدول الأعضاء دعماً أفضل في تحديد الاحتياجات التدريبية، أعد مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT) دورة جديدة عبر الإنترنت بعنوان أساسيات تقييم الاحتياجات من التدريب (TNA)، والتي بدأت في نهاية عام ٢٠٢١. ومن خلال هذه الدورة، بإمكان العاملين التابعين لهيئات الطيران المدني ومراكز تدريب الطيران المدني المسؤولين عن التدريب اكتساب المعرفة اللازمة لتحديد ما إذا كان ثمة حاجة إلى تقييم الاحتياجات من التدريب (TNA) لمعالجة ثغرات الأداء، والتعرّف على الخطوات المرتبطة بإجراء تقييم الاحتياجات من التدريب (TNA)، وفقاً لأحكام الإيكاو ذات الصلة. ومن المعتمَر أيضاً إدماج هذه الدورة في مجموعة أدوات التنفيذ (iPack) من أجل تزويد الدول بالإرشادات ذات الصلة والأدوات ودعم الخبراء لإجراء تقييم الاحتياجات من التدريب (TNA).

القرار ٤٠-٢٦: النقل الفضائي التجاري (CST)

وقّع مكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي والإيكاو مذكرة تفاهم في ديسمبر ٢٠١٩ للتعاون الوثيق بشأن النقل الفضائي التجاري (CST). كما واصلت الإيكاو المشاركة بصفة مراقب في لجنة الأمم المتحدة لاستخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية (COPUOS). وتواصل الإيكاو العمل مع الدول والجهات المعنية في هذا المجال، على الرغم من أنه كان لا بد من تأجيل بعض الأمور بسبب الجائحة.

القرار ٤٠-٢٧: الابتكار في مجال الطيران

حدّدت الإيكاو، وفق توجيهات المجلس، أربعة أبعاد للابتكار، تُنظّم هيكله تنفيذ القرار ٤٠-٢٧ وترشيده، وذلك على النحو التالي:

- (أ) **التفاعل مع المبتكرين** (الفقرات ١ و ٤ و ٥ من منطوق القرار ٤٠-٢٧). يتعلق هذا البعد بالتفاعل مع مختلف الجهات المعنية بما فيها قطاع الطيران، والكيانات البحثية، ووكالات الدول، ولتبادل الدروس المستفادة التي اكتسبتها هيئات الطيران المدني ذات الخبرة في تسهيل تكامل وافدين جدد وتسهيل استيعاب الابتكار في مجال الطيران المدني الدولي؛
- (ب) **إدماج الابتكار في القواعد القياسية العالمية للإيكاو في الوقت المناسب** (الفقرتان ٢ و ٣ من منطوق القرار ٤٠-٢٧). يشمل ذلك تقصي خيارات لاستحداث قواعد قياسية جديدة لدى الإيكاو للنظر فيها والتعجيل باعتمادها؛
- (ج) **استعراض إجراءات وضع القواعد القياسية لدى الإيكاو** (الفقرتان ٢ و ٣ من منطوق القرار ٤٠-٢٧). يتمثل أحد العناصر الحاسمة في إدراج الابتكار ضمن إطار أعمال الإيكاو وأهدافها الاستراتيجية في تحسين العمليات والإجراءات القائمة منذ أمد بعيد لدى المنظمة. كما تشمل هذه الجهود استعراضاً لإجراءات لجنة الملاحة الجوية، وطرائق عمل أفرقة خبراء الإيكاو ومجموعات الخبراء الأخرى، والعمليات التبادلية للمجلس واللجان ذات الصلة عند الاقتضاء؛
- (د) **تنظيم الأمانة العامة للإيكاو من أجل الانفتاح على التكنولوجيات وتكييف عملياتها الداخلية** (الفقرات ٢ و ٣ و ٤ من منطوق القرار ٤٠-٢٧).

تهدف الأنشطة التي نفذتها الأمانة العامة والمقدمة في قسم الابتكار من التقرير السنوي للمجلس إلى إنفاذ الأحكام الواردة في هذا القرار، بما يتماشى مع المجالات الأربعة المذكورة أعلاه.

القرار ٤٠-٢٨: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني

المرفق (ج) — التصديق على موثيق الإيكاو الدولية

بروتوكول تعديل الاتفاقية الخاصة بالجرائم وبعض الأعمال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات، المبرم في مونتريال في ٤/٤/٢٠١٤ (بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤)، دخل حيز التنفيذ في ١/١/٢٠٢٠.

وصدر كتاب المنظمة رقم (SL-LE 3/1.20, LE 3/1.21 – 21/38) في ٢١/٥/٢٠٢١، ذُكر فيه الدول بالتصديق على بروتوكولي عام ٢٠١٦ اللذين اعتمدهما الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها التاسعة والثلاثين لتعديل المادتين ٥٠ (أ) و ٥٦ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، إن لم تكن قد صدقت عليهما بعد. وحتى ١/٥/٢٠٢٢، صدقت ٧٠ دولة على كل بروتوكول، في حين يجب أن يبلغ عدد التصديقات ١٢٨ تصديقاً كي يدخل البروتوكول حيز التنفيذ.

ورغم إغلاق مقر الإيكاو إغلاقاً مؤقتاً وسط تفشي جائحة فيروس كورونا، واصلت إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية (LEB) الاضطلاع بالوظائف الواقعة على عاتق المنظمة من حيث إيداع الموثيق وذلك من خلال تطبيق تدابير الطوارئ. وواصلت الإدارة أيضاً تقديم الدعم للدول الأعضاء والمنظمات الدولية فيما يتعلق بالمسائل الخاصة بالتصديق، والترويج للتصديق على موثيق قانون الجو الدولي، من خلال اتخاذ إجراءات إدارية وعقد ندوات قانونية افتراضياً على الإنترنت. وكذلك دعا كل من رئيس المجلس والأمين العام إلى التصديق على موثيق قانون الجو الدولي أثناء الاجتماعات التي عقدها مع كبار المسؤولين الحكوميين بالدول الأعضاء.

المرفق (د) — تدريس قانون الجو

لقد شاركت إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية في فعاليات عديدة وتولت تنسيق هذه الفعاليات التي ترمي، في جملة أمور إلى الترويج للتصديق على معاهدات قانون الجو الدولي. وبناء على دعوة من هيئة الطيران المدني في البرتغال، نظمت الإدارة دورة تدريبية في لشبونة في الفترة من ١٣ إلى ١٥/١/٢٠٢٠. كما نظمت الإدارة أيضاً ندوة قانونية في بنجول استضافتها غامبيا يومي ٢٤ و ٢٥/٢/٢٠٢٠، وشاركت الإدارة أيضاً، في ٢٩/٩/٢٠٢٠، في حلقة عمل عبر الإنترنت نظمتها مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC) عن التهديدات الناشئة وسبل حماية البنى الأساسية الهامة. وقامت الإدارة القانونية بمساعدة مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT) في إعداد وتقديم دورة على قانون الجو الدولي تابعة للإيكاو، تضمنت الترويج، في جملة أمور، للتصديق على موثيق قانون الجو الدولي. وتقدّم الدورة المذكورة، والتي استفاد منها أكثر من ٧٠٠ مشارك منذ عام ٢٠١٨، بحضور المشاركين شخصياً في مقر الإيكاو الرئيسي، كما تقدّم أيضاً افتراضياً في أقاليم الإيكاو. وبالتعاون مع إدارة الشؤون القانونية

والعلاقات الخارجية، استضافت جمهورية كوريا ندوة قانونية للإيكاو في شكل هجين في سيول في الفترة من ١٢ إلى ١٤/٤/٢٠٢٢، والتي سجّل فيها أكثر من ٩٠٠ مشارك ينتمون إلى ١١٤ دولة، وغطت التهديدات الجديدة والناشئة ضد الطيران المدني وما يتصل بذلك من موثيق قانون الجو.

المرفق (هـ) — اعتماد تشريع وطني بشأن بعض الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المدنية (مسألة الركاب غير المنضبطين والمشاعيين)

وأسهمت الأمانة العامة في أعمال "فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران" (CART) باستعراض دليل الجوانب القانونية للمسافرين غير المنضبطين والمشاعيين (Doc 10117) من حيث انطباقه على تطبيق وإنفاذ التدابير الخاصة بفيروس كورونا على متن الطائرات. وبناء على ذلك الإسهام، أبرز تقرير فرقة عمل المجلس لإنعاش الطيران (الذي عُُم على الدول مرفقاً بكتاب المنظمة -EC 2/76-20/67 بتاريخ ٢٠٢٠/٦/٨ والذي صدرت النسخة الأحدث منه في كتاب المنظمة EC 2/76-21/64 بتاريخ ٢٠٢١/١٠/٥) الإجراءات التي يمكن أن تتخذها الدول للتعامل مع السلوك غير المنضبط والمشاع، ويشمل ذلك أنشطة التدريب والتوعية العامة واستعراض التشريعات الوطنية من أجل ضمان تناول السلوك غير المنضبط والمشاع المرتبط بتدابير فيروس كورونا تناولاً سليماً.

وتقوم الأمانة العامة برصد الفعاليات والرد على التساؤلات المتعلقة ببروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤ والوثيقة Doc 10117، من حيث مدى انطباقها على تطبيق وإنفاذ تدابير الصحة العامة والسلامة للتصدي لفيروس كورونا على متن الطائرات. وفي هذا المضمار، بادرت أكثر من ١٠ دول من الدول الأعضاء إلى الانضمام إلى بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤ منذ تفتي جائحة فيروس كورونا وإعمال تدابير الصحة العامة والسلامة. وكذلك قدمت الأمانة العامة معلومات ضمن فعاليات "مؤتمر سلامة الركاب"، الذي نظمته اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) في ٢٠٢١/١٢/٧، حيث حددت النهج والأدوات التي تتيحها الإيكاو والتي يمكن للدول استخدامها للتعامل مع الركاب غير المنضبطين والمشاعيين، بما في ذلك لإنفاذ تدابير الصحة العامة والسلامة في سياق فيروس كورونا. وكان اتجاه السلوك لغير المنضبط والمشاع على متن الطائرات الناشئ عن تطبيق تدابير الصحة العامة، بما في ذلك استخدام الأقنعة، أحد المسائل الناشئة التي تؤثر على الطيران المدني والتي جرت تغطيتها في ندوة الإيكاو القانونية لعام ٢٠٢٢ التي عقدت في سيول، بجمهورية كوريا، إلى جانب الترويج للتصديق على بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤.

المرفق (ز) — تعزيز قدرة وفاعلية الدول على تنفيذ معاهدات قانون الجو وتحديث القوانين والأنظمة الوطنية

وفي مايو ٢٠١٩، نظمت الأمانة العامة المنتدى الافتتاحي للمستشارين القانونيين في الطيران المدني (CALAF)، الذي استضافته سنغافورة. وشارك في المنتدى أكثر من ٨٠ مستشاراً قانونياً ينتمون إلى ٤٠ دولة عضو ومنظمة إقليمية واحدة، وكان المنتدى بمثابة منصة أتاحت للمستشارين القانونيين تبادل المعلومات، بما في ذلك الترويج للتصديق على معاهدات قانون الجو الدولي. وخلال عامي ٢٠٢٠ و٢٠٢١، وعضواً عن تنظيم المنتدى الافتتاحي للمستشارين القانونيين في الطيران المدني، أتاحت منصة التبادل بين المستشارين القانونيين في مجال الطيران المدني (CALEX) منصة افتراضية مكنت المستشارين القانونيين من تبادل الآراء والمعلومات بشأن المسائل القانونية الحالية والناشئة.

القرار ٤٠-٢٩: تأكيد إجراء المجلس فيما يتعلق بتحديد الاشتراكات في الصندوق العام والسلفات في صندوق رأس المال العامل للدول التي انضمت إلى الاتفاقية

لا يلزم اتخاذ إجراء آخر.

القرار ٤٠-٣٠: الاشتراكات المقررة في الصندوق العام للسنوات ٢٠٢٠ و٢٠٢١ و٢٠٢٢

أخطر الأمين العام الدول الأعضاء باشتراكاتها المقررة لعام ٢٠٢٠ في كتاب المنظمة رقم A1/8-19/86، وكتاب المنظمة رقم A1/8-20/54 وكتاب المنظمة رقم A1/8-20/92؛ وبالنسبة لعام ٢٠٢١ أخطرها بذلك في كتاب المنظمة رقم A1/8-20/104، وكتاب المنظمة رقم A1/8-21/39 وكتاب المنظمة رقم A1/8-21/59؛ وفي كتاب المنظمة رقم A1/8-21/77 بالنسبة لعام ٢٠٢٢.

القرار ٤٠-٣١: صندوق رأس المال العامل

لا يلزم اتخاذ إجراء آخر.

القرار ٤٠-٣٢: إقرار حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠١٦ و ٢٠١٧ و ٢٠١٨ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها

لا يلزم اتخاذ إجراء آخر.

القرار ٤٠-٣٣: تعيين المراجع الخارجي للحسابات

لا يلزم اتخاذ إجراء آخر.

القرار ٤٠-٣٤: ميزانيات السنوات ٢٠٢٠-٢٠٢١-٢٠٢٢

القسم (أ): لا يلزم اتخاذ إجراء

القسم (ب): لا يلزم اتخاذ إجراء

القسم (ج): لا يلزم اتخاذ إجراء

— انتهى —