

Doc 10225, A42-EX

اىكاو



الجمعية العمومية  
الدورة الثانية والأربعون

مونتريال، ٢٠٢٥/٩/٢٧ – ٢٠٢٥/١٠/٣

اللجنة  
التنفيذية  
التقرير

اعتمده اللجنة التنفيذية التابعة للجمعية العمومية  
ونُشر بموجب سلطة الأمين العام



Doc 10225, A42-EX

اىكاو



الجمعية العمومية  
الدورة الثانية والأربعون

مونتريال، ٢٠٢٥/٩/٢٧ – ٢٠٢٥/١٠/٣

اللجنة  
التنفيذية  
التقرير

اعتمده اللجنة التنفيذية التابعة للجمعية العمومية  
ونُشر بموجب سلطة الأمين العام

تتسّر هذه الوثيقة في طبعات مستقلة باللغات العربية والإسبانية والإنجليزية  
والروسية والصينية والفرنسية

منظمة الطيران المدني الدولي

999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

للحصول على المعلومات المتعلقة بتقديم طلبات الشراء، والاطلاع على قائمة بأسماء  
جميع وكلاء البيع وبائعي الكتب، يُرجى زيارة موقع الإيكاو على الرابط [www.icao.int](http://www.icao.int).

الدورة الثانية والأربعون - ٢٠٢٥

الوثيقة Doc 10225 — تقرير اللجنة التنفيذية

Order Number: 10225

ISBN 78-92-858-0027-7

© ICAO 2025

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استتساخ أي جزء من هذا المنشور أو تخزينه في نظام  
لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل أو بأي وسيلة، دون الحصول على إذن كتابي  
مُسبق من منظمة الطيران المدني الدولي.

**تقرير**  
**اللجنة التنفيذية**

**المحتويات**

**الصفحة**

1	..... تقرير اللجنة التنفيذية
1	..... معلومات عامة
1	..... الوفود الممثلة للدول والمراقبين
5	..... جدول الأعمال
6	..... البند ١٠: الاشتراكات المتأخرة
6	..... البند ١١: تقارير المجلس السنوية المقدّمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠٢٢ و٢٠٢٣ و٢٠٢٤
6	..... البند ١٢: برامج التسهيلات
15	..... البند ١٣: أمن الطيران - السياسة العامة
39	..... البند ١٤: برامج التدقيق - نهج الرصد المستمر
68	..... البند ١٥: حماية البيئة - أحكام عامة وضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي
71	..... البند ١٦: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ
90	..... البند ١٧: حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)
122	..... البند ١٨: تنمية القدرات ودعم التنفيذ - السياسة العامة والأنشطة
144	..... البند ١٩: تعدد اللغات في الإيكاو
146	..... البند ٢٠: الابتكار في مجال الطيران
150	..... البند ٢١: مبادرة الجيل القادم من المهنيين العاملين مجال الطيران (NGAP)
154	..... البند ٢٢: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعرضة على نظر اللجنة التنفيذية
175	..... المرفق: قائمة بورقات العمل التي نظرت فيها اللجنة التنفيذية



الجدول الزمني للبنود التي ناقشتها اللجنة التنفيذية

تواريخ وأرقام الاجتماعات								
أكتوبر		سبتمبر						البند
٢ صباحاً ١٣	١ صباحاً/ مساءً ١٢,١١	٣٠ مساءً *١٠,٩	٢٩ صباحاً/ مساءً ٨,٧	٢٧ مساءً ٦	٢٦ صباحاً/ مساءً ٥,٤	٢٥ مساءً *٣	٢٤ صباحاً ٢,١	
							X	١٠- الاشتراكات المتأخرة
		X			X			١١- تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠٢٢ و ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤
X						X	X	١٢- برامج التسهيلات
X			X					١٣- أمن الطيران - السياسة العامة
	X		X					١٤- برامج التدقيق — نهج الرصد المستمر
		X			X			١٥- حماية البيئة - أحكام عامة وضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي
	X				X			١٦- حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ
	X				X			١٧- حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)
	X			X				١٨- تنمية القدرات ودعم التنفيذ - السياسة العامة والأنشطة
	X				X			١٩- تعدد اللغات في الإيكاو
	X			X				٢٠- الابتكار في مجال الطيران
	X			X				٢١- مبادرة الجيل القادم من المهنيين العاملين مجال الطيران (NGAP)
X		X	X					٢٢- المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

\* بدأت اللجنة التنفيذية جلسيتها الثالثة والعاشر في الساعة الخامسة مساءً.



## تقرير اللجنة التنفيذية إلى الجمعية العمومية

### معلومات عامة

١- عقدت اللجنة التنفيذية التابعة للجمعية العمومية في دورتها الثانية والأربعين ١٣ جلسة خلال الفترة من ٢٣/٩/٢٠٢٥ إلى ٣/١٠/٢٠٢٥. وقد انعقدت الجلسات برئاسة رئيس الجمعية العمومية، سعادة المهندس نايف بن علي العبري (عُمان).

### الوفود الممثلة للدول والمراقبين

٢- حضر جميع جلسات اللجنة أو بعضها ممثلون عن ١٩٢ دولة عضو، هي التالية:

أفغانستان	كمبوديا	استونيا
ألبانيا	الكاميرون	إسواتيني
الجزائر	كندا	اثيوبيا
أندورا	جمهورية أفريقيا الوسطى	فيجي
أنغولا	تشاد	فنلندا
انتيجوا وبربودا	شيلي	فرنسا
الأرجنتين	الصين	غابون
أرمينيا	كولومبيا	غامبيا
أستراليا	جزر القمر	جورجيا
النمسا	الكونغو	ألمانيا
اذربيجان	جزر كوك	غانا
جزر البهاما	كوستاريكا	اليونان
البحرين	كوت ديفوار	غواتيمالا
بنغلاديش	كرواتيا	غينيا
بربادوس	كوبا	غينيا بيساو
بيلاروس	قبرص	غيانا
بلجيكا	تشيكيا	هايتي
بليز	جمهورية كوريا	هندوراس
بنن	الديمقراطية الشعبية	هنغاريا
بوتان	جمهورية الكونغو	آيسلندا
دولة بوليفيا	الديمقراطية	الهند
متعددة القوميات	الدانمرك	اندونيسيا
البوسنة والهرسك	جيبوتي	جمهورية ايران الاسلامية
بوتسوانا	دومينيكا	العراق
البرازيل	الجمهورية الدومينيكية	ايرلندا
بروني دار السلام	إكوادور	إسرائيل
بلغاريا	مصر	ايطاليا
بوركينا فاسو	السلفادور	جامايكا
بوروندي	غينيا الاستوائية	اليابان
الرأس الأخضر	إريتريا	الأردن

تيمور ليشتي	بالاو	كازاخستان
توغو	بنما	كينيا
تونغا	بابوا غينيا الجديدة	كيريباتي
ترينيداد وتوباغو	باراغواي	الكويت
تونس	بيرو	جمهورية لاو
تركيا	الفلبين	الديمقراطية الشعبية
تركمستان	بولندا	لاتفيا
توفالو	البرتغال	لبنان
أوغندا	قطر	ليسوتو
اوكرانيا	جمهورية كوريا	ليبيريا
الإمارات العربية المتحدة	جمهورية مولدوفا	ليبيا
المملكة المتحدة	رومانيا	ليتوانيا
جمهورية تنزانيا المتحدة	الاتحاد الروسي	لكسمبورج
الولايات المتحدة	رواندا	مدغشقر
أوروغواي	سانت كيتس ونيفيس	ماليزيا
أوزبكستان	سانت لوسيا	ملديف
فانواتو	سانت فنسنت	مالي
جمهورية فنزويلا	وغرينادين	مالطة
البوليفارية	ساموا	جزر مارشال
فييتنام	سان مارينو	موريتانيا
اليمن	المملكة العربية السعودية	موريشيوس
زامبيا	السنغال	المكسيك
زمبابوي	صربيا	موناكو
	سيشيل	منغوليا
	سيراليون	الجبل الأسود
	سنغافورة	المغرب
	سلوفاكيا	موزمبيق
	سلوفينيا	ناميبيا
	جزر سليمان	ناورو
	الصومال	نيبال
	جنوب أفريقيا	هولندا
	جنوب السودان	نيوزيلندا
	إسبانيا	نيكاراغوا
	سري لانكا	النيجر
	السودان	نيجيريا
	سورينام	شمال مقدونيا
	السويد	النرويج
	سويسرا	عمان
	تايلند	باكستان

وحضر جلسةً أو أكثر من جلسات اللجنة مراقبون من ٦٠ منظمة، هي المنظمات الدولية التالية:

- اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)
- وكالة مراقبة السلامة الجوية في أفريقيا الوسطى (ASSA-AC)
- وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (ASECNA)
- أكاديمية الجو والفضاء (AAE)
- الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVFFI)
- فريق عمل النقل الجوي (ATAG)
- جمعية خدمات الطيران (ASA)
- المجلس الدولي للمطارات (ACI)
- المنظمة العربية للنقل الجوي (AACO)
- المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO)
- اتحاد المنظمات الأفريقية للتدريب على الطيران (AATO)
- الجمعية الأمريكية للاختبارات والمواد (ASTM)
- هيئات الطيران المدني في أفريقيا ومدغشقر (AAMAC)
- مجموعة عمل الطيران (AWG)
- وكالة التحقيق في الحوادث التابعة لمجموعة اتفاق بانجول (BAGAIA)
- منظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بانجول (BAGASOO)
- هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)
- منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)
- وكالة مراقبة سلامة وأمن الطيران المدني (CASSOA)
- الجماعية الاقتصادية لدول غرب أفريقيا (ECOWAS)
- اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)
- المنظمة الأوروبية لمعدات الطيران المدني (EUROCAE)
- المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)
- الاتحاد الأوروبي (EU)
- الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية (EASA)
- مؤسسة سلامة الطيران (FSF)
- رابطة شركات البريد السريع العالمية (GEA)
- هيرميس - منظمة النقل الجوي (HERMES)
- الأكاديمية الوطنية لطب الطيران والفضاء (IAASM)
- اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)
- الرابطة الدولية للعلوم في مجال الطيران والفضاء الجوي (ALICANTO)
- الوكالة الدولية للطاقة الذرية (IAEA)
- المجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)
- التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA)

مجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA)  
البرنامج الدولي للنظام الفضائي للبحث عن السفن المستغيثة ونظام التتبع لأغراض البحث والانقاذ بواسطة  
الأقمار الصناعية (COSPAS SARSAT)  
الاتحاد الدولي لرابطات إدارة معلومات الطيران (IFAIMA)  
الاتحاد الدولي لرابطات مرحلي الطائرات (IFALDA)  
الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)  
الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA)  
الاتحاد الدولي لرابطات الكترونييات سلامة الحركة الجوية (IFATSEA)  
المنتدى الدولي لبحوث الطيران (IFAR)  
رابطة القانون الدولي (ILA)  
الشركاء الدوليون للتنمية والابتكار والاستدامة في مجال الطيران (iPADIS)  
الرابطة الدولية لصناعة النفط من أجل الحفاظ على البيئة (IPIECA)  
الوكالة الدولية للطاقة المتجددة (IRENA)  
الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)  
لجنة الطيران المشتركة بين الدول (IAC)  
السلطات المشتركة لوضع القواعد للنظم غير المؤهلة (JARUS)  
مؤسسة التدريب التابعة لسلطات الطيران المشتركة (JAA-TO)  
رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الجو والفضاء (ALADA)  
لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)  
منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO)  
الجمعية الملكية للملاحة الجوية (RAeS)  
منظمة طلاب جنوب أفريقيا (SASO)  
الرابطة الدولية للشحن الجوي (TIACA)  
اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة (ECE)  
البنك الدولي (WB)  
الاتحاد الدولي بشأن الاصطدام بالطيور (WBA)  
الاتحاد الدولي للشباب الأفريقي العاملين بالطيران (YAAPA)

٤- وشارك رئيس المجلس، السيد سالفاتوري شاكيتانو، والأمين العام، السيد خوان كارلوس سالاسار، في جميع جلسات اللجنة. وعمل السيد م. غيل مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، أمينا للجنة، وعمل السيد ش. دينغ نائبا لأمين اللجنة، فيما قام بدور الأمناء المساعدين كلٌّ من: السيدة ن. عبد النبي والسيدة ت. أغيري والسيد س. دا سيلفا والسيد ب. فرو والسيدة س. هيفدي والسيدة ج. هوبي والسيد ب. لوسيانو والسيد م. مارين والسيدة م. ميركل والسيد أ. ميشرا والسيد أ. نام والسيد م. رحمة والسيد ج. فارغاس والسيد و. وين.

## جدول الأعمال

- ٥- أحوال الجلسة العامة البنود التالية إلى اللجنة التنفيذية للنظر فيها:
- البند ١٠: الاشتراكات المتأخرة
- البند ١١: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠٢٢ و ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤
- البند ١٢: برامج التسهيلات
- البند ١٣: أمن الطيران - السياسة العامة
- البند ١٤: برامج التدقيق - نهج الرصد المستمر
- البند ١٥: حماية البيئة - أحكام عامة وضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي
- البند ١٦: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ
- البند ١٧: حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)
- البند ١٨: تنمية القدرات ودعم التنفيذ - السياسة العامة والأنشطة
- البند ١٩: تعدد اللغات في الإيكاو
- البند ٢٠: الابتكار في مجال الطيران
- البند ٢١: مبادرة الجيل القادم من المهنيين العاملين مجال الطيران (NGAP)
- البند ٢٢: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية
- ٦- ترد جميع الوثائق وورقات العمل التي نظرت فيها اللجنة حسب بنود جدول الأعمال على الموقع الإلكتروني للجمعية العمومية للإيكاو على الرابط التالي:

<https://www.icao.int/events/assembly-42nd-session/Assembly-Working-Papers>

-----

## البند ١٠ من جدول الأعمال: الاشتراكات المتأخرة

(ورد هذا الموضوع في تقرير شفوي مقدّم إلى الجلسة العامة؛ ولا يوجد نص خطي في الجزء الأول من هذه الوثيقة)

## البند ١١ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠٢٢ و ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤

١-١١ في الجلسة الخامسة للجنة التنفيذية، ذكّر رئيس المجلس بأن كلمته الافتتاحية التي ألقاها في الاجتماع الأول للجلسة العامة قد تضمّنت لمحة عامة عن المعلومات التي ترد في التقارير السنوية للمجلس المقدّمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠٢٢ و ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤، والتقرير الإضافي الذي يغطي الأشهر الستة الأولى من سنة ٢٠٢٥.

٢-١١ وأحاطت اللجنة علماً بهذه المعلومات، وكان مفهوماً أن التقارير السنوية والتقرير الإضافي متاحة لجميع الدول الأعضاء ويمكن الاطلاع عليها من خلال الموقع الإلكتروني العام للإيكاو.

## البند رقم ١٢ من جدول الأعمال: برامج التسهيلات

١-١٢ نظرت اللجنة التنفيذية في جلستها الثانية والثالثة في موضوع برامج التسهيلات، استناداً إلى تقرير المجلس بشأن تنفيذ استراتيجية الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP)، ودليل المفاتيح العامة للإيكاو (PKD)، والتطورات في الملحق التاسع - "التسهيلات" (WP/15). كما نظرت في نتائج الشقّ الوزاري في مؤتمر التسهيلات الذي عُقد في الدوحة، قطر (WP/14)، وأولويات الفترة الثلاثية المقبلة بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، بما في ذلك نتائج الندوة المعقودة في نوفمبر ٢٠٢٤ (WP/16). ونظرت اللجنة أيضاً في مقترحات لتحديث قرارات الجمعية العمومية: "بيان موحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة فيما يتعلق بالتسهيلات" (ليحل محل القرار ١٧-٤١)، و"مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم" (ليحل محل القرار ٤١-١٤)، و"استراتيجية الحد من مخاطر الكوارث وآلية التصدي لها في مجال الطيران (ليحل محل القرار ٤١-١٣)، و"تيسير الانتقال بخدمات الطيران المدني الدولي" (ليحل محل القرار ٤١-١٥)، و"إعداد وتنفيذ أحكام خاصة بالتسهيلات - مكافحة الاتجار بالبشر" (ليحل محل القرار ٤١-١٦). إضافة إلى ذلك، قدمت الدول والمراقبون ٣٦ ورقة عمل: (٥٨ و ٥٩ و ٧٢) (التتقيح رقم ١) و (١٠٤) (التتقيح رقم ١) و ١٠٥ و ١٢٧ و ١٥٦ و ١٥٨ و ١٦١ و ١٨٢ و ١٨٤ و ١٨٥ و ٢٤٤ و ٢٦٤ و ٢٧٦ و ٢٨٥ و ٢٩٠ و ٣١٩ و ٣٢٠ و ٣٢٣ و ٣٢٥ (التتقيح رقم ١) و ٣٥٤ و ٣٧٢ و ٣٨٦ و ٤١٦ و ٤٣٣ و ٤٣٩ (التتقيح رقم ١) و ٤٤٧ و ٤٤٩ و ٤٦٠ و ٤٦١ (التتقيح رقم ١) و ٤٦٦ و ٤٦٩ و ٤٧١ و ٤٧٥ و ٥٢٦)، و ١٨ ورقة معلومات (١٢٨ و ١٣٠ و ١٨٦ و ٢٤٧ و ٢٨٦ و ٢٩٩ و ٣٠٢ و ٣٥٦ و ٣٥٧ و ٣٩٧ و ٤٠٢ و ٤١٤ و ٤٥٠ و ٤٨٨ و ٥٠٩ و ٥٥٥ و ٥٦٣ و ٥٦٤).

## المسائل الاستراتيجية لتسهيلات النقل الجوي

٢-١٢ في ورقة العمل WP/14، أورد المجلس تقريراً عن الشقّ الوزاري الرفيع المستوى في مؤتمر الإيكاو للتسهيلات (١٧/٤/٢٠٢٥، الدوحة)، الذي اعتمد إعلان الدوحة تماشياً مع الهدف الاستراتيجي الجديد للإيكاو: "ضمان أن يوفر الطيران للجميع

تتفلاً سلساً وميسراً وموثوقاً. ودُعيت الجمعية العمومية إلى إعادة تأكيد الالتزامات، والترويج للإعلان، ودعم إدراج بنود إعلان الدوحة في التفتيحات المقترحة على القرارين ١٧-٤١ و ١٤-٤١. وأوصت اللجنة الجمعية العمومية باعتماد الإجراءات التي تتضمنها الورقة.

٣-١٢ في ورقة العمل WP/15، أوجز المجلس ما استجد من تطورات في أنشطة التسهيلات المضطلع بها منذ انعقاد الجمعية العمومية الحادية والأربعين، مع التركيز على الملحق التاسع - "التسهيلات"، واستراتيجية الإيكاو لتحديد هوية المسافرين، ودليل المفاتيح العامة للإيكاو. واقترح المجلس أولويات ونتائج للفترة الثلاثية ٢٠٢٦-٢٠٢٨، وأشار إلى القرار ١٧-٤١ (٢٠٢٢)، وأوصى بإدخال تعديلات على المرفق (هـ). وأحاطت اللجنة علماً بالتأييد الواسع الذي حظيت به الورقة، وتوصي الجمعية العمومية بتأييد واعتماد القرار ١٢-١١ ليحل محل قرار الجمعية العمومية ١٧-٤١.

٤-١٢ في ورقة العمل WP/58، تحدثت قطر عن نتائج مؤتمر التسهيلات في عام ٢٠٢٥، واعتماد إعلان الدوحة، ونوهت بأهمية إيلاء الأولوية للتسهيلات، إلى جانب السلامة والأمن والاستدامة وحقوق المسافرين. وحثت اللجنة الدول على إعادة التأكيد على الامتثال للملحق التاسع، ودعم الإعلان، وتعزيز برامج التسهيلات الوطنية، والمشاركة بشكل أكبر في أنشطة التسهيلات. كما شجعت الإيكاو على تقديم مبادئ توجيهية والمساعدة في مجال الرقابة، رهنأ بتوافر الموارد. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية باعتماد الإجراءات المقترحة الواردة في الورقة.

٥-١٢ في ورقة العمل WP/319، سلطت السنغال الضوء على التسهيلات باعتبارها أمراً حيوياً لتحقيق كفاءة النقل الجوي واستدامته، مشيرةً إلى التقدم المحرز في تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية (SARPs) الواردة في الملحق التاسع، والحاجة إلى معالجة مسألة نمو حركة الطيران. واقترحت إعداد خطة عالمية للتسهيلات (GFALP)، وهي عبارة عن إطار عمل للتقييم الذاتي الطوعي لرصد تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية، وعقد مؤتمر عالمي للتسهيلات كل ثلاث سنوات. وأيدت اللجنة الإجراء (أ) من الورقة وتوصي الجمعية العمومية بإحالة الإجراءين (ب) و(ج) الواردين في الورقة إلى المجلس، ومعهما آراء الهيئات الفنية المختصة، لإجراء مزيد من الدراسة واقتراح طريقة للمضي قدماً. ولم تؤيد اللجنة الاقتراح الداعي إلى عقد مؤتمر رفيع المستوى للتسهيلات كل ثلاث سنوات، مشيرة إلى القيود المفروضة على موارد الدول الأعضاء في الإيكاو والإيكاو، مما يجعل عقد مؤتمر رفيع المستوى للتسهيلات كل ثلاث سنوات أمراً غير مجدٍ. وشجعت اللجنة الإيكاو على استكشاف وسائل بديلة للحفاظ على الزخم، بما في ذلك الاستفادة من فعاليات الإيكاو القائمة والمنصات الإقليمية الحالية، مع تقييم جدوى عقد مؤتمرات رفيعة المستوى للتسهيلات في المستقبل على فترات أطول.

٦-١٢ في ورقة العمل WP/72 (التنقيح رقم ١)، المقدمة من المملكة المتحدة واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، برعاية مشتركة من المجلس الدولي للمطارات، التي تسلط الضوء على تعقيد مجال التسهيلات في إطار الملحق التاسع، واقترحت إعداد خطة استراتيجية طويلة الأجل للتسهيلات لتحسين الامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية وتنسيق الموارد وتحقيق التوافق العالمي وتبسيط اللوائح حتى يصبح السفر الجوي قابلاً للتنبؤ به ولا يعوقه شيء. وأحاطت اللجنة علماً بالتأييد الواسع من وفود متعددة لاتباع نهج استراتيجي أكثر تركيزاً من أجل أعمال التسهيلات، وتوصي الجمعية العمومية بإحالة الإجراءات الواردة في الورقة إلى المجلس، ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، لإجراء مزيد من الدراسة واقتراح طريقة للمضي قدماً.

#### القرار ١٢-١: بيان موحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة فيما يتعلق بالتسهيلات

لما كان الملحق التاسع - "التسهيلات" قد وُضع للتركيز على التزامات الدول الأعضاء بموجب المواد (٢٢) و(٢٣) و(٢٤) من اتفاقية شيكاغو، ولتوحيد الإجراءات اللازمة للوفاء بالشروط القانونية المشار إليها في المواد (١٠) و(١٣) و(١٤) و(٢٩) و(٣٥)؛

ولما كان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع أساسياً لتيسير التصريح للطائرات وتخليص الركاب وأمتعتهم والبضائع والبريد بالإضافة إلى مواجهة التحديات التي تطرحها مراقبة الحدود وإجراءات المطارات بغية الحفاظ على كفاءة عمليات النقل الجوي؛

واعترافاً بأن ما تسببت فيه جائحة فيروس كورونا من قيود وتدابير في مجال الصحة العامة قد خلّفت آثاراً خطيرةً على قطاع الطيران، وأنه يجب على الإيكاو والدول الأعضاء مراعاة هذه الآثار لدى اتخاذ القرارات بشأن تسهيلات النقل الجوي؛

وإذ تعيد التأكيد على الالتزامات التي جاءت في البيان الوزاري الصادر عن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا (HLCC 2021)، والتي تضمنت، ضمن جملة أمور، ضرورة ضمان تدفق الحركة الجوية على نحو يتسم بالسلامة والأمن والتنظيم مع تحلي قطاع الطيران بالتأهب التشغيلي، وضمان قدرة الطيران الدولي على الصمود في وجه الأزمات على المدى الطويل، وإدراج الدروس المستفادة من الجائحة الحالية وما سبقها؛

وإذ تدكر بالاستنتاجات والتوصيات الصادرة عن مسار التسهيلات في المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا الذي انعقد في شهر أكتوبر ٢٠٢١ (HLCC 2021)؛

ولما كان من الأساسي أن تواصل الدول الأعضاء السعي إلى تحقيق أكبر قدر من الكفاءة والأمن في مثل عمليات الخلوص هذه.

ولما كانت القرارات الصادرة عن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة تشدد على أهمية العمل التي تواصل الإيكاو القيام به فيما يتعلق بإدارة المراقبة على الحدود وضمان أمن وثائق السفر في إطار مكافحة الإرهاب.

#### فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه تشكل البيان الموحد لسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات، كما كانت تلك السياسات قائمة عند اختتام الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية:

المرفق (أ) — إعداد وتنفيذ أحكام التسهيلات

المرفق (ب) — الإجراءات الوطنية والدولية الهادفة إلى ضمان أمن وسلامة أنشطة تحديد هوية المسافرين وعمليات مراقبة الحدود

المرفق (ج) — الإجراءات الوطنية والدولية والتعاون في مسائل التسهيلات

المرفق (د) — نظم بيانات الركاب

المرفق (هـ) — الالتزام العالمي بضمان أن يوفر الطيران سبل التنقل الموثوق والميسور والسلس للجميع

٢- تكلف المجلس بأن يستعرض البيان الموحد المتعلق بالتسهيلات وأن يبلغ الجمعية العمومية إذا اقتضى الأمر إدخال تغييرات عليه؛

٣- تعلن أن هذا القرار يحل محلّ القرار ٤١-١٧: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال التسهيلات.

## المرفق (أ)

### إعداد وتنفيذ أحكام التسهيلات

**ولما كانت** "اتفاقية حقوق الأشخاص المعوقين" وبروتوكولها الاختياري، التي اعتمدها الجمعية العمومية العامة للأمم المتحدة في شهر ديسمبر ٢٠٠٦، قد دخلت حيز النفاذ في ٣/٥/٢٠٠٨؛

**ولما كانت** مواصفات وثائق السفر المقروءة آلياً التي أعدتها المنظمة قد أثبتت فاعليتها في استحداث نظم تعجل بتخليص إجراءات الركاب الدوليين والأطعم من خلال مراقبة الدخول والخروج في المطارات وتعزيز برامج الامتثال للإجراءات التي تضعها سلطات الهجرة وتعزيز برامج الامتثال للإجراءات التي تضعها سلطات الهجرة وغيرها من السلطات المعنية بمراقبة الحدود؛

**ولما كان** إعداد مجموعة من اللافتات القياسية التي تسهل الحركة في مباني المطارات على الركاب والمنتفعين الآخرين قد أثبتت فاعليته وفائدته؛

**ولما كان** اعتبار النقل الجوي متاح لجميع الركاب، بمن فيهم الأشخاص ذوو الإعاقة، أحد أبرز العوامل لتحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، ويتماشى مع الالتزامات العالمية مثل اتفاقية الأمم المتحدة لحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة؛

**ولما كانت** وثائق السفر المقروءة آلياً (MRTD) تعزز إجراءات إدارة مراقبة الحدود والأمن من خلال تحسين سلامة الوثائق المستخدمة للتحقق من هوية المسافرين والطاقم الجوي؛

**ولما كانت** وثائق السفر المقروءة آلياً تسمح أيضاً بإقامة التعاون الرفيع المستوى بين الدول من أجل تعزيز مكافحة غش الجوازات، بما في ذلك تزييف أو تزوير الجوازات ومنع المحتالين من استخدام جوازات صالحة، واستخدام الجوازات المنتهية الصلاحية أو الملغاة، واستخدام الجوازات التي تم الحصول عليها بالغش؛

**ولما كان** استعمال وثائق السفر المقروءة آلياً والوسائل الأخرى لمعلومات الركاب يمكن استخدامه أيضاً لأغراض أمنية، عن طريق تعزيز عمليات إدارة مراقبة الحدود وتحسين سلامة الوثائق، مما يضيف مستوى هاماً إلى نظام الطيران المدني الدولي، من أجل كشف الإرهابيين ومنع أفعال التدخل غير المشروع قبل عملية الصعود على متن الطائرة بوقت طويل؛

**ولما كان** اعتماد المنظمة للحلول القائمة على التكنولوجيا، مثل التبادل الإلكتروني للبيانات (EDI) وتقنية سلسلة الكتل وميكنة الإجراءات الجمركية، قد أثبتت فاعليته في التعجيل بحركة المسافرين الدوليين والأطعم من خلال ضوابط التخليص وإنهاء الإجراءات في المطارات، مع تعزيز برامج الامتثال لدى سلطات الهجرة وغيرها من سلطات مراقبة الحدود؛

**ولما كانت** الدورة الثامنة والثلاثون للجمعية العمومية للإيكاو المنعقدة في عام ٢٠١٣ قررت بأنه ينبغي تشجيع الدول الأعضاء على استخدام نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) والذي تم إعداده لسد الحاجة إلى توفير وسيلة أكثر فعالية للإبلاغ والبحث عن الاختلافات عن القواعد القياسية والتوصيات وإلى استبدال الآلية القائمة على الورق؛

**وإذ تضع في اعتبارها** مكونات الملحق التاسع (التسهيلات) التي تدعم أهداف إدارة الحدود وأمن الحدود على حد سواء والتي تخضع للتدقيق بموجب برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران؛

**وإذ تُسَلِّم** بأهمية التسهيلات وبالحاجة إلى وحدات وطنية مركزية لتنسيق التسهيلات، وإلى عقد اجتماعات منتظمة مشتركة بين الوكالات ومنندييات لإشراك الجهات المعنية، إلى جانب وتوفير قدر كافٍ من الموارد البشرية والمالية لدعم أنشطة برامج التسهيلات ولمساعدة الدول الأعضاء في تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع - التسهيلات؛

وإذ تنكّر بالإعلان الصادر عن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران، المنعقد في مونتريال في يومي ٢٩ و ٣٠/١١/٢٠١٨، والاستنتاجات والتوصيات التي خرج بها المؤتمر فيما يتعلق بإدارة مراقبة الحدود.

### فإن الجمعية العمومية:

١- تحثّ الدول الأعضاء على إيلاء عناية خاصة لزيادة جهودها من أجل تطبيق القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع.

٢- تطلب من الدول الأعضاء تنفيذ تدابير تعاونية منسّقة ومقبولة على المستويين العالمي والإقليمي، إلى الحد المستطاع، بحيث تراعى فيها مختلف الظروف والسياسات الوطنية في الدول دون أن تفرض عليها أعباءً اقتصادية إضافية أو تتال من سلامة الطيران المدني وتسهيلاته، وذلك تيسيراً لتعافي حركة السفر الجوي للركاب ونموها المستدام؛

٣- تحثّ الدول الأعضاء على اعتماد وتنفيذ حلول قائمة على التكنولوجيا، مثل التبادل الإلكتروني للبيانات (EDI) والرقمنة وميكنة الإجراءات الجمركية لتعزيز الكفاءة والامتثال لخطوات ضوابط التخليص وإنهاء الإجراءات في المطارات؛

٤- تحثّ الدول الأعضاء على أن تولي، في تنفيذ الأحكام ذات الصلة بذلك في الملحق التاسع، العناية الواجبة للوثيقة Doc 9984 - "دليل بشأن إتاحة وسائل النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة"؛

٥- **تطلب** من المجلس إعداد برنامج عمل حول إتاحة الوصول للركاب ذوي الإعاقة من أجل التوصل إلى نظام نقل جوي يتكامل بمراعاة الإعاقة؛

٦- **تطلب** إلى المجلس أن يكفل تحديث الملحق التاسع - "التسهيلات" بحيث يفي بالمتطلبات المعاصرة للدول الأعضاء وكذلك ما عليهم من التزامات إزاء قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة فيما يتعلق بإدارة مراقبة الحدود وتأمين وثائق السفر، والتزاماتهم باللوائح الصحية الدولية (٢٠٠٥) الصادرة عن منظمة الصحة العالمية، والتعامل مع حالات الطوارئ في مجال الصحة العامة والتصدي لها، والتزاماتها تجاه لوائح الصحة الدولية (٢٠٠٥) الصادرة عن منظمة الصحة الدولية، بصيغتها المعدلة في الأعوام ٢٠١٤ و ٢٠٢٢ و ٢٠٢٤، والتعامل مع حالات الطوارئ في مجال الصحة العامة والتصدي لها، علاوة على متطلبات الدول الأعضاء المتعلقة بالتعامل مع البضائع والركاب؛ والتطورات التكنولوجية ذات الصلة بهذه الإدارة؛

٧- **تطلب** إلى المجلس أن يتأكد من أنّ المواد الإرشادية ذات الصلة بذلك مواكبة للتطورات وملمية لاحتياجات الدول الأعضاء؛

٨- **تطلب** إلى المجلس أن يضمن التوافق والتكامل بين أحكام الملحق التاسع - "التسهيلات" المرتبطة بإدارة مراقبة الحدود والملحق السابع عشر - "أمن الطيران"؛

٩- **تحثّ** الدول الأعضاء على إيلاء الاهتمام الواجب بالمواد الإرشادية وأفضل الممارسات الحالية بشأن الاستدلال على الطريق ووضع اللافتات بما في ذلك الوثيقة Doc 9636 - "الإشارات الدولية لإرشاد الأشخاص في المطارات والمحطات البحرية"، بقدر ما تظل أحكامها منطبقة؛

١٠- **تحثّ** الدول الأعضاء على ضمان أن جميع الوكالات والفروع التي تضطلع بدور في تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع - التسهيلات، بما في ذلك سلطات الطيران المدني وسلطات الهجرة والجمارك والصحة والحجر الصحي وسلطات إصدار وثائق السفر ومراقبة الحركة الجوية وسلطات إنفاذ القانون وسلطات البريد والشرطة على الحدود والسلطات المعنية بالشؤون الخارجية، تُمنح حق الوصول على النحو المناسب إلى النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات (EFOD)، وذلك من أجل استيفاء بشكل كامل قائمة الامتثال التي ينص عليها الملحق التاسع؛

- ١١- تحثّ المجلس على ضمان اعتبار برنامج التسهيلات بوصفه أمراً يحظى بأعلى درجات الأولوية وتوفير الموارد المناسبة له من جانب الإيكاو ودولها الأعضاء؛
- ١٢- تحثّ جميع الدول الأعضاء على مواصلة توفير الدعم المالي لنشاطات المنظمة في مجال التسهيلات من خلال الإسهامات الطوعية شكل موارد بشرية ومالية تتخطى تلك المحددة في ميزانية البرنامج العادي؛
- ١٣- وإذ تقرّ بالدور الريادي للإيكاو في مجال نشاطات التسهيلات، تطلب إلى المجلس أن يضمن استمرارية برامج الإيكاو في مجال التسهيلات على المدى الطويل، وذلك من خلال اتخاذ التدابير لإدماج، قدر الإمكان، احتياجات التمويل ضمن ميزانية البرنامج العادي وضمان إتاحة الموارد البشرية الكافية، وذلك بأسرع وقت ممكن.

## المرفق (ب)

### الإجراءات الوطنية والدولية الهادفة إلى ضمان سلامة

### أنشطة تحديد هوية المسافرين وعمليات مراقبة الحدود وتعزيز الأمن

لما كانت الدول الأعضاء تسلم بأهمية إدارة شؤون هوية المسافرين ومراقبة الحدود في إطار هدف الإيكاو الاستراتيجي لأمن الطيران والتسهيلات؛

ولما كانت الدول الأعضاء تسلم بأن القدرة على التعرف على الأشخاص بذاتهم أمر يتطلب توخي نهج أكثر شمولاً وتنسيقاً يربط بين العناصر الخمسة المترابطة التالية في مجال إدارة شؤون هوية المسافرين ومراقبة الحدود ضمن شبكة متكاملة:

(أ) الوثائق الأساسية والأدوات والعمليات اللازمة لضمان إثبات الهوية؛

(ب) تصميم وتصنيع وثائق سفر موحدة ومقروءة آلياً، وخاصة جوازات السفر الإلكترونية، المطابقة لمواصفات الإيكاو في الوثيقة Doc 9303 "وثائق السفر المقروءة آلياً"؛

(ج) الإجراءات والبروتوكولات الخاصة بإصدار الوثائق من قبل السلطات المختصة إلى الأشخاص المصرح لهم، والضوابط للتصدي لحالات السرقة والتلاعب والفقدان؛

(د) نظم وأدوات التفتيش من أجل ضمان كفاءة وأمن عملية قراءة وثائق السفر المقروءة آلياً والتحقق منها على الحدود، بما في ذلك استخدام دليل المفاتيح العامة (PKD) للإيكاو؛

(هـ) تطبيقات قابلة للتشغيل البيئي توفر ربطاً مناسباً من حيث التوقيت ومضموناً وموثوقاً به لوثائق السفر المقروءة آلياً وأصحابها بالبيانات المتاحة في هذا الشأن في سياق عمليات التفتيش؛

ولما كانت الدول الأعضاء تحتاج إلى قدرات لتحديد هوية الأشخاص، وأدوات وآليات متاحة لتحديد هوية المسافرين والتأكد منها؛

ولما كانت استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين توفر الإطار العام لتحقيق أقصى المنافع من وثائق السفر ومراقبة الحدود وذلك عبر الجمع بين عناصر إدارة شؤون هوية المسافرين؛

ولما كانت الدول الأعضاء في الأمم المتحدة قد قررت، بموجب القرار ١/٧٠ الذي اعتمد في ٢٥/٩/٢٠١٥ اعتماد خطة أعمال التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ التي تشمل مجموعة تتكون من ١٧ هدفاً من أهداف التنمية المستدامة استناداً إلى ١٦٩ غاية، علماً بأن الغاية ١٦-٩ تتمثل في توفير الهوية القانونية للجميع، بما في ذلك سجلات المواليد بحلول عام ٢٠٣٠؛

**ولما كان** مجلس الأمم المتحدة قد قرر، بموجب قراراته ١٣٧٣ (٢٠٠١) و٢١٧٨ (٢٠١٤) و٢٣٩٦ (٢٠١٧) و٢٤٨٢ (٢٠١٩)، بأنه يجب أن تمنع الدول كافة حركة الإرهابيين أو المجموعات الإرهابية من خلال مراقبة فعالة على الحدود وعلى إصدار وثائق الهوية ووثائق السفر، ومن خلال تدابير لمنع تزييف هذه الوثائق أو تزويرها أو استخدامها بطرق احتيالية؛ **ولما كانت** صحة وصلاحيّة وثائق السفر المقروءة آلياً تعتمدان على مقروئية وحماية هذه الوثائق والأمن المادي الخاص بها والأمن الإلكتروني الذي يضمنها؛

**ولما كانت** القيود المتعلقة بعدد الحالات المدنية الممكنة للشخص تقوم على الوثائق المستخدمة لتحديد الهوية أو تأكيد المواطنة أو الجنسية وتقييم أحقية مقدم طلب جواز السفر (أي مستندات الهوية)؛

**ولما كان** جواز السفر هو الوثيقة الرسمية الرئيسية للسفر التي تدل على هوية الشخص وجنسيته وتهدف إلى إبلاغ دولة العبور أو المقصد بأن بوسع حامله أن يعود إلى الدولة التي أصدرت جواز؛

**ولما كانت** الثقة الدولية في سلامة كل جواز لها أهمية فائقة في تشغيل نظام السفر الدولي؛

**ولما كان** استخدام جوازات السفر الفارغة المسروقة، من قبل أولئك الذين يحاولون دخول البلاد بهوية مزورة، آخذ في الازدياد في شتى أنحاء العالم؛

**ولما كان** الإبلاغ على وجه السرعة بالمعلومات الدقيقة عن وثائق السفر المسروقة أو المفقودة أو الملعاة الصادرة عن الدول الأعضاء لغرض إدراجها في قاعدة بيانات الوثائق المسروقة والمفقودة للمنظمة الدولية للشرطة الجنائية هي مسألة إلزامية بموجب القواعد القياسية التي تنص عليها أحكام الملحق التاسع — "التسهيلات"؛

**ولما كان** أمن عملية تحديد هوية المسافرين وعمليات مراقبة الحدود يعتمد على نظام متين لإدارة شؤون الهوية وعلى سلامة عملية إصدار جوازات السفر؛

**ولما كان** التعاون الرفيع المستوى بين الدول الأعضاء يمثل حاجة ملحة من أجل تعزيز التصدي لتزوير جوازات السفر، بما في ذلك تزوير أو تزييف جوازات السفر، أو استخدام جوازات السفر الصالحة من قبل المحتالين واستخدام جوازات السفر المنتهية الصلاحية أو الملعاة واستخدام جوازات السفر التي تم الحصول عليها عن طريق الغش؛

**ولما كانت** الدول الأعضاء في الأمم المتحدة قد قرّرت - بموجب "الاستراتيجية العالمية لمكافحة الإرهاب" التي اعتمدها في ٢٠٠٦/٩/٨ - أن تزيد من جهودها وتعاونها على جميع المستويات، حسب الاقتضاء، لتحسين أمن إنتاج وإصدار وثائق الهوية والسفر ولتحول دون تزويرها ومنع هذا التزوير؛

**ولما كان** من المطلوب تعزيز وتكثيف التعاون بين الدول الأعضاء لمكافحة ومنع تزوير وثائق الهوية ووثائق السفر؛

**ولما كان** على الدول أن تمنح وثائق سفر اللاجئين المنصوص عليها في المادة ٢٨ من "اتفاقية عام ١٩٥١ المتعلقة بوضع اللاجئين" ووثائق سفر الأشخاص العديمي الجنسية المنصوص عليها في "اتفاقية عام ١٩٥٤ المتعلقة بوضع الأشخاص العديمي الجنسية" للاجئين أو للأشخاص العديمي الجنسية المقيمين على أراضيها بصورة قانونية، وتمثل على هذا النحو وثائق السفر المنصوص عليها في المعاهدتين الدوليتين فيما يتعلق بالأشخاص المستفيدين من الوضع المعترف به على الصعيد الدولي؛

**ولما كانت** الإيكاو قد وضعت دليل المفاتيح العامة للمساعدة على التحقق من وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً، بما في ذلك الجوازات الإلكترونية، بما يعزز أمن هذه الجوازات وسلامة عمليات مراقبة الحدود؛

ولما كانت الدول الأعضاء تطلب من برامج الإيكاو المساعدة الفنية والمساعدة على بناء القدرات من أجل تعزيز برامجها في تحديد هوية المسافرين وإدارة مراقبة الحدود؛

ولما كان التعاون بشأن مسائل الاتجار بالبشر فيما بين الدول الأعضاء ومع مختلف الأطراف الوطنية والإقليمية والدولية والجهات المعنية الأخرى المهتمة بهذا المجال قد عاد بالنفع على إجراءات مكافحة الاتجار بالأشخاص.

### فإن الجمعية العمومية:

١- تحثّ الدول الأعضاء على العمل، من خلال إدارة وثائق السفر ومراقبة الحدود، على تحديد هوية الأفراد بذاتهم وذلك من أجل الارتقاء بفوائد التسهيلات وأمن الطيران إلى الحد الأقصى، بما في ذلك منع أفعال التدخل غير المشروع وغيرها من التهديدات التي يواجهها الطيران المدني؛

٢- تحثّ الدول الأعضاء على تنفيذ الإجراءات والأدوات الصارمة للحفاظ على سلامة وأمن مستندات الهوية الأساسية، لا سيما من خلال تطبيق مبادئ دليل إثبات الهوية، مثل ضمان أن صاحب الهوية موجود وأنه ما زال على قيد الحياة، مع التأكد من ارتباط مقدم الطلب بالهوية المعنية واقتصارها عليه وحده في النظام من خلال توفير الإثبات بالبصمة الاجتماعية لمقدم الطلب، والتحقق من سجلات الوكالات أو من خلال ربط هذا السجل بمقياس واحد أو أكثر من المقاييس البيومترية؛

٣- تحثّ الدول الأعضاء على أن تكثف جهودها من أجل وضع وتنفيذ نظام متين في مجال إدارة شؤون الهوية ومن أجل المحافظة على أمن وسلامة عملية إصدار وثائق السفر؛

٤- تحثّ الدول الأعضاء على تكثيف جهودها لإعداد وتنفيذ نظام تحقق من سلامة وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً، لا سيما بواسطة التحقق من سلامة توقعاتها الإلكترونية والتحقق من صلاحيتها؛

٥- تطلب إلى المجلس أن يكلف الأمين العام بالمواظبة على تحديث خارطة الطريق لتنفيذ استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين، وذلك من أجل مساعدة الدول الأعضاء على تحديد هوية الأفراد بذاتهم، وتعزيز أمن وسلامة وثائق السفر الخاصة بهم وعمليات مراقبة الحدود؛

٦- تطلب إلى الدول الأعضاء أن تكثف جهودها للمحافظة على أمن وسلامة وثائق السفر الخاصة بها وعمليات مراقبة الحدود وأن تساعد بعضها بعضاً في هذه المسائل؛

٧- تحثّ الدول الأعضاء التي لم تصدر بعد جوازات السفر المقروءة آلياً طبقاً للمواصفات الواردة في الجزء الأول الرابع من الوثيقة Doc 9303 على أن تبادر إلى إصدارها؛

٨- تذكر الدول الأعضاء بأن تكفل سحب الجوازات غير المقروءة آلياً من التداول؛

٩- تحثّ الدول التي قررت إصدار وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً على القيام بذلك طبقاً للمواصفات الواردة في الوثيقة Doc 9303؛

١٠- تحثّ الدول الأعضاء بأن تتأكد عند إصدار وثائق سفر اللاجئين والأشخاص عديمي الجنسية من كونها وثائق سفر مقروءة آلياً، طبقاً للمواصفات الواردة في الوثيقة Doc 9303؛

١١- تُنذّر الدول الأعضاء بوضع الضوابط للتصدي لحالات سرقة وثائق السفر الفارغة واختلاس وثائق السفر الصادرة حديثاً؛

- ١٢- **تحث** الدول الأعضاء التي تحتاج إلى المساعدة في وضع نظم فعالة وناجعة لتحديد هوية المسافرين ومراقبة حدودها على الاتصال بالإيكاو دون تأخير؛
- ١٣- **تطلب** إلى المجلس أن يضمن أن تظل المواصفات والمواد الإرشادية الواردة في الوثيقة Doc 9303 - وثائق السفر المقروءة آلياً، مواكبة للتطورات في ضوء التقدم التكنولوجي؛
- ١٤- **يحث** الدول الأعضاء على تعزيز عمليات إدارة المراقبة على حدودها وفقاً لما تقتضي به أيضاً قرارات مجلس الأمن المتعلقة بهذا الشأن وذلك بتطبيق القواعد المرتبطة بهذه المسألة والواردة في الملحق التاسع "التسهيلات".
- ١٥- **تدعو** الدول الأعضاء إلى تنفيذ الحلول التكنولوجية التي تهدف إلى تعزيز الأمن وتسهيل المراقبة على الحدود مع تحسين إجراءات التخليص، مثل الاستخدام المشترك لبوابات المراقبة الآلية على الحدود ودليل الإيكاو للمفاتيح العامة، وذلك عند التحقق من سلامة جوازات السفر الإلكترونية؛
- ١٦- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل استطلاع الحلول التكنولوجية التي تهدف إلى تعزيز الأمن وتسهيل عمليات مراقبة الحلول على الحدود مع تحسين إجراءات التخليص؛
- ١٧- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل العمل على تحسين سلامة إجراءات تحديد هوية المسافرين وإدارة مراقبة الحدود، وتعزيز الأمن ووضع الإرشادات لمساعدة الدول الأعضاء على تحقيق المزيد من هذه الأهداف؛
- ١٨- **تحث** المجلس على استكشاف سبل تكثيف أنشطة المساعدة والدعم في بناء القدرات للدول الأعضاء في مجالي تحديد هوية المسافرين ومراقبة الحدود، بما في ذلك قيام الإيكاو بدور ريادي في المجتمع الدولي لتسهيل وتنسيق مثل هذه المساعدة؛
- ١٩- **تحث** جميع الدول الأعضاء على الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة للإيكاو وتحميل المعلومات اللازمة المتاحة لديها إلى الدليل واستخدام المعلومات المتاحة من جميع الدول في هذا الدليل للتحقق من سلامة وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً في عمليات مراقبة الحدود؛
- ٢٠- **تحث** الدول الأعضاء - إن لم تقم بذلك بعد - على الإسراع في الإبلاغ بالبيانات الدقيقة بشأن وثائق السفر المسروقة والمفقودة والمغاة الصادرة عنها إلى الإنترنت لإياداعها في قاعدة بيانات وثائق السفر المسروقة والمفقودة (SLTD)؛
- ٢١- **تدعو** الدول الأعضاء على أن تتحقق - إن لم تقم بذلك بعد - على نقاط مراقبة حدودها للدخول والمغادرة، من وثائق السفر الخاصة بالأشخاص الذين يسافرون عبر حدود الدول، من خلال مقارنتها بمضمون قاعدة بيانات الإنترنت لوثائق السفر المسروقة والمفقودة (SLTD)؛
- ٢٢- **تحث** الدول الأعضاء على أن تنشئ آليات تتسم بالفعالية والكفاءة بهدف تنفيذ عمليات إياداع البيانات في قاعدة بيانات وثائق السفر المسروقة والمفقودة (SLTD) وعمليات استخراج المعلومات منها؛
- ٢٣- **تحث** جميع الدول الأعضاء على إصدار جوازات سفر مقروءة آلياً طبقاً للمواصفات الواردة في الوثيقة Doc 9303، مع الالتزام بالمواعيد النهائية الخاصة بتطبيق مؤشر نوع الوثيقة الثانوي؛
- ٢٤- **تشجع** الدول الأعضاء التي تصدر وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً على ضمان الامتثال الكامل للقواعد القياسية الصادرة عن الإيكاو، وإدراج وثائق السفر الرقمية (DTC) حيثما أمكن ذلك؛

٢٥- **تحث** جميع الدول الأعضاء التي تصدر وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً عن التوقف عن استخدام نظام مراقبة الوصول الأساسي وتنفيذ نظام فتح الاتصال بكلمة سر مصدق عليها (PACE)، فضلاً عن تحديث نظامها لترميز صورة الوجه وإعداد أنظمة التفتيش في منافذ الحدود لفك الترميز الجديد ضمن الجداول الزمنية المحددة؛

٢٦- **تحث** الدول الأعضاء على أن تنشئ نظاماً فعالاً لتبادل المعلومات والتعاون بين جميع الجهات المعنية في مجال منع الاتجار بالبشر؛

٢٧- **تطلب** إلى الأمين العام أن يواصل إعداد مواد إرشادية بشأن مكافحة الاتجار بالبشر بهدف توفير الدعم للدول الأعضاء في تنفيذها للأحكام التي ترد في الملحق التاسع "التسهيلات" فيما يخص الاتجار بالبشر.

### المرفق (ج)

#### الإجراءات الوطنية والدولية والتعاون على مسائل التسهيلات

**لما كانت** الحاجة تقضي بأن تتخذ الدول الأعضاء إجراءات مستمرة لتحسين فعالية وكفاءة عمليات تخليص الإجراءات؛ **ولما كان** إنشاء برامج تسهيلات النقل الجوي الوطنية واللجان المعنية بالتسهيلات وتشغيلها بفعالية يمثل وسيلة ناجحة لإدخال التحسينات اللازمة؛

**ولما كان** التعاون على مسائل التسهيلات بين الدول الأعضاء ومع مختلف الأطراف الوطنية والإقليمية والدولية وصناعة الطيران التي تهمها شؤون التسهيلات قد عاد بالنفع على جميع المعنيين؛

**وحيث أن** هذا التعاون قد أصبح حيويًا بعد تعدد النظم غير الموحدة للمعلومات عن المسافرين مما أثر سلبياً على جدوى قطاع النقل الجوي، وفي ضوء تزايد طلبات سلطات مراقبة الحدود لنقل بيانات الركاب؛

**ولما كان** خطر انتقال الأمراض السارية عن طريق النقل الجوي في شتى أنحاء العالم قد ازداد في الأعوام الماضية؛

**ولما كان** الملحق التاسع يتضمن الإطار العام للتسهيلات فيما يتعلق بتقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، وذلك تحديداً بموجب القاعدة القياسية ٨-٤٣ التي تلزم الدول الأعضاء بوضع ما يلزم من تشريعات ولوائح وسياسات لدعم تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، والتوصية بأن يقوم مشغلو الطائرات والمطارات بوضع الخطط الملائمة لتقديم المساعدة الفعالة وفي الوقت المناسب لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم؛

**وبما أن** التعاون بين الدول الأعضاء والأطراف الوطنية والإقليمية والدولية والجهات المعنية الأخرى المهمة بالمسائل المتعلقة بالاتجار غير المشروع في الأحياء البرية كان مفيداً لإجراءات مكافحة الاتجار غير المشروع في الأحياء البرية،

#### فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول الأعضاء على إنشاء برامج تسهيلات النقل الجوي الوطنية واللجان المعنية بالتسهيلات والاستعانة بها، واعتماد سياسات للتعاون على الصعيد الإقليمي مع الدول المجاورة، وتعزيز اتفاقات تبادل البيانات عبر الحدود والشركات بين القطاعين العام والخاص؛

٢- **تحث** الدول الأعضاء على المشاركة في برامج تسهيلات النقل الجوي الإقليمية ودون الإقليمية للمنظمات الدولية الحكومية الأخرى المعنية بالطيران؛

٣- تحثّ الدول الأعضاء على أن تتخذ جميع التدابير الضرورية لضمان إعداد برنامج وطني لتسهيلات النقل الجوي وتشكيل اللجان المعنية بالتسهيلات أو إعداد الوسائل الملائمة الأخرى للقيام بما يلي:

أ) ضمان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المنصوص عليها في الملحق التاسع-التسهيلات بشكل فعال وفي التوقيت المناسب؛

ب) المواظبة على استعراض اهتمام جميع الهيئات المختصة في حكوماتها الخاصة بكل منها، للحاجة إلى ما يلي:

١) جعل القواعد والممارسات الوطنية متوافقة مع أحكام الملحق التاسع ومقاصده؛

٢) إيجاد الحلول المناسبة للمشاكل اليومية في مجال التسهيلات؛

٣) ترويج ثقافة التسهيلات؛

٤) التنسيق بين جميع الوكالات والإدارات المختصة في الدولة، بما في ذلك سلطات الصحة العامة والجهات المعنية، من خلال تفعيل اللجان الوطنية لتسهيلات النقل الجوي.

ج) المبادرة إلى تنفيذ إجراءات المتابعة الضرورية؛

د) ضمان توافر آلية تنسيق مناسبة من أجل كفاءة تنفيذ استراتيجي برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين؛

٤- تحثّ الدول الأعضاء على أن تشجع برامج ولجان التسهيلات الوطنية أو برامج ولجان التسهيلات الأخرى على دراسة مشاكل التسهيلات، وأن تتسق نتائج هذه الدراسات مع النتائج التي توصلت إليها الدول الأعضاء الأخرى التي ترتبط معها بصلات في مجال الطيران؛

٥- تحثّ الدول الأعضاء المتجاورة والمتاخمة على أن تتشاور فيما بينها بشأن المشاكل المشتركة التي قد تجابهها في مجال التسهيلات، كلما تبيّن أن تلك المشاورات قد تؤدي إلى حل موحد لتلك المشاكل؛

٦- تحثّ الدول الأعضاء والمشغلين الجويين ومشغلي المطارات على أن يواصلوا التعاون على نحو مكثف بشأن ما يلي:

أ) تحديد مشاكل التسهيلات وحلها؛

ب) وضع ترتيبات تعاونية لمنع تهريب المخدرات والهجرة غير الشرعية والأمراض السارية وغيرها من الأخطار التي تهدد المصالح الوطنية؛

٧- تحثّ الدول الأعضاء على أن تدعو مشغلي الطائرات والمطارات واتحاداتهم إلى المشاركة في النظم الإلكترونية لتبادل البيانات، وذلك لتحقيق أعلى مستويات الكفاءة في معالجة البضائع في المطارات الدولية؛

٨- تحثّ الدول الأعضاء على أن تنفذ أحكام الملحق التاسع لتيسير تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، بما في ذلك ما يضمن أن يعد مشغلو الطائرات والمطارات الخطط الملائمة لتقديم المساعدة في الوقت المناسب لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، مع الاعتراف بأنه يمكن أن تشكل خطط مشغلي المطارات جزءاً من خطط الطوارئ الخاصة بالمطارات التي يلزم إعدادها بموجب أحكام الملحق الرابع عشر.

٩- تحثّ الدول الأعضاء ومشغلي الطائرات والمطارات على أن يبذلوا، بالتعاون مع المنظمات الدولية المهمة، جميع الجهود الممكنة لتعجيل عمليات مناولة البضائع الجوية وتخليص إجراءاتها، وأن يضمنوا أمن سلسلة الإمدادات الدولية؛

- ١٠- **تدعو** الدول الأعضاء إلى النظر في تحديد وتعيين سلطات مختصة أو آليات تنسيق مناسبة للتسهيلات، والتأكد من إتاحة آليات التمويل المستدام والموارد البشرية المناسبة لها بهدف دعم تنفيذ الأحكام المتعلقة بالتسهيلات المنصوص عليها في الملحق التاسع وما يرتبط بها من أنشطة؛
- ١١- **تطلب** من الدول الأعضاء أن تصدق على بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤ وأن تنفذه، وأن تنظر في التوصيات الواردة في "دليل الإيكاو بشأن الجوانب القانونية للركاب غير المنضبطين والمشاعبين" (Doc 10117)؛
- ١٢- **تحث** الدول الأعضاء على اتخاذ التدابير بالتعاون مع مشغلي المطارات ومشغلي الطائرات، وإذكاء وعي الركاب بأنه ليس من الممكن قبول التصرف غير المنضبط والسلوك المشاغب في المطارات وعلى متن الطائرات، والتوعية بما قد يترتب على تلك السلوكيات من عواقب قانونية، وذلك بهدف الحد من تلك التصرفات وردع مرتكبيها؛
- ١٣- **تحث** الدول الأعضاء على اتخاذ إجراءات، بالتعاون مع مشغلي المطارات ومشغلي الطائرات، لضمان تدريب الموظفين المعنيين على تحديد حالات المسافرين المشاعبين وغير المنضبطين والسيطرة عليهم؛
- ١٤- **تطلب** من الدول الأعضاء ضمان توفير المساعدة للأشخاص ذوي الإعاقة الذين يسافرون عن طريق الجو، وبصفة خاصة اتخاذ ما يلزم من خطوات للتقليل من الحواجز التي تحد من قدرة المسنين والأشخاص ذوي الإعاقة في الأوقات التي تسود فيها إجراءات غير اعتيادية، مثلاً خلال حالات الطوارئ المتصلة بالصحة العامة؛
- ١٥- **تطلب** من الدول الأعضاء ضمان تعديل تجهيزات المطارات بحيث تكون قادرة على تلبية احتياجات الأشخاص ذوي الإعاقة وأن تكون الأدوات الرافعة والأجهزة الملازمة الأخرى متاحة تماماً، وأن تتوفر أماكن محددة لاستلام وتسليم الأشخاص ذوي الإعاقة في أقرب مكان ممكن من المداخل والمنافذ الرئيسية في مبنى محطة الركاب، وأن تكون أماكن وقوف السيارات الكافية متاحة للأشخاص ذوي القدرة المحدودة على التنقل، بما في ذلك أثناء حالات الطوارئ المتصلة بالصحة العامة؛
- ١٦- **تطلب** من الدول الأعضاء ضمان توفير خدمات المطارات بما يلبي احتياجات الركاب ذوي الإعاقة، بما في ذلك خدمات توفير المعلومات عن الرحلات الجوية للأشخاص ذوي الإعاقات السمعية والبصرية؛
- ١٧- **تحث** الدول الأعضاء على إجراء الحوار وإقامة التعاون بين الجهات الوطنية والإقليمية والدولية المعنية بمراقبة الحدود والأمن وذلك بشأن التزاماتها إزاء أحكام الملحق التاسع "التسهيلات" وقرارات مجلس الأمن في هذا الصدد؛
- ١٨- **تطلب** إلى الأمين العام أن يكفل استمرار الإيكاو في القيام بأعمالها المتعلقة بإدارة مراقبة الحدود وتأمين وثائق السفر في سياق مكافحة الإرهاب، وتعزيز سبل تعاونها مع وكالات الأمم المتحدة المعنية، مثل مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب (UNOCT) ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC).
- ١٩- **تحث** الدول الأعضاء على إقامة نظام فعال لتبادل المعلومات والتعاون من أجل منع الاتجار غير المشروع في الأحياء البرية.

#### المرفق (د)

#### نظم بيانات الركاب

لما كان من الضروري أن تواصل الدول الأعضاء العمل على تحسين فعالية وكفاءة عملية تخليص الإجراءات؛ ولما كان مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، في قراره ٢٣٩٦ (٢٠١٧)، قد رحّب بقرار الإيكاو بإعداد قاعدة قياسية ضمن الملحق التاسع - "التسهيلات" بخصوص قيام دولها الأعضاء باستخدام نظم المعلومات المسبقة عن الركاب مع تسليمه بأن العديد من الدول

الأعضاء في الإيكاو لم تتفد بعد هذه القاعدة القياسية، قرر في الفقرة ١١ ، تعزيزاً للفقرة ٩ من القرار ٢١٧٨ (٢٠١٤) والقاعدة القياسية الصادرة عن الإيكاو ، بأن تتفد الدول الأعضاء في الأمم المتحدة إجراءات عديدة من بينها إعداد نظم لتقديم المعلومات المسبقة عن الركاب وبأنها تلتزم شركات الطيران العاملة في أراضيها بتوفير المعلومات المسبقة عن الركاب إلى السلطات الوطنية المختصة؛

**ولما كان** مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة قد قرر أيضاً بموجب الفقرة ١٢ من القرار ٢٣٩٦ بأن تقوم الدول الأعضاء بإعداد قدرات لجمع بيانات عن سجلات أسماء الركاب ومعالجتها وتحديثها وتحليلها وفقاً للقواعد القياسية والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو ، وبيانات سجل أسماء الركاب (PNR)، وضمان أن تستخدم جميع سلطاتها الوطنية المختصة هذه البيانات، مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان والحريات الأساسية من أجل منع الجرائم الإرهابية وما يتصل بها من سفر الإرهابيين كشفهما والتحقيق فيهما، يهيب كذلك بالدول الأعضاء والأمم المتحدة والكيانات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية الأخرى أن توفر المساعدة الفنية والموارد وبناء القدرات إلى الدول الأعضاء من أجل تفعيل هذه القدرات، وعند الإمكان، يشجع الدول الأعضاء على تبادل بيانات سجل أسماء الركاب مع الدول الأعضاء المعنية أو ذات الصلة بالأمر من أجل الكشف عن المقاتلين الإرهابيين الأجانب العائدين إلى بلدانهم الأصلية أو البلدان التي يحملون جنسيتها أو المسافرين أو المنقلين إلى بلد ثالث، مع التركيز على جميع الأفراد الذين حددتهم اللجنة المنشأة عملاً بالقرارات ١٢٦٧ (١٩٩٩) و١٩٨٩ (٢٠١١) و٢٢٥٣ (٢٠١٥).

**ولما كان** مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة في قراره ٢٤٨٢ (٢٠١٩)، قد دعا الدول الأعضاء إلى تنفيذ التزاماتها إزاء جمع وتحليل بيانات سجل أسماء الركاب وتطوير القدرة على جمع البيانات ومعالجتها وتحليلها، وذلك وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وبيانات سجل أسماء الركاب، وضمان أن تستخدم سلطاتها الوطنية المختصة هذه البيانات وتشاركها، مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان والحريات الأساسية، الأمر الذي سيمنح المسؤولين عن الأمن الربط بين الأفراد المرتبطين بالجرائم المنظمة، سواء كانت جرائم محلية أو عابرة للحدود الوطنية، والإرهابيين، بهدف إيقاف سفر الإرهابيين وملاحقة الإرهاب والجريمة المنظمة، سواء محلية أو عابرة للحدود الوطنية، بما في ذلك الاستعانة ببرامج بناء القدرات؛

**ولما كان** استخدام كل من المعلومات المسبقة عن الركاب بيانات سجل أسماء الركاب، كما ذكر في استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP) يمكن أن يتم أيضاً لأغراض أمنية، بحيث تضاف طبقة هامة لتحسين نظام الطيران المدني الدولي من أجل الكشف عن الإرهابيين ومنع أفعال التدخل غير المشروع قبل إجراءات الصعود على متن الطائرات بوقت طويل؛

#### **فإن الجمعية العمومية:**

١- **تحث** الدول الأعضاء على دعوة مشغلي الطائرات الذين يوفر خدمات النقل الجوي الدولية إلى المشاركة في نظم تبادل البيانات الإلكترونية عن طريق توفير معلومات مسبقة عن الركاب من أجل تحقيق أقصى مستويات الكفاءة في معالجة حركة المسافرين في المطارات الدولية؛

٢- **تحث** الدول الأعضاء، في استخدامها لنظم بيانات الركاب الإلكترونية، على ضمان أن تكون شروط بيانات الركاب مطابقة للقواعد القياسية الدولية التي تعتمدها المنظمات الدولية ووكالات الأمم المتحدة المختصة لهذا الغرض، وضمان أمن تلك البيانات ومعالجتها معالجة منصفة وصيانتها مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان؛

٣- **تطلب** إلى الدول الأعضاء تفعيل خاصية الشباك الواحد لبيانات الركاب التي تتيح للأطراف المعنية بنقل الركاب جوا إيداع معلومات في شكل موحد عن الركاب (أي المعلومات المسبقة عن الركاب و/أو المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب و/أو سجل أسماء الركاب) عبر نقطة دخول واحدة للبيانات للوفاء بجميع المقتضيات التنظيمية المتعلقة بدخول وخروج الركاب والتي قد تفرضها الوكالات المختلفة التابعة للدولة المتعاقدة؛

- ٤- تحثّ الدول الأعضاء على التعاضد وتبادل أفضل الممارسات، حسب الاقتضاء، مع الدول الأعضاء الأخرى من أجل إعداد نظم بيانات الركاب؛
- ٥- تطلب إلى الدول الأعضاء النظر في تعميم استخدام نظم المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب، وتقديم استجابات متكاملة ضمن عملية التحقق قبل السفر إلى مشغلي الطائرات وذلك فيما يتعلق بمتطلبات الجوازات والأمن والصحة العامة؛
- ٦- تدعو الدول الأعضاء إلى دعم العمل الذي تقوم به الإيكاو في إعداد مواد إرشادية ملائمة وتنفيذ الأحكام الخاصة بسجل أسماء الركاب المنصوص عليها في الملحق التاسع؛
- ٧- وتحثّ الدول الأعضاء، التي لم تقم بذلك بعد، على إعداد القدرات على جمع بيانات سجلات أسماء الركاب ومعالجتها وتحليلها وضمان أن هذه البيانات مستخدمة فقط من جانب السلطات الوطنية المختصة مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان والحريات الأساسية من أجل منع الجرائم الإرهابية وما يتصل بها من سفر الإرهابيين وكشفهما والتحقيق فيهما.

### المرفق (هـ)

#### الالتزام العالمي بضمان أن يوفر الطيران سبل التنقل الموثوق والميسور والسلس للجميع

إذ تُذكّر بمؤتمر التسهيلات (FALC 2025) الذي عُقد في الفترة من ١٤ إلى ٢٠٢٥/٤/١٧ في مدينة الدوحة بقطر، وبالإعلان الوزاري (إعلان الدوحة) المعتمد في ٢٠٢٥/٤/١٧؛

ولما كان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع لاتفاقية الطيران المدني الدولي (١٩٤٤) — "التسهيلات" أساسياً لتيسير التصريح للطائرات وتخليص الركاب وأمتعتهم والبضائع والبريد بالإضافة إلى مواجهة التحديات التي تطرحها مراقبة الحدود وإجراءات المطارات بغية الحفاظ على كفاءة عمليات النقل الجوي؛

وإذ تُذكّر بقرار الجمعية العمومية ٤٢-٠٠: "البيان المؤحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة فيما يتعلق بالتسهيلات"، والقرار ٤٢-٠٠: "إعداد وتنفيذ أحكام خاصة بالتسهيلات- مكافحة الاتجار بالبشر"، والقرار ٤٢-٠٠: "تيسير الانتفاع بخدمات الطيران المدني الدولي"، والقرار ٤٢-٠٠: "تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم"، والقرار ٤١-١٢: "المحافظة على الصحة والحفاظ على نقل جوي آمن خلال حالات طوارئ الصحة العامة التي تؤثر على السفر جواً" والقرار ٤١-١١: "الإعلان بشأن تسهيلات النقل الجوي تأكيداً للالتزام العالمي بتمكين قطاع الطيران من التعافي الآمن والفعال من جائحة فيروس كورونا وليصبح أكثر قدرة على الصمود في المستقبل، التي تُرسخ الالتزام العالمي من جانب الدول والإيكاو بتعزيز تسهيلات النقل الجوي؛

وإذ تشدد على ضرورة أن تدعم الدول الأعضاء بنشاط جهود الإيكاو الرامية إلى تحسين تسهيلات النقل الجوي من خلال المساهمات الطوعية، بما في ذلك إعاره الموظفين، وتعزيز التعاون الوثيق مع الوكالات الوطنية والدولية، بما في ذلك هيئات الهجرة ومراقبة الحدود والجمارك والصحة العامة؛

ولما كان تسهيلات النقل الجوي تمثل ركيزة هامة لضمان السلامة والأمن والاستدامة لقطاع الطيران المدني؛

ولما كان تطبيق القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالتسهيلات أمراً ضرورياً لتحقيق المواءمة والتناغم على الصعيد العالمي فيما يتعلق بالركاب والأطقم والطائرات وتجهيز البضائع؛

ولما كان الانخراط بنشاط في الأطر الدولية ومنتديات صنع القرار أمراً ضرورياً من أجل التبسيط والتحسين المستمر فيما يتعلق بالتسهيلات وتحديد هوية المسافرين؛

وإذ تقرّ بالدور الأساسي للنقل الجوي في ربط الناس وتسهيل التجارة وتحسين التنمية الاجتماعية والاقتصادية المستدامة وبالتالي تحسين نوعية الحياة، مع ضمان استمرار الطيران المدني الدولي في المساهمة في تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة في هذا الشأن؛ ولما كانت الأنشطة الإنسانية في الأزمات الكبرى تعتمد بشكل كبير على المساعدة والإغاثة السريعة المنقولة جواً؛

وإذ تقرّ بالأعمال الجارية التي تضطلع بها الإيكاو في تولي الدور القيادي في الجهود الدولية لتوحيد وتحسين تدابير التسهيلات من خلال تطوير الملحق التاسع - "التسهيلات" واستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP) وبرامج دليل المفاتيح العامة للإيكاو (PKD)، فضلاً عن تحديد المواصفات الفنية والسياسات والمواد الإرشادية وبناء القدرات والمساعدة والتعاون مع المنظمات الدولية المختصة؛

وإذ تقرّ بمختلف المهارات المتخصصة اللازمة لتسهيلات النقل الجوي؛

وإذ تدرك أهمية وجود إطار عام، للتصدي بفعالية للأزمات المقبلة في مجال الصحة العامة، يستند إلى الإرشادات ذات الصلة بذلك وأفضل الممارسات المتبعة والمناهج المتكاملة في إدارة المخاطر، والدروس المستفادة من أزمة جائحة فيروس كورونا المستجد لتمكين أوساط الطيران الدولي من الإسراع بالتصدي لأي أزمة تتعلق بالصحة العامة، وبناء القدرة على الصمود في مواجهة الفاشيات المماثلة في المستقبل.

### فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب** إلى الدول الأعضاء تقوية الآليات التي تسمح بإقامة شراكات متينة مع وكالات الجوازات والهجرة ومراقبة الحدود والجمارك وسلطات الصحة العامة وكافة الجهات المعنية المشاركة في إدارة معابر الحدود من أجل اتباع نهج موحد وشامل في مجال تسهيلات النقل الجوي؛

٢- **تطلب** إلى الدول الأعضاء إعداد رؤية تطلعية استراتيجية تشمل الأولويات وتعالج الاتجاهات الناشئة والتطورات التكنولوجية والضرورات العالمية مثل التنقل السلس للأشخاص والبضائع والشمول والاستدامة؛

٣- **تحث** الدول الأعضاء على الالتزام بالمشاركة النشطة في إعداد ما يلزم من أطر قانونية وإدارية دولية تلبى الاحتياجات المتطورة للطيران المدني الدولي والتسهيلات، وخاصة في مجالات التسجيل المدني والهوية الرقمية والتعرف البيومتري والمعلومات المسبقة عن الركاب وبيانات سجلات أسماء الركاب وتخليص إجراءات الركاب والأطقم بشكل سلس؛

٤- **تطلب** إلى الدول الأعضاء النظر في آليات التمويل المستدام بغرض ضمان استمرارية برامج التسهيلات على المدى الطويل والتحسين المستمر للنقل الجوي؛

٥- **تطلب** إلى الدول الأعضاء المشاركة بنشاط في الأنشطة واتخاذ التدابير التي تدعم تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة في هذا الشأن؛

٦- **تحث** الدول الأعضاء على العمل عن كثب لدعم قيمة وأهمية هدف الإيكاو الاستراتيجي "عدم ترك أي بلد وراء الركب" الذي يهدف إلى مساعدة الدول وتقديم الخبرات والموارد من خلال توفير أنشطة المساعدة وبناء القدرات في مجال تسهيلات النقل الجوي بشكل موجّه وفعال إلى الدول التي تحتاج إليها؛

٧- **تحث** الدول الأعضاء إعطاء البعثات الإنسانية الحد الأقصى من فرص الانتفاع بالمجال الجوي والمطارات؛

٨- **تحث** الدول الأعضاء على العمل مع الإيكاو على استعراض وتحسين أحكام الإيكاو لتسهيل عمليات الرحلات الإنسانية؛

- ٩- **تحثُ** الدول الأعضاء ومنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) على إعطاء الأولوية للشمول وتيسير الانتفاع بخدمات النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة البصرية وغير البصرية ومحدودي الحركة من خلال ضمان مشاركتهم في عمليات صنع القرار، وضمان التعاون المتعدد الأطراف ومشاركة المجتمع المدني، وتعزيز أنشطة جمع وتبادل البيانات، وزيادة التدريب الموحد للموظفين، من بين الجهود الأخرى، من أجل إرساء منظومة نقل جوي تراعي ذوي الإعاقات؛
- ١٠- **تحثُ** الدول الأعضاء على اتخاذ التدابير اللازمة لضمان أن تستند الإجراءات المعمول بها لمكافحة الاتجار بالأشخاص إلى سياسة شاملة وأن تشمل نظم الإبلاغ ونقاط الاتصال الخاصة بالسلطات المختصة المعنية والتوصية بتوفير التدريب للملائم لأفراد طواقم تشغيل المطارات والطائرات الذين يتعاملون بشكل مباشر مع جمهور المسافرين؛
- ١١- **تطلب** إلى الدول الأعضاء تحسين تجربة السفر للمسافرين وتسهيلات الشحن عن طريق زيادة الكفاءة في حركة الطائرات والركاب والأطعم والبضائع؛
- ١٢- **تطلب** من الدول الأعضاء تعزيز القابلية للتشغيل البيئي في جميع عمليات معالجة الركاب، سواء كانت تنطوي على عمليات يدوية أو آلية أو مزيج منها؛
- ١٣- **تحثُ** الدول الأعضاء على اتخاذ التدابير و/أو الإجراءات اللازمة لمعالجة المسائل المرتبطة بتسهيلات النقل الجوي فيما يخص اللاجئين والأشخاص عديمي الجنسية عن طريق إقامة الشراكات مع مؤسسات حقوق الإنسان الوطنية والدولية؛
- ١٤- **تحثُ** الدول الأعضاء على اتخاذ تدابير لتحسين التعامل مع حالات الأشخاص الممنوعين من الدخول بشكل تعاوني بين السلطات الوطنية وقطاع الطيران، ووفقاً لأحكام الملحق التاسع.
- ١٥- **تحثُ** الدول الأعضاء على اعتماد نهج استراتيجي واستباقي في تنفيذ التكنولوجيات الابتكارية التي يمكنها تحسين جميع جوانب تسهيلات النقل الجوي، بما في ذلك مراقبة الحدود، عن طريق ضمان تنفيذ وتعميم واستخدام التكنولوجيات المعتمدة بصورة مناسبة في جميع أوجه التسهيلات من أجل تحسين الإجراءات المتعلقة بالركاب والأطعم والطائرات والبضائع والبريد، فضلاً عن النظر في اعتماد واستيعاب التكنولوجيات الابتكارية لمواجهة التحديات القائمة في مجال التسهيلات؛
- ١٦- **تذكّر** الدول الأعضاء بتشجيع إقامة الشراكات القوية مع وكالات الجوازات والهجرة ومراقبة الحدود والجمارك وسلطات الصحة العامة لتحقيق المستوى الأمثل من الكفاءة والفعالية في تدفق حركة الركاب والبضائع؛
- ١٧- **تطلب** من الدول الأعضاء التركيز على جهود التوظيف والتدريب؛
- ١٨- **تحثُ** الدول الأعضاء على العمل على جذب الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال التسهيلات مع تشجيع السياسات والمبادرات التي تعزز التنوع والإنصاف الشمول، بما في ذلك الجهود المبذولة لسد الفجوة بين الجنسين في قطاع الطيران؛
- ١٩- **تطلب** إلى المجلس تعزيز دور الإيكاو القيادي في الأعمال الجارية لتنفيذ وتطوير استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين، بما في ذلك إعداد المواصفات الفنية المتقدمة لجوازات السفر ووثائق الثبوت الرقمية ضماناً لقبالية الاستخدام المتبادل للبيانات وآليات التحقق من صحتها بكفاءة؛
- ٢٠- **تطلب** إلى المجلس دعم دليل الإيكاو للمفاتيح العامة (PKD) واستخدامه النشط دولياً، والتشجيع على استخدامه في القطاعين الحكومي والخاص على حد سواء بهدف توفير الأساس اللازم للتحقق من وثائق السفر وما يتصل بها من وثائق الثبوت الرقمية على المستوى العالمي؛

- ٢١- تحثّ الدول الأعضاء على العمل بصورة تعاونية مع قطاع الصحة العامة ومختلف الجهات المختصة الأخرى بغرض إعداد خطة طيران وطنية استعداداً لظهور أي مرضٍ سارٍ يشكل خطراً على الصحة العامة، بما يضمن استمرار عمليات النقل الجوي بسلامة وكفاءة في كافة الظروف؛ وينبغي إعداد هذه الخطة وفقاً للوائح الصحية الدولية الصادرة عن منظمة الصحة العالمية؛
- ٢٢- تحثّ الدول الأعضاء على الإعلان عن اشتراطات الصحة العامة المتعلقة بالدخول إلى أراضيها لجمهور المسافرين وجميع الجهات المعنية في أوساط الطيران في الوقت المناسب، والمواظبة على تقييم احتمالات ظهور تهديدات وشيكة على الصحة العامة والتعجيل بتطبيق تدابير الطوارئ؛
- ٢٣- تحثّ الدول الأعضاء على المشاركة بنشاط في أنشطة الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني (برنامج كابسكا).
- ٢٤- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٤١-١٧.

### الملحق التاسع — "التسهيلات"

- ١٢-٧ في ورقة العمل WP/323، المقدمة من كندا، برعاية مشتركة من أياتا والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، التي تسلط الضوء على التحديات المتعلقة بقلّة إصدار شهادات أعضاء الطاقم (CMCs)، ودعت إلى تعزيز التعاون بين أفرقة خبراء الإيكاو المعنية بأمن الطيران والأمن الإلكتروني والتسهيلات، لتحقيق التوازن بين أمن الحدود وكفاءة السفر، بما يتماشى مع إعلان الدوحة. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية بإحالة الإجراءات الواردة في الورقة إلى المجلس، ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، لإجراء مزيد من الدراسة واقتراح طريقة للمضي قدماً.
- ١٢-٨ وفي ورقة العمل WP/460، المقدمة من كولومبيا، بدعم من ١٥ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، التي تعرض تجربة كولومبيا في تنظيم النقل الجوي للحيوانات الأليفة وحيوانات الدعم المعنوي وكلاب الخدمة، واقتُرحت اتخاذ هذه التجربة أساساً للتوصيات المقدمة إلى الدول لتعزيز التوحيد القياسي. وسلّطت الورقة الضوء على ارتفاع معدلات امتلاك الحيوانات الأليفة والطلب المتزايد عليها، وشددت على الحاجة إلى ضمان نقل هذه الحيوانات بشكل آمن وفعال يراعي شعور الركاب. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية بإحالة الإجراءات الواردة في الورقة إلى المجلس، ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، لإجراء مزيد من الدراسة واقتراح طريقة للمضي قدماً.
- ١٢-٩ في ورقة العمل WP/461 (التنقيح رقم ١)، المقدمة من كولومبيا، بدعم من ١٤ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، وبرعاية مشتركة من المجلس الدولي لطائرات رجال الأعمال (IBAC)، التي تحدد التحديات التي تواجه التصدي للكوارث، واقتُرحت أحكاماً تنظيمية وآليات تعاون لتسهيل وتسريع حركة الطائرات والأطقم والموظفين. كما شددت على الحاجة إلى نظم معلومات تمكّن الدول من تحديد مصادر المساعدة، على أن تدعم المكاتب الإقليمية للإيكاو منصة مخصصة لهذا الغرض. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية بإحالة الإجراءات الواردة في الورقة إلى المجلس، ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، لإجراء مزيد من الدراسة واقتراح طريقة للمضي قدماً.
- ١٢-١٠ في ورقة العمل WP/466، المقدمة من الجمهورية الدومينيكية، بدعم من ١٨ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، التي أفادت باعتمادها برنامجاً وطنياً شاملاً للتسهيلات، مدعوماً بلوائح تنظيمية ودليل تفتيش فني ولجنة وطنية للتسهيلات من أجل التنسيق بين الوكالات. وأشارت إلى الصعوبات التي تواجهها الدول في تنفيذ الملحق التاسع، فاقتُرحت أن تعترف الإيكاو بهذا النموذج كمعيار مرجعي. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية بإحالة الإجراءات الواردة في الورقة إلى المجلس،

ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، لإجراء مزيد من الدراسة واقتراح طريقة للمضي قدماً، مع أخذ تجربة الجهورية الدومينيكية في الاعتبار كمثال على أفضل الممارسات القابلة لتكرار تطبيقها في أماكن أخرى.

١١-١٢ في ورقة العمل WP/104 (التفويض رقم ١)، المقدمة من المملكة العربية السعودية، برعاية مشتركة من سنغافورة، التي أكدت ضرورة تحسين وترقية تجربة الراكب عن طريق توسعة سعة المطارات الحالية في ظل ارتفاع حركة المسافرين، مشيرة في الوقت نفسه إلى القيود التي تعوق إنشاء بنية تحتية جديدة. واقتُرحت أن تنشئ الدول نظاماً لمراجعة الأداء التشغيلي باستخدام مقاييس كمية، مع استكمالها بعملية تقييم للمرافق والخدمات للحفاظ على الجودة. كما اقتُرحت أن تقوم الإيكاو، كخطوة أولية، بجمع أفضل الممارسات التي تطبقها الدول حالياً. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية بإحالة الإجراءات الواردة في الورقة إلى المجلس، ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، لإجراء مزيد من الدراسة واقتراح طريقة للمضي قدماً.

١٢-١٢ في ورقة العمل WP/105، أوجزت المملكة العربية السعودية، بدعم من سنغافورة، نهجها المنسق بين هيئة الصحة العامة وهيئة الطيران المدني لحماية المسافرين والعاملين، والذي تدعمه مراكز المراقبة الصحية والمطارات الدولية والتحسينات المستمرة في القدرات الصحية. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية بإحالة الإجراءات الواردة في هذه الورقة إلى المجلس، ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، لمواصلة دراستها واقتراح طريق للمضي قدماً.

١٣-١٢ في ورقة العمل WP/386، أكدت المملكة العربية السعودية على دور الطيران في الأنشطة الإنسانية، مشيرةً إلى وجود عقبات مثل تفتت سُبل الوصول وتأخر التصاريح وتفاوت الرسوم المفروضة، مما يعيق عمليات رحلات الإغاثة في الوقت المناسب. واقتُرحت إنشاء فرقة عمل لمراجعة الأحكام الحالية من أجل تسريع نقل المساعدات. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية بإحالة الإجراء (ج) إلى المجلس، ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، لإجراء مزيد من الدراسة واقتراح طريقة للمضي قدماً، وباعتماد القرار ١٢-٢ ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٤١-١٣.

١٤-١٢ في ورقة العمل WP/156، سلطت الولايات المتحدة الضوء على تفاوت معاملة الأطقم الجوية خلال جائحة فيروس كورونا، مما أسفر عن ظروف غير آمنة وأوجه قصور تشغيلية. وأشارت إلى أن الجمعية العمومية قد دعت إلى إعداد قواعد قياسية منسقة، كما أنها قد أحاطت علماً بالتقدم الكبير الذي أحرزته مجموعة العمل المعنية بالملحق التاسع (WGA9) التابعة لفريق خبراء التسهيلات، في صياغة أحكام جديدة. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية بتأييد الاقتراح وإحالة الإجراءات الواردة في الورقة إلى المجلس، ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، لإجراء مزيد من الدراسة بقصد الانتهاء من إعداد قواعد قياسية منسقة لمعاملة الأطقم.

١٥-١٢ في ورقة العمل WP/161، استعرضت الولايات المتحدة القواعد القياسية والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع والمتعلقة بالأشخاص الممنوعين من الدخول والمبعدين، والتي تقتضي بأن تصدر دولهم وثائق سفر لإعادتهم إلى الوطن في غضون ٣٠ يوماً. وأشارت إلى عدم الامتثال لهذه القواعد والتوصيات على نطاق واسع، مشيرة إلى أن هذه المهلة الزمنية صارت قديمة نظراً إلى التقدم التكنولوجي. وأشارت بعض الدول إلى أن الخفض المقترح في مهلة إصدار وثائق إعادة إلى الوطن من ٣٠ يوماً إلى ٧ أيام قد يكون غير واقعي من الناحية العملية، وربما يطرح تحديات في التنفيذ بالنسبة للبلدان النامية. وذكرت إحدى الدول أنه يلزم أولاً وقبل كل شيء دراسة التكنولوجيات المناسبة قبل اتخاذ خطوات محددة. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية بإحالة الإجراءات الواردة في الورقة إلى المجلس، ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، لإجراء مزيد من الدراسة واقتراح طريقة للمضي قدماً.

١٦-١٢ في ورقة العمل WP/372، استعرضت أوروغواي، بدعم من ١٩ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، التقدم الذي أحرزته أمريكا الجنوبية في معالجة مشكلة الركاب المشاغبين وغير المنضبطين، بما في ذلك الاجتماع الذي انعقد في البرازيل في عام ٢٠٢٤ وعرضت فيه وكالة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي (EASA) المبادرات ذات الصلة بذلك المتخذة

على مستوى الاتحاد الأوروبي. وأشارت أيضاً إلى مشروع القرار الذي أعدته مجموعة الخبراء المعنية بالسياسات والاقتصادات والمسائل القانونية في مجال النقل الجوي (GEPEJTA). واقترحت بعض الوفود أن تركز الإجراءات المتعلقة بالركاب غير المنضبطين على السلوك داخل الطائرة. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية بتأييد الإجراءات (أ) و(ب) الواردين في الورقة.

١٢-١٧ في ورقة العمل WP/285، أكد كل من اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، والاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)، والرابطة الدولية للشحن الجوي (TIACA)، على ضرورة ضمان سرعة تنقل أطقم الطائرات عبر الحدود لدعم كفاءة النقل الجوي. وترى الورقة أنه في حين أن الملحق التاسع ينص على الدخول بدون تأشيرة لأفراد الأطقم الحاملين لشهادة عضو الطاقم (CMCs)، فإن الاعتراف بهذه الشهادة لا يزال محدوداً، إذ تعتمد دول كثيرة على وثائق بديلة. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية بإحالة الإجراءات الواردة في الورقة إلى المجلس، ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، لإجراء مزيد من الدراسة واقتراح طريقة للمضي قدماً، مع مراعاة التطورات التكنولوجية في وسائل الاعتماد الرقمية.

١٢-١٨ في ورقة العمل WP/439 (التتقيح رقم ١)، شددت الوكالة الدولية للطاقة الذرية (IAEA) على أهمية النقل الجوي الموثوق للمواد المشعة، لا سيما المستحضرات الصيدلانية الإشعاعية قصيرة العمر الضرورية لتشخيص السرطان وعلاجه. وعلى الرغم من وجود إطار تنظيمي دولي قوي، لا يزال الرفض والتأخير مستمرين. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية بإحالة الإجراءات الواردة في الورقة إلى المجلس، ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، لإجراء مزيد من الدراسة واقتراح طريقة للمضي قدماً.

١٢-١٩ أحاطت اللجنة علماً بورقات المعلومات: WP/563 و WP/564 المقدمتين من الصين، و WP/247 المقدمة من كوبا، و WP/509 المقدمة من إيطاليا، و WP/450 المقدمة من جنوب أفريقيا، و WP/302 المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي.

#### القرار ٢/١٢: استراتيجية الحد من مخاطر الكوارث وآليات التصدي لها في قطاع الطيران

حيث إن المادة ٤٤ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تنص على أن أحد أهداف وغايات الإيكافو هو تعزيز التخطيط والتنمية في قطاع النقل الجوي الدولي من أجل تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد؛ وحيث إن الجمعية العمومية العامة للأمم المتحدة أيدت "إعلان سنديا" و"إطار سنديا" للحد من مخاطر الكوارث للفترة ٢٠١٥-٢٠٣٠ الذي اعتُمد في مؤتمر الأمم المتحدة العالمي الثالث المعني بالحد من مخاطر الكوارث؛

وحيث إن الأنشطة الإنسانية في الأزمات الكبرى تعتمد بشكل كبير على النقل السريع للمساعدات والإغاثة جواً؛

وإذ توضع في اعتبارها أن الكوارث الطبيعية تُلحق أضراراً بالبنى التحتية الاجتماعية والاقتصادية لكافة البلدان، وأن عواقب الكوارث الطبيعية على المدى الطويل شديدة بوجه خاص على البلدان النامية وتعيق تميزها المستدامة؛

وتضع في اعتبارها أن الدول هي المسؤول الأساسي عن الوقاية من مخاطر الكوارث والحد منها وأن أي رد تضطلع به المنظمة ينبغي أن توجّهه، وتشترك فيه، الدولة (أو الدول) المتأثرة؛

وتقرّ بأن الملاحق: الأول — "إجازة العاملين"، والسادس — "تشغيل الطائرات"، والتاسع — "التسهيلات"، والحادي عشر — "خدمات الحركة الجوية"، والرابع عشر — "المطارات"، والتاسع عشر — "إدارة السلامة" تتضمن قواعد وتوصيات دولية للدول تتعلق بالتخطيط والتصدي لحالات الطوارئ، بالإضافة إلى إجراءات مراقبة الحدود المتعلقة برحلات الإغاثة إثر وقوع الكوارث الطبيعية أو الناجمة عن الأنشطة البشرية؛

وتقرّ بأن الحد من مخاطر الكوارث هو وظيفة هامة من وظائف منظومة الأمم المتحدة وينبغي أن يحظى باهتمام متواصل، وتشدد على الحاجة إلى أن يبرهن المجتمع الدولي على العزيمة السياسية القوية اللازمة من أجل الاستفادة من المعارف العلمية والفنية للحد من التأثير بالكوارث الطبيعية والمخاطر البيئية، مع مراعاة الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية؛

وتقرّ بأن لجميع الدول حاجة حيوية إلى بُنى تحتية في قطاع الطيران قادرة على الصمود أمام الكوارث من أجل تشجيع التنمية الاجتماعية والاقتصادية والإسهام، في أوقات الشدة، في التوزيع الفعال وفي الوقت المناسب للمعونة؛

وتقرّ بأنه يمكن لكافة الدول الاستفادة من تطبيق استراتيجيات الحد من مخاطر الكوارث في خططها الاستراتيجية الخاصة بقطاع النقل الجوي؛

تقرّ بالحاجة إلى تنسيق الأنشطة السياسية والعملية على أنسب المستويات في مواجهة الكوارث الطبيعية وتلك الناجمة عن الأنشطة البشرية والتي تبلغ نطاقاً إقليمياً أو عالمياً؛

### فإن الجمعية العمومية:

١- تحثّ الدول على الإقرار بالدور الهام لقطاع الطيران في سياق أنشطة الحد من مخاطر الكوارث على المستوى الوطني، بما في ذلك في خططها الاستراتيجية الخاصة بقطاع النقل الجوي؛

٢- تحثّ الدول على مراعاة أولويات الحد من مخاطر الكوارث مثلما وردت في "إطار سندي" للحد من مخاطر الكوارث للفترة ٢٠١٥-٢٠٣٠، بالإضافة إلى الممارسات الفضلى في الدول الأعضاء، لدى وضع الخطط الوطنية للاستجابة لحالات الطوارئ، وكذلك في الشروط المحددة في خطط التصدي لحالات الطوارئ لمقدمي خدمات الطيران؛

٣- توعز إلى المجلس بوضع سياسة للتصدي للأزمات واستراتيجية للحد من مخاطر الكوارث في قطاع الطيران من شأنها أن تفرض طابعاً مؤسسياً على نهج المنظمات الاستراتيجية والإجراءات التكتيكية للتصدي للأزمات في مجال الطيران التي قد تؤثر على سلامة الطيران المدني الدولي أو استمراريته، وتوجّهها؛

٤- توعز إلى المجلس بمساعدة الدول في تنفيذ استراتيجيات الحد من مخاطر الكوارث في قطاع الطيران مع إعطاء الأولوية لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية؛

٥- تكلف الأمين العام بوضع شبكة الإيكاو لهياكل التنسيق في إدارة الأزمات وإرساء الترتيبات وآليات التنسيق المعنية فيما بين الإيكاو والأقاليم والدول، وذلك دعماً للاستجابة السياسية والعملية للأزمات بشكل منسق وتقديم المساعدة على المستوى الأكثر ملاءمة؛

٦- تكلف الأمين العام بمواصلة العمل التعاوني في إطار منظومة الأمم المتحدة لضمان تقديم المساعدة المنسقة وذات الجودة العالية في الوقت المناسب لجميع الدول حيث تشكل الخسائر الناجمة عن الكوارث خطراً على صحة الأشخاص وقدرتهم على تحقيق التنمية؛

٧- تكلف الأمين العام بضمان مشاركة الإيكاو، عند الاقتضاء وبما يتماشى مع أهدافها الاستراتيجية، في الآليات الملائمة القائمة من أجل دعم التنفيذ في مختلف القطاعات لإطار سندي للحد من مخاطر الكوارث للفترة ٢٠١٥-٢٠٣٠ وخطة عمل الأمم المتحدة بشأن الحد من مخاطر الكوارث من أجل الصمود؛

٨- تحثّ الدول الأعضاء على منح المهام الإنسانية أقصى قدر من الوصول إلى المجال الجوي والمطارات؛

٩- تطلب من المجلس مراجعة وتعزيز أحكام منظمة الإيكاو لتسهيل عمليات الرحلات الإنسانية؛

١٠- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٤١-١٣.

## استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية الركاب، ودليل الإيكاو للمفاتيح العامة

١٢-٢٠ في ورقة العمل WP/475، أوضحت الأرجنتين، بدعم من دول متعددة في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، فوائد دليل الإيكاو للمفاتيح العامة واستخدام جوازات السفر الإلكترونية (ePassports) في تحسين عمليات أمن الحدود وكفاءتها، مع الإشارة إلى صعوبات من قبيل الحواجز الفنية، وقابلية التشغيل البيئي، وعدم الانتظام في تحديث الشهادات. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية بإحالة الإجراءات الواردة في الورقة إلى المجلس، ومعها آراء أفرقة الخبراء المختصة، لإجراء مزيد من الدراسة واقتراح طريقة للمضي قدماً.

١٢-٢١ في ورقة العمل WP/325 (التتقيح رقم ١)، المقدمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI)، برعاية مشتركة من كازاخستان، التي تسلط الضوء على النمو المتوقع في حركة الركاب لتصل إلى ١٨,٧ مليار مسافر بحلول عام ٢٠٤٥، وشدد على دور الهوية الرقمية والاستدلال البيولوجي في معالجة الازدحام وتعزيز الأمن وتحسين تجربة الركاب. ودعا الدول الأعضاء إلى تنسيق سياساتها وإجراءاتها الداخلية، كما دعا الإيكاو إلى الإسراع بإعداد وثائق السفر الرقمية (DTCs)، ودعا الدول الأعضاء والإيكاو إلى التعاون بشكل نشط مع الهيئات المختصة على مستوى الصناعة بهدف التركيز على تنفيذ نظم إدارة الهوية الرقمية والاستدلال البيولوجي. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية بإحالة الإجراءات الواردة في الورقة إلى المجلس، ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، مثل المجموعة الاستشارية الفنية/ استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية الركاب، لإجراء مزيد من الدراسة واقتراح طريقة للمضي قدماً.

١٢-٢٢ أحاطت اللجنة علماً بورقات المعلومات: ٢٨٦ المقدمة من كازاخستان، و٣٩٧ المقدمة من المملكة العربية السعودية، و٣٥٧ المقدمة من تايلند، و١٨٦ المقدمة من أوروغواي.

## تيسير الانتفاع بخدمات الطيران المدني الدولي

١٢-٢٣ في ورقة العمل WP/447، المقدمة من كولومبيا، بدعم من ١٤ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، التي عرضت إطارها التنظيمي للنقل الجوي للحيوانات الأليفة وحيوانات الدعم المعنوي وكلاب الخدمة، التي اقترحت اتخاذ هذا الإطار كأساس للتوصيات المقدمة إلى الدول الأخرى لتعزيز التوحيد القياسي. وشددت الورقة على اعتماد القواعد القياسية والتوصيات الدولية لضمان السلامة والراحة وسهولة الوصول، مع الحفاظ على الكفاءة التشغيلية. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية بإحالة الإجراءات الواردة في الورقة إلى المجلس، ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، لإجراء مزيد من الدراسة واقتراح طريقة للمضي قدماً.

١٢-٢٤ في ورقة العمل WP/184، اقترحت الدانمرك، نيابة عن الاتحاد الأوروبي، والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، برعاية مشتركة من أستراليا وكندا واليابان، تعزيز التزام أوساط الطيران حول العالم بتيسير الانتفاع بخدمات الطيران، وأشارت إلى القرار ٤١-١٥ بشأن صون الكرامة وعدم التمييز. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية باعتماد القرار ١٢-٣ ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٤١-١٥، وإحالة الإجراء (ب) الوارد في الورقة إلى المجلس، ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، للنظر فيه إلى جانب أعمالها الجارية.

١٢-٢٥ في ورقة العمل WP/471، المقدمة من الجمهورية الدومينيكية، بدعم من ١٨ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، وبرعاية مشتركة من المجلس الدولي للمطارات، التي تقترح استراتيجية إقليمية لتيسير انتفاع الجميع بخدمات الطيران المدني، بما يتماشى مع اتفاقية الأمم المتحدة لحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة، الملحق التاسع - التسهيلات، وقرار الجمعية العمومية ٤١-١٥، والوثيقة Doc 9984، "دليل بشأن إتاحة وسائل النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة". وأكدت على

مسألة تيسير الانتفاع باعتبارها أولوية من أولويات حقوق الإنسان والتنمية المستدامة. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية بتأييد الإجراءات المقترحة الواردة في الورقة.

١٢-٢٦ في ورقة العمل WP/416، قدمت أوروغواي، بدعم من ١٩ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، تقريراً عن تعريف الإعاقة، يحدد نهجاً تنظيمياً ويقدم بيانات إحصائية لتحسين فهم وضع الأشخاص ذوي الإعاقة على مستوى العالم. توصي اللجنة الجمعية العمومية باعتماد الإجراءات المقترحة الواردة في الورقة.

١٢-٢٧ في ورقة العمل WP/354، المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي، وبرعاية مشتركة من المجلس الدولي للمطارات، التي تسلط الضوء على تزايد أعداد كبار السن وذوي الإعاقة، مشدداً على ضرورة أن يكون النقل الجوي مراعيًا لاحتياجات ذوي الإعاقة. وبالإشارة إلى القرار ٤١-١٥، حث على تنسيق اللوائح والقواعد القياسية والإجراءات لتحسين تيسير الانتفاع بخدمات الطيران. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية باعتماد الإجراءات المقترحة الواردة في الورقة.

١٢-٢٨ في ورقة العمل WP/264، يشير الشركاء الدوليون لتطوير الطيران والابتكار والاستدامة (iPADIS) إلى القرار ٤١-١٥، مع التأكيد على تيسير الانتفاع بخدمات الطيران كأولوية اجتماعية وتجارية. وعرضوا استراتيجية "السفر الجوي المتاح للجميع" ذات الركائز الثلاث (برنامج تقييم وتعزيز إمكانية الوصول للسفر الجوي والسياحة (ACCEPT)؛ إصدار السياسة النموذجية والإرشادات المتعلقة بإمكانية الاستفادة من السفر الجوي (MPGA)؛ برنامج الدعم الفني والتدريب (TTS))، مع دعم الأولويات الواردة في الورقة A42-WP/15 والمرفق (هـ). ودعوا إلى تعزيز التنسيق والمشاركة والتدريب وبناء القدرات. توصي اللجنة الجمعية العمومية بتأييد الإجراءات (أ) و (ب) و (ج) الواردة في الورقة، واعتماد التعديل على المرفق (هـ) بمشروع القرار الوارد في ورقة العمل A42-WP/15.

١٢-٢٩ في ورقة العمل WP/433، قدمت رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الجو والفضاء (ALADA) منظوراً متعدد الأبعاد بشأن هشاشة أوضاع المسافرين في أمريكا اللاتينية، مع التركيز على المسافرين ذوي الإعاقة أو محدودي الحركة. وشددت على أن الإعاقة، سواء كانت مؤقتة أو دائمة، تتطلب ترتيبات تيسيرية خاصة، وقدمت لمحة تنظيمية عن الإعاقة في الطيران المدني الدولي. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية باعتماد الإجراءات المقترحة الواردة في الورقة.

١٢-٣٠ أحاطت اللجنة علماً بورقات المعلومات: ٥٠٩ المقدمة من إيطاليا، و ٥٥٥ المقدمة من إثيوبيا، و ٢٩٩ المقدمة من كازاخستان، و ١٣٠ المقدمة من المملكة العربية السعودية، و ٥٢٦ المقدمة من المملكة المتحدة، و ٤٨٨ المقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء.

### القرار ١٢-٣: تيسير الانتفاع بخدمات الطيران المدني الدولي

لما كان الأشخاص ذوو الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة يشكلون نسبة كبيرة ومنتامية من سكان العالم؛ ولما كانت اتفاقية الأمم المتحدة لحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة ببروتوكولها الاختياري تعزز وتحمي وتكفل لجميع الأشخاص ذوي الإعاقة التمتع الكامل والمتساوي بجميع حقوق الإنسان والحريات الأساسية، بما في ذلك حرية التنقل وحرية الاختيار؛ وإذ تذكر الجمعية العمومية باستراتيجية الأمم المتحدة لإدماج منظور الإعاقة، التي توفر الأساس للتقدم المستدام والتحويلي في إدماج منظور الإعاقة من خلال جميع ركائز عمل الأمم المتحدة؛

وإذ تشير إلى أن قرار الأمم المتحدة A/RES/76/154 الذي اعتمدهته الجمعية العمومية العامة في ١٦/١٢/٢٠٢١ قد اعترف "بأهمية تسهيلات الوصول التي تتيح للأشخاص ذوي الإعاقة الاستفادة من جميع جوانب الحياة والحاجة إلى تحديد ممارسات التحيز والعرقلة والتثبيط التي تحد من وصول الأشخاص ذوي الإعاقة إلى البيئة المحيطة ووسائل النقل والمعلومات والاتصالات؛

وإذ تلاحظ بقلق أنه على الرغم من هذه المواثيق والتعهدات، لا يزال الأشخاص ذوو الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة يواجهون عوائق تحول دون مشاركتهم كأعضاء متساوين في المجتمع، بما في ذلك العوائق التي تحول دون حرية تنقلهم؛

وإذ تقر بأنه يتعين على مجتمع الطيران تلبية الطلبات المتزايدة في قطاع الطيران من الأشخاص ذوي الإعاقات المرئية وغير المرئية، وكذلك الأشخاص الذين يعانون من محدودية الحركة وكبار السن، وبأن تطور الاتجاهات المجتمعية يعيد صياغة طبيعة احتياجات تيسير الانتفاع ومدى انتشارها؛

وإذ تسلّم بأهمية عمل الحكومات وقطاع الطيران معاً لدعم احتياجات السفر للأشخاص ذوي الإعاقة وذوي القدرة المحدودة على الحركة مع إعطاء الأولوية للسلامة في جميع الظروف؛

وإذ تؤكد على أن التنوع والاندماج الاجتماعي مفهومان ضروريان للنمو المستدام للطيران المدني الدولي؛

وإذ تسلّم بالدور الجوهري لخدمات النقل الجوي وضرورة توفير المساواة في سبل الانتفاع بهذه الخدمات لجميع الركاب؛

وإذ تقر أيضاً بأن الرقمنة والابتكار يهيئان فرصاً مستحدثة، ويطرحان أيضاً تحديات جديدة، للأشخاص ذوي الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة وكبار السن من السكان؛

وإذ تعيد التأكيد على القواعد القياسية والتوصيات الدولية ذات الصلة بهذا الموضوع الواردة في الملحق التاسع - التسهيلات وكذلك الإجراءات والمبادئ الواردة في "دليل بشأن إتاحة وسائل النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة" Doc 9984؛

#### فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أنّ صون الكرامة وعدم التمييز من الحقوق العالمية التي تنطبق على جميع الأشخاص، بمن فيهم الأشخاص ذوو الإعاقة وذوو القدرة المحدودة على الحركة الذين يسافرون عن طريق الجو؛

٢- وتطلب من المجلس ما يلي:

(أ) أن يضمن أن تواصل الإيكاو الاضطلاع بدورها القيادي في مجال الاستدامة، بما في ذلك ضرورات الاستدامة الاجتماعية المتمثلة في الإدماج وتيسير سبل الوصول؛

(ب) أن يضع استراتيجية وبرنامج عمل فعالين بشأن تمكين تيسير انتفاع الركاب ذوي الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة، يتضمنان أنشطة لمراقبة أثر التغييرات المجتمعية والديمغرافية على قطاع الطيران، وتقييم أثر ذلك على تقديم خدمات تيسير الانتفاع بهدف تطويع هذه الخدمات لتلائم ضرورات المستقبل، من أجل الوصول إلى نظام نقل جوي يتكامل بمراعاة الإعاقة، بالتعاون مع جميع أصحاب المصلحة؛

(ج) أن يتأكد من أن القواعد الأساسية والتوصيات الدولية الواردة في "الملحق التاسع - التسهيلات" تُقرّ بالطابع الأساسي للخدمات التي يسهل الانتفاع بها من جانب الأشخاص ذوي الإعاقة والأشخاص الذين يعانون من نقص في القدرة على الحركة، وتدعم استمرار تطوير هذه الخدمات بما يتماشى مع تطور احتياجات تيسير الانتفاع؛

٣- وتحث الدول الأعضاء على إعطاء الأولوية للإدماج وتمكين الأشخاص ذوي الإعاقة والأشخاص الذين يعانون من نقص في القدرة على الحركة من الانتفاع بخدمات النقل الجوي؛

٤- وتشجع جميع الدول الأعضاء على السعي إلى تحقيق الاتساق، إلى أقصى حد ممكن، في لوائحها وقواعدها وإجراءاتها المتعلقة بتيسير سبل الوصول إلى النقل الجوي، والعمل بشكل وثيق مع المجموعات المختصة بالإعاقة وجميع الجهات المعنية؛

- ٥- **وتشجع** الدول الأعضاء على التأكد من أن قطاع النقل يقوم بتنسيق نهجه مع الصناعة والمجتمع المدني من أجل تقديم خدمات متكاملة يسهل الوصول إليها للأشخاص ذوي الإعاقة وذوي القدرة المحدودة على الحركة، من خلال العمل عن كثب مع المجموعات المختصة بالإعاقة وجميع الجهات المعنية؛
- ٦- **وتشجع** الدول الأعضاء على دعم أنشطة الإيكاو بالموارد المالية والعينية على السواء لضمان التنفيذ الناجح للتدابير المتفق عليها لتيسير النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة وذوي القدرة المحدودة على الحركة؛
- ٧- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٤١-١٥.

### مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم

- ١٢-٣١ في ورقة العمل WP/16، استعرض المجلس التقدم المحرز منذ صدور القرارات ٣٩-٢٧ و ٤٠-١٦ و ٤١-١٤، في دعم مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم (AAAVF)، بما في ذلك تنفيذ ٣٠ توصية من توصيات ندوة تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم لعام ٢٠٢١، ونتائج ندوة عام ٢٠٢٤. وأشار بإيجاز إلى الإجراءات الجارية والثغرات القائمة وأولويات الفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨. توصي اللجنة الجمعية العمومية بتأييد البرنامج، وحث الأطراف المعنية على تنفيذه بمزيد من القوة، واعتماد القرار ١٢-٤ الذي يحل محل قرار الجمعية العمومية ٤١-١٤.
- ١٢-٣٢ في ورقة العمل WP/59، شددت قطر على ضرورة التأهب لمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، مشيرةً إلى عواقب عدم الاستعداد الكافي والتحديات المستمرة التي تواجهها الدولة. واقترحت إجراءات لمعالجة تدني معدل الامتثال لأسئلة البروتوكول في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، بما في ذلك إجراء استبيانات والمشاركة والاستراتيجيات الإقليمية. توصي اللجنة الجمعية العمومية بإحالة الإجراءات الواردة في الورقة إلى المجلس، ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، لإجراء مزيد من الدراسة واقتراح طريقة للمضي قدماً.
- ١٢-٣٣ في ورقة العمل WP/290، المقدمة من الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVFFI)، وبرعاية مشتركة من كازاخستان، التي تقترح دعم تنظيم ندوات في المستقبل بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، مشيرةً إلى الالتزامات الواردة في القرارات ٣٩-٢٧، "مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم"، و ٤٠-١٦، "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال التسهيلات"، و ٤١-١٤، ومساهمات ندوة عام ٢٠٢١ وندوة عام ٢٠٢٤. توصي اللجنة الجمعية العمومية بأن تحيط علماً بإطار السياسة الحالية للإيكاو بشأن الندوات، وتطلب من المجلس مواصلة تعزيز مشاركة الأطراف المعنية على نطاق واسع، وتشجيع عقد ندوات بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، بما يتسق مع إجراءات الإيكاو وقرارات المجلس في هذا الشأن واتفاقات الدولة المضيفة.

### القرار ١٢-٤: تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم

إذ **وضعت** في اعتبارها أن قطاع النقل الجوي الدولي حتى وإن كان أكثر وسائل النقل سلامة، فلا يمكن ضمان الإزالة التامة لاحتمالات وقوع الحوادث الخطيرة؛

**ولما كان** ينبغي لدولة وقوع الحادث أن تتخذ الإجراءات اللازمة لتلبية أهم احتياجات المتضررين من حوادث الطيران المدني، بما في ذلك ضمان أن يقوم كل مطار أو مشغل مطار بوضع وتنفيذ خطة شاملة لمساعدة الأسر، وإذ **تدكر** بتضمين الملحق التاسع في عام ٢٠٠٥ بالأحكام التي تسمح لأفراد أسر ضحايا حوادث الطيران من الدخول بسرعة إلى الدولة التي يقع فيها الحادث؛

ولما كان ينبغي أن ترمي سياسة منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) إلى العمل على أن تراعي وتلبي الإيكاو ودولها الأعضاء الحالة الذهنية والبدنية والمعنوية لضحايا حوادث الطيران المدني وأسره، بما في ذلك إقامة شبكات وطنية لمساعدة الضحايا؛

ولما كان من الضروري للإيكاو والدول الأعضاء فيها أن تسلم بأهمية إبلاغ أسر الضحايا بحوادث الطيران المدني في حينها، والاعتماد على الضحايا بسرعة والتعرف عليهم بدقة وتسليم أمتعتهم الشخصية وتوفير المعلومات الدقيقة لأفراد أسرهم؛

وإذ تدرك دور حكومات المواطنين من ضحايا حوادث الطيران المدني في إبلاغ أسر الضحايا ومساعدتهم؛

وتذكر بأحكام المادة ٢٨ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وبالقرار رقم ٢ الذي اعتمده مؤتمر مونتريال، والتي دعت جميعها إلى توفير مدفوعات مسبقة، بدون إبطاء، إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسره، وتسلم بأن عدم التصديق العالمي عليها يعرقل تحسين نُظم التعويض وتوحيدها، وإذ تشدد على ضرورة التصديق العالمي على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩؛

وتذكر بأن اعتماد التعديل ٢٩ للملحق التاسع — "التسهيلات" الذي ارتقى بالتوصية ٨-٦ الواردة فيه لتصبح القاعدة القياسية ٨-٤٧، مما يلزم الدول بسن ما يلزم من تشريعات وقواعد وسياسات لتعزيز تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسره؛

وتسلم بأن المجلس قد أقر في مارس ٢٠١٣ الوثيقة المعنونة "سياسات الإيكاو بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسره (Doc 9998)، وبإصدار "دليل تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسره" (Doc 9973) في ديسمبر ٢٠١٣؛

وتسلم بأن استعراض قائمة مراجعة الامتثال الواردة في النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات قد أظهر انخفاضاً في مُعدّل تنفيذ "القواعد والتوصيات الدولية" الواردة في الملحق التاسع، وإذ تحث الدول الأعضاء على زيادة وتيرة الإبلاغ من أجل تحسين مستوى الامتثال؛

ولما كان من الضروري توفير الدعم لأفراد أسر ضحايا حوادث الطيران المدني، أياً كان مكان وقوع الحادث، والإسراع بنشر الدروس المستفادة من مقدمي المساعدة، بما في ذلك الإجراءات والسياسات الفعالة، على الدول الأعضاء الأخرى والإيكاو لتحسين عمليات مساعدة الأسر لدى الدول؛

وإذ تضع في اعتبارها أن تنسيق القواعد التي تنظم تلبية احتياجات ضحايا حوادث الطيران المدني وأسره يعد أيضاً واجباً إنسانياً ومهمة من المهام التي يستطيع مجلس الإيكاو الاضطلاع بها وفقاً لأحكام المادة ٥٥ (ج) من اتفاقية شيكاغو، وإذ نسلم بضرورة تعزيز آليات تبادل المعلومات وموارد التدريب لدى الدول والمشغلين لإجراء عمليات تقييم شاملة للمخاطر وتنفيذ استراتيجيات التخفيف؛

وتضع في اعتبارها أنه ينبغي للدول أن توفر حلاً متجانساً لمعاملة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسره؛

وتدرك أن الناقل الجوي المعني بحدوث الطيران المدني يكون غالباً في أفضل موقع لمساعدة الأسر فور وقوع الحادث؛

وتسلم بأهمية قرار المجلس بإعلان يوم العشرين من فبراير رسمياً ليكون "اليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حوادث الطيران وأسره" استذكراً للضحايا وتعبيراً عن التضامن مع أسرهم، فضلاً عن مواصلة العمل على تعزيز سلامة الطيران ومنع وقوع مثل هذه الأحداث المأساوية في المستقبل؛

وتقرّ بنتائج ندوة الإيكاو بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسره لعام ٢٠٢١ (AAAVF 2021)، بما في ذلك التوصيات الثلاثين الواردة في التقرير الصادر عن الندوة؛

وتدرك بالمبادرات المفيدة من جانب الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVFFI) من أجل تقديم المساعدة لأسر الضحايا؛

**وتلاحظ** أن لأفراد أسر ضحايا حوادث الطيران المدني احتياجات ومشاعر إنسانية أساسية، بغض النظر عن مكان وقوع الحادث والموطن الأصلي للضحايا؛

**وتدرك** أن الرأي العام سيركز اهتمامه على إجراءات التحقيق التي تتخذها الدول، وكذلك على جوانب الاهتمام الإنساني لحوادث الطيران المدني؛

### **فإن الجمعية العمومية:**

١- **تناشد** الدول الأعضاء أن تؤكد مجدداً على التزامها بمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم، بما في ذلك ضمان قيام كل مطار أو مشغل مطار بوضع وتنفيذ خطة شاملة لمساعدة الأسر؛

٢- **تحث** الدول الأعضاء على إعداد التشريعات و/أو القواعد و/أو السياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم، وفقاً للتكليف بمقتضى قاعدة الإيكاو القياسية رقم ٨-٤٧ الواردة في الملحق التاسع، وعملاً بالمادة ٢٨ من اتفاقية مونتريال المحررة في ١٩٩٩ والقرار رقم ٢ الذي اعتمده مؤتمر مونتريال؛

٣- **تشجع** الدول التي لديها تشريعات و/أو قواعد و/أو سياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرهم على استعراض هذه الوثائق، عند الضرورة، في ضوء سياسات الإيكاو الواردة في الوثيقة Doc 9998 وكذا المواد الإرشادية الواردة في الوثيقة Doc 9973؛

٤- **تحث** الدول الأعضاء على إبلاغ الإيكاو بانتظام، عبر قائمة مراجعة الامتثال (CC) الواردة في النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات ((EFOD بمستوى تطبيق أحكام الملحق التاسع بشأن خطط مساعدة الأسر، وزيادة مستوى الشفافية ووتيرة الإبلاغ من أجل تحسين مستوى الامتثال؛

٥- **تحث** الدول الأعضاء على الاعتراف بيوم العشرين من فبراير يوماً دولياً لإحياء ذكرى ضحايا حوادث الطيران وأسرهم، وتنظيم فعاليات وطنية تتصل بمواطنيها المتضررين من أي أحداث مأساوية تقع في مجال الطيران المدني؛

٦- **تحث** الدول الأعضاء التي لم تصدق على اتفاقية مونتريال ولم تنفذها بعد على القيام بذلك؛

٧- **ترحب** بالتوصيات الصادرة عن الندوة المذكورة وتكلف المجلس بإدراج التوصيات التي تتطلب إجراء المزيد من المشاورات مع مجموعات الخبراء ضمن "خطة الأعمال للفترة الثلاثية المقبلة"، وبصفة خاصة لتلبية احتياجات الدول الأعضاء في مجال بناء القدرات، بما في ذلك تعزيز برامج التدريب والموارد اللازمة للتخفيف من المخاطر المرتبطة بمناطق النزاعات؛

٨- **تُكلف** المجلس بالعمل بنشاط وفي التوقيت المناسب على متابعة مجموعات الخبراء المختصة في الإيكاو فيما يتعلق بهذه التوصيات الصادرة عن الندوة حسب الاقتضاء؛

٩- **تكلف** المجلس، لدى النظر في مستوى تطبيق خطط مساعدة الأسر، بإيلاء المزيد من الاهتمام لوضع "قواعد وتوصيات دولية" لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بإرسال الإخطارات في الوقت المناسب، ونشر المعلومات الدقيقة لأفراد أسرهم؛

١٠- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٤١-١٤.

## الإشراف على التسهيلات وبناء القدرات في مجال التسهيلات

٣٤-١٢ في ورقة العمل WP/320، شددت المملكة العربية السعودية على أن الملحق التاسع - "التسهيلات"، الذي يشكل جزءاً من اتفاقية شيكاغو، يُلزم الدول بتقليل التأخير إلى أدنى حد ممكن من خلال الامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية الخاصة بتخليص الإجراءات على الحدود. وعلى الرغم من أن هذه القواعد والتوصيات قد اعتُمدت في عام ١٩٤٩، فإن وتيرة تنفيذها تظل أبطأ من تلك المرتبطة بالسلامة والأمن. واقترحت إعداد أطر وطنية للرقابة ودليل للإشراف. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية بأن تحيل الإجراءات الواردة في هذه الورقة إلى المجلس، ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، لمواصلة دراستها واقتراح طريق للمضي قدماً، مع مراعاة الموارد المطلوبة وأولويات العمل على وجه الخصوص.

٣٥-١٢ وفي ورقة العمل WP/244، عرضت الإمارات العربية المتحدة مبادرة "عام التسهيلات (FAL2024)"، التي تعزز بناء القدرات من خلال التدريب والمساعدة لتعزيز الامتثال العالمي. وأشارت إلى قيام فريق خبراء التسهيلات بتشكيل مجموعة العمل المعنية ببناء القدرات في مجال التسهيلات لإعداد استراتيجية عالمية. توصي اللجنة الجمعية العمومية باعتماد الإجراءات الواردة في الورقة.

٣٦-١٢ وفي ورقة العمل WP/158، عرضت اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)، نيابة عن ٥٤ دولة أفريقية، الإطار القانوني لأنغولا لاعتماد مفتشي ومدربي التسهيلات، مسلطة الضوء على أن النهج الوطني يعزز تنفيذ الملحق التاسع. وشجعت الدول على اعتماد نماذج مماثلة. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية ببحث الدول على تنفيذ برامج وطنية للتسهيلات، والإحاطة علماً بالنموذج الذي عرضه أنغولا كمرجع، وإحالة الإجراء (ج) إلى المجلس، ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، لمواصلة دراستها واقتراح طريق للمضي قدماً.

٣٧-١٢ وفي ورقة العمل WP/127، أكدت اللجنة الأفريقية للطيران المدني، نيابة عن ٥٤ دولة أفريقية، على دور نظم بيانات المسافرين (نظام المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وسجل أسماء الركاب (PNR)) في أمن الحدود والتسهيلات، واقترحت إطاراً عالمياً للمساعدة. توصي اللجنة الجمعية العمومية بإحالة الإجراءات الواردة في الورقة إلى المجلس، ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، لمواصلة دراستها واقتراح الطريق للمضي قدماً، وتشجيع الدول على التعاون وبناء القدرات والشراكات، وحث المجلس على تكليف الأمين العام بتعزيز التعاون الإقليمي، وتحديث معلومات التمويل، وتعزيز الحلول المجدية.

٣٨-١٢ أحاطت اللجنة علماً بورقتي المعلومات WP/128 و WP/356 المقدمتين من المملكة العربية السعودية.

## الاتجار بالأشخاص والهجرة غير النظامية

٣٩-١٢ في ورقة العمل WP/185، تناولت الدانمرك، نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، والدول الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني، برعاية مشتركة من أستراليا واليابان، والمجلس الاستشاري الدولي المعني بقطاع الأعمال، مسألة استخدام النقل الجوي التجاري لأغراض الهجرة غير النظامية من قِبل شبكات تهريب المهاجرين التي تستغل نظم الإعفاء من التأشيرات وفرص هجرة العمالة الظاهرية. وشددت على تعزيز التعاون بين الدول والقطاع، وتنفيذ ما جاء في الوثيقة Doc 10171، "دليل الاستراتيجية الشاملة لمكافحة الاتجار بالبشر في قطاع الطيران"، والتعديلات المحتملة على الملحق التاسع والوثيقة Doc 10184، "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية" (في ٢٠٢٢/١٠/٧). وقد سلّمت الدول الأعضاء بشكل عام بأهمية معالجة هذه المسألة وأعادت التأكيد على التزامها الشديد بالتعاون الدولي ومكافحة الاتجار بالأشخاص وتهريب المهاجرين. ولكن أعربت دولة واحدة عضو وبعض المنظمات الدولية عن مخاوفها فيما يتعلق بالإشارة إلى الصلة بين الاتجار في البشر وتهريب المهاجرين، باعتبارها مسألة معقدة للغاية ومتعددة الأبعاد وبالتالي يجب أن تخضع لأحكام الإطار العام المتعدد الأطراف الحالي بشأن حقوق الإنسان والهجرة، بالتنسيق وثيق مع هيئات الأمم المتحدة المعنية. وأثارت بعض المنظمات الدولية

بعض المخاوف بشأن التوقعات الملقاة على عاتق مشغلي الطائرات والمطارات والتي يمكن أن تفرض مسؤوليات جديدة في معالجة استخدام النقل الجوي للهجرة غير النظامية. ولاحظت اللجنة تأييداً واسع النطاق لهذه الورقة. ولمعالجة مسألة استخدام النقل الجوي للهجرة غير النظامية، قامت اللجنة أيضاً بتوصية الجمعية العمومية بإحالة الإجراءات الواردة في الورقة إلى المجلس، ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، وبالتشاور مع وكالات الأمم المتحدة المختصة، لمواصلة دراستها واقتراح الخطوات القادمة في أقرب وقت ممكن.

٤٠-١٢ في ورقة العمل WP/469، سلّطت الجمهورية الدومينيكية، بدعم من ١٧ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، الضوء على الاتجار بالبشر باعتباره جريمة عابرة للحدود الوطنية يبلغ عدد ضحاياها ٢٥ مليون، ويشكل فيها الطيران عاملاً رئيسياً يتيح وقوعها. وأشارت إلى وثائق الإيكاو، ولكنها شددت على التفاوت في تنفيذها بسبب طبيعتها غير الملزمة. توصي اللجنة الجمعية العمومية بإقرار الإجراءات المقترحة، وتشير إلى أن البندين ٨-٤٩ و ٨-٥٠ قد تمت ترقيتهما بالفعل إلى قواعد قياسية في التعديل رقم (٣٠) على الملحق، والذي أصبح واجب التطبيق في ٢٠٢٥/٧/١١.

٤١-١٢ في ورقة العمل WP/276، سلّطت جامايكا الضوء على زيادة تهريب المهاجرين عن طريق المشغلين غير المنتظمين والطيران العام، وغالباً دون وجود بيانات الركاب. ودعت إلى تحديث الملحق التاسع والوثيقة Doc 9626 - "دليل تنظيم النقل الجوي الدولي" وإجراء عمليات تقييم أدق للمخاطر وإمكانية توسيع نطاق شروط نظام المعلومات المسبقة عن الركاب وسجل أسماء الركاب لتشمل الطيران العام. وتوصي اللجنة الجمعية العمومية بإحالة الإجراء (أ) الوارد في هذه الورقة إلى المجلس، ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، لمواصلة دراستها واقتراح طريق للمضي قدماً، وحث الدول على العمل مع السلطات المختصة، وتشجيع التعاون الإقليمي والعالمي لمكافحة تهريب المهاجرين.

٤٢-١٢ في ورقة العمل WP/449، سلّطت المكسيك الضوء على تنامي تهريب المهاجرين عن طريق الجو وتأثيره على نظم الأمن والهجرة. وحثت على الاعتراف بهذا التهريب كقضية عالمية، وطلبت من المجلس تحليل ممارسات الدول والتعاون وإمكانية إعداد توجيهات أو قواعد قياسية وتوصيات دولية، إلى جانب بناء القدرات في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". توصي اللجنة الجمعية العمومية بإحالة الإجراءات الواردة في هذه الورقة إلى المجلس، ومعها آراء الهيئات الفنية المختصة، لمواصلة دراستها واقتراح طريق للمضي قدماً .

٤٣-١٢ في ورقة العمل WP/182، شددت الولايات المتحدة على أن الاتجار بالبشر جريمة عالمية تؤثر على ٢٧,٦ مليون شخص، مؤكدة على دور الطيران في الوقاية منها والتخفيف من آثارها. وأشارت إلى القرار ٤١-١٦ بشأن مكافحة الاتجار بالبشر. وأشارت اللجنة إلى أن قرار الجمعية العمومية ٤١-١٦ - "إعداد وتنفيذ أحكام خاصة بالتسهيلات - مكافحة الاتجار بالبشر" يتناول قضية الاتجار بالبشر. ولذا، وافقت اللجنة على دمج القرار المبين في المرفق بورقة العمل، في القرار ٤١-١٦، وتوصي الجمعية العمومية باعتماد القرار ١٢-٥ ليحل محل القرار ٤١-١٦.

٤٤-١٢ أحاطت اللجنة علماً بورقتي المعلومات: WP/402 المقدمة من المملكة العربية السعودية، و WP/414 المقدمة من الولايات المتحدة.

### القرار ١٢-٥: إعداد وتنفيذ أحكام خاصة بالتسهيلات - مكافحة الاتجار بالبشر

حيث إن بروتوكول منع الاتجار في الأشخاص، وخاصة النساء والأطفال وقمعه والمعاقبة عليه، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية الذي اعتمدهت الجمعية العمومية العامة للأمم المتحدة في نوفمبر ٢٠٠٠ ودخل حيز النفاذ في ٢٥/١٢/٢٠٠٣، يوفر إطاراً دولياً وصدقت عليه أغلبية البلدان؛

**وحيث** إن الكتاب الدوري ٣٥٢ الصادر في عام ٢٠١٨: "إرشادات بشأن تدريب طاقم مقصورة الركاب على كشف الاتجار بالأشخاص والتصدي له"، المشترك بين الإيكاو وللمفوضية السامية لحقوق الإنسان، يؤكد الدور الهام الذي يضطلع به الطيران الدولي في مكافحة الاتجار في البشر؛

**وحيث** إن تدريب العاملين الذين يتعاملون مع الزبائن وغيرهم من العاملين في الطيران على كشف الحالات المشبوهة للاتجار في البشر والتصدي لها من شأنه أن يساعد في وضع حد لهذه الجريمة؛

**وحيث** أن القاعدة القياسية ٨-٤٥ في الملحق التاسع — "التسهيلات" تلزم الدول الأعضاء باتخاذ تدابير تضمن أن إجراءات مكافحة الاتجار بالأشخاص تستند إلى استراتيجية شاملة تشمل نظم إبلاغ واضحة وجهات اتصال لدى السلطات المختصة لمشغلي المطارات والطائرات؛

**وحيث** إن القاعدة القياسية ٨-٤٦ في الملحق التاسع تلزم الدول الأعضاء باتخاذ تدابير لضمان توفير التدريب المناسب للعاملين في المطار وفي الطائرة ممن لهم اتصال مباشر مع جمهور المسافرين لتوعيتهم بشأن الاتجار بالأشخاص؛

**وحيث** إن القيام بحملات توعية في صفوف العاملين في الطيران والمسافرين من شأنه أن يساعد في التعرف على حالات الاتجار بالبشر والإبلاغ عنها؛

**وحيث** إنه ينبغي للإيكاو أن تروج لإعداد مبادئ إرشادية واضحة بشأن الاتجار في البشر لاتباعها من جانب الدول كافة، بما في ذلك بروتوكولات نموذجية للإبلاغ عنها والتصدي لها تتمحور حول الضحية وإنفاذ القوانين بشكل يجنب الصدمات للضحية؛

**وحيث** إن الوثيقة Doc 10171، "الاستراتيجية الشاملة لمكافحة الاتجار بالبشر في قطاع الطيران"، التي وافق عليها فريق خبراء التسهيلات في يوليو ٢٠٢١ ولجنة النقل الجوي ((ATC) في سبتمبر ٢٠٢١، تعزز السياسات الوطنية لمكافحة الاتجار بالبشر وأطر الإجراءات، وتزود الدول وسلطات الطيران المدني والمنظمات ومشغلي الطائرات والمطارات بالإرشادات والتوصيات للاستعانة بها عند وضع الاستراتيجيات الشاملة لمكافحة الاتجار بما يتماشى مع قرار الجمعية العمومية العامة للإيكاو ٤٢-٠٠. "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال التسهيلات"؛

**وحيث** أن اعتماد استراتيجية شاملة تشمل القوانين والأدوار القيادية والسياسات وبروتوكولات الإبلاغ عن الحالات وآليات الاستجابة التصدي لها والتدريب والوعي العام وجمع البيانات وتبادل المعلومات، بما في ذلك التوصيات ووجهات النظر المستندة إلى تجارب الناجين من الاتجار بالبشر ودعم الضحايا والناجين، يمكن أن يدعم سلطات الطيران المدني والمنظمات ومشغلي الطائرات والمطارات من أجل وضع حد لهذه الجريمة؛

ولما كان الكتاب الدوري للإيكاو Circular 362، "إرشادات بشأن مكافحة الاتجار بالأشخاص في سلسلة إمداد المشغلين الجويين"، يوفر لسلطات الطيران المدني والمشغلين الجويين توجيهات وتوصيات يسترشدون بها في إعداد سياسات مكافحة الاتجار بالبشر، وضمان إيلاء العناية الواجبة والشفافية في إدارة سلسلة الإمداد؛

ولما كان اعتماد الكتاب الدوري للإيكاو Circular 362، "إرشادات بشأن مكافحة الاتجار بالأشخاص في سلسلة إمداد المشغلين الجويين"، بما في ذلك السياسات والإجراءات وزيادة الوعي، وتدريب الموظفين، يمكن أن يساعد سلطات الطيران المدني والمشغلين الجويين على وقف هذه الجريمة؛

#### **فإن الجمعية العمومية:**

١- تحث الدول الأعضاء على إيلاء الاهتمام لاعتماد التعديل ٣٠ على القاعدتين ٨-٤٥ و ٨-٤٦ من الملحق التاسع وتنفيذه فوراً؛

- ٢- تدعو الدول الأعضاء إلى إيلاء المراعاة الواجبة للكتاب الدوري ٣٥٢ - "إرشادات بشأن تدريب طاقم مقصورة الركاب على كشف الاتجار بالأشخاص" والتصدي له، لدى تنفيذها للأحكام ذات الصلة بذلك من الملحق التاسع؛
- ٣- تطلب من المجلس التأكد من تحديث المواد الإرشادية ذات الصلة بمسألة مكافحة الاتجار في البشر ومن كونها تقي باحتياجات الدول الأعضاء؛
- ٤- تدعو الدول الأعضاء إلى إيلاء الاعتبار الواجب للوثيقة Doc 10171، "الاستراتيجية الشاملة لمكافحة الاتجار بالبشر في قطاع الطيران" عند تنفيذها للأحكام ذات الصلة بذلك من الملحق التاسع؛
- ٥- تحث الدول الأعضاء على إيلاء الاهتمام الواجب للكتاب الدوري Circular 362، "إرشادات بشأن مكافحة الاتجار بالأشخاص في سلسلة إمداد المشغلين الجويين"، وتنفيذ ما يرد في الملحق التاسع "التسهيلات" من أحكام تتعلق بهذه المسألة؛
- ٦- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٤١-١٦.

### البند ١٣ من جدول الأعمال: أمن الطيران - السياسة العامة

- ١٣-١ نظرت اللجنة التنفيذية في جلستها الثامنة في موضوع السياسة العامة لأمن الطيران استناداً إلى تقارير المجلس عن نتائج الشق الوزاري الرفيع المستوى من أسبوع الأمن للإيكاو لعام ٢٠٢٤ الذي انعقد في مسقط بسلطنة عمان (ورقة العمل WP/13)، والأعمال الجارية المتعلقة بمناطق النزاع والتزامات الدول الأعضاء (ورقة العمل WP/35). ونظرت اللجنة أيضاً في اقتراح المجلس بتحديث القرارات التالية: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران (ورقة العمل WP/11 Revision No.1) والأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني (ورقة العمل WP/12 Revision No.1). بالإضافة إلى ذلك، قدمت الدول والمراقبون ٣٥ ورقة عمل بالأرقام التالية: ٧٨ (التنقيح رقم ١) و٧٩ و٨٦ و١٠٠ و١٠١ و١٠٢ و١١١ و١١٧ و١١٨ و١١٩ و١٢٠ و١٢٤ و١٦٥ و١٩٩ و٢٠٠ و٢٠١ و٢٣٣ (التنقيح رقم ١) و٢٣٩ (التنقيح رقم ١) و٢٤٠ و٢٤١ و٣٢٤ و٣٦٩ و٣٧٠ و٣٧١ و٣٩٨ و٤١٩ و٤٣٨ (التنقيح رقم ١) و٤٥٣ و٤٥٤ و٤٧٠ و٤٨٢.
- ١٣-٢ وأحيطُ علماً بورقات المعلومات التالية: WP/498 و WP/513 و WP/515 و WP/516 من بنغلاديش، و WP/562 من الكامبيرون، و WP/586 من الدانمرك، و WP/116 و WP/198 من الجمهورية الدومينيكية، و WP/551 من إندونيسيا، و WP/580 من كازاخستان، و WP/561 من جمهورية كوريا، و WP/80 من المملكة العربية السعودية، و WP/584 من الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)، و WP/667 من اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا).

### إعلان مسقط وقرار الجمعية العمومية لاعتماده

- ١٣-٣ في ورقة العمل WP/13، يوجز المجلس نتائج الشق الوزاري الرفيع المستوى الذي عُقد خلال أسبوع الأمن للإيكاو لعام ٢٠٢٤ في مسقط، والذي يهدف إلى ضمان أن يظل الطيران قوة آمنة ومرنة للتقدم العالمي. وتدعو الورقة إلى إعادة تأكيد الالتزامات الواردة في إعلان مسقط بشأن أمن الطيران والأمن الإلكتروني للطيران.
- ١٣-٤ ويقترح المجلس، في ورقة العمل WP/11 Revision No. 1، إدخال تحديثات على القرار ٤١-١٨ بشأن مواصلة سياسات أمن الطيران التي تتبعها الإيكاو بحيث تُدرج فيه التطورات التي طرأت منذ الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو.

## المناقشة

١٣-٥ وأحاطت اللجنة علماً بنتائج الشق الوزاري الرفيع المستوى الذي عُقد خلال أسبوع الأمن للإيكاو لعام ٢٠٢٤ في عُمان، على النحو المبين في ورقة العمل WP/13، وأعدت تأكيد الالتزامات الواردة في "إعلان مسقط بشأن أمن الطيران والأمن الإلكتروني للطيران". وأشارت اللجنة أيضاً إلى أن العناصر الرئيسية للإعلان قد أُدرجت في تحديثات القرارين ٤١-١٨ و ٤١-١٩، على النحو المقترح في ورقتي العمل WP/11 Revision No. 1 و WP/12 Revision No.1، على التوالي.

١٣-٦ وعند تقديم ورقة العمل WP/11 Revision No. 1، أشار المجلس إلى أن الجمعية العمومية للإيكاو قد اعتمدت في دورتها الحادية والأربعين القرار ٤١-١٨: "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران". ووفقاً للفقرة ٢ من منطوق القرار، يجب استعراض البيان الموحد في كل دورة عادية للجمعية.

١٣-٧ وفي الختام، تلقت اللجنة تأييداً واسعاً بشأن تقديم القرار ٤١-١٨ المنقح بشأن "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران" إلى الجلسة العامة لاعتماده، مع إدراج العناصر الرئيسية التي جرى الاتفاق عليها خلال المناقشات في هذا الموضوع.

١٣-٨ واقترحت إحدى الدول الأعضاء تعديل الفقرة ٤ الجديدة من منطوق القرار في المرفق (ز) (التعاون الدولي والإقليمي في مجال أمن الطيران) بالقرار ٤١-١٨ بحيث يصبح نصه كما يلي: "يدعو الدول الأعضاء إلى المبادرة إلى تقديم الدعم للمجموعات الإقليمية التابعة للإيكاو والمعنية بأمن الطيران والأمن الإلكتروني، بالإضافة إلى البرامج التعاونية والمجموعات التعاونية في مجال أمن الطيران حيثما وُجدت في مختلف الأقاليم، . . .". إلا أن اللجنة لم تؤيد هذا التعديل المقترح.

### القرار ١٣/١: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران

لما كان من المستصوب توحيد قرارات الجمعية العمومية بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران، وذلك تيسيراً لتنفيذ هذه السياسات وتطبيقها العملي من خلال جعل نصوصها أقرب إلى متناول اليد وأسهل فهماً وأفضل تنظيمياً من الناحية المنطقية؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد قرّرت في قرارها ٤١-٤-١٨ أن تصدر في كل دورة من دوراتها بياناً موحداً بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل هذا البيان الموحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران، الوارد في المرفقات (أ) إلى (ز) بالقرار ٤١-٤-١٨، وعدلت ذلك البيان ليشمل القرارات الصادرة عن الدورة الحادية الثانية والأربعين للجمعية العمومية:

### فإن الجمعية العمومية:

١- تقرّر أن مرفقات هذا القرار تشكّل البيان الموحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران، حسبما كانت عليه هذه السياسات عند ختام الدورة الحادية الثانية والأربعين للجمعية العمومية؛

٢- تقرّر أن تطلب إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة من دوراتها العادية بياناً موحداً بشأن سياسات الإيكاو المستمرة في مجال أمن الطيران؛

٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٤١-٤-١٨.

## المرفق (أ)

### السياسة العامة

لما كان تطور الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد كثيراً على إيجاد الصداقة وحسن التفاهم والحفاظ عليهما بين أمم العالم وشعوبه، بينما يمكن لسوء استعماله أن يصبح تهديداً للأمن العام؛

ولما كانت أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي قد أصبحت لا تزال تشكل التهديد الرئيسي لتهديداً لتطوره الآمن والمنظم وبالتالي يجب حماية الطيران المدني بشكل فعال؛

ولما كان الطابع المتغير للتهديد لأعمال-الذي تشكله الأفعال الضارة الإرهابية، بما في ذلك فيها تلك التي تيشكلها الأجهزة المتفجرة-التهديد الجديد الذي تشكله الأجهزة الحارقة المرتجلة التي توضع في الشحن الجوي وغير ذلك من استغلال شبكة الشحن الجوي لأغراض سائنة، والأجهزة المتفجرة المخبأة والهجمات في المنطقة المفتوحة للجمهور، والتهديدات التي تشكلها الصواريخ أرض-جو بما في ذلك أسلحة الدفاع الجوي المحمولة (المانباز) وغيرها والتهديدات الكيميائية وشن الهجمات باستخدام نظم الطائرات غير المأهولة واستغلال شبكة الشحن الجوي لأغراض إرهابية، واستخدام الطائرات كسلاح والهجمات الإلكترونية وغيرها من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، بما فيها بشكل خاص التهديدات من الداخل، التي تؤثر تأثيراً ضاراً وخطيراً على سلامة الطيران المدني الدولي وكفاءته وانتظامه، مما يعرض للخطر أرواح الأشخاص على متن الطائرات وعلى الأرض ويقوض ثقة شعوب العالم-الناس في سلامة الطيران المدني الدولي؛

ولما كان مستوى تعقيد بعض التهديدات وسيناريوهات الهجوم والأجهزة المرتجلة التي تستهدف النقل الجوي يزداد الآن،

ولما كانت جميع أعمال-أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي تشكل جريمة خطيرة تخالف القانون الدولي؛

وإذ تذكّر بأنّ القرارين ٢٧-١٢ و ٢٩-١٦ يظان سارين؛

وتسلّم بأن استغلال قطاع الطيران في تنفيذ طائفة متنوعة من الأنشطة الإجرامية كالنقل الجوي غير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية، وكذلك الاتجار بالبشر والأحياء البرية والسلع غير المشروعة الأخرى يمكن أن يكشف أو يؤدي إلى تفاقم نقاط الضعف التي يمكن أن يستغلها الأشخاص الذين يهدفون إلى تنفيذ أفعال التدخل غير المشروع؛

وتشير إلى القرار ٤٠-١٢ بشأن إعلان أمن الطيران؛

وتذكّر بالبيانات المشتركة الصادرة عن المؤتمرات المشتركة بين الإيكاو ومنظمة الجمارك العالمية بشأن تحسين أمن الشحن الجوي والتسهيلات، والتي عُقدت في سنغافورة في يوليو ٢٠١٢، وفي المنامة بالبحرين في أبريل ٢٠١٤، وفي كوالالمبور بماليزيا في يوليو ٢٠١٦؛

وتضع في اعتبارها أهمية اتباع نهج مشترك للأمم المتحدة ينطوي على التعاون والتنسيق بين جميع هيئات الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة ذات الصلة في الاعتراف بقطاع الطيران باعتباره بنية تحتية حيوية يعتمد عليها الأمن القومي والازدهار والتنمية، فضلاً عن الاقتصاد العالمي؛

وتضع في اعتبارها قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢١٧٨ (٢٠١٤) ورقم ٢٣٠٩ (٢٠١٦)،

ورقم ٥ (٢٠١٧) ورقم ٢٣٩٦ (٢٠١٧) ورقم ٢٤٨٢ (٢٠١٩) ورقم ٢٦١٧ (٢٠٢١) فيما يتعلق بالأخطار التي تهدد السلام والأمن الدوليين من جراء الأعمال الإرهابية؛

وتضع في اعتبارها استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب (٢٠٠٦) كأداة عالمية لتعزيز الجهود الوطنية والإقليمية والدولية لمكافحة الإرهاب، التي تم اعتماد المراجعة الثامنة لها في عام ٢٠٢٣ بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة (A/RES/77/298)؛

وتضع في اعتبارها إعلان دلهي الصادر عن اللجنة التابعة لمجلس الأمن والمعنية بمكافحة الإرهاب (٢٠٢٢) بشأن مكافحة استخدام التكنولوجيات الجديدة والناشئة لأغراض إرهابية؛

وتضع في اعتبارها الجهود التي تبذلها الإيكاو ودولها الأعضاء لتنفيذ "استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب" من أجل تعزيز الجهود الدولية والإقليمية والوطنية لمكافحة الإرهاب، بما يشمل اتخاذ الخطوات العملية لتعزيز قدرات الدول الأعضاء على مكافحة التهديدات الإرهابية وزيادة التنسيق في أنشطة مكافحة الإرهاب التي تتخذها منظومة الأمم المتحدة؛

وتسلم بأن المشاورات العالمية وجهود التواصل مع الدول الأعضاء لإعداد وتنقيح عناصر الخطة العالمية لأمن الطيران قد تكملت بالنجاح باعتماد المجلس في البداية لهذه الخطة في نوفمبر ٢٠١٧، واعتماد الطبعة الثانية للخطة في يونيو ٢٠٢٤؛

وتسلم بالجهود المتزايدة التي يتعين أن تبذلها الدول الأعضاء لتحقيق الأهداف العالمية الهدف الطموح للخطة العالمية لأمن الطيران المتمثل في إرساء منظومة عالمية قوية لأمن الطيران والحفاظ عليها، وهو هدف يركز على التنفيذ الكامل والفعال للقواعد القياسية للإيكاو في مجال أمن الطيران في جميع الدول الأعضاء، الموضوعة لعامي ٢٠٢٣ و٢٠٣٠، بدعم جماعي للدول من الدول الأعضاء الأخرى والإيكاو والمنظمات الإقليمية وقطاع الطيران وجميع الجهات المعنية الأخرى؛

وتسلم بأهمية تنفيذ وتعزيز ممارسات الأمن على المستوى العالمي، من جانب الإيكاو والدول الأعضاء فيها، والقائمة على المخاطر، والملائمة والمتناسبة مع مستوى التهديدات؛

وتؤكد على الحاجة إلى توخي اليقظة لأن الانعدام الملحوظ لحوادث أمن الطيران الكبرى لا يعني أن الخطر أقل، وتظل التدابير الاستباقية ضرورية؛

وتسلم بالحاجة المستمرة لإنشاء الوعي الأمني والثقافة الأمنية القوية والفعالة في مجال الطيران، من قبل الدول الأعضاء والصناعة والجهات المعنية الأخرى؛

وتضع في اعتبارها خطط الطريق الإقليمية التي اعتمدها المؤتمرات الإقليمية لأمن الطيران المعقودة في مصر وبنما والبرتغال وتايلند في الفترة بين عامي ٢٠١٧ و٢٠١٨؛

وتشير إلى البيان الختامي للمؤتمر الرفيع المستوى الثاني بشأن أمن الطيران الذي عُقد في مونتريال في نوفمبر ٢٠١٨، وما انبثق عنه من استنتاجات وتوصيات؛

وتضع في اعتبارها إعلان مسقط الوزاري بشأن أمن الطيران والأمن الإلكتروني في مجال الطيران المعتمد في أسبوع الإيكاو الأمني ٢٠٢٤ في مسقط بعمان في ١/١٢/٢٠٢٤؛

وتدرك بأهمية أن تقوم الدول الأعضاء ببلورة رؤية شاملة لأمن الطيران ومجالات المطيرات الطيران الأخرى، مع الحفاظ على التنسيق الفعال بين مختلف هيئاتها بما يضمن مراعاة جميع المعلومات ذات الصلة بالموضوع، وتقييم عواقب أي تدابير يتم اتخاذها بشأن أنشطة الطيران المدني، لا سيما بشأن سلامة الطيران؛

وتسلم بأن الشحن الجوي يؤدي دوراً حاسماً في نقل البضائع الأساسية، بما في ذلك الإمدادات الطبية واللقاحات، كما شوهد خلال القيود وتدابير الصحة العامة التي فرضتها جائحة فيروس كورونا كان لها تأثير خطير على صناعة الطيران وأنه يجب أن تراعي الإيكاو والدول الأعضاء هذا التأثير عند اتخاذ قرارات بشأن سياسات وتدابير أمن الطيران؛

وتذكر بالبيانات المشتركة الصادرة عن المؤتمرات المشتركة بين الإيكاو ومنظمة الجمارك العالمية بشأن تحسين أمن الشحن الجوي والتسهيلات، والتي عُقدت في سنغافورة في يوليو ٢٠١٢، وفي المنامة بالبحرين في أبريل ٢٠١٤، وفي كوالالمبور بماليزيا في يوليو ٢٠١٦؛

ولما كانت أعمال التخريب أو محاولات التخريب في شكل أجهزة حارقة توضع في الشحن الجوي و/أو البريد تطرح مخاطر جديدة على أمن وسلامة سلاسل التوريد العالمية وتسفر عن عواقب وخيمة على الاقتصادات الوطنية المرتبطة ببعضها البعض والتجارة العالمية؛

وتؤكد مجدداً على الالتزامات المبينة في الإعلان الوزاري للمؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا (HLCC-2021)، التي تشمل عدة أمور من بينها ضرورة أهمية ضمان التدفق الآمن والمأمون والمنظم للحركة الجوية مع الاستعداد التشغيلي للطيران، وضمان مرونة الطيران الدولي على المدى الطويل واستيعاب الدروس المستفادة من الجائحة الأحداث العالمية الحالية والمجوائح السابقة.

### فإن الجمعية العمومية:

- ١- تدين بشدة جميع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني بغض النظر عن مكان ارتكابها وهوية مرتكبيها وأسباب ارتكابها؛
- ٢- تلاحظ بشعور من المقت جميع أفعال ومحاولات أفعال التدخل غير المشروع التي تهدف إلى تدمير الطائرات المدنية في أثناء الطيران والمطارات المدنية من خلال تهديدات الصواريخ أرض-جو، وتهديدات الحرق للشحن الجوي والبريد وسلسلة التوريد، والهجمات باستخدام الطائرات غير المأهولة وغيرها من الهجمات التي تُشن عن بُعد، واستغلال الطائرات المدنية كأسلحة للدمار وقتل الأشخاص على متنها وعلى الأرض؛
- ٣- تؤكد مجدداً أن حماية الطيران من التهديدات المعقدة والمتطورة أمر حاسم الأهمية لاستدامة النقل الجوي وأنه ينبغي الاستمرار في معاملة أمن الطيران والأمن الإلكتروني كمسألة تكتسي أقصى درجات الأولوية وأنه ينبغي للإيكاو ودولها الأعضاء أن توفر الموارد المناسبة كما هو مطبق بالنسبة لجوانب أمن الطيران الأخرى أنه يجب على منظمة الطيران المدني الدولي ودولها الأعضاء الاستمرار في معاملة أمن الطيران وينبغي توفير الموارد المناسبة له؛
- ٤- تناشد جميع الدول الأعضاء أن تؤكد تأييدها الحازم لسياسة الإيكاو الثابتة وذلك بتطبيق أكثر إجراءات الأمن فعالية على النحو المطلوب والموصى به في الملحق السابع عشر — "أمن الطيران" والأحكام المتعلقة بالأمن الواردة في الملحق التاسع — "التسهيلات" سواء بشكل فردي أو بالتعاون فيما بينها للوقاية من أفعال التدخل غير المشروع ومعاينة المرتكبين والمخططين والراعين والناشطين المتطورين والممولين والمتأمرين في أي فعل من هذه الأفعال؛
- ٥- تؤكد مجدداً مسؤولية الإيكاو في تسهيل الحل المنسق والموحد للمساءل التي قد تنشأ بين الدول الأعضاء في الأمور التي تؤثر في التشغيل الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في العالم أجمع؛
- ٦- تكلف المجلس بمواصلة عمله كأولوية عاجلة بالعلاقة إلى إجراءات منع أفعال التدخل غير المشروع، وتأمين أداء هذا العمل بأعلى درجة من الكفاءة والاستجابة؛

٧- تدعو الإيكاو والدول الأعضاء فيها إلى تنفيذ قرارات مجلس الأمن للأمم المتحدة رقم ٢١٧٨ ورقم ٢٣٠٩ ورقم ٢٣٤١ ورقم ٢٣٩٥ ورقم ٢٣٩٦ ورقم ٢٤٨٢ وفقاً لكفاءات كل منها والعمل بشكل جماعي على إبراز الدور القيادي الذي تقوم به الإيكاو على المستوى العالمي فيما يخص حماية الطيران المدني الدولي ضد أفعال التدخل غير المشروع؛

٧ مكرراً- تدعو الإيكاو والدول الأعضاء فيها إلى تنفيذ استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب وإعلان دلهي الصادر عن لجنة مكافحة الإرهاب التابعة لمجلس الأمن بشأن مكافحة استخدام التكنولوجيات الجديدة والناشئة في الأغراض الإرهابية، ولا سيما تلك المنصوص عليها في المبادئ التوجيهية غير الملزمة بشأن التهديدات التي يشكلها الاستخدام الإرهابي للطائرات غير المأهولة؛

٨- تُقرّ بالدور القيادي الذي تضطلع به الإيكاو في مجال أمن الطيران وتطلب إلى وتكلف الأمين العام بإعلاء شأن أمن الطيران داخل الإيكاو ومكاتبها الإقليمية وضمان الاستدامة طويلة الأجل لبرنامج أمن الطيران في المنظمة، في سياق الميزانية البرنامج العادية؛

٩- تحثّ جميع الدول الأعضاء على مواصلة دعم تمويل أنشطة المنظمة في مجال أمن الطيران من خلال التبرعات في شكل موارد بشرية ومالية تتجاوز تلك المدرجة في الميزانية في إطار البرنامج الميزانية العادية؛

٩ مكرراً- تحثّ جميع الدول الأعضاء على ضمان التنفيذ الفعال للقواعد القياسية للإيكاو والسعي معاً لتحقيق الهدف الطموح لخطة الإيكاو العالمية لأمن الطيران (GASep) ومجالاتها الستة ذات الأولوية، والمشاركة بنشاط في الجهود العالمية والإقليمية سعياً إلى تحقيق هذا الهدف الطموح؛

١٠- تكلف المجلس بضمّان قيام فريق خبراء أمن الطيران باستعراض للخطة العالمية للسلامة الجوية (GASep) بصفة منتظمة لكي تظلّ مجدية، وأن تعالج أولوياتها التهديدات الحالية والناشئة وتستمر كأداة مفيدة لدعم جهود الدول الأعضاء لتحقيق التنفيذ الكامل للملحق السابع عشر - "أمن الطيران"؛

١١- تكلف المجلس بالنظر في الدروس المستفادة من تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران مع مراعاة المعالم المحطات الرئيسية العالمية للأعوام ٢٠٢٧ و ٢٠٣٠ و ٢٠٣٣ كمنقاط تفتيش باعتبارها مراحل رئيسية يقوم فيها المجتمع الدولي عندها بتقييم التقدم المحرز بما في ذلك التغييرات التي حدثت في صناعة الطيران نتيجة لجائحة فيروس كورونا عند إدخال تدابير على الخطة بما يضمن احتواءها على الغايات والأهداف الواضحة والجماعية لأمن الطيران، إلى جانب آلية لرصد التقدم باستخدام الإجراءات والأدوات القائمة لمساعدة الإيكاو والدول الأعضاء والجهات المعنية في ضمان التحسين المستمر في مجال أمن الطيران؛

١٢- توجّه الأمين العام إلى مواصلة استعراض وتحسين خطط الإيكاو وبرامجها المتعلقة بأمن الطيران بشكل شامل، وذلك باستخدام آليات تشاورية مع الدول الأعضاء وأوساط الصناعة، وذلك لضمان أن هذه الخطط والبرامج لا تزال تقي بالغرض المقصود منها وقابلة للتكيف مع التحديات الجديدة والناشئة في مجال أمن الطيران، مع النظر في نهج مبتكرة لمواصلة تحسين فعاليتها أو تعزيزها. وينبغي إفادة المجلس بانتظام بنتائج هذه الاستعراضات، بما في ذلك أي توصيات تصدر عنها.

١٣- تحثّ جميع الدول الأعضاء على اتخاذ المشاركة بفعالية في الجهود العالمية والإقليمية لتحقيق مقاصد وأهداف وغايات وأولويات الخطة العالمية لأمن الطيران على المستويين الوطني والإقليمي، مع مراعاة الأهداف العالمية الطموحة للخطة العالمية للسلامة الجوية المحددة لعامي ٢٠٢٣ و ٢٠٣٠؛

١٣- تحثّ جميع الدول الأعضاء والصناعة والجهات المعنية الأخرى على مواصلة اتخاذ إجراءات عملية لتعزيز ثقافة الأمن في مجال الطيران من أجل العمل على تنفيذ التدابير الأمنية بشكل فعال وتعزيز الوعي الأمني والسلوك الأمني الأمثل من جانب جميع الهيئات والأفراد.

## المرفق (ب)

### موثيق قانون الجو الدولية وسن التشريعات الوطنية وعقد الاتفاقات المناسبة لقمع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني

(أ) موثيق قانون الجو الدولية

لما كانت حماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع قد عززتها "الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" (طوكيو، ١٩٦٣) و"اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (لاهاي، ١٩٧٠)، و"اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني (مونتريال، ١٩٧١)، و"البروتوكول بشأن قمع أفعال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، المكمل للاتفاقية بشأن قمع أفعال التدخل غير المشروع ضد سلامة الطيران المدني" (مونتريال، ١٩٨٨)، فضلا عن "اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها" (مونتريال، ١٩٩١)، و"اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (بيجين، ٢٠١٠)، و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بيجين، ٢٠١٠)، و"بروتوكول تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" (مونتريال، ٢٠١٤) والاتفاقيات الثنائية لقمع مثل هذه الأعمال؛

#### فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول الأعضاء التي لم تنضم بعد إلى "الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات" (طوكيو، ١٩٦٣) و"اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (لاهاي، ١٩٧٠) و"اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي تُرتكب ضد سلامة الطيران المدني" (مونتريال، ١٩٧١)، و"بروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال" و"اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها" (مونتريال، ١٩٩١)، و"اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (بيجين، ٢٠١٠)، و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بيجين، ٢٠١٠)، و"بروتوكول تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات" (مونتريال، ٢٠١٤) تحثها على الانضمام إليها؛

٢- تناشد الدول الأعضاء التي لم تصبح بعد أطرافاً في موثيق قانون الجو المذكورة أعلاه، أن تنفذ المبادئ التي تتضمنها هذه الموثيق، حتى قبل التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها، وتناشد الدول الأعضاء التي تصنع المتفجرات البلاستيكية أن تنفذ تدابير تمييز هذه المتفجرات بأسرع ما يمكنها؛

٣- تطلب إلى الأمين العام مواصلة تذكير الدول الأعضاء بأهمية انضمامها كأطراف في اتفاقيات طوكيو ولاهاي ومونتريال وبيجين و"بروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال"، و"بروتوكول عام ٢٠١٠ المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات"، و"بروتوكول عام ٢٠١٤ لتعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات"، و"اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها"، وأن يقدم المساعدة التي تطلبها الدول الأعضاء التي تصادف أي صعوبات في سبيل انضمامها إلى هذه الموثيق؛

(ب) إصدار التشريعات الوطنية وعقد الاتفاقات المناسبة

١ يمكن الاطلاع على قوائم الدول الأطراف في موثيق أمن الطيران القانونية على موقع الإيكاو [www.icao.int](http://www.icao.int) تحت عنوان: ICAO Treaty

لما كان قيام الدول الأعضاء بإصدار القوانين الجنائية الوطنية التي تقضي بإنزال عقوبات مشددة على مرتكبي أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني يسهل كثيراً ردع تلك الأفعال؛

#### فإن الجمعية العمومية:

١- **تناشد** الدول الأعضاء أن تولي اهتماماً خاصاً لاعتماد إجراءات وافية ضد الأشخاص الذين يقومون بارتكاب أو تخطيط أو رعاية أو تمويل أو تسهيل أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، وأن تدرج على وجه الخصوص في تشريعاتها قواعد تقضي بإنزال عقوبات مشددة على هؤلاء الأشخاص؛

٢- **تناشد** الدول الأعضاء أن تتخذ إجراءات وافية لتسليم أو محاكمة الأشخاص الذين يرتكبون أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، وذلك بسن أحكام قانونية أو وضع معاهدة لهذا الغرض وإبرام اتفاقات مناسبة حتى يتسنى ترحيل الأشخاص الذين يرتكبون الهجمات الإجرامية ضد الطيران المدني الدولي.

### المرفق (ج)

#### تنفيذ تدابير الأمن الفنية

لما كانت حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع تتطلب من الدول الأعضاء ممارسة اليقظة المستمرة ووضع وتنفيذ إجراءات للتخفيف من حدة التهديدات، بما في ذلك تلك الواردة في الملحق السابع عشر — "أمن الطيران" والأحكام المتعلقة بالأمن الواردة في الملحق التاسع — "التسهيلات"؛

ولما كانت هناك حاجة واضحة إلى تعزيز وتطبيق إجراءات الأمن في جميع مراحل وعمليات نقل الأشخاص وأمتعتهم اليدوية وأمتعتهم المسجلة والبضائع والبريد وطرود البريد الخاص والسريع وإلى حماية الطيران المدني من الهجمات والتهديدات الإلكترونية، والتهديدات التي تتعرض لها المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات، وكذلك الهجمات التي تضطلع بها أو تسهلها عناصر من الداخل؛

ولما كانت التهديدات لنظم الشحن الجوي والبريد ككل، بما في ذلك التهديدات الحارقة في الشحن الجوي والبريد وسلاسل التوريد العالمية الناتجة عن محاولات التخريب من خلال دس الأجهزة الحارقة المرتجلة (IIDs) على الطائرات تتطلب نهجاً عالمياً في إعداد وتنفيذ متطلبات الأمن وأفضل الممارسات، بما في ذلك التبادل المستمر للمعلومات والتعاون المستمر مع المنظمات الدولية المعنية مثل منظمة الجمارك العالمية واتحاد البريد العالمي والمنظمة البحرية الدولية ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة. وفي هذا الصدد، ينبغي للدول أن تتبادل أفضل الممارسات الجديدة التي نفذت للتخفيف من التهديد الذي تشكله الأجهزة الحارقة المرتجلة أو عندما يتم استحداث تكنولوجيا جديدة للمساعدة في الكشف عن الأجهزة الحارقة المرتجلة؛

ولما كانت الدول الأعضاء هي المسؤولة عن التحقق من قيام الجهات الحكومية وسلطات المطارات ومشغلي الطائرات والهيئات الأخرى بتطبيق إجراءات الأمن؛

ولما كان التنفيذ الفعال لإجراءات الأمن التي تنادي بها الإيكاو يشكل وسيلة فعالة لمنع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني؛

ولما كان يجب استخدام مجموعة واسعة من الاستراتيجيات والأدوات المتعلقة بإدارة المخاطر للمواءمة بين التدابير الأمنية والمخاطر الأمنية لضمان فعالية واستدامة التدابير المتعلقة بأمن الطيران، مع مراعاة أي تأثيرات غير مقصودة على سلامة

الطيران المدني. في المقابل، سيستفيد التنسيق الفعال لسلامة الطيران وأمنه والأمن الإلكتروني من المعرفة المشتركة والجهود المعززة؛

ولما كانت الإجراءات المضادة اللازمة لحماية الطيران المدني لا نفيذ إلا من خلال توظيف أفراد الأمن المدربين تدريباً عالياً والأكفاء وإجراء التحريات الشخصية وإصدار الإجازات ومراقبة الجودة؛

ولما كانت جائحة فيروس كورونا قد تكون قد تطلبت التصريح باعتماد إجراءات مؤقتة لتخفيف بعض الشروط الأمنية حسب الحالة. وإذ تترك أهمية التقييم الدقيق ومعالجة المخاطر المرتبطة باستئناف عمليات الطيران، مع إيلاء اهتمام خاص للمخاطر الناجمة عن تأثير الجائحة على الموظفين؛

ولما كانت جائحة فيروس كورونا تتطلب التصدي للتهديدات والمخاطر الأمنية مع مراعاة المخاطر الجديدة المتعلقة بالصحة، مع ضمان التوازن مع عاملي التسهيلات والاستدامة؛

ولما كان غرس ثقافة أمنية محكمة في أوساط جميع العاملين، في مجال الأمن وخارجه، وعلى جميع المستويات وعبر مجال الطيران بأكمله، شرطاً أساسياً لتهيئة بيئة أمنية فعالة ومستدامة؛

ولما كانت التكنولوجيا والابتكارات في العمليات والتدريب المناسب مطلوبة لتحقيق أمن الطيران الفعال والكفؤ وتدابير التسهيلات للركاب والبضائع، وفي تعريف مستقبل نظم النقل الجوي، مع الاعتراف بالمهارات المتخصصة اللازمة لتشغيل وإدارة التكنولوجيات الحالية والناشئة لأمن الطيران، وتعيين وتدريب الموظفين على استخدامها، مع مواصلة الجهود المبذولة لاجتذاب الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران؛

وإذ تترك أن الاختبار والترخيص في الوقت المناسب وبكفاءة لمعدات أمن الطيران سواء الحالية والسريعة التطور أمر بالغ الأهمية لتعزيز أمن الطيران العالمي وتلبية النمو في حركة الركاب.

### فإن الجمعية العمومية:

١- تحث المجلس على أن يستمر في إعطاء أعلى أولوية لاعتماد تدابير فعالة وقائمة على الأدلة والمخاطر وقابلة للاستمرار من الناحية التشغيلية لمنع أفعال التدخل غير المشروع بما يتناسب مع التهديد الحالي لأمن الطيران المدني الدولي ومراعاة الطبيعة المبتكرة والمتطورة لذلك التهديد وعلى أن يواظب على تحديث أحكام الملحق السابع عشر باتفاقية شيكاغو والمتعلقة بالتهديدات والمخاطر؛

٢- تحث جميع الدول الأعضاء على أساس فردي وبالتعاون مع الدول الأعضاء الأخرى على اتخاذ كافة التدابير الممكنة للوقاية من أفعال التدخل غير المشروع، ولا سيما التدابير التي تقتضيها أو توصي بها أحكام الملحق السابع عشر، بالإضافة إلى التدابير التي يوصي بها المجلس؛

٣- تذكر مجدداً بمسؤولية جميع الدول الأعضاء عن تنفيذ تدابير فعالة تتعلق بأمن الطيران داخل أراضيها، مع الأخذ بعين الاعتبار للتهديدات المتطورة.

٤- تحث الدول الأعضاء على أن تتخذ بالكامل وبشكل مستدام أحكام الملحق السابع عشر — "الأمن" والأحكام المتعلقة بالأمن الواردة في الملحق التاسع — "التسهيلات" من أجل تعزيز جهودها الرامية إلى تنفيذ القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية الراهنة المتعلقة بأمن الطيران، وأن ترصد هذا التنفيذ، وأن تسد أي فجوات أو تصحح أي أوجه قصور على وجه السرعة وأن تتخذ كل الخطوات الضرورية لمنع وقوع أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي، وأن تراعي المواد الإرشادية الواردة

في دليل أمن الطيران الصادر عن الإيكاو (Doc 8973 - مقيّد التوزيع)، ودليل الإيكاو للتدريب على أمن الطيران (Doc 10207)، والمواد الإرشادية الأخرى المتصلة بالأمن والمتاحة في موقع الإيكاو الإلكتروني العام المقيد الدخول؛

٥- تشجع الدول الأعضاء أن تولي أهمية كبيرة للقواعد القياسية التي أعدت مؤخراً والتي تتصدى للتهديدات من الداخل وأن تتأكد من تنفيذها بشكل فعال في نطاق ولاياتها القضائية، وأن تواصل صقل واعتماد التدابير للتصدي لهذا التهديد؛

٦- تشجع الدول الأعضاء على النهوض بأمن الطيران باعتباره عنصراً رئيسياً في الأولويات الوطنية والاجتماعية والاقتصادية وفي التخطيط والعمليات؛

٧- تشجع الدول الأعضاء على العمل بالاشتراك مع قطاع الطيران لإعداد وتنفيذ اختبارات تشغيلية للتدابير الأمنية وتكنولوجيات وتقنيات وإجراءات مبتكرة وتنفيذها بفعالية؛

٧مكرر- تحث الدول الأعضاء والهيئات المختصة على التعاون وتحسين إجراءات ترخيص المعدات الأمنية، بهدف الحد من حالات التأخير والقضاء على الثغرات، وبالتالي تعزيز أمن الطيران العالمي.

٨- تشجع الدول الأعضاء والصناعة على تنسيق جهودها لتطوير عملية الكشف الأمني في مجال الطيران لتصبح أكثر مرونة في التصدي للتهديدات الجديدة، وأكثر سلاسة وتركيزاً على الركاب مع ضمان الاستمرار في تحقيق الأهداف الأمنية الواردة في الملحق السابع عشر - "أمن الطيران"؛

٩- تشجع الدول الأعضاء وجميع هيئات الطيران على إعلاء شأن ثقافة أمنية قوية وفعالة في مجال الطيران، بما في ذلك إعداد وبرامج وحملات التوعية الأمنية بين القوى العاملة والجمهور، والتي تشدد على أن الأمن مسؤولية الجميع؛

١٠- تحث الدول الأعضاء على تأمين الموارد اللازمة لضمان توافر مهنيين مؤهلين وكفاء لتنظيم التدابير المتعلقة بأمن الطيران وتشغيلها وصيانتها وتحديثها والإشراف على تنفيذها بفعالية للحفاظ على قوى عاملة كفوءة ومتحمسة ومدربة تدريباً جيداً واتخاذ الإجراءات لضمان وصون كفاءات الموظفين التي كانت موجودة قبل جائحة فيروس كورونا؛

١١- تشجع الدول الأعضاء على تطبيق رقابة فعالة، بما يشمل التقنيات عن بُعد عندما لا تسمح القيود أو الظروف الأخرى بإجراء أنشطة المراقبة في الموقع، على جميع جوانب نظمها الخاصة بأمن الطيران لضمان تنفيذ الإجراءات الأمنية بصورة فعالة ومستدامة؛

١٢- تشجع الدول الأعضاء، طبقاً لقوانينها وأنظمتها وبرامجها الداخلية لأمن الطيران ووفقاً للقواعد والتوصيات الدولية القابلة للتطبيق، على النهوض بتنفيذ تدابير أمن الطيران بطريقة عملية للقيام بما يلي:

(أ) توسيع نطاق الآليات القائمة للتعاون بين الدول الأعضاء والصناعة، على النحو الملائم، للتبادل الفوري للمعلومات والكشف المبكر عن التهديدات الأمنية لعمليات الطيران المدني، بما في ذلك التهديدات التي يتعرض لها الأمن الإلكتروني. وعلى الصعيد الفني، ينبغي أن يشمل هذا التبادل الفوري للمعلومات جميع الخبراء المعنيين؛

(ب) تقاسم الخبرات وأفضل الممارسات والمعلومات المتعلقة بالتدابير الأمنية الوقائية، بما في ذلك تقنيات الكشف الأمني والتفتيش وكشف المتفجرات والأجهزة الحارقة وكشف السلوك الأمني بالمطارات والكشف الأمني على العاملين بالمطارات واعتمادهم وتنمية الموارد البشرية والبحث والتطوير للتكنولوجيات ذات الصلة؛

(ج) استخدام التكنولوجيات الحديثة المتقدمة لكشف الأشياء والمواد الممنوعة ولمنع حمل مثل هذه الأشياء والمواد على متن الطائرات مع احترام خصوصية الأفراد وسلامتهم؛

د) تعريف تدابير الأمن القائمة على الأدلة والمخاطر والمناسبة للتهديدات والمناسبة معها والفعالة والتي تتسم بالكفاءة وتعدد المستويات الممكنة تشغيلياً والمستدامة اقتصادياً وتشغيلياً، وتأخذ في الاعتبار التأثير على الركاب والطاقم والاتجار المشروع؛

هـ) تعزيز الجهود في تأمين نظام أمن الشحن الجوي والبريد، ولا سيما في تخفيف التهديدات الحارقة التي توضع في الشحن الجوي والبريد بواسطة ما يلي:

- ١) إعداد إطار لأمن الشحن الجوي والبريد يتسم بالقوة والاستدامة والمقاومة؛
  - ٢) تنفيذ قواعد الأمن القوية بشكل فعال ومستدام؛
  - ٣) اعتماد نهج كامل لسلسلة التوريد في أمن الشحن الجوي والبريد، إذا كان ذلك مناسباً؛
  - ٤) إنشاء وتعزيز الإشراف ومراقبة الجودة على أمن الشحن الجوي والبريد؛
  - ٥) الاشتراك في جهود تعاونية ثنائية ومتعددة الأطراف لتنسيق التدابير الرامية إلى تعزيز وانسجام أمن الشحن الجوي والبريد وتأمين سلسلة التوريد العالمية الشحن الجوي؛
  - ٦) المشاركة في أفضل الممارسات والدروس المكتسبة من الدول الأعضاء الأخرى لتعزيز المستوى الشامل لأمن الشحن الجوي والبريد؛
  - ٧) تعزيز المبادرات لتكثيف بناء القدرات والابتكار في أمن الشحن الجوي والبريد؛
- و) إيلاء الاهتمام معالجة لسوء الاستخدام المحتمل لنظم الطائرات غير المأهولة والتنقل الجوي المتقدم وتطبيق التدابير الأمنية لمنع استخدامها في أفعال التدخل غير المشروع؛
- ز) ضمان إجراء عمليات تقييم التهديدات والمخاطر الأمنية التي يواجهها الطيران المدني ضمن أراضيها ومجالها الجوي باستمرار، واستخدام عمليات التقييم هذه للاستفادة منها على النحو المناسب في إعداد التدابير المضادة وتعديل سياسات أمن الطيران، تقديم المعلومات إلى الجهات المعنية في الوقت المناسب بشأن جميع المخاطر المحتملة بالنسبة إلى الطيران المدني.
- ح) معالجة مخاطر الهجمات في المناطق المفتوحة للجمهور، بما في ذلك مباني محطات الركاب، من خلال العمل مع جميع الجهات المعنية من أجل:
- ١) الحفاظ على توازن مناسب بين احتياجات التدابير الأمنية الفعالة والمستدامة وتسهيلات الركاب؛
  - ٢) تنفيذ مجموعة من التدابير المرنة والعملية، القائمة على المخاطر، مع تحديد المسؤوليات بشكل واضح بين الجهات الفاعلة ذات الصلة؛
  - ٣) تقادي قدر الإمكان إحداث مواطن ضعف تشكلها مناطق تجمع جمهور داخل المحطة أو في محيطها؛
  - ٤) ترسيخ ثقافة تقوم على اليقظة المستمرة والردع والوقاية والاستجابة والقدرة على الصمود بشكل منسق في مواجهة التهديدات المتطورة؛
- ط) ضمان حماية الطيران المدني ضد الهجمات والتهديدات الإلكترونية؛

ي) معالجة الخطر الذي تشكله الجهات من الداخل من خلال استغلال الموظفين وامتيازات حق الوصول إلى المناطق المأمونة والمعلومات الأمنية الحساسة، مع مراعاة تأثير جائحة فيروس كورونا واحتمال أن تكون الجائحة قد أدت إلى نقاط ضعف داخلية أو تسببت في ظهور نقاط ضعف داخلية جديدة.

١٣- **تناشد** الدول الأعضاء، مع احترام سيادتها، أن تقلل من حدوث اضطراب في السفر الجوي بسبب الخلط أو التفسير غير المتسق للقواعد القياسية، وذلك من خلال إقامة التعاون وتنسيق التدابير المتخذة لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات على نحو يتسم بالاتساق والكفاءة والفعالية، ومن خلال تقديم المعلومات جيدة التوقيت والمتاحة بسهولة لجمهور المسافرين؛

١٤- **تناشد** الدول الأعضاء أن تقوم، عند طلبها من دولة أخرى تطبيق تدابير أمنية لحماية طائرة تطلق فوق أراضيها، أن تراعي مراعاة تامة تدابير الأمن المطبقة بالفعل في الدول المطلوب منها الحماية؛ وأن تقوم، عند الاقتضاء والتحقق من صحتها باستمرار، بالاعتراف بتلك التدابير كتدابير مساوية للحد من الازدواجية؛

١٥- **تطلب** إلى الإيكاو القيام بما يلي:

أ) أن يتأكد من أن أحكام الملحق السابع عشر — "أمن الطيران" والملحق التاسع — "التسهيلات" متوافقة ومكملة لبعضها البعض؛

ب) أن يستمر في تعزيز عمليات ومفاهيم الأمن الفعالة والابتكارية، من خلال من خلال زيادة الوعي بفعاليات أمن الطيران الإقليمية ودون الإقليمية بناء على طلب الدول الأعضاء المعنية، بما في ذلك التعاون مع أصحاب المصلحة في الصناعة والشركات المصنعة للمعدات لتطوير الجيل القادم من عمليات الكشف الأمني للركاب والبضائع؛

ج) أن يواصل دعم عمل فريق خبراء أمن الطيران لمعالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وأن يضع الإجراءات الوقائية الملائمة القائمة على الأدلة والمخاطر والمواد الإرشادية؛

د) تشجيع الدول والجهات المعنية على مواصلة تعزيز التعاون من خلال اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف، حسب الاقتضاء، من أجل تحسين آليات تبادل المعلومات، والقدرة على اختبار وترخيص المعدات الأمنية، ومعالجة المشهد العالمي المتطور للتهديدات الأمنية في مجال الطيران.

هـ) أن يعزز تطوير عمليات الاعتراف بالتعادل المتبادل بغرض مساعدة الدول الأعضاء على اتخاذ ترتيبات ذات نفع متبادل، بما في ذلك ترتيبات الأمن في موقع واحد، التي تعترف بتعادل إجراءات أمن الطيران فيها، حيث تحقق هذه نفس النتائج، وذلك وفقاً للشروط المنصوص عليها في الملحق السابع عشر، والتي تستند إلى عملية تحقيق شاملة ومستمرة وتبادل فعال ومستمر للمعلومات عن نظم أمن الطيران في كل منها ولا تخلق نقاط ضعف وتدخل مخاطر جديدة في شبكة الطيران؛

و) أن يواصل معالجة التهديدات والأخطار الأخرى، بما في ذلك المعقدة والمتطورة منها والتهديدات الإلكترونية ضد الطيران المدني والأخطار التي تتعرض لها المناطق المتاحة للركاب في المطارات وأمن إدارة الحركة الجوية، بالتشاور مع فريق خبراء أمن الطيران وفريق خبراء الأمن الإلكتروني؛

١٦- **توجه** الأمين العام إلى تحديث وتعديل "دليل أمن الطيران للإيكاو" (Doc 8973 - مقيد التوزيع) على فترات ملائمة وإعداد مواد إرشادية جديدة مصممة لمساعدة الدول الأعضاء على معالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وعلى تنفيذ المواصفات والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني؛

١٦ مكرراً- **توجه الأمين العام بتحديث وتعديل دليل الإيكاو للتدريب على أمن الطيران (Doc 10207)** ووضع مواد إرشادية جديدة تهدف إلى مساعدة الدول الأعضاء في تعيين موظفيها واختيارهم وتدريبهم، بما في ذلك مراعاة ضمان الجودة والعوامل البشرية، أثناء تنفيذ المواصفات والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني؛

١٧- **توجه الأمين العام إلى ضمان العمل بصفة دورية على استعراض وتحديث "بيان الإيكاو العالمي الخاص بسياق المخاطر" (Doc 10108)**، الذي ينص على منهجية تقدير المخاطر لأمن الطيران التي يمكن أن تنتظر فيها الدول الأعضاء لاستخدامها في إعداد تقييماتها الوطنية للأخطار وإدراج التقييمات القائمة على المخاطر، تمثيلاً مع الوثيقة Doc 10108، مع أي توصيات لاعتماد تدابير أمن الطيران الجديدة أو المعدلة في الملحق السابع عشر أو في أي وثيقة أخرى من وثائق الإيكاو.

١٨- **توجه الأمين العام إلى ضمان إشراك مجالات الخبرة الملائمة في تقييم مخاطر أمن الطيران وفي إعداد القواعد والتوصيات الدولية، والمواصفات، والمواد الإرشادية والوسائل الأخرى لمعالجة مسائل أمن الطيران، بما في ذلك التنسيق مع أفرقة الخبراء الأخرى؛**

١٩- **توجه المجلس إلى تقييم اختصاصات فريق خبراء أمن الطيران بشكل مستمر ووضع النظم الإدارية لضمان عدم وجود أي قيود تحد من قدرة فريق الخبراء على النظر في النطاق الكامل لقضايا أمن الطيران.**

٢٠- **توجه الأمين العام إلى مواصلة العمل على ضمان تمتع أمن الطيران بالمكانة المناسبة باعتبارها مبدأ أساسياً وعنصراً وظيفياً للأمانة العامة للإيكاو، بما يتناسب مع أهميته في تقدم الطيران المدني الدولي واستدامته وتنميته بشكل آمن ومنظم.**

#### المرفق (د)

##### برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر

لما كان برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر قد نجح في الوفاء بالتكليف الوارد في المرفق (د) من قرار الجمعية العمومية ٤١-٤٤-١٨؛

ولما كان ضمان أمن الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم لا يزال أحد الأهداف الرئيسية للمنظمة؛

ولما كانت الدول الأعضاء ملتزمة بالامتثال للقواعد القياسية المنصوص عليها في الملحق السابع عشر "أمن الطيران" المتعلقة بالأمن والقواعد القياسية المنصوص عليها في الملحق التاسع — "التسهيلات"؛

ولما كان إنشاء نظام فعال لمراقبة أمن الطيران من قبل الدول الأعضاء يدعم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بأمن الطيران الدولي ويسهم في تحقيق هذا الهدف؛

وإذ تذكر بأن الدول الأعضاء هي التي تضطلع بالمسؤولية النهائية عن ضمان أمن الطيران المدني؛

وتضع في اعتبارها أن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر قد يمكن أن يثبت فاعليته في تحديد المخاوف الأمنية في مجال الطيران وفي تقديم توصيات لتبديدها وأن البرنامج يواصل التمتع بدعم الدول الأعضاء والعمل كعامل مساعد لمجهوداتها المستمرة الرامية إلى الوفاء بالتزاماتها الدولية في مجال أمن الطيران؛

وتضع في اعتبارها أن نتائج التدقيق في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) تساهم كثيراً في فهم وضعية أمن الطيران على المستويين العالمي والإقليمي وعلى مستوى فرادى الدول الأعضاء؛ ويمكن أيضاً استخدام البيانات المجمعة بخصوص "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) للتأكد من وصول تحقيق الدول الأعضاء للأهداف الطموحة للمراحل الرئيسية المنصوص عليها في الخطة العالمية لأمن الطيران

ويمكن أن تساعد في إبلاغ تروود فريق خبراء أمن الطيران بالمعلومات اللازمة لتحديد أولويات مجالات العمل بما في ذلك إعداد وتحديث الملحق السابع عشر؛

وتسلم بأن التنفيذ الفعال من جانب الدول لخطط الإجراءات التصحيحية لمعالجة الثغرات التي كشفتها عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر تنفيذاً فعالاً يعد عنصراً أساسياً وحاسماً من عملية الرصد من أجل تحقيق الهدف العام وهو تعزيز أمن الطيران العالمي؛

وتسلم بأهمية قدر محدود من الكشف عن نتائج تدقيق الإيكاو لأمن الطيران، مع إيجاد توازن بين حاجة الدول الأعضاء إلى أن تعي بالشواغل الأمنية العالقة والحاجة إلى الحفاظ على المعلومات الأمنية الحساسة بعيداً عن عامة الناس؛

وتراعي موافقة المجلس على آلية لمعالجة الشواغل الأمنية الكبيرة في الوقت المناسب؛

وتسلم بأهمية وضع استراتيجية منسقة تيسيراً للمساعدة المقدمة إلى الدول الأعضاء اعتماداً على مجلس استعراض الرصد والمساعدة الرفيع المستوى التابع للأمانة العامة؛

وتسلم بأن استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر والتطور المستمر لهذا البرنامج من الأمور الأساسية لتوفير الثقة المتبادلة في مستوى أمن الطيران بين الدول الأعضاء والتشجيع على التنفيذ الملائم لقواعد الأمن؛

وتسلم بأن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر قد تعافى من تأثير جائحة فيروس كورونا من خلال زيادة عدد القيود المفروضة على الموارد قد حدثت من وتيرة إجراء عمليات التدقيق التي أجريت خلال الفترة الثلاثية سنوات الماضية، والتي جرى تمويلها من المساهمات الطوعية إلى حد كبير؛

وتذكر بأن الجمعية العمومية قد طلبت من المجلس في دورتها الأربعين والحادية والأربعين أن يقدم تقريراً بشأن التنفيذ الشامل للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛

### فإن الجمعية العمومية:

١- تلاحظ أن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر أساهم في تحسين أمن الطيران العالمي من خلال التدقيق والرصد المستمر لأداء الدول الأعضاء في مجال أمن الطيران؛

٢- توجه الأمين العام إلى ضمان استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر في تقييم وقياس التنفيذ المستدام والفعال للقواعد القياسية الواردة في الملحق السابع عشر، بما في ذلك النهج القائمة على المخاطر والالتزام بها، والقواعد القياسية المتعلقة بالأمن الواردة في الملحق التاسع، والاستناد إلى المخاطر في تحديد أولويات عملية التدقيق، وأن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر يعالج في الوقت المناسب أوجه القصور الخطيرة؛

٣- تعرب عن تقديرها للدول الأعضاء على تعاونها في عمليات تدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر وتوفير خبراء الأمن الذين يجري ترخيصهم كمدققين في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر ليعملوا كخبراء لفترات قصيرة الأجل لإجراء عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، وكذلك كخبراء لفترات طويلة للعمل كرؤساء أفرقة تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛

٤- تطلب إلى المجلس أن يضمن استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر وتزويده بالموارد الكافية والإشراف على أنشطته لدى رصده قدرة الدول الأعضاء على وضع أنظمة مستدامة لأمن الطيران والحفاظ عليها، وفقاً

للقواعد القياسية للإيكاو المتعلقة بالأمن وتنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية لكي تعالج في الوقت المناسب أوجه القصور التي يجري تحديدها أثناء عمليات التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛

٥- **تحيط تحت** علماً بما اضطلعت به الأمانة العامة للإيكاو من عمل، بالتشاور مع الدول الأعضاء، من أجل استعراض نطاق ومنهجية "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) وتحت الأمانة العامة على مواصلة تحسين فعالية وكفاءة البرنامج مع الحفاظ على جودته، بالتشاور مع "مجموعة الدراسة المعنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" التابعة للأمانة العامة وبمساعدة أعضاء فريق خبراء أمن الطيران والمراقبين، حسب الاقتضاء؛

٦- **تعتمد** سياسة مستوى محدود من الكشف عن نتائج تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر بما في ذلك الإبلاغ الفوري عن وجود شواغل أمنية هامة؛

٧- **تحت** جميع الدول الأعضاء على تقديم الدعم الكامل للإيكاو عن طريق:

- (أ) توقيع مذكرة التفاهم الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛
- (ب) إعداد جميع الوثائق المطلوبة وتقديمها إلى الإيكاو حسب الجداول الزمنية المقررة قبل أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر في المواعيد التي تحددها الإيكاو؛
- (ج) تسهيل عمل أفرقة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر أثناء الاضطلاع بأنشطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛
- (د) إعداد وتقديم خطة إجراءات تصحيحية ملائمة لسد الثغرات المكتشفة من خلال أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛
- (هـ) تنفيذ التدابير التصحيحية في الأجل الزمنية المتفق عليها بين الدول الأعضاء والإيكاو.

٨- **تطلب** إلى الأمين العام أن يضمن الاستدامة المالية الطويلة الأجل للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر من خلال اتخاذ تدابير لإضافة التمويل اللازم للموظفين ولأنشطتها في ميزانية البرنامج العادي في أقرب وقت ممكن؛

٨ مكرراً- **تحت** جميع الدول الأعضاء على قبول عمليات التدقيق في المواعيد التي تحددها الإيكاو، ما لم تمنعها أسباب قاهرة من القيام بذلك، لضمان توفير المعلومات اللازمة في الوقت المناسب دعماً لبرامج وأنشطة الإيكاو الأخرى، والحيلولة دون تعريض برنامج التدقيق لتداعيات مالية وإدارية سلبية؛

٩- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم تقريراً عن التقدم المحرز إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية حول تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر.

## المرفق (هـ)

### دعم التنفيذ والتنمية من جانب الإيكاو — برنامج الأمن الطيران

لما كان تنفيذ التدابير الفنية لمنع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي يتطلب موارد مالية وتدريباً للأفراد؛

ولما كانت بعض البلدان، وخصوصا البلدان النامية، تقتصر للقدرة على مراقبة أمن الطيران، ولا تزال تواجه صعوبات في تنفيذ التدابير الوقائية تنفيذا تاما رغم المساعدة المقدمة لها لأن مواردها المالية والفنية والمادية غير كافية؛

**ومع التأكيد من جديد على قيمة وأهمية مبادرة الإيكاو لـ"عدم ترك أي بلد وراء الركب" التي تهدف إلى مساعدة الدول التي لديها حاجة إلى ذلك من خلال دعم وتوفير التدريب والمساعدة وبناء القدرات بشكل موجه وفعال في مجال أمن الطيران والأمن الإلكتروني للدول، مع تعزيز الاستدامة الذاتية للدول على المدى الطويل.**

### فإن الجمعية العمومية:

- ١- **توجّه الأمين العام إلى تعزيز الجهود التي تبذلها الدول الأعضاء وغيرها من هيئات الطيران في جميع أنحاء العالم لتقديم المساعدة الفنية الفعالة ودعم الدول الأعضاء من خلال تشجيع الأنشطة المنسقة والموجهة وذات الأولوية لبناء القدرات في مجال أمن الطيران الدولي، التي تسترشد باستراتيجية الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران؛**
- ٢- **تحث الدول الأعضاء على أن تسهم طوعاً بالموارد المالية والعينية لزيادة نطاق وتأثير أنشطة الإيكاو لتعزيز أمن الطيران؛**
- ٣- **توجّه الأمين العام إلى التأكد من أن المساهمات المتلقاة من أجل أنشطة دعم التنفيذ والتنمية في مجال أمن الطيران قد تم تخصيصها بالكامل لتلك الأنشطة دون غيرها؛**
- ٤- **تحث الدول الأعضاء القادرة على تقديم المساعدة في تنفيذ الأنشطة الفعّالة والموجهة لبناء القدرات في مجال أمن الطيران. وينبغي أن تشمل هذه الأنشطة، والتدريب، والمساعدة الفنية ودعم التنفيذ والتنمية ونقل التكنولوجيا، وتوفير الموارد الضرورية الأخرى، حيثما كانت هناك حاجة إلى ذلك من أجل تمكين جميع الدول من تنفيذ نظام أمن طيران فعّال ومُحسّن؛**
- ٥- **تدعو الدول الأعضاء إلى الاستفادة من قدرة الإيكاو على تقديم أو تسهيل أو تنسيق المساعدة العلاجية القصيرة الأجل والمساعدة الطويلة الأجل لسد الثغرات في تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية في الملحق السابع عشر، وقدرة الإيكاو على تحقيق الاستخدام الأفضل لنتائج تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران لتعريف وتوجيه أنشطة بناء القدرات في أمن الطيران من أجل منفعة الدول الأعضاء المحتاجة؛**
- ٦- **تدعو الدول الأعضاء إلى أن تنتظر أيضاً في طلب المساعدة من الإيكاو والمنظمات الدولية والإقليمية الأخرى لتلبية احتياجاتها إلى المساعدة الفنية الناشئة عن الحاجة لحماية الطيران المدني الدولي؛**
- ٧- **تحث الإيكاو والدول الأعضاء والمنظمات على أن تشارك في معلومات الإيكاو عن برامج المساعدة لديها وأنشطتها من أجل تعزيز كفاءة وفعالية استخدام الموارد؛**
- ٨- **توجّه الأمين العام إلى تسهيل تنسيق برامج وأنشطة المساعدة بقدر المستطاع بما في ذلك من خلال جمع أي معلومات متاحة عن هذه المبادرات؛**
- ٩- **توجّه الأمين العام إلى أن يرصد ويقمّ نوعية وفعالية مشاريع الإيكاو للمساعدة وتقدم التقارير الدورية بشأن استخدام الموارد المالية والعينية وبشأن الآثار المقاسة لهذه المساهمات؛**
- ١٠- **تحث الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة المعنيين على التشارك لتنظيم وتوصيل أنشطة بناء القدرات، التي توثق الالتزامات التي أبدتها كل طرف؛**

- ١١- **تطلب** من الأمين العام تحديث وتحسين برنامج الإيكاو للتدريب على أمن الطيران، ومجموعاً بما في ذلك الحفاظ على تحديث وتطوير الحزم المواد التدريبية في مجال أمن الطيران، وحلقات العمل أمن الطيران، وتشجيع وتعزيز الوسائل الأخرى في التدريب على أمن الطيران كالتعلم بالوسائل الإلكترونية والتعلم المختلط؛
- ١٢- **تحث** الدول الأعضاء على المساهمة في أنشطة برنامج الإيكاو للتدريب في مجال على أمن الطيران؛
- ١٣- **تطلب** من الأمين العام الإشراف على إعادة تقييم شبكة الإيكاو لمراكز التدريب على أمن الطيران وتطويرها وتعزيزها ودعمها وصونها للتأكد من الوفاء بمتطلبات التدريب على أمن الطيران وتحقيق مستويات التعاون السليمة؛
- ١٤- **تحث** الدول الأعضاء على الاستفادة من استخدام مركز الإيكاو مراكز التدريب على أمن الطيران الخاصة بالإيكاو للتدريب على أمن الطيران لغرض التدريب على أمن الطيران.

### المرفق (و)

#### إجراءات المجلس إزاء التعاون المتعدد الأطراف والتعاون الثنائي في مختلف مناطق العالم

لما كان التعاون المتعدد الأطراف والثنائي بين الدول الأعضاء يمكن أن يكمل ويعزز حقوق والتزامات الدول الأعضاء المنصوص عليها في مواثيق قانون الجو بشأن أمن الطيران وفي القواعد والتوصيات الدولية المعتمدة من المجلس بشأن أمن الطيران؛ ولما كانت اتفاقات الخدمات الجوية متعددة الأطراف والثنائية تشكل الأساس القانوني الرئيسي للنقل الدولي التجاري للركاب والأمتعة والبضائع والبريد عن طريق الجو؛ ولما كانت أحكام أمن الطيران ينبغي أن تشكل جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقات متعددة الأطراف والثنائية بشأن الخدمات الجوية؛ ولما كان التركيز على نتائج الأمن والاعتراف بالتبادل وبأمن المحطة الواحدة واحتراماً لروح التعاون المعروفة في الاتفاقات متعددة الأطراف و/أو الثنائية الخاصة بخدمات النقل الجوي، تعد مبادئ سياسية يمكن لتنفيذها أن يسهم كثيراً في استدامة أمن الطيران. فإن الجمعية العمومية:

- ١- تدرك أن النجاح في إزالة الأخطار التي تهدد الطيران المدني لن يتسنى إلا من خلال تضافر جهود جميع المعنيين ومن خلال إقامة علاقات عمل وثيقة بين الهيئات الوطنية ومنظمي أمن الطيران في جميع الدول الأعضاء؛
- ٢- تحث جميع الدول الأعضاء على إدراج بند يتعلق بأمن الطيران في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية، مع مراعاة البند النموذجي الذي اعتمده المجلس في ١٩٨٦/٦/٢٥، وعلى أن تأخذ في الحسبان نص الاتفاق النموذجي الذي اعتمده المجلس في ١٩٨٩/٦/٣٠؛
- ٣- تحث جميع الدول الأعضاء على أن تعتمد المبادئ الرئيسية التالية باعتبارها أساساً للتعاون الدولي لأمن الطيران، ولضمان التعاون الفعال في مجال أمن الطيران بين الدول الأعضاء والإيكاو وغيرها من المنظمات الدولية الأخرى:
- (أ) احترام روح التعاون المعروفة في الاتفاقات الثنائية و/أو متعددة الأطراف للخدمات الجوية؛
- (ب) الاعتراف بتدابير الأمن المكافئة؛
- (ج) التركيز على نتائج الأمن؛

٤- تحث جميع الدول الأعضاء على أن تشترك في شبكة ضباط الاتصال لشؤون أمن الطيران التي أنشأتها الإيكاو - إن لم تكن قد اشتركت فيها - والتي أنشئت للإبلاغ عن الأخطار المحدقة بعمليات النقل الجوي المدني بهدف توفير شبكة دولية لاتصالات أمن الطيران في داخل كل دولة، وأن تعزز من الاتساق والتعاون فيما بينها لضمان تبادل أفضل الممارسات من خلال وسائل AVSECPaedia.

٥- تحث الإيكاو على تعزيز المبادرات التي تُمكن من إنشاء منابر تكنولوجية لتبادل معلومات أمن الطيران بين الدول الأعضاء؛

٦- **تطلب** أن تواصل الإيكاو العمل على ما يلي:

(أ) تشجيع الدول الأعضاء على الإبلاغ عن تجربتها بصدد التعاون فيما بينها على منع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي؛

(ب) تحليل الظروف والاتجاهات المتباينة في منع التهديدات التي يتعرض لها الطيران المدني الدولي في مختلف مناطق العالم؛

(ج) إعداد توصيات لتعزيز التدابير الرامية إلى منع أفعال التدخل غير المشروع هذه؛

٧- **تطلب** من المجلس العمل على وجهي الاستعجال والسرعة اللازمين لمعالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني والتخفيف من حدة أي اضطراب في السفر الجوي نتيجة للخلط أو التنفيذ أو التفسير غير المتسق للإجراءات الضرورية، وذلك بتسهيل الاستجابة المشتركة والمتسقة من الدول الأعضاء، والتشجيع على قيام الدول الأعضاء بإعلام جمهور المسافرين بشكل واضح بتلك الأمور.

## المرفق (ز)

### التعاون الدولي والإقليمي في مجال أمن الطيران

إن تُقر بأن التهديد الذي يتعرض له الطيران المدني يقتضي رد فعل عالمي وفعال من جانب الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والإقليمية المعنية.

وتقر بوضع "اتفاق الأمم المتحدة العالمي لتنسيق مكافحة الإرهاب" لتعزيز نهج الأمم المتحدة المشترك من أجل دعم الدول الأعضاء في تنفيذ استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب وقرارات ومهام الأمم المتحدة ذات الصلة بذلك؛  
فإن الجمعية العمومية:

١- **تدعو** منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والوكالة الدولية للطاقة الذرية (IAEA)، ومنظمة الشرطة الجنائية الدولية (الإنتربول)، والمنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا (OSCE)، والمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة (UNCTED)، ومكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب (UNOCT)، ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC)، والاتحاد البريدي العالمي (UPU)، ومنظمة الجمارك العالمية (WCO)، والاتحاد الأفريقي (AU)، والاتحاد الأوروبي (EU)، والمنظمة العربية للطيران المدني (ACAO)، واللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)، واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، والمجلس الدولي للمطارات (ACI)، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الجو والفضاء (ICCAIA)، واتحاد الأكسبريس العالمي

(GEA)، والاتحاد الدولي لرابطات نقل البضائع (FIATA)، والاتحاد الدولي للشحن الجوي (TIACA)، وغير ذلك من الجهات المعنية إلى مواصلة التعاون مع الإيكاو إلى أقصى درجة ممكنة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع؛

٢- **توجّه** المجلس بمواصلة تعاونه مع "لجنة الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب" في مجال أمن الطيران وإدارة الحدود في إطار الجهود العالمية لمكافحة الإرهاب، وتطلب إلى الأمين العام استخدام خبرات المنظمة لمساعدة المديرية التنفيذية لمكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة في إجراء زيارات فُطرية لتقييم جهود مكافحة الإرهاب التي تبذلها الدول الأعضاء، بما في ذلك التقدم المحرز وأوجه القصور المتبقية والمجالات ذات الأولوية التي تكون بحاجة إلى المساعدة الفنية، وكذلك تحديد الاتجاهات والتحديات المتعلقة بالإرهاب وأفضل الممارسات المستخدمة في تنفيذ قرارات مجلس الأمن في هذا الشأن؛

٣- **توجّه** الأمين العام باستخدام خبرات المنظمة في مجال أمن الطيران وإدارة الحدود لدعم الأعمال الجارية في إطار "اتفاق الأمم المتحدة لتنسيق العالمي لمكافحة الإرهاب" لتعزيز نهج الأمم المتحدة المشترك لمنع الإرهاب ومكافحته، ومساعدة مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب (UNOCT) في جهوده لتقديم المساعدة الفنية ودعم بناء قدرات الدول الأعضاء مع ضمان تنسيق أنشطة المساعدة لتفادي ازدواجية الجهود وضمان استخدام الموارد بكفاءة؛

٤- يدعو الدول الأعضاء إلى المبادرة إلى تقديم الدعم للمجموعات الإقليمية التابعة للإيكاو والمعنية بأمن الطيران والأمن الإلكتروني، بالإضافة إلى البرامج التعاونية في مجال أمن الطيران حيثما وُجدت في مختلف الأقاليم، والتي تعتبر حيوية لمساعدة الدول على تنفيذ القواعد القياسية للإيكاو، وتحسين الكفاءات التشغيلية، وتعزيز الاستدامة الذاتية لبرامج وعمليات الدول في مجال أمن الطيران على المدى الطويل.

## مناطق النزاعات

١٣-٩ قدم المجلس في ورقة العمل WP/35 لمحة عامة عن الأنشطة التي تضطلع بها الإيكاو والدول الأعضاء من أجل حماية الطيران المدني من المخاطر الكامنة عند تسيير عمليات فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها.

١٣-١٠ وفي ورقة العمل WP/120، تعرض كندا، برعاية مشتركة من إسرائيل والاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، وجمهورية كوريا وعمان وكازاخستان والمغرب وكينيا ونيوزيلندا والولايات المتحدة والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية واتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي لطيران الأعمال والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية، التقدم المحرز والعمل المستقبلي في تعزيز التخفيف من المخاطر الناجمة عن مناطق النزاعات ومنع وقوع المزيد من المآسي، مع التأكيد على الحاجة إلى تحديث الوثيقة 10084 Doc، وتعزيز التنسيق بين القطاعين المدني والعسكري، ومباشرة العمل على وضع إطار عام لفريق التنسيق للطوارئ (CCT). وتدعو الورقة أيضاً إلى جملة أمور من بينها زيادة الوعي بوثيقة "دليل التعاون بين القطاعين المدني والعسكري في مجال إدارة الحركة الجوية" الصادرة عن الإيكاو (Doc 10088)، ووضع مجموعة أدوات التنفيذ الصادرة عن الإيكاو بشأن مناطق النزاعات، والتي تشمل دعم التنفيذ وتوجيهات فريق التنسيق للطوارئ والتدريب.

١٣-١١ وفي ورقة العمل WP/201، تسلط مصر الضوء على دورها في مساعدة الدول المتأثرة بالنزاع على إعادة الانخراط في الطيران المدني العالمي من خلال التعاون الأمني وبناء القدرات والدعم العملي. وبالإضافة إلى الجهود التي تبذلها مصر، تدعو الورقة منظمة الطيران المدني الدولي إلى مساعدة الدول الأخرى التي تتعافى من النزاعات أو الأزمات، وتحثّ الدول الأعضاء على تبادل الخبرات الفنية والدعم العملي.

## المناقشة

١٣-١٢ إن اللجنة تؤكد على الحاجة الملحة إلى مواصلة الجهود العالمية لتعزيز إدارة المخاطر في مناطق النزاعات في الطيران المدني الدولي. وفي حين وضعت الإيكاو توجيهات شاملة، على النحو الوارد في الطبعة الثالثة من "دليل تقييم المخاطر لعمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاع أو بالقرب منها" (الوثيقة 10084 Doc)، فإن تنفيذها لا يزال متفاوتاً بين الدول والمشغلين. ويلاحظ أيضاً أن الإرشادات الحالية يجب أن تتطور لكي تعبر عن المخاطر الناشئة، ومنها التداخل مع النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية والاستخدام المتزايد لنظم الأسلحة المتقدمة، بما في ذلك تلك المصممة للاستخدام العسكري، من جانب العديد من الجهات الفاعلة بما يعرض الطيران المدني للخطر، وكذلك الطائرات غير المأهولة المسلحة. ولذلك، توصي اللجنة بأن تستعرض الإيكاو الوثيقة 10084 Doc لمعالجة الثغرات المحددة ومواطن الضعف المتزايدة.

١٣-١٣ ولاحظت اللجنة أن عدم وجود بروتوكولات محددة لتبادل المعلومات المتعلقة بمناطق النزاعات يعوق التنسيق الفعال بين الجهات المعنية، بما في ذلك مشغلو الطائرات ومقدمو خدمات الملاحة الجوية. ولذلك فإن اللجنة تؤيد المبادرات العالمية، مثل مبادرة الأجواء الآمنة، باعتبارها وسيلة فعالة لتبادل أفضل الممارسات والمعلومات، وتدعو الدول الأعضاء والجهات المعنية إلى الانضمام إلى هذه المساعي.

١٣-١٤ وشددت اللجنة أيضاً على أهمية إنشاء أطر منظمة للتعاون بين القطاعين المدني والعسكري، مع الاعتراف بالتحديات الكامنة في التعامل مع الجهات المعنية العسكرية. وتحقيقاً لهذه الغاية، تم تحديد الوثيقة 10084 Doc الصادرة عن الإيكاو كمرجع رئيسي لتعزيز هذا التعاون، وضمان وفاء الدول بالمتطلبات والالتزامات الوطنية بموجب اتفاقية شيكاغو.

١٣-١٥ ورحبت اللجنة بمشاركة كندا ودعمها المالي لوضع مجموعة أدوات الإيكاو بشأن مناطق النزاعات، التي ينبغي أن توفر أدوات عملية لمساعدة الدول على التخفيف بكفاءة من المخاطر التي تتهدد سلامة وأمن الطيران المدني فوق مناطق النزاعات وبالقرب منها. وأشارت اللجنة بوجه خاص إلى ضرورة أن تقدم مجموعة أدوات الإيكاو التوجيهات والتوعية بشأن التنسيق في حالات الطوارئ، والتي تهدف إلى ضمان سلامة الطيران المدني مع بحيث تظل معدلات تعطل الحركة الجوية عند حدها الأدنى في حالة حدوث اضطراب في المجال الجوي بسبب مناطق النزاعات.

١٣-١٦ وأخيراً، نظرت اللجنة في الجهود الدولية والإقليمية التي تبذلها الدول المتضررة من النزاعات المسلحة لاستعادة خدمات الحركة الجوية لديها والتخفيف من مخاطرها. وفي هذا الصدد أشادت اللجنة بجهود مصر في دعم الدول المتضررة من النزاعات ومساعدتها على استعادة القدرة على الوصل في مجال النقل الجوي الدولي من خلال التعاون في مجال أمن الطيران، وأقرت بأن مثل هذه الجهود تُعد مثالا عمليا على الهدف الاستراتيجي المتمثل في "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وشجعت الإيكاو الدول الأعضاء على الاستمرار في مساعدة الدول التي تتعافى من الأزمات من خلال آليات ثنائية ومنظمة للمساعدة من خلال إتاحة الدعم الفني والعملياتي، وفقاً لأحكام الإيكاو وموادها الإرشادية.

١٣-١٧ وفي الختام، شددت اللجنة على الدور القيادي والمحوري للإيكاو في توجيه مجتمع الطيران المدني العالمي لإعطاء الأولوية للمخاطر المرتبطة بالعمليات فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها وتحسين سبل التخفيف منها. وبينما أحاطت اللجنة علماً بالتعليقات التي أدلت بها بعض الدول، وافقت اللجنة على أن تقدم إلى الجلسة العامة قراراً بشأن "معالجة المخاطر التي تهدد الطيران المدني الناشئة عن مناطق النزاعات"، على النحو المقترح في المرفق بورقة العمل WP/35، وهو قرار يدعو، في جملة أمور، إلى قيام الإيكاو بوضع برنامج عمل مخصص لمناطق النزاعات يهدف إلى مساعدة الدول والمشغلين على التخفيف من المخاطر وإدارة عمليات إغلاق المجال الجوي وإعادة فتحه على نحو أفضل.

١٣-١٨ وأعربت بعض الدول عن تحفظها بشأن ما أوردته ورقة العمل WP/35 من إشارات مرجعية إلى رحلة الخطوط الجوية الأذربيجانية رقم ٨٢٤٣ ورحلة الخطوط الجوية الماليزية MH17، والتي وردت أيضاً في مشروع القرار المرفق بالورقة.

### القرار ٣/١٣: معالجة المخاطر التي تهدد الطيران المدني والناجمة عن مناطق النزاع

#### إن الجمعية العمومية

إذ تشير إلى التحطم المأساوي لطائرة الخطوط الجوية الأذربيجانية في الرحلة رقم ٨٢٤٣ في ٢٥/١٢/٢٠٢٤، وتلاحظ بقلق بالغ وقوع حوادث مماثلة لإسقاط طائرات مدنية فوق مناطق نزاع أو بالقرب منها، بما في ذلك طائرة الخطوط الجوية الدولية الأوكرانية في الرحلة رقم ٧٥٢ في عام ٢٠٢٠ وطائرة الرحلة رقم ١٧ للخطوط الجوية الماليزية في عام ٢٠١٤؛

وتشير إلى أن المادة ٣ مكرراً من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، تؤكد من جديد مبدأ عدم استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء الطيران؛

وتشير إلى أنه وفقاً ل"اتفاقية الطيران المدني الدولي" وملاحقها، ينبغي للدول الأعضاء اتخاذ تدابير احترازية في المجال الجوي الذي تسيطر عليه، بما في ذلك الإعلان في الوقت المناسب عن المناطق المحظورة أو المقيدة أو الخطرة، حسب الاقتضاء، عندما تشكل الأنشطة العسكرية أو النزاعات خطراً على الطيران المدني؛

وتقرّ بتزايد تعقيد احتواء المخاطر في مناطق النزاع، بما في ذلك التهديدات التي يُشكّلها استخدام أنظمة الطائرات العسكرية أو المُسلّحة غير المأهولة والتداخل على الترددات اللاسلكية (RFI) للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) وأنظمة الحرب الإلكترونية وأنظمة الدفاع الجوي؛

وتُدرك بقرار الجمعية ٤١-٨ الذي يقضي بأنه ينبغي أن يُسهل التنسيق المدني العسكري تبادل المعلومات المناسبة مع مُستخدمي المجال الجوي، وخاصة فيما يتعلق بعمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاع أو بالقرب منها؛

وتقرّ بضرورة زيادة التنسيق، ونشر المعلومات عن المخاطر واتخاذ القرارات في الوقت المناسب، وتحديث الإرشادات الموجهة للدول والمُشغّلين؛

وتُدرك بخطة الإيكاو الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠ والتي يتمثل أحد أهدافها الأساسية في خفض معدل الوفيات في الطيران الدولي بسبب الحوادث وأعمال التدخل غير المشروع إلى الصفر.

#### فإنها تقرّر ما يلي:

١- تدين بشدة استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء الطيران، وتؤكد مجدداً على أنه في حالة اعتراض أي طائرة، يجب ألا تُعرّض حياة الأشخاص على متنها ولا سلامتها للخطر؛

٢- تؤكد مجدداً على وجوب امتناع كل دولة عن اللجوء إلى استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء الطيران، كما هو منصوص عليه في المادة ٣ مكرراً من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛

٣- تحث الدول الأعضاء، التي لم تُصدّق بعد على البروتوكول الذي تُدرج بموجبه للمادة ٣ مكرراً في "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، على القيام بذلك في أقرب وقت ممكن.

٤- تدعو الدول الأعضاء إلى تحديد التدابير الملائمة في المجال الجوي الذي تسيطر عليه والإخطار بشأنها وتنفيذها، وفقاً ل"اتفاقية الطيران المدني الدولي" وملاحقها، بما في ذلك الإعلان في الوقت المناسب عن المناطق المحظورة أو المقيدة أو الخطرة، حسب الاقتضاء، عندما تُشكّل الأنشطة العسكرية أو النزاعات خطراً على الطيران المدني؛

- ٥- تحث الدول الأعضاء على تقديم المعلومات في هذا الشأن إلى مقدمي خدمات الملاحة الجوية ومشغلي الطائرات الخاضعين لسلطتها، وضمان قيامهم في الوقت المناسب بتقييم المخاطر التي تتعرض لها الطائرات المدنية فوق مناطق النزاع أو بالقرب منها والتخفيف من حدتها؛
- ٦- تحث الدول الأعضاء على دعوة مشغلي الطائرات إلى ضمان أن تستند قراراتهم بصدد تخطيط الرحلات الجوية إلى تقييم حديث للمخاطر والتدابير الاحترازية للتخفيف من حدتها، مع مراعاة المعلومات المتوفرة عن مناطق النزاع من خلال جميع الوسائل المعقولة؛
- ٧- تدعو الدول الأعضاء إلى تحسين وتكثيف التعاون المدني العسكري في مجال إدارة الحركة الجوية، والعمل على وضع وتنفيذ إطار إقليمي لإدارة حالات الطوارئ في مجال إدارة الحركة الجوية؛
- ٨- تدعو الدول الأعضاء إلى دعم المبادرات العالمية، مثل مبادرة "الأجواء الآمنة"، كوسيلة فعالة لتبادل أفضل الممارسات والمعلومات، بما في ذلك المبادرات الإقليمية القائمة وتعزيز التنفيذ الفعال للقواعد القياسية والإرشادات العالمية بشأن التخفيف من حدة المخاطر التي تهدد الطيران المدني في مناطق النزاع؛
- ٩- توجّه المجلس إلى مواصلة تحديث وثائق الإيكاو في هذا الشأن، ومنها وثيقة "دليل تقييم المخاطر لعمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها" (Doc 10084)، لتضمينها التهديدات التشغيلية والتكنولوجية الحالية، بما في ذلك الهجمات باستخدام أنظمة الطائرات غير المأهولة المسلحة والتداخل على الترددات اللاسلكية للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وأنظمة الحرب الإلكترونية؛
- ١٠- توجّه المجلس إلى ضمان إعداد الإيكاو لبرنامج عمل مخصص لمناطق النزاع، بهدف دعم الجهود الشاملة داخل الإيكاو؛
- ١١- توجّه المجلس إلى رصد تنفيذ هذا القرار وتقديم تقرير عن التقدم المُحرز فيه إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

### تجارب المشاركة في "الخطة العالمية لأمن الطيران"

- ١٣-١٩ في ورقة العمل WP/370، المقدمة من بليز باسم الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)، التي تحث الدول على تعزيز السياسات والاستراتيجيات والتدابير الخاصة بأمن العمليات التجارية المحلية، من أجل منع التدخل غير المشروع والتخفيف من آثاره. وتشجع الدول على تعزيز الكشف عن التهديدات في المطارات المحلية، وتوحيد الإجراءات الأمنية بما يتماشى مع القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، والتوعية، وتدريب الموظفين، وتحسين التنسيق بين الوكالات.
- ١٣-٢٠ وفي ورقة العمل WP/470، تصف بوليفيا تنفيذ نظامها الجديد لإدارة أمن الطيران المدني الذي دعم استعداداتها للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMAO). ويشتمل نظامها أيضاً على أداة لجمع بيانات أمن الطيران المدني ومعالجتها وتحليلها. وتشجع بوليفيا الدول على استخدام الأدوات الرقمية لإدارة بيانات الأمن، كما تشجع على تبادل المعارف.
- ١٣-٢١ وفي ورقة العمل WP/118، المقدمة من البرازيل وبرعاية مشتركة من ١٦ من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، التي تسلط الضوء على عمل فريق أمن الطيران التابع لها باعتباره مثالاً ناجحاً على تحويل أولويات

الخطة العالمية لأمن الطيران إلى إجراءات عملية، وتقدم أفضل الممارسات التي تتبعها البرازيل في تعزيز أمن الطيران. وتشجع الدول على اعتماد تدابير مماثلة لتعزيز الأولويات العالمية للخطة العالمية لأمن الطيران.

١٣-٢٢ وفي ورقة العمل WP/398، تؤكد عمان التزامها بأمن الطيران وتقدم دليلاً على ذلك، لا سيما من خلال التزامها بالتدريب على أمن الطيران وعمل وكالاتها المعنية بالأمن، وتشجع التعاون الدولي لتبادل المعارف والخبرات والموارد.

١٣-٢٣ وفي ورقة العمل WP/239 Revision No. 1، المقدمة من بنما، برعاية مشتركة من ١٤ من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، التي تصف تجربة دولة بنما في التنفيذ المنفرد لنقطة التفقيش الأمني الواحدة مع دول أخرى في الإقليم. وإدراكاً لأن نقطة التفقيش الأمني الواحدة تعتمد على برنامج تحقق متين، وبالنظر إلى التوجهات الحالية وأولويات فريق خبراء أمن الطيران، يُطلب من اللجنة النظر في الحاجة إلى أن تضع أفرقة الخبراء المعنية إرشادات إضافية في هذا الصدد.

١٣-٢٤ وفي ورقة العمل WP/100، تشدد اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)، نيابةً عن ٥٤ دولةً أفريقيةً، على أن تحقيق الأهداف الطموحة يتطلب مراقبة أقوى لأمن الطيران وتعزيز التعاون بين الدول. وتشير الورقة إلى أن بلوغ الهدف المرهلي المتمثل في وصول ٦٥٪ من الدول إلى مستوى التنفيذ الفعال بنسبة ٧٥٪ أو أكثر في غضون عامين هو هدف طموح ولكنه قابل للتحقيق مع زيادة التركيز، والتشديد على أهمية تواتر عمليات التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) وأهمية المدققين المؤهلين في تتبع التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف المرهلية لعام ٢٠٢٧ وعام ٢٠٣٠ وعام ٢٠٣٣.

### المناقشة

١٣-٢٥ أعربت اللجنة عن تقديرها لورقتي العمل WP/118 و WP/470، وللخبرات القيّمة التي تضمنتها بشأن مواءمة الأنشطة والنظم الوطنية لأمن الطيران دعماً للخطة العالمية لأمن الطيران. وطلبت اللجنة من الإيكافو العمل، بمساعدة من الأجهزة الفنية المختصة، على استكشاف سبل إضافية لمساعدة الدول على الاستفادة من "الخطة العالمية لأمن الطيران"، استناداً إلى آلية تبادل الخبرات والتجارب الواردة في الطبعة الثانية، وتعزيز تبادل أفضل الممارسات على المستوى العالمي. بالإضافة إلى ذلك، أحاطت اللجنة علماً بالتزام عُمان بأمن الطيران، على النحو المبين في ورقة العمل WP/398، وشجعت الدول والمجموعات الإقليمية والمنظمات الدولية على الاطلاع على الخبرات والتسهيلات المتاحة لتعزيز التعاون والتعاقد.

١٣-٢٦ وفي ورقة العمل WP/100، تساءلت عدة دول عما إذا كان "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) يُعد الأداة المثلى لقياس التقدم الذي تحرزه دولة ما نحو بلوغ المحطات الرئيسية المنصوص عليها في "الخطة العالمية لأمن الطيران" والهدف الطموح. وقد أحاطت اللجنة بالتحديات التي تواجه ضمان تنسيق المساعدة الفنية وإتاحتها لتحقيق الأهداف المرهلية المحددة في "الخطة العالمية لأمن الطيران"، وبالاقتراح الداعي إلى زيادة تواتر عمليات التدقيق التي تُجرى في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر". وحذرت اللجنة من الاعتماد فقط على عمليات التدقيق المتزايدة مشيرة إلى محدودية موارد ذلك البرنامج، وأوصت بمشاركة الورقة مع فرقة عمل البرنامج. وشجعت اللجنة الدول على الاعتراف بأهمية جميع المجالات ذات الأولوية في إطار الخطة العالمية لأمن الطيران، وشددت على قيمة التعاون والتعاقد على الصعيد العالمي، لا سيما من خلال مبادرات مثل تبادل المعلومات وعمليات الاستعراض التي يجريها الأقران، على النحو المبين في ورقة العمل.

١٣-٢٧ وفيما يتعلق بالاقتراح الوارد في ورقة العمل WP/239 Revision No. 1، بشأن وضع إرشادات إضافية وتقديم المساعدة الفنية لدعم الدول في تنفيذ نقطة التفقيش الأمني الواحدة (OSS)، أقرت اللجنة بالجهود الإقليمية الجارية لتنفيذ الاتفاقات

المتعلقة بنقطة التفتيش الأمني الواحدة من خلال التعاون الوثيق وتبادل أفضل الممارسات والخبرات. وأحاطت اللجنة علماً بفوائد وجود نقطة واحدة للتفتيش الأمني من حيث عدم ازدواج الضوابط الأمنية، فقط إن كانت تلك الاتفاقات تضمن تحقيق أعلى مستويات الأمن وإعلاءها مع مرور الوقت، وتوضح التغييرات في التهديدات والمخاطر، وتبرز الابتكارات في ممارسات وإجراءات أمن الطيران، والتطورات التي تطرأ على تكنولوجيات الكشف الأمني. وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بطلب إبلاغ جميع الدول والجهات المختصة على اتفاقات إقامة نقطة واحدة للتفتيش الأمني بين تلك الأطراف، حتى تتمكن من الاستجابة لها حسب الاقتضاء، كما حثت الدول الأعضاء على ضرورة قياس أدائها وتوخي الحيطة عند الدخول في اتفاق من هذا النوع وتنفيذه. وفضلاً عن ذلك، أعربت اللجنة عن تأييدها للرسالة التي وردت في ورقة العمل WP/370، والتي ذكرت جميع الدول بأهمية ضمان أن تتمتع عمليات أمن الطيران المحلية بما تتمتع به العمليات الدولية من قوة وقدرة على الصمود في وجه الصعاب، غير أنها لاحظت التعليقات التي مفادها أنه ينبغي أن يظل تركيز الإيكاو منصباً على مجال الطيران المدني الدولي.

٢٨-١٣ وأخيراً، أقرت اللجنة بالجهود والالتزام القوي من جانب الدول والجهات المعنية في القطاع لدفع الخطة العالمية لأمن الطيران إلى الأمام، مع مراعاة الهدف الطموح والأولويات العالمية، وطرح بعض الأفكار الجديدة للاستفادة منها عند إجراء التفتيحات والتحسينات المقبلة للبرنامج.

### تعزيز الابتكار في مجال أمن الطيران

٢٩-١٣ تُبرز الصين، في ورقة العمل WP/86، التقدم الذي أحرزته في استخدام الذكاء الاصطناعي للكشف الآلي عن المواد المحظورة انطلاقاً من صور الكشف الأمني بأجهزة الأشعة السينية. وتشجع الورقة على استكشاف تطبيق تكنولوجيا التعرف على الصور المدعومة بالذكاء الاصطناعي لتعزيز كفاءة الكشف، بما في ذلك دمجها مع البنية المفتوحة لنظم الكشف الأمني.

٣٠-١٣ وفي ورقة العمل WP/199، تشير جمهورية كوريا، برعاية مشتركة من الصين، إلى الاستخدام المتزايد للذكاء الاصطناعي في معدات أمن الطيران، مثل نظم الكشف الآلي عن المواد المحظورة (APIDS) والأجهزة الذكية للكشف عن المعادن، التي تعزز الكشف عن التهديدات، وتسلب الضوء على الحاجة إلى إرشادات دولية بشأن ترخيص أداء النظم التي تعمل بالذكاء الاصطناعي.

٣١-١٣ وتشدد ورقة العمل WP/79، التي قدمتها المملكة العربية السعودية، على التعقيبات والمخاطر الأمنية المتزايدة في قطاع الشحن الجوي بسبب تزايد أحجام الشحنات وعدد الجهات المعنية، وتسلب الضوء على الحاجة إلى تحقيق التحول الرقمي بما يتماشى مع "الخطة العالمية لأمن الطيران" (GASep). ودُعيت اللجنة إلى النظر في اقتراح الإيكاو بتنظيم ندوة دولية بشأن التحول الرقمي في مجال أمن الطيران، تستضيفها المملكة العربية السعودية.

٣٢-١٣ وتشدد الإمارات العربية المتحدة، في ورقة العمل WP/419، على قدرة الذكاء الاصطناعي على إحداث تحولات جذرية في مجال أمن الطيران وفي مجال الطيران المدني عموماً، مع الإشارة إلى المخاطر المرتبطة بذلك. وشجعت الدول على تعزيز التعاون فيما بينها ومع قطاع الطيران لتبادل المعلومات عن التحديات المرتبطة بالاتجاهات الناشئة في مجال الذكاء الاصطناعي من أجل الاستفادة الكاملة من إمكانات الذكاء الاصطناعي في جعل السفر الجوي أكثر أمناً وكفاءة.

٣٣-١٣ وتؤكد ورقة العمل WP/233 Revision No. 1، التي قدمها المجلس الدولي للمطارات (ACI)، برعاية مشتركة من البرازيل واتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) والأردن والإمارات العربية المتحدة، على الحاجة إلى نهج منسق ومتناسق على الصعيد العالمي لاختبار وترخيص المعدات المتطورة لأمن الطيران من خلال التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف. وتتعترف الورقة بدور الإيكاو في مساعدة الدول الأعضاء على تعزيز التعاون وتشجيع الاعتراف المتبادل وتحديث أطر الترخيص.

## المناقشة

٣٤-١٣ نظرت اللجنة في ورقات العمل WP/86 و WP/199 و WP/419 التي تتناول قدرة الذكاء الاصطناعي على إحداث تحولات جذرية في مجال أمن الطيران، ولا سيما في نظم الكشف الأمني في مجال الطيران، وإصدار التراخيص، والكفاءة التشغيلية، والوعي بالمخاطر، وتنمية القوى العاملة. وإذ أحاطت اللجنة علماً بالمبادرات المختلفة التي نفذتها الدول في هذا الشأن، مثل التجارب الميدانية الناجحة لاستخدام الذكاء الاصطناعي في الكشف الآلي عن المواد المحظورة (APIDS)، شددت على الحاجة إلى أطر ترخيص منسقة ومنهجيات لتقييم الأداء فيما يتعلق بالذكاء الاصطناعي على وجه الخصوص، مشيرة إلى تزايد طلبات الترخيص للمعدات المزودة بالذكاء الاصطناعي، مع التسليم بأن الترخيص هو مسؤولية تقع على عاتق الدول.

٣٥-١٣ وأقرت اللجنة بأهمية التعاون الدولي وتبادل المعلومات، مع الحرص على حماية المعلومات الحساسة، في الجهود الجارية لتطوير واعتماد نظم الذكاء الاصطناعي لأمن الطيران وفق نهج منسق، لا سيما في نظم الكشف الأمني. وبناءً على ذلك، رأت اللجنة أن تبادل المعلومات والتعاون بين الدول في اختبار نظم أمن الطيران التي تعتمد على الذكاء الاصطناعي يمكن أن يساعد في توحيد النهج وبناء الثقة بتكنولوجيات الذكاء الاصطناعي. ولاحظت اللجنة أيضاً الحاجة المتزايدة إلى إرشادات بشأن منهجيات تقييم الأداء ومعايير الترخيص الخاصة بالذكاء الاصطناعي.

٣٦-١٣ وبالنظر إلى ما سبق، رحبت اللجنة بإنشاء فرقة العمل المعنية بالذكاء الاصطناعي (TF-AI) التابعة لفريق خبراء أمن الطيران مؤخراً، لوضع استراتيجيات تنفيذ شاملة لجعل السفر الجوي أكثر أمناً وكفاءة. وأقرت بأن فرقة العمل الوليدة ستتيح منبراً ملائماً لمعالجة أبرز المسائل، وخصوصاً تبادل المعلومات والتنسيق وترخيص الوظائف المعتمدة على الذكاء الاصطناعي. ونظراً إلى الطبيعة المتشعبة لتكنولوجيا الذكاء الاصطناعي في مجال الطيران، قامت اللجنة أيضاً بتشجيع الإيكاو على تنسيق جهودها في هذا الشأن مع فريق خبراء أمن الطيران وغيره من الأفرقة الفنية وأفرقة الخبراء المعنية التابعة للإيكاو، حسب الاقتضاء. بالإضافة إلى ذلك، ولضمان الاستخدام المسؤول والأخلاقي وغير المتحيز لتكنولوجيا الذكاء الاصطناعي في مجال أمن الطيران، شددت اللجنة على أن جميع الجهات المعنية ينبغي أن تضع في اعتبارها المخاطر والقيود التي تنطوي عليها هذه التكنولوجيا، وأن من الأهمية بمكان توخي الحذر في هذا المجال وفهمه فهماً شاملاً.

٣٧-١٣ وعند تناول ورقة العمل WP/79، نظرت اللجنة في تنامي حجم الشحنات وتزايد تعقيد سلاسل توريد الشحن الجوي. وإذ أحاطت اللجنة علماً بالتحديات الأمنية المرتبطة بالنمو السريع لقطاع الشحن الجوي العالمي، واحتمال استغلال الثغرات ومواطن الضعف في مجال الأمن، أيدت المبادئ العامة للتحويل الرقمي في مجال أمن الشحن الجوي، وأوصت أفرقة الخبراء المختصة لدى الإيكاو بدراسة إمكانية تنظيم فعالية تهدف إلى تعزيز هذه المبادرة.

٣٨-١٣ وأقرت اللجنة بالتحديات الكامنة في اختبار معدات أمن الطيران وترخيصها، فضلاً عن عدم وجود نهج منسق ومتناسق على الصعيد العالمي في هذا الصدد، على النحو المفصّل في ورقة العمل WP/233 Revision No. 1. وإذ لاحظت اللجنة الحاجة إلى ضمان التنسيق الفعال للجهود المبذولة في عمليات اختبار المعدات الأمنية وترخيصها، أيدت بشدة أي إجراءات يكون من شأنها مساعدة الدول الأعضاء والجهات المعنية على تعزيز التعاون فيما بينها من خلال آليات التعاون القائمة أو وضع آليات تعاون جديدة.

٣٩-١٣ وعلاوة على ذلك، أيدت اللجنة اقتراحاً قدمه المجلس الدولي للمطارات بتعديل ديباجة البيان الموحد لمعالجة التحديات الملازمة للإطار الحالي لاختبار وترخيص معدات الكشف الأمني في مجال الطيران. وفي حين أن هذه الديباجة المحدثة والتي تُلَيِّت في القاعدة حل محل الديباجة المقترحة في ورقة العمل WP/233 Revision No. 1، فقد أيدت اللجنة أيضاً الإضافتين إلى فقرات منطوق البيان الموحد، على النحو الوارد في المرفق (أ) من تلك الورقة.

## تحديد أولويات العمل في مجال أمن الطيران

٤٠-١٣ في ورقة العمل WP/102، المقدمة من أستراليا، برعاية مشتركة من كندا والولايات المتحدة، التي تشدد على أن قطاع الطيران يواجه مجموعة ديناميكية ومتزايدة التعقيد من التهديدات. وبالنظر إلى تزايد عدد الجهات الفاعلة غير التقليدية التي تشكل مصدر تهديد، تشجع أستراليا الإيكاو على ضمان إقامة روابط أقوى بين الأمن والأمن الإلكتروني والتسهيلات، وتدعو الدول الأعضاء ودوائر الصناعة إلى التعاون الوثيق من خلال الإيكاو، ولا سيما عن طريق أفرقة خبراء أمن الطيران والأمن الإلكتروني والتسهيلات.

٤١-١٣ وفي ورقة العمل WP/454، التي قدمتها كولومبيا، برعاية مشتركة من ١٦ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية ولجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة، دُعي مجلس الإيكاو ودُعيت الدول الأعضاء إلى إعطاء الأولوية لتنظيم ومراقبة أنظمة الطائرات غير المؤهلة لحماية السلامة والأمن والبنية التحتية والأرواح، من خلال اعتماد أطر تنظيمية، ومعايير تشغيل مأمونة، واستراتيجيات للتوعية العامة لإشراك الجهات المعنية، وإنشاء نظام عالمي لتبادل بيانات التهديدات، والتنسيق بين الوكالات للتقليل إلى أدنى حد من مخاطر الإرهابيين أو الاستخدامات غير القانونية.

٤٢-١٣ وفي ورقة العمل WP/111، المقدمة من الدانمرك، باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، برعاية مشتركة من البرازيل وكازاخستان وبيرو والمجلس الدولي لطيران الأعمال، التي تعرض الفرص التي يتيحها التقدم التكنولوجي وأهمية الأطر التنظيمية التي تسمح بالابتكار. وتشدد في هذا الصدد على أهمية المساعدة المحددة الهدف لتضييق الفجوة التكنولوجية بين الدول، فضلاً عن الدور الأساسي للقوى العاملة المهنية في صون أمن الطيران العالمي. وتدعو اللجنة إلى النظر في ضرورة عقد مؤتمر رفيع المستوى بشأن أمن الطيران خلال الفترة الثلاثية المقبلة من أجل إعادة التأكيد على التزام الدول بأمن الطيران ووضع استراتيجية الإيكاو للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال أمن الطيران.

٤٣-١٣ وتسلط ورقة العمل WP/482، التي قدمتها عُمان، الضوء على أن الاستخدام المتزايد للطائرات غير المؤهلة أدى إلى تزايد التحديات الأمنية على نطاق منظومة الطيران المدني، وتدعو الإيكاو إلى وضع قواعد منسقة للطائرات غير المؤهلة للتصدي للتهديدات الناشئة عن الاستخدام غير القانوني للطائرات غير المؤهلة، وإلى تعزيز التعاون الدولي وتبادل المعلومات لمواجهة المخاطر العابرة للحدود.

٤٤-١٣ وفي ورقة العمل WP/200، تسلط المملكة العربية السعودية الضوء على التحديات الأمنية التي يفرضها التنقل الجوي المتقدم (AAM) والتكنولوجيات المرتبطة به، مثل الطائرات غير المؤهلة والتنقل الجوي في المناطق الحضرية (UAM)، بما في ذلك المخاطر الناجمة عن الوصول غير المصرح به، والهجمات الإلكترونية، وإساءة الاستخدام من جانب الإرهابيين.

٤٥-١٣ أما التتبع رقم ١ لورقة العمل WP/78 التي قدمتها دولة الإمارات العربية المتحدة، برعاية مشتركة من الأردن والبرازيل وجمهورية كوريا وجنوب أفريقيا والسنغال وقطر والمملكة العربية السعودية ونيجيريا والولايات المتحدة، فيؤكد على أهمية التعاون الدولي والتنسيق والدعم في مجال أمن الطيران. ويحث الدول على تعزيز التعاون بما يتماشى مع المبادئ المعمول بها ويشجع المساهمات الطوعية والموارد ودعم الخبراء لتعزيز أنشطة بناء القدرات، بما في ذلك البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) وذلك من خلال توفير خبراء على المديين القصير والطويل.

٤٦-١٣ وفي ورقة العمل WP/119، تؤكد المملكة المتحدة على ضرورة إعطاء الأولوية لعمل الإيكاو في مجال أمن الطيران وسط التهديدات المستمرة والموارد المحدودة. وتدعو اللجنة إلى النظر في ضرورة وضع أهداف لأمن الطيران تمتد لعدة

سنوات - على أن يتم تحديدها وتنسيقها بشكل أكبر من خلال فريق خبراء أمن الطيران (AVSECP)، وأيضاً مع الأمانة العامة للتركيز على القضايا عالية التأثير.

٤٧-١٣ وتسلط ورقة العمل WP/117، التي قدمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني، نيابةً عن ٥٤ دولةً أفريقيةً، الضوء على التهديد المتزايد لسلوك الركاب غير المنضبطين أو المشاغبين على السلامة الجوية والعمليات على متن الطائرة وفي المطارات. وتدعو الورقة الدول والمنظمات والإيكاو إلى تعزيز الأطر القانونية، وضمان الإنفاذ المنسق، وتعزيز التعاون الدولي، وإطلاق حملات توعية عالمية.

٤٨-١٣ وفي ورقة العمل WP/241، يحدد اتحاد النقل الجوي الدولي مجالات التحسين المحتملة في هيئات أمن الطيران التابعة للإيكاو وفي المواد التوجيهية. وفي هذا السياق، يدعو الاتحاد الجمعية العمومية إلى تشجيع جميع الدول الأعضاء، بما في ذلك الدول المشاركة في الهيئات الأمنية بالإيكاو، على استخدام المساهمات الفنية الواردة من أوساط الصناعة لزيادة تعزيز السلامة والأمن.

### المناقشة

٤٩-١٣ بما أن التهديدات التي يتعرض لها الطيران المدني أصبحت أكثر تعقيداً، وتشمل جهات فاعلة غير تقليدية باتت مصدر تهديد، على النحو المشار إليه في ورقة العمل WP/102، تحثّ اللجنة الدول الأعضاء على ضمان أن تظل الاستجابة العالمية فعالة ضد هذه التهديدات المتطورة. وتشدّد اللجنة على أهمية التركيز المستمر على أمن الطيران، وتشجع على توثيق التعاون بين أفرقة أمن الطيران والتسهيلات والأمن الإلكتروني.

٥٠-١٣ وبناء على ذلك، وبالإشارة إلى ورقة العمل WP/111، تسلط اللجنة الضوء على أن التصدي لهذه التهديدات المتطورة يتطلب الاستثمار في التكنولوجيا المتقدمة والمهنيين المهرة على حد سواء، مشيرة إلى أن بعض الدول لا تزال بحاجة إلى الدعم في هذه المجالات. وبناء على ذلك، وافقت اللجنة على أن تنتظر الإيكاو في وضع استراتيجية للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال أمن الطيران بهدف تعزيز قدرات القوى العاملة على الصعيد العالمي. وبالنظر إلى كل هذه الأولويات، كان هناك تأييد واسع النطاق لعقد مؤتمر رفيع المستوى بشأن أمن الطيران (HLCAS/3) في الفترة الثلاثية المقبلة في مونتريال، كندا، وأوصت اللجنة بأن تحيل الجمعية العمومية هذه المسألة إلى المجلس بشأن تنظيم هذا المؤتمر وجدول أعماله وطرائق عقده.

٥١-١٣ ويسلط العديد من ورقات العمل، بما في ذلك ورقات العمل WP/200 و WP/454 و WP/482، الضوء على المخاطر الناجمة عن إساءة الاستخدام المحتملة للتنقل الجوي المتقدم والطائرات المسيّرة، مع التأكيد على الحاجة إلى وضع لوائح منسقة. ودعت اللجنة الدول الأعضاء إلى تعزيز اللوائح الوطنية، حيثما أمكن، واستناداً إلى سياق التهديدات والمخاطر، من أجل المراقبة والتوعية بالطائرات غير المأهولة، وتعزيز التنسيق بين الوكالات، وتبادل بيانات التهديدات على مستوى العالم. وأعربت عن ترحيبها بمسودّات المبادئ التوجيهية، وتأييد مواصلة دراسة هذه المسألة من جانب أفرقة الخبراء المختصة في الإيكاو.

٥٢-١٣ وأقرّت اللجنة بأن تعزيز أمن الطيران يتطلب التعاون والتنسيق والدعم الدولي على النحو المشار إليه في التتحيق رقم ١ لورقة العمل WP/78. وبالتالي فإنها تُشجّع الدول على تقديم التبرعات والموارد، بما في ذلك خبراء أمن الطيران للمهام القصيرة والطويلة الأجل، بهدف دعم الأنشطة المحددة الهدف لبناء القدرات والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA). وفي هذا السياق، ومع مراعاة ضيق الموارد كما جاء في ورقة العمل WP/119، تؤيد اللجنة بقوة الحاجة إلى اتباع أسلوب فعّال في تحديد أولويات العمل في مجال أمن الطيران، ووضع أهداف متعددة السنوات ومنسقة عن طريق فريق خبراء أمن الطيران والأمانة العامة للإيكاو كجزء من عملية تحديد الأولويات هذه.

٥٣-١٣ ولدى معالجة القضية المتنامية المتعلقة بالركاب غير المنضبطين أو المشاغبين والواردة في ورقة العمل WP/117، نظرت اللجنة في الحاجة إلى إجراء عالمي منسق وفقاً لإرشادات الإيكاو المطبقة، وإلى تدابير تعاونية ودعم حملات توعية للركاب. وأعربت بعض الدول عن شواغل بشأن عدد الإجراءات المقترحة في الورقة، ورأت اللجنة أن مثل هذه المسائل تتطلب مزيداً من المراجعة، وأشارت إلى أن المسؤولية عن هذه القضية موزعة على العديد من هيئات الإيكاو، بما في ذلك اللجنة القانونية وأفرقة الخبراء الفنية. وفيما يتعلق بالاقترح الداعي إلى مراجعة الملحق التاسع — "التسهيلات" والملحق السابع عشر — "أمن الطيران" من أجل التعامل مع الركاب غير المنضبطين أو المشاغبين على وجه التحديد، أوصت اللجنة بأن تقوم أفرقة خبراء الإيكاو المختصة بدراسة سبيل المضي قدماً بشأن المقترحات المبينة في الورقة.

٥٤-١٣ وأخيراً، أثلت اللجنة على دور هيئات الصناعة في تقديم مساهمات إلى الإيكاو وهيئاتها الفنية مثل فريق خبراء أمن الطيران، على النحو المبين في ورقة العمل WP/241. ولا تزال هذه المساهمات ضرورية، وتشجع اللجنة الدول على مواصلة استخدام مساهمات هيئات الصناعة على نطاق واسع عند وضع الأحكام وتحسين التوجيهات، ولا سيما تلك التي تشارك بنشاط في أفرقة خبراء أمن الطيران التابعة للإيكاو.

### الأمن الإلكتروني في مجال الطيران

٥٥-١٣ يقدم التتقيح رقم ١ لورقة العمل WP/12، التي قدمها المجلس، لمحة عامة عن أنشطة الإيكاو في مجال الأمن الإلكتروني في مجال الطيران خلال الفترة الثلاثية الماضية، ويقترح وضع تحديث للقرار ٤١-١٩ المتعلق بمعالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني من أجل تسليط الضوء على ضرورة تعزيز الحماية والقدرة على الصمود ضد التهديدات الإلكترونية، مما يبرز التطور المستمر لعمل الإيكاو في هذا المجال.

٥٦-١٣ وتحدد ورقة العمل WP/240، التي قدمتها البرازيل، مبادراتها لتعزيز أنشطة تحصين شبكاتها الإلكترونية، بما يتماشى مع استراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني في مجال الطيران، ولا سيما الركيزتان ٦ (إدارة الحوادث والتخطيط لحالات الطوارئ) و٧ (بناء القدرات والتدريب وثقافة الأمن الإلكتروني)، وتدعو الدول إلى تعزيز خطط إدارة الحوادث الإلكترونية وإجراء تدريبات إلكترونية منتظمة مع الجهات المعنية، استناداً إلى تجاربهم.

٥٧-١٣ وتدعو ورقة العمل WP/369، التي قدمتها كولومبيا برعاية مشتركة من ١٦ من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، الدول إلى تعزيز الأمن الإلكتروني من خلال تنفيذ استراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني في مجال الطيران وخطة عمل الأمن الإلكتروني، المصممة خصيصاً للسيارات الوطنية، من خلال تعزيز الثقافة التنظيمية والبنية التحتية التكنولوجية والأطر التنظيمية، وتقترح أن تضع الإيكاو أداة للتقييم الذاتي تمكن الدول من قياس نضج الأمن الإلكتروني في مجال الطيران.

٥٨-١٣ وتسلط ورقة العمل WP/371، التي قدمتها كوبا برعاية مشتركة من ١٧ من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، الضوء على تأثير العوامل البشرية على تنمية وأداء العاملين في أمن الطيران. ويجري التركيز على وضع استراتيجيات شاملة لتعزيز كل من العوامل البشرية وإدارة الأمن الإلكتروني، بما في ذلك الموازنة مع الملحق السابع عشر واستراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني في مجال الطيران، مما يؤكد على أهمية التعاون الدولي وتقييم المخاطر والتدريب المستمر للعاملين وثقافة الأمن الإلكتروني القوية.

٥٩-١٣ وتؤكد ورقة العمل WP/124، التي قدمتها الدانمرك، باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، وبرعاية مشتركة من البرازيل وكازاخستان وبيرو، على ضرورة وضع نهج شامل للأمن الإلكتروني في مجال الطيران للتغلب على

جهود التخفيف من المخاطر المتفرقة. وتشمل المبادئ الرئيسية نُظْم الإدارة القوية، وإدخال مبادئ الأمن كجزء من التصميم في الأنظمة، وإدارة الاستباقية للمخاطر الإلكترونية بما يتماشى مع بروتوكولات السلامة والأمن، والتدريب القائم على الكفاءة في جميع تخصصات الطيران.

٦٠-١٣ تعرض ورقة العمل WP/324، التي قدمتها السلفادور باسم الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية، الممارسات الراهنة في مجال الأمن الإلكتروني الدولي في الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA) وتحدد المجالات الرئيسية لإدخال التحسينات اللازمة من أجل تعزيز القدرة على الصمود في مواجهة التهديدات الإلكترونية الناشئة، وتطلب من الإيكاو دعم الدول في وضع الأطر التنظيمية وتعزيز كفاءات الموظفين وإنشاء خطط للمرونة الإلكترونية التي ترمي إلى إدراج الأمن الإلكتروني في البرامج الوطنية لأمن الطيران المدني (NCASPs).

٦١-١٣ وتسلط ورقة العمل WP/101، التي قدمتها المغرب، الضوء على أهمية تعزيز التنسيق بين سلطات الطيران المدني والأمن الإلكتروني على المستوى الوطني لضمان اتباع نهج متناسق. وتشير الورقة إلى أن البند الإجرائي ٢-٤ في خطة عمل الإيكاو للأمن الإلكتروني يهدف إلى تحسين أساليب الإدارة من خلال آليات التنسيق هذه، وتدعو الإيكاو إلى النظر في وضع المزيد من الإرشادات بشأن هذه المسألة.

٦٢-١٣ وتعرض ورقة العمل WP/438، التي قدمتها سلطنة عمان، تجربتها في تنظيم الأمن الإلكتروني في مجال الطيران ومشاركتها في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)، وتشجع الدول الأخرى على النظر في تجربتها في إنشاء هيكل موحد لإدارة الأمن الإلكتروني.

٦٣-١٣ وتسلط ورقة العمل WP/453، التي قدمتها فنزويلا برعاية مشتركة من ١٦ من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، الضوء على الطبيعة الدولية للأمن الإلكتروني في مجال الطيران والتي تتطلب نهجاً جماعياً ومنسقاً يراعي القدرات الفردية للدول، بالإضافة إلى السياق الإقليمي الذي يؤثر على وضع التهديدات الإلكترونية، وتقرّر الورقة إنشاء مجموعات إقليمية للأمن الإلكتروني في مجال الطيران في أقاليم الإيكاو لتحسين تنفيذ أحكام الإيكاو وموادها الإرشادية.

٦٤-١٣ وتدعو ورقة العمل WP/165، التي قدمها المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، برعاية مشتركة من الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA)، الإيكاو إلى إنشاء إطار داخلي منسق لنُظْم الإدارة يتصدى للتهديدات الرقمية في مجالات السلامة والأمن والعمليات، مع التركيز في البداية على التهديدات المقصودة والخبيثة. كما تحثّ الورقة الإيكاو على تسريع تطوير القواعد والمواد الإرشادية لتحقيق أداء متنسق وفعال للأمن الإلكتروني في أنحاء منظومة الطيران.

### المناقشة

٦٥-١٣ وفي معرض مناقشة الورقة WP/12، أشارت اللجنة بارتياح إلى تطور عمل الإيكاو في مجال الأمن الإلكتروني في مجال الطيران خلال الفترة الثلاثية الماضية، وأنتت على عمل الإيكاو وأفرقة خيرائها. كما رحّبت اللجنة على وجه الخصوص بالتقدّم في العمل الرامي إلى تحديد الثغرات المحتملة في قواعد الإيكاو الخاصة بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران، فضلاً عن التطوّر المستمر لسياسات الأمن الإلكتروني في مجال الطيران وإعداد المواد الإرشادية وأنشطة بناء القدرات ومبادرات التوعية.

٦٦-١٣ واستعرضت اللجنة القرار المقترح ٢/١٣ ووافقت على أن توصي الجمعية العمومية باعتماده، مع تعديليّن، ليحل محل القرار ١٤-١٩ - "معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني".

## القرار ٢/١٣: معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني

إن الجمعية العمومية،

لما كانت شبكة الطيران العالمية شبكة بالغة التعقيد والتكامل والترابط وتشتمل على بيانات ومعلومات ونُظم حيوية للغاية لسلامة وأمن وكفاءة وسعة عمليات الطيران المدني؛

وتلاحظ أن قطاع الطيران يعتمد اعتماداً متزايداً على توفّر وموثوقية البيانات والمعلومات والبيانات والنُظم، مع الحفاظ على وفي أحيان بعينها على موثوقيتها وسريتها؛

وتسلّم بأن الأمن الإلكتروني للطيران أمر بالغ الأهمية للتطوير المستدام والفعال للنقل الجوي، وأنه ينبغي بالتالي أن يحظى بالأولوية وأن يزود بالموارد المناسبة؛

وتدرك أن التهديدات الإلكترونية ضد الطيران المدني تتطور وتتسع بشكل سريع و مستمر من حيث النطاق والتعقيد والتواتر، وأن الطيران المدني لا يزال هدفاً جذاباً لمرتكبي الجرائم الشريرة في المجالين الإلكتروني على غرار ما هو الحال في العالم والحقيقي على حد سواء، وأن التهديدات الإلكترونية يُمكن أن تتطور لكي تشكل مخاطر كبيرة تُهدّد منظومات الهياكل الأساسية الحيوية للطيران المدني، ممّا قد ينال من سلامة الطيران المدني أو أمنه أو كفاءته أو سعته الحيوية بجميع أنحاء العالم؛

وتقرّ بأن الوقائع الإلكترونية التي تؤثر في سلامة الطيران المدني أو أمنه أو كفاءته أو سعته ليست جميعها غير مشروعة و/أو متعددة؛

وتقرّ بالسمة المتعدّدة الأوجه والتخصّصات للتحديات والحلول الخاصة بالأمن الإلكتروني وتلاحظ أن المخاطر الإلكترونية يمكن أن تؤثر وتنتشر بشكل متزامن في مجموعة واسعة من مجالات الطيران وتنتشر بسرعة؛

وتقرّ بأن الوقائع الإلكترونية وقائع الأمن الإلكتروني التي تؤثر في على سلامة الطيران المدني أو أمنه أو كفاءته أو سعته ليست كلها وقائع غير مشروعة و/أو تستهدف النيل من الطيران المدني عمداً متعمدة.

وتؤكد من جديد الالتزامات المنصوص عليها بموجب "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (اتفاقية شيكاغو) لضمان سلامة وأمن واستمرارية الطيران المدني؛

وبالنظر إلى أن "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين) من شأنهما أن يعزّزا الإطار القانوني العالمي للتصدي لتجريم الهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني الدولي بوصفها جرائم وبالتالي فإن من شأن مصادقة الدول الأعضاء على نطاق واسع على تلك المواثيق وتنفيذها أن يضمن ردع هذه الهجمات ومعاينة مُركبها في أي مكان تحنّث من أنحاء العالم أينما حدثت؛

وإذ تُعيد التأكيد على الأهميّة والطابع المُلح لمعالجة لتعزيز حماية الإلكتروني وتحسين البيانات والمعلومات والنظم الهامة ضد التهديدات والأخطار الإلكترونية، بما في ذلك واجهات التفاعل المشترك بين منظومة الطيران المدني والقطاعات الأخرى المتصلة بها والعسكري؛

وتراعي ضرورة العمل بصورة تعاونية من أجل وضع إطار فعال ومنسق وعالمي من أجل معالجة للأمن الإلكتروني في مجال الطيران، ودعم من أجل معالجة الأمن الإلكتروني حماية وتحسين القطاع الشبكة الإلكترونية لمنظومة الطيران العالمية ضد الهجمات والتهديدات والمخاطر الإلكترونية على نحو منسق ومتناسك التي قد تقوض سلامة و/أو أمن الطيران المدني؛

وتقرّ بالدور القيادي للإيكاو وبأعمالها في مجالي مجال الأمن الإلكتروني وتحسين الشبكة الإلكترونية على مستوى مختلف التخصصات في مجال الطيران؛

وتقرر بأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران يحتاج إلى التنسيق على المستويات العالمي والإقليمي والوطني من أجل وضمان دعم الاتساق والقابلية للتشغيل البيئي الكامل لتدابير وإجراءات الحماية والتحصين ونظم إدارة المخاطر؛

وتقرر بأهمية قيام الدول بوضع وتنفيذ نظم إدارة ومسائلة وطنية خطط واضحة وشاملة للأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني، تعالج قوانين وتشريعات وسياسات وإجراءات وتدابير الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني، بما في ذلك تعيين سلطة وطنية مختصة تكون مسؤولة عن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران بالتنسيق مع السلطات والوكالات الوطنية المعنية، وتقدر قيمة الأحكام والمواد الإرشادية والمبادرات وخطط العمل والمطبوعات وغيرها من الوسائل الإعلامية في هذا المجال و المصممة للتصدي للمساءلة الخاصة بالأمن الإلكتروني بطريقة تعاونية وشاملة؛

وتضع في اعتبارها نتائج مؤتمر الملاحة الجوية الرابع عشر الذي عقد في مونتريال في الفترة من ٢٦/٨/٢٠٢٤ إلى ٦/٩/٢٠٢٤، وكذلك أحكام إعلان مسقط بشأن أمن الطيران والأمن الإلكتروني للطيران الذي اعتُمد في مسقط بعمان في ١١/١٢/٢٠٢٤.

تقرر ما يلي:

١- حث الدول الأعضاء على اعتماد وتنفيذ "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) لعام ٢٠١٠ و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين) لعام ٢٠١٠ والتصديق عليهما كوسيلة للتصدي للهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني؛

٢- مناقشة الدول والجهات المعنية بقطاع الطيران اتخاذ الإجراءات التالية للتصدي للهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني:

(أ) تنفيذ استراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني في مجال الطيران، والاستفادة من "خطة عمل الإيكاو للأمن الإلكتروني" بوصفها أداة لدعم تنفيذ "استراتيجية الأمن الإلكتروني في مجال الطيران"؛

(ب) وضع وتنفيذ خطط وطنية للأمن الإلكتروني في مجال الطيران بحيث تتناول الأهداف الاستراتيجية للأمن الإلكتروني في مجال الطيران والنظم الإدارية والمسؤوليات والسياسات العامة والاتصالات وإدارة المخاطر الإلكترونية والاستجابة للحوادث والتعافي منها وبناء القدرات والتدريب والامتثال للوائح التنظيمية والتدقيق والمراقبة والتحسين المستمر والتوثيق وحفظ السجلات، وذلك بهدف معالجة التهديدات والمخاطر الإلكترونية المحيطة بالطيران المدني بطريقة شاملة في جميع مجالات الطيران؛

(ج) وضع وتنفيذ إجراءات وأدوات تسمح بتنفيذ ومراقبة خطط الأمن الإلكتروني للطيران؛

(د) تعيين سلطة مخولة لإدارة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران كجزء من خطة الأمن الإلكتروني للطيران، وتحديد معالم التفاعل بين هذه السلطة والوكالات الوطنية المعنية، سواء في مجال الطيران أو في غيره؛

(هـ) تحديد مسؤوليات الوكالات الوطنية والجهات المعنية بقطاع الطيران فيما يتصل بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني؛

(و) تأمين الموارد الكافية لضمان توافر واستمرارية التدريب للمتخصصين المؤهلين والأكفاء في مجال الطيران والأمن الإلكتروني القادرين على تنظيم وتشغيل وإدارة وصيانة ومراقبة التنفيذ الفعال لقوانين ولوائح وسياسات وإجراءات وتدابير الأمن الإلكتروني للطيران؛

(د) إعداد وتنفيذ إطار عام قوي لإدارة المخاطر الأمن الإلكترونية يدمج إدارة المخاطر الإلكترونية في ممارسات يستند إلى إدارة مخاطر السلامة والأمن والكفاءة والقدرة في هذا الشأن ذات الصلة بالممارسات المتبعة لإدارة مخاطر السلامة والأمن، واعتماد نهج قائم على تحليل المخاطر لتعزيز حماية وتحسين حماية بيانات ومعلومات الـ ونظم والمعلومات والبيانات الهامة في مجال الطيران المدني الحيوية ضد التهديدات والمخاطر الإلكترونية؛

(هـ) رسم وضع ما يلزم من قوانين ولوائح وسياسات وإجراءات وتدابير، وإعداد الأدوات وتخصيص الموارد الكافية من أجل على نحو يكفل، بالنسبة لنظم الطيران الهامة الحيوية، أن تكون هياكل لضمان تأمين هياكل هذه النظم مؤمنة من حيث التصميم وبما يكفل حمايتها وتحسينها، وأن تكون ويكفل تأمين وإتاحة البيانات مؤمنة ومتاحة أثناء تخزينها وأثناء استخدامها أو نقلها، وتنفيذ أساليب رصد النظم واكتشاف الهجمات الإلكترونية والإبلاغ عنها، ووضع وممارسة خطط التعافي من الاستجابة للهجمات الإلكترونية والتعافي منها بما يتسق مع الخطط المتبعة للاستجابة للطوارئ وإدارة الأزمات؛ وإجراء استعراض تحليلي للهجمات الإلكترونية؛

(ط) تشجيع تصميم وتعميم إعداد وتنفيذ إجراءات عملية لتعزيز ثقافة قوية في مجال الأمن الإلكتروني في مختلف كيانات الطيران المدني وعبر قطاع الطيران المدني؛

(و) تشجيع التعاون المدني والعسكري فيما يتعلق باكتشاف وحماية ورصد نقاط الضعف المشتركة وتدفق البيانات على مستوى واجهات التفاعل بين منظومتي الطيران المدني والعسكري، والتعاون في سبيل التصدي للتهديدات الإلكترونية المشتركة والتعافي من الهجمات الإلكترونية؛

(ي) استحداث شراكات وآليات مشتركة فيما بين الحكومات وبين الحكومات وقطاع الطيران والمشاركة فيها على الصعيدين الوطني والدولي، من أجل تبادل المعلومات بصورة منتظمة بشأن التهديدات والأحداث ومواطن الضعف ومؤشرات وقوع الاختراق والاتجاهات الإلكترونية وعناصر التخفيف والإجراءات الاحترازية وأفضل الممارسات والدروس المستفادة في هذا المجال جهود التخفيف من حدتها؛

(ك) تشجيع إعداد آليات للتعاون مع الكيانات الهيئات الوطنية المعنية ذات الصلة، المدني والعسكري بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، السلطات العسكرية وسلطات إنفاذ القانون والأمن الإلكتروني، فيما يتعلق باكتشاف وحماية ورصد نقاط الضعف المشتركة وتدفقات البيانات المعلومات على مستوى واجهات التفاعل بين منظومتي الطيران المدني والعسكري، التي قد تؤثر على نظم الطيران المدني، والتعاون في سبيل الاحتراز من التصدي للتهديدات الإلكترونية المشتركة والتأهب لها وفي التصدي للهجمات للوقائع الإلكترونية والتعافي منها الهجمات الإلكترونية؛

(ل) تشجيع الدول على مواصلة المساهمة في الإيكاو فيما يتعلق بوضع القواعد القياسية والاستراتيجيات وأفضل الممارسات الدولية من أجل دعم النهوض بالأمن الإلكتروني وتحسين الشبكة الإلكترونية في مجال الطيران؛

(م) مواصلة التعاون والمساهمة في أعمال الإيكاو في لوضع إطار عام للأمن الإلكتروني في مجال الطيران بالإيكاو وفقاً لنهج شامل وجامع وعملي يتضمن السلامة الجوية وأمن الطيران والتسييلات والملاحة الجوية والاتصالات والمراقبة وإدارة الحركة الجوية وعمليات الطائرات ومصاحبة الطائرات للطيران وغيرها من تشارك فيه كافة مجالات الطيران ذات الصلة تخصصات اللازمة، بغرض التصدي على نحو شامل للتهديدات والمخاطر الإلكترونية على سلامة الطيران وأمنه وكفاءته وسعته؛

٣- تكليف الإيكاو بالقيام بما يلي

أ) مواصلة التشجيع على اعتماد التصديق على المستوى العالمي على "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتصلة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) لعام ٢٠١٠ و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين) لعام ٢٠١٠؛ والتصديق عليهما على المستوى العالمي؛

ب) مواصلة التأكد من مراعاة وتنسيق المسائل المرتبطة بالأمن الإلكتروني للطيران وتحسين الشبكة الإلكترونية بشكل شامل وجامع من خلال التعاون فيما بين كافة هيئات الإيكاو المعنية آلية جديدة في الإيكاو لمعالجة الأمن الإلكتروني في الطيران

٤- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٤١-١٩

١٣-٦٧ وأقرت اللجنة بأهمية إعداد وتنفيذ خطط الاستجابة للوقائع الإلكترونية والتعافي منها، على النحو المبين في ورقة العمل WP/240، لمساعدة الدول والجهات المعنية على تعزيز وضعها في مجال الأمن الإلكتروني والاستجابة بفعالية للوقائع الإلكترونية، وأوصت بأن يُحيل مجلس الإيكاو الموضوع إلى أفرقة خبراء الإيكاو المعنية التابعة للإيكاو للنظر في تجربة البرازيل في إطار بنود عملها بشأن تلك المسألة.

١٣-٦٨ وأقرت اللجنة بأهمية تعديل استراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني في مجال الطيران وخطة العمل في مجال الأمن الإلكتروني وفقاً للسياقات الوطنية للتصدي للتهديدات والمخاطر الإلكترونية التي تُهدد الطيران المدني بفعالية، على النحو المبين في ورقة العمل WP/369. ولدى مناقشة الاقتراح الذي قدمته الإيكاو باستحداث أداة للتقييم الذاتي بهدف مساعدة الدول في تقييم تقدم الأمن الإلكتروني في مجال الطيران لديها، أقرت اللجنة بالفائدة المحتملة للاقتراح وأوصت مجلس الإيكاو بإحالة الاقتراح إلى أفرقة الخبراء المعنية التابعة للإيكاو للنظر فيه.

١٣-٦٩ وأقرت اللجنة بأهمية العوامل البشرية في التصدي للتهديدات والمخاطر الإلكترونية التي يتعرض الطيران المدني لها في مختلف تخصصات الطيران، بما في ذلك موظفو أمن الطيران، على النحو المبين في ورقة العمل WP/371. ووافقت على أهمية التعاون الدولي وتقييم المخاطر الإلكترونية وتوفير التدريب المستمر للموظفين وتبادل المعلومات وتعزيز ثقافة الأمن الإلكتروني، مع تسليط الضوء على أهمية تحقيق التوازن بين المبادرات الدولية والمتطلبات المحلية. ووافقت اللجنة على الإجراءات المقترحة في الورقة، مع توسيع نطاقها ليشمل جميع تخصصات الطيران.

١٣-٧٠ وأقرت اللجنة بأهمية اتباع نهج شامل للأمن الإلكتروني في مجال الطيران، بما في ذلك الأطر الإدارية القوية والأنظمة حيث يكون الأمن جزءاً من التصميم وإدارة المخاطر الإلكترونية، بما يتماشى مع ممارسات السلامة والأمن، والتدريب القائم على الكفاءة في جميع تخصصات الطيران، على النحو المبين في ورقة العمل WP/124. كما وافقت اللجنة على الحاجة إلى نهج تعاوني في التدريب على الأمن الإلكتروني في مجال الطيران للاستفادة من الموارد المتاحة. كما دعت اللجنة الإيكاو إلى مواصلة معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران بشكل شامل عبر تخصصات الطيران الهامة، مع دعم عملها بشأن القواعد والتوصيات الدولية وتعزيز اعتماد نهج تعاوني لمبادرات بناء القدرات.

١٣-٧١ وأحاطت اللجنة علماً بتجربة الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COSECNA) في مجال تعزيز حماية الطيران المدني وقدرته على الصمود في وجه التهديدات والمخاطر الإلكترونية، على النحو المبين في ورقة العمل WP/324. وأقرت اللجنة بأهمية التعاون والأطر التنظيمية وتبادل المعلومات وبناء القدرات وخطط إدارة الوقائع

الإلكترونية لتعزيز وضع الأمن الإلكتروني في المنظمات، مع الموافقة على توسيع نطاق الإجراءات المعروضة في الورقة لتشمل جميع تخصصات الطيران ذات الصلة دعماً لاتباع نهج شامل للأمن الإلكتروني في مجال الطيران. وأشارت اللجنة إلى أنه ينبغي إيلاء النظر بعناية إلى مسألة تبادل المعلومات السرية والحساسة. وأوصت اللجنة بأن يحيل مجلس الإيكاو الاقتراح إلى أفرقة خبراء الإيكاو المعنية للنظر فيه.

١٣-٧٢ وأقرت اللجنة بأهمية التنسيق بين سلطات الطيران المدني والأمن الإلكتروني على الصعيد الوطني لدعم اتباع نهج متسق ومنسق في مجال الأمن الإلكتروني للطيران، على النحو المبين في ورقة العمل WP/101، ودعت اللجنة الإيكاو إلى النظر في وضع مزيد من المواد الإرشادية بشأن هذه المسألة. ونتيجة لذلك، أوصت اللجنة بأن يُحيل مجلس الإيكاو الاقتراح إلى أفرقة خبراء الإيكاو المعنية للنظر فيه.

١٣-٧٣ وناقشت اللجنة المقترحات الواردة في ورقة العمل WP/281 المتعلقة بضمان وجود بنية إدارية ملائمة للأمن الإلكتروني في مجال الطيران. وفي هذا الصدد، وافقت اللجنة على ضرورة قيام الدول بوضع بنية إدارية ملائمة من أجل تنسيق المهام التنظيمية والرقابية للأمن الإلكتروني في مجال الطيران عبر مختلف تخصصات الطيران، وضمان تنسيق الموضوع مع الوكالات والجهات المعنية في مجال الطيران وتلك من خارج مجال الطيران على الصعيد الوطني. ومع ذلك، نظراً لاختلاف النظم الإدارية التي تعتمد عليها الدول لتنظيم السلامة والأمن والكفاءة والأمن الإلكتروني في مجال الطيران والإشراف عليها، أقرت اللجنة بحاجة الدول إلى المرونة في تحديد سلطة وطنية مناسبة للأمن الإلكتروني في مجال الطيران.

١٣-٧٤ وأقرت اللجنة بأهمية التعاون الإقليمي لتعزيز حماية الطيران وقدرته على الصمود في وجه التهديدات والمخاطر الإلكترونية على النحو المبين في ورقة العمل WP/453. ولدى مناقشة الاقتراح المتعلق بمجموعات مُخصّصة تُعنى فقط بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران في جميع أقاليم الإيكاو، دكرت اللجنة بالتوصية ٤-١/٢ الصادرة عن المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية، التي أوصت الدول بالتوفيق بين أنشطة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران في الخطط الإقليمية للملاحة الجوية والسلامة والأمن والتسهيلات من خلال عمليات التنسيق التي تجربها المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمجموعات الإقليمية لأمن وتسهيلات الطيران. ووفقاً لما تقدم، أوصت اللجنة بأن يضع مجلس الإيكاو آلية ملائمة لتعزيز التعاون الإقليمي في مجال الأمن الإلكتروني للطيران ويُنفّذها، في ضوء الموارد المتاحة.

١٣-٧٥ ولدى مناقشة ورقة العمل WP/165، وافقت اللجنة على أهمية التصدي للتهديدات والمخاطر الإلكترونية التي تهدد الطيران المدني بشكل شامل، بما في ذلك عمل الإيكاو، من خلال بنية إدارية متعددة التخصصات. وحذرت اللجنة من استخدام مصطلح "التهديد الرقمي" حيث إنه لا يمثل مصطلحاً محدداً في سياق الأمن الإلكتروني في مجال الطيران لدى الإيكاو، ولاحظت أن البنية الإدارية التي وضعتها الإيكاو للأمن الإلكتروني في مجال الطيران، فضلاً عن عمل واختصاصات اللجنة الخاصة لتنسيق الأمن الإلكتروني التابعة للمجلس (AHCCC) وفريق خبراء الأمن الإلكتروني، تلي بالفعول الاقتراح الذي يدعو إلى اتباع نهج منسق وشامل إزاء التهديدات والمخاطر الإلكترونية في مختلف تخصصات الطيران. ووافقت اللجنة على الاقتراح الداعي إلى قيام الإيكاو بتسريع إعداد الأحكام والإرشادات المتعلقة بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران، مع التذكير بالتوصية ٤-١/٢ الصادرة عن المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية التي دعت إلى توفير ما يلزم من مواد إرشادية خاصة بالأمن الإلكتروني بشكل عاجل، على أن تكون هذه المواد مُجدية وقابلة للتنفيذ، وذلك لتلبية احتياجات الدول الأعضاء وسائر الجهات المعنية في مجال الطيران. ولم توافق اللجنة على اقتراح أن تقوم الإيكاو بتعزيز الوعي والتواصل بشأن معالجة التهديدات الإلكترونية بطريقة مُنسقة من خلال شبكاتها الإقليمية لأن ذلك يتطلب من المنظمة الاضطلاع بدور تشغيلي يتجاوز مهمتها.

## البند رقم ١٤: برنامجا التدقيق - نهج الرصد المستمر

### تنفيذ برنامجي الإيكاو للتدقيق وفقاً لنهج الرصد المستمر

١-١٤ خلال مناقشة ورقة العمل A42-WP/4، أعربت اللجنة عن تقديرها للإيكاو ودولها الأعضاء للجهود التي بذلتها من أجل نجاح تنفيذ كل من البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) وفقاً لنهج الرصد المستمر (CMA)، والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) وفقاً لنهج الرصد المستمر، إلى جانب الدعم الذي قدمته لتنسيق أنشطة البرنامجين. ووافقت اللجنة على حث الدول الأعضاء على مواصلة المشاركة بشكل كامل في برنامجي الإيكاو للتدقيق، وتجنب طلب تأجيل أو إلغاء عمليات التدقيق المقررة دون سبب وجيه، نظراً إلى الأثر السلبي الذي تخلفه هذه الطلبات على تنفيذ البرنامجين. كما شجعت اللجنة الجهات المانحة على مواصلة تقديم المساهمات الطوعية لدعم هذه المبادرات.

٢-١٤ وفي ورقة العمل A42-WP/315، اقترحت نيوزيلندا، برعاية مشتركة من أستراليا وكندا، إنشاء مجموعة من الخبراء الفنيين لتقديم تقرير إلى المجلس يتضمن توصيات بإدخال تحسينات على برنامجي الإيكاو للتدقيق، استناداً إلى المناقشات التي دارت في المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/14) في عام ٢٠٢٤، ودعم الانتقال إلى أطر تركز على النتائج وتستند إلى المخاطر. وفي ورقة العمل A42-WP/376، طلبت الولايات المتحدة الاعتماد على المخاطر عند ترتيب أولويات أنشطة برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA)، وطلبت أن تنفذ الإيكاو سائر التوصيات التي قدمتها مجموعات الخبراء. ولدى استعراض هذه الورقات، أشارت اللجنة إلى أهمية مواصلة المناقشات بشأن كل برنامج تدقيق في إطار مجموعة الخبراء التابعة له. علاوة على ذلك، هناك بالفعل فرقة خبراء معنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) تمارس عملها، وقد سبق تكليفها بإجراء استعراض شامل لبرنامج تدقيق الأمن واقتراح تحسينات لضمان أن يكون البرنامج قائماً على المخاطر ويركز على النتائج وفعالاً. وأشارت اللجنة إلى فوائد إجراء استعراض دوري لبرنامج تدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، وأيدت إنشاء فريق لتقديم توصيات إلى المجلس بشأن تطوير برنامج الإيكاو العالمي للتدقيق، ليظل ملائماً في ظل بيئة متزايدة التعقيد، ويركز على البيانات أكثر من ذي قبل، وليكون على دراية بالمخاطر، ويركز على النتائج، مع ضمان خضوعه للمساءلة وتحسينه بشكل مستمر. لذا، وافقت اللجنة على إحالة المقترحات الواردة في ورقة العمل A42-WP/376 إلى الفريق للنظر فيها. ولتعزيز كفاءة الدول الأعضاء والإيكاو في استخدام الموارد، أوصت اللجنة كذلك بإنشاء آلية تنسيق بين مجموعة الخبراء التابعة للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران ومجموعة الخبراء التابعة للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، لمواجهة التحديات المشتركة وتقديم توصيات تنطبق على برنامجي التدقيق، ومن ثم تيسير التعاون. وشددت اللجنة على أنه يلزم تطبيق الحد الأدنى من الشروط التي تحدها القواعد القياسية، حتى عند تنفيذ الرقابة القائمة على المخاطر، ووافقت اللجنة على إحالة المقترحات الواردة في ورقة العمل A42-WP/315 إلى كلتا المجموعتين للنظر فيها.

٣-١٤ ولاحظت اللجنة كذلك أن الإيكاو قد تبنت، منذ اعتماد نهج الرصد المستمر، نهجاً قائماً على المخاطر لتحديد أولويات الدول في أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، وأنها أدخلت تحسينات على البرنامجين على أساس توصيات مجموعة الخبراء، مع مراعاة توافر الموارد والحاجة إلى تشغيل البرنامجين بشكل مستمر ومنسق.

٤-١٤ وفي ورقة العمل A42-WP/436، التفتيح رقم ١، اقترحت بنغلاديش أن يتم الإشراف على الملحق التاسع - "التسهيلات" حصرياً في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، دون استخدام الإطار الإلكتروني للبرنامج العالمي، لاستيفاء قائمة مراجعة الامتثال (CCs) وقاعدة بيانات نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD). وأشارت اللجنة إلى أهمية الامتثال لقواعد الملحق التاسع التي سيبلغ عنها عبر قاعدة بيانات نظام الإبلاغ الإلكتروني، وبضرورة

الإبقاء في هذا الصدد على الترتيبات الراهنة. علاوة على ذلك، ليس من الملائم تدقيق الملحق التاسع برمته في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، نظراً إلى تنوع المواضيع التي يغطيها هذا الملحق، وإلى أن بعض هذه المواضيع يجري تدقيقها في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر.

### تطوير البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر

٥-١٤ أقرت اللجنة بفعالية وأهمية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، وبالتحسينات التي أفرزها في مجال السلامة على الصعيد العالمي، وبخطة التطوير وفق محاور العمل الواردة في الورقة A42-WP/5 التي قدمها المجلس. ورحبت اللجنة بالأنشطة المزمعة، وأيدت محاور العمل والجدول الزمنية المقترحة لتطوير البرنامج العالمي، مع إدخال تعديلات معينة أسفرت عنها المناقشات المشار إليها في الفقرة ١٤-٢. كما أشارت في الوقت ذاته إلى فوائد زيادة استخدام البيانات لأغراض المراقبة، مما يتيح استخدام نهج يقوم على المخاطر والأداء بشكل أكبر، ويمكن من استخدام الموارد بكفاءة. كما أحاطت اللجنة علماً بالإجراءات التي تنطبق على إدارة البيانات في الإطار الإلكتروني (OLF) للبرنامج.

٦-١٤ وفي ورقة العمل A42-WP/97، اقترحت الإمارات العربية المتحدة اعتراف الإيكاو رسمياً بالمتخصصين في البضائع الخطرة، وتعيينهم كمدققين في إطار أنشطة البرنامج العالمي. وفي ورقة العمل A42-WP/265، اقترحت كازاخستان أن تعزز الإيكاو منهجية التدقيق التي تتبعها من خلال إشراك متخصصين قانونيين، خاصة ممن لديهم خبرة في قانون الطيران، في فرق التدقيق لتحسين تقييم العنصر الحاسم ١ (ع.ح.١): تشريعات الطيران الأساسية، والعنصر الحاسم ٨ (ع.ح.٨): حل المسائل الخاصة بالسلامة. وأحاطت اللجنة علماً بأن إضافة خبير إلى أنشطة البرنامج العالمي للتدقيق يمثل زيادة كبيرة في تكلفة كل نشاط، وبالتالي سيؤدي إلى زيادة العجز في الميزانية المخصصة لأنشطة البرنامج. وفيما يخص ورقة العمل A42-WP/97 على وجه الخصوص، أشارت اللجنة إلى أن الهيكل الحالي للبروتوكولات المطبقة في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر تلبى متطلبات التدقيق فيما يخص أحكام البضائع الخطرة. ووافقت اللجنة على إحالة المسائل المطروحة في ورقة العمل A42-WP/265 إلى مجموعة الخبراء المقترح إنشاؤها والمشار إليها في الفقرة ١٤-٢ لمواصلة النظر فيها.

٧-١٤ وفي ورقة العمل A42-WP/497، اقترحت البرازيل، بدعم من الدول الأعضاء ٢ في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)، أن تُعد الإيكاو دراسة لتتقيد أسئلة البروتوكول (PQs) المتعلقة بتنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية (SARPs) الجديدة دون إبطاء لتحسين تقييم سلامة وجودة عمليات إعداد القواعد التنظيمية والتشريعية الوطنية، مما يؤدي إلى تقوية عملية صنع القرار على المستوى الوطني. وأشارت اللجنة إلى ضرورة أن ينظر برنامجا التدقيق في جهود الدول الرامية إلى إدراج الملاحق والتعديلات الجديدة في أطرها الوطنية، وهو ما يستغرق بطبيعته وقتاً ويتطلب إجراء مداولات، ووافقت على إحالة المسائل المطروحة في هذه الورقة إلى المجموعات المختصة لمواصلة النظر فيها.

٨-١٤ وفي ورقة العمل A42-WP/429، اقترح الأردن، نيابة عن الدول الأعضاء ٣ في المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO)، أن تتحول الدول الأعضاء من أسلوب التحضير للتدقيق على وجه التحديد إلى نهج منظم ومستمر لرصد الامتثال. وهذا يستتبع إنشاء كيان مخصص لرصد الامتثال ضمن الهياكل الوطنية للإشراف على الطيران لضمان الجاهزية والاستعداد الدائمين لعمليات الإيكاو للتدقيق. وأشارت اللجنة إلى أن الدول تتمتع بالسيادة في تحديد هيكلها الإداري ووسائل الاضطلاع

٢ الأرجنتين وبليز وبوليفيا (جمهورية - المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية والإكوادور والسلفانور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)

٣ الجزائر والبحرين وجزر القمر وجيبوتي ومصر والعراق والأردن والكويت ولبنان وليبيا وموريتانيا والمغرب وعمان وفلسطين وقطر والمملكة العربية السعودية والصومال والسودان والجمهورية العربية السورية وتونس والإمارات العربية المتحدة واليمن.

بوظائفها ومسؤولياتها فيما يتعلق بالرقابة على السلامة. وبموجب مفهوم نهج الرصد المستمر، أشارت اللجنة إلى أنه يُنتظر أيضاً من الدول أن تتواصل مع الإيكاو باستمرار، وأن تقدم تحديثات لبياناتها ومعلوماتها لتمكين المنظمة من التخطيط لأنشطة البرنامج العالمي وفقاً لذلك. وتقدم الإيكاو في "دليل البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (الوثيقة Doc 9735)، إرشادات لهذه التفاعلات المستمرة للدول مع البرنامج العالمي.

٩-١٤ ودعت ورقة العمل A42-WP/388، المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) والمجلس الدولي لطيران رجال الأعمال (IBAC)، برعاية مشتركة من المجلس الدولي للمطارات (ACI)، إلى استخدام معلومات السلامة بشكل أكثر انتظاماً، وتحديدًا في الأنشطة التي درج البرنامج العالمي على تنفيذها، وتقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية (SSPIA)، لإثراء وتطوير القواعد القياسية والتوصيات الدولية (SARPs) والمواد الإرشادية للإيكاو. وأوصت اللجنة بأن تستحدث الإيكاو آلية منظمة لضمان حصول مجموعات الخبراء التابعة للإيكاو بشكل منهجي على المعلومات التحليلية ذات الصلة بالسلامة والمستمدة من أنشطة البرنامج العالمي.

١٠-١٤ وفي ورقة العمل A42-WP/68، اقترحت جنوب أفريقيا أن تحسن الإيكاو تقارير البرنامج العالمي، من خلال تقسيم الدول الأعضاء إلى مجموعات على أساس حجم أنشطتها في مجال الطيران المدني مدى وتعقيد تلك الأنشطة، وذلك في إطار أدوات الإبلاغ الحالية، مثل النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها (iSTARS)، مما يسمح بإجراء مقارنات أكثر جدوى ويعزز أهمية التعاون. وأوصت اللجنة بأن تحسن الإيكاو التقارير التي تسرد بيانات البرنامج العالمي وتحليلاته، بحيث توضح حجم أنشطة الطيران المدني ومدى تعقيدها في الدول الأعضاء.

١١-١٤ وورقة العمل A42-WP/69، التي قدمتها جنوب أفريقيا أيضاً، حثت الإيكاو على إعادة النظر في استخدام بيانات السلامة ونتائج التدقيق المقدمة من الجهات الخارجية عند الاضطلاع بأنشطة البرنامج العالمي. ودعا الاقتراح إلى الاعتماد فقط على البرنامج العالمي لتقييم قدرات الدول على مراقبة السلامة. وأحاطت اللجنة علماً بأن الإيكاو تستخدم، اتساقاً مع مبادئ نهج الرصد المستمر وتوصيات مجموعات الخبراء، بيانات ومعلومات ليس فقط من البرنامج العالمي، بل أيضاً من مصادر خارجية، لتحديد أولويات الدول في أنشطة البرنامج العالمي، وتحديد نطاق هذه الأنشطة. بيد أن أسئلة البروتوكولات لا تُحدد إلا من خلال نشاط البرنامج العالمي بناءً على الأدلة المقدمة.

١٢-١٤ وفي ورقة العمل A42-WP/437، التفتيح رقم ١، المقدمة من الاتحاد الروسي، برعاية مشتركة من لجنة الطيران المشتركة بين الدول (IAC)، دعا الاتحاد الروسي الإيكاو إلى النظر في سياسة تكفل تكافؤ فرص الدول الأعضاء في خدمات النقل الجوي الدولي من خلال عملية غير متحيزة سياسياً لتحديد حالة "الشاغل البارز في مجال السلامة" والإبقاء عليها، بحيث تستند فقط إلى الاعتبارات الفنية والشفافية. وطُلب كذلك في مشروع قرار الجمعية العمومية، الملحق بهذه الورقة أن "تلغي الجمعية القرار ٤١-٢" المتعلق بمخالفات الاتحاد الروسي لاتفاقية شيكاغو. وأشارت اللجنة إلى أنها قد اتفقت، عند بحث ورقة العمل A42-WP/53 في إطار البند ٢٢ من جدول الأعمال، على أن توصي الجلسة العامة بإعادة التأكيد على أن يظل قرار الجمعية ٤١-٢ سارياً.

١٣-١٤ وأُحيط علماً بورقتي المعلومات A42-WP/373 المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي و A42-WP/604 المقدمة من الصين.

١٤-١٤ وفي ضوء المناقشة، اتفقت اللجنة على عرض القرار التالي على الجلسة العامة لاعتماده، ليحل محل قرار الجمعية العمومية رقم ٤٠-١٣.

## القرار ١/١٤ : البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CMA)

لما كان الهدف الرئيسي للمنظمة للإيكاو مازال يتمثل في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛ وحيث إن المادة السابعة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو تقتضي من كل دولة متعاقدة أن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة، والقواعد القياسية، والإجراءات، والتنظيم فيما يتعلق بجميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛

ولما كانت مسؤولية مراقبة السلامة الجوية وسلامة الطيران المدني الدولي بصورة عامة تقع على الدول المتعاقدة، جماعة وفرداً، كما تتوقف أيضاً على التعاون الوثيق للإيكاو، والدول المتعاقدة، وصناعة الطيران، وجميع أصحاب المصلحة الآخرين في تنفيذ "خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية" (GASP)؛

ولما كان مؤتمر رؤساء الطيران المدني لسنة ٢٠٠٦ قد قدم توصيات لإتاحة وصول الجمهور الى المعلومات المناسبة بشأن عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية ووضع آلية إضافية للتغلب على الشواغل الرئيسية بخصوص السلامة (SSCs) المحددة من خلال "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" (USOAP)؛

ولما كان المؤتمر الرفيع المستوى للسلامة الجوية لعام ٢٠١٠ (HLSC 2010) قد رفع توصيات إلى الإيكاو بوضع معايير للمشاركة في الشواغل البارزة في مجال السلامة مع أصحاب المصلحة المعنيين ولتقييم كيفية تبادل هذه المعلومات مع الجمهور بالشكل الذي يمكنه من اتخاذ قرار مستنير فيما يتعلق بسلامة النقل الجوي؛

ولما كان المؤتمر الرفيع المستوى للسلامة الجوية لعام ٢٠١٠ قد قدم توصيات إلى الإيكاو للدخول في اتفاقات جديدة وتعديل اتفاقات قائمة لتبادل المعلومات السرية المتعلقة بالسلامة الجوية مع كيانات ومنظمات دولية، من أجل تخفيف العبء عن الدول، الناشئ عن عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة ولخفض تكرار أنشطة الرصد؛

وحيث إن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13) قدم توصيات وافق عليها المجلس لمواصلة تطوير منهجية USOAP وعملياته وأدواته، وكذلك لضمان أن يظل الرصد المستمر الذي تقوم به الدول قوياً ومناسباً ومحدثاً؛

ولما كان المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا (HLCC) قد قدم توصيات إلى الإيكاو لإدراج "عمليات تقييم مدى تنفيذ برامج السلامة الوطنية" في الأنشطة التقليدية لـ "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" وأشار إلى إعداد إطار عام لتنظيم البيانات من أجل البرنامج، والذي يتضمن عدة أمور من بينها وضع إجراءات محددة لاستخدام وتنظيم وحماية المعلومات الهامة المستمدة من البرنامج، مع دعم أنشطة الدول الأعضاء في الوقت ذاته؛

وإذ تُذكر بأن الدورة العادية الثانية والثلاثين للجمعية العمومية قررت إنشاء برنامج عالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، يتضمن قيام الإيكاو بتنفيذ عمليات تدقيق مراقبة منتظمة وإلزامية ومنهجية ومنسقة؛

ولما كانت الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية قد وافقت على أن تنشئ الإيكاو فريقاً مستقلاً يضطلع بإجراء استعراض منظم لتحديد التعديلات التي يتعين إدخالها على نظام الرصد المستمر USOAP-CMA بهدف مواصلة تطوير البرنامج وتعزيزه، مع الأخذ في الاعتبار إستراتيجية السلامة المتطورة لتقديم الإيكاو وتقديم الدول في تنفيذ الملحق ١٩ - إدارة السلامة، ولا سيما متطلبات برنامج السلامة الوطني، وأن المجلس قد وافق على التوصيات الناشئة عن هذا الاستعراض مع بعض التحفظات لمواصلة تطوير نظام USOAP-CMA؛

ولما كان تنفيذ "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" قد شكّل إنجازاً رئيسياً لسلامة الطيران، محققاً الولاية التي مُنحت له بموجب القرارين ٣٢-١١ و ٣٥-٦ وموفراً إمكانية تقييم قدرات الدول المتعاقدة على المراقبة وتحديد مجالات التحسين؛

وإذ تُذكر بأن قرار الجمعية العمومية ٣٣-٨ قد طلب من المجلس أن يضمن قدرة "البرنامج العالمي لتدقيق السلامة الجوية" على تحقيق الاستدامة المالية على المدى الطويل، وأن ينقل جميع نشاطات هذا البرنامج تدريجياً إلى الميزانية البرنامجية العادية؛ وتذكر بأهداف "برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية"، الذي يرمي إلى التأكد من أن الدول المتعاقدة تضطلع بمسؤولياتها عن مراقبة السلامة الجوية على النحو الواجب؛

ومع التسليم بأنه لأمر أساسي أن يستمر "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" في تغطية جميع أحكام الملحق المتعلقة بالسلامة من أجل تعزيز التنفيذ المناسب للقواعد القياسية والتوصيات الدولية المتصلة بالسلامة؛

وتدرك أن الأمين العام قد اتخذ الخطوات الملائمة لضمان إنشاء آلية مستقلة لضمان الجودة تُستخدم لرصد وتقييم جودة هذا البرنامج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية؛

وتدرك أن التنفيذ الفعال للخطط التصحيحية الخاصة بالدول أمر حيوي لتعزيز سلامة الملاحة الجوية العالمية؛

وتقرّ بالمساهمات في تحسين السلامة الناتجة عن عمليات التدقيق والتنقيش والاستعراض والتقييم و/أو التقدير التي تقوم بها المنظمات الإقليمية والدولية، ومن بينها المنظمات التي لديها اتفاقات مع الإيكاو مثل مجلس المطارات الدولي (ACI)، ووكالة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي (EASA)، والمفوضية الأوروبية (EC)، ومؤسسة سلامة الطيران (FSF)، والاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)؛

وتقرّ بأن الشفافية وتبادل معلومات السلامة يمثلان إحدى وتحليلها هي من بين دعائم سلامة شبكة النقل الجوي؛

وتقرّ بأن المنظمات الإقليمية المشرفة على السلامة (RSOOs) لها دورها المهم في نهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وأن كلمة "الدول" الواردة أدناه يجب أن تُقرأ - حيثما ينطبق ذلك - على أنها تشمل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، متى ما وُجد إطار قانوني يمكن من ذلك على النحو الملائم؛

### فإن الجمعية العمومية:

١- تُعرب عن تقديرها للمجلس وللأمين العام على التنفيذ الناجح لنهج نجاح تطوير وتنفيذ نهج "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر"؛

٢- تكلف الأمين العام بتطوير "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" إلى برنامج يقوم بشكل أكبر على الأدلة والاستهداء بالمخاطر، والتوجه نحو تحقيق النتائج، بحيث يتسنى تطبيقه على المستوى العالمي لتقييم فعالية واستدامة نُظم مراقبة السلامة في الدول، فضلاً عن التقدم المحرز في تنفيذ أحكام إدارة السلامة، لا سيما برامج السلامة الوطنية (SSPs)؛

٣- تكلف الأمين العام بتنفيذ التحسينات التنظيمية اللازمة للنجاح في إدارة التغيرات التي أحدثتها تطور البرنامج على المدى الطويل تماشياً مع توصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (GEUSR) المجموعة الاستشارية المعنية بالبرنامج والتي وافق عليها المجلس وتوصيات المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا الثالث عشر للجنة الملاحة الجوية في هذا الشأن؛

٤- تكلف الأمين العام باستخدام أدوات الرصد المستمر والتدقيق المتاحة استخداماً فعالاً لضمان استخدام الموارد بشكل موجّه من أجل البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر؛

٤-٥ - **تكلف الأمين العام** بأن يضمن محافظة "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر"، كعناصر أساسية، على أحكام السلامة الرئيسية المتضمنة في الملحق الأول - "إجازة العاملين" والملحق الثاني - "قواعد الجو" والملحق الثالث - "خدمة الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية" والملحق الرابع - "خراطط الطيران" والملحق السادس - "تشغيل الطائرات" والملحق السابع - "علامات الجنسية وتسجيل الطائرات" والملحق الثامن - "صلاحيات الطائرات للطيران" والملحق العاشر - "اتصالات الطيران" والملحق الحادي عشر - "خدمات الحركة الجوية والملحق الثاني عشر - "البحث والإنقاذ" والملحق الثالث عشر - "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" والملحق الرابع عشر - "المطارات" والملحق الخامس عشر - "خدمات معلومات الطيران" والملحق الثامن عشر - "النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو" والملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة"؛

٥-٦ - **تكلف الأمين العام** بضمان أن يمثل "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر" لمبادئ من بينها الاستقلالية والعالمية والتوحيد القياسي والشفافية، من أجل الاستمرار في تعزيز تقبل البرنامج ونتائجه على الصعيد العالمي؛

٧-٧ - **تكلف الأمين العام** بتحليل أسباب انخفاض أو عدم استدامة معدل التنفيذ الفعال من جانب الدول لنظام مراقبة السلامة، وتحديد الوسائل الملائمة لزيادة الفعالية؛

٦-٨ - **تكلف الأمين العام** بالاستمرار في ضمان المحافظة على آلية ضمان الجودة التي أنشئت لرصد وتقييم نوعية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، وشفافية جميع جوانب عمليات الرصد المستمر؛

٧-٩ - **تكلف الأمين العام** بمواصلة عرض الشواغل الأمنية الخطيرة، وفقاً للإجراءات المعمول بها بشأن تبادل معلومات السلامة، مع الجهات المعنية المهتمة بالأمر والجمهور للسماح لهم باتخاذ قرارات مدروسة بشأن سلامة النقل الجوي؛

٨-١٠ - **تكلف الأمين العام** بإتاحة كل المعلومات المتعلقة بمراقبة السلامة الناشئة عن "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر" إلى جميع الدول الأعضاء من خلال موقع الإيكاو المقيد على الإنترنت الإطار الإلكتروني الخاص بالبرنامج على الإنترنت؛

١١-١١ - **تكلف الأمين العام** بتنفيذ إجراءات إدارة البيانات التي تعالج عمليات جمع وتخزين واستخدام وتنظيم وتبادل وحماية بيانات ومعلومات البرنامج في الإطار الإلكتروني الخاص بالبرنامج على الإنترنت؛

٩-١٢ = **تكلف الأمين العام** بمواصلة تعزيز التنسيق والتعاون بين "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" وبرامج التدقيق للمنظمات الأخرى المتصلة بالسلامة الجوية، لتبادل معلومات السلامة الجوية السرية من أجل تخفيف العبء على الدول الناشئة عن عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة ولخفض ازدواج الجهود والوقوف على أوجه تآزر لتحسين فعالية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر أنشطة الرصد؛

١٣-١٣ - **تكلف الأمين العام** بالاستمرار في تيسير تبادل معلومات السلامة الجوية الحيوية فيما بين الدول الأعضاء وصناعة الطيران والجهات المعنية الأخرى من خلال المواقع الإلكترونية الملائمة؛

١٤-١٤ - **تحث الدول الأعضاء** على دعم الإيكاو في تحقيق تطور "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر" وعلى إعاره موظفين فنيين مؤهلين وذوي خبرة إلى الإيكاو لأجل طويل أو قصير، إذا كانت قادرة على ذلك، حتى يتسنى للمنظمة مواصلة تنفيذ هذا البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر بنجاح؛

١٥-١٥ - **تحث الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والجهات المانحة والجهات المعنية الأخرى** على توفير الإسهامات الطوعية لدعم أنشطة تطوير وتشغيل البرنامج؛

١٦-١٤- تحث جميع الدول الأعضاء على أن تحيل إلى الإيكاو، في الوقت المناسب، جميع المعلومات والوثائق التي تتطلبها الإيكاو لغرض ضمان تنفيذ "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر" بفعالية، وأن تواظب على تحديث هذه المعلومات؛

١٧-١٤- تحث جميع الدول الأعضاء على أن تتعاون مع الإيكاو وأن تقبل قدر المستطاع أنشطة الرصد المستمر وفقاً للمواعيد المقررة التي تحددها المنظمة، بما في ذلك عمليات التدقيق وبعثات التحقق وأنشطة التحقق خارج الموقع، حتى يسهل تنفيذ البرنامج بسلاسة؛

١٨-١٤- تحث جميع الدول الأعضاء على تنفيذ خطط العمل التصحيحية لمعالجة الاستنتاجات التي أسفرت عنها أنشطة برنامج التدقيق؛

١٩-١٤- تحث الدول الأعضاء على أن تتبادل مع الدول المتعاقدة الأخرى معلومات السلامة الجوية الحرجة التي يمكن أن تؤثر على سلامة الملاحة الجوية الدولية وتسهيل الوصول إلى جميع معلومات السلامة الجوية ذات الصلة؛

٢٠-١٤- تشجع الدول الأعضاء على الاستفادة الكاملة من معلومات السلامة المتاحة عند قيامها بعمليات مراقبة السلامة الجوية، ولاسيما في سياق عمليات التفيتش المنصوص عليها في المادة السادسة عشرة من اتفاقية شيكاغو؛

٢١-١٤- تُذكّر الدول الأعضاء بضرورة متابعة جميع عمليات الطائرات في داخل إقليمها، بما في ذلك عمليات الطائرات الأجنبية، واتخاذ الإجراءات الملائمة عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية؛

٢٢-١٤- تكلف المجلس بأن يعطي الأولوية للعمل على تحقيق تطور "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر" والسعي إلى توفير الموارد البشرية والمالية الكافية للبرنامج، وبأن يطلع الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية على التنفيذ العام للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر تطوره وأدائه؛

٢٣-١٤- تُعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-٤٠-١٣.

### التطورات المتعلقة بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)

١٥-١٤ في ورقة العمل A42-WP/486، التفتيح رقم ١ (بالإنجليزية فقط)، أيد الاتحاد الروسي تعزيز نظم الرقابة الدولية والوطنية على حد سواء، وطلب أن تتقصى الإيكاو إمكانية دمج مرحلة تنفيذ خطة عمل الدولة التصحيحية (CAP) عند تقييم استدامة أداء الرقابة الحكومية وتنفيذ المحطات الرئيسية في الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep). وأشارت اللجنة إلى إنشاء فرقة خبراء معنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر لإجراء استعراض شامل، ورأت أنه ينبغي إحالة الاقتراح إلى هذه الفرقة للنظر فيه في إطار برنامج عملها.

### البند ١٥ من جدول الأعمال: حماية البيئة - أحكام عامة وضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي

١٥-١ نظرت اللجنة التنفيذية في جلستها الرابعة في موضوع حماية البيئة على أساس التقارير المرورية التي قدمها المجلس حول عمل المنظمة بشأن الأحكام العامة وضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي، ونظرت في مقترحات المجلس المتعلقة بتحديث القرار ٤١-٢٠ - "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" (WP/24). بالإضافة إلى ذلك، قدمت الدول والمراقبون ثلاث ورقات عمل وهي WP/340 و WP/476 و WP/578.

٢-١٥ في ورقة العمل WP/24، أبلغ المجلس عن التقدم الذي أحرزته الإيكاو منذ الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية في مجال الطيران المدني والبيئة، بما في ذلك الاتجاهات في ضوضاء الطائرات وانبعاثاتها ووضع القواعد والتوصيات الدولية والتوجيهات والتطورات ذات الصلة بذلك في هيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى. بالإضافة إلى ذلك، اقترح المجلس إدخال تنقيحات على قرار الجمعية العمومية ٤١-٢٠، في ضوء التطورات التي حدثت منذ انعقاد دورة الجمعية العمومية الأخيرة. والتنقيحات المقترحة في قرار الجمعية العمومية تنشأ أساساً عن الأعمال التي اضطلعت بها الإيكاو، بالتعاون مع المنظمات الأخرى وعن نتائج الأنشطة التي اضطلعت بها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران.

٣-١٥ وأثارت إحدى الدول بعض الشواغل بأنه ينبغي مراعاة التوازن بين الفوائد البيئية والجدوى الفنية والتكاليف الاقتصادية لدى تحديث القواعد القياسية.

٤-١٥ وفي ورقة العمل WP/476، دعا الاتحاد الروسي، بدعم من لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولت الدول المستقلة (IAC)، الجمعية العمومية إلى استبعاد أي ذكر للأجهزة المتغيرة للحد من الضوضاء في القاعدة الجديدة المقترحة لضوضاء الهبوط والإقلاع في النقل الأسرع من الصوت نظراً لعدم مراعاة مسألة السلامة، الأمر الذي يحتاج إلى مزيد من الدراسة. ودعا الاتحاد الروسي الجمعية العمومية إلى تأجيل أعمال التنسيق الإضافية بشأن القاعدة القياسية الجديدة الخاصة بالضوضاء أثناء دورة الهبوط والإقلاع للطائرات الأسرع من الصوت إلى حين إجراء مزيد من الدراسة للعلاقة بين اعتبارات السلامة والقواعد القياسية الخاصة بالصلاحية الطيران وحدود الضوضاء بالنسبة للطائرات الأسرع من الصوت. ودعا الاتحاد الروسي أيضاً الجمعية العمومية إلى توجيه عناية مجلس الإيكاو بشأن الحاجة إلى تنسيق أوثق مع أفرقة خبراء لجنة الملاحة الجوية المعنية، والنظر في إمكانية تشكيل فريق يتولى التنسيق بين خبراء لجنة الملاحة الجوية ولجنة حماية البيئة. وجرى توضيح أنه عقب الاستعراض الأولي الذي أجرته لجنة الملاحة الجوية في يونيو ٢٠٢٥، فإن التعديلات المقترحة على المجلد الأول من الملحق السادس عشر، والتي أُحيلت إلى الدول الأعضاء والمنظمات الدولية، لا تشمل الأجهزة المتغيرة لخفض الضوضاء (VNRS)، وأنه قد جرى بالفعل بدء التنسيق بين لجنة حماية البيئة في مجال الطيران وأفرقة خبراء لجنة الملاحة الجوية المختصة بشأن الآثار المحتملة على السلامة.

٥-١٥ وأحاطت اللجنة علماً بورقة المعلومات WP/578 التي قدمتها الصين، والتي تعرض ممارسات مبتكرة في مجال إدارة التلوث البلاستيكي الناجم عن الطيران المدني في الصين، ولا سيما الترويج لخفض المنتجات البلاستيكية ذات الاستخدام الواحد، وإعادة التدوير الذكي والموحد ونقل النفايات البلاستيكية. وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بورقة المعلومات WP/340 التي أعدها اتحاد النقل الجوي الدولي بشأن التحديات التي تطرحها معالجة المواد البلاستيكية في مجال الطيران والحاجة إلى نهج قطاعي للمعالجة المستدامة للمواد البلاستيكية، مع الاعتراف بالتطورات العالمية الجارية في مجال معالجة المواد البلاستيكية والحاجة إلى مساهمات استباقية لقطاع الطيران في هذا المجال.

٦-١٥ وقد اعترفت اللجنة بالتقدم الكبير الذي أحرزته الإيكاو منذ انعقاد دورة الجمعية العمومية الأخيرة في معالجة أثر الضوضاء ونوعية الهواء المحلي وانبعاثات المناخ العالمي، واتفقت على أن تطلب إلى الإيكاو الاستعداد لإعداد القواعد والتوصيات الدولية البيئية والإرشادات وتحديثها في الوقت المناسب، حسب الاقتضاء. وفيما يتعلق بالأعمال الجارية لإعداد القواعد القياسية والتوصيات الدولية للنقل الأسرع من الصوت، أقرت اللجنة بالتنسيق الجاري بالفعل تحت رعاية الإيكاو ووافقت على المضي قدماً بما يتماشى مع العملية المعتادة المعمول بها بالفعل لتعديل القواعد القياسية والتوصيات الدولية.

٧-١٥ واتفقت اللجنة على أن توصي الجمعية العمومية باعتماد القرار المرفق بورقة العمل WP/24 مع تعديل الفقرة رقم ١٣ من منطوق القرار في المرفق (ب) على النحو التالي:

## القرار ١٥-١: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي

لَمَّا كانت الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها ٤١-٢٠، أن تواصل في كل دورة من دوراتها العادية اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، ولمَّا كان القرار ٤١-٢٠ يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكن مترابطة، وبالنظر إلى الحاجة إلى التعبير عن التطورات التي استجبت منذ الدورة للأربعين الحادية والأربعين للجمعية العمومية في مجال ضوضاء وانبعاثات محركات الطائرات.

### فإن الجمعية العمومية:

١- تقرّر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه، مع القرار ٤١-٢٠: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" والقرار ٤١-٢٠: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)", تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، حسبما كانت هذه السياسات قائمة عند اختتام الدورة الحادية والأربعين الثانية والأربعين للجمعية العمومية:

المرفق (أ) — لمحة عامة

المرفق (ب) — وضع القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية بشأن نوعية البيئة

المرفق (ج) — السياسات والبرامج المبنية على "النهج المتوازن" للسيطرة على ضوضاء الطائرات

المرفق (د) — سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات المنصوص عليها في المجلد الأول من الملحق السادس عشر

المرفق (هـ) — فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضوضاء في المطارات

المرفق (و) — تخطيط وإدارة استخدام الأراضي

المرفق (ز) — الطائرات الأسرع من الصوت - مشكلة الفرقة الصوتية

المرفق (ح) — أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي

٢- تطلب إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة عادية تعدها الجمعية العمومية سياسات وممارسات الإيكاو في مجال حماية البيئة لتستعرضها.

٣- تعلن أن هذا القرار مع القرار ٤١-٢٠: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" و القرار ٤١-٢٠: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)", تحل محل القرارات ٤٠-١٧ و ٤٠-١٨ و ٤٠-١٩ و ٤١-٢٠ و ٤١-٢١ و ٤١-٢٢.

## المرفق (أ)

### لمحة عامة

لما كانت ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص على أن "تطور الطيران المدني الدولي مستقبلاً يمكن أن يساعد كثيراً على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه..."، وأن المادة الرابعة والأربعين من تلك الاتفاقية تنص على أنه ينبغي للمنظمة "العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية و...على تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل... تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد".

ولما كان من الممكن تقليل العديد من الآثار الضارة للطيران المدني على البيئة بتطبيق تدابير شاملة تتضمن التحسينات التكنولوجية وإدارة الحركة الجوية والإجراءات التشغيلية الأكثر كفاءة، وإعادة تدوير الطائرات، واستخدام مصادر الطاقة النظيفة والمتجددة والمستدامة، والاستخدام الملائم لآليات تخطيط المطارات، وتخطيط وإدارة واستخدام الأراضي، ومشاركة المجتمعات المحلية، والتدابير القائمة على آليات السوق.

ولما كانت جميع الدول الأعضاء في الإيكاو قد وافقت على الاستمرار في متابعة جميع مسائل الطيران المتعلقة بالبيئة والحفاظ كذلك على المبادرة في وضع إرشادات سياسية بشأن هذه المسائل وعدم ترك مثل هذه المبادرات لمنظمات أخرى.

ولما كانت منظمات دولية أخرى تؤكد على أهمية السياسات البيئية التي تؤثر على النقل الجوي.

ولما كان النمو المستدام للطيران مهما للنمو والتنمية الاقتصاديين والتجارة والتبادل الثقافي والتفاهم بين الشعوب والأمم في المستقبل، لذلك يجب اتخاذ إجراءات بسرعة لضمان توافقه مع نوعية البيئة وتطوره بطرق تخفف من الآثار الضارة.

وإقراراً بأن عمل المنظمة في مجال البيئة يسهم في تحقيق أربعة عشر هدفاً من أهداف التنمية المستدامة السبعة عشر التي وضعتها الأمم المتحدة.

ولما كانت المعلومات الموثوق بها وأفضل المعلومات المتوافرة عن آثار الطيران على البيئة ضرورية كي تعد الإيكاو ودولها الأعضاء السياسة الخاصة بها.

وتسليماً بأنه قد تم إحراز تقدم كبير في التصدي لآثار الطيران على البيئة، وأن الطائرات التي تُنتج في يومنا هذا أكثر كفاءة بنسبة ٨٠ في المائة في استهلاك الوقود وأقل ضوضاء بنسبة ٧٥ في المائة مما كانت عليه في ستينات القرن الماضي.

وإقراراً بأنه يجري بوتيرة سريعة إعداد التكنولوجيات الابتكارية ومصادر الطاقة الجديدة لأغراض الطيران وأنه سيتعين على الإيكاو القيام بالكثير لمواكبة ترخيص هذه التكنولوجيات الجديدة في مجال البيئة وفي الوقت المناسب.

ولما كانت بقدر ما توجد أوجه ترابط معترف بها بين آثار الطيران على البيئة، مثل الضوضاء وانبعاثات المحركات، فثمة حاجة للنظر فيها عند تحديد سياسات مراقبة المصادر والتخفيف التشغيلي.

ولما كانت إدارة وتصميم المجالات الجوية يمكن أن يؤدي دوراً في معالجة آثار انبعاثات الطيران من غازات الدفيئة على المناخ العالمي، وأنه ينبغي أن تعالج الدول، فردياً أو جماعياً على أساس إقليمي، المسائل الاقتصادية والمؤسسية المتعلقة بذلك.

ولما كان التعاون مع المنظمات الدولية الأخرى مهما لإحراز تقدم في فهم آثار الطيران على البيئة ومن أجل وضع السياسات الملائمة لمعالجة هذه الآثار.

وتسليماً بأهمية أن تتسم منظومة النقل الجوي بالمرونة في مواجهة الازمات وأن تكون قادرة على تعديل بنيتها الأساسية وعملياتها بما يتلاءم مع تغير المناخ.

وإقراراً بأهمية البحث والتطوير في مجال كفاءة استخدام الوقود وأنواع وقود الطيران التي ستتيح عمليات النقل الجوي الدولي بتأثير أقل على البيئة، من حيث نوعية الهواء المحلي والمناخ العالمي على حد سواء.

وبالنظر إلى أهمية أحدث المعلومات عن تأثير ضوضاء الطائرات في الحاضر والمستقبل، وذلك على النحو المبين في اتجاهات الإيكاو في مجال البيئة على المستوى العالمي، فضلاً عن تقرير الإيكاو عن الجدوى من وضع هدف عالمي طموح طويل الأجل يتمثل في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران المدني الدولي، من أجل دعم اتخاذ القرارات بشأن المسائل البيئية.

#### فإن الجمعية العمومية:

١- تعلن أن الإيكاو، بصفتها وكالة الأمم المتحدة الرائدة في المسائل المتعلقة بالطيران المدني الدولي، تعي الآثار الضارة بالبيئة والتي قد تكون متعلقة بنشاط الطيران المدني، وأنها ستستمر في معالجتها، وأنها تقر بمسئوليتها وبمسؤولية دولها الأعضاء عن تحقيق أقصى درجة من التوافق بين التطور الآمن والمنظم للطيران المدني من ناحية ونوعية البيئة من ناحية أخرى. وعند اضطلاع الإيكاو والدول الأعضاء فيها بمسئولياتها، فإنها سوف تسعى للقيام بما يلي:

(أ) الحد أو خفض من عدد المتأثرين بضوضاء الطائرات.

(ب) الحد أو خفض من أثر انبعاثات الطائرات على نوعية الهواء المحلي.

(ج) الحد أو خفض من أثر انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران على المناخ العالمي.

(د) ضمان أن يتمتع النقل الجوي مستقبلاً بالمورنة في وجه الأزمات عن طريق تعديل بنيته الأساسية وعملياته بما يتلاءم مع تبعات تغير المناخ.

٢- تشدد على أهمية مواصلة إثبات الإيكاو لدورها القيادي في كل مسائل الطيران المدني الدولي المتعلقة بالبيئة وتطلب إلى المجلس أن يحتفظ بزمام المبادرة في إعداد إرشادات للسياسة بشأن هذه المسائل تعترف بخطورة التحديات التي يواجهها القطاع.

٣- تطلب إلى المجلس أن يواصل التقييم المنتظم للوقوع الحالي والمستقبلي لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات والاستمرار في إعداد أدوات لهذا الغرض.

٤- تطلب من المجلس أن يظل يتابع عن كثب التكنولوجيات الابتكارية ومصادر الطاقة الجديدة لأغراض الطيران من أجل الترخيص لهذه التكنولوجيات في مجال البيئة وفي الوقت المناسب، بما في ذلك من خلال عملية التقييم التي تجريها الإيكاو؛

٥- ترحب بإطلاق إعداد وتحديث أدوات الإيكاو لتتبع الابتكارات والتي يمكن أن تؤدي إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون داخل قطاع الطيران، وتطلب من المجلس أن يتابع أداء هذه الأدوات وأن يحدّثها حسب الاقتضاء؛

٦- تطلب إلى المجلس إبقاء وتحديث المعرفة بمسألة الترابط والتبادل المتعلقة بالتدابير المؤدية إلى التخفيف من تأثير الطيران على البيئة بغية اتخاذ القرارات على النحو الأمثل.

٧- تطلب إلى المجلس أن يضع مجموعة من المؤشرات البيئية للطيران التي يمكن أن تستخدمها الدول لتقييم أداء عمليات الطيران وفعالية القواعد والسياسات والتدابير اللازمة للتخفيف من تأثير الطيران على البيئة.

٨- تطلب إلى المجلس أن ينشر معلومات عن الوقوع والاتجاهات في الحاضر والمستقبل لضوضاء الطائرات واستهلاك الطائرات للوقود وكفاءة الوقود في نظام الطيران وانبعاثات الجسيمات الدقيقة وأكاسيد النروجين من محركات الطائرات، مع تبيان عمل المنظمة، وخطط العمل التي تقدمها الدول، وخطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية، والقواعد والتوصيات الدولية التي تضعها

الإيكاو، وسياسة الإيكاو وموادها الإرشادية في مجال البيئة بطريقة ملائمة، مثلاً من خلال تقديم التقارير المنتظمة والحلقات الدراسية، بما يشمل التنسيق مع مكاتب الإيكاو الإقليمية.

٩- **تدعو** الدول إلى أن تواصل تقديم دعمها النشط لأنشطة الإيكاو المتعلقة بالبيئة، وتحت الدول الأعضاء على دعم الأنشطة غير المتوقعة في الميزانية عن طريق تقديم مستوى معقول من المساهمات الطوعية.

١٠- **تدعو** الدول والمنظمات الدولية إلى تقديم المعلومات والبيانات العلمية اللازمة لتمكين الإيكاو من تقوية عملها في هذا المجال.

١١- **ترحب** بإنشاء بالانتقال من تحالف الإيكاو العالمي للطيران المستدام إلى "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب" في مجال الهدف الطموح طويل الأجل (ACT-LTAG)، باعتباره برنامجاً كمتندى يضم الجهات المعنية بقصد تيسير تطوير الأفكار الجديدة والإسراع بوتيرة تنفيذ الحلول المبتكرة في مجال البيئة، **وتطلب** من المجلس أن يشجع مزيداً من الجهات المعنية على الانضمام إلى التحالف البرنامج بمجرد إنشائه؛

١٢- **تشجع** المجلس على مواصلة التعاون الوثيق مع المنظمات الدولية وهيئات الأمم المتحدة الأخرى بشأن فهم آثار الطيران على البيئة وبشأن وضع السياسات لمعالجة هذه الآثار، وكذلك المساهمة في "أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة" التي تشمل تلك المتعلقة بالتلوث بالمواد البلاستيكية وفقدان التنوع البيولوجي؛

١٣- **تحت** الدول على الامتناع عن اتخاذ تدابير في مجال البيئة من شأنها أن تؤثر سلباً على التطور المنتظم والمستدام للطيران المدني الدولي.

## المرفق (ب)

### وضع القواعد والتوصيات والإجراءات

### و/أو المواد الإرشادية بشأن نوعية البيئة

لما كانت مشكلة ضوضاء الطائرات في المناطق المجاورة لمطارات كثيرة في العالم مازالت تثير القلق العام وتحد من تطوير البنية الأساسية للمطارات، وتتطلب اتخاذ إجراءات ملائمة بشأنها.

ولما كان المجتمع العلمي يحسن فهم أوجه عدم التأكد المرتبطة بتأثير انبعاثات الطائرات على البيئة على كل من المستويين المحلي والعالمي، يظل هذا التأثير مصدراً للقلق ويقتضي اتخاذ إجراءات ملائمة.

وإقراراً بأن ثمة أوجه ترابط متعلقة بتصميم التكنولوجيا وعمليات الطائرات عند معالجة الشواغل المتصلة بالضوضاء ونوعية الهواء المحلي وتغير المناخ.

ولما كان المجلس قد أنشأ لجنة معنية بحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) بغرض المساعدة على وضع مزيد من القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية لضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات.

ولما كان المجلس قد اعتمد المجلد الأول من الملحق السادس عشر بعنوان: ضوضاء الطائرات، الذي يشتمل على قواعد ترخيص مستويات ضوضاء الطائرات دون الصوتية (باستثناء الطائرات قصيرة الإقلاع والهبوط والطائرات عمودية الإقلاع والهبوط)، وأخطر الدول الأعضاء بذلك.

ولما كان المجلس قد اعتمد المجلد الثاني من الملحق السادس عشر بعنوان: انبعاثات محركات الطائرات، الذي يشتمل على قواعد بشأن الانبعاثات لترخيص محركات الطائرات، وأخطر الدول الأعضاء بذلك.

ولما كان المجلس قد اعتمد المجلد الثالث من الملحق السادس عشر بعنوان: "انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات"، والذي يتضمن القواعد القياسية الخاصة بترخيص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات وأخطر الدول الأعضاء بذلك.

وإقراراً بأن القاعدة القياسية بشأن الترخيص لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون والجسيمات الدقيقة تمثل مقارنة فنية لتكنولوجيات الطيران المصممة للاستخدام في عمليات الترخيص لانبعاثات الجسيمات الدقيقة وترخيص مستويات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، على التوالي، ولم تصمم لتستخدم أساساً يُرتكز عليه لفرض قيود تشغيلية أو جبايات على الانبعاثات.

ولما كان قد تم إعداد وتعديل ونشر إرشادات من جانب الإيكاو بشأن السياسات العامة المرتبطة بالإجراءات الرامية إلى معالجة الشواغل البيئية المتعلقة بضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات؛

وإقراراً بتوصية لجنة حماية البيئة بشأن وضع قواعد قياسية جديدة أكثر صرامة فيما يخص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات؛

وإقراراً بتوصية لجنة حماية البيئة بشأن وضع قاعدة قياسية جديدة أكثر صرامة بشأن ترخيص ضوضاء الطائرات دون سرعة الصوت في مرحلتَي الهبوط والإقلاع؛

وإقراراً بأعمال لجنة حماية البيئة بشأن الاستعراض المتكامل الأول الذي أجراه خبراء مستقلون لتكنولوجيات المحركات وتحديد الأهداف التكنولوجية على المدى المتوسط (٢٠٢٧) والمدى البعيد (٢٠٣٧) فيما يخص الضوضاء واحترق الوقود والانبعاثات. وتسليماً بالحاجة إلى وضع إجراءات لترخيص التكنولوجيات الجديدة المتقدمة للطائرات، بما في ذلك وضع أساس لترخيص الطائرات الكهربائية، باعتبار ذلك أولوية.

وإقراراً بأن التكنولوجيات الابتكارية ومصادر الطاقة الجديدة لأغراض الطيران يجري إعدادها بوتيرة سريعة، بما في ذلك الطائرات الهجينة والإلكترونية.

### فإن الجمعية العمومية:

١- ترحب بالفوائد المستمرة للقاعدة القياسية الجديدة الأكثر صرامة بخصوص ضوضاء الطائرات لإدراجها في الفصل الرابع عشر من المجلد الأول من الملحق السادس عشر والتي أصبحت واجبة التطبيق في ٢٠١٧/١٢/٣١ وفي ٢٠٢٠/١٢/٣١ بالنسبة للطائرات التي تقل كتلتها القصوى عند الإقلاع عن ٥٥ طناً؛

٢- ترحب باعتماد المجلس، في مارس ٢٠١٤، القواعد القياسية الجديدة بشأن الضوضاء التي تم تطبيقها اعتباراً من ٢٠١٨/١/١ أو بعد هذا التاريخ تطبيقها على الطائرات ذات المراوح القلابية؛

٣- ترحب بالفوائد الناشئة عن قاعدة الإيكاو القياسية بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات، والتي أصبحت واجبة التطبيق في ٢٠٢٠/١/١ بالنسبة لطرازات الطائرات الجديدة، باستثناء تلك الطرازات الجديدة التي تقل كتلتها القصوى عند الإقلاع عن ٦٠ طناً والتي تبلغ سعتها القصوى ١٩ مقعداً للركاب أو أقل من ذلك؛ والتي ستصبح أصبحت القاعدة واجبة التطبيق عليها في ٢٠٢٣/١/١؛

٤- ترحب بالفوائد الناشئة عن قاعدة الإيكاو القياسية بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات، والتي ستصبح أصبحت واجبة التطبيق في ٢٠٢٣/١/١ بالنسبة للطائرات قيد التصنيع والتي يتوقف إنتاجها في ٢٠٢٨/١/١؛

٥- ترحب بوضع لجنة حماية البيئة للقاعدة القياسية الجديدة الأكثر صرامة بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات، والتي ستصبح، بمجرد اعتمادها، جزءاً من المجلد الثالث من الملحق السادس عشر؛

٦- **ترحب** لجنة حماية البيئة للقاعدة القياسية الجديدة الأكثر صرامة بشأن الضوضاء والتي تسري على الطائرات الجديدة من الطائرات دون سرعة الصوت، والتي ستصبح، بمجرد اعتمادها، جزءاً من المجلد الأول من الملحق السادس عشر؛

٥- **ترحب** بفوائد القاعدة القياسية المبدئية بشأن انبعاثات كتلة الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة من جميع محركات الطائرات التوربينية المروحية والنفثة التي يتجاوز دفعها المقدر ٢٦.٧ كيلونيوتن ويقع تاريخ صنع كل محرك فيها في ٢٠٢٠/١/١ أو ما بعده؛

٧٦- **ترحب** بفوائد اعتماد المجلس في مارس ٢٠٢٠ للقاعدة القياسية الجديدة بشأن انبعاثات كتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة والتي ستكون أصبحت واجبة التطبيق على تصاميم المحركات الجديدة والجاري إنتاجها والتي يتجاوز دفعها المقدر ٢٦.٧ كيلونيوتن وذلك اعتباراً من ٢٠٢٣/١/١؛

٨٧- **تحث** الدول على الإقرار بأن القواعد القياسية الخاصة بترخيص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لم تُصمم لاستخدامها كأساس لفرض القيود التشغيلية والرسوم على الانبعاثات؛

٩٨- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل بنشاط وضع القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية التي تعالج تأثير الطيران على البيئة، وذلك بمساعدة وتعاون هيئات المنظمة الأخرى والمنظمات الدولية الأخرى؛

١٠- **تدعو** المجلس إلى أن يرصد عن كثب التحسينات التكنولوجية التي تعمل على خفض مستوى ضوضاء الطائرات والانبعاثات الناجمة عنها، وأن يبادر وبنظام إلى تحديث القواعد القياسية في هذا الشأن تبعاً لذلك؛

١١٩- **تطلب** من المجلس أن يتابع عن كثب التكنولوجيات الابتكارية ومصادر الطاقة الجديدة لأغراض الطيران من أجل الترخيص لهذه التكنولوجيات في مجال البيئة وفي الوقت المناسب.

١٢٠- **تطلب** إلى المجلس ضمان مواصلة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لبرنامج عملها في مجالي الضوضاء والانبعاثات على وجه السرعة، من أجل وضع الحلول الملائمة بأسرع ما يمكن، وإتاحة الموارد اللازمة لتحقيق ذلك.

١٣١- **تحث** الدول الأعضاء من أقاليم العالم غير الممثلة بالشكل الكافي حالياً في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على تعبئة الخبراء اللازمين للمشاركة في الأعمال الفنية للجنة؛

١٤١- **تطلب** إلى المجلس أن يزود الدول والمنظمات الدولية بكافة المعلومات عن التدابير المتاحة لخفض تأثير عمليات الطيران على البيئة بحيث يمكن اتخاذ الإجراءات باستخدام التدابير الفعالة الملائمة؛

١٥١- **تحث** الدول الأعضاء على أن تتبع، حسب ما هو ملائم، الأحكام التي وضعتها الإيكاو عملاً بالفقرة (أ)(٩) من هذا المرفق؛

١٦١- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل العمل في وضع سيناريوهات واستخدامها لتقييم تأثير انبعاثات الطيران على البيئة في المستقبل والتعاون مع المنظمات الدولية الأخرى في هذا المجال.

## المرفق (ج)

### السياسات والبرامج المبنية على "النهج المتوازن" للسيطرة على ضوضاء الطائرات

لما كان أحد أهداف الإيكاو هو التشجيع على التوصل إلى أكبر قدر عملي ممكن من التوافق في مجال الطيران المدني الدولي، ولا سيما في الأنظمة البيئية.

ولما كان القيام على نحو غير منسق بوضع سياسات وبرامج وطنية وإقليمية للتخفيف من ضوضاء الطائرات يمكن أن يعيق دور الطيران المدني في التنمية الاقتصادية.

ولما كانت حدة مشكلة ضوضاء الطائرات في كثير من المطارات قد أدت إلى اتخاذ تدابير تقيد عمليات الطائرات، وأثارت معارضة قوية ضد توسيع المطارات الحالية أو إنشاء مطارات جديدة.

ولما كانت الإيكاو قد قبلت المسؤولية الكاملة عن تحقيق أقصى قدر من التوافق بين تطوير الطيران المدني على نحو آمن واقتصادي ومنظم من ناحية، والحفاظ على نوعية البيئة من ناحية أخرى، ولما كانت تسعى بنشاط إلى تحقيق مفهوم "النهج المتوازن" لخفض ضوضاء الطائرات ووضع إرشادات بشأن كيفية تنفيذ الدول لهذا النهج.

ولما كان النهج المتوازن للتعامل مع الضوضاء الذي وضعته الإيكاو يتكون من تحديد مشكلة الضوضاء في المطار ثم تحليل مختلف التدابير المتاحة لخفض الضوضاء عن طريق استكشاف أربعة عناصر رئيسية هي: خفض الضوضاء عند المصدر، وتخطيط وإدارة استخدام الأراضي، والإجراءات التشغيلية لتقليل الضوضاء، وفرض القيود التشغيلية، بهدف معالجة مشكلة الضوضاء بأقصى فعالية من حيث التكلفة.

ولما كان تقييم الوضع الحاضر والمستقبلي لضوضاء الطائرات يعد أداة أساسية لتضع الإيكاو ودولها الأعضاء السياسات الضرورية.

ولما كانت عملية تنفيذ عناصر النهج المتوازن والمفاضلة بينها أمر في يد الدول الأعضاء، وكل دولة هي التي تتحمل في نهاية الأمر مسؤولية وضع الحلول الملائمة لمشكلات الضوضاء في مطاراتها، على أساس سياسات وقواعد الإيكاو.

وإقراراً بأن الكتاب الدوري رقم ٣٥١ الصادر عن الإيكاو بعنوان "إشراك المجتمعات المحلية في الإدارة البيئية للطيران" يُبرز دور إشراك المجتمعات المحلية كمكوّن أساسي لسياسة شاملة تتعلق بإدارة الضوضاء.

ولما كانت المواد الإرشادية التي أعدتها الإيكاو لمساعدة الدول على تنفيذ النهج المتوازن [(إرشادات عن النهج المتوازن للسيطرة على ضوضاء الطائرات Doc 9829] قد تم تحديثها فيما بعد.

وإدراكاً لضرورة مواءمة حلول مشكلات الضوضاء مع الخصائص المحددة للمطارات المعنية، مما يستدعي إتباع نهج يختلف من مطار إلى آخر، وإمكانية تطبيق حلول مماثلة على مشكلات الضوضاء المتماثلة في المطارات.

وإدراكاً لإمكانية أن تسفر تدابير معالجة الضوضاء عن تكاليف كبيرة على المشغلين وغيرهم من الشركاء المعنيين، ولا سيما من البلدان النامية.

وإدراكاً لأن لدى الدول التزامات قانونية واتفاقات قائمة وقوانين سارية وسياسات ثابتة ذات صلة بهذا الموضوع قد تؤثر على تنفيذها "لنهج المتوازن" للإيكاو.

وإدراكاً لأن بعض الدول قد يكون قد وضع سياسات أوسع للسيطرة على الضوضاء.

وإقراراً باعتماد الوثيقة الجديدة "دليل الفرص التشغيلية لتقليل ضوضاء الطيران" (Doc 10177)؛

وبالنظر إلى أن التحسينات التي أنجزتها مطارات كثيرة في مجال الضوضاء بالاستعاضة عن الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثاني (الطائرات التي استوفت قواعد ترخيص الضوضاء، الواردة في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، ولكن ضوضاءها يتجاوز مستويات الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر) بطائرات أقل ضوضاءً، هي تحسينات تستحق الحماية لاستمرار النمو في المستقبل، ولا ينبغي النيل منها بالتعديلات العمرانية العشوائية حول المطارات.

تأخذ علماء بأن تحليل لجنة حماية البيئة للاتجاهات في ضوضاء الطائرات تظهر أنه، في ظل سيناريو التحسينات التكنولوجية المتقدمة، قد لا تؤدي الزيادة في عمليات الطائرات إلى زيادة في مساحة كونتورات الضوضاء بعد عام ٢٠٣٠، إذا ما اتخذت الدول الأعضاء في الإيكاو عدداً من الإجراءات الطموحة لتحقيق هذا السيناريو.

### فإن الجمعية العمومية:

١- **تناشد** جميع الدول الأعضاء لدى الإيكاو، والمنظمات الدولية، أن تعترف بالدور القيادي للإيكاو في معالجة مشكلات ضوضاء الطائرات.

٢- **ترحب** بالتقدم المحرز حتى الآن في التصدي لضوضاء الطائرات وتشجع الدول والمصنعين والمشغلين على مواصلة المشاركة في أعمال الإيكاو الرامية إلى التصدي لضوضاء الطائرات، وعلى مواصلة اعتماد التكنولوجيات والسياسات التي تقلل من تأثير ضوضاء الطائرات في المجتمعات التي تحيط بالمطارات.

٣- **تحث** الدول على ما يلي:

أ) اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضوضاء، مع المراعاة التامة لإرشادات الإيكاو (Doc 9829) والالتزامات القانونية والاتفاقات القائمة والقوانين السارية والسياسات الثابتة ذات الصلة بهذا الموضوع، عند معالجة مشكلات الضوضاء في مطاراتها الدولية.

ب) وضع إجراءات شفافة للنظر في تدابير تخفيف الضوضاء، أو الإشراف على تنفيذ هذه الإجراءات، بما في ذلك:

١) تقدير حجم مشكلة الضوضاء في المطار المعني، اعتماداً على معايير موضوعية وقابلة للقياس وعوامل أخرى ذات صلة.

٢) تقييم التكاليف والمنافع المحتملة لمختلف التدابير المتاحة، والاستناد إلى هذا التقييم في اختيار التدابير التي تهدف إلى تحقيق أقصى منفعة بيئية بأقل التكاليف.

٣) نشر نتائج التقييم من أجل التشاور عليها مع الجهات المعنية والاعتماد عليها في فض النزاعات.

٤- **تشجع** الدول على ما يلي:

أ) تشجيع ودعم الدراسات وبرامج البحوث والتكنولوجيا الهادفة إلى خفض الضوضاء عند المصدر أو خفضها بأي وسيلة أخرى. مع مراعاة أوجه الترابط مع الشواغل البيئية الأخرى.

ب) تطبيق سياسات تخطيط وإدارة استخدام الأراضي للحد من التعديلات العمرانية العشوائية في المناطق المتأثرة بالضوضاء، وتطبيق تدابير تخفيف الضوضاء في المناطق المتأثرة بالضوضاء، بما يتوافق مع المرفق (و) بهذا القرار.

(ج) تطبيق الإجراءات التشغيلية لتخفيف الضوضاء قدر الإمكان بدون الإضرار بالسلامة، مع وضع أوجه الترابط مع الشواغل البيئية الأخرى في الاعتبار.

(د) عدم تطبيق القيود التشغيلية باعتبارها الملاذ الأول، وعدم تطبيقها إلا بعد دراسة المنافع الممكن تحقيقها من العناصر الأخرى للنهج المتوازن، وبطريقة تتوافق مع المرفق (هـ) بهذا القرار ومع مراعاة التأثير المحتمل لهذه القيود على المطارات الأخرى.

٥- **تطلب** إلى الدول القيام بما يلي:

(أ) العمل المشترك على نحو وثيق لضمان الاتساق بين برامجها وخططها وسياساتها قدر الإمكان.

(ب) المشاركة مع المجتمعات المحلية في الوقت المناسب وبشكل منسق، وذلك وفقاً للمبادئ المحددة في الكتاب الدوري رقم ٣٥١ الصادر عن الإيكاو؛

(ج) ضمان أن يتوافق تطبيق أي تدابير لخفض الضوضاء مع مبدأ عدم التمييز الوارد في المادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.

(د) مراعاة الظروف الاقتصادية الخاصة للبلدان النامية.

٦- **تدعو** الدول إلى أن تواصل إعلام المجلس بسياساتها وبرامجها المتعلقة بالتخفيف من حدة مشكلة ضوضاء الطائرات في الطيران المدني الدولي.

٧- **تطلب** إلى المجلس القيام بما يلي:

(أ) إجراء تقييم متواصل لتطور أثر ضوضاء الطائرات.

(ب) ضمان تحديث المواد الإرشادية عن النهج المتوازن الواردة في الوثيقة Doc 9829 وجعلها مستجيبة لحاجات الدول.

(ج) التأكد من إتاحة وترسيخ الارشادات المناسبة بشأن مشاركة المجتمعات المحلية إلى الدول؛

(د) تعزيز استخدام النهج المتوازن، من خلال عقد حلقات دراسية، على سبيل المثال.

٨- **تناشد** الدول تقديم الدعم المناسب لأعمال الإيكاو على وضع الإرشادات وأي أعمال إضافية بشأن المنهجيات وتقييم تأثير التدابير أو فعاليتها ضمن إطار النهج المتوازن، حسب الاقتضاء.

## المرفق (د)

### سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتجاوز ضوضاؤها

### المستويات المنصوص عليها في المجلد الأول من الملحق السادس عشر

لما كانت قواعد ترخيص مستويات ضوضاء الطائرات النفاثة دون الصوتية محددة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر .

ولما كان تعريف هذا السحب، لأغراض هذا المرفق، هو سحب فئة من الطائرات، على أساس الضوضاء، من العمليات الدولية في جميع مطارات الدولة الواحدة أو الأكثر.

ولما كانت اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران قد خلصت إلى أن السحب العام لطائرات الفصل الثالث من قبل جميع البلدان التي فرضت قيودا تشغيلية على عمليات طائرات الفصل الثاني، أمر لا يمكن تأييده على أساس التكاليف والمنافع، واضطلعت بالعمل الذي أفضى إلى تقديم توصية بشأن وضع قاعدة قياسية جديدة لترخيص مستوى الضوضاء في المجلد الأول من الملحق السادس عشر، مع الاتفاق ضمنا على أنه لا ينبغي النظر في سحب تدريجي جديد للطائرات.

ولما كانت بعض الدول قد سحبت من الخدمة الطائرات التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات الواردة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر، وفي حين كانت بعض الدول قد شرعت في هذا السحب وبعض الدول الأخرى تنتظر في إمكانية تصنيف هذا السحب.

وإدراكا لأن الهدف من قواعد الضوضاء الواردة في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات.

وإدراكا لأن القيود التشغيلية على الطائرات الحالية تزيد من تكاليف شركات الطيران وتفرض عبئا اقتصاديا ثقيلا، لا سيما على مشغلي الطائرات الذين قد لا يملكون الموارد المالية اللازمة لإعادة تجهيز أساطيلهم، مثلما هي الحال في البلدان النامية.

وبالنظر إلى أن حل المشاكل التي تعزى إلى ضوضاء الطائرات يجب أن يستند إلى اعتراف كل دولة بالمصاعب التي تواجهها الدول الأخرى، وإلى تحقيق التوازن بين الشواغل المختلفة لكل منها.

#### فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول على ألا تفرض أي سحب للطائرات التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، قبل أن تنتظر في ما يلي:

(أ) ما إذا كان الاستنفاد الطبيعي لأجل الأساطيل الراهنة من هذه الطائرات سيوفر الحماية الضرورية من الضوضاء حول مطاراتها.

(ب) ما إذا كان يمكن تحقيق الحماية الضرورية إما بوضع أنظمة تمنع المشغلين الجويين التابعين لها من إضافة أي طائرات كهذه إلى أساطيلهم، سواء بالشراء أو بالاستئجار أو بالتبادل، وإما بوضع حوافز للإسراع بتحديث الأساطيل.

(ج) ما إذا كان يمكن تحقيق الحماية الضرورية بقيود يقتصر فرضها على المطارات والمدارج التي اعتبرتها هذه الدول محدثة لمشكلات الضوضاء أو أعلنت أنها محدثة لمشكلات الضوضاء، وعلى الفترات الزمنية التي تسبب الضوضاء فيها إزعاجا أكبر.

(د) ما يترتب على فرض القيود من آثار على الدول المعنية الأخرى، واستشارة هذه الدول، وإشعارها بنواياها قبل تنفيذها بزمن معقول.

٢- تحث الدول التي تقرر، بالرغم من الاعتبارات المذكورة في الفقرة الأولى من منطوق هذا القرار، سحب الطائرات التي تمتثل لقواعد ترخيص الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، ولكن ضوضاءها يتجاوز المستويات المنصوص عليها في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر على أن تقوم بما يلي:

(أ) أن تحدد القيود بحيث يمكن سحب طائرات الفصل الثاني التابعة لأي مشغل جوي والتي تطير حاليا إلى أقاليمها، سحبا تدريجيا على مدى فترة من الزمن لا تقل عن سبع سنوات.

(ب) ألا تفرض، قبل انتهاء الفترة المذكورة أعلاه، قيودا على عمليات أي طائرات قبل مرور ٢٥ سنة على تاريخ إصدار أول شهادة صلاحية لها.

(ج) ألا تفرض، قبل انتهاء الفترة المذكورة، قيوداً على عمليات أي طائرات عريضة الجسم موجودة حالياً، أو أي طائرات مزودة بمحركات تكون نسبة التجاوز الجانبي فيها أعلى من ٢ إلى ١.

(د) أن تبلغ الإيكاو وجميع الدول المعنية بجميع القيود المفروضة.

٣- تشجع بشدة الدول على أن تواصل تعاونها على المستوى الثنائي والإقليمي والأقاليمي بهدف تحقيق ما يلي:

(أ) تخفيف تأثير الضوضاء على المجتمعات المحلية حول المطارات، وذلك بدون فرض معاناة اقتصادية شديدة على مشغلي الطائرات.

(ب) إقامة الاعتبار لمشكلات المشغلين التابعين للبلدان النامية فيما يخص الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثاني والمسجلة فيها حالياً، والتي لا يمكن تبديلها قبل نهاية فترة سحب الطائرات، بشرط تقديم ما يثبت وجود طلب شراء أو عقد استئجار للاستعاضة عن هذه الطائرات بطائرات مستوفية لشروط الفصل الثالث، وبشرط قبول أول تاريخ لتسليم الطائرات.

٤- تحث الدول على ألا تفرض تدابير لسحب الطائرات التي تمتثل، بموجب شهادة الضوضاء الأصلية أو المجددة، لقواعد ترخيص الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثالث أو الفصل الرابع أو أي فصل أحدث منهما من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

٥- تحث الدول على ألا تفرض أي قيود تشغيلية على الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثالث، ما لم يكن ذلك جزءاً من النهج المتوازن الذي وضعت الإيكاو للسيطرة على الضوضاء ووفقاً للمرفقين (ج) و(هـ) بهذا القرار.

٦- تحث الدول على أن تساعد مشغلي الطائرات في جهودهم الرامية إلى الإسراع بتحديث أساطيلهم بما يزيل العقبات ويسمح لجميع الدول بالحصول، سواء بالاستئجار أو بالشراء، على طائرات مستوفية لشروط الفصل الثالث، بما في ذلك تقديم المساعدة الفنية متعددة الأطراف حسب الاقتضاء.

## المرفق (هـ)

### فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضوضاء في المطارات

لما كانت قواعد ترخيص ضوضاء الطائرات النفاثة دون الصوتية مقررة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

ولما كان تعريف القيد التشغيلي في أي مطار، لأغراض هذا المرفق، على أنه إجراء بشأن الضوضاء يحد أو يقلل من استخدام الطائرة لذلك المطار.

ولما كان المرفق (ج) بهذا القرار قد دعا الدول إلى اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضوضاء عند معالجة مشكلات الضوضاء في مطاراتها الدولية.

ولما كان تحقيق مزيد من الخفض للضوضاء عند المصدر أمر متوقع نتيجة لاعتماد القواعد القياسية الجديدة لترخيص مستوى الضوضاء في المجلد الأول من الملحق السادس عشر ومن خلال استيعاب تكنولوجيا خفض الضوضاء في أساطيل الطائرات.

ولما كانت إدارة وتخطيط استخدام الأراضي والإجراءات التشغيلية لخفض الضوضاء تنفذ بالفعل في مطارات كثيرة، وكانت التدابير الأخرى لتقليل الضوضاء قد نفذت على الرغم من استمرار التعديلات العمرانية في حالات معينة.

**ولما كان تطبيق سحب الطائرات التي تمتثل لقواعد ترخيص الضوضاء الواردة في الفصل الثاني بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر وتتجاوز ضوضاؤها المستويات المقررة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر (بالشكل المنصوص عليه في المرفق (د) بهذا القرار) قد اكتمل في بعض الدول، وعلى افتراض استمرار النمو في أنشطة الطيران من المتوقع لعدد الأشخاص المعرضين لضوضاء الطائرات في بعض المطارات في تلك الدول أن يزداد نتيجة لنمو حركة الطيران ما لم تتخذ إجراءات أخرى.**

**ولما كانت هناك اختلافات إقليمية ملحوظة فيما يتعلق بمدى توقع ظهور المشكلة من ضوضاء الطائرات خلال العقدين المقبلين، وقد بدأت بعض الدول تنظر تبعا لذلك في فرض قيود تشغيلية على بعض الطائرات الممتثلة لقواعد الترخيص الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.**

**ولما كان ينبغي ألا تفرض القيود التشغيلية على طائرات الفصل الثالث في مطارات معينة إلا على أساس النهج المتوازن وإرشادات الإيكاو (Doc 9829) وينبغي أن تكون هذه القيود موضوعة خصيصا حسب احتياجات المطار المعني.**

**ولما كان لهذه القيود تأثير اقتصادي ملحوظ على استثمارات مشغلي الطائرات الذين ينتمون إلى دول غير الدول التي فرضت فيها هذه القيود.**

**وتسليماً منها بأن هذه القيود تتخطى السياسات الموضوعية في المرفق (د) بهذا القرار والإرشادات الأخرى ذات الصلة التي وضعتها الإيكاو.**

**وتسليماً منها بأن الإيكاو لا تلزم الدول بفرض قيود تشغيلية على طائرات الفصل الثالث.**

**وتسليماً منها بأن القصد من قواعد الضوضاء الواردة في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات، وخصوصاً بأن القواعد القياسية الواردة في الفصل الرابع والفصل الرابع عشر بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر وأي مستويات صرامة أخرى قد يعتمدها المجلس هي أمور ينبغي أن تُفهم على أنها قد وُضعت لأغراض الترخيص لا غير؛**

**وتسليماً منها على وجه الخصوص بأن الدول مرتبطة بالتزامات قانونية وقوانين وترتيبات قائمة وسياسات ثابتة للسيطرة على مشكلات الضوضاء في مطاراتها ويمكن أن تؤثر على تنفيذ هذا المرفق.**

**فإن الجمعية العمومية:**

١- **تحث الدول على أن تضمن بقدر الإمكان أن اعتماد القيود التشغيلية لا يتم إلا إذا كان مدعوما بتقييم مسبق للمنافع المتوقعة والآثار الضارة الممكنة.**

٢- **تحث الدول على عدم فرض أي قيود تشغيلية في أي مطار على الطائرات التي تمتثل لأحكام الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر قبل ما يلي:**

**أ) الانتهاء من سحب الطائرات التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات المقررة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر في المطار المعني.**

**ب) إجراء تقييم كامل لجميع التدابير الأخرى المتاحة لمعالجة مشكلة الضوضاء في المطار المعني وفقا للنهج المتوازن المبين في المرفق (ج).**

٣- تحث الدول التي تسمح، رغم الاعتبارات المذكورة في الفقرة ٢ من المنطوق أعلاه، بفرض قيود في أي مطار على عمليات الطائرات التي تتمثل لأحكام الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر بموجب شهادة الضوضاء الأصلية أو المجددة، على ما يلي:

(أ) الاستناد في فرض هذه القيود على أداء الطائرة من حيث الضوضاء حسبما تبين من إجراءات الترخيص التي أجريت وفقا للمجلد الأول من الملحق السادس عشر.

(ب) إعداد هذه القيود بحيث تتناسب مع مشكلة الضوضاء في المطار المعني وفقا للنهج المتوازن.

(ج) الاقتصار على القيود الجزئية حسب الإمكان بدلا من سحب الطائرات تماما من المطار.

(د) مراعاة العواقب الممكنة على خطوط النقل الجوي التي لا يوجد لها بدائل مناسبة (مثل الخطوط طويلة المدى).

(هـ) مراعاة الظروف الخاصة لمشغلي الطائرات الذين ينتمون إلى البلدان النامية، لتجنبهم الصعوبات التي لا داعي لها، وذلك عن طريق منحهم إعفاءات.

(و) فرض هذه القيود تدريجيا، مع مرور الزمن حسب الإمكان، بهدف مراعاة الآثار الاقتصادية على مشغلي الطائرات المعنية.

(ز) إعطاء مشغلي الطائرات إخطارا مسبقا بمدة معقولة.

(ح) مراعاة الآثار الاقتصادية والبيئية على الطيران المدني.

(ط) إبلاغ الإيكاو والدول المعنية الأخرى بجميع القيود المفروضة.

٤- وتحث الدول كذلك على ألا تسمح بفرض أي قيود تشغيلية تهدف إلى سحب الطائرات، التي تتمثل بموجب شهادتها الأصلية أو المجددة، لقواعد الضوضاء الواردة في الفصل الرابع والفصل الرابع عشر من المجلد الأول من الملحق السادس عشر ولأي مستويات صرامة أخرى يعتمدها المجلس.

## المرفق (و)

### تخطيط وإدارة استخدام الأراضي

لما كان تخطيط وإدارة استخدام الأراضي يشكلان عنصرا من أربعة عناصر رئيسية في النهج المتوازن للسيطرة على الضوضاء. ولما كان عدد الأشخاص المتأثرين بضوضاء الطائرات يتوقف على الطريقة التي يتم بها تخطيط وإدارة استخدام الأراضي المحيطة بالمطارات، ولا سيما مدى السيطرة على التنمية السكنية والأنشطة الأخرى الحساسة للضوضاء. ولما كان من الممكن حدوث زيادة كبيرة في نشاط معظم المطارات، وثمة خطر في أن يؤدي الاستخدام غير الملائم للأراضي بالقرب من المطارات إلى تعييد النمو في المستقبل.

ولما كان سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتمثل لقواعد ترخيص الضوضاء الواردة في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر وتتجاوز ضوضاؤها المستويات الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر قد نجح في خفض نطاقات الضوضاء حول مطارات كثيرة يتعرض فيها الناس لمستويات ضوضاء غير مقبولة، وفي خفض العدد الإجمالي للسكان المعرضين للضوضاء.

وبما أن من المهم الحفاظ على هذه التحسينات بأقصى ما يمكن لما فيها من مصلحة المجتمعات المحلية.

وإقراراً بأن القاعدة القياسية التي أدرجت في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر قد زادت الفرص أمام مشغلي الطائرات للاستعاضة عن طائراتهم بطائرات أقل ضوضاءً.

وإقراراً بأن القاعدة القياسية التي أدرجت في الفصل الرابع عشر من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، عند تنفيذها، ستزيد الفرص أمام مشغلي الطائرات للاستعاضة عن طائراتهم بطائرات أقل ضوضاءً.

وإدراكاً لأن تنظيم استخدام الأراضي يشمل أنشطة تخطيط قد تدخل أساساً ضمن مسؤولية السلطات المحلية ولكنها تؤثر مع ذلك على سعة المطارات التي تؤثر بدورها على الطيران المدني.

وإقراراً بأن تحديث الإرشادات بشأن التخطيط المناسب لاستخدام الأراضي وتدابير خفض الضوضاء قد وردت في الجزء الثاني من دليل تخطيط المطارات (Doc 9184) - استخدام الأراضي والإدارة البيئية.

وإقراراً بأن الكتاب الدوري رقم ٣٥١ الذي أصدرته الإيكاو بعنوان "إشراك المجتمعات المحلية في الإدارة البيئية للطيران" يكمل السياسة الحالية لإدارة ضوضاء الطائرات في المطارات والمناطق المحيطة بها.

وإقراراً بمجموعة الأدوات الإلكترونية للمطارات التي تراعي الاعتبارات الإيكولوجية كمصدر من المصادر المرجعية لسياسات الإدارة السليمة بيئياً بالمطارات والمناطق المحيطة بها؛

وتسليماً بأن طائرات التكنولوجيات الجديدة، كالتائرات المسيّرة (الدرون) ونُظُم الطائرات الموجهة عن بُعد، قد تكون لها آثار من حيث الضوضاء في مناطق أبعد من تلك المحيطة بالمطارات؛

#### فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول التي ألغت عمليات طائرات الفصل الثاني من مطاراتها، بالصورة المنصوص عليها في المرفق (د) بهذا القرار مع الحفاظ على منافع المجتمعات المحلية بأكبر قدر ممكن، على أن تتقاضي حسب الإمكان الاستخدام غير الملائم للأراضي أو التعديلات في المناطق التي خفض فيها الضوضاء.

٢- تحث الدول على أن تكفل أن احتمال خفض مستويات الضوضاء الناجم عن تشغيل طائرات أقل ضوضاءً وممتثلة لقواعد الفصل الرابع على وجه الخصوص لن يتعرض للتقويض من جراء الاستخدام غير الملائم للأراضي أو من جراء التعديلات على الأراضي.

٣- تحث الدول على ما يلي إذا كانت الفرصة لا تزال سانحة لتقليل مشكلات ضوضاء الطائرات بالتدابير الوقائية:

(أ) إنشاء المطارات الجديدة في أماكن ملائمة، مثل الأماكن البعيدة عن المناطق الحساسة للضوضاء.

(ب) اتخاذ التدابير الملائمة لتحقيق المراعاة التامة لتخطيط استخدام الأراضي في المرحلة الأولية من إنشاء المطار الجديد أو تطوير المطار الراهن.

(ج) تحديد نطاقات حول المطارات ذات مستويات الضوضاء المختلفة، مع مراعاة أعداد السكان الحالية والزيادة المتوقعة بالإضافة إلى تقديرات نمو الحركة، ووضع معايير للاستخدام الملائم لتلك الأراضي حسب إرشادات الإيكاو.

(د) إصدار التشريعات ووضع الإرشادات أو الوسائل المناسبة لتحقيق الالتزام بتلك المعايير الموضوعية لاستخدام الأراضي.

(هـ) ضمان إتاحة معلومات سهلة الفهم عند القراءة بشأن عمليات الطائرات وآثارها البيئية على المجتمعات المحلية القريبة من المطارات.

٤- **تطلب من المجلس ما يلي:**

(أ) أن يضمن تحديث الإرشادات المتعلقة باستخدام الأراضي والواردة في الوثيقة رقم Doc 9184 وجعلها ملببة لاحتياجات الدول.

(ب) أن ينظر في الخطوات التي يمكن اتخاذها لتعزيز إدارة استخدام الأراضي، ولا سيما في أجزاء العالم التي قد تتوفر فيها الفرصة لتلافي مشكلات ضوضاء الطائرات في المستقبل، بما في ذلك من خلال إصدار عدد مخصص من مجموعة الأدوات الإلكترونية للمطارات التي تراعي الاعتبارات الإيكولوجية.

### المرفق (ز)

#### الطائرات الأسرع من الصوت — مشكلة الفرقعة الصوتية

لما كانت التدابير قد اتخذت، منذ تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت في الخطوط التجارية، لتلافي الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس بسبب الفرقعة الصوتية، مثل إقلاق النائمين وإصابة الأشخاص والممتلكات في البر والبحر بسبب تضخيم الفرقعة الصوتية. ولما كانت الدول القائمة بإنتاج هذه الطائرات الأسرع من الصوت، تواصل هي ودول أخرى إجراء البحوث عن الآثار الجسمانية والفسولوجية والاجتماعية الناجمة عن الفرقعة الصوتية.

وإقراراً بتوصية لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بوضع قاعدة قياسية جديدة بشأن ضوضاء الطائرات الأسرع من الصوت في مرحلتَي الهبوط والإقلاع؛

وإقراراً بالعمل الجاري في وضع قاعدة قياسية جديدة لضوضاء الطائرات الأسرع من الصوت في مرحلة أثناء الطريق فيما يخص طائرات المستقبل، والعمل الرامي إلى فهم الحالة الراهنة للمعارف الخاصة بالفرقعة الصوتية والبحوث والمشاريع المتعلقة بالطائرات الأسرع من الصوت.

وإقراراً بأن منح ترخيص صلاحية الطيران لطائرة أسرع من الصوت يمكن أن يحدث ضمن الفترة الزمنية ٢٠٢٥-٢٠٣٠، والحاجة إلى مزيد من الدراسات والأعمال فيما يخص التحضير لإصدار الشهادات للطائرات في مجال البيئة وذلك في الوقت المناسب.

#### فإن الجمعية العمومية:

١- **تؤكد** من جديد على الأهمية التي تعلقها على ضمان تلافي الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس بفعل الفرقعة الصوتية الناتجة عن تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت.

٢- **ترحب** بوضع لجنة حماية البيئة لقاعدة قياسية جديدة لترخيص ضوضاء الطائرات الأسرع من الصوت في مرحلتَي الهبوط والإقلاع، والتي ستصبح، بمجرد اعتمادها، جزءاً من المجلد الأول من الملحق السادس عشر؛

٣- **تكلف** المجلس، في ضوء المعلومات المتوفرة وبالإستعانة بالأجهزة الملائمة، بأن يستعرض الملاحق والوثائق الأخرى ذات الصلة، للتأكد من أنها تراعي المشاكل التي قد يثيرها لعامة الناس تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت، وأن يتخذ الإجراءات اللازمة، خاصة فيما يتعلق بالفرقعة الصوتية، للتوصل إلى اتفاق دولي على طريقة لقياس الفرقعة الصوتية، وتعريف المصطلحات من الناحية الكمية أو الوصفية لعبارة "الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس" ووضع الحدود المناظرة.

٤٣- تدعو الدول التي تقوم بإنتاج الطائرات الأسرع من الصوت إلى تزويد الإيكاو في الوقت المناسب باقتراحات حول طريقة الالتزام بالمواصفات التي تقررها الإيكاو.

### المرفق (ح)

#### أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي

لما كان هناك قلق متزايد إزاء أثر الطيران على الغلاف الجوي فيما يتعلق بنوعية الهواء المحلي والآثار المرتبطة به على صحة البشر ورفاهيتهم.

ولما كانت أدلة هذا الأثر من انبعاثات أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية من محركات الطائرات على السطح المحلي ونوعية الهواء الإقليمي أصبحت الآن أكثر إقناعاً.

وإقراراً بأن المجتمع العلمي يحسن فهم أوجه عدم التأكد المرتبطة بالتأثير من انبعاثات أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية من محركات الطائرات على المناخ العالمي.

وإقراراً بأنه توجد أوجه ترابط تتعلق بتصميم وعمليات الطائرات عند معالجة الشواغل المتعلقة بالضوضاء ونوعية الهواء المحلي وتغير المناخ.

وإقراراً بأن الإيكاو قد وضعت معايير فنية وعززت وضع إجراءات تشغيلية أدت إلى خفض كبير لتلوث نوعية الهواء المحلي من الطائرات.

وإقراراً بأعمال لجنة حماية البيئة بشأن الاستعراض المتكامل الأول الذي يجريه خبراء مستقلون لتكنولوجيات الطائرات والمحركات وتحديد الأهداف التكنولوجية على المدى المتوسط (٢٠٢٧) وال المدى البعيد (٢٠٣٧) فيما يخص الضوضاء واحتراق الوقود والانبعاثات.

ولما كانت ملوثات عديدة مثل السخام والهيدروكربونات غير المحروقة الصادرة عن محركات الطائرات تؤثر على نوعية الهواء المحلي والإقليمي قد شهدت انخفاضا كبيرا خلال العقود القليلة الماضية.

ولما كان التقدم المحرز في الإجراءات التشغيلية مثل عمليات النزول المستمر نتج عنه مزيد من خفض الانبعاثات من الطائرات.

ولما كان تقييم الاتجاهات في انبعاثات أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية والانبعاثات الغازية الأخرى من الطيران يبين ازديادا في قيم الانبعاثات العالمية.

ولما كانت آثار انبعاثات الطيران من أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية والانبعاثات الغازية الأخرى في حاجة إلى مزيد من التقييم والفهم.

وإقراراً بالتقدم القوي المحرز في فهم آثار المكون غير المتطاير لانبعاثات المواد الجسيمية بينما تستمر الأعمال العلمية والفنية بشأن تقييم المكون المتطاير لانبعاثات المواد الجسيمية على نحو أفضل.

ولما كانت آثار انبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي والإقليمي هي جزء من الانبعاثات الإجمالية في المناطق المتأثرة وينبغي النظر فيها في الإطار الأوسع لجميع المصادر التي تسهم في الشواغل بشأن نوعية الهواء.

ولما كانت نوعية الهواء المحلي والآثار الصحية الفعلية لانبعاثات الطيران تتوقف على سلسلة من العوامل من بينها الإسهام في التركيزات الإجمالية، وعدد السكان المعرضين لها في المنطقة قيد النظر.

**ولما كانت** المادة الخامسة عشرة من اتفاقية الطيران المدني الدولي تتضمن أحكاماً تتعلق برسوم المطارات والرسوم المماثلة، بما في ذلك مبدأ عدم التمييز، وكانت الإيكاو قد أعدت إرشادات سياسية للدول الأعضاء بشأن الرسوم (سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، Doc 9082) بما في ذلك إرشادات محددة بشأن الرسوم المتصلة بالضوضاء والرسوم المتصلة بالانبعاثات من أجل نوعية الهواء المحلي.

**ولما كان** مجلس الإيكاو قد اعتمد في ١٩٩٦/١٢/٩ قراراً فيه السياسات المؤقتة بشأن فرض الرسوم والضرائب على الانبعاثات، أوصي فيه بشدة بأن أياً من تلك الجبايات يجب أن يكون في صورة رسوم لا ضرائب، وبأن الأموال المحصلة ينبغي أن تستخدم في المقام الأول للتخفيف من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة.

**ولما كانت** هذه الرسوم ينبغي أن تحسب على أساس تكاليف تخفيف الأثر البيئي لانبعاثات محركات الطائرات بقدر ما يتسنى تحديد هذه التكاليف على الوجه الصحيح وعزوها مباشرة إلى النقل الجوي.

**ولما كان** مجلس الإيكاو قد اعتمد مواد سياسية وإرشادية تتعلق باستخدام الرسوم المتصلة بالانبعاثات لمعالجة أثر انبعاثات محركات الطائرات في المطارات أو حولها.

**وإذ تلاحظ** أن مجلس الإيكاو قد نشر معلومات عن نظم إدارة الانبعاثات التي يستخدمها أصحاب المصلحة في الطيران.

**وتلاحظ** أن مجلس الإيكاو قد أعد دليلاً لنوعية هواء المطارات تم تحديثه في وقت لاحق.

#### **فإن الجمعية العمومية:**

١- **تطلب** من المجلس أن يرصد ما تسببه انبعاثات الطيران من المواد الجسيمية وأكاسيد النتروجين والغازات الأخرى ويطور معرفته بها، بالتعاون مع المنظمات الدولية المختصة الأخرى مثل منظمة الصحة العالمية، من آثار على رفاة البشرية وصحتهم وأن ينشر المعلومات في هذا الصدد.

٢- **تطلب** من المجلس مواصلة عمله على وضع قواعد قياسية ممكنة التنفيذ فنياً ومفيدة بيئياً ومعقولة اقتصادياً للمضي في خفض تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات.

٣- **تطلب** من المجلس أن يواصل رصد التقدم في الفهم العلمي والفني للمكونات المتطايرة وغير المتطايرة لانبعاثات المواد الجسيمية.

٤- **تطلب** من المجلس أن يكفل المراعاة الواجبة لأوجه الترابط بين التدابير لخفض ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركاتها التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي وكذلك على المناخ العالمي.

٥- **تطلب** من المجلس مواصلة عمله على وضع أهداف تكنولوجية متكاملة متوسطة وطويلة الأجل بهدف خفض حرق الوقود وتقليل الضوضاء وتقليص انبعاثات الطائرات من أكاسيد النتروجين والجسيمات الدقيقة غير المتطايرة، إلى جانب وضع أهداف تشغيلية لخفض حرق الوقود.

٦- **تطلب** من المجلس مواصلة تعزيز التحسينات التشغيلية وتحسينات الحركة الجوية التي تقلل تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات.

٧- **تشجع** الدول الأعضاء والأطراف المعنية الأخرى على اتخاذ إجراءات للحد من انبعاثات الطيران الدولي التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي أو خفضها من خلال التدابير الطوعية والمواظبة على إبلاغ الإيكاو بها.

٨- **ترحب** بوضع وترويج مواد إرشادية بشأن المسائل المتعلقة بتقييم نوعية الهواء المتصلة بالمطارات.

- ٩- **تطلب** من المجلس العمل بالاشتراك مع الدول والمعنيين بالأمر في تعزيز وتداول أفضل أساليب العمل المطبقة بالمطارات في التقليل من الآثار الضارة لانبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي.
- ١٠- **ترحب** بوضع الإرشادات بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي وتطلب من المجلس أن يواصل تحديث هذه الإرشادات وتحث الدول المتعاقدة على تداول المعلومات عن تنفيذ مثل هذه الرسوم.
- ١١- **تحث** الدول المتعاقدة على ضمان أعلى مستوى عملي من التوافق وان تراعي على النحو الواجب سياسات الإيكاو وإرشاداتها بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي.

## البند رقم ١٦ من جدول الأعمال: حماية البيئة الطيران الدولي وتغير المناخ

١٦-١ نظرت اللجنة التنفيذية في جلستها الرابعة والخامسة في موضوع حماية البيئة استناداً إلى التقارير المرحلية المُقدّمة إليها من المجلس بشأن أنشطة المنظمة المتعلقة بالطيران الدولي وتغيّر المناخ (ورقتا العمل WP/25 و26)، كما نظرت في مقترحات المجلس بشأن تحديث قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١ "بيان مُوحّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" (ورقة العمل WP/27). إضافة إلى ذلك، كانت هناك ٥٤ ورقة عمل مقدمة من الدول والمراقبين: وقرات العمل ٤٥ و٥٧ و٦٤ و٦٥ و٧٥ و٧٦ و١١٢، التنقيح رقم ١، و١٢١ و١٢٦، التنقيح رقم ١، و١٣١ و١٣٩ و١٦٢ و١٦٣ و١٦٩ و٢١٩ و٢٤٣ و٢٤٩ و٢٥٤ و٢٦٦، التنقيح رقم ١، و٢٧١ و٢٧٤ و٢٧٩، التنقيح رقم ١، و٣٠٣ و٣٣٨ و٣٣٩ و٣٤٦ و٣٦٥، التنقيح رقم ١، و٣٦٦ و٣٦٧ و٣٦٨ و٣٧٩ و٣٨٢، التنقيح رقم ١، و٣٨٤ و٣٨٥ و٣٩٦ و٤٣٤ و٤٤٠ و٤٤٨ و٤٥١ و٤٥٢ و٤٥٨ و٤٦٨ و٤٨١ و٤٩٠ و٤٩١ و٥١٧ و٥١٨ و٥٥٤ و٥٦٠ و٥٦٥ و٥٧٠ و٥٧٣ و٥٧٥ و٥٧٩.

١٦-٢ في ورقة العمل WP/25، تناول المجلس التقدم الذي أحرزته الإيكاو منذ الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية فيما يتعلق بالطيران الدولي وتغيّر المناخ، مع التركيز على تنفيذ الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل (LTAG) الخاص بالطيران الدولي. وسلّطت الورقة الضوء على النتائج التي أسفر عنها مؤتمر الإيكاو الثالث للطيران والوقود البديل (CAAF/3) المعقود في دبي بالإمارات العربيّة المتحدة في نوفمبر ٢٠٢٣، ولا سيما الإطار العالمي للإيكاو بشأن وقود الطيران المستدام (SAF) ووقود الطيران المنخفض الكربون (LCAF) ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى في مجال الطيران، وخارطة طريق الإيكاو لتنفيذ نتائج المؤتمر والهدف العالمي الطموح الطويل الأجل للطيران، بالارتكاز على أربع ركائز ترتبط ببعضها البعض: (١) السياسة العامة والتخطيط؛ (٢) الإطار التنظيمي؛ (٣) دعم التنفيذ؛ (٤) التمويل.

١٦-٣ وسلّطت الأمانة العامة الضوء على بعض التطورات الأخيرة بالإضافة إلى المعلومات المقدمة في ورقة العمل WP/25. فعلى سبيل المثال، تلقت الإيكاو حتى الآن ١٥٤ خطة عمل للدولة، بما في ذلك الخطط التي قدمت مؤخراً من كل من الكويت وتيمور-ليشتي وأندورا وجزر القمر منذ وقت نشر ورقة العمل. ويغطي "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام" (ACT-SAF) حتى الآن ٣٠ من دراسات الجدوى وتنفيذ الأعمال، منها ما تم إبرامه أو قيد الإعداد أو مخطط لإجرائها حتى عام ٢٠٢٨، بما في ذلك دراسات وقود الطيران المستدام التي أنجزت مؤخراً في الهند والأردن. وقد أُطلق رسمياً مركز الإيكاو للاستثمار المالي (Finvest Hub)، بما في ذلك التعاون مع الوكالة الدولية للطاقة المتجددة (IRENA) لتسهيل تمويل المشاريع في مجال وقود الطيران المستدام والطاقة النظيفة في مجال الطيران.

٤-١٦ وبالإضافة إلى ذلك، فقد أبلغت الأمانة العامة أن أحد برامج ترخيص مستوى الاستدامة (SCS) في إطار خطة كورسيا، المسمى "الشهادة الدولية للاستدامة والكربون (ISCC)" قد بدأ مؤخراً بتقديم طلب رسمي لتوسيع نطاق أهليته، بحيث لا يقتصر فقط على ترخيص أنواع وقود الطيران المستدام، وإنما يشمل أيضاً ترخيص أنواع وقود الطيران المنخفض الكربون (LCAF)، وسيعرض الطلب على لجنة حماية بيئة في مجال الطيران (CAEP) (لجنة حماية البيئة) لدراسته، وبمجرد اكتمال تقييمها له وإقراره من مجلس الإيكاو، سيصبح البرنامج (الشهادة الدولية للاستدامة والكربون) مؤهلاً رسمياً لترخيص أنواع وقود الطيران المنخفض الكربون.

٥-١٦ في ورقة العمل WP/26، تناول المجلس نشاط الإيكاو فيما يتعلق بالطيران الدولي وتغير المناخ، مع التركيز على التقدم المحرز والخطوات التالية بشأن التكيّف مع تغيّر المناخ والقدرة على مواجهته، وتعزيز الفهم العلمي لآثار الطيران على المناخ، فضلاً عن سبل التعاون وآخر المستجدات في هذا الشأن في سائر منظمات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى، لا سيما عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC).

٦-١٦ في ورقة العمل WP/27، اقترح المجلس إدخال تنقيحات على القرار ٤١-٢١، في ضوء التطورات التي حدثت منذ انعقاد الجمعية العمومية الحادية والأربعين، خاصة في ضوء الإطار العالمي للإيكاو بشأن وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، التي اعتمدها مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل، وخارطة طريق الإيكاو لتنفيذ نتائج المؤتمر، والهدف العالمي الطموح الطويل الأجل الذي اعتمده المجلس، بالإضافة إلى العمل الفني الذي تضطلع به لجنة حماية البيئة التابعة لمجلس الإيكاو، وبرنامج عملها في المستقبل.

٧-١٦ في ورقة العمل WP/169، أعربت البرازيل عن وجهات نظرها بشأن تمويل تدابير خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، ونوهت بضرورة دعم تنفيذ الإطار العالمي تنفيذاً كاملاً، مع الاعتراف بالاحتياجات والفجوات التمويلية، ودعت إلى: تقديم مساهمات منتظمة وكبيرة إلى صندوق البيئة للتبرعات التابع للإيكاو، مع تحديد أرقام مستهدفة سنوية واضحة للتمويل؛ إجراء تحليل للثغرات لمعرفة الاحتياجات، مع إيلاء الاهتمام للبلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة؛ إيلاء الأولوية لوقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون؛ إنشاء مسار عمل للمجلس مخصص لمناقشة مصادر الموارد ونظم الإدارة؛ مراجعة القواعد التشغيلية لصندوق البيئة للتبرعات، بما في ذلك تعزيز الشفافية ومراقبة الأداء؛ تحديد دور الصندوق في تقديم دعم شامل للتخلص من الكربون، لا سيما في تطوير وقود الطائرات المستدام وإنتاجه ونشره.

٨-١٦ في ورقة العمل WP/440، نوهت البرازيل بأن تحقيق الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل لا يعتمد فقط على أنواع وقود المستقبل وتقنيات الطائرات المتقدمة، بل أيضاً على اتخاذ إجراءات فورية وقابلة للتطوير، مثل التحسينات التشغيلية وإعادة تصميم المجال الجوي. واستناداً إلى الأمثلة الوطنية والإقليمية الحديثة، قدمت البرازيل أرقام ما تحقق في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بفضل إعادة تصميم المجال الجوي، ودعت الإيكاو إلى تقديم الإرشادات الاستراتيجية والمساعدة الفنية والدعم المالي من خلال مكاتبها الإقليمية، وأكدت مجدداً على التدابير التشغيلية وإعادة تصميم المجال الجوي كركيزتين للاستراتيجية البيئية للإيكاو، إلى جانب وقود الطيران المستدام والابتكار التكنولوجي.

٩-١٦ في ورقة العمل WP/112، التفتيح رقم ١، عرضت الصين وجهة نظرها في أهمية خفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي كجزء من الجهود المناخية العالمية، مع اتباع مبادئ الإنصاف والمسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR)، على أن تقدم كل دولة مساهمات محددة وطنياً، بناءً على ظروفها الوطنية ومراحل تنميتها الوطنية. وسلطت الصين الضوء على مساهماتها الكبيرة في التنمية المستدامة للطيران الدولي العالمي، وأشارت إلى أن تنفيذ عملية الرصد والإبلاغ عن الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل (LMR) ينبغي أن تكون محددة على كل من المستوى الإقليمي ومستوى الدول، ونوهت بأن نجاح الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل يعتمد على ما إذا كان بإمكان البلدان المتقدمة تقديم مساعدة مالية كافية

وميسورة التكلفة ويمكن رصدها والإبلاغ عنها والتحقق منها، إلى البلدان النامية من أجل تعزيز التحول إلى خفض الكربون في مجال الطيران.

١٠-١٦ في ورقة العمل WP/452، عرضت الصين مبادرتها للمشاركة في بناء طريق الحرير الجوي الأخضر، بهدف تعزيز التحول الأخضر والمنخفض الكربون في مجال الطيران المدني في البلدان الشريكة، ودعم تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة والأهداف الاستراتيجية للإيكاو. وأكدت على التشاور المكثف والمساهمة المشتركة وتقاسم المنافع في إطار المبادرة، مع التركيز على بناء مطارات خضراء، والمراقبة الجوية الخضراء، والرحلات الخضراء، وتنفيذ أنشطة بناء القدرات من أجل التحول الأخضر للطيران المدني. وأحاطت اللجنة علماً بأن بعض الدول الأعضاء تدعو إلى مبادرة طريق الحرير للهواء الأخضر (GASRI) التي أقرها المؤتمر السنون للمديرين العاميين للطيران المدني في إقليم آسيا والمحيط الهادئ، وأكدت بالتالي على الدور الهام للمبادرات والمنابر الإقليمية في النهوض بالتحول الأخضر وبناء القدرات في مجال الطيران المدني الدولي، تشيماً مع "عدم ترك أي بلد وراء الركب". ولم تؤيد إحدى الدول هذه المبادرة لارتباطها بالمسؤوليات المشتركة ولكن المتبينة فيما بينها.

١١-١٦ وفي ورقة العمل WP/271، سلطت مصر الضوء على التحديات التي تواجهها الدول النامية لزيادة إنتاج وقود الطيران المستدام، وأشارت إلى الاحتياجات الاستثمارية الكبيرة في محطات الوقود والمطارات ومقومي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs). وعرضت الخطوط العريضة للمبادرات الجارية على المستوى الوطني لإنتاج وقود الطيران المستدام ونشره، ودعت إلى ضمان التوازن الجغرافي في إنتاج وقود الطيران المستدام، ووقود الطيران المنخفض الكربون، ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". كما أشارت الورقة إلى أن نجاح تنفيذ الهدف الطموح الطويل الأجل يتطلب اتباع مسارات متبينة على أساس الظروف الخاصة لكل دولة وقدراتها، وتعزيز المؤسسي الموجّه نحو الحصول على تمويل متناسب، ونقل العلوم والتكنولوجيا، والمساعدة وبناء القدرات. كما سلطت مصر الضوء على مركز الإيكاو للاستثمار المالي (Finvest Hub) كمحفز للتقدم في تمويل المناخ.

١٢-١٦ في ورقة العمل WP/163، سلطت الهند الضوء على وقود الطيران المستدام كوسيلة لإزالة الكربون على المدى القصير والمتوسط. وأوجزت المبادرات الوطنية، بما في ذلك أهداف مزج وقود الطيران المستدام، والمشاركة في برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF)، والتقدم المحرز في تراخيص وقود الطيران المستدام، واعتماد مسارات المعالجة المشتركة في المصافي القائمة للسماح بزيادة سريعة في إنتاج وقود الطيران المستدام. كما عرضت الهند الصعوبات التي تواجه تطوير وقود الطيران المستدام ونشره في الدول النامية، مثل ضعف القدرة الإنتاجية، وعقبات إصدار التراخيص والعقبات التنظيمية، والثغرات في المواد الأولية والبنية التحتية، والقيود المالية، وتفاوت الاستعداد على نطاق العالم. وأوصت بتسريع عملية إصدار تراخيص وقود الطيران المستدام، وإنشاء مراكز إقليمية لوقود الطيران المستدام، وتوسيع نطاق برامج ترخيص مستوى الاستدامة (SCS) المعتمدة من الإيكاو، وتعبئة آليات التمويل المختلط، وتوثيق عرى التعاون من خلال منصات الإيكاو. وقد أيدت هذا التوضيح إحدى المنظمات الدولية.

١٣-١٦ في ورقة العمل WP/346، سلطت كازاخستان الضوء على أن الوقود TS-1 هو وقود الطائرات النفاثة الأساسي في المنطقة، ولكن لا يوجد بروتوكول معترف به من الإيكاو لمزجه مع وقود الطيران المستدام، على عكس الوقود Jet A-1 بموجب المعيار ASTM D7566. واقترحت أن تنشئ الإيكاو فرقة عمل تضم أطرافاً معنية متعددة لمعالجة الجوانب الفنية والتنظيمية واللوجستية المتعلقة بدمج وقود الطيران المستدام والوقود TS-1 ضمن الإطار العالمي للطيران، ودعت إلى الترويج لاعتماد وقود الطيران المستدام من خلال تقديم حوافز على مستوى السياسة العامة وتجهيز البنية التحتية. وفي هذا الصدد، أوضحت إحدى الدول كذلك أن وضع معايير الوقود وتحديثها لا يقع ضمن إطار الإيكاو، ودعت الدول إلى العمل مع منظمات

وضع المعايير التي تضطلع بهذا العمل، مثل الجمعية الأمريكية للاختبارات والمواد (ASTM International). وأيدت إحدى المنظمات الدولية هذا التوضيح.

١٤-١٦ في ورقة العمل WP/45، سلطت نيجيريا الضوء على جهودها لإنتاج وقود الطيران المستدام ونشره، وطلبت مواصلة تقديم الدعم، وبخاصة إلى الدول النامية، في مجالي بناء القدرات ونقل التكنولوجيا. كما أشارت إلى ضرورة تسهيل حصول الدول، لا سيما الدول النامية، على التمويل من خلال تحديد مسار واضح لتفعيل مركز الإيكاو للاستثمار المالي من أجل مشاريع إزالة الكربون، بما في ذلك وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى.

١٥-١٦ في ورقة العمل WP/64، نوهت عُمان بأهمية خطط عمل الدول في تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، مع تسليط الضوء على أن المراجعة المستمرة والدعم المُستدام أمران حاسمان لتنفيذ خطة عمل الدولة بفعالية. كما أعربت عن آرائها بشأن عمليات التطوير المختلفة اللازمة لمجموعة التدابير (التكنولوجيا والعمليات والوقود وخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا))، والحاجة إلى تسهيل الوصول إلى التمويل الدولي للمناخ، وخاصة لتمويل البنية التحتية وأنشطة البحث والتطوير المتعلقة بوقود الطيران المستدام، فضلاً عن الترويج لزيادة أطر التعاون الإقليمي، لتسهيل مواءمة السياسات والنُهج التنظيمية والقدرات الفنية بين الدول، من أجل تعزيز الجهود الجماعية نحو الطيران المستدام.

١٦-١٦ في ورقة العمل WP/65، أشارت عُمان إلى الحاجة إلى مواءمة السياسات والتمويل وبناء القدرات وتنسيق القواعد القياسية من أجل زيادة إنتاج وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون ونشره، دعماً لتحقيق أهداف إزالة الكربون من الطيران العالمي. كما نوهت بأهمية الشراكات الاستراتيجية بين الحكومة والقطاع الخاص والأوساط الأكاديمية والمنظمات الدولية من أجل تطوير صناعة وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون، مع التأكيد على دور وقود الطيران المنخفض الكربون كحل قصير الأجل لخفض الانبعاثات، لا سيما في البلدان التي لديها قدرات حالية لتكرير النفط.

١٧-١٦ في ورقة العمل WP/219، سلطت قطر الضوء على الصعوبات الحالية بسبب قلة عدد برامج ترخيص مستوى الاستدامة المعتمدة من الإيكاو بالنسبة لوقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون، وعدم وجود مسارات لترخيص وقود الطيران المنخفض الكربون، مما يعيق تنفيذ خطة كورسيا على نطاق أوسع. كما نوهت بأهمية نشر أنواع الوقود المؤهل بموجب خطة كورسيا، مع التصدي للحواجز، وتجنب فرض أعباء مالية غير ضرورية على شركات الطيران بسبب تفاوت اللوائح والنظم على الساحة الدولية، حيث يمكن أن تؤدي القواعد الوطنية أو الإقليمية المتباينة إلى تعقيد الامتثال وازدواجية الجهود.

١٨-١٦ في ورقة العمل WP/254، أعربت قطر عن آرائها بشأن الوضع الحالي فيما يخص تطوير وقود الطيران المنخفض الكربون، وإنتاجه ونشره على نطاق تجاري، وهو وقود سهل الإحلال بنسبة ١٠٠ في المائة، ويمثل فيما يبدو خياراً بديلاً مُهماً لوقود الطائرات لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. ودعت الورقة إلى اتخاذ تدابير وتخصيص موارد لمساعدة الدول الأعضاء في زيادة مساهمة وقود الطيران المنخفض الكربون في تحقيق الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل، والتعجيل بهذه المساهمة.

١٩-١٦ في ورقة العمل WP/448، أعربت جمهورية كوريا عن آرائها بشأن توسيع نطاق استخدام وقود الطيران المستدام من خلال تحديد أرقام مستهدفة إلزامية، ووضع سياسات داعمة، والاستفادة من البنية التحتية القائمة في معامل تكرير النفط. ومع الإقرار بالدور الأساسي للمنتجات الفرعية المتولدة خلال إنتاج وقود الطيران المستدام، فإنها ترى أن المنتجات الفرعية تُعامل معاملة المنتجات التقليدية المشتقة من البترول، مما يؤدي إلى عدم التوافق مع البرامج الدولية الأخرى، وشددت على

ضرورة الاعتراف المتبادل بشهادات الاستدامة للمنتجات الفرعية التي يمكن أن تسهم في تطوير سوق وقود الطيران المستدام وتوسيع نطاقه.

٢٠-١٦ في ورقة العمل WP/434، المقدمة من الاتحاد الروسي، برعاية مشتركة من لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة (IAC)، شددت على أن زيادة قدرة الغابات على الامتصاص، والحد من الانبعاثات الضارة الناجمة عن حرائق الغابات، أمران حيويان في الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على نطاق العالم. وشددت على الدور الفعال للطيران في التصدي لحرائق الغابات، بدءاً من الكشف المبكر عن الحرائق إلى مكافحتها، ودعت الإيكاو إلى إعداد قواعد دولية، مع مراعاة السياسات الوطنية، لوضع إطار قانوني لاستخدام الطيران الدولي في مكافحة حرائق الغابات. وأوضحت الأمانة أن الإيكاو تواصل العمل الوثيق مع هيئات الأمم المتحدة ومنظماتها ذات الصلة، مثل برنامج الأمم المتحدة للبيئة ومنظمة الأغذية والزراعة والمركز العالمي لرصد الحرائق، بشأن مساهمات الطيران الدولي في مجال مكافحة حرائق الغابات. وقد انضمت الإيكاو مؤخراً إلى المركز العالمي لمكافحة الحرائق بقيادة منظمة الأغذية والزراعة، الذي يعمل على تعزيز القابلية للتشغيل البيئي على الصعيد الدولي، وستساهم في فعاليته الجانبية حول هذا الموضوع خلال مؤتمر الأطراف (COP30) الذي سيعقد في البرازيل في نوفمبر ٢٠٢٥ ضمن إطار "اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ".

٢١-١٦ وفي ورقة العمل WP/451، أعرب الاتحاد الروسي عن شواغله إزاء التناقضات المحتملة في برامج ترخيص مستوى الاستدامة (SCS) المعتمدة من الإيكاو، بما في ذلك أمثلة لطلبات لم يُنظر فيها مقدمة من بعض الدول للحصول على ترخيص لوقود الطيران المستدام. كما سلط الضوء على الصعوبات المواجهة في ترخيص وقود الطيران المنخفض الكربون ضمن إطار العمل الحالي، واقترح إدخال تحسينات عليه لتعزيز الشفافية والقدرة على التنبؤ والشمولية في تنفيذ خطة كورسيا. يتضمن ذلك قبول هيئات الترخيص الوطنية المعنية بالامتثال لترخيص وقود الطيران المنخفض الكربون، وتحديث المجلد الرابع من الملحق السادس عشر ووثائق الإيكاو المعنية بالموضوع بوتيرة لا تزيد على ثلاث سنوات، وتشجيع الدول، بالتعاون مع الإيكاو، على تنفيذ تدابير لدعم إعداد مشاريع مناخية للطيران الدولي والوطني. وأوضحت إحدى الدول أن النظام الحالي لإصدار التراخيص في إطار خطة كورسيا لا يسمح بإصدار شهادات من قبل الهيئات التي لم تقم الإيكاو بتقييمها واعتمادها.

٢٢-١٦ في ورقة العمل WP/266، التتقيح رقم ١، أكدت المملكة العربية السعودية الحاجة الملحة إلى تحسين سُبل تكيف الطيران العالمي مع تغير المناخ من خلال بناء القدرة على المقاومة من خلال توفير إرشادات موحدة ونُهج تنفيذ متكاملة وإدراج الأحكام المطلوبة في الملاحق والقواعد القياسية والتوصيات الدولية (SARPs) الحالية للإيكاو لتحقيق التكيف بشكل متنسق وفعال عبر منظومة الطيران. كما عرضت تدابير وطنية، منها إدراج مبدأ التكيف مع تغير المناخ في برنامج الاستدامة البيئية للطيران المدني بالمملكة.

٢٣-١٦ في ورقة العمل WP/139، أعربت سنغافورة، برعاية مشتركة من بابوا غينيا الجديدة وبنغلاديش والجمهورية الدومينيكية وسري لانكا وفيجي واليابان، عن آرائها بشأن الحاجة إلى برنامج منظم للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال الهدف الطموح الطويل الأجل (ACT-LTAG)، بالاعتماد على برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال خطة كورسيا (ACT-CORSIA) وبرنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF)، للتأكد من تقديم الدعم لجميع الدول في إعداد استراتيجيات لإزالة الكربون تتماشى مع أهداف ومبادئ الإيكاو، مع توسيع نطاق الدعم المقدم لإعداد خطط عمل الدول والمجالات الجديدة الأخرى. كما أوضحت سنغافورة كيف أن المنصات الإقليمية بإمكانها أن تؤدي دوراً تكملياً في تنفيذ برامج محددة الهدف تتناول الصعوبات والأولويات الإقليمية، واقترحت تعديل قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١ بتضمينه فقرة جديدة تضيء طابعاً رسمياً على برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال الهدف الطموح الطويل الأجل، بوصفه إطاراً عالمياً للمساعدة في إطار مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

١٦-٢٤ في ورقة العمل WP/75، أبرزت جنوب أفريقيا الحاجة إلى مواصلة دعم الدول الأعضاء وتقديم إرشادات لها بشأن تقييم مخاطر تغير المناخ والتكيف معه، وعرضت بإيجاز تدابير رئيسية في مجالات التخطيط والتمويل والتنفيذ ونظم الإدارة. ونوهت بأهمية إدراج أدوات التكيف مع تغير المناخ في خطط عمل الدول، وزيادة التمويل المخصص للدول النامية من أجل التكيف، وضمان اتباع نهج مصممة خصيصاً لمعالجة أوجه الضعف الوطنية والإقليمية المحددة.

١٦-٢٥ في ورقة العمل WP/76، أعربت جنوب أفريقيا عن آرائها بشأن الحاجة الملحة إلى الإسراع في تنفيذ مبادرات التمويل المناخي لتمكين البلدان النامية من اتخاذ إجراءات مناخية في قطاع الطيران، من خلال المساهمات المالية والعينية التي تقدمها البلدان المتقدمة. وأوجزت الاعتبارات الرئيسية في هذه المبادرات، ومنها تجنب الآثار السلبية على مستويات ديون البلدان النامية، وضمان وجود آلية مستدامة لتجديد الموارد وإمكانية التنبؤ، وإعطاء الأولوية للبلدان النامية كمستفيد رئيسي، وتلبية الاحتياجات إلى آليات للتخفيف من حدة تغير المناخ والتكيف معه على حد سواء، وإعداد منهجيات للتتبع والإبلاغ، وضمان التمثيل المتوازن في هياكل نظم الإدارة.

١٦-٢٦ في ورقة العمل WP/379، سلطت بليز الضوء، نيابة عن الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA) <sup>٤</sup>، على الإسهامات الكبيرة التي قدمتها الهيئة لتحقيق هدف الإيكاو المتعلق بحماية البيئة، وذلك من خلال تطبيق تكنولوجيات متقدمة، واستخدام المجال الجوي في إقليم أمريكا الوسطى على أفضل وجه. وحثت بليز على التعاون بين الإيكاو والمنظمات الدولية الأخرى لمواءمة المبادرات الإقليمية مع أهداف الاستدامة العالمية، وتشجيع شركات الطيران وغيرها من الجهات الفاعلة في قطاع الطيران على اعتماد ممارسات مستدامة، وإعداد توجيهات للرصد المستمر لانبعاثات غازات الدفيئة.

١٦-٢٧ في ورقة العمل WP/468، نوهت بليز، نيابة عن الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى، بالتزام الهيئة الطموح بتحقيق الحياد الكربوني في عملياتها المؤسسية بحلول عام ٢٠٣٠. وأظهرت ورقة العمل كمية انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المخفضة بفضل الكفاءة التشغيلية، وأكدت الريادة الإقليمية للهيئة في تعزيز حماية البيئة والطيران المستدام. كما نوهت بدور التعاون في دعم التنمية المستدامة للقطاع، ودعت الإيكاو إلى أن تقوم في الوقت المناسب بتيسير تنسيق الموارد الفنية والمالية الثنائية والمتعددة الأطراف وفيما بين بلدان الجنوب، لدعم أهدافها في مجال إزالة الكربون.

١٦-٢٨ في ورقة العمل WP/243، ركزت البرازيل، بدعم من ١٩ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)، على ضرورة أن يستعد قطاع الطيران، الشدائد الحساسة للاضطرابات البيئية، ليس فقط لخفض انبعاثاته، بل أيضاً لتحمل الآثار المناخية التي تتفاقم شدتها وتيرتها. وأشارت إلى أنه يجب معالجة التكيف مع تغير المناخ والتخفيف من حدته باعتبارهما ركيزتين لاستراتيجية المناخ، وهما على نفس القدر من الأهمية ويعزز كل منهما الآخر، وشجعت الإيكاو ودولها الأعضاء على تعزيز الإرشادات والموارد وأدوات التخطيط لتوطيد قدرة قطاع الطيران على المواجهة، وكذلك جهوده في مجال إزالة الكربون.

١٦-٢٩ في ورقة العمل WP/162، أعربت البرازيل وإثيوبيا عن وجهات نظر مفادها أنه يجب تعزيز حزمة تتضمن التزامات قوية بالتنفيذ من أجل دعم زيادة الإمدادات بوقود الطيران المستدام في جميع المناطق من أجل تحقيق الرؤية العالمية الطموحة والهدف الطموح الطويل الأجل. وسلطت الدولتان الضوء على المعايير الإرشادية الرئيسية المستندة إلى الإطار العالمي الذي يشمل: (١) الاعتراف بخطة كورسيا باعتبارها معيار الاستدامة لوقود الطيران المستدام؛ (٢) اتباع نهج غير تمييزي ومحايدي

<sup>٤</sup> بليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.

<sup>٥</sup> بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)

تكنولوجياً تجاه المواد الأولية المستخدمة ومسارات إنتاج وقود الطيران المستدام، شريطة أن تستوفي معايير خطة كورسيا؛<sup>٣</sup> التعجيل بالموافقة على استدامة المواد الأولية والمسارات، وزيادة الفرص المتاحة للبلدان النامية للمشاركة في عملية إزالة الكربون من الطيران الدولي بشكل أكثر شمولاً؛<sup>٤</sup> دعم التنفيذ وتوفير التمويل.

٣٠-١٦ في ورقة العمل WP/249، قدمت كندا وكوستاريكا والجمهورية الدومينيكية وغينيا الاستوائية وغانا واليابان وكينيا وجمهورية كوريا وباربادوس وغينيا الجديدة ورواندا واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) ودولها الأعضاء<sup>٦</sup>، والاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء<sup>٧</sup>، برعاية مشتركة من المكسيك، آراء أعضاء التحالف الدولي للطموح المناخي في مجال الطيران (IACAC)، ودعت الجمعية العمومية إلى الترحيب بمنهجية الرصد والإبلاغ، والإطار العالمي لوقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، وتشجيع المشاركة العالمية في خطة كورسيا، وتعزيز برامج الإيكاو لبناء القدرات ودعم التنفيذ، وتفعيل مبادرة مركز الإيكاو للاستثمار المالي.

٣١-١٦ في ورقة العمل WP/481، أكدت كولومبيا، بدعم من ١٧ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية<sup>٨</sup>، على الدور الحاسم لوقود الطيران المستدام في تحقيق الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل، وسلطت الضوء على التحديات المالية والفنية التي تواجهها الدول في عملية الانتقال إلى وقود الطيران المستدام. واقترحت إنشاء مرصد للمعلومات، وإعداد "توقعات ووقود الطيران المستدام" لتحسين توافر البيانات، وتعزيز الشفافية، ودعم اتخاذ قرارات مستنيرة. كما طالبت بإعداد إرشادات تكميلية بشأن تطبيق حوافز مرنة وضمائم تتعلق بأسعار النفط والمواد الأولية، فضلاً عن آليات لتعزيز رصد التقدم المحرز في مجال برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام.

٣٢-١٦ في ورقة العمل WP/365، التفتيح رقم ١، نوهت الدانمرك، نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني<sup>٩</sup>، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)، بأهمية مواصلة التقدم نحو تحقيق الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل، ودعت إلى إقرار منهجية الرصد والإبلاغ، وطلبت تنفيذها دون تأخير. كما طالبت بمراجعة الملحق السادس عشر بشكل دوري، بما يتماشى مع التطورات في التصميم والتكنولوجيا، والاعتراف بالإطار العالمي لمؤتمر الإيكاو الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل من خلال تحديث القرار ٤١-٢١. وأشارت إلى الحاجة إلى فهم ومعالجة انبعاثات الطيران غير ثاني أكسيد الكربون. وأشارت كذلك إلى أن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتبقية ستظل موجودة، ومن ثم يلزم اتخاذ تدابير إضافية تشمل إزالة الكربون، لتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل.

٣٣-١٦ في ورقة العمل WP/367، أعربت الدانمرك، نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمكتب الأوروبي للمراقبة الدولية للمواد الكيميائية، برعاية مشتركة من اليابان، عن رأي مفاده أن تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل يتطلب جهوداً غير عادية تشمل التضامن والتعاون والمساعدة بين الدول

<sup>٦</sup> ألبانيا وأرمينيا والنمسا وأذربيجان وبلجيكا والبوسنة والهرسك وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وتشيكيا والدانمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وجورجيا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيسلندا وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولوكسمبورغ ومالطة وموناكو والجبل الأسود وهولندا ومقدونيا الشمالية والنرويج وبولندا والبرتغال وجمهورية مولدوفا ورومانيا وسان مارينو وصربيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

<sup>٧</sup> النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وتشيكيا والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولوكسمبورغ ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد.

<sup>٨</sup> بلير وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) والبرازيل وشيلي وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي

<sup>٩</sup> ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

لضمان استعادة جميع الدول من الفوائد البيئية والاجتماعية والاقتصادية التي ستأتى من الوعود بخفض صافي الانبعاثات إلى الصفر. ونوهت بتوسيع نطاق برنامجي الإيكاو للمساعدة والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام ومجال خطة كورسيا، ودعت إلى زيادة الدعم الفني وتسريعه، مع تشجيع جميع الدول والقطاع على المساهمة. وحثت على إعطاء الأولوية لتشغيل مركز الإيكاو للاستثمار المالي، كي يسهل على مشاريع إزالة الكربون في مجال الطيران الوصول إلى التمويل، مما يعزز مراعاة التوزيع الجغرافي في إنتاج وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى.

٣٤-١٦ في ورقة العمل WP/396، سلطت هندوراس الضوء، بالنيابة عن الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى، على شدة تأثير الإقليم بتغير المناخ، وأشارت إلى أنشطة التحالف من أجل الطيران المستدام (ALAS)، مما يُبرز الاهتمام المشترك لدول أمريكا الوسطى بالترويج لنظام نقل جوي مستدام، وتعزيز سلامة الطيران وأمنه التشغيلي، والنمو الاقتصادي، وتحسين الخدمات، ورفع مستوى الكفاءة، وحماية البيئة. وسلطت الضوء على الحاجة إلى التعاون بين الدول لتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، وطلبت تنسيق التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف وفيما بين بلدان الجنوب بشأن الموارد الفنية والمالية اللازمة لتنفيذ تدابير الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران.

٣٥-١٦ في ورقة العمل WP/126، التتقيح رقم ١، أبرزت المملكة العربية السعودية ومصر ونيجيريا والإمارات العربية المتحدة، الدور الحاسم لوقود الطيران المنخفض الكربون في تعزيز تنفيذ خطة كورسيا، والهدف العالمي الطموح الطويل الأجل، والإطار العالمي للإيكاو لوقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى. وحثت الدول برامج ترخيص مستوى الاستدامة المعتمدة من الإيكاو على التعجيل بتقديم الشروط الأساسية فيما يخص ترخيص وقود الطيران المنخفض الكربون، كما حثت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على إيلاء الأولوية للطلبات المقدمة للبرنامج والتي تسعى للحصول على موافقة لكل من وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون، وتطبيق إجراءات أكثر مرونة، بما في ذلك تحديد إطار زمني لتقديم الطلبات لبرنامج ترخيص مستوى الاستدامة، وحثت الدول الأعضاء في الإيكاو على توفير الدعم النشط لفريق تقييم برنامج ترخيص مستوى الاستدامة (SCSEG) التابع للجنة حماية البيئة، وأن توفر له الموارد. وحثت الدول مجلس الإيكاو على تكثيف أنشطة التوعية لإبلاغ الخطط المرشحة الجديدة للحصول على شهادات الاستدامة بفرصة التقدم بطلب للحصول على الموافقة في إطار خطة كورسيا، مع إعطاء الأولوية للخطط التي تسعى للحصول على الموافقة على كل من وقود الطيران المنخفض الكربون ووقود الطيران المستدام.

٣٦-١٦ في ورقة العمل WP/458، أشارت فنزويلا، بدعم من ١٥ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية<sup>١٠</sup>، إلى ضرورة أن تقوم الإيكاو على وجه السرعة بتعزيز برامج المساعدة وبناء القدرات للدول في مجال التكيف مع المناخ، لمعالجة تأثير تغير المناخ على الطيران. وسلطت الضوء على المخاطر الناجمة عن ظواهر الطقس المتطرفة وارتفاع منسوب سطح البحر، والتي تؤثر على البنية التحتية للطيران وعملياته. وطلبت من الإيكاو إجراء دراسات على تأثيرات المناخ، وإعداد مواد إرشادية لدعم إعداد خطط التكيف القائمة على المخاطر في مجال الطيران، وتقديم المساعدة في بناء القدرات، وتشجيع الدول على تبادل الخبرات وأفضل الممارسات بشأن تدابير التكيف.

٣٧-١٦ في ورقة العمل WP/279، التتقيح رقم ١، نوه المجلس الدولي للمطارات (ACI)، والبرازيل، ورابطة خدمات الطيران (World ASA)، ومجلس الطيران التجاري الدولي (IBAC)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، برعاية مشتركة من الجمهورية الدومينيكية وكازاخستان وترينيداد وتوباغو، بأهمية حصول القطاع على كميات كافية من الطاقة الموثوقة والمتجددة والمنخفضة الكربون لتلبية الطلب المتزايد، وأهمية أهداف الإيكاو الرامية إلى إزالة

<sup>١٠</sup> بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) والبرازيل وكولومبيا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي

الكربون في مجال الطيران، والتمكين من إيجاد حلول مستدامة للنقل الجوي في المستقبل. وحثت على إعداد أطر عمل وتنفيذها لتيسير نشر مشاريع الطاقة المتجددة والطاقة منخفضة الكربون في المطارات، فضلاً عن برامج بناء القدرات والمساعدة الفنية اللازمة، واقرحت تعديلات محددة على قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١.

٣٨-١٦ في ورقة العمل WP/382، التفتيح رقم ١، المقدمة من مجموعة العمل المعنية بالنقل الجوي (ATAG)، برعاية مشتركة من المجلس الدولي للمطارات (ACI) والمجلس الدولي لطائرات رجال الأعمال (IBAC) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، التي أكدت مجدداً على أن قطاع النقل الجوي يدعم الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل وخطة كورسيا، ونتائج مؤتمر الإيكاو الثالث، وأنشطة الإيكاو لدعم التقدم المستمر نحو تحقيق الأهداف المناخية. وأوضح أنه ينبغي للحكومات على المستويين الإقليمي والوطني تنفيذ سياسات داعمة لنشر التكنولوجيا، وتحسين البنية التحتية، وتوفير خيارات منخفضة الكربون، ووقود الطيران المستدام، ومراعاة احتياجات الطيران كجزء من استراتيجيات الهيدروجين الحكومية. كما سلطت الضوء على دور قطاع الطاقة والمؤسسات المالية والعملاء في دعم التحول في مجال الطاقة.

٣٩-١٦ في ورقة العمل WP/338، حثّ اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، برعاية مشتركة من الجمهورية الدومينيكية وسنغافورة وماليزيا، الدول على معالجة العواقب غير المقصودة الناشئة عما جرى مؤخراً من تكليف باستخدام وقود الطيران المستدام، وهو ما يزيد من التكاليف وتشوه الأسواق وتؤثر على قدرة شركات الطيران على المطالبة بالمنافع البيئية. ودعا إلى اتخاذ إجراءات أقوى على مستوى السياسات لزيادة إنتاج وقود الطيران المستدام، وإلى إدراج منهجية عالمية قوية للمحاسبة والإبلاغ عن وقود الطيران المستدام لتسهيل المطالبة بالمنافع البيئية الناجمة عن استخدام وقود الطيران المستدام، بما يتسق مع خطة كورسيا وغيرها من الممارسات الموصى بها والمعترف بها دولياً.

٤٠-١٦ في ورقة العمل WP/384، اقترح التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) إجراءات لتعزيز قدرة الإيكاو على تحقيق الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل من خلال: إجراء تحليل بقصد اقتراح مسار يتضمن أهدافاً مرحلية لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، بما يتماشى مع أهداف اتفاق باريس بشأن درجات الحرارة؛ وتحديث قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١ للاعتراف بأن الانبعاثات غير ثاني أكسيد الكربون تمثل نسبة كبيرة من صافي انبعاثات الاحتراق المناخي الناتج عن الطيران الدولي، وتشجيع مواصلة البحث العلمي، وتحديد الأهداف وخيارات التخفيف من حدة تغير المناخ؛ علاوة على إجراء تقييم للمساير المتكامل لآثار انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وغير ثاني أكسيد الكربون حتى عام ٢٠٥٠.

٤١-١٦ أحاطت اللجنة علماً بورقات المعلومات التالية: ورقتا العمل ٥٧٠ و٥٧٣ المقدمتان من الصين، وورقتا العمل ٥١٧ و٥١٨ المقدمتان من إيطاليا، وورقة العمل ٣٠٣ المقدمة من كازاخستان، وورقة العمل ٥٧٩ المقدمة من ماليزيا، وورقة العمل ٤٩٠ المقدمة من النرويج، وورقة العمل ٥٧ المقدمة من عُمان، وورقة العمل ٥٧٥ المقدمة من المملكة العربية السعودية، وورقة العمل ٥٦٥ المقدمة من تركيا، وورقتا العمل ٣٦٦ و٣٦٨ المقدمتان من الدانمرك نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء واللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية، وورقة العمل ٥٥٤ المقدمة من إندونيسيا وتيمور - ليشتي، وورقة العمل ١٣١ المقدمة من المملكة العربية السعودية ومصر ونيجيريا والإمارات العربية المتحدة، وورقة العمل ١٢١ المقدمة من أوروغواي بدعم من ١٨ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، وورقة العمل ٥٦٠ المقدمة من المجلس الدولي للمطارات، وورقة العمل ٣٣٩ المقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي، وورقة العمل ٤٩١ المقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، وورقة العمل ٣٨٥ المقدمة من التحالف الدولي للطيران المستدام، وورقة العمل ٢٧٤ المقدمة من رابطة النقل الجوي لأمريكا اللاتينية والكاريبي.

٤٢-١٦ وأقرت اللجنة بالتقدم الكبير المحرز منذ الجمعية العمومية الماضية، بما في ذلك اعتماد مؤتمر الإيكاو الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) للإطار العالمي للإيكاو، وموافقة المجلس على خريطة طريق الإيكاو. كما أقرت

بوضع منهجية للرصد والإبلاغ في الوقت المناسب عن الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل (LMR)، وبأهمية التقدم المحرز إزاء مبادرة الإيكاو بشأن خطط عمل الدول، وفعاليات تقييم الهدف العالمي الطموح طويل الأجل، وأدوات التتبع في هذا الصدد. وأشارت اللجنة إلى الطابع الجماعي للهدف العالمي الطموح طويل الأجل وللرؤية العالمية الطموحة، اللذين لا يُنسبان واجبات أو التزامات محددة إلى فرادى الدول في شكل تخفيضات في الانبعاثات. وشددت اللجنة على أهمية شفافية عملية الرصد والإبلاغ عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل (LMR)، والتحديات المنتظمة لخطط عمل الدول، ودعت الدول إلى اتخاذ الإجراءات السياسية المناسبة لدعم التقدم نحو تحقيق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل. كما أقرت بضرورة أن تواصل الإيكاو رصد التقدم المحرز في اللبانات الأساسية الأربع لخريطة طريق الإيكاو.

٤٣-١٦ أكدت اللجنة مجدداً على ضرورة اعتماد معايير الاستدامة الخاصة بخطة كورسيا، وشهادات الاستدامة، ومنهجية تقييم انبعاثات دورة الحياة المستخدمة في أنواع الوقود المؤهلة بموجب خطة كورسيا كأساس مقبول لأهلية وقود الطائرات المستدام (SAF) ووقود الطيران المنخفض الكربون (LCAF) وأنواع الطاقة النظيفة الأخرى في مجال الطيران الدولي، مشددة على أهمية تيسير توسيع نطاقها عالمياً في جميع الأقاليم. وفي هذا الصدد، شجعت الدول على مواصلة المشاركة في أنشطة الإيكاو لتسريع تحليل واعتماد قيم دورة الحياة لمصادر ومسارات الوقود الجديدة، وشهادات الاستدامة الخاصة بها، في إطار نهج عالمي منسق، مع تسليط الضوء على أهمية وجود منهجية عالمية قوية للمحاسبة والإبلاغ في مجال وقود الطيران المستدام.

٤٤-١٦ وفيما يخص على وجه التحديد المسائل المتعلقة بوقود الطيران المنخفض الكربون، ومع إقرار اللجنة بعدم وجود خطط معتمدة لترخيص الاستدامة (SCS) للتصديق على وقود الطيران المنخفض الكربون في الوقت الحالي، أكدت اللجنة على أهمية تسريع تقييم الإيكاو لخطط ترخيص الاستدامة الجديدة واعتمادها فيما يتعلق بالوقود المؤهل بموجب خطة كورسيا (وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون) بناءً على طلب المؤتمر الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل، وذلك بهدف تسهيل مشاركة أوسع من الدول، من دون استبعاد أي مصدر من مصادر الوقود أو مسار أو مادة خام أو تقنية معينة. وفي هذا الصدد، أكدت اللجنة على ضرورة اتباع إجراءات تقييم مرنة وجيدة التوقيت، مع ضمان عدم المساس بالامتثال لمتطلبات خطة كورسيا. كما شجعت اللجنة الدول على المشاركة في العمل الفني الذي تضطلع به الإيكاو في ما يتعلق بدراسة وقود الطيران المنخفض الكربون، وسلطت الضوء على أهمية تحسين الوعي بالإجراءات اللازمة لتطوير ونشر هذا الوقود، بما يضمن عدم تخلف أي بلد عن الركب.

٤٥-١٦ وأقرت اللجنة بالتقدم المحرز في دعم تنفيذ وتمويل تدابير إزالة الكربون من قطاع الطيران. ونوهت اللجنة بالتبرعات والتقدم المحرز في إطار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ICAO ACT-SAF)، وشجعت جميع الدول والجهات المعنية على المشاركة ومواصلة توفير موارد إضافية، وطلبت من الإيكاو مواصلة توسيع نطاق الأنشطة حسب ما تسمح به الموارد. وكخطوة تالية، طلبت اللجنة من الإيكاو الاستفادة من برنامجي الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام وخطة كورسيا في وضع برنامج من نفس القبيل يختص بالهدف الطموح طويل الأجل ليشمل تدابير أخرى لإزالة الكربون من قطاع الطيران، مع مراعاة الآثار المترتبة على الموارد. ورحبت اللجنة بمنصة مركز الإيكاو للاستثمار (ICAO Finvest) التي أطلقت مؤخراً بالتعاون مع الوكالة الدولية للطاقة المتجددة (إيرينا)، وطلبت تفعيله بالكامل. كما أقرت اللجنة بأهمية المبادرات والمنصات الإقليمية الهادفة إلى دعم التنفيذ وتمويل إزالة الكربون من قطاع الطيران.

٤٦-١٦ وفيما يتعلق بالنظر في إنشاء مبادرة أو آلية تمويل خاصة بالمناخ في إطار الإيكاو، بناءً على طلب الجمعية العمومية في دورتها الأخيرة، أقرت اللجنة بأهمية وإلحاح الحاجة إلى زيادة تمويل تدابير إزالة الكربون من قطاع الطيران، وطلبت من المجلس اتخاذ إجراءات عاجلة لتنفيذ التوصيات قصيرة الأجل الواردة في المرفق (ز) من ورقة العمل WP/25، وذلك لتعزيز

الإطار والخطط القائمة بشأن تمويل المبادرات، بما يدعم التقدم المحرز نحو تحقيق وتنفيذ الهدف الطموح الطويل الأجل وإطار العمل العالمي بشأن الوقود المستدام (SAF) والوقود منخفض الكربون (LCAF) وأنواع الوقود النظيف الأخرى في قطاع الطيران، لا سيما بالنسبة للدول النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة. كما طلبت اللجنة من المجلس إنشاء آلية عمل لتحديد احتياجات التمويل وفجواته، واستكشاف سبل معالجة الخيارات طويلة الأجل الواردة في المرفق (ز) من ورقة العمل WP/25، بما في ذلك جوانب الجدوى، وتقديم تقرير للجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثالثة والأربعين.

٤٧-١٦ وأعربت اللجنة عن دعمها الواسع لاتخاذ مزيد من الإجراءات من جانب الإيكاو بشأن التكيف مع تغير المناخ. وأقرت اللجنة بأهمية العمل الذي تضطلع به الإيكاو، بالتعاون مع الدول وهيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية ذات الصلة، لتحديد الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي والبنية التحتية ذات الصلة، وتدابير التكيف الممكنة لمعالجة هذه الآثار. وفي هذا الصدد، أشارت اللجنة إلى أهمية عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) بشأن هذا الموضوع، بما في ذلك تقرير الإيكاو التوليقي عن التكيف مع المناخ المُحدَّث مؤخراً، وتقييم أثر تكلفة تغير المناخ كجزء من منهجية الرصد والإبلاغ الخاصة بالهدف الطموح الطويل الأجل، وشجعت المجلس على وضع المزيد من المواد الإرشادية والقيام بالمزيد من مبادرات المساعدة التي تسهل قيام الدول بوضع خطط التكيف مع تغير المناخ في مجال الطيران، مع ملاحظة محدودية الموارد المتوفرة للأمانة العامة لتحقيق هذه الأهداف. وشجعت اللجنة على مزيد من التعاون بين الدول لتبادل الخبرات بشأن إجراءات التكيف مع تغير المناخ في مجال الطيران.

٤٨-١٦ وفيما يتعلق بموضوع انبعاثات الطيران الدولي من غير ثاني أكسيد الكربون، أقرت اللجنة بالتقدم المحرز منذ الدورة الأخيرة للجمعية العمومية، بما في ذلك عقد ندوة الإيكاو حول الانبعاثات من غير ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، وإنشاء مجموعة تنسيق معنية بالانبعاثات من غير ثاني أكسيد الكربون في إطار لجنة حماية البيئة في مجال الطيران. وطلبت اللجنة من الإيكاو أن تواصل إتاحة منتدى لتعزيز الفهم العلمي لتأثيرات الطيران المناخية، بما يتجاوز انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، بما في ذلك آثار تكاليف التدابير المحتملة. ونظراً لحالات عدم اليقين الشديدة التي لا تزال تكتنف هذا الموضوع، لم تدعم العديد من الدول مواصلة العمل الرامي إلى اتخاذ تدابير لمعالجة هذه الآثار.

٤٩-١٦ وأقرت اللجنة بالمخاوف المعرب عنها بشأن فرض رسوم أو ضرائب على الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، والتي جرى تقديمها أيضاً في البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة - كورسيا في ورقة العمل WP/295 المقدمة من المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO) نيابة عن ٢١ دولة عربية، وورقة العمل WP/122 المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) نيابة عن ٥٤ دولة أفريقية، وورقة العمل WP/322 المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، وجرى تقديمها كذلك في البند ٢٦ من جدول الأعمال: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي في ورقة العمل WP/181 المقدمة من الولايات المتحدة وورقة العمل WP/267 المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي.

٥٠-١٦ وفي هذا الصدد، حثت اللجنة الإيكاو والدول الأعضاء فيها على تعزيز الاعتراف بجهود الإيكاو وإنجازاتها في مجال إزالة الكربون الناجم عن الطيران الدولي، والتعبير عن قلقها الواضح إزاء المقترحات الرامية إلى استخدام الطيران الدولي كمصدر محتمل لتعبئة الإيرادات لتمويل المناخ في قطاعات أخرى، وذلك لضمان عدم استهداف الطيران الدولي كمصدر لهذه الإيرادات بشكل غير متناسب، بما في ذلك من خلال التنسيق مع ممثلي الحكومات المعنيين والوفود الوطنية لدى هيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية المعنية. كما طلبت اللجنة من الإيكاو مواصلة التعاون مع هيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى، وتقديم إسهاماتها في هذا الشأن، بهدف ضمان الدور الريادي الذي تتبوأه الإيكاو في جميع المسائل المتعلقة بالطيران الدولي وتغير المناخ.

٥١-١٦ وفيما يتعلق بمشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بورقة العمل WP/27، نظرت اللجنة في التعديلات الإضافية التالية وأقرتها:

أ) إدراج فقرة جديدة برقم ١٦ مكرراً رابعاً في منطوق القرار بشأن إنشاء برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب لتحقيق الهدف الطموح الأطول الأجل (ACT-LTAG)، على النحو التالي:

١٦ رابعاً: تطلب إلى المجلس إنشاء برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب لتحقيق الهدف العالمي الطموح الأطول الأجل ليكون إطار عمل منظماً وشاملاً لدعم وضع وتحديث خطط عمل الدول للمساهمة طوعاً في تحقيق الهدف، بالاستفادة من المبادرات القائمة مثل برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا وبرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام، والتعاون مع المبادرات والمنصات الإقليمية لتقديم الدعم العملي والمحدد الهدف المصمم خصيصاً لتلبية احتياجات كل دولة، بما يتماشى مع هدف "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB)؛

ب) الاعتراف بمساهمة المطارات في إزالة انبعاثات الكربون في فقرة الديباجة الحالية والفقرات المتعلقة بالمطارات في منطوق القرار وذلك على النحو التالي:

وإذ ترحب بانعقاد ندوات الإيكاو بشأن المطارات الخضراء في نوفمبر ٢٠١٧ ومايو ٢٠١٩ ونوفمبر ٢٠٢١ وأبريل ٢٠٢٤، وتقرّ بالدور المهم للمطارات في توزيع مصادر الطاقة المبتكرة الجديدة على النقل الجوي، بالدور الحاسم للمطارات في نشر وتوزيع أنواع الطاقة النظيفة لإزالة الكربون الناجم عن النقل الجوي دعماً لتحقيق الهدف العالمي الطموح الأطول الأجل، وأهمية ذلك في مرونة المطارات؛

٢٥ ج) تطلب إلى الدول: وضع وتنفيذ أطر تُسهّل نشر مشاريع إزالة الكربون في المطارات، مثل مشاريع تخزين الطاقة ومشاريع البنية التحتية، والعمل معاً من خلال الإيكاو لتبادل المعلومات وأفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء، بما في ذلك الممارسات المتعلقة بتخطيط المطارات وتطويرها وتشغيلها وصيانتها؛

٢٦ ج) تطلب إلى المجلس: مواصلة تقديم تسهيل بناء القدرات والمساعدة الفنية، وتوفير منتدى لتبادل المعلومات حول أفضل الممارسات المتعلقة بالمطارات الخضراء، بما في ذلك المباني الذكية والطاقة المتجددة والتنقل الأخضر والتكيف مع تغير المناخ والتنمية المرنة والمشاركة المجتمعية وإعداد تقارير الاستدامة، بهدف تبادل الدروس المستفادة وأفضل الممارسات بين المطارات؛

٥٢-١٦ واتفقت اللجنة على التوصية لأن تعتمد الجمعية العمومية القرار التالي:

## القرار ١٦-١: البيان المؤخّذ بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

لما كانت الإيكاو والدول الأعضاء فيها تدرك الأهمية البالغة للاضطلاع بدور قيادي مستمر للطيران المدني الدولي في مجال الحد من انبعاثاته التي تسهم في تغير المناخ العالمي؛

وإذ تؤكد من جديد على الدور الحيوي الذي يضطلع به الطيران الدولي في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية على المستوى العالمي والحاجة إلى تأمين استمرار نمو الطيران الدولي بطريقة مستدامة؛

وتقر بأن عمل المنظمة بشأن البيئة يسهم في ١٤ هدفاً من ١٧ هدفاً من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، بما في ذلك هدف التنمية المستدامة رقم ٧ - "ضمان حصول الجميع بتكلفة ميسورة على خدمات الطاقة الحديثة الموثوقة والمستدامة"، وهدف

التممية المستدامة رقم ٩ - إقامة بنى تحتية قادرة على الصمود، وتحفيز التصنيع الشامل للجميع والمستدام، وتشجيع الابتكار، وهدف التنمية المستدامة رقم ١٣ - القيام بالعمل العاجل لمكافحة تغيّر المناخ وآثاره؛

ولما كان التقرير الخاص الذي صدر في عام ١٩٩٩ عن الطيران والغلاف الجوي العالمي، والذي أعدته، بناء على طلب من الإيكاو، الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC)، يتضمن تقييما شاملا لتأثير الطيران على الغلاف الجوي؛

ولما كان فريق الخبراء الحكومي الدولي قد سلم في تقريره الخاص وفي تقارير التقييم بأن آثار بعض الانبعاثات الناجمة عن الطائرات مفهومة جيدا، فقد كشف أن آثار بعضها الآخر غير مفهومة، وحدد عددا من المجالات الرئيسية التي تتسم بعدم اليقين العلمي مما يحد من القدرة على توقع الآثار الكاملة للطيران على المناخ والأوزون؛ مع الاعتراف بضرورة أن تواصل المنظمة توفير منتدى لتعزيز الفهم العلمي لآثار الطيران المناخية واستكشاف التدابير اللازمة لمعالجة هذه الآثار ~~تقوم المنظمة بتحديث المعلومات التي يتضمنها التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي؛~~

ولما كانت تترك أن انبعاثات الطيران الدولي لا تزال تمثل أقل من ٢٪ من إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في العالم، ومن المتوقع أن تزيد نتيجة لنمو النقل الجوي المطرد، ما لم يُتخذ إجراء لتقليص الانبعاثات؛

ولما كان الهدف النهائي لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ يتمثل في تحقيق استقرار تركيزات غازات الدفيئة في الغلاف الجوي عند مستوى يحول دون وقوع تدخل يشكل خطرا على نظام المناخ؛

ولما كان بروتوكول كيوتو، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر ١٩٩٧ ودخل حيز النفاذ في ١٦/٢/٢٠٠٥، يدعو البلدان المتقدمة (الأطراف المذكورة في الملحق الأول) الى العمل على الحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن "وقود الطائرات" (الطيران الدولي) أو خفضها، وذلك بالعمل من خلال الإيكاو (المادة ٢-٢)؛

ولما كان اتفاق باريس، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ في ديسمبر ٢٠١٥، يعزز تطبيق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ بما في ذلك هدفها، ويرمي إلى تقوية الاستجابة العالمية لتهديد تغير المناخ، في سياق التنمية المستدامة والجهود لاستئصال الفقر، بما في ذلك قصر الزيادة في متوسط درجة الحرارة في العالم على أقل من درجتين مئويتين بكثير فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية ومواصلة الجهود للحد من زيادة درجة الحرارة بواقع ١.٥ درجة مئوية فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية، تقر بأن هذا سيخفّض بقدر كبير مخاطر تغيّر المناخ وآثاره؛

ولما كان ميثاق غلاسكو للمناخ، الذي اعتمده مؤتمر الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في نوفمبر ٢٠٢١، يعيد التأكيد على الهدف العالمي الطويل الأجل المتمثل في إبقاء الزيادة في متوسط درجة الحرارة العالمية عند أقل بكثير من درجتين مئويتين فوق مستويات ما قبل عصر النهضة الصناعية ولمواصلة الجهود للحد من زيادة درجة الحرارة بواقع ١.٥ درجة مئوية فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية، مع الاعتراف بأن من شأن ذلك أن يقلل بشكل كبير من مخاطر تغير المناخ وآثاره، كما يعترف ميثاق غلاسكو للمناخ بأن تأثيرات تغير المناخ ستكون أقل بكثير عندما تكون الزيادة في درجات الحرارة بمقدار ١.٥ درجة مئوية مقارنة بـ ٢ درجة مئوية ويقرر مواصلة الجهود لحصر الزيادة في درجة الحرارة في حد لا يتجاوز ١.٥ درجة مئوية؛

وإذ تعترف بالأهداف الطموحة العالمية لقطاع الطيران الدولي المتمثلة في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنويا والحفاظ على انبعاثات الكربون الصافية من ٢٠٢٠ على نفس المستوى، حسبما اعتمده الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها السابعة والثلاثين في ٢٠١٠ وأكدته من جديد في دوراتها ~~بورتبيلها الثامنة والثلاثين والتاسعة والثلاثين والأربعين والحادية والأربعين~~ في ٢٠١٣ و٢٠١٦ و٢٠١٩ و٢٠٢٢ على التوالي؛

ولما كانت تحرك وتنكيراً بالعمل الكبير الذي اضطلعت به الإيكاو، وكذلك العمل المضطلع به لاستكشاف الجدوى من تحديد هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي في ضوء هدفي درجة الحرارة البالغة درجتين مؤبنتين و ١.٥ درجة مئوية لاتفاق باريس؛

وإذ تسلّم بتبادل المعلومات والعملية التشاركية بشأن الجدوى من تحديد هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي، بما في ذلك تقييم الإيكاو لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران، وعقد حوارات الإيكاو العالمية في مجال الطيران بشأن الجدوى من تحديد هدف طموح طويل الأجل والاجتماع الرفيع المستوى، منذ الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو؛

وتسلم بأن تقرير الإيكاو عن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران المدني الدولي، الذي عرض تقييماً على الصعيد العالمي للجدوى التقنية لمختلف سيناريوهات خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، يعمل كأساس للنظر في شكل الأساس لدراسة الهدف العالمي الجماعي الطموح طويل الأجل المتمثل في الوصول بصافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠ واعتماده في الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، دعماً للهدف المتعلق بدرجة الحرارة المنصوص عليه في اتفاقية باريس، ومع التسليم بأن الظروف الخاصة لكل دولة وقدراتها (مثل مستوى التنمية ونضج أسواق الطيران والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي والانتقال العادل والأولويات الوطنية لتنمية النقل الجوي) هي التي ستحدد قدرة كل دولة على المساهمة في الهدف الطموح طويل الأجل في إطارها الزمني الوطني؛

وتسلم بأن الأهداف الطموحة العالمية لقطاع الطيران الدولي الرامية إلى تحسين كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ التحسين السنوي لكفاءة الوقود سنوياً وإبقاء بصافي الانبعاثات من عام ٢٠٢٠ عند نفس المستوى ليس من المرجح لا تحقق الخفض بالمستوى اللازم لإضفاء الاستقرار ومن ثمّ للحد من إسهام الانبعاثات المطلقة للطيران في تغير المناخ، وبأن ثمة حاجة إلى أهداف أكثر طموحاً لرسم مسار مستدام للطيران؛

وتؤكد أن التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي يقتضي المشاركة والتعاون الفعليين من جانب الدول وقطاع الطيران، وتلاحظ الالتزامات الجماعية التي أعلن عنها المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والاتحاد الدولي للنقل الجوي والمجلس الدولي لطيران الأعمال ومجلس التنسيق الدولي لاتحادات صناعة الطيران والفضاء نيابة عن صناعة النقل الجوي الدولي، بمواصلة تحسين الكفاءة فيما يتعلق بثاني أكسيد الكربون بنسبة متوسطة قدرها ١.٥٪ سنوياً من عام ٢٠٠٩ حتى عام ٢٠٢٠، بغية تحقيق النمو الحيادي للكربون ابتداء من عام ٢٠٢٠، وتحقيق هدف طويل الأجل يتمثل في الوصول بصافي انبعاثات كربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠؛

وتقرّ بمنهجية رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل (LMR) التي طورها المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)، لتقييم التقدم المحرز بشأن تنفيذ تدابير خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من أجل تحقيق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل، بما في ذلك خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الماضي والمستقبل، والتكاليف المالية المترتبة على الجهود المبذولة لتحقيق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل، وتأثير ذلك في تنمية القطاع، وكذلك التكاليف المالية التي يتكبدها قطاع الطيران الدولي نتيجة لتغير المناخ؛

وتذكّر باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس وتقرّ بمبدئها الخاص بالمسؤوليات المشتركة لكن المتباينة وقدرات كل دولة، في ضوء الظروف الوطنية المختلفة؛

وتقرّ أيضاً بمبادئ عدم التمييز وبالفرض المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي، المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛

وتسلم بأن هذا القرار لا يشكل سابقة أو يستيق نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية أو اتفاق باريس، كما أنه لا يمثل مواقف الأطراف في تلك الاتفاقات؛

وتشير إلى أن النهوض بالنمو المستدام للطيران الدولي وتحقيق أهدافه الطموحة العالمية يستلزم اتباع نهج شامل، يتكون من مجموعة من التدابير التي تشمل التكنولوجيا وأنواع وقود الطيران المستدام، والتحسينات التشغيلية، والتدابير القائمة على السوق لخفض الانبعاثات وإمكانية تطوير القواعد والتوصيات الدولية؛

وإقراراً منها بالتقدم التكنولوجي الكبير الذي تم إحرازه في قطاع الطيران، حيث الطائرات المصنعة اليوم تزيد كفاءتها في استهلاك الوقود لكل كيلومتر لكل راكب بنحو ٨٠ في المائة عما كانت عليه في ستينيات القرن الماضي، مع ملاحظة مستوى غير مسبوق من التكنولوجيات والابتكارات الجديدة الناشئة نحو التحول الأخضر في مجال الطيران؛

وإذ ترحب باعتماد قاعدة لقياسية بشأن ترخيص انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون للطائرات من قبل المجلس في مارس ٢٠١٧ وضرورة الحفاظ على تحديث هذه القاعدة القياسية استناداً إلى أحدث التحسينات في تكنولوجيا كفاءة الطائرات؛

وتسلم بضرورة التحديث والتطوير في الوقت المناسب للقواعد القياسية والتوصيات الدولية والإرشادات الصادرة عن الإيكاو في مجال البيئة فيما يتعلق بتكنولوجيات الطائرات المتقدمة الجديدة، حسب الاقتضاء؛

وترحب بأحدث قاعدة قياسية لترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات، التي أوصت بها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، وضرورة الحفاظ على تحديث هذه القاعدة القياسية لمواكبة أحدث التحسينات التكنولوجية لكفاءة الطائرات، {تحديث القاعدة القياسية المتعلقة بثاني أكسيد الكربون}

واعترافاً منها بالعمل المضطلع به للنظر في الجوانب البيئية لانتهاج عمر الطائرات مثل أن يتم ذلك من خلال تدوير الطائرات.

وإذ تسلّم بأن تدابير إدارة الحركة الجوية (ATM) بموجب الخطة العالمية للإيكاو للملاحة الجوية تسهم في تعزيز الكفاءة التشغيلية والحد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون من الطائرات؛

وإذ ترحب بتقييم المنافع البيئية لحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) الذي استُكمل بالنسبة للحزمة صفر والحزمة ١ ونتائج التحليل العالمي لكفاءة الطيران الأفقي والرأسي؛

وترحب بعقد ندوات الإيكاو عن المطارات الخضراء في نوفمبر ٢٠١٧ ومايو ٢٠١٩ ونوفمبر ٢٠٢١ وأبريل ٢٠٢٤، وتعترف بالدور الهام للمطارات في توزيع مصادر مبتكرة جديدة للطاقة على النقل الجوي بالدور الحاسم للمطارات في نشر وتوزيع الطاقات النظيفة لإزالة الكربون الناجم عن النقل الجوي دعماً لتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل وبأهمية تعزيز قدرة المطارات على الصمود؛

وتشير إلى أن المؤتمر الأول بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة (CAAF/1) الذي انعقد في نوفمبر ٢٠٠٩ أيد استخدام أنواع وقود الطيران المستدامة، وبخاصة استخدام أنواع الوقود سهل الإحلال على المدى القصير والمتوسط، كوسيلة مهمة لخفض انبعاثات الطائرات؛ وإلى أن الإطار العالمي لأنواع الوقود البديلة للطيران الذي أنشأه المؤتمر الأول بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة قد جرى دمجه في أدوات الإيكاو لتتبع الطاقة النظيفة التي يجري من خلالها تسجيل التقدم المحرز، بما في ذلك العدد المتزايد من عمليات تحويل الوقود، والمطارات التي تقوم بتوزيع هذه الأنواع من الوقود من أجل مزيد من الرحلات التجارية؛

وتشير كذلك إلى أن المؤتمر الثاني عن الطيران والوقود البديل في أكتوبر ٢٠١٧ (CAAF/2) قد اعتمد توصيات وأقر إعلاناً في هذا الشأن، بما يشمل رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام، كمسار ملهم وحي لنسبة كبيرة من أنواع وقود الطيران لكي يحل محلها وقود الطيران المستدام بحلول عام ٢٠٥٠، وضرورة تحديث رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لتضمينها حصة محددة من هذه الأنواع من الوقود لاستخدامها بحلول عام ٢٠٥٠؛

وتقرّ بأنه تم إثبات الجدوى التكنولوجية لأنواع الوقود المستدام للطيران سهلة الإحلال تم إثباتها من الوقود المستدام للطيران ووقود الطيران منخفض الانبعاثات الكربونية وسائر مصادر الطاقة النظيفة، ومن المتوقع أن يكون لهذه الأنواع من الوقود أكبر الأثر في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران بحلول عام ٢٠٥٠ وأن يمتد تأثيرها الكبير إلى ما بعد عام ٢٠٥٠، وذلك وفقاً لتقرير الإيكاو بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل، ومن المطلوب استحداث السياسات والحوافز المناسبة لإيجاد منظور سوقي طويل الأجل؛

وتسلم بالتطورات المستمرة في أنواع الوقود السهل الإحلال مثل أنواع وقود الطيران المستدام وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة من أجل الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، وإذ ترحب بإنتاج أنواع جديدة من الوقود ومصادر الطاقة النظيفة لأغراض الطيران، بما في ذلك استخدام الهيدروجين ومصادر الطاقة الكهربائية المتجددة؛

وتسلّم بالحاجة إلى تطوير هذه الأنواع من الوقود ونشرها بطريقة مجدية اقتصادياً ومقبولة اجتماعياً وبيئياً والتقدم المحرز في التنسيق بين نهج تحقيق الاستدامة، بما في ذلك وتقرّ بأن معايير الاستدامة وترخيص مستوى الاستدامة ومنهجية تقييم انبعاثات دورة الحياة لهذه الأنواع من الوقود التي يجري إعدادها وتحديثها في إطار العمل الجاري لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)، وينبغي استخدامها كأساس مقبول لأهلية أنواع وقود الطيران المستدام وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقات النظيفة لأغراض الطيران الدولي؛

وترحب باعتماد مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنوع الوقود البديل (CAAF/3) في نوفمبر ٢٠٢٣ لإطار الإيكاو العالمي بشأن أنواع وقود الطيران المستدام وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، بما في ذلك الرؤية العالمية الطموحة، الذي يهدف إلى تسهيل التوسع العالمي في إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المستدام وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، وذلك من خلال توفير المزيد من الوضوح والاتساق والقدرة على التنبؤ بشأن السياسات واللوائح ودعم التنفيذ والتمويل والاستثمارات اللازمة من أجل جميع الأطراف المعنية بغرض ضمان تكافؤ الفرص لجميع الدول للمساهمة في التخفيضات المتوقعة في الانبعاثات الناجمة عن استخدام مصادر الطاقة النظيفة لأغراض الطيران، والاستفادة منها. وتسلّم بالحاجة إلى استكشاف وتسهيل حصول قطاع الطيران المدني على الطاقة المتجددة بما في ذلك عن طريق تعاونه مع مبادرة الطاقة المستدامة للجميع، كجزء من مساهمة المنظمة في هدف التنمية المستدامة رقم ٧ "ضمان الحصول على الطاقة الميسورة التكلفة والموثوقة والمستدامة والحديثة للجميع"؛

وترحب أيضاً بموافقة المجلس في يونيو ٢٠٢٤ على "خريطة طريق الإيكاو لتنفيذ نتائج مؤتمرها الثالث بشأن الطيران وأنوع الوقود البديل" (CAAF/3) والهدف الطموح الطويل الأجل (LTAG)، بوصفها وثيقة حية، وذلك من أجل رصد وتبيان، التقدم المحرز والمتوازن بين اللبنة الأساسية الأربع المترابطة بشأن السياسات والتخطيط، والإطار التنظيمي، ودعم التنفيذ، والتمويل؛

وتشير إلى أنّ قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ قد طلب إلى المجلس أن يضطلع، بدعم من الدول الأعضاء، بأعمال من أجل إعداد إطار عالمي للتدابير القائمة على السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك زيادة تفصيل المبادئ التوجيهية الواردة في الملحق بهذا القرار، وأن هذه المبادئ التوجيهية قد أعدت على النحو الوارد في قرارات الجمعية العمومية ٣٨-١٨ و ٣٩-٢ و ٤٠-١٨ و ٤١-٢١، علماً بأنها ترد أيضاً في الملحق بهذا القرار؛

وتلاحظ أنّ المنظمة اعتمدت استراتيجية جوهرية لبناء القدرات والمساعدة الفنية والمالية الأخرى، تمشياً مع ملاحقة عدم ترك أي بلد وراء الركب من أجل مساعدة الدول على إعداد وتقديم خطط عملها، بما في ذلك تنظيم ندوات إقليمية، ووضع وتحديث وثيقة الإيكاو Doc 9988 "إرشادات بشأن إعداد خطط عمل الدول فيما يتعلق بأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون" والبرنامج التفاعلي على الموقع الإلكتروني وأداة الإيكاو لتقدير وفورات الوقود وأداة الإيكاو للمنافع البيئية وأداة منحى تكلفة التخفيض الهامشي؛

وترحب بأنه، اعتباراً من يوليو ٢٠٢٥، قامت طوعاً-٢٣٣-١٥٠ دولة عضواً، أي ما يعادل أكثر من ٩٨ ٩٩ في المائة من الحركة الجوية العالمية، بإعداد خطط العمل عملها وتقديمها إلى الإيكاو؛

وتسلم بضرورة مواصلة تطوير وتحديث خطط عمل الدول، بما في ذلك التحديد الكمي لمنافع خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون باستخدام أدوات سهلة من أجل الطيران المستدام والبنى الأساسية، مع التركيز على الابتكارات المُستلهمة من البيئة؛

وتسلم باختلاف الظروف فيما بين الدول فيما يتعلق بقدرتها على رفع التحديات المقترنة بتغير المناخ، وبضرورة توفير الدعم اللازم، ولا سيما للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات خاصة؛

وتؤكد أنه ينبغي وضع تدابير محددة لمساعدة الدول النامية وتيسير الوصول إلى الدعم المالي، ونقل التكنولوجيا، وبناء القدرات في أقرب وقت ممكن؛

وتعترف بالمساعدة التي تقدمها الإيكاو في شراكة مع منظمات أخرى لتسهيل إجراءات الدول الأعضاء لخفض انبعاثات الطيران، فضلاً عن البحث باستمرار عن شراكات مساعدة محتملة مع منظمات أخرى؛

وترحب بإطلاق بالتقدم المحرز في إطار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال أنواع وقود الطيران المستدام لدعم التوسع العالمي في إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، بما في ذلك مع الإقرار بأهمية إبرام الشراكات وإطلاق المبادرات وإقامة التعاون الدولي فيما بين الدول والجهات المعنية ذات الصلة، وذلك تمهيداً مع مجازة عدم ترك أي بلد وراء الركب؛

وتعترف بالحاجة إلى استثمار ما يصل إلى ٣,٢ تريليون دولار أمريكي في إنتاج الطاقة النظيفة لأغراض الطيران حتى عام ٢٠٥٠، فضلاً عن الحاجة إلى استثمارات إضافية من أجل التدابير الأخرى للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، مثل تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية، وذلك وفقاً للتقرير بشأن تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، وترحب بإنشاء مبادرات مثل "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام" (ACT-SAF)، ومركز الإيكاو للاستثمار المالي (Finvest Hub)، وذلك لتعجيل بوتيرة التطوير، وتسهيل الوصول المعزز إلى القدرات الاستثمارية العامة والخاصة والتمويل من المؤسسات المالية من أجل المشاريع التي تساهم في إزالة الكربون من قطاع الطيران الدولي، لا سيما بالنسبة للدول النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة؛

وتعترف بنظر المجلس في تأسيس مبادرة لتمويل أنشطة المناخ أو آلية تمويلية في إطار الإيكاو، مع معالجة التحديات المالية والمؤسسية والقانونية المحتملة، كما طلبت ذلك الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الحادية والأربعين؛

وتسلم بأنه وفقاً لأحدث التقارير الصادرة عن الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ، لوحظ إحرار تقدّم بشأن وضع خطط التكيف مع تغير المناخ وتنفيذها على مستوى جميع القطاعات والأقاليم، بيد أنه لا يزال موزعاً بشكل غير متساوٍ، مع ملاحظة وجود عدة ثغرات في التكيف، بما في ذلك نقاط ضعف محتملة بشأن البنى الأساسية الرئيسية للنقل مثل نُظُم الطيران الدولية والبنى الأساسية، مما يعني أن يجب أن يُراعى في إعداد القواعد القياسية الخاصة بتصميمها إيلاء الاعتبار الواجب لمراعاة المخاطر والآثار المناخية المتوقعة؛

وتسلم بالحاجة إلى الظروف التمكينية من أجل تنفيذ تدابير التكيف الطويلة الأجل مع تغير المناخ، لا سيما بالنسبة للأجزاء الأضعف من منظومة الطيران والبنى الأساسية، الأمر الذي من شأنه أن يعزز مستوى تأهب قطاع الطيران الدولي للأحداث القصوى والمعاكسة المتصلة بالمناخ؛

وتسلم بأهمية العمل الذي تضطلع به الإيكاو، بالتعاون مع الدول وهيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية ذات الصلة، للتعرف على الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي والهياكل الأساسية ذات الصلة، إلى جانب الخيارات المحددة لتدابير التكيف؛

وتسلم بما أحرزته الإيكاو من تقدم في تنفيذ مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخياً وبالدعم الكبير الذي قدمته الإيكاو لهذه المبادرة، ولا سيما من خلال وضع أداة احتساب الكربون الخاصة بالإيكاو وتحديثها بانتظام، لدعم تقييم الانبعاثات الناجمة عن الركاب المسافرين جواً وترحب بتوسيع نطاقها لإضافة انبعاثات نقل البضائع جواً:

### فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن يحل هذا القرار، إلى جانب القرار ٤٢/٠٠، البيان المؤدّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة، والضوضاء ونوعية الهواء المحلي والقرار ٤٢/٠٠، البيان المؤدّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)، محل القرارات ٤١-٢٠ و ٤١-٢١ و ٤١-٢٢، ٤٠-١٧ و ٤٠-١٨ و ٤٠-١٩ للجمعية العمومية، ويشكل البيان المؤدّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- تطلب من المجلس:

أ) أن يكفل اضطلاع الإيكاو بدورها القيادي المستمر في المسائل البيئية المتصلة بالطيران المدني الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الدفيئة؛

ب) أن يواصل دراسة الخيارات في مجال السياسة العامة للحدّ من أثر انبعاثات محرّكات الطائرات على البيئة أو خفضه وإعداد اقتراحات ملموسة، حسب الحاجة، تتضمن حلولاً فنية وتدابير قائمة على السوق، مع مراعاة ما قد يكون لهذه التدابير من آثار محتملة على البلدان النامية والبلدان المتقدمة على حد سواء؛

ج) أن يواصل التعاون مع المنظمات المشاركة في رسم السياسات في هذا المجال، وخاصة مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛

٣- تؤكد مجدداً على ما يلي:

أ) ينبغي أن تواصل الإيكاو اتخاذ مبادرات لنشر معلومات عن الفهم العلمي لأثر الطيران والإجراءات المتخذة لمعالجة انبعاثات الطيران، وتواصل توفير منتدى لتيسير المناقشات بشأن الحلول الكفيلة بالتصدي لانبعاثات الطيران؛

ب) ينبغي التشديد على خيارات السياسة العامة التي ستخفض الانبعاثات الصادرة عن محرّكات الطائرات، دون أن يكون لتلك الخيارات أثر سلبي على نمو النقل الجوي، ولا سيما في الاقتصادات النامية؛

٤- تقرر أن تعمل الدول والمنظمات ذات الصلة من خلال الإيكاو لتحسين كفاءة الوقود على الصعيد العالمي بنسبة متوسطة قدرها ٢٪ سنوياً حتى عام ٢٠٢٠ ولتحقيق هدف عالمي طموح في مجال تحسين كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً من عام ٢٠٢١ حتى عام ٢٠٥٠، تُحسب على أساس حجم الوقود المستخدم مقابل إيرادات كل طن كيلومترى يتم نقله؛

٥- توافق على أن الهدف الوارد في الفقرة ٤ أعلاه، لن ينسب التزامات محددة إلى دول فرادى، وأن ظروف وقدرة ومساهمة كل دولة من الدول النامية والمتقدمة النمو في تركّز انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران في الغلاف الجوي هي التي تقرر كيف تساهم كل دولة بشكل طوعي في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛

٦- تقرر أيضاً، دون أن تتسبب أي التزامات محددة إلى دول فردية، أن تواصل الإيكاو والدول الأعضاء فيها، إلى جانب المنظمات ذات الصلة، السعي إلى أن تحقق في المدى المتوسط جماعياً الهدف العالمي الطموح المتمثل في الإبقاء على صافي الانبعاثات العالمية من الكربون الناجمة عن الطيران الدولي ابتداء من عام ٢٠٢٠ على نفس المستوى، وأن تأخذ في الحسبان: الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول، ولاسيما البلدان النامية؛ ومدى نضج أسواق الطيران؛ والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي؛ وأن الانبعاثات ربما تزداد بسبب النمو المتوقع في الحركة الجوية الدولية، حتى يتم تطوير ونشر تكنولوجيات وأنواع وقود أقل انبعاثاً، واتخاذ تدابير أخرى مخففة، مع التسليم أيضاً بالهدف العالمي الطموح الطويل الأجل في الفقرة ٧ أدناه؛

٧- تقرر كذلك أنه، بالإضافة إلى الهدف العالمي الطموح المتوسط الأجل الوارد في الفقرة ٦ أعلاه، تُشجّع الإيكاو والدول الأعضاء فيها على العمل معاً للسعي لتحقيق هدف طموح عالمي جماعي طويل الأجل لقطاع الطيران الدولي (LTAG) يتمثل في الوصول بالانبعاثات الكربونية إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، دعماً لهدف درجة الحرارة الذي حدده اتفاق باريس، مع الإقرار بأن قدرة كل دولة على المساهمة في تحقيق الهدف العالمي الطموح ضمن الإطار الزمني الوطني الخاص بها ستحدد بناء على الظروف الخاصة بكل دولة والقدرات التي تمتلكها (على سبيل المثال، مستوى التنمية، ومدى نضج أسواق الطيران، والنمو المستدام لطيرانها الدولي، والانتقال العادل، والأولويات الوطنية لتطوير النقل الجوي).

٨- مع الاعتراف بأن الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل هو هدف طموح عالمي جماعي، ولا يضع واجبات أو التزامات محددة على فرادى الدول في شكل أهداف للحد من الانبعاثات، تحت كل دولة على المساهمة في تحقيق الهدف بطريقة مستدامة اجتماعياً واقتصادياً وبيئياً ووفقاً للظروف الوطنية؛

٨ مكرراً- تشدد على ضرورة التوسع العالمي في إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، التي يُتوقع أن يكون لها أكبر مساهمة في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران من أجل دعم تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل. وتقرر أن الإيكاو والدول الأعضاء فيها يسعون جاهدين من أجل تحقيق رؤية طموحة عالمية جماعية لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران الدولي بنسبة ٥ في المائة بحلول عام ٢٠٣٠ من خلال استخدام أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران (بالمقارنة بعدم استخدام الطاقة النظيفة). وفي إطار سعيها إلى تحقيق هذه الرؤية، فإن قدرة كل دولة على المساهمة في تحقيق هذه الرؤية ضمن إطارها الزمني الوطني ستحدد بناء على الظروف الخاصة بكل دولة والقدرات التي تمتلكها، دون وضع واجبات أو التزامات محددة على فرادى الدول في شكل أهداف للحد من الانبعاثات؛

٩- تطلب من المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، تنفيذ منهجية رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل (LMR)، من أجل تقييم التقدم المحرز في تنفيذ تدابير خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من أجل تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل، في حين سيجري دعم منهجية رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل بمعلومات من عملية التقييم السنوي للهدف الطموح طويل الأجل التي تجريها الإيكاو، وأدوات الإيكاو لتتبع الطاقة النظيفة، وخطط عمل الدول لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران الدولي وغير ذلك من مصادر المعلومات، بما في ذلك رصد التقدم المحرز بشأن وسائل دعم التنفيذ والتمويل. كما تتضمن منهجية رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل رصد واستعراض الرؤية الطموحة العالمية وإطار الإيكاو العالمي بشأن أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، بما في ذلك من خلال عقد فعالية الإيكاو السنوية لتقييم مستوى مدى تحقق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل ومؤتمر الإيكاو الرابع بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/4) في موعد لا يتجاوز عام ٢٠٢٨ بهدف تحديث الطموح على أساس تطورات السوق في جميع الأقاليم.

وفي هذا الصدد، سيقدم المجلس التحديثات اللازمة بشأن رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل كي تنتظر فيها الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثالثة والأربعين؛ تطلب من المجلس أن يرصد بانتظام التقدم المحرز في تنفيذ جميع عناصر مجموعة التدابير نحو تحقيق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل، بما في ذلك من خلال: عملية الإيكاو للتقييم البيئي، واستعراض رؤية الإيكاو بشأن وقود الطيران المستدام، ومزيد من التقييم لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وأثار التكلفة المترتبة عن تغير المناخ على الطيران الدولي وعلى المناطق والبلدان، لاسيما البلدان النامية، وتأثير ذلك على تنمية هذا القطاع، فضلاً عن أثار التكلفة على الجهود المبذولة لتحقيق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل، ورصد المعلومات المتأتية من خطط العمل الوطنية بخصوص خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي، ووسائل التنفيذ. ولهذا الغرض، سينظر المجلس في المنهجيات اللازمة لرصد التقدم، وتقديم تقرير إلى الدورة المقبلة للجمعية العمومية للإيكاو؛

٩ مكرراً-تطلب من المجلس أن يواصل رصد وتحديث خريطة طريق الإيكاو لتنفيذ نتائج مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) والهدف الطموح طويل الأجل (LTAG)، بوصفها وثيقة حية، مع الحفاظ على إحراز تقدم متوازن بين البنات الأساسية الأربع المترابطة بشأن السياسات والتخطيط، والإطار التنظيمي، ودعم التنفيذ، والتمويل؛

١٠- تشجع أيضاً جميع الدول على أن تقدم طوعاً للإيكاو وتحديث خطط عمل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي، مع بيان السياسات والإجراءات وخرائط الطريق، بما في ذلك التوقعات طويلة الأجل؛

١١- تدعو الدول، التي تود أن تعد خطط عمل أو تقوم بتحديث هذه الخطط، إلى عرض تلك الخطط على الإيكاو في أقرب وقت ممكن ويحبذ أن يكون ذلك بنهاية يونيو ٢٠٢٧-٢٠٢٤ ومرة كل ثلاث سنوات بعد ذلك، لكي يتسنى للإيكاو أن تواصل جمع المعلومات المحددة كماً بشأن تحقيق الأهداف العالمية الطموحة والرؤية الطموحة العالمية، على أن تتضمن خطط العمل تلك معلومات عن مجموعة التدابير التي نظرت فيها الدول والتي تعكس القدرات والظروف الوطنية الخاصة، ومعلومات محددة كماً عن المنافع البيئية المتوقعة من تنفيذ التدابير المنتقاة من تلك المجموعة، وكذا معلومات عن أي مساعدة معينة قد تحتاج إليها لتنفيذ التدابير، وذلك كي يتسنى للإيكاو تصميم تدابير بناء القدرات ودعم التنفيذ بما في ذلك تسهيل الوصول إلى التمويل والدعم المالي بما يتماشى مع احتياجات الدولة؛

١٢- تشجع الدول التي قدمت خطط عمل على تبادل المعلومات الواردة في تلك الخطط وعلى إقامة شراكات مع الدول الأعضاء الأخرى من أجل مساعدة تلك الدول التي لم يتسنى لها إعداد خطط عمل، وإتاحة خطط العمل المقدمة للجمهور، مع مراعاة الحساسية التجارية للمعلومات التي تحتوي عليها خطط عمل الدول؛

١٣- تطلب من المجلس أن ييسر تعميم الدراسات الاقتصادية والفنية وأفضل الممارسات ذات الصلة بالأهداف العالمية الطموحة والرؤية الطموحة العالمية، وأن يواصل تقديم الإرشادات وسائر أنواع المساعدة الفنية الأخرى على إعداد وتحديث خطط عمل الدول، قبل نهاية شهر يونيو ٢٠٢٧-٢٠٢٤، بما في ذلك من خلال التعاون والمساعدات فيما يخص تحديد موارد التمويل المحتملة لإزالة الكربون من قطاع الطيران بالتعاون مع الهيئات المالية والهيئات الأخرى ذات الصلة، لكي يتسنى للدول أن تجري الدراسات اللازمة وتقدم طوعاً خطط عملها إلى الإيكاو؛

١٤- تطلب من المجلس أن يحافظ على القواعد القياسية والمنهجيات المناسبة وآلية قياس/تقدير ورصد الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي والتحقق منها، وكفالة دعم الدول لعمل الإيكاو بشأن تقييم التقدم المحرز وذلك من خلال الإبلاغ عن البيانات السنوية المتعلقة بالحركة الجوية واستهلاك الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛

١٤ مكرراً-تطلب على وجه التحديد من المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، إجراء دراسة لنظم محاسبة الوقود في مجال الطيران الدولي المستخدمة حالياً في السوق المفتوحة. وستشمل الدراسة النظر بشكل مبدئي في مفهوم

”الحجز والمطالبة“ لتقييم مدى ملاءمته وقابليته للتطبيق، ومع مراعاة التطورات ذات الصلة بهذه المسألة في هيئات الأمم المتحدة الأخرى، بما في ذلك المادة ٦ من اتفاقية باريس. أما الهدف من الدراسة فهو فهم هذه الأنظمة والمفاهيم المحاسبية بشكل أفضل وتحديد المجالات المحتملة التي تستوجب مزيداً من البحث. ويمكن أن يساعد هذا العمل في تحديد الدور الذي يمكن أن تلعبه الإيكاو، إن وُجد، لدعم هذه الأنظمة تسهياً للاستفادة من الفوائد البيئية للوقود المستدام للطيران والوقود منخفض الانبعاثات الكربونية للطيران وسائر مصادر الطاقة النظيفة في الطيران الدولي وضمان السلامة البيئية، وذلك بهدف تعزيز إنتاج هذه الأنواع من الوقود على الصعيد العالمي، لا سيما في البلدان النامية، وتجنب كل العوامل المثبطة في هذا الصدد.

١٥- تطلب من المجلس أن يطلب من الدول مواصلة دعم الجهود التي تبذلها الإيكاو لتعزيز موثوقية قياس/تقدير الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي وأن يبلغ بشكل منتظم أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، كجزء من إسهامه في تقييم التقدم المحرز إزاء إجراءات التنفيذ في ذلك القطاع، وبناء على المعلومات التي أقرتها الدول الأعضاء في الإيكاو؛

١٦- مع الإقرار بأنه ينبغي عدم ادخار أي جهد للحصول على الوسائل اللازمة لخفض وتثبيت انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن جميع المصادر، والتأكيد على الحاجة إلى موارد تمويلية كبيرة من أجل تحقيق انتقال الطيران إلى الطاقة النظيفة وتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، تحث الإيكاو والدول الأعضاء فيها على أن تعرب بوضوح عن شواغلها، من خلال أنشطة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وغيرها من الأنشطة ذات الصلة، إزاء استخدام الطيران الدولي كمصدر من المصادر المحتملة لجمع الإيرادات لتمويل أنشطة المناخ في قطاعات أخرى، وذلك كي لا يصبح الطيران الدولي مستهدفاً بصورة غير متناسبة كمصدر من مصادر هذه الإيرادات؛

١٦ مكرراً- تعترف بأن تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل يتطلب برنامجاً قوياً وموجهاً ومصمماً خصيصاً لبناء القدرات ودعم التنفيذ، مع ضرورة عمل الإيكاو وقطاع الصناعة والأوساط الأكاديمية وغير ذلك من الأطراف المعنية كتفا بكتف من أجل تنفيذ مثل هذا البرنامج، مع مراعاة الظروف المختلفة للدول والأقاليم، وبما يتماشى مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب؛

١٦ ثالثاً- تطلب من المجلس أن يواصل تنفيذ برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF) من أجل دعم التوسع العالمي في إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، بما في ذلك ما يلي:

- (أ) توفير الإرشادات وبرامج التدريب، بما في ذلك من أجل وضع السياسات الوطنية؛
- (ب) تبادل أفضل الممارسات، بما في ذلك من خلال الحلقات الدراسية التي تعقدها الإيكاو وأدواتها لتتبع الطاقة النظيفة؛
- (ج) تسهيل إقامة الشراكات وتبادل المعرفة والتعاون الفني فيما بين شركاء برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF)؛
- (د) تعزيز النقل الطوعي للتكنولوجيا، ولا سيما إلى البلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة، بما في ذلك المهارات التقنية والتصنيع والتجهيز والمعدات؛
- (هـ) المساعدة على إعداد دراسات الجدوى ودراسات تنفيذ الأعمال.

(و) التعجيل بتطوير مشاريع محددة للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران (مثل التعجيل بعمليات تقييم الاستدامة في المشاريع المتعلقة بوقود الطيران المستدام) بما في ذلك في إطار برنامج التعاون الفني، مما قد

يسهل أيضا حصول المشاريع على التمويل في إطار مركز الإيكاو للاستثمار المالي، على النحو الوارد في الفقرة الفرعية ١٨ ج) أدناه؛

ز) مواصلة التواصل مع الدول والأطراف المعنية الأخرى من أجل المساهمة طوعا بمراد إضافية لصندوق البيئة التابع للإيكاو دعما للأنشطة المذكورة أعلاه في إطار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام، وحثّ الدول والجهات المعنية الأخرى على تقديم المساهمات المنتظمة والملموسة إلى الصندوق؛

ح) توسيع نطاق برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام لإضافة الدعم لتنفيذ تدابير أخرى لخفض الانبعاثات (مثل تكنولوجيا الطائرات والعمليات والتدابير المتعلقة بالبنية الأساسية) في شكل برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال الهدف الطموح الطويل الأجل (ACT-LTAG).

١٦ رابعاً: تطلب إلى المجلس إنشاء برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب لتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل ليكون إطار عمل منظماً وشاملاً لدعم وضع وتحديث خطط عمل الدول للمساهمة طوعاً في تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، بالاستفادة من المبادرات القائمة مثل برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا وبرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام، والتعاون مع المبادرات والمنصات الإقليمية لتقديم دعم عملي ومستهدف مصمم خصيصاً لتلبية احتياجات كل دولة، بما يتماشى مع عدم ترك أي بلد وراء الركب (NCLB)؛

١٧- تُسَلَّم بأن من شأن وسائل التنفيذ المتناسبة مع مستوى الطموح، بما في ذلك التمويل، أن تعزز تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل. وهي تتطلب استثمارات كبيرة من الدول، وفقاً لظروفها الوطنية، وبوسع الإيكاو أن تستخدم مختلف الطرائق و/أو آليات التمويل الممكنة من أجل استكمال أنشطة بناء القدرات ودعم التنفيذ المذكورة أعلاه، وتيسير التمويل ودعم الاستثمار من أجل تنفيذ تدابير محددة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران؛

١٨- تطلب من المجلس القيام بما يلي:

أ) تعزيز المشاركة وإنشاء شبكات تواصل وحوارات منظمة بين الدول الأعضاء وقطاع التمويل الدولي والأطراف المعنية الأخرى، بما في ذلك المؤسسات المالية العامة والخاصة، والمستثمرين وشركات التأمين، فضلاً عن الأمم المتحدة وغيرها من صناديق وأدوات الاستثمار المعترف بها دولياً، وذلك من أجل التوعية والمناصرة بشأن الاحتياجات المالية من أجل تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، بما في ذلك من أجل أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، وتحديد وتعزيز فرص الحصول على التمويل والدعم المالي، وتحديد أولويات مشاريع إزالة الكربون في مجال الطيران، ولا سيما من أجل البلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة؛

ب) توعية وتشجيع الدول على استخدام معايير الاستدامة التي وضعتها الإيكاو، والتي تشكل الأساس المقبول لأهلية أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، لتحديد أولويات الوصول المالي وتسهيله من أجل مشروعات الطاقة النظيفة في قطاع الطيران؛

ج) مواصلة تفعيل مركز الإيكاو للاستثمار المالي (Finvest Hub) لتسهيل الوصول المعزز إلى القدرات الاستثمارية العامة والخاصة، والحصول على الدعم المالي من المؤسسات المالية للمشروعات التي تساهم في إزالة الكربون من قطاع الطيران الدولي، سعياً لتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل مع إيلاء اهتمام خاص لوقود الطيران

المستدام والوقود منخفض الانبعاثات الكربونية وغيرها من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران، لا سيما بالنسبة للدول النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة، بما في ذلك ما يلي:

(١) إنشاء منصة لربط مشروعات إزالة الكربون في مجال الطيران بالمستثمرين المحتملين من القطاعين العام والخاص من أجل التوفيق بين الأطراف، مما يساعد المستثمرين على تحديد المشاريع وتقييمها، بما في ذلك من خلال الشراكات مع منصات التمويل التابعة لمنظمات أخرى، مع ضمان استيفاء متطلبات الإيكاو الفنية مثل معايير الاستدامة؛

(٢) العمل مع مختلف الأطراف المعنية لاستكشاف التمويل المبتكر وآلية التخفيف من المخاطر التي تتكيف مع إزالة الكربون من قطاع الطيران، وتحفيز الاستثمارات، وتعزيز التعاون فيما بين الأطراف المعنية من أجل حشد الموارد المالية بشكل فعال (مثل تعزيز الشراكات بين القطاعين العام والخاص).

(٣) التعاون مع المؤسسات المالية، مثل بنوك التنمية، لإنشاء مسارات لتمويل المشاريع التي وصلت إلى مراحل مختلفة من النضج؛

(٤) إنشاء قاعدة بيانات لمصادر الدعم المالي والتمويل، وتحديد شروطها وأحكامها، ليتمكن مطورو المشاريع من الاعتماد عليها؛

(٥) تطوير مجموعة أدوات من نماذج شروط التمويل (الشروط الأساسية لإرضاء المستثمرين) لوقود الطيران المستدام ووقود الطيران منخفض الانبعاثات الكربونية وغيرها من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران؛

(د) مع الاعتراف بالأهمية العاجلة لزيادة التمويل المخصص لتدابير إزالة الكربون من قطاع الطيران، اتخاذ إجراءات عاجلة لتنفيذ التوصيات قصيرة الأجل التي حددها المجلس بعد دراسة المبادرات أو الآليات الممكنة لتمويل تدابير المناخ تحت مظلة الإيكاو، من أجل تعزيز الإطار والخطط الحالية المتعلقة بمبادرات التمويل لدعم التقدم نحو تحقيق وتنفيذ الهدف العالمي الطموح الطويلة الأجل وإطار الإيكاو العالمي بشأن الوقود المستدام للطيران ووقود الطيران منخفض الانبعاثات الكربونية وغيرها من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران، لا سيما بالنسبة للدول النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة؛

(هـ) إنشاء مسار عمل لتحديد الاحتياجات والفجوات التمويلية واستكشاف السبل لمعالجة الخيارات طويلة الأجل التي خُصص إليها المجلس بعد دراسة المبادرات أو الآليات الممكنة لتمويل تدابير المناخ تحت مظلة الإيكاو<sup>١١</sup>، بما في ذلك مسألة الجدوى من ذلك، وتقديم تقرير عن ذلك إلى الدورة الثالثة والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو؛ و

(و) مواصلة رصد التقدم المحرز في وسائل دعم التنفيذ والتمويل، في إطار منهجية رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل (LMR)، كما في الفقرة ٩ أعلاه؛

١٨- تطلب من المجلس القيام بما يلي:

(أ) الشروع في تدابير أو آليات محددة لتسهيل إمكانية الوصول، لا سيما بالنسبة للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات محددة، إلى قدرات الاستثمار الخاص، فضلاً عن التمويل من المؤسسات المالية، مثل بنوك التنمية، من أجل المشاريع التي تساهم في إزالة انبعاثات الكربون من الطيران الدولي، وكذلك تشجيع التمويل الجديد والإضافي لهذا الغرض القيام بدور محوري في تقديم المساعدة إلى الدول الأعضاء فيه وذلك عبر نشر آخر المعلومات عن

<sup>١١</sup> انظر المرفق (ز) بورقة العمل A42-WP/25.

أفضل الممارسات وتقديم المشورة وسائر أنواع المساعدة الفنية لتعزيز بناء القدرات ونقل التكنولوجيا، بما في ذلك من خلال برنامج الإيكاو للتعاون الفني،؛ (الفقرة ٨ من استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح) (ب) المزيد من النظر في إنشاء مبادرة للتمويل المناخي أو آلية للتمويل في إطار الإيكاو، مع معالجة التحديات المالية والمؤسسية والقانونية المحتملة، وتقديم تقرير إلى الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، إقامة المزيد من الشراكات مع المنظمات الدولية الأخرى لتلبية احتياجات الدول الأعضاء في الإيكاو من المساعدة، بوسائل من بينها برنامج الإيكاو للأصدقاء في خطط العمل الوطنية خطة عمل الإيكاو وتيسير الوصول إلى الموارد المالية القائمة والجديدة، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات، للبلدان النامية والإبلاغ عن النتائج المحققة، فضلا التوصيات الأخرى، وذلك بصورة أولية قبل نهاية عام ٢٠٢١ وخلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية؛ (الفقرة ٨ من استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح)

(ج) تكون الفقرتان الفرعيتان (أ) و (ب) أعلاه مكملتين لبرنامج المساعدة والتعاون القوي المخصص للهدف الطموح الطويل الأجل من أجل تبادل المعلومات حول أفضل الممارسات وتقديم الإرشادات وبناء القدرات والمساعدات الفنية الأخرى. ومع الترحيب بإنشاء برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACTSAF)، فإنه ينبغي توسيع نطاق برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب ليشمل الهدف الطموح الطويل الأجل (ACTLTAG) (مثل تكنولوجيايات الطائرات، التحسينات التشغيلية، والتغييرات في البنية الأساسية، ووقود الطيران ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF) ومصادر الطاقة الأنظف الأخرى لأغراض الطيران مواصلة اتخاذ تدابير محددة لمساعدة الدول النامية وكذلك تيسير حصولها على الموارد المالية ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات؛ (الفقرة ٩ من استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح)

(د) تعزيز النقل الطوعي للتكنولوجيا، لا سيما بالنسبة للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات محددة، لتمكينها من التكيف مع أحدث التكنولوجيا وتعزيز مساهمتها في تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل. (الفقرة ١٠ من استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح)

(هـ) تشيياً مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب، حث الدول الأعضاء في الإيكاو على تقديم مساهمات منتظمة وكبيرة إلى صندوق البيئة التابع للإيكاو، لمقابلة تكاليف أنشطة محددة تقوم بها الإيكاو بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل، بما في ذلك برنامج ACTSAF، بهدف مساعدة الدول النامية والدول ذات الاحتياجات المحددة. كما تُشجّع الدول على تطوير مشاريع محددة في إطار برنامج الإيكاو للتعاون الفني. (الفقرة ١١ من استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح)

١٩- تطلب من الدول القيام بما يلي أن تنهض بالبحث العلمي الذي يهدف الى استمرار معالجة أوجه الريبة المحددة في التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي بشأن الطيران والغلاف الجوي العالمي وفي تقارير التقييم وكفالة أن تتضمن عمليات التقييم المقبلة لتغير المناخ، التي يضطلع بها فريق الخبراء الحكومي الدولي وهيئات الأمم المتحدة الأخرى ذات الصلة، معلومات محدثة، إن وجدت، عن الآثار التي تحدثها الطائرات على الغلاف الجوي؛

١٩ مكرراً- تطلب من المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، أن يعزز الفهم العلمي للتأثيرات المناخية الناجمة عن قطاع الطيران وأن يعالج ما يكتنفها من أوجه عدم اليقين، بما في ذلك استكشاف الوسائل اللازمة لتحديد الآثار المناخية المحتملة غير الناجمة عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من قطاع الطيران، والتدابير اللازمة لمعالجة هذه الآثار؛

٢٠- تطلب من المجلس القيام بما يلي:

أ) أن يواصل تطوير وتحديث الإرشادات المقدمة للدول الأعضاء بشأن تنفيذ سياسات وتدابير ترمي إلى خفض الأثر البيئي لانبعاثات الطيران الدولي أو الحد منه، ويجري مزيداً من الدراسات بهدف تخفيف أثر الطيران الدولي على تغير المناخ وتكييف نُظُم الطيران الدولية والبنى الأساسية مع آثار تغيّر المناخ ومخاطره؛

ب) أن يشجع الدول على التعاون في إعداد نماذج تحليلية توقّعية لتقييم آثار الطيران؛

ج) أن يواصل تقييم تكلفة ومنافع مختلف التدابير، بما فيها التدابير القائمة، بغرض معالجة مسألة انبعاثات محركات الطائرات بأكثر الطرق فعالية من حيث التكلفة، مع مراعاة مصالح جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك الآثار المحتملة على الدول النامية؛

د) مساعدة الدول الأعضاء بالدراسات والتقييمات ووضع الإجراءات، بالتعاون مع الدول الأخرى بالإقليم، بغرض الحد من انبعاثات غازات الدفيئة أو خفضها على الصعيد العالمي، والعمل معاً بشكل تعاوني لبلوغ المستوى الأمثل من المنافع البيئية التي يمكن تحقيقها عن طريق برامجها المختلفة؛

٢١- تدعو المجلس والدول الأعضاء إلى العمل جنباً إلى جنب مع المنظمات ذات الصلة للسعي لتحقيق أقصى مستوى ممكن من التقدم في تنفيذ تدابير داخل القطاع للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون (مثل التكنولوجيا والعمليات وأنواع الوقود)، مع التسليم بأن أكبر تأثير محتمل من حيث الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران سيأتي من التدابير المتعلقة بالوقود؛

٢٢- تشجع المجلس والدول الأعضاء على مواكبة تكنولوجيات الطائرات المبتكرة، والأنواع الجديدة من العمليات التي تؤدي إلى خفض الانبعاثات، وأنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، بما يتماشى مع مبادئ عدم ترك أي بلد وراء الركب، من أجل التمكين من الترخيص في الوقت المناسب، وكذلك إجراء التحديث والتطوير في الوقت المناسب للقواعد الأساسية والتوصيات الدولية والإرشادات ذات الصلة الصادرة عن الإيكاو، حسب الاقتضاء. وتحث الإيكاو والدول الأعضاء فيها على مواصلة العمل بشأن عناصر مجموعة التدابير الخاصة بتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، بما في ذلك الفقرات من ٢٣ إلى ٢٨ أدناه؛

٢٣- تطلب إلى الدول القيام بما يلي:

أ) أن تنظر في وضع سياسات تشجع على إدخال طائرات إلى السوق تتسم بمزيد بكفاءة متزايدة في استهلاك الوقود، وقيام المصنّعين والمشغلين بتيسير تجديد الأساطيل الفعالة من حيث التكلفة؛ والعمل معاً من خلال الإيكاو لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن انتهاء عمر الطائرات مثل تدوير الطائرات؛

ب) أن تحفز على الاستثمار وتعجّله في البحث والتطوير لإنتاج طائرات جديدة لا تنتج أي انبعاثات كربونية؛

٢٤- تطلب من المجلس القيام بما يلي:

أ) تحديث القاعدة القياسية بشأن ترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات حسب الاقتضاء، استناداً إلى أحدث التحسينات في تكنولوجيا كفاءة الطائرات؛

ب) قيام الإيكاو، حسب الاقتضاء، بتحديث وتطوير القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة بالبيئة، والإرشادات المتعلقة بتكنولوجيات الطائرات المتقدمة الجديدة؛

ج) تحديث أهداف تكنولوجية على المدى المتوسط والبعيد، في مجال حرق وقود الطائرات؛

٢٥- تطلب إلى الدول القيام بما يلي:

أ) أن تعمل مع الشركات المصنعة للطائرات ومقدمي تقديم خدمات الملاحة الجوية ومشغلي الطائرات ومشغلي المطارات للتجديد وتطوير وتنفيذ الأساليب التي تحقق كفاءة الوقود وإجراءات الملاحة الجوية والعمليات الأرضية من أجل الحد من الانبعاثات الناجمة عن الطيران، والعمل مع الإيكاو لإيصال المنافع البيئية إلى جميع الأقاليم والدول، مع مراعاة استراتيجية حزمة التحسينات في منظومة الطيران؛

ب) أن تقلل من العوائق القانونية والأمنية والاقتصادية وغير ذلك من العوائق المؤسسية بما يتيح تطبيق المفاهيم التشغيلية الجديدة في إدارة الحركة الجوية بغرض استخدام المجال الجوي بكفاءة من حيث البيئة؛

ج) وضع وتنفيذ أطر عمل تسهل نشر مشاريع الحد من الكربون في المطارات مثل مشاريع تخزين الطاقة ومشاريع البنية التحتية، والعمل معاً من خلال الإيكاو لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء، بما في ذلك الممارسات المتعلقة بتخطيط المطارات وتطويرها وتشغيلها وصيانتها؛

د) إجراء تقييم لمخاطر المناخ لتعزيز إدراج تدابير التكيف مع تغير المناخ في السياسات وعمليات التخطيط المناخية الوطنية فيما يتعلق بنظم الطيران الدولية وهياكلها الأساسية، حسب الاقتضاء؛

تطلب من المجلس القيام بما يلي: -٢٦

أ) الأخذ بإرشادات يتم تحديثها بشأن والتدابير التشغيلية لخفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي والتركيز على زيادة كفاءة الوقود في كل جوانب خطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية؛ وتشجيع الدول والجهات المعنية على تطوير إدارة الحركة الجوية التي تحقق أقصى منافع بيئية؛

ب) أن يواصل تطوير وتحديث الأدوات والتوجيهات اللازمة لتقييم الفوائد المرتبطة بتحسين إدارة الحركة الجوية، وتقييم الفوائد البيئية المرتبطة بتنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)؛

ج) أن يواصل توفير تسهيل بناء القدرات والمساعدة الفنية وتوفير المنتدى لتبادل المعلومات عن أفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء، حيث يجري تناول موضوعات مثل البناءات الذكية والطاقة المتجددة والتنقل المراعي للبيئة والتكيف مع تغير المناخ والتطوير المرن القادر على الصمود والمشاركة المجتمعية وتقديم المعلومات عن الاستدامة واستهداف الملاءمة والتنسيق فيما بين المطارات؛

د) نشر وتحديث الإرشادات بشأن تنفيذ الممارسات المستدامة بيئياً في المطارات، بما في ذلك نشر مجموعة الأدوات الإلكترونية للمطارات المراعية للبيئة؛

و) تشجيع الدول على السعي على تطوير نظم الطيران والبنى الأساسية لديها على نحو يجعلها قادرة على الصمود في مواجهة تغير المناخ، من خلال توفير إرشادات وتبادل أفضل الممارسات، مع التركيز على وضع سياسات تدمج أنشطة التخفيف من حدة تغير المناخ والتكيف معه من أجل النهوض بالتنمية المستدامة للطيران.

تطلب إلى الدول القيام بما يلي: -٢٧

أ) وضع نهج منسق في الإدارات الوطنية المعنية بالإجراءات السياسية والاستثمار للتجديد بالقيام بما يناسب من البحوث في مجال إنتاج أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران مصادر الطاقة الأنظف الطاقة متجددة لأغراض الطيران وتطويرها ونشرها واستخدامها، بما في ذلك استخدام أنواع مستدامة من وقود الطيران البديل وقود الطيران المستدام

(SAF)، وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، ونشرها واستخدامها، وفقاً لظروفها الوطنية؛

(ب) النظر في استخدام حوافز وسياسات أخرى لتشجيع التوسع في إنتاج ونشر استعمال مصادر الطاقة النظيفة والطاقة المتجددة لأغراض الطيران، بما في ذلك أنواع وقود الطيران المستدام وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة)، مع ملاحظة أن إرشادات الإيكاو توفر مزيداً من التفاصيل عن هذه النهج المحتملة في مجال السياسات، والإقرار بالحاجة إلى النظر في مجموعة من السياسات التي قد تختلف بين الدول نتيجة لظروفها الوطنية؛

(ج) العمل مع أصحاب المصلحة ذوي الصلة للتعبيل بالبحوث والترخيص والتطوير فضلاً عن تطوير تكنولوجيا المعالجة وإنتاج المواد الأولية اللازمة، وترخيص طائرات ومحركات جديدة تسمح باستخدام وقود الطائرات المستدام بنسبة ١٠٠٪ لخفض التكاليف والعمل على توسيع نطاق خطوط إنتاج الوقود المستدام وصولاً إلى المستوى التجاري، وذلك على وجه الخصوص من خلال التشجيع على عقد اتفاقات شراء وقود الطائرات المستدام و/أو أنواع الوقود ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة، والترويج لها، فضلاً عن دعم التنفيذ في الوقت المحدد لأي تغييرات ضرورية في البنية الأساسية للمطارات وتوريد الطاقة؛ مع مراعاة التنمية المستدامة للدول؛

(د) الإقرار بمعايير الاستدامة وترخيص مستوى الاستدامة ومنهجية تقييم انبعاثات دورة حياة مثل هذه الأنواع من الوقود، التي يجري تطويرها وتحديثها في إطار أنشطة تنفيذ خطة كورسيا، ويجب استخدامها كأساس مقبول لأهلية أنواع وقود الطيران المستدام وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقات النظيفة لأغراض الطيران الدولي بالنهج القائمة لتقييم الاستدامة لجميع أنواع الوقود عموماً، بما في ذلك أنواع الوقود المستخدمة للطيران، والتي ينبغي أن تعني بما يلي أن تحقق خفصاً صافياً في انبعاثات غازات الدفيئة على أساس دورة الحياة وتسهم في التنمية الاجتماعية والاقتصادية المحلية، كما ينبغي لها تجنب المنافسة مع الأغذية والمياه؛

(هـ) اعتماد التدابير اللازمة لضمان الاستدامة لأنوع وقود الطيران، والبناء على النهج القائمة أو مزيج منها، ورصد إنتاجها على المستوى الوطني؛

تطلب من المجلس القيام بما يلي: -٢٨

(أ) أن يشجع الدول الأعضاء ويدعو أوساط الصناعة والمؤسسات المالية والمنظمات الدولية الأخرى من أجل المشاركة الفعالة في تبادل المعلومات وأفضل الممارسات من خلال الندوات والتدريب، ويسهل إقامة شراكات وتحديد سياسات ستحدث المزيد من تعزيز الانتقال إلى مصادر طاقة نظيفة وطاقة متجددة لأغراض الطيران، تتضمن أنواع وقود الطيران المستدام وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقات النظيفة لأغراض الطيران الدولي، بما في ذلك من خلال برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام من خلال حلقات دراسية إقليمية؛

(ب) أن يواصل تحديث أدوات الإيكاو لتتبع الطاقة النظيفة المحفوظة على الإطار العالمي للإيكاو المعني بأنوع وقود الطيران البيئية؛

(ج) تعزيز الجهود، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، من أجل زيادة عدد خطط ترخيص مستوى الاستدامة المعتمدة من الإيكاو في جميع الأقاليم، وتسريع وتيرة ترخيص مستوى الاستدامة لتأهيل أنواع وقود الطيران المستدام وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقات النظيفة لأغراض الطيران بما يتماشى مع متطلبات خطة كورسيا، دون استبعاد أي مصدر وقود أو مسار لنوع وقود أو

مادة أولية أو تقنية معينة، والقيام في هذا الصدد بتسريع تطوير واعتماد خطط جديدة لترخيص مستوى الاستدامة وتحليل واعتماد قيم دورة الحياة لمصادر ومسارات أنواع وقود جديدة؛

دج) أن يواصل إعطاء نظرة شاملة عن مستقبل استخدام أنواع وقود الطيران المستدام وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقات النظيفة لأغراض الطيران، ومراعاة التغيرات في دورة حياة انبعاثات غازات الدفيئة من أجل تقييم التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف العالمية الطموحة والرؤية الطموحة العالمية؛

هـ) أن يعمل مع المؤسسات المالية على تيسير الوصول إلى تمويل مشاريع تطوير البنى التحتية المكرسة لأنواع وقود الطيران المستدام وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقات النظيفة لأغراض الطيران، وحوافز لتجاوز عوائق السوق الأولية؛

و) أن يتعاون مع المبادرات الدولية ذات الصلة الأخرى، بما في ذلك مبادرة الطاقة المستدامة للجميع، لتسهيل حصول الطيران على الطاقة المتجددة؛

ز) أن يواصل تقييم التقدم المحرز في إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المستدام وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقات النظيفة لأغراض الطيران، وذلك في إطار منهجية رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل ورصد واستعراض الرؤية الطموحة العالمية وإطار الإيكاو العالمي، كما في الفقرة ٩ أعلاه، وعقد مؤتمر الإيكاو الرابع بشأن الطيران وأنوع الوقود البديل (CAAF/4) في موعد لا يتجاوز عام ٢٠٢٨ بهدف تحديث الطموح على أساس تطورات السوق في جميع الأقاليم لأنواع وقود الطيران المستدام والوقود منخفض الكربون ومصادر الطاقة الأنظف الأخرى لأغراض الطيران، وذلك في إطار عملية التقييم التي تُجريها الإيكاو، وعقد المؤتمر الثالث للطيران وأنوع الوقود البديل (CAAF/3) في عام ٢٠٢٣ من أجل استعراض رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام ووقود الطائرات ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة الأنظف الأخرى، من أجل تحديد إطار عالمي بما يتماشى مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب ومراعاة الظروف والقدرات الوطنية؛

٢٩- تطلب من المجلس أن يحدد الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي وما يرتبط بها من هياكل أساسية وأن يحدد تدابير التكيف لمعالجة الآثار المحتملة لتغير المناخ وتحديث وتحسين إرشادات بشأن إجراء تقييم لمخاطر تغير المناخ وتدابير التكيف لأغراض الطيران الدولي، وذلك بالتعاون مع منظمات دولية أخرى ذات صلة ومع صناعة الطيران؛

٣٠- تطلب من المجلس أن يواصل التعاون مع مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخياً، ويحرص على تصدُر الجهود الرامية إلى إعداد أساليب وأدوات لتحديد كمية انبعاثات غازات الدفيئة في مجال الطيران بخصوص تلك المبادرة، بما في ذلك أداة احتساب الكربون الخاصة بالإيكاو التي تتضمن أيضاً انبعاثات طائرات نقل البضائع، والمضي قدماً في إعداد وتنفيذ الاستراتيجية الخاصة بخفض انبعاثات غازات الدفيئة وتعزيز الممارسات الإدارية المستدامة المتبعة داخل المنظمة.

## الملحق

المبادئ التوجيهية لتصميم وتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي:

أ) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تدعم التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي؛

- (ب) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تدعم التخفيف من انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي؛
- (ج) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تساهم في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛
- (د) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتسم بالشفافية والبساطة من الناحية الإدارية؛
- (هـ) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تكون فعالة من حيث التكاليف؛
- (و) لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتصف بالازدواجية ولا ينبغي احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي إلا مرة واحدة؛
- (ز) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تحد من تسرب الكربون وتشوهات الأسواق إلى أدنى حد؛
- (ح) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تضمن التعامل مع قطاع الطيران الدولي على أساس الإنصاف فيما يتعلق بالقطاعات الأخرى؛
- (ط) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تقر بالإنجازات والاستثمارات السابقة واللاحقة في كفاءة وقود الطائرات وفي التدابير الأخرى لخفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران؛
- (ي) لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تفرض عبئا اقتصاديا غير مناسب على الطيران الدولي؛
- (ك) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تيسر الوصول إلى جميع أسواق الكربون بشكل ملائم؛
- (ل) ينبغي تقييم التدابير القائمة على آليات السوق فيما يتعلق بمختلف التدابير استنادا إلى ما تم قياسه من أداء من حيث خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون أو تجنبها، عند الضرورة؛
- (م) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتضمن أحكام "الحد الأدنى"؛
- (ن) عندما تُسفر التدابير القائمة على آليات السوق عن إيرادات، يوصى بشدة بأنه ينبغي تطبيقها في المقام الأول للتخفيف من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة، بما فيها تخفيف الآثار والتكيف معها، وكذلك في تقديم المساعدة والدعم إلى الدول النامية.
- (س) عند تحقيق خفض الانبعاثات بواسطة التدابير القائمة على آليات السوق، ينبغي تحديدها في تقارير الدول عن الانبعاثات.
- (ع) ينبغي أن تُراعي التدابير القائمة على آليات السوق مبدأ المسؤوليات المشتركة والمتباينة وقدرات كل طرف، والظروف الخاصة به، ومبدأ عدم التمييز وإتاحة الفرص بنزاهة وعلى قدم المساواة.

#### البند رقم ١٧: حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

١-١٧ نظرت اللجنة التنفيذية في جلستها الخامسة في موضوع حماية البيئة على أساس التقارير المرحلية للمجلس حول تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)، ونظرت في مقترحات المجلس المتعلقة بتحديث قرار الجمعية العمومية ٤١-٢٢ - "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة كورسيا" (WP/28).

وبالإضافة إلى ذلك، قدمت الدول والمراقبون ١٢ ورقة عمل وهي WP/103 والتتقيح رقم ١ للورقة WP/112 و WP/114 و WP/122 و WP/219 و WP/249 و WP/263 و WP/294 و WP/295 و WP/322 والتتقيح رقم ١ للورقة WP/382 و WP/576.

١٧-٢ في ورقة العمل WP/28، قدم المجلس تقريراً عن التقدم الذي أحرزته الإيكاو منذ الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية فيما يتعلق بخطة كورسيا، بما في ذلك القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بخطة كورسيا وعناصر التنفيذ الأخرى ذات الصلة بها، ودعم التنفيذ المقدم في إطار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا، فضلاً عن عملية الاستعراض الدوري لخطة كورسيا لعام ٢٠٢٥، مما يبيّن أن تنفيذ خطة كورسيا يسير على المسار الصحيح وأنه يواصل ذلك كما كان متوقّماً وقت اعتمادها في عام ٢٠١٦. بالإضافة إلى ذلك، اقترح المجلس إدخال تنقيحات على القرار ٤١-٢٢ في ضوء التطورات التي حدثت منذ دورة الجمعية العمومية الأخيرة.

١٧-٣ وفي التتقيح ١ لورقة العمل WP/112، عرضت الصين موقفها من التدابير الرامية إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران الدولي وآراءها بشأن أهمية نهج التدابير القائمة على آليات السوق لتحقيق خفض انبعاثات الكربون في الطيران الدولي، ولا سيما خطة كورسيا. واقترحت في الورقة مراجعة خط الأساس المعدّل لخطة كورسيا الذي اعتمده الدورة الحادية والأربعون للجمعية العمومية من خلال إجراء تقييم دوري لاحق يشمل، بالإضافة إلى وصف الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي وتعويض العرض والطلب، منهجية تشمل نظاماً لمؤشرات التقييم وتستند إلى المبادئ الإرشادية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق.

١٧-٤ وفي ورقة العمل WP/263، أعربت الهند عن آرائها بشأن خطة كورسيا، ولا سيما فيما يتعلق بالحاجة إلى وضع توجيهات إجرائية إضافية للدول فيما يتعلق بمعالجة التغييرات التنظيمية المعقدة لمشغلي الطائرات مثل عمليات الاندماج والانفصال والانقسام والاستحواذ في سياق الامتثال لخطة كورسيا. واقترحت الورقة إدراج آليات ضمان لهذه السيناريوهات بهدف دعم الشفافية والاتساق في محاسبة الانبعاثات والتزامات التعويض في خطة كورسيا وتعزيز بناء القدرات وتبادل أفضل الممارسات بشأن الإبلاغ عن الانبعاثات في إطار خطة كورسيا.

١٧-٥ وفي ورقة العمل WP/294، عرضت باكستان آراءها بشأن خطة كورسيا، ولا سيما بشأن تطبيق خط الأساس المنقح وآثاره الاقتصادية المحتملة على الدول النامية. وفي هذا السياق، أشارت الورقة إلى أن شروط التعويض عن الكربون في إطار خطة كورسيا تفرض تكاليف إضافية على المشغلين، وخاصة بسبب شراء أنواع الوقود المؤهلة لخطة كورسيا ووحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا. وتقتصر في الورقة مراجعة أهلية أنواع الوقود المؤهلة من خلال توسيع نطاق المواد الأولية المقبولة وتوسيع قائمة وحدات الانبعاثات المؤهلة بحيث تشمل التعويضات المتولدة بموجب الآلية الواردة في المادة ٦-٤. وأعربت إحدى الدول عن رأيها وهو أن الإيكاو لديها بالفعل آليات قائمة لتقييم الاشتراطات المفروضة على أنواع الوقود المؤهل لخطة كورسيا ووحدات الانبعاثات المؤهلة للخطة، وأنه ينبغي ألا تكون هناك روابط تقود إلى آليات تتجاوز نطاق الإيكاو.

١٧-٦ وفي ورقة العمل WP/219، أقرت قطر بأهمية خطة كورسيا باعتبارها حجر الأساس في سياسة المناخ العالمية للطيران الدولي، ولا سيما دور أنواع الوقود المؤهلة لخطة كورسيا ووحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا وأهمية تنفيذها الفعال. وسلطت الورقة الضوء أيضاً على الدور الحاسم الذي تضطلع به الدول الأعضاء في الإيكاو في دعم تنفيذ خطة كورسيا واقترحت سلسلة من الإجراءات الرامية إلى زيادة توافر أنواع الوقود المؤهلة لخطة كورسيا ووحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا، وهي ضمان إصدار خطابات الترخيص بالنسبة لوحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا؛ ومنع الحساب المزدوج للانبعاثات والتعويض المزدوج بين خطة كورسيا والخطط الأخرى.

١٧-٧ وفي ورقة العمل WP/103، أعربت دولة الإمارات العربية المتحدة عن دعمها لمواصلة تنفيذ خطة كورسيا وأهمية السجل المركزي لخطة كورسيا (CCR) في الإبلاغ عن بيانات خطة كورسيا، مع الإشارة أيضاً في الوقت نفسه إلى بعض التحديات فيما يخص معالجة حجم بيانات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، لا سيما في حالة الدول التي لديها مشغلون متعددون. وعرضت الورقة مقترحاً بشأن منصة رقمية تعدها دولة الإمارات العربية المتحدة تتيح تجميع بيانات الانبعاثات الوطنية والإبلاغ عنها، وعرضت تقديم الدعم للدول المهتمة بتنفيذ منصات مماثلة.

١٧-٨ وفي ورقة العمل WP/295، عرضت المنظمة العربية للطيران المدني (أكاو)، نيابة عن ٢١ دولة عربية<sup>١٢</sup>، آراء أعضائها بشأن التنفيذ الحالي والمقبل لخطة كورسيا، مؤكدة من جديد دور خطة كورسيا باعتبارها التدبير العالمي الوحيد القائم على آليات السوق لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي. وأعربت في الورقة عن مخاوفها فيما يتعلق بوجود تدابير أخرى إقليمية أو أحادية الجانب قائمة على آليات السوق، بالإضافة إلى مقترحات لفرض ضرائب على قطاع الطيران لاستخدامها كمصدر للتمويل المناخي، مما سيؤثر على التنفيذ الفعال لخطة كورسيا. وأظهرت الورقة أيضاً المشاركة الفعالة للدول الأعضاء في الإيكاو في خطة كورسيا ودور برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا والحاجة إلى نهج منسق يكفل توريد وحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا، بما في ذلك إصدار خطابات الترخيص.

١٧-٩ وفي ورقة العمل WP/122، أعربت اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك)، نيابة عن ٥٤ دولة أفريقية<sup>١٣</sup>، عن دعم أعضائها للتنفيذ المستمر والقوي لخطة كورسيا باعتبارها التدبير العالمي الوحيد القائم على آليات السوق في الطيران الدولي. وعرضت الورقة التقدم المحرز في تنفيذ خطة كورسيا من قبل الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، وسلطت الضوء على أن عدد الدول المتطوعة من أفريقيا في خطة كورسيا قد زاد بشكل مطرد خلال المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى من الخطة. كما تناولت الورقة بالتفصيل التحديات المحتملة الناجمة عن وجود تدابير إقليمية أخرى قائمة على آلية السوق وضرائب وجبايات من شأنها أن تفرض شروطاً إضافية للرصد والإبلاغ والتحقق أو شروطاً متداخلة أخرى، مما قد يؤدي أيضاً إلى تنافس غير عادل بين مشغلي الطائرات من الدول النامية. وأعربت الورقة عن الدعم لبرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا وأكدت على ضرورة تقديم الدعم المستمر لبناء قدرات الدول الأفريقية.

١٧-١٠ وفي ورقة العمل WP/249، عرضت كندا وكوستاريكا والجمهورية الدومينيكية وجمهورية غينيا الاستوائية وغانا واليابان وكينيا وبابوا غينيا الجديدة وجمهورية كوريا ورواندا واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والدول الأعضاء فيها<sup>١٤</sup> والاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه<sup>١٥</sup>، بدعم من المكسيك، آراء أعضاء التحالف الدولي للطموح المناخي في مجال الطيران (IACAC)، بما في ذلك التزامها بخطة كورسيا باعتبارها التدبير العالمي الوحيد القائم على آليات السوق في الطيران الدولي. وأقرت الورقة بالتقدم الكبير المحرز في تنفيذ خطة كورسيا منذ الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية وشجعت جميع الدول

<sup>١٢</sup> الأردن والإمارات العربية المتحدة والبحرين وتونس والجزائر وجزر القمر والجمهورية العربية السورية وجيبوتي والسودان والصومال والعراق وعمان وقطر والكويت ولبنان وليبيا ومصر والمغرب والمملكة العربية السعودية وموريتانيا واليمن.

<sup>١٣</sup> إثيوبيا وإريتريا وإسواتيني وأنغولا وأوغندا وبنن وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي وتشاد وتونس وتوغو والجزائر وجزر القمر وجمهورية أفريقيا الوسطى وجمهورية تنزانيا المتحدة وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجنوب أفريقيا وجنوب السودان وجيبوتي ورواندا وزامبيا وزمبابوي وسان تومي وبرينسيبي والسنغال وسيراليون وسيشيل والصومال وغابون وغامبيا وغانا وغينيا الاستوائية وغينيا-بيساو والكاميرون وكوت ديفوار والكونغو وكينيا وليبيريا وليسوتو ومدغشقر ومصر والمغرب وملايوي وموريشيوس وموزامبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا.

<sup>١٤</sup> ألبانيا وأرمينيا والنمسا وأذربيجان وبلجيكا والنرويج والنمسا والبرتغال وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والتشيك والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وجورجيا وألمانيا واليونان والمجر وأيسلندا وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولكسمبورغ ومالطة وموناكو والجزر الأسود وهولندا ومقدونيا الشمالية والنرويج وبولندا والبرتغال وجمهورية مولدوفا ورومانيا وسان مارينو وصربيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

<sup>١٥</sup> إستونيا وألمانيا وأيرلندا وإيطاليا والبرتغال وبلغاريا وبولندا والتشيك والدنمارك ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا والسويد وكرواتيا وقبرص وفرنسا وفنلندا ولاتفيا ولكسمبورغ وليتوانيا ومالطة والمجر وهولندا والنمسا واليونان.

الأعضاء في الإيكاو على المشاركة في الخطة في أقرب وقت ممكن عملياً. وسلطت الورقة الضوء أيضاً على ضرورة التعاون الفعال بين السلطات الوطنية المعنية من أجل إصدار شهادات اعتماد البلد المضيف في الوقت المناسب لوحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا.

١١-١٧ وفي التتقيح رقم ١ لورقة العمل WP/382، أكد فريق عمل النقل الجوي (ATAG)، برعاية مشتركة من المجلس الدولي للمطارات (ACI) والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، على تأييد صناعة النقل الجوي لخطة كورسيا باعتبارها التدبير العالمي الوحيد القائم على آليات السوق، والتي تنطبق على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، وأعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي تجنب الضرائب والجبايات. واعترفت في الورقة بالمساهمة الكبيرة لبرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا في دعم الدول في تنفيذ خطة كورسيا.

١٢-١٧ وفي ورقة العمل WP/322، التي تشارك في رعايتها الجمهورية الدومينيكية وماليزيا وسنغافورة، اعترف الاتحاد الدولي للنقل بخطة كورسيا بوصفها عنصراً أساسياً في مجموعة التدابير الرامية إلى معالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، وسلط الضوء على أهمية إعداد خطة كورسيا باعتبارها التدبير العالمي الوحيد القائم على آليات السوق في قطاع الطيران الدولي، وتجنب أي تدابير أحادية أو إقليمية قائمة على آليات السوق يمكن أن تؤدي إلى ازدواجية في الالتزامات التنظيمية، بالإضافة إلى الضرائب والجبايات التي يمكن أن تؤدي إلى عبء إداري ومالي إضافي على مشغلي الطائرات. وشجعت الورقة المزيد من الدول على المشاركة في خطة كورسيا من أجل توسيع نطاق تغطية الخطة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، وعلى مواصلة تنفيذها بنجاح. كما سلطت الورقة الضوء على ضرورة أن تصدر البلدان المضيئة خطابات الترخيص لرفع مستوى إمداد وحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا لضمان تلبية مشغلي الطائرات لشروط التعويض الخاصة بهم بموجب خطة كورسيا بطريقة مجدية.

١٣-١٧ أحاطت اللجنة علماً بورقة العمل WP/451 التي قدمها الاتحاد الروسي، وطرح فيها مقترحات بشأن تنفيذ خطة كورسيا، بما في ذلك قبول ترخيص وقود الطيران منخفض الكربون بواسطة هيئات الترخيص الوطنية المكلفة بالامتثال، وتحديث المجلد الرابع من الملحق السادس عشر، ووثائق الإيكاو ذات الصلة بهذا الموضوع، بوتيرة لا تتجاوز ثلاث سنوات. وأشارت الورقة في الوقت ذاته إلى صعوبة امتثال برامج وحدات الانبعاثات، التي تحدد سماتها وأبعادها التشريعات الوطنية، لمعايير وحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا.

١٤-١٧ وأحاطت اللجنة علماً بورقتي المعلومات: WP/114 التي قدمتها كوبا لإعادة تأكيد دعمها لخطة كورسيا ومواصلة برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا، و WP/576 التي قدمتها ماليزيا بشأن التنفيذ الفعال لخطة كورسيا وخفض الكربون في مجال الطيران.

١٥-١٧ أقرت اللجنة بالتقدم الكبير المحرز، بما في ذلك التنفيذ القوي لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) ومتطلبات الرصد والإبلاغ والتحقق (MRV) الخاصة بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من جانب الدول ومشغلي الطائرات، وذلك وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية الخاصة بتنفيذ خطة كورسيا الواردة في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر باتفاقية الطيران المدني الدولي. ورحبت اللجنة بالتطوير والتحديث السريع لعناصر تنفيذ خطة كورسيا من قبل المجلس، بما في ذلك الوقود المؤهل لخطة كورسيا، ووحدات الانبعاثات المؤهلة للخطة، والسجل المركزي للخطة. كما رحبت اللجنة بالنجاح المستمر لبرنامج الإيكاو للمساعدة في تنفيذ برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) بمساهمات ومشاركة الدول الأعضاء، وطلبت من الدول الاستمرار في المشاركة في البرنامج ودعمه.

١٧-١٦ أحاطت اللجنة علماً بطلب إحدى الدول إعداد إرشادات إجرائية إضافية للدول بشأن معالجة التغييرات التنظيمية المعقدة لمشغلي الطائرات، مثل عمليات الاندماج والانفصال والانقسام والاستحواذ في سياق الامتثال لخطة كورسيا. كما أحاطت اللجنة علماً بما تم توضيحه بأن لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) قد وضعت إرشادات أولية بشأن المسائل المتعلقة بتخصيص خط الأساس الخاص بخطة كورسيا وحساب متطلبات التعويض في حالات الاندماج والاستحواذ لمشغلي الطائرات. وأيدت اللجنة النهج المقترح للمضي قدماً فيما يخص إيلاء لجنة حماية البيئة الاعتبار الواجب لسيناريوهات إضافية محتملة بهدف إعداد المزيد من الإرشادات حول هذه المسألة لكي يتم إدراجها في الطبعة المستقبلية من المجلد الرابع من الدليل الفني للبيئة (Doc 9501).

١٧-١٧ أحاطت اللجنة علماً بالعمل الذي قامت به إحدى الدول بشأن إعداد منصة رقمية لتجميع بيانات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والإبلاغ عنها لتقديمها إلى السجل المركزي لخطة كورسيا (CCR)، ورحبت اللجنة بالعرض الذي قدمته الدولة المذكورة لدعم تنفيذ منصات مماثلة في دول أخرى. وأيدت اللجنة النهج المقترح للمضي قدماً من خلال تعاون تلك الدولة مع أمانة الإيكاو لاستكشاف الجدوى من التعاون المحتمل بشأن هذه المسألة، بما في ذلك اعتبارها جزءاً من برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا.

١٧-١٨ وفيما يتعلق بالاستعراض الدوري لخطة كورسيا لعام ٢٠٢٥، أُشير إلى أنّ المجلس قد أجرى هذا الاستعراض بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، وذلك استناداً إلى العملية المتبعة في الاستعراض الأول للخطة عام ٢٠٢٢، مع التركيز على العرض والطلب وسعر الوقود المؤهل للخطة ووحدات الانبعاثات المؤهلة لها. كما تم توضيح أنّ نتائج الاستعراض الدوري لعام ٢٠٢٥ تُظهر أنّ التكلفة المقدرة لتنفيذ الخطة تقع ضمن النطاق الذي حددته التحليلات السابقة للجنة حماية البيئة، بما في ذلك التحليل الذي نظرت فيه الجمعية العمومية للإيكاو وقت الاتفاق على خطة كورسيا، وذلك في دورتها التاسعة والثلاثين المنعقدة عام ٢٠١٦. وتم التأكيد على النهج الموحد بموجب خطة كورسيا لضمان جودة الوقود المؤهل من خلال معايير الاستدامة وضمان وحدات الانبعاثات المؤهلة من خلال معايير أهلية وحدات الانبعاثات، كما هو مذكور في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر. وفي هذا الصدد، طلبت اللجنة من المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، مواصلة التقييم والرصد المنتظم للعرض والطلب وسعر الوقود المؤهل ووحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا، مع الحرص على استدامتها وجودتها.

١٧-١٩ شجعت اللجنة الدول والجهات المعنية الأخرى على زيادة إنتاج المواد الأولية المقبولة وتوسيع قائمة وحدات الانبعاثات المؤهلة واعتمادها بسرعة، وحثت المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، على تسريع عملية اعتماد واستكمال تقييم استدامة المواد الأولية والمسارات، بهدف تعزيز قابلية التوسع وزيادة فرص الدول في جميع الأقاليم في إزالة الكربون من قطاع الطيران الدولي بشكل شامل. وأقرت اللجنة بالأهمية البالغة لخطابات الترخيص في تيسير وصول مشغلي الطائرات إلى وحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا وتوافرها، وشجعت الحكومات التي تستضيف أنشطة تولد وحدات انبعاثات مؤهلة على الإسراع في إصدار هذه الخطابات.

١٧-٢٠ شجعت اللجنة المزيد من الدول على المشاركة الطوعية في خطة كورسيا بهدف تعزيز نزاهتها البيئية، باعتبارها الخطة العالمية الوحيدة للطيران الدولي، مشيرةً إلى الفقرة ١٨ من مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بورقة العمل WP/28، والذي ينص على أنّ "خطة كورسيا" هي "الخطة العالمية الوحيدة القائمة على آليات السوق والمنطقة على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، ليتسنى بذلك تقادي احتمالات ظهور مزيج من التدابير الوطنية أو الإقليمية المكررة القائمة على السوق، وبالتالي ضمان احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي مرة واحدة فقط". وفي هذا الصدد، أعربت اللجنة عن قلق بالغ إزاء تزايد المبادرات الرامية إلى جمع الضرائب من الطيران الدولي لتعبئة الإيرادات من أجل تغيير المناخ وأغراض أخرى، كما دعت إليه الفقرة ١٦ من قرار الجمعية رقم ٤١-٢٠ بشأن تغيير المناخ، مع الإشارة إلى أنّ

شواغل مماثلة قد أثيرت في بعض الأوراق المقدمة تحت البندين ١٦ و ٢٦. وأقرت اللجنة بأن مثل هذه المبادرات ستمثل تكراراً للتدابير القائمة على السوق، مما يؤدي إلى فرض رسوم مزدوجة على انبعاثات الطيران من ثاني أكسيد الكربون، الأمر الذي يؤثر سلباً على تنفيذ خطة كورسيا على الهدف الطويل الأجل الطموح لخفض الانبعاثات (LTAG) في نهاية المطاف.

٢١-١٧ واتفقت اللجنة على التوصية بأن تعتمد الجمعية العمومية القرار التالي:

لما كان قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد نصَّ على وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي، لكي تعتمد الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية قراراً بشأنها؛

وتذكيراً بأن قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، تحديد القضايا والمشاكل الرئيسية، بما في ذلك ما يتعلق بالدول الأعضاء، ووضع توصية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تعالجها بشكل ملائم وتتناول عناصر التصميم الرئيسية، بما في ذلك سبل مراعاة الظروف والقدرات الخاصة، وآليات تنفيذ الخطة اعتباراً من عام ٢٠٢٠ كجزء من مجموعة تدابير تتضمن أيضاً التكنولوجيات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدام لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للإيكاو؛

ولما كان قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣ قد نصَّ على تطبيق خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بشكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) كجزء من سلة تدابير تشمل أيضاً تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية ووقود الطيران المستدام لبلوغ أهداف الإيكاو الطموحة؛

وتسليماً بأن الإيكاو هي المنتدى الملائم لتناول مسألة الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، وبالقدر الكبير من العمل، الذي اضطلع به المجلس ولجنة المناخ والبيئة (CEC) والهيئة الاستشارية الفنية (TAB) ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) المنبثقة عنه لدعم تنفيذ خطة كورسيا؛

وترحيباً باعتماد الطبعة الأولى الثانية من المجلد الرابع - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) من الملحق السادس عشر - حماية البيئة، والذي تشمل أحكامه إجراءات الرصد والإبلاغ والتحقق (MRV) الخاصة بخطة كورسيا؛

وترحيباً أيضاً بصور الطبعة الثانية الثالثة من المجلد الرابع - إجراءات إثبات الامتثال لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي - من الدليل الفني للبيئة (ETM, Doc 9501)؛

وترحيباً بالتقدّم المحرز في إعداد وتحديث عناصر تنفيذ خطة كورسيا، الواردة في ١٤ وثيقة صادرة عن الإيكاو مشار إليها بصورة مباشرة في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر تتضمن مواد أقرها المجلس، وهي ضرورية لتنفيذ خطة كورسيا؛

وترحيباً أيضاً بإنشاء المجلس للهيئة الاستشارية الفنية (TAB) المكلفة برفع توصيات إلى المجلس بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة بموجب خطة كورسيا؛

وإقراراً بأهمية اتباع نهج منسق في أنشطة بناء القدرات من جانب الإيكاو ودولها الأعضاء، بالتعاون مع قطاع الطيران، لدعم تنفيذ خطة كورسيا، لا سيما من خلال برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) الذي يشمل تنظيم ندوات، وإعداد مواد للتوعية، وإقامة شراكات في إطار خطة كورسيا ما بين الدول، والتي كانت أساسية في نجاح تنفيذ الدول لاشتراطات الرصد والإبلاغ والتحقق، والإبلاغ عن الانبعاثات السنوية من ثاني أكسيد الكربون في السجل المركزي لخطة كورسيا؛

وترحبياً بالعدد المتزايد للدول التي أعلنت عن نيتها المشاركة طوعاً في خطة كورسيا في المرحلة التجريبية اعتباراً من ٢٠٢١، والتي بلغ عددها ٨٨ دولة في ٢٠٢١ و١٠٧ دول في ٢٠٢٢ و١١٥ دولة في ٢٠٢٣ و١٢٦ دولة في ٢٠٢٤ و١٢٩ دولة في ٢٠٢٥، و١٣٠ دولة في ٢٠٢٦؛

وإقراراً بأن أنشطة بناء القدرات المتينة من شأنها تيسير اتخاذ الدول الأعضاء قرار المشاركة طوعاً في خطة كورسيا؛ وتذكيراً بقرار المجلس (يونيو ٢٠٢٠) بشأن استخدام انبعاثات ٢٠١٩ بدلاً من انبعاثات ٢٠٢٠ لتنفيذ عناصر تصميم خطة كورسيا (أي خط الأساس في خطة كورسيا، والسنة المرجعية لاحتساب اشتراطات التعويض المفروضة على مشغلي الطائرات، والعتبة المحددة للوافدين الجدد) أثناء المرحلة التجريبية، في ظل جائحة فيروس كورونا، ولإتاحة الضمانات لتفادي تحميل مشغلي الطائرات أعباء اقتصادية غير مناسبة؛

وتذكيراً وإقراراً بانتهاء المجلس من الاستعراض الدوري بالمراجعة الدورية التي أجراها المجلس لخطة كورسيا لعام ٢٠٢٢ في ظل المساهمة الفنية المقدمة من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)، بما في ذلك تحليلات الآثار الناجمة عن جائحة فيروس كورونا وسيناريوهات التعافي من حيث انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بعد الجائحة فيما يتعلق بالطلب والعرض وتكلفة التعويضات اللازمة في إطار خطة كورسيا، واعتماد قرار الجمعية العمومية ٤١-٢٢ المرتبط بتعديلات عناصر تصميم خطة كورسيا ذات الصلة بذلك، مثل خط الأساس في خطة كورسيا وحساب التعويضات اللازمة على مشغلي الطائرات أثناء المرحلة التجريبية وبعد انتهائها؛

وإشارة إلى أن قطاع الطيران يدعم وجود خطة كورسيا باعتبارها خطة عالمية موحدة للتعويض عن الكربون، في مقابل شتات من التدابير التابعة للدول والأقاليم والقائمة على آليات السوق، باعتبار ذلك بمثابة إجراء يحقق فعالية التكاليف ويكمل مجموعة التدابير الشاملة، بما في ذلك التدابير المتعلقة بالتكنولوجيا والعمليات والبنى التحتية؛

وإقراراً بأنه لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تطبق على نحو مزدوج ولا ينبغي احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي إلا مرة واحدة؛

وتشديداً على أن القرار الذي اتخذته الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين بشأن تنفيذ خطة كورسيا يبين دعم الدول الأعضاء القوي لإيجاد حل على الصعيد العالمي فيما يتعلق بقطاع الطيران الدولي، في مقابل خليط محتمل من التدابير القائمة على آليات السوق الخاصة بالدول والأقاليم؛

وتأكيداً للشاغل الناجم عن استخدام الطيران المدني الدولي كمصدر محتمل لتعبئة الإيرادات من أجل تمويل شؤون المناخ في القطاعات الأخرى، ولوجوب أن تكفل التدابير القائمة على آليات السوق المعاملة العادلة لقطاع الطيران الدولي مقارنةً بالقطاعات الأخرى؛

وتذكيراً باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبنفاق باريس وتسليماً بمبدئه الخاص بالمسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة وقدرات كل دولة، التي تختلف باختلاف الظروف الوطنية؛

وتسليماً أيضاً بمبادئ عدم التمييز وبالفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛

وإقراراً بأن العمل المتعلق بخطة كورسيا وتنفيذها سيسهم في تحقيق الأهداف المحددة في اتفاق باريس المعتمد في ظل اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛

ولما كانت اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو الملحق بها واتفاق باريس تنصّ تنصّخ على آليات، كآلية التنمية النظيفة مثلاً في إطار بروتوكول كيوتو، وعلى وضع آلية سوق جديدة وآلية تسجيل الأرصدة المنبثقة عن

اتفاق باريس من أجل المساهمة في تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة لدعم التنمية المستدامة، الأمر الذي تستفيد منه الدول النامية على وجه الخصوص؛

~~وترحباً بالتعاون بين اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والإيكاو بشأن إعداد منهجيات آلية التنمية النظيفة لأغراض الطيران؛~~

وتسليماً بأن هذا القرار لا يرسى سابقة أو يحكم مسبقاً على نتيجة المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ أو اتفاقات دولية أخرى، ولا يمثل موقف الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ أو اتفاقية باريس أو اتفاقات أخرى؛

**فإن الجمعية العمومية:**

١- **تقرّر** أن هذا القرار يحل، مع القرار X-٤٢-٤١-٤٠: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" والقرار X-٤٢-٤١-٤٠: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ"، محل القرارات X-٤٢-٤١-٤٠ و X-٤١-٤٠-٢١ و X-٤١-٤٠-٢٢ وتشكل هذه القرارات معاً البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- **وتسلّم** بالتقدّم المحرز بشأن جميع العناصر الخاصة بسلة التدابير المتاحة لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، بما في ذلك تكنولوجيات الطيران والتحسينات التشغيلية وأنواع وقود الطيران المستدامة وخطة كورسيا، وتؤكد إعطاء الأفضلية إلى استخدام تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع وقود الطيران المستدامة التي توفر فوائد بيئية في قطاع الطيران؛

٣- **وتسلّم** أيضاً بأنه، على الرغم من هذا التقدم المحرز، فإن الفوائد البيئية الناجمة عن تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع وقود الطيران المستدامة قد لا تحقق ما يكفي من تخفيضات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لمواكبة نمو حركة النقل الجوي الدولي في الوقت المناسب لتحقيق الهدف الطموح العالمي المتمثل في الإبقاء على الصافي العالمي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠ على المستوى نفسه؛

٤- **وتشدد** على الدور الذي تضطلع به خطة كورسيا استكمالاً لحزمة التدابير الأوسع نطاقاً، من أجل تحقيق الهدف الطموح العالمي، بدون فرض أعباء اقتصادية غير مناسبة على الطيران الدولي؛

٥- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بشأن تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA) للتصدّي لأي زيادة سنوية في إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني الدولي (أي رحلات الطيران المدني التي تغادر من أحد البلدان وتصل إلى بلد آخر) بما يتجاوز مستويات عام ٢٠٢٠، مع مراعاة الظروف الخاصة وقدرة كل منها؛

٦- **وتطلب** إلى المجلس مواصلة ضمان كافة الجهود الرامية إلى تحقيق المزيد من التقدم في تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع وقود الطيران المستدامة لكورسيا التي تبذلها الدول الأعضاء وتتعاكس في خطط عملها للتصدي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، ورصد التقدم المحرز في تنفيذ خطط العمل وتقديم تقرير في هذا الشأن، علماً بأنه ينبغي وضع منهجية لضمان أن يكون خفض متطلبات التعويض لدى مشغل الطائرة في إطار الخطة في سنة معينة ممكناً باستخدام القود المؤهل لخطة كورسيا (مثلاً أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران المنخفض الكربون في إطار خطة كورسيا)، بحيث لا يُغفل أي عنصر من عناصر سلة التدابير؛

٧- **تطلب** إلى المجلس مواصلة رصد تنفيذ جميع عناصر سلة تدابير، والنظر في السياسات والإجراءات الضرورية من أجل ضمان تحقيق التقدم في كافة العناصر بطريقة متوازنة مع زيادة النسبة المئوية لحالات تخفيض الانبعاثات الناجمة عن التدابير غير القائمة على آليات السوق عبر الزمن.

٨- **وتسلّم** بالظروف الخاصة وقدرات كل دولة من الدول، ولا سيما الدول النامية، من حيث قابليتها للتأثر بتغير المناخ ومستويات التنمية الاقتصادية والمساهمة في الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، وغير ذلك من الأمور، مع تخفيض أوجه الخلل في السوق إلى حدّها الأدنى؛

٩- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بشأن الاضطلاع بتنفيذ تدريجي فيما يتعلق بخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لمراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل دولة من الدول، ولا سيما الدول النامية، مع تخفيض أوجه الخلل الخاصة بالسوق إلى حدّها الأدنى، على النحو التالي:

(أ) **تتطبق** مرحلة التنفيذ التجريبي من عام ٢٠٢١ حتى نهاية عام ٢٠٢٣ على الدول التي تطوعت بالمشاركة في الخطة. ويجوز للدول المشاركة في هذه المرحلة تحديد أساس **شروط التعويض لمشغلي** التعويضات اللازمة على مشغلي طائرتها من الفقرتين ١١ هـ) و ط) أدناه؛

(ب) **تتطبق** المرحلة الأولى من عام ٢٠٢٤ حتى نهاية عام ٢٠٢٦ على الدول التي شاركت طواعية في المرحلة التجريبية، فضلا عن أي دول أخرى تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة، مع احتساب **شروط التعويض** التعويضات اللازمة في الفقرة ٩ أ) أدناه؛

(ج) **تشجّع** جميع الدول بقوة على المشاركة الطوعية في المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى، مع ملاحظة أن الدول المتقدمة، التي تطوعت بالفعل، تأخذ بزمام القيادة، وأن العديد من الدول الأخرى قد تطوعت أيضاً؛

(د) **وستضع** الأمانة العامة على موقع الإيكاو الإلكتروني معلومات حديثة بشأن الدول التي تطوعت للمشاركة في المرحلة التجريبية وفي المرحلة الأولى

(هـ) **وتتطبق** المرحلة الثانية من عام ٢٠٢٧ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥ على جميع الدول التي لديها حصّة فردية في أنشطة الطيران الدولي بالأطنان الكيلومترية الإيرادية في عام ٢٠١٨ بما يتجاوز ٠,٥ في المائة من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، أو تبلغ حصتها التراكمية في قائمة الدول من أكبر كميات الأطنان الكيلومترية الإيرادية إلى أقلها ٩٠ في المائة من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، باستثناء أقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية ما لم تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة

(و) **وتشجّع** الدول المعفّية أو التي لم تشارك بعد تشجيعاً قويا على المشاركة في الخطة في أقرب وقت ممكن، ولا سيما تلك الدول التي هي أعضاء في إحدى المنظمات الإقليمية للتكامل الاقتصادي. أمّا الدول التي تقرر المشاركة الطوعية في الخطة، أو تقرر عدم مواصلة المشاركة الطوعية في الخطة، لا يجوز لها أن تقوم بذلك إلا اعتباراً من ١ يناير في أي سنة ما وينبغي أن تُخطر الإيكاو بقرارها في موعد لا يتعدى ٣٠ يونيو من السنة السابقة

(ز) **واعتباراً** من عام ٢٠٢٢، سيُجري المجلس استعراضاً لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران كل ثلاث سنوات، بما في ذلك تأثيره على نمو الطيران الدولي، والذي سيشكل أساساً هاماً للمجلس للنظر فيما إذا كان من الضروري إدخال تعديلات على المرحلة المقبلة أو دورة الامتثال وكذلك لكي يقوم، عندما يكون ذلك مناسباً، بالتوصية بهذه التعديلات للجمعية العمومية بغية اتخاذ قرار بشأنها

١٠- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأنه يجب أن تُطبّق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي على جميع مشغلي الطائرات على نفس الطرق بين الدول من أجل تخفيض أوجه الخلل الخاصة بالسوق إلى حدّها الأدنى، على النحو التالي:

أ) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين تتدرج كلتاها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة ٩ أعلاه، تشملها شروط التعويض التعويضات اللازمة الخاصة بخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي.

ب) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولة مدرجة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وأخرى غير مدرجة في هذه الخطة بموجب الفقرة ٩ أعلاه، معفاة من شروط التعويض التعويضات اللازمة الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على شروط التعويض التعويضات اللازمة المبسطة؛

ج) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين، لا تتدرج كلتاها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة ٩ أعلاه، معفاة من شروط التعويض التعويضات اللازمة الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على شروط التعويض التعويضات اللازمة المبسطة؛

١١- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين وبقرارها الآخر أثناء الدورة الحادية والأربعين بأن تحتسب كل عام كمية انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المطلوبة للتعويض من قبل مشغل الطائرات في سنة محدّدة اعتباراً من عام ٢٠٢١ على النحو التالي:

أ) التعديل الخاص بـمشغل الطائرات = [النسبة المئوية القطاعية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة كورسيا في سنة معينة × مُعامل نمو القطاع في سنة معينة)] + [النسبة المئوية الفردية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة كورسيا في سنة معينة × مُعامل نمو مشغل الطائرات في سنة معينة)]؛

ب) حيث يكون مُعامل نمو القطاع من عام ٢٠٢١ حتى عام ٢٠٢٣ = (إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة كورسيا في سنة معينة - متوسط إجمالي الانبعاثات التي تغطيها الخطة في عام ٢٠١٩) / إجمالي الانبعاثات التي تغطيها الخطة في سنة معينة، ومُعامل نمو القطاع من عام ٢٠٢٤ حتى عام ٢٠٣٥ = (إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة كورسيا في سنة معينة - ٨٥٪ من إجمالي الانبعاثات التي تغطيها الخطة في عام ٢٠١٩) / إجمالي الانبعاثات التي تغطيها الخطة في سنة معينة؛

ج) عندما يكون مُعامل نمو مشغل الطائرات من عام ٢٠٣٣ حتى عام ٢٠٣٥ = (مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة كورسيا في سنة معينة - ٨٥٪ من انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها الخطة في عام ٢٠١٩) / مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها الخطة في سنة معينة؛

د) عندما تكون النسبة المئوية القطاعية = (١٠٠٪ - النسبة المئوية الفردية)؛

هـ) عندما تسري النسبة المئوية القطاعية والنسبة المئوية الفردية على النحو التالي:

١- من عام ٢٠٢١ وحتى نهاية عام ٢٠٢٣، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية وصفر في المائة فردية، رغم أن كل دولة مشاركة قد تختار أثناء هذه المرحلة التجريبية ما إذا كان ستطبق ذلك على ما يلي:

أ) انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة حسب ما ورد أعلاه؛

ب) أو انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في عام ٢٠٢٠.

- ٢- من عام ٢٠٢٤ وحتى نهاية ٢٠٢٦، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر في المائة فردية؛
- ٣- من عام ٢٠٢٧ وحتى نهاية ٢٠٢٩، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر في المائة فردية؛
- ٤- من عام ٢٠٣٠ وحتى نهاية ٢٠٣٢، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر في المائة فردية؛
- ٥- من عام ٢٠٣٣ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥، بنسبة ٨٥٪ قطاعية ونسبة ١٥٪ فردية؛

و) انبعاثات مشغّل الطائرات وإجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي في سنة محددة لا تشمل الانبعاثات المعفاة من الخطة في تلك السنة؛

ز) سيعاد احتساب نطاق الانبعاثات الوارد في الفقرتين الفرعيتين ١١ ب) و ١١ ج) أعلاه في بداية كل سنة لمراعاة الطرق الجوية إلى جميع الدول ومنها التي ستضاف نظراً لمشاركتها الطوعية أو بداية مرحلة جديدة أو دورة امتثال؛

١٢- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين **وبقرارها الآخر أثناء الدورة الحادية والأربعين** بأن الوافدين الجدد<sup>١٦</sup> يُستثنى من تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لثلاث سنوات أو حتى السنة التي تتجاوز فيها الانبعاثات السنوية نسبة ٠,١ في المائة من إجمالي الانبعاثات في عام ٢٠١٩، أيهما يحدث أولاً. وابتداءً من السنة التالية، يندرج الناقل الجديد في الخطة ويعامل بالطريقة ذاتها التي يعامل بها غيره من مشغلي الطائرات.

١٣- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأنه على الرغم من الأحكام الواردة أعلاه، لا تنطبق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران على مستويات النشاط المنخفضة في مجال الطيران الدولي من أجل تقادي الأعباء الإدارية: مشغلو الطائرات التي لا تتجاوز الانبعاثات الصادرة عنها ١٠ ٠٠٠ طناً مترياً من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي في السنة؛ أو الطائرات التي لا تتجاوز كتلتها القصوى عند الإقلاع ٧٠٠ ٥ كغ؛ أو العمليات الإنسانية والطبية وعمليات إطفاء الحريق؛

١٤- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن الانبعاثات التي لا تشملها الخطة، وكذلك نتائج الاضطلاع بالتنفيذ التدريجي والإعفاءات لا تدخل في نطاق شروط التعويض **التعويضات اللازمة** لأي من مشغلي الطائرات المدرجين في الخطة؛

١٥- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن تكون دورة الامتثال لمدة ثلاث سنوات، بدءاً من الدورة الأولى الممتدة من عام ٢٠٢١ إلى عام ٢٠٢٣، لكي يتسنى لمشغلي الطائرات تلبية ما ينطبق عليهم من شروط **التعويضات اللازمة** في إطار الخطة، وتقديم البيانات المطلوبة إلى السلطة التي تعينها دولة السجل لمشغّل الطائرات كل عام؛

١٦- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين ضرورة توفير ضمانات في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لضمان التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي والتصدي للأعباء الاقتصادية غير الملائمة على الطيران الدولي، وتطلب إلى المجلس أن يقرّر ما يلزم من أساس ومعايير للشروع في هذه الإجراءات وأن يحدد السبل الممكنة لمعالجة هذه الأمور؛

١٧- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بإجراء استعراض دورية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي يتولاها المجلس، مع مساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، وعرض نتائجه على الجمعية العمومية للنظر فيها كل ثلاث سنوات ابتداءً من عام ٢٠٢٢ للغرض المشار إليه في الفقرة ٩ ز) أعلاه ومن أجل المساهمة في

<sup>١٦</sup> يُعرّف "الوافدين الجدد" بأي مشغّل طائرات يستهل نشاطاً في مجال الطيران يقع في نطاق المجلد الرابع من الملحق السادس عشر عند سريان مفعوله أو بعده ولا يتمثل نشاطه في الاستمرار بأداء نشاط في مجال الطيران اضطلع به سابقاً مشغّل طائرات آخر، أكان هذا النشاط كاملاً أم جزئياً.

تتمية قطاع الطيران الدولي المستدامة وفي فعالية الخطة. وتطلب إلى المجلس أن يضع منهجية وجدولاً زمنياً لإجراء هذه الاستعراضات، وسوف يشمل ذلك جملة أمور منها ما يلي:

(أ) تقييم الأمور التالية: التقدم المحرز نحو تحقيق هدف الإيكاو العالمي الطموح؛ وسوق الخطة وآثار التكلفة على الدول ومشغلي الطائرات وعلى الطيران الدولي؛ وعمل عناصر تصميم الخطة؛

(ب) النظر في إدخال تحسينات على الخطة من شأنها أن تدعم الغرض من اتفاقية باريس، ولا سيما أهدافها الخاصة بدرجة الحرارة على المدى الطويل. وتحديث عناصر تصميم الخطة لتحسين التنفيذ وزيادة الفعالية وتقليل انحراف السوق، مع مراعاة الآثار المترتبة على تغيير عناصر تصميم الخطة، ومنها على سبيل المثال متطلبات الرصد والإبلاغ والتحقق؛

(ج) إجراء مراجعة خاصة بحلول نهاية عام ٢٠٣٢ بشأن إنهاء الخطة أو تمديدتها لما بعد عام ٢٠٣٥ أو إدخال أي تحسينات أخرى عليها، بما في ذلك النظر في المساهمة التي تقدمها تقنيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود المؤهل لخطة كورسيا سعياً إلى تحقيق الأهداف البيئية للإيكاو؛

١٨- **تحدد** أن خطة التعويض عن الكربون هي الخطة العالمية الوحيدة القائمة على آليات السوق والمنطبقة على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، لئلا يتسنى بذلك تقادي احتمالات ظهور مزيج من التدابير الوطنية أو الإقليمية المكررة القائمة على السوق، وبالتالي ضمان احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي مرة واحدة فقط؛

١٩- **وتطلب** اتخاذ الإجراءات التالية لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي:

(أ) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بتحديث المجلد الرابع من الملحق السادس عشر والمجلد الرابع من الدليل الفني للبيئة، حسب الاقتضاء؛

(ب) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بمواصلة إعداد وتحديث وثائق خطة كورسيا المشار إليها في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر والمتعلقة بأداة تقدير انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والإبلاغ عنها في إطار خطة كورسيا؛ وأنواع الوقود المؤهل في إطار كورسيا؛ ومعايير وحدات الانبعاثات في إطار كورسيا؛ والسجل المركزي لخطة كورسيا، حسب الاقتضاء؛

(ج) اضطلاع المجلس بإعداد وتحديث وثيقة كورسيا المشار إليها في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة لاستخدامها في إطار خطة كورسيا، مع مراعاة توصيات الهيئة الاستشارية الفنية؛

(د) اضطلاع المجلس بصون وتحديث السجل المركزي لخطة كورسيا تحت رعاية الإيكاو لتمكين الدول الأعضاء من إبلاغ الإيكاو بالمعلومات ذات الصلة؛

(هـ) مواصلة المجلس الإشراف على تنفيذ خطة كورسيا، بدعم من لجنة المناخ والبيئة ولجنة حماية البيئة، حسب الاقتضاء؛

(و) اتخاذ الدول الأعضاء ما يلزم من إجراءات لضمان وضع السياسات والأطر التنظيمية الوطنية للامتثال لأحكام خطة كورسيا وإعمالها، وفقاً للجدول الزمني المحدد في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر.

٢٠- **تذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن وحدات الانبعاثات الناتجة عن آليات منشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو الملحق بها وآلية تسجيل الأرصدة المنبثقة عن اتفاق باريس يمكن استخدامها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي بشرط أن تتماشى مع قرارات المجلس، مع المساهمة

الفنية من الهيئة الاستشارية الفنية ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك ما يتعلق بتجنب العدّ المزدوج وعلى أساس ميزة مؤهلة وإطار زمني.

٢١- **تقرر** أن تتخذ الإيكاو والدول الأعضاء جميع الإجراءات اللازمة لتوفير إمكانية بناء القدرات وتقديم المساعدة وبناء الشراكات فيما يتعلق بخطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي وفقاً للأجال الزمنية المحددة في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر، بما في ذلك من خلال برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) الذي يشمل تنظيم ندوات، وإعداد مواد للتوعية، وإقامة شراكات في إطار خطة كورسيا ما بين الدول، مع التشديد على أهمية اتباع نهج منسق تحت مظلة الإيكاو للاضطلاع بأنشطة بناء القدرات والمساعدة؛

٢٢- **وتذكّر** بالقرار الذي اعتمده في الدورة التاسعة والثلاثين بأن تستخدم خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وحدات الانبعاثات التي بقيت بمعايير وثيقة الإيكاو "معايير أهلية وحدات الانبعاثات في إطار خطة كورسيا" الواردة في الفقرة ١٩ أعلاه؛

٢٣- **تطلب** إلى المجلس تعزيز استخدام وحدات الانبعاثات الناتجة التي تستفيد منها الدول النامية، وتشجع الدول على إعداد مشاريع داخلية في مجال الطيران؛

**وتطلب** إلى المجلس استكشاف المزيد من إمكانيات إعداد منهجيات أخرى متعلقة بالطيران لاستخدامها في برامج ٢٤- التعويض، بما في ذلك آليات أو برامج أخرى مُدرجة في إطار اتفاق باريس، **وتشجّع** الدول على استخدام هذه المنهجيات في اتخاذ الإجراءات الرامية إلى تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، التي يمكن أن تزيد من نطاق استخدام الوحدات الناجمة عن هذه البرامج في تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بدون حساب مزدوج لعمليات تخفيض الانبعاثات.

## البند ١٨ من جدول الأعمال: تنمية القدرات ودعم التنفيذ - السياسة العامة والأنشطة

### عدم ترك أي بلد وراء الركب

١٨-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP 19 المقدمة من الأمانة العامة بشأن التنفيذ العام ونتائج الأداء لأنشطة "برنامج الإيكاو في مجال تنمية القدرات ودعم التنفيذ - السياسة العامة والأنشطة" المُصطلح بها خلال الفترة الثلاثية ٢٠٢٢-٢٠٢٤ والتي ساهمت في النهوض بهدف الإيكاو الاستراتيجي بشأن "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، بما في ذلك جهود الإيكاو في مجالي التدريب وتعبئة الموارد، فضلاً عن المبادرات والبرامج الرامية إلى تعزيز تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة ومستجدات الأوضاع بشأن تنفيذ السياسة العامة للإيكاو واستراتيجياتها في هذا الشأن من أجل دعم التنفيذ. وقد نوهت اللجنة بالأداء التشغيلي والمالي الذي حققه برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ خلال الفترة الثلاثية الماضية، بما في ذلك أنشطته في مجالات التدريب، مجموعات الإيكاو لأدوات التنفيذ، والزمالات، وتعبئة الموارد، التي كان لها دور فعّال في دعم التقدم المحرز صوب تحقيق الهدف الاستراتيجي بشأن "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وأهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة. واعترفت اللجنة بالدعم المقدم في جميع أقاليم الإيكاو، بما في ذلك أقل البلدان نمواً. واتفقت اللجنة على دعوة الجمعية العمومية إلى اعتماد "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو في مجال دعم التنفيذ" بصيغته المنقحة الواردة في المرفق (ج)، الذي يحل محل قرار الجمعية العمومية ٤١-٢٥.

١٨-٢ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP 138 المقدمة من البرازيل بشأن المبادرات المحددة الأهداف الموجهة من الدولة دعماً للدول المجاورة في مجالات رئيسية مثل خدمات التفتيش على الرحلات الجوية وتطبيق إدارة انسياب الحركة

الجوية وتصميم المجال الجوي وتحسين القدرات إلى المستوى الأمثل، وذلك بهدف تعزيز نظم الملاحة الجوية لديها. وأقرت اللجنة بأهمية التعاون الإقليمي باعتباره عاملاً تمكينياً رئيسياً لتحقيق أقصى قدر من نتائج تنمية القدرات ودعم التنفيذ.

٣-١٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP 360 المقدمة من الكاميرون، برعاية مشتركة من كندا، بشأن الاقتراح الداعي إلى إنشاء منصة عالمية لتسهيل التبادلات بين الهيئات التي تسعى إلى نقل أو اقتناء معدات سلامة الطيران المدني وأمنه. وأقرت اللجنة بفوائد هذه المنصة ووفرت الدعم لتنفيذ هذه المبادرة شريطة أن تُستعرض بعناية عناصر من قبيل الاعتبارات المالية ودورة حياة المعدات وجوانب الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية. وأحاطت اللجنة علماً بضرورة توفير الحماية على النحو الملائم للمعلومات الحساسة المتعلقة بأمن الطيران وغيرها من البيانات الفنية الحساسة المتعلقة بالمعدات الأمنية.

٤-١٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP 147 المقدمة من كندا، برعاية مشتركة من الولايات المتحدة الأمريكية، بشأن الدور الحاسم للتعاون الفني في النهوض بأهداف الإيكاو الاستراتيجية، بما في ذلك مساهماتها الحيوية في تعزيز سلامة وأمن الطيران العالمي. وأقرت اللجنة بأهمية مواصلة مساهماتها وطلباتها لدعم التنفيذ مع أهداف الإيكاو الاستراتيجية لدعم الامتثال لاتفاقية شيكاغو وتعزيز سلامة وأمن الطيران. وشجعت اللجنة الدول الأعضاء على تنسيق الجهود الرامية إلى توسيع نطاق مبادرات بناء القدرات وتأثيرها على الصعيد العالمي، وتحسين التنسيق والتقليل من تكرار الجهود وضمان التنفيذ القائم على مبدأ تلبية الاحتياجات. وأقرت اللجنة بمطالبة الدول بالمساهمة والتعاون مع الإيكاو، بما في ذلك مكاتبها الإقليمية، لدعم أنشطة بناء القدرات ودعم التنفيذ.

٥-١٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP 392 المقدمة من كولومبيا بدعم من ١٧ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC) بشأن أهمية إدارة المعرفة والتعاون كركيزة للتحسينات في الإنتاجية وبناء القدرات وتحسين العمليات إلى المستوى الأمثل، مما يؤدي في نهاية المطاف إلى جعل القطاع أكثر أماناً وكفاءة وابتكاراً. وأقرت اللجنة بأهمية إدارة المعرفة، التي يمكن أن تدعم تحقيق الأهداف الاستراتيجية للإيكاو.

٦-١٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP 430 المقدمة من مصر بشأن التدابير المقترحة لوضع آليات لإعادة تأهيل قطاع الطيران المدني في البلدان المتضررة من الحروب والنزاعات الإقليمية. وأقرت اللجنة بأهمية دور الإيكاو والدول، حسب الاقتضاء، في توفير الدعم للدول المتأثرة بالنزاعات والخلافات بما يتماشى مع الهدف الاستراتيجي المتمثل في "عدم ترك أي بلد وراء الركب" مع إيلاء الاعتبار الواجب للحساسيات في المناطق المتأثرة.

٧-١٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP 133 المقدمة من جمهورية إيران الإسلامية حول الإجراءات المقترحة لتعزيز المسؤولية الاجتماعية في مجال الطيران لضمان إحراز تقدم متوازن وشامل بما يتماشى مع خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، بما في ذلك إنشاء لجنة معنية بالمسؤولية الاجتماعية في مجال الطيران ووضع إطار ونظام للإبلاغ. وأعربت اللجنة عن قلقها إزاء إنشاء هذه اللجنة وما يتصل بها من آليات إبلاغ بالنظر إلى ولاية المنظمة ومواردها المحدودة.

٨-١٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP 146 المقدمة من جنوب أفريقيا بشأن هدف الإيكاو الاستراتيجي "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، الذي يدعم بناء القدرات وتقاسم الموارد الشحيحة فيما بين الدول الأعضاء، وذلك بهدف تحقيق الأهداف المتعلقة بالسلامة والأمن والبيئة، ضمن أهداف أخرى. وطلبت اللجنة إلى الدول الأعضاء دعم الهدف الاستراتيجي المتمثل في "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وأيدت الطلب الموجه إلى الإيكاو بتعبئة وتخصيص موارد كافية لتنفيذ هذا الهدف، وشجعت الدول الأعضاء والمنظمات على تقديم الدعم، بطريقة منسقة، إلى الدول التي قد تحتاج إلى المساعدة.

٩-١٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP 132 المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني نيابة عن ٥٤ دولة أفريقية حول "تحقيق التوازن بين الأمن والاستدامة: التحديات الرئيسية لإضافة مراكز التدريب على أمن الطيران إلى برنامج

التدريب المتقدم"، التي أقرت بالدور المحوري لأمن الطيران في حماية نظم النقل الجوي. وأكدت اللجنة مجدداً دور مراكز التدريب على أمن الطيران التابعة للإيكاو وأهمية الحفاظ على تدريب على أمن الطيران عالي الجودة وبأسعار معقولة لجميع الدول، تماشياً مع الهدف الاستراتيجي للإيكاو المتمثل في "عدم ترك أي بلد وراء الركب". كما أوصت بإجراء تقييم عملي ومالي شامل لتأثير إمكانية إضافة شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران إلى برنامج التدريب المتقدم (Trainer Plus)، بالتشاور مع جميع الجهات المعنية بما في ذلك النظر في نماذج بديلة. وأخيراً، سلطت اللجنة الضوء على الحاجة إلى توفير فرص متكافئة للحصول على التدريب على أمن الطيران مع الحفاظ على القدرة المستدامة على البقاء على المدى الطويل.

١٠-١٨ وأُحيط علماً بورقات المعلومات التالية: الورقة A42-WP/542 المقدمة من اليابان، والورقة A42-WP/363 المقدمة من كازاخستان، والورقتان A42-WP/499 وA42-WP/502 المقدمتان من باكستان، والورقة A42-WP/585 المقدمة من جمهورية الصين الشعبية نيابة عن قيرغيزستان وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية ومنغوليا وسريلانكا وتايلند، والورقة A42-WP/590 المقدمة من سيشيل، والورقتان A42-WP/591 وA42-WP/592 المقدمتان من الدانمرك نيابة عن الاتحاد الأوروبي وباقي الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول).

١١-١٨ تدعو اللجنة التنفيذية، في ضوء مداولاتها، الجلسة العامة إلى الموافقة على ما يلي:

(أ) أن تعترف الإيكاو بالفوائد المحتملة لإنشاء منصة عالمية لتبادل معدات السلامة والأمن وتدعم تنفيذ هذه المبادرة شريطة أن تُستعرض بعناية عناصر مثل الاعتبارات المالية ودورة حياة المعدات وحماية المعلومات الحساسة المتعلقة بأمن الطيران والبيانات الفنية الحساسة وجوانب الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية.

(ب) أن تشجع الإيكاو الدول الأعضاء على تنسيق الجهود الرامية إلى توسيع نطاق مبادرات بناء القدرات وتأثيرها على الصعيد العالمي وتحسين التنسيق والتقليل من ازدواج الجهود وضمان التنفيذ القائم على مبدأ تلبية الاحتياجات، فضلاً عن المساهمة والتعاون مع الإيكاو، بما في ذلك مكاتبها الإقليمية، لدعم أنشطة بناء القدرات ودعم التنفيذ؛

(ج) أن تشجّع الإيكاو على مواصلة استكشاف نماذج بديلة وإجراء تقييم تشغيلي ومالي شامل لتأثير الإدماج المحتمل لشبكة مراكز التدريب على أمن الطيران مع برنامج التدريب المتقدم (Trainer Plus)، بالتشاور مع جميع الجهات المعنية؛

(د) أن تجري تعبئة وتخصيص الموارد الكافية لتنفيذ الهدف الاستراتيجي المتمثل في "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وتشجيع الدول الأعضاء والمنظمات على تقديم الدعم، بطريقة منسقة، إلى الدول التي قد تحتاج إلى المساعدة؛

(هـ) أن يُعرض القرار التالي على الجلسة العامة ليحل، بعد اعتمادها له، محل قرار الجمعية العمومية ٤١-٢٥.

**القرار ١/١٨: البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية تنمية القدرات ودعم التنفيذ**

لما كان المجلس قد اعتمد سياسات جديدة من أجل تنمية القدرات ودعم التنفيذ في شكل من أشكال المساعدة الفنية والتعاون الفني، والتي حلت محل سياسة المساعدة الفنية، وأقرتها الجمعية العمومية في الدورة الثامنة والثلاثين؛

ولما كان "التعاون الفني" هو أي شكل من أشكال المشاريع المطلوبة والممولة من الدول و/أو المنظمات، والمنفذة بواسطة إدارة التعاون الفني على أساس استرداد التكاليف، حيث يتم استرداد جميع التكاليف المباشرة وغير المباشرة المتعلقة بالمشروع؛

ولما كانت "المساعدة الفنية" هي أي شكل من أشكال المساعدة المقدمة من الإيكاو إلى الدول، والممولة من الميزانية العادية و/أو

الصناديق الطوعية، والمنفذة بواسطة أي إدارة أو مكتب وفقا لطبيعة المشروع ومدته.

ولما كانت الجمعية العمومية قد أقرت سياسات الإيكو الجديدة المتعلقة بدعم التنفيذ المقدم إلى الدول بهدف تعزيز واتساق سبل تنسيق وإدارة برامج ومشاريع ومنتجات وخدمات وأنشطة تنمية القدرات ودعم التنفيذ على نطاق المنظمة؛

ولما كانت الإيكو تقدم برنامجا لتنمية القدرات ودعم التنفيذ إلى الدول المتعاقدة في إطار نهج "الإيكو الواحدة" الذي يكفل الاضطلاع بتطوير ونشر وتقديم المنتجات والخدمات والأنشطة، مع التركيز على الملاءمة والاتساق والكفاءة والفعالية؛

وإقرارا بأن وجود برنامج إيكو موحد لتنمية القدرات ودعم التنفيذ سيزيد من تعزيز أنشطة المنظمة في مجال تنمية القدرات ودعم التنفيذ من أجل تلبية احتياجات الدول المتعاقدة على نحو أفضل؛

وإقرارا بأن برنامج الإيكو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ المقدم إلى الدول المتعاقدة أمر أساسي لتحقيق الهدف الاستراتيجي المتمثل في "عدم ترك أي بلد وراء الركب" على النحو المبين في الخطة الاستراتيجية طويلة الأجل لدى المنظمة؛

**فإن الجمعية العمومية:**

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد بسياسات الإيكو للتعاون الفني والمساعدة الفنية لتنمية القدرات ودعم التنفيذ كما كانت عند انتهاء الدورة الحادية والأربعين والثانية والأربعين للجمعية العمومية.

٢- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٢٤٤-٤١-٢٥.

## المرفق (أ)

### برنامجا برنامج الإيكو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ للتعاون الفني والمساعدة الفنية

لما كان نمو وتحسين الطيران المدني يشكل إسهاما قويا في التنمية الاقتصادية للدول؛

ولما كان الطيران المدني يمثل عنصرا مهما للتقدم التكنولوجي والاقتصادي والاجتماعي والثقافي في جميع البلدان، لا سيما البلدان النامية، وللتعاون فيما بينها على المستوى شبه الإقليمي والإقليمي والعالمي؛

ولما كان بوسع الإيكو أن تساعد الدول على تقدم طيرانها المدني والنهوض في الوقت ذاته بتحقيق الأهداف الاستراتيجية؛

ولما كان القرار رقم IX)A 222 الصادر في ١٥/٨/١٩٤٩ عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة، والذي أقرته الجمعية العامة للأمم المتحدة في قرارها الصادر بتاريخ ١٦/١١/١٩٤٩ وأيدته الجمعية العمومية للإيكو في قرارها رقم ٤-٢٠، قد طلب من جميع منظمات الأمم المتحدة أن تشارك على نحو كامل في البرنامج الموسع لتقديم المساعدة الفنية من أجل التنمية الاقتصادية، ولما كانت الإيكو بوصفها الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة لشؤون الطيران المدني قد بدأت تنفذ منذ سنة ١٩٥١ مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية بتمويل من حساب الأمم المتحدة الخاص للمساعدة الفنية والذي نشأ بموجب القرار أعلاه؛

ولما كان العجز الكبير الذي حدث من سنة ١٩٨٣ إلى سنة ١٩٩٥ قد اقتضى وضع سياسات جديدة للتعاون الفني والمساعدة الفنية وتجديد الهيكل التنظيمي لإدارة التعاون الفني لدى الإيكو؛

ولما كان تنفيذ السياسات الجديدة للتعاون الفني والمساعدة الفنية التي أيدتها الدورة الحادية والثلاثون للجمعية العمومية واستندت إلى مفهوم الاكتفاء بالعدد الأساسي من الموظفين، ودمج إدارة التعاون الفني في هيكل المنظمة، وإنشاء آلية الإيكو لتمويل تنفيذ الأهداف، بالإضافة إلى تنفيذ الهيكل التنظيمي الجديد لإدارة التعاون الفني في التسعينات، قد أدت إلى خفض التكاليف بدرجة

كبيرة وإلى تحسين ملحوظ للأوضاع المالية في برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية؛

**ولما كانت** أهداف السياسات الجديدة قد شددت على أهمية برنامج التعاون الفني والمساعدة الفنية لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وخطط الملاحة الجوية، ولتطوير البنية الأساسية للطيران المدني والموارد البشرية في الدول النامية التي تحتاج إلى تعاون فني أو مساعدة فنية من الإيكاو؛

**ولما كان** توحيد ورصد تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية هما من الوظائف المهمة للمنظمة وإذ تم التشديد على دور الإيكاو إزاء التنفيذ ودعم الدول المتعاقدة؛

ولما كان المجلس قد أقر اعتبار المساعدة الفنية والتعاون الفني اتجاهًا استراتيجيًا جديدًا يُنفَّذ في سياق نهج "الإيكاو الواحدة"؛

ولما كانت سياسة الإيكاو الجديدة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول، والتي اعتمدها المجلس، تهدف إلى تعزيز واتساق سُبل تنسيق وإدارة برامج ومشاريع ومنتجات وخدمات وأنشطة تنمية القدرات ودعم التنفيذ، وضمان أن يكون الدعم المقدم إلى الدول في كافة مجالات الطيران المدني وثيق الصلة بالواقع ويتسم بالكفاءة والاتساق من حيث المحتوى وسُبل التنفيذ، بصرف النظر عن مصدر المساعدة أو آلية التمويل المرتبطة به؛

**ولما كان** القرار ٣٥-٢١ قد شجع المجلس والأمين العام على اعتماد هيكل وآلية يتبعان الممارسات التجارية لإقامة شراكات مثمرة مع شركاء التمويل والدول المنتفعة؛

**ولما كان** القرار ٣٩-٢٣ قد حث الدول الأعضاء والصناعة والمؤسسات المالية والجهات المانحة وأصحاب المصلحة الآخرين على التنسيق والتعاون فيما بينهم ودعم تنفيذ أنشطة المساعدة بما يتماشى مع الأولويات العالمية والإقليمية التي حددتها الإيكاو، بما يجنب ازدواج الجهود؛

**ولما كان** المجلس قد وافق على إعطاء إدارة التعاون الفني مزيداً من المرونة التشغيلية في ظل الإشراف والمراقبة الملائمين على أنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية. (نُقلت)

ولما كان **التعاون الفني** تنمية القدرات ودعم التنفيذ مجالاً يتسم بالديناميكية والتعقيد في سياق بيئة تكنولوجية سريعة التطور، بما يؤثر على احتياجات الدول ومصالح شركاء التنمية، مما يتطلب أساليب مبتكرة من أجل التصدي للتحديات المتأصلة بشكل فعال وتحسين جودة النواتج ورفع السعة والكفاءة وضمان قدر أكبر من الموثوقية نحو الامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية وتعزيز التنافسية في أسواق الطيران العالمية؛

ولما كان المجلس قد صدّق على استراتيجية جديدة ونموذج أعمال جديد لإدارة التعاون الفني تهدفان إلى تحسين الخدمات المقدمة بالشراكة مع إدارات الإيكاو الأخرى ومكاتبها الإقليمية وتقديم قيمة أكبر للجهات المستفيدة من الدول والهيئات غير الحكومية؛

**ولما كانت** المنظمة قد حولت تركيزها نحو بناء هوية مميزة أكثر قوة وتماسكاً، تتمحور حول رسالتها وخدماتها الجوهرية، وبذلك وافق الأمين العام على إعادة تسمية إدارة التعاون الفني إلى إدارة تنمية القدرات والتنفيذ، مما يعكس التزام المنظمة بتعزيز قدرات الطيران، بما في ذلك النطاق الكامل لما تقدمه الإيكاو من خدمات ودعم بهدف تلبية احتياجات الدول المتعاقدة على نحو أفضل؛

**ولما كان** المجلس قد وافق على إعطاء إدارة تنمية القدرات ودعم التنفيذ مزيداً من المرونة التشغيلية في ظل الإشراف والمراقبة الملائمين؛

**ولما كانت** جميع أنشطة تنمية القدرات ودعم التنفيذ التي تقدمها المنظمة **التعاون الفني للمنظمة** مبنية على مبدأ استرداد التكاليف، وأنه ينبغي اتخاذ تدابير لخفض التكاليف الإدارية والتشغيلية بقدر الإمكان؛

**ولما كان** برنامجي **التعاون الفني والمساعدة الفنية** برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ وما يتصل به **بهما** من إيرادات في صندوق

تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لفترة السنوات الثلاث وما بعدها لا يمكن تقديره بدقة، ويمكن أن يتفاوت بشكل كبير بناءً على عوامل متباينة تخرج عن سيطرة الإيكاو؛

**ولما كان حجم برنامج التعاون الفني تنمية القدرات ودعم التنفيذ قد تراجع تَلَصَّصَ بشكل بالغ خلال الفترة الثلاثية الحالية السابقة** بينما تدهور الوضع المالي لصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية تدهوراً بالغاً، وازداد تفاقماً مع تفاقم الوضع بسبب الآثار الانعكاسية غير المسبوقة التي خلفتها جائحة فيروس كورونا وبطء وتيرة تعافي قطاع النقل الجوي؛

**ولما كانت الفترة الثلاثية الحالية تشهد زيادة في استدامة الاستثمارات في بناء القدرات وتطوير البنية التحتية، مما يساهم في الانتعاش المطرد لعمليات برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ إلى مستويات ما قبل الجائحة وتحقيق أداء مالي قوي؛**

**ولما كان المجلس قد اعتمد سياسة لاسترداد التكاليف للتقليل إلى أدنى حد ممكن من الدعم المتبادل بين الميزانية العادية ومصادر التمويل من خارج الميزانية من خلال تخصيص تكاليف بشكل أكثر ملاءمة، مع ضمان القدرة التنافسية، معنية بتوزيع التكاليف فيما بين الميزانية العادية وصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية المتكبدة مقابل الخدمات التي يقدمها البرنامج العادي إلى إدارة التعاون الفني والخدمات التي تقدمها إدارة التعاون الفني إلى البرنامج العادي.**

### فإن الجمعية العمومية:

#### برنامجا التعاون الفني والمساعدة الفنية برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ

١- **تسلّم بأهمية برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ في دفع الأهداف الاستراتيجية وعوامل التمكين عالية الأولوية والأولويات الرئيسية لدى المنظمة، مما يؤكد من جديد على التزامها بمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" في مجال تنمية الطيران، مع الإسهام أيضاً في تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة ذات الصلة، التشجيع على تحقيق الأهداف الاستراتيجية للمنظمة؛**

٢- **تؤكد من جديد على أن برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية اللذين ينفذ برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ الذي يجري تنفيذه وفقاً للقواعد والأنظمة والإجراءات التي وضعتها الإيكاو يشكلان نشاطاً دائماً وذا أولوية ضمن أنشطة الإيكاو، ويكمل دور البرنامج العادي في تزويد الدول بالدعم لكي تنفذ سياسات الإيكاو والقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والخطط العالمية وخطط الملاحة الإقليمية والوطنية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية وبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية والمواد الإرشادية تنفيذاً فعالاً وتنمية وتحديث البنية الأساسية لهيئات الطيران المدني وتدريب مواردها البشرية وبناء قدراتها؛**

٣- **تؤكد من جديد على أن إدارة تنمية القدرات والتنفيذ هي إحدى الأدوات الرئيسية التي تستخدمها الإيكاو لتقديم المساعدة المصممة خصيصاً للدول في مجال الطيران المدني بما يفيد مجتمع الطيران المدني بكامله؛ (نُقلت من أسفل)**

٤- **تعترف بالدور المحوري لبرنامجها للتدريب العالمي على الطيران في تعزيز كفاءات المهنيين العاملين في مجال الطيران في جميع أنحاء العالم عن طريق ضمان حصول الدول على تدريب موحد وعالي الجودة ومحدد الهدف لدعم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وتعزيز نظم الطيران المدني لديها؛**

٥- **تؤكد من جديد على ضرورة تعزيز برنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية برنامج الإيكاو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ في حدود الموارد المالية الراهنة، وذلك على مستوى المقر والمكاتب الإقليمية وعلى المستوى الميداني، بما يتيح للمنظمة أداء دورها بمزيد من الكفاءة والفاعلية مع الفهم أنه لن تكون هناك زيادة في تكاليف المشاريع؛**

٤- **تؤكد من جديد على أن إدارة التعاون الفني هي إحدى الأدوات الرئيسية التي تستخدمها الإيكاو لمساعدة الدول على سد الثغرات في مجال الطيران المدني بما يفيد مجتمع الطيران المدني بكامله؛ (نُقلت إلى أعلى)**

٦٥- **تؤكد من جديد** على أن تحسين التعاون والتنسيق فيما يتعلق ببرامج ومشاريع وأنشطة الإيكاو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ التعاون الفني والمساعدة الفنية لأنشطة الإيكاو ينبغي أن يسير يتم من خلال تحديد واضح لصلاحية وأنشطة كل إدارة لتجنب الازدواج والتكرار؛

٦- **تقرّ** سياسة الإيكاو الجديدة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول، التي اعتمدها المجلس، والتي تهدف إلى تعزيز واتساق سبل تنسيق وإدارة برامج ومشاريع وخدمات وأنشطة دعم التنفيذ، وتسلّم بأن وجود برنامج مشترك لدعم التنفيذ المقدم إلى الدول سيسهم في زيادة تقوية أنشطة دعم التنفيذ التي تقدمها المنظمة لتلبية احتياجات الدول الأعضاء على نحو أفضل؛ (نقلت إلى الديباجة)

٧- **تطلب** إلى الأمين العام تحسين عملية تخصيص الموارد وتوزيع الأدوار والمسؤوليات لأغراض برامج ومشاريع وأنشطة تنمية القدرات ودعم التنفيذ، وذلك مع مراعاة اعتبارات التخصص والمؤهلات والخبرات ومحدودية الموارد المالية والبشرية وفصل الواجبات ومهمة كل جهة تنظيمية داخل الأمانة العامة؛

٨- **تؤكد من جديد** على أن أي عجز مالي قد يحدث في ميزانية التكاليف في نهاية أي سنة مالية ينبغي أن يمول في المقام الأول من الفائض المتراكم في صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، على أن يكون اللجوء إلى تمويله من الميزانية العادية ميزانية البرنامج العادي هو الملاذ الأخير؛

٩- **تطلب من الأمين العام** تنفيذ تدابير أكثر كفاءة، بما يؤدي إلى خفض تدريجي في تكاليف الدعم الإداري المحملة على مشاريع ومنتجات وخدمات تنمية القدرات ودعم التنفيذ بالتعاون الفني والمساعدة الفنية؛

١٠- **تؤكد من جديد** أن هذه التكاليف التي تستردها المنظمة مقابل خدمات الدعم المقدمة إلى إدارة تنمية القدرات والتنفيذ بالتعاون الفني، يجب أن تكون متصلة اتصالاً مباشراً وحصرياً بعمليات المشروع لكي يتسنى الحفاظ على تكاليف الدعم الإداري عند أدنى حد.

### الإيكاو بوصفها الوكالة المعترف بها في الطيران المدني

١١- **تندكر** الدول المتعاقدة الرغبة في تطوير أو تحسين بنيتها الأساسية في مجال الطيران المدني بأن تدرس مزايا استخدام "برنامج الإيكاو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ بالتعاون الفني" لأغراض مشاريعها في مجال الطيران المدني؛

١٢- **تطلب** إلى الأمين العام الاستمرار في إنكاء وعي الدول وقطاع الطيران والقطاع الخاص والمؤسسات الدولية والإقليمية والهيئات المالية والجهات المانحة والأمم المتحدة بشأن مزايا الاستعانة بالإيكاو لتنفيذ وتمويل مشاريع بناء القدرات وتطوير البنية الأساسية في مجال الطيران المدني؛

١٣- **توصي** الدول المانحة ومؤسسات التمويل وغيرها من شركاء التنمية، ولا سيما صناعة الطيران والقطاع الخاص، بإعطاء الأفضلية للإيكاو، في الحالات المناسبة، في عمليات تحديد وصياغة وتحليل وتنفيذ وتقييم مشاريع الطيران المدني في مجالي التعاون الفني والمساعدة الفنية، **وتطلب** أن يواصل الأمين العام الاتصال بهذه الهيئات والدول التي يمكنها أن تتلقى المساعدة، وذلك لتخصيص الأموال لتنمية الطيران المدني مع الاعتماد على الإيكاو بوصفها الوكالة التنفيذية؛

١٤- **توصي** الدول المتعاقدة التي لديها برامج معونة ثنائية أو برامج معونة تحت رعاية الحكومة بأن تقيم الاعتبار لأهمية الاستعانة ببرنامجي الإيكاو بالتعاون الفني والمساعدة الفنية ببرنامج الإيكاو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ من أجل تنفيذ البرامج الرامية إلى تقديم المساعدات إلى الطيران المدني.

## توسيع نطاق أنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية تنمية القدرات ودعم التنفيذ

١٥- **تؤكد من جديد** على أن اعتماد الممارسات ذات الوجهة التجارية لتحقيق الاستدامة المالية في إدارة تنمية القدرات والتنفيذ **التعاون الفني** يقتضي إنشاء آليات مرنة تيسر التعاون مع الجهات المستفيدة المحتملة في إطار المشاريع الجديدة لتطوير الطيران المدني، والشراكات المبرمة مع الدول والجهات المانحة والجهات المختصة الأخرى بشأن فرص تعبئة الموارد، وتدعو الأمين العام إلى تحديد الآليات التي من شأنها أن تسمح للإيكاو بالمشاركة في مناقصات مشاريع تطوير الطيران المدني التي تصدرها المؤسسات المانحة ومصارف التنمية والهيئات المالية الدولية، بما يتماشى مع أفضل الممارسات التي تطبقها الأمم المتحدة، وتنظم الطريقة التي تعمل بها الإيكاو مع القطاع مع مراعاة النماذج القائمة التي تستخدمها هيئات الطيران المدني الدولية الأخرى، ومع ضمان وجود الضوابط الملائمة والحفاظ على السمعة الطيبة التي تتمتع بها الإيكاو؛

١٦- **تؤكد من جديد** على الحاجة إلى توسيع نطاق خدمات تنمية القدرات ودعم التنفيذ **التعاون الفني** والمساعدة الفنية التي تقدمها الإيكاو ليشمل الهيئات غير الحكومية (العامة أو الخاصة) المعنية مباشرة بالطيران المدني، وذلك للمساهمة في تحقيق أهداف الإيكاو الاستراتيجية، وينبغي لهذا التعاون وتلك المساعدة أن تشمل جملة أمور منها الأنشطة التي كانت توفرها عادة هيئات الطيران المدني الوطنية والجاري خصصتها حالياً إلى حد ما حيث تظل الدولة بموجب اتفاقية شيكاغو تحمل مسؤولية ضمان نوعية الخدمات المقدمة وامتثالها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، **وتطلب** إلى الأمين العام إبلاغ سلطة الطيران المدني المعنية بالجوانب الفنية للمشروع فور بدء المفاوضات مع الهيئات غير الحكومية؛

١٧- **تؤكد من جديد** على ضرورة توسيع نطاق خدمات تنمية القدرات ودعم التنفيذ **التعاون الفني** والمساعدة الفنية التي تقدمها الإيكاو بناء على الطلب ليشمل هذا النطاق الهيئات غير الحكومية (العامة والخاصة) التي تتنقذ في الدول المتعاقدة مشاريع في مجال الطيران المدني تهدف إلى تعزيز سلامة وأمن وفاعلية النقل الجوي الدولي، **وتكلف** الأمين العام بالنظر في كل طلب على حدة من الطلبات التي تقدمها هذه الهيئات للحصول من الإيكاو على التعاون والمساعدة في المجالات التقليدية للتعاون الفني والمساعدة الفنية، مع إقامة اعتبار خاص للالتزام في المشاريع بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وللسياسات واللوائح الوطنية السارية ذات الصلة التي تصدرها الدولة المتلقية؛

١٨- **تطلب** إلى الأمين العام مواصلة اتخاذ إجراءات منسقة ومستدامة تهدف إلى ضمان التوفيق التدريجي بين برنامجي المساعدة الفنية والتعاون الفني كي يؤدي برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ مهمته **يؤدي مهمتها** بصورة منسقة ومتوائمة، وتدعم وتشجع على وضع حلول جديدة مبتكرة لمشاريع وأنشطة تنمية القدرات ودعم التنفيذ ضمن نهج "الإيكاو الواحدة" المعزز لتحقيق قدر أكبر من التآزر؛

٢١- **تشجع** على استخدام النظم والأدوات التي من شأنها أن تدعم تخطيط برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ وتطويره وإدارته، **وتطلب** إلى الأمين العام توفير الوسائل اللازمة لإتاحة هذه التكنولوجيات من أجل دعم الدول الأعضاء بشكل أفضل؛

## اتفاقيات إطارية التعاون الفني والمساعدة الفنية

٢٠- **تؤكد من جديد** على أن تستخدم الإيكاو في إطار برنامجها للتعاون الفني والمساعدة الفنية برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ اتفاقيات الصناديق الائتمانية واتفاقيات الخدمات الإدارية وخدمة مشتريات الطيران المدني والاتفاقيات الإطارية الأخرى وترتيبات التمويل حسب الاقتضاء لتقديم أقصى تعاون ومساعدة لأصحاب المصلحة الذين ينفذون مشاريع الطيران المدني؛

٢٢- **تنظر بعين الارتياح** إلى مبادرات الدول الزامية إلى الاعتماد بصورة أكبر على هذه الترتيبات للحصول على التعاون الفني والمساعدة الفنية منتجات وخدمات تنمية القدرات ودعم التنفيذ في مجال الطيران المدني.

## المرفق (ب)

### تمويل برامج ومشاريع وأنشطة تنمية القدرات ودعم التنفيذ ~~برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية~~

لما كانت دول أعضاء كثيرة تفتقر إلى الأموال اللازمة لتطوير واستدامة بنيتها الأساسية ومواردها البشرية في مجال الطيران وسدّ الثغرات المكتشفة على نحو يتسم بالكفاءة والاتساق؛

ولما كانت الأموال المتاحة لدعم لتنمية القدرات ودعم التنفيذ في مجال الطيران المدني غير كافية لإشباع احتياجات الطيران المدني، ولا سيما في البلدان النامية؛

ولما كان برنامج الإيكاو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ يتلقى الموارد من الميزانية العادية للمنظمة، وصناديق الإيكاو الطوعية، والمساهمات العينية، وآليات استرداد التكاليف، وتحقيق الإيرادات، ومن خلال الترتيبات التعاونية والاستفادة من الموارد والخبرات عبر التواصل مع الشركاء المحتملين بما يتماشى مع سياسة الإيكاو بشأن التفاعل مع الأطراف الخارجية؛

ولما كان برنامج ~~التعاون الفني~~ تنمية القدرات ودعم التنفيذ ممولاً، باستثناءات صغيرة، من خلال توفير البلدان النامية للأموال اللازمة لمشاريعها؛

~~ولما كان برنامج المساعدة الفنية ممولاً من صناديق التبرعات ومن خلال الميزانية العادية للمنظم؛~~

ولما كانت هيئات الطيران المدني في أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية هي التي تحتاج على وجه الخصوص إلى أكبر قدر من الدعم، وهي التي تعتمد أساساً في الوقت ذاته على المؤسسات المالية وصناعة القطاع لتمويل مشاريعها للتعاون الفني؛

ولما كان التمويل الذي يقدمه برنامج الأمم المتحدة الإنمائي يوجه بصفة رئيسية إلى تنمية قطاعات غير الطيران المدني، وأصبحت مساهماته المالية في أنشطة الطيران المدني أقل بكثير عن ذي قبل حتى وصلت إلى أقل من واحد في المائة من برنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية برنامج الإيكاو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ، ولكن يواصل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي تقديم الدعم الإداري للإيكاو على المستوى الوطني؛

ولما كانت سرعة التطور التكنولوجي في الطيران المدني تقتضي من الدول النامية أن تنفق مبالغ كبيرة على تجهيزات الطيران الأرضية توخياً لمواكبة ذلك التطور وأن تواصل بذل جهد متزايد لتدريب موظفي الطيران الوطنيين وهذا الجهد يفوق مواردها المالية وتجهيزاتها التدريبية؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد وضعت "آلية تمويل تنفيذ أهداف الإيكاو" بقصد تعبئة موارد إضافية لمشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية الضرورية لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية والتجهيزات والخدمات المقررة في خطط الملاحة الجوية، وبقصد تنفيذ توصيات الإيكاو المرتبطة بعمليات التدقيق وسد الثغرات المكتشفة؛

ولما كان المجلس قد أنشأ صناديق ائتمانية محدّدة الغرض ومتعدّدة المانحين بهدف مساعدة الدول الأعضاء في النهوض بالطيران المدني؛

ولما كان بناء الشراكات وتعبئة الموارد مسألةً ضروريةً للحصول على تمويل مستدام ويمكن التنبؤ به من أجل تنمية القدرات ودعم التنفيذ وتفاذي تكرار الجهود؛

ولما كانت المؤسسات التمويلية تتوقع من منفذي المشاريع التي تمولها أن ينفذوها بسرعة وفاعلية وأن يقدموا معلومات تفصيلية

وفورية عن أنشطة هذه المشاريع وأوضاعها المالية؛

ولما كان المجلس قد وافق على سياسة الإيكاو لتعبئة الموارد لدمج إطار إدارة صناديق الإيكاو الطوعية فيها بهدف تعزيز جهود تعبئة الموارد.

### فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب إلى مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين، بما في ذلك قطاع الصناعة والقطاع الخاص، إعطاء أقصى أولوية لتنمية قطاع النقل الجوي في البلدان النامية، وتطلب إلى رئيس المجلس والأمين العام والأمانة العامة تكثيف الاتصال بالأمم المتحدة، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي لزيادة إسهامهما في مشاريع وبرامج الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية؛**

٢- **تسترعي انتباه مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين إلى أن الإيكاو هي الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة والمعنية بالطيران المدني، وأنها من هذا المنطلق الوكالة التي قبلتها الأمم المتحدة بوصفها السلطة الخبيرة التي توفر التعاون الفني والمساعدة الفنية تنمية القدرات ودعم التنفيذ للبلدان النامية من أجل تنفيذ مشاريع الطيران المدني؛**

٣- **تحث الدول المتعاقدة المرتبطة بمصادر التمويل على أن تسترعي انتباه ممثليها في تلك المنظمات إلى أهمية تقديم التعاون والمساعدة إلى مشاريع الطيران المدني، ولا سيما المشاريع الضرورية لإنشاء البنية الأساسية الحيوية للنقل الجوي و/أو الضرورية للتنمية الاقتصادية في البلد؛**

٤- **تحث الدول المتعاقدة على إعطاء أولوية عالية لتنمية الطيران المدني من خلال تعزيز الاعتراف الواسع النطاق بالدور الحاسم للطيران في التنمية الوطنية، وبالتالي تعزيز الاستثمار وإعادة الاستثمار في قطاع الطيران المدني، وعلى أن تبادر عندما تلتزم بالتعاون والمساعدة الخارجيين لهذا الغرض من خلال المستوى الحكومي الملائم إلى إفادة مؤسسات التمويل برغبتها في إشراك الإيكاو بوصفها وكالة منفذة في مشاريع الطيران المدني التي قد تمويلها تلك المنظمات؛**

٥- **تشجع البلدان النامية على أن تطلب الحصول على الأموال اللازمة لتنمية قطاعات طيرانها المدني من جميع المصادر الأخرى لاستكمال الأموال المتاحة في الميزانيات الوطنية ومؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين، حتى تتقدم هذه التنمية بأسرع ما يمكن؛**

٦- **تسليم بأن المساهمات المقدمة من المانحين خارج إطار الميزانية تتيح لبرنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ أن يعزز الدعم الذي يقدمه لبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية أن يوسع نطاق الخدمات التي يقدمها إلى الدول بخصوص في مجالات السلامة الجوية، وسعة شبكة الملاحة الجوية وكفاءتها، وأمن الطيران والتسهيلات، والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، والاستدامة البيئية، وذلك لضمان "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛ كما تقر بأن مثل هذه المساهمات ستدفع الجهود نحو بلوغ أهداف الإيكاو الاستراتيجية، وتعالج الاحتياجات والفرص والتحديات الناشئة من خلال تسهيل تنفيذ سياسات منسقة عالمياً، والقواعد والتوصيات الدولية والأطر التنظيمية والإرشادات والأدوات، فضلاً عن تصحيح أوجه القصور التي جرى تحديدها من خلال عمليات التدقيق التي تجريها الإيكاو بغرض تعزيز قدرات الدول على الرقابة والمساءلة والحماية البيئية والكفاءة فيما يتعلق بمجال الطيران المدني، بما يشكل مزيداً من الإسهام في بلوغ الأهداف الاستراتيجية، وخصوصاً تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية ومد الشغرات التي كشفتها عمليات التدقيق؛**

٧- **تأذن للأمانة العامة بأن تتلقى للأمين العام بأن يتلقى باسم برنامج الإيكاو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ برنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية المساهمات المالية أو العينية التي تقدم إلى المشاريع للتعاون الفني والمساعدة الفنية، ولا سيما المساهمات الطوعية التي تقدم على شكل خبرات فنية ومنح دراسية ومنح تدريبية ومعدات التدريب وأموال التدريب من**

الدول ومؤسسات التمويل وغيرها من المصادر الأخرى العامة والخاصة، وبأن يعمل وسيطا بين الدول بخصوص تقديم المنح الدراسية والمنح التدريبية ومعدات التدريب؛

٨- **تحث** الدول القادرة على توفير أموال إضافية لبرنامج الإيكاو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ لبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية التابعين للإيكاو عن طريق صناديق الإيكاو الطوعية، بما في ذلك صندوق تنمية القدرات ودعم التنفيذ، وذلك للتبرعات الخاصة بالإيكاو من أجل تنفيذ مشاريع في مجال الطيران المدني، أو مجموعات أدوات التنفيذ أو أي مساهمات أخرى تساعد على دعم الدول فيما تبذله من جهود للامتثال للقواعد والتوصيات الدولية وتلبية احتياجاتها المكتملة المتعلقة بالطيران المدني؛

٩- **تشجع** الدول وشركاء التنمية الآخرين، ولا سيما صناعة الطيران والقطاع الخاص، على الإسهام في آلية تمويل تنفيذ أهداف الإيكاو لأنها تمكنهم من المشاركة في تنفيذ مشاريع الإيكاو للطيران المدني؛

١٠- **تدعو** الدول المتعاقدة إلى توفير موارد مالية وبشرية دائمة من خلال برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران"، من أجل تطوير قدرات الدول المستفيدة في مجال تنفيذ قواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية وكذلك تعزيز نموها وقدرتها على الاعتماد على النفس؛

١١- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم المشورة والمساعدة إلى البلدان النامية لدعم مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين من أجل تنفيذ البرامج الإقليمية وشبه الإقليمية للسلامة الجوية وأمن الطيران، مثل برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAP) والبرنامج التعاوني لأمن الطيران (CASP).

١٢- **تطلب** إلى الأمين العام العمل على تعزيز جهود تعبئة الموارد لتأمين الموارد المالية من أجل تنمية القدرات ودعم التنفيذ بهدف تقليل التفاوتات الكبيرة في معدلات التنفيذ، وتعزيز تطوير النقل الجوي عبر مختلف الأقاليم لتحقيق منظومة طيران مدني سليمة ومجدية اقتصاديا وميسرة للجميع؛

١٣- **تقر** بأهمية اتباع نهج موجه وقائم على البيانات من أجل تحديد أولويات تنمية القدرات ودعم التنفيذ تحديدا فعّالا.

## المرفق (ج)

### تنفيذ برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ

لما كان هدف الإيكاو هو تأمين سلامة وانتظام نمو الطيران المدني الدولي في العالم أجمع؛  
ولما كان تنفيذ مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية تنمية القدرات ودعم التنفيذ يكمل أنشطة البرنامج العادي الرامية إلى بلوغ أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛

ولما كانت الدول المتعاقدة تعتمد أكثر فأكثر على الإيكاو للحصول على المشورة والتعاون الفني والمساعدة الفنية اللازمة لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وتنمية طيرانها المدني من خلال تعزيز هيئاتها وتحديث بنياتها الأساسية وتنمية مواردها البشرية؛

ولما كانت الحاجة ملحة إلى إجراء المتابعة والتصحيح الفعال فيما يتعلق ببرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر حتى يتسنى تقديم الدعم إلى الدول لسد الثغرات المكتشفة، بما في ذلك الشواغل البارزة في مجال السلامة والأمن؛

ولما كان قيام إدارة للتعاون الفني لتنمية القدرات والتنفيذ أو أي طرف آخر خارج الإيكاو بتنفيذ المشاريع مع الالتزام تماما بالقواعد والتوصيات الدولية يسفر عن تعزيز جوهرية لسلامة وأمن وكفاءة الطيران المدني في جميع أنحاء العالم، ويدعم بشكل فعال

تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة ذات الصلة بلوغ أهداف التنمية المستدامة التي وضعتها الأمم المتحدة من خلال مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛

**ولما كانت** جائحة فيروس كورونا وبطء ونيرة تعافي قطاع النقل الجوي كان لهما بالغ الأثر على الطيران المدني وعلى الإمكانات المادية لدى الدول ومصادر التمويل الأخرى، من حيث إيلاء الأولوية للاستثمارات في تطوير الطيران المدني ومشاريع البنية الأساسية حول العالم، مما أدى إلى إلغاء مشاريع التعاون الفني تنمية القدرات ودعم التنفيذ التي تجريها الإيكاو أو تعطيلها؛

**ولما كانت** الإيكاو قد أعدت مواداً إرشادية عملية وموائمةً لصالح الحكومات والمشغلين في القطاع بقصد إعادة تشغيل قطاع النقل الجوي الدولي والتعافي من تداعيات الجائحة على مستوى عالمي منسق وجعل الطيران أكثر استدامةً ومرونةً فيما بعد انتهاء الجائحة؛

**ولما كانت** مجموعات الإيكاو لأدوات التنفيذ مستمرة في تقديم حل شامل من خلال حزمة موحدة من استشارات الخبراء والمواد الإرشادية وأدوات التدريب لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو في مختلف المجالات قد أعدت ونفذت بما يتفق تماماً مع التدابير والتوصيات الواردة في تقرير فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران (CART)، التي شكلت عنصراً رئيسياً في تنفيذها؛

**ولما كان** التمويل المقدم إلى برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ من خارج الميزانية يتيح للإيكاو أن تقدم الدعم الأولي إلى الدول التي تحتاج إلى المساعدة لسد الثغرات التي كشفتها عمليات التدقيق التي تجريها الإيكاو، وأن تساعد في الجهود التي تبذلها الدول لإعادة التشغيل والتعافي ومواجهة الأزمات المتعلقة بفيروس كورونا؛

**ولما كانت** أعمال تقييم المشاريع التالية للتنفيذ تشكل أداة قيمة لتقييم ورصد تأثير فرادى المشاريع على الطيران وتخطيط المشاريع في المستقبل؛

**ولما كانت** الهيئات غير الحكومية (العامة والخاصة) التي تنفذ مشاريع في مجال الطيران المدني لحساب الدول المتعاقدة تعتمد على الإيكاو أكثر فأكثر للحصول من خلال إدارة التعاون الفني تنمية القدرات والتنفيذ على المشورة والتعاون الفني والمساعدة الفنية ومنتجات وخدمات تنمية القدرات ودعم التنفيذ، في مجالات التعاون الفني والمساعدة الفنية التقليدية وضمان التزام المشاريع بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

### فإن الجمعية العمومية:

١- **توجّه** انتباه الدول المتعاقدة التي تطلب التعاون الفني والمساعدة الفنية خدمات تنمية القدرات ودعم التنفيذ إلى المزايا التي يمكن تحصيلها من المشاريع المحددة بوضوح والمستندة إلى خطط رئيسية للطيران المدني؛

٢- **تحثّ** الدول المتعاقدة، عند تنفيذ مشاريع تطوير الطيران المدني من خلال الإيكاو، على إيلاء الأولوية إلى النتائج والتوصيات التي يخلص إليها كل من البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) وفقاً لنهج الرصد المستمر، مثل استنتاجات وقرارات المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية، بهدف سدّ الثغرات المكتشفة ومعالجة الشواغل البارزة في مجالي السلامة والأمن والاستفادة من فرص التحسين في كافة مجالات الطيران المدني، مع المساهمة بشكل مباشر في تحقيق أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛

٣- **توجّه** انتباه الدول المتعاقدة إلى التعاون والمساعدة التي تقدم من خلال المشاريع شبه الإقليمية والمشاريع الإقليمية التي تنفذها الإيكاو، مثل مشاريع "برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران" (COSCAP) ومشاريع البرنامج التعاوني لأمن الطيران (CASP)، وتحث المجلس على أن يواصل إعطاء أسبقية عالية الأولوية لإدارة وتنفيذ

هذه المشاريع من خلال برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ نظراً لما لها من فوائد جمة مرتبطة بها؛

٤- تشجع الدول والهيئات غير الحكومية العاملة في مجال الطيران المدني على أن تطلب الدعم من الإيكاو، عند الاقتضاء، من خلال ما لديها من برامج وأنشطة لتنمية القدرات ودعم لدعم التنفيذ، بهدف معالجة التحديات التصدي للتحديات والفرص التي يواجهها قطاع الطيران، بما في ذلك التكنولوجيات الجديدة والناشئة خلفتها جائحة فيروس كورونا على الطيران للتعبيل بإعادة التشغيل والتعافي؛

٥- تطلب إلى الأمين العام أن يعزز تطبيق المنظمة لنهج شامل حيال أنشطة تنمية القدرات ودعم التنفيذ بغية بناء نظم رقابة قوية ومستدامة في الدول؛

٦- تحث الدول على إعطاء أولوية عالية لتدريب موظفيها الفنيين والتشغيليين والإداريين من خلال إعداد برنامج تدريب شامل، وتذكر الدول بأهمية تقديم هذا التدريب على النحو الوافي، وبالحاجة إلى تقديم الحوافز المناسبة للاحتفاظ بهؤلاء الموظفين، كل في مجال تخصصه، بعد اكتمال تدريبهم؛

٧- تشجع الدول على تركيز جهودها على تطوير مراكز التدريب الراهنة، وعلى دعم مراكز التدريب الإقليمية في منطقتها حتى توفر التدريب العالي لموظفي الطيران المدني الوطنيين كلما كان هذا التدريب غير متوفر على المستوى الوطني، وذلك من أجل النهوض بقدرة الاعتماد على الذات في الإقليم؛

٨- تحث الدول التي تتلقى التعاون الفني والمساعدة الفنية تنمية القدرات ودعم التنفيذ من خلال الإيكاو على أن تتقاضي التأخير في تنفيذ المشاريع، وذلك باتخاذ القرارات في حينها بشأن الخبراء والتدريب وشراء المكونات طبقاً لاتفاقات المشاريع؛

٩- توجه انتباه الدول المتعاقدة إلى خدمة مشتريات الطيران المدني، وهي خدمة تقدمها الإيكاو للبلدان النامية لشراء المعدات ذات القيمة العالية من معدات الطيران المدني والتعاقد على الخدمات الفنية؛

١٠- توجه انتباه الدول المتعاقدة وشركاء التمويل وغيرها من الجهات المعنية في مجال الطيران إلى مجموعات أدوات التنفيذ التي أعدتها الإيكاو، والتي تتيح حلاً جاهزاً للتطبيق وفعالاً وموحداً يتضمن المواد الإرشادية والتدريب والأدوات ودعم الخبراء، ويهدف إلى تيسير تنفيذ أحكام الإيكاو وإرشاد الهيئات الحكومية من خلال إتاحة حلول تتسم بالاتساق والمرونة؛

١١- تطلب إلى جميع الدول المتعاقدة أن تشجع الخبراء الفنيين المؤهلين تماماً على التقدم بطلبات لإدراجهم في قائمة خبراء الإيكاو لإدارة التعاون الفني؛

١٢- تطلب إلى الأمين العام أن يشجع الاستخدام الواسع النطاق لمؤشرات الأداء من أجل إجراء تقييم موضوعي لتأثير التعاون الفني والمساعدة الفنية تنمية القدرات ودعم التنفيذ في التنفيذ الفعال للقواعد تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو؛

١٣- تشجع الدول على الاستفادة من خدمات ضمان الجودة التي تقدمها إدارة تنمية القدرات والتنفيذ بالتعاون الفني على أساس استرداد التكاليف، للإشراف على المشاريع التي تنفذها أطراف أخرى خارج برنامج الإيكاو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية في الإيكاو، بما في ذلك استعراض مدى امتثالها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو؛

١٤- تشجع الدول والجهات المانحة على إدراج أعمال التقييم التالية لتنفيذ مشاريع الطيران المدني الخاصة بها وتوفير الأموال لها، بوصفها جزءاً لا يتجزأ من أعمال تخطيط وتنفيذ المشاريع.

## التدريب على الطيران المدني

١٢-١٨ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP 391 المقدمة من الجمهورية الدومينيكية. وأوصت الورقة بأن تحت الإيكاو الدول على تنفيذ السياسة العامة والبرامج التحفيزية لتدريب موظفي الطيران وتوفير الدعم المالي المستدام لضمان توفير أعداد كافية من المهنيين المؤهلين من أجل سلامة ونمو صناعة الطيران. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي للدول الأعضاء أن تُعد برنامجاً وطنياً لتشجيع تدريب موظفي الطيران في إطار استراتيجية مستدامة أو سياسة عامة لتلبية الحاجة المتزايدة إلى المهنيين المؤهلين في صناعة الطيران. وأكدت اللجنة أهمية هذه البرامج، مع التشديد على الحاجة إلى منح دراسية تركز على الإدماج والتنوع.

١٣-١٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP 408 المقدمة من الجمهورية الدومينيكية، وورقة العمل A42-WP 406 المقدمة من بليز نيابة الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)، مع التركيز على التقدم السريع للذكاء الاصطناعي وأهميته في التدريب على الطيران. وسلطت كلتا الوثيقتين الضوء على الافتقار إلى إرشادات واضحة بشأن استخدام الذكاء الاصطناعي في مراكز التدريب في مجال الطيران المدني لتلبية الاحتياجات من حيث الرقمنة والتشغيل الآلي، وأكدت على الحاجة إلى مناهج وأدوات تعليمية مبتكرة. واستجابة لذلك، دعمت اللجنة الإيكاو في استكشاف موارد - مثل مجموعات أدوات التنفيذ (iPACKs) ودليل تطوير التعلم الرقمي، بما في ذلك أفضل الممارسات وإرشادات الذكاء الاصطناعي - لتسهيل الاستخدام الفعال للذكاء الاصطناعي، وهي تنظر في اعتماد تدريب معرفي وقائم على الأدلة.

١٤-١٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP 283 المقدمة من الهند. وعرضت هذه الورقة المنظور الاستراتيجي للهند ومبادراتها الوطنية بشأن تطوير المهارات وبناء القدرات في مجال الطيران، مع التركيز على برامج التعليم والتدريب المنفذة في مجال الطيران. وشددت الهند على الطلب المتزايد على المتخصصين في مجال الطيران من جميع التخصصات، مدفوعاً بالنمو الهائل في الحركة الجوية، ودعت إلى التعاون الإقليمي والعالمي لتوسيع نطاق التدريب في مجال الطيران وتحسين جودته في إطار مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وشجعت اللجنة على توسيع عضوية برنامج التدريب المتقدم في جميع الأقاليم مع التركيز بشكل خاص على البلدان النامية. كما اتفقت اللجنة على أنه ينبغي للدول الأعضاء دعم البنية الأساسية الرقمية للتعليم في مجال الطيران، وتوحيد المناهج الدراسية لدورات التدريب في مجال الطيران على مستوى العالم، مع مراعاة الاحتياجات الوطنية والإقليمية، وسد الفجوة بين مناهج الدورات الدراسية وفرص العمل. وأشارت أيضاً إلى أهمية تعبئة الأموال وبرامج المنح الدراسية لتطوير المهارات لضمان تكافؤ الفرص وتوافر الأعداد الكافية من الموظفين المؤهلين.

١٥-١٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP 393 المقدمة من كازاخستان، التي شددت على أهمية إنشاء قاعدة بيانات آمنة تتولى الإيكاو تنسيقها من أجل التبادل الطوعي للمعلومات فيما بين الدول الأعضاء بشأن المساعدة الفنية وموارد التدريب ودعم بناء القدرات، مع عرض كازاخستان تقديم المساعدة في إعداد هيكل البيانات لهذا النظام. وأقرت اللجنة بقيمة التوسع في تبادل المعلومات لدعم المساعدة الفنية والتدريب وبناء القدرات، وشجعت، رهناً بتوافر الأموال والموارد، على إنشاء "قاعدة بيانات رقمية آمنة تتولى الإيكاو تنسيقها" من أجل جميع الجهات المعنية.

١٦-١٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP 150 المقدمة من جمهورية كوريا، والتي أكدت على الخطر المتزايد للتهديدات الإلكترونية في مجال الطيران. ولاحظت اللجنة أن فريق خبراء الأمن الإلكتروني يقوم بوضع ونشر إرشادات ذات صلة بذلك استناداً إلى القاعدة القياسية ٤-٩-١ الواردة في ملحق الإيكاو السابع عشر - "أمن الطيران". ورأت اللجنة أنه ينبغي للإيكاو، رهناً بتوافر الأموال والموارد، أن تواصل إعداد الإرشادات والعمل بتعاون وثيق مع فريق خبراء الأمن الإلكتروني من أجل تحديد موضوعات تمهيداً لوضع برامج تدريبية موحدة جديدة للإيكاو في مجال الأمن الإلكتروني تراعي الاحتياجات الوطنية.

١٧-١٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP 149 المقدمة من دولة الإمارات العربية المتحدة، التي سلطت الضوء على النقص في الكوادر المؤهلة في المجالات الوظيفية الرئيسية لهيئات الطيران المدني، بما في ذلك المراقبة والتنظيم والسلامة

والأمن والتحقيق في الحوادث وتطبيق التكنولوجيات الجديدة. وأيدت اللجنة الإجراءات الاستراتيجية المقترحة لتعزيز التعاون الإقليمي في مجالات التدريب وبناء القدرات والمعرفة، ودعت الإيكاو إلى توسيع نطاق فرص استخدام التكنولوجيات الرقمية المتقدمة ومنصات التدريب القائم على الكفاءة، مثل برنامج التدريب المتقدم. وشجعت اللجنة على عرض هذه الإجراءات ودعم دمجها في أطر الإيكاو الحالية، بما في ذلك برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران والخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية لأمن الطيران وإطار التدريب العالمي على مجال الطيران.

١٨-١٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/328 المقدمة من السلفادور باسم الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية: حيث عملت بليز والسلفادور وغواتيمالا وكوستاريكا ونيكاراغوا وهندوراس على تعزيز السلامة التشغيلية عن طريق وضع مواصفات واضحة لبرامج التدريب القائمة على الكفاءة لمفتشي ومحققي هيئات الطيران المدني ومعالجة التحديات القائمة أمام مواءمة التدريب مع مهام محددة للمراقبة والتحقيق. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي للإيكاو أن تعزز مواصفات منسقة في مجال التدريب لتعزيز كفاءة المراقبة وإدارة التدريب الاستراتيجية والقدرات الفنية لهيئات الطيران المدني، مع ضمان الاستعداد لعمليات التدقيق والتقييم الدولية. وبالإضافة إلى ذلك، فإنها تسلم بضرورة وضع إطار للكفاءات ومواصفات لتدريب المفتشين والمحققين، مع مراعاة الاحتياجات الوطنية. وأشارت اللجنة على الإيكاو بوضع إطار استراتيجي بشأن الذكاء الاصطناعي لتوحيد المعايير الخاصة بتحديد وتصميم واعتماد مسارات تدريبية متميزة، رهنا بتوافر الأموال والموارد.

١٨-١٩ وأُحيط علماً بورقتي المعلومات اللتين قدمتهما الجمهورية الدومينيكية: الورقة A42-WP/183 بشأن التدريب على الإشراف على مراكز مراقبة الحركة الجوية، والورقة A42-WP/390 بشأن المسار الوظيفي لمفتشي سلامة الطيران المدني، التي ركزت على بناء مسار وظيفي منظم لمفتشي سلامة الطيران المدني، بما يتماشى تماما مع إطار الإيكاو لبناء كفاءات المفتشين ومواءمة الكفاءات على الصعيد الدولي وتعزيز المراقبة الحكومية في مجال السلامة ودعم الامتثال للبرنامج الوطني للسلامة التشغيلية ونتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وأُحيط علماً بورقتي المعلومات اللتين قدمتهما تركيا: الورقة A42-WP/507 التي ركزت على إزالة الحدود القصوى للمدة الثابتة وتنفيذ مدة التدريب الفردية بموجب إطار التدريب والتقييم القائمين على الكفاءة، والورقة A42-WP/508 بشأن نموذج منظمة التدريب المركزية المعتمدة. وأُحيط علماً بورقات المعلومات التي قدمتها إندونيسيا: الورقة A42-WP/547 بشأن تعزيز التدريب القائم على الكفاءة من خلال مجموعات الإيكاو التدريبية مع التركيز على هدف إندونيسيا المتمثل في توحيد الكفاءات العالمية، والورقة A42-WP/548 المتعلقة بالتميز على المستوى البلاتيني في مجال التدريب وتوسيع نطاق الزمالات وتسهيل الضوء على الدور الاستراتيجي لإندونيسيا في بناء قدرات الطيران العالمية، والورقة A42-WP/549 المتعلقة بإعداد مدربين ومعدي الدورات التدريبية والمدققين المؤهلين من قبل الإيكاو مع التركيز على التزام إندونيسيا بجودة برامج التدريب المستدامة.

١٨-٢٠ وتوصي اللجنة، نتيجة للمناقشة، بأن توافق الجلسة العامة على ما يلي:

أن تواصل الإيكاو توسيع نطاق التدريب الجيد والموحد في مجال الطيران على مستوى العالم، لا سيما في البلدان النامية، مع مراعاة الاحتياجات الوطنية والإقليمية، من خلال توسيع عضوية برنامج التدريب المتقدم وتأهيل المدربين وتعزيز التعاون العالمي؛

أن تدعو الإيكاو إلى توحيد المناهج التدريبية وسد الفجوات بين مناهج الدورات الدراسية وفرص العمل، وتسهيل الاعتراف بالمؤهلات عند الانتقال من مكان لآخر وأنظمة تنقل القوى العاملة.

أن تدعو الإيكاو إلى تعزيز القدرات التنظيمية ووضع برامج تدريبية جديدة للإيكاو تتناول الابتكار والبيئة الأمان والإلكتروني والمراقبة والمنصات الرقمية المتقدمة واستيعاب الذكاء الاصطناعي، مع مراعاة المخاطر المرتبطة باستخدام الذكاء الاصطناعي والاحتياجات الوطنية.

أن تحتّ الإيكاو والدول الأعضاء على معالجة النقص في الموظفين الفنيين والمراقبين من خلال تخطيط القوى العاملة والمنح الدراسية وتسهيل الحصول على الفرص التدريبية دعماً لبرنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران والخطّة العالمية للسلامة الجوية والخطّة العالمية لأمن الطيران والهدف الاستراتيجي المتمثل في " عدم ترك أي بلد وراء الركب".

## البند ١٩ من جدول الأعمال: تعدد اللغات في الإيكاو

١٩-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/36 المقدّمة من مجلس الإيكاو، والتي شددت على تعدد اللغات باعتباره مبدأً أساسياً في الإيكاو. وقدمت الورقة تقريراً عن التقدم المحرز في تنفيذ استراتيجية الإيكاو لتعدد اللغات التي أقرتها الجمعية العمومية خلال دورتها الحادية والأربعين. وشمل ذلك إعداد خطة عمل تُترجم الاستراتيجية إلى إجراءات شاملة وملموسة. وسلّطت الورقة الضوء على بدء تشغيل نظام إدارة خدمات اللغات (LSMS) والاستبيانات المتعلقة بجودة الخدمات المقدمة ومستوى الكفاءة اللغوية بين الموظفين والتدريب على صياغة التقارير والسياسات. كما تناولت الورقة الإنجازات الأخرى مثل إدخال الذكاء الاصطناعي في خدمات اللغات والتعاون مع هيئات الأمم المتحدة والنشر التدريجي للقواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) بجميع لغات المنظمة. وتطرقت الورقة أيضاً إلى التحديات التي تعترض تنفيذ الاستراتيجية، لا سيما فيما يتعلق بالموارد المالية والنظر إلى خدمات اللغة على أنها منخفضة الأولوية. وينبغي تحديد الموارد في برنامج الميزانية العادية ومن خلال المساهمات الطوعية بما في ذلك إيفاد اللغويين المتخصصين من الدول الأعضاء.

١٩-٢ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/222 المقدّمة من الصين، والتي أبرزت أهمية تعدد اللغات في تحقيق الأهداف الاستراتيجية للإيكاو وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) ومبادرة (عدم ترك أي بلد وراء الركب). وحتّت الورقة الدول الأعضاء على عدم اعتبار خدمات اللغة تكاليف يمكن الحدّ منها، والاعتراف بتعدد اللغات كاستثمار طويل الأجل. ولمواجهة التحديات المرتبطة بإدخال الذكاء الاصطناعي، من الضروري استعراض معايير الأمن الإلكتروني والمعايير التنظيمية الأخرى ومعاملة جميع أدوات وبرمجيات الذكاء الاصطناعي على قدم المساواة ومراعاة عدم التحيز، مع تبسيط العمليات الداخلية. وينبغي للإيكاو تعزيز الوعي بثقافة تعدد اللغات وإدراجها كعنصر أساسي في عمل المنظمة.

١٩-٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/422 المقدّمة من الاتحاد الروسي، التي أكدت مجدداً على دعم تعدد اللغات وضمان التكافؤ في تقديم الخدمات بجميع اللغات الرسمية الست. وأعربت الورقة عن القلق بشأن الغلبة المفرطة لاستخدام اللغة الإنجليزية في أرجاء المنظمة وأوجه القصور في تنفيذ خطة عمل استراتيجية تعدد اللغات وعدم وجود استعراض شامل ومنهجي لتعدد اللغات وضرورة إعداد إحصاءات مجمّعة والتحديات المرتبطة بإسناد الخدمات إلى جهات خارجية وجودة الترجمة التحريرية والشفوية واستبعاد خدمات اللغة من بين عوامل التمكين ذات الأولوية العالية والإخفاق في ضمان التوزيع المتزامن للوثائق بجميع اللغات الرسمية.

١٩-٤ أعربت اللجنة عن تأييدها بشكل عام لورقات العمل الثلاث، مُقرّة بأن تعدد اللغات مبدأً أساسياً لتحقيق أهداف الإيكاو، وأكدت على أهمية خدمات اللغات في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) ومبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". فالتكافؤ في توفر المعلومات بجميع لغات العمل الست يُعد عاملاً مهماً لضمان المساواة في مشاركة الدول الأعضاء في أنشطة الإيكاو. كما شددت اللجنة على أهمية ضمان إصدار المنشورات الرفيعة الجودة بجميع لغات المنظمة في الوقت المناسب.

٥-١٩ طلبت اللجنة من الأمانة العامة بالإيكاف مواصلة الاستفادة من التكنولوجيات الحديثة بما في ذلك الذكاء الاصطناعي لتعزيز كفاءة وجودة خدمات اللغات، مع الإشارة إلى أنّ الذكاء الاصطناعي والتحول الرقمي ينبغي ألا يحل محل المهنيين المتخصصين في اللغات بكل ما حظوا به من دراسة وتدريب، إذ لا غنى عنهم.

٦-١٩ حثّت إحدى الدول الأعضاء الأمانة العامة على تعظيم الاستفادة من أثر الأموال المرصودة في الميزانية أو الواردة من خلال المساهمات الطوعية. ولم تؤيد هذه الدولة المبادرات الواردة في استراتيجية الإيكاف لتعدد اللغات أو خطة عملها والتي قد تترتب عليها آثار مالية جديدة، أو من شأنها أن تزيد من اشتراكات الدول الأعضاء مستقبلاً، أو تؤدي إلى تقليص أنشطة أخرى للإيكاف. ومع الإشارة إلى أن أدوات الذكاء الاصطناعي تعكس نطاقاً واسعاً من بيانات التدريب وطرائقه وضوابطه المتعلقة بالأمن الإلكتروني، فقد أكدت هذه الدولة على أنها لن تؤيد سوى استخدام أدوات الذكاء الاصطناعي التي تتوافق مع حد أدنى معين من المعايير. كما لم تؤيد الدولة ورقتي العمل WP/222 و WP/422 لما احتويتا عليه من مقترحات موسعة تتطلب دراسة متأنية للآثار المالية والتبعات المترتبة على الدول الأعضاء.

٧-١٩ أبلغت الأمانة العامة للجنة بأنها، على الرغم من اعتمادها لتكنولوجيات جديدة تشمل الذكاء الاصطناعي، فإن قدراتها الحالية تُعد مكمّلة لعمل المهنيين المتخصصين في اللغات. وأكدت أنها ستواصل الاستفادة من التطبيقات المستقبلية سريعة التطور لتعزيز كفاءة وجودة خدمات اللغات، كما أنها تتعاون مع منظمات الأمم المتحدة الأخرى لاعتماد سياسات وممارسات وأدوات مشتركة. وأوضحت أن مقترح الميزانية ذات النمو الاسمي الصفري للفترة الثلاثية المقبلة، من دون أي زيادة مخصصة لخدمات اللغات كأداة مساندة، سيقيد قدرة المنظمة على تقديم خدمات لغوية عالية الجودة. ومع ذلك، ستواصل الأمانة العامة تنفيذ استراتيجية الإيكاف لتعدد اللغات ضمن الموارد المتاحة.

٨-١٩ وأكدت الأمانة العامة كذلك أنها ستواصل تنفيذ نظام إدارة الجودة لخدمات اللغات، بما في ذلك الخدمات المقدمة من المهنيين المتخصصين من غير العاملين بالمنظمة. وشجعت الأمانة العامة الدول الأعضاء على تقديم الدعم البشري والمالي اللازمين، وأشارت إلى أنه، حسبما جاء في استراتيجية الإيكاف لتعدد اللغات، فقد كُلف نائب المدير لشؤون اللغات والمنشورات وإدارة المؤتمرات ليكون منسقاً لشؤون تعدد اللغات والمسؤول عن تنفيذ تعدد اللغات في الإيكاف.

٩-١٩ لم تؤيد إحدى الدول الأعضاء الإجراء (أ) الوارد في ورقة العمل A42-WP/36، إذ لم تُقدّم للجمعية صورة شاملة عن الوضع الحالي لتعدد اللغات في الإيكاف. وأشارت دولة عضو أخرى إلى أن من غير المقبول أن يُنفذ مبدأ تعدد اللغات رهناً بتوافر الأموال، لأن من شأن ذلك أن يقوّض المبدأ الأساسي لاتفاقية شيكاغو.

١٠-١٩ بعد استعراض ورقات العمل A42-WP/36 و A42-WP/222 و A42-WP/422، وفي ضوء المناقشات، أوصت اللجنة الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي، مع إقرارها بأن تعدد اللغات جزء لا يتجزأ من برامج وأنشطة المنظمة:

(أ) أن تقرّ بجهود الإيكاف في تنفيذ استراتيجية الإيكاف لتعدد اللغات وخطة عملها؛

(ب) أن تطلب إلى المجلس مواصلة تنفيذ استراتيجية الإيكاف لتعدد اللغات التي أقرتها الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية، رهناً بتوافر الموارد؛

(ج) أن تشجع الدول الأعضاء على دعم التعدّد اللغوي من خلال التعاون أو الإعارات أو المساهمات الطوعية.

١١-١٩ وفي الختام، أشار رئيس اللجنة إلى اليوم الدولي للترجمة الذي أقرته الأمم المتحدة في عام ٢٠١٧ والمقرر الاحتفال به في ٣٠ سبتمبر. وأشاد بالمتترجمين الفوريين والتحريريين وغيرهم من موظفي خدمات اللغات الذين يعملون بلا كلل خلف الكواليس لضمان التدفق السلس للمعلومات رغم حاجز اللغة.

١٢-١٩ دعت الأمانة العامة المندوبين إلى ملء استبيان بشأن خدمات اللغات والمؤتمرات بهدف المساعدة في تقييم هذه الخدمات وتحسينها.

## البند ٢٠ من جدول الأعمال: الابتكار في مجال الطيران

### الذكاء الاصطناعي

١-٢٠ استعرضت اللجنة في جلستها السادسة ورقة العمل A42-WP/29، التي قدمها مجلس الإيكاو والتي سلطت الضوء على التدابير المتخذة خلال الفترة الثلاثية الماضية لتنفيذ قرار الجمعية العمومية ٢٧-٤٠ - "الابتكار في مجال الطيران"، الذي تضمن بصفة خاصة إقرار المجلس للسياسة العامة للإيكاو في مجال الابتكار. وقد أعدت هذه الوثيقة التأسيسية لمتابعة النتائج والتوصيات المنبثقة عن تقييم مستقل أجرته كلية موظفي منظومة الأمم المتحدة (UNSSC). وتكفل الوثيقة استمرارية الأنشطة الرئيسية المتعلقة بالابتكار، بما في ذلك منتدى التشاور بين الإيكاو وقطاع الطيران (ICF)، والحوار المستمر والمحسّن والشامل مع مختلف الجهات المعنية كما أنها تقدم الإجراءات التي تسمح بإشراك مبتكرين من خارج القطاع يمكنهم التأثير بشكل كبير وإيجابي على قطاع الطيران. وفيما يتعلق بالأنشطة الأساسية للسياسات والقواعد العالمية، قدمت الإيكاو "خارطة طريق التوحيد القياسي" للمساعدة على إبقاء اللوائح التنظيمية قادرة على استباق الابتكار. ومن منظور استراتيجي، تم وضع الابتكار كعامل تمكيني عالي الأولوية في الخطة الاستراتيجية ٢٠٢٦-٢٠٥٠، مما يسمح باستخدامه بمزيد من الكفاءة للمساعدة في تحقيق جميع الأهداف الاستراتيجية.

٢-٢٠ بناءً على هذه التطورات، قدمت ورقة العمل A42-WP/29 تحديثاً لقرار الجمعية العمومية ٢٧-٤٠، وأوصت بأحكام تعزز تنفيذ السياسة العامة للإيكاو في مجال الابتكار، لا سيما من خلال حثّ الدول والجهات المعنية على اتخاذ إجراءات تكاملية لتلك التي تتخذها الإيكاو. ومن شأن هذه التحديثات أن تساعد في ضمان المواءمة على نطاق القطاع فيما يخص الابتكار. واتفقت اللجنة على ضرورة أن تتعاون الإيكاو مع الدول بشأن الجوانب التنظيمية والتنفيذية لاستخدام الذكاء الاصطناعي (AI).

٣-٢٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/401، التي قدمتها بليز نيابة عن الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية<sup>١٧</sup> (COCESNA)، والتي قدمت تحليلاً للفرص والفوائد التي يوفرها الذكاء الاصطناعي للطيران المدني، مع تسليط الضوء على تأثيره الإيجابي على إدارة العمليات.

٤-٢٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/389، التي قدمتها كولومبيا، بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية<sup>١٨</sup> (LACAC)، والتي أوضحت الأهمية الحيوية لإدراك إمكانات الذكاء الاصطناعي ومراعاة مختلف العوامل من أجل استخدامه بشكل سليم.

٥-٢٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/246، التي قدمتها المملكة العربية السعودية، والتي تعرض كيف يمكن أن يعزز الذكاء الاصطناعي قدرة المنظمة على إعداد القواعد القياسية والتوصيات الدولية (SARPs) والمواد الإرشادية واعتمادها وتنفيذها بطريقة أكثر مرونة وكفاءة وتستند إلى البيانات.

<sup>١٧</sup> كوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.

<sup>١٨</sup> إكوادور وأوروغواي وباراغواي وبليز وبنما ودولة بوليفيا المتعددة القوميات وبيرو وجامايكا والجمهورية الدومينيكية والسلفادور وشيلي وغواتيمالا وجمهورية فنزويلا البوليفارية وكوبا والمكسيك ونيكاراغوا، وهندوراس.

٦-٢٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/234، التي قدمتها سنغافورة، وشاركت في إعدادها تايلاند، برعاية مشتركة من كندا والصين وجمهورية كوريا، والتي يُقترح فيها أن تقوم الإيكاو بدور قيادي فيما يتعلق بتطبيقات الذكاء الاصطناعي في مجال الطيران.

٧-٢٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/375، التي قدمتها الإمارات العربية المتحدة، والتي تناولت الحاجة الماسة لاستيعاب الذكاء الاصطناعي في هيئات الطيران المدني.

٨-٢٠ وأوصت جميع الورقات بإجراءات مختلفة يمكن أن تنتظر الإيكاو فيها للقيام بدور استباقي ورائد في استخدام الذكاء الاصطناعي في مجال الطيران.

٩-٢٠ وأحاطت اللجنة علماً بالمبادرات المبيّنة في الورقات والمواضيع المشتركة، ومنها: ضرورة أن تُعد الإيكاو أطراً تنظيمية شاملة ومناهج موحدة لتطبيق الذكاء الاصطناعي؛ وضرورة بناء القدرات والتدريب؛ وتعزيز التعاون بين الإيكاو والدول الأعضاء والقطاع والأوساط الأكاديمية. وأحاطت اللجنة علماً بأن بعض الدول أوصت بأن تنتظر المنظمة أولاً في وضع رؤية استراتيجية وإطار عام رفيع المستوى لاستخدام الذكاء الاصطناعي في مجال الطيران، وحذرت من أن إعداد إطار تنظيمي واتخاذ العديد من التدابير الأخرى المقترحة في ورقات العمل سيكون سابقاً لأوانه. كما أقرت اللجنة بأن الذكاء الاصطناعي يشكل عنصرَ تمكين أساسياً، لكنها حثت على توخي الحذر من الإفراط في فرض القواعد الملزمة في هذه المرحلة المبكرة.

١٠-٢٠ ولاحظت اللجنة مختلف الأنشطة التي تضطلع بها الإيكاو حالياً أو تعتزم الاضطلاع بها في إطار الأقسام ذات الصلة بذلك في خطة العمل الخاصة بالسياسة العامة للإيكاو في مجال الابتكار. وتشمل هذه الأنشطة ما يلي:

(١) يناقش حالياً عدد من مجموعات الخبراء التابعة للإيكاو الذكاء الاصطناعي بأشكال مختلفة، ومن المتوقع أن يتزايد هذا الأمر خلال الفترة الثلاثية القادمة؛

(٢) تواصل الأمانة العامة تنسيق هذه الأنشطة بهدف ضمان مواءمة المسائل المتشابهة؛

(٣) تستهل الأمانة جهوداً تعاونية لإجراء عملية استشارية استراتيجية بشأن استخدام الذكاء الاصطناعي في مجال الطيران. وستشارك في هذه الجهود الدول والأمم المتحدة والقطاع والأوساط الأكاديمية وغيرها. ولدى الانتهاء من صياغة المشروع، سيوجه كتاب من المنظمة يدعو الدول والمنظمات الدولية إلى المشاركة؛

١١-٢٠ ورحبت اللجنة بمبادرات الدول الأعضاء لمواصلة المناقشات العالمية والإقليمية بشأن الذكاء الاصطناعي، وأقرت بقيمة هذه اللقاءات في تعزيز نشاط الإيكاو في هذا الموضوع، ولاحظت الآليات القائمة لتقديم إسهامات هامة للإيكاو.

١٢-٢٠ بينما لاحظت اللجنة التركيز الكبير على الذكاء الاصطناعي خلال المناقشات، اتفقت على عدم الإشارة إلى أي ابتكارات بعينها حتى يثبت استقرارها على مدى فترة زمنية طويلة، وبذلك تجنب الحاجة إلى تعديل النصوص لمعالجة التغيرات في الابتكارات المطروحة على الساحة والتي يستخدمها قطاع الطيران.

١٣-٢٠ ولاحظت التطور السريع والتوسع في اعتماد الذكاء الاصطناعي في عدد كبير من الصناعات، بما في ذلك الطيران، ووافقت على الحاجة إلى اتباع نهج تعاوني وشامل لجميع الجهات المعنية.

١٤-٢٠ ولاحظت اللجنة على وجه التحديد الحاجة إلى اعتماد نهج محدد لاستخدام الذكاء الاصطناعي بما يعزز المناقشات بين الهيئات التنظيمية ومصنعي الأجهزة.

٢٠-١٥ وأقرت اللجنة بالفوائد المحتملة لاتباع نهج منظم للاستفادة من الذكاء الاصطناعي في جميع أنشطة الإيكاو، ولاحظت الحاجة إلى إدماج موضوع الذكاء الاصطناعي، في الحالات المناسبة، في برنامج عمل المنظمة. وفي هذا الصدد، اتفقت اللجنة أيضاً على ضرورة قيام الإيكاو بدراسة سبل استخدام الهيئات التنظيمية للذكاء الاصطناعي.

٢٠-١٦ وأقرت اللجنة بمختلف المسائل التي أثيرت في جميع الورقات ولاحظت أنه ينبغي للمجلس أن يحدد أفضل مسار للعمل بالنسبة للإيكاو، مع مراعاة السياسة المتعلقة بالابتكار والحاجة إلى موارد من خارج الميزانية ومدى توافرها.

٢٠-١٧ وأحاطت اللجنة علماً بورقتي المعلومات المقدمتين من تركيا (A42-WP/511 و A42-WP/512)، وورقة المعلومات المقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (A42-WP/489) (ICCAIA).

### المسائل الأخرى المتعلقة بالابتكار في مجال الطيران

٢٠-١٨ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/217، التفتيح رقم ١، التي قدمتها البرازيل، بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية<sup>١٩</sup>، ودعت إلى اعتماد بيانات الاختبار التنظيمية كآلية فعالة لتعزيز مرونة الهيئات التنظيمية وقدرتها، وصنع القرار على أساس الأدلة في مجال الطيران المدني. واتفقت اللجنة على أن تدرج الإيكاو في موادها الإرشادية إشارات مرجعية إلى بيانات الاختبار، عند الاقتضاء، ورحبت بدعوة الدول الأعضاء إلى اعتماد نهج بيانات الاختبار كجزء من مجموعة أدواتها التنظيمية، مع ضمان أن تبقى اعتبارات السلامة وخدمات الملاحة الجوية هي محور أي إطار للتجارب.

٢٠-١٩ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/218، التي قدمتها المملكة العربية السعودية، والتي سلطت الضوء على منتدى مستقبل الطيران (FAF) الذي انعقد في عام ٢٠٢٤. وسلطت الورقة الضوء أيضاً على أن المنتدى القادم المزمع عقده في أبريل ٢٠٢٦ سيبنى على الزخم المكتسب من خلال تعزيز الشراكات الدولية والنهوض بالأولويات المتوافقة مع توجهات الإيكاو وتقديم حلول تحويلية لقطاع الطيران. وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات المقدمة عن منتدى مستقبل الطيران، ورحبت بالمبادرة المبينة في الورقة.

٢٠-٢٠ وأحاطت اللجنة علماً بورقات المعلومات (A42-WP/633) المقدمة من إندونيسيا، و (A42-WP/602) المقدمة من جمهورية كوريا، و (A42-WP/420) المقدمة من منظمة هيرميس للنقل الجوي، و (A42-WP/678) المقدمة من المنتدى الدولي لبحوث الطيران (IFAR).

٢٠-٢١ وفي ضوء المناقشات، اتفقت اللجنة على تقديم القرار التالي للجلسة العامة لاعتماده، ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٤٠-٢٧:

### القرار ١/٢٠: الابتكار في مجال الطيران

لما كانت المادة الرابعة والأربعون من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تنص على أنه ضمن غايات وأهداف الإيكاو العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي لكي تلبي احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والاقتصاد؛

ولما كانت المادة السابعة والثلاثون من الاتفاقية تنص على أن تقوم الإيكاو من وقت إلى آخر، حسب الضرورة، باعتماد وتعديل القواعد القياسية والتوصيات الدولية والإجراءات الدولية الموصى بها التي تتصل بالمسائل الآتية [...] وكذلك المسائل الأخرى التي تتصل بسلامة الملاحة الجوية وانتظامها وفعاليتها، حسبما تدعو إليها الحاجة من وقت إلى آخر؛

<sup>١٩</sup> الأرجنتين وإكوادور وأوروغواي وباراغواي وبلز وبنما ودولة بوليفيا المتعددة القوميات وبيرو وجامايكا والجمهورية الدومينيكية والسلفادور وشيلي وغواتيمالا وجمهورية فنزويلا البوليفارية وكوبا ونيكاراغوا وهندوراس.

ولما كان العديد من مؤتمرات الإيكاو قد أقر بالفوائد والتحديات الحقيقية والمحتملة التي قد تتأتى عن الابتكار بالنسبة إلى سلامة النقل الجوي وكفاءته وأمنه وتسهيلاته واستدامته الاقتصادية والبيئية وبأنه ينبغي منح الدول الأعضاء فرصة جني هذه الفوائد بطريقة لا تترك أي بلد وراء الركب؛

وحيث إن خطة الإيكاو الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠ تقرّ بالفوائد والتحديات الحقيقية والمحتملة التي يمكن أن يحققها الابتكار لقطاع النقل الجوي وتهدف إلى تزويد الدول الأعضاء بالأدوات والمعارف والعقليات اللازمة لتحقيق هذه الفوائد بطريقة لا تترك أي بلد وراء الركب، نتيجة لذلك تُدرج الابتكار كعامل تمكين ذي أولوية عالية وأهمية بالغة لتنفيذ الأهداف الاستراتيجية بنجاح.

وإدراكاً لأن أحكام الإيكاو تنطبق على الطيران المدني جميع المنتعنين بالمجال الجوي المدني، وأن غياب النشاط المعياري على الصعيد العالمي من شأنه إعاقة تحقيق الحلول التكنولوجية المبتكرة والحيلولة دون تبلور فوائدها في مجال الطيران؛ ولهذا الغرض، يمكن للإيكاو الاستفادة من التفاعل المتواصل مع القطاع للتعرف إلى آخر التطورات التكنولوجية وإدماجها في الوقت المناسب؛ وإدراكاً لأن طبيعة الابتكارات ووتيرتها تتطلب من الجهات التنظيمية على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية الاستفادة من المنهجيات الجديدة، فضلاً عن الإطار العام الذي أنشأته الإيكاو لهذا الغرض، والتي جميعها تيسر تقدير وتقييم التطورات التكنولوجية المبتكرة في الوقت المناسب؛

واعترافاً بسياسة الإيكاو العامة بشأن الابتكار؛

فإن الجمعية العمومية:

١- توعز إلى المجلس بتنفيذ سياسة الإيكاو العامة في مجال الابتكار؛

٢- تحثّ جميع الدول الأعضاء التي لديها تجربة في تسهيلات إدماج الابتكار في مجال الطيران المدني والتي طورت أساليبها التنظيمية لتحسين تقدير تلك الابتكارات وتطبيقها على أن توفر تجربتها للدول الأخرى عبر الإيكاو؛

٣- توجه المجلس بتقييم مدى الحاجة إلى تطوير إجراءات المنظمة، بما في ذلك أساليب عملها مع القطاع، بالإضافة إلى الموارد اللازمة، من أجل مواكبة وتيرة تطوير الابتكارات التي تؤثر على التنمية المستدامة للطيران المدني؛

٤- توجه المجلس، بناءً على الاستنتاجات المنبثقة عن التقييم الذي سيجري وفقاً للفقرة ٢ من منطوق القرار، بالقيام، إذا كان ذلك ملائماً وضرورياً، بإعداد سياسات رفيعة المستوى من أجل معالجة نتائج التقييم المذكور أعلاه، وبالتالي توفير إطار عام من شأنه أن يساعد في ضمان وضع السياسات والقواعد القياسية العالمية التي تدعم التحسين المتواصل للسلامة والكفاءة والأمن والتسهيلات والأداء الاقتصادي والبيئي في الوقت المناسب؛ تدعو الدول الأعضاء إلى دعم الجهود التي تبذلها الإيكاو للمساعدة على ضمان أن تُتاح لجميع الدول فرصة عادلة لتطوير ونشر الابتكارات في الطيران؛ بما في ذلك من خلال الاستفادة من أطر المساعدة وبناء القدرات والتدريب المعنية التي تقدمها الإيكاو، بما يتماشى مع سياسة الإيكاو العامة في مجال الابتكار؛

٥- توجه المجلس بأن يكلف الأمانة العامة باستمرار التواصل مع الدول والمنظمات الحكومية وغير الحكومية والقطاع الخاص والأوساط الأكاديمية والهيئات المعنية في منظومة الأمم المتحدة، من أجل إقامة حوار شامل على الصعيد الاستراتيجي من شأنه تشجيع المزيد من التعاون وتبادل الخبرات فيما يتعلق بالابتكار؛ تشجع الدول الأعضاء على الاستفادة من الإطار العام، الذي أرسته الإيكاو، والذي من شأنه أن يساعد على ضمان تحليل مدى الحاجة إلى وضع سياسات عامة وقواعد وأحكام عالمية في الوقت المناسب وبطريقة لا تعتمد على تكنولوجيا بعينها، فضلاً عن إعداد أدوات تدعم استمرار تقدم الابتكار في قطاع الطيران الدولي، مع تجنب اعتماد الابتكارات قبل بلوغها مرحلة النضج اللازم؛

٥- **توجّه المجلس بالنظر على وجه السرعة في تشكيل هيئة رفيعة المستوى مع الصناعة لتقديم المشورة الاستراتيجية بانتظام إلى المجلس بشأن الابتكار في مجال الطيران.** تدعو الدول الأعضاء إلى دعم الجهود التي تبذلها الإيكاو لتهيئة البيئة التي تتيح للابتكار في مجال الطيران أن يزدهر في جميع أقاليم الإيكاو بما يتماشى مع الهدف الاستراتيجي "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، وفي إطار شراكة مستمرة مع القطاع؛

٦- **تدعو الدول الأعضاء إلى تشجيع ودعم المشاركة في عمليات الإيكاو في هذا الشأن، من جانب الجهات المعنية الناشئة في مجال الطيران، وكذلك الجهات المعنية من خارج القطاع والتي قامت بتطوير ابتكارات يمكن تطبيقها لتحقيق أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛**

٧- **تعلن أن هذا القرار يحلّ محلّ القرار ٤٠-٢٧.**

### البند رقم ٢١ من جدول الأعمال: مبادرة الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران

٢١-١ استعرضت اللجنة التنفيذية ورقة العمل WP/21 التي قدمها مجلس الإيكاو، والتي عرضت تقريراً مرحلياً عن الأنشطة المضطلع بها لدعم برنامج الإيكاو للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران، واقتُرحت اعتماد قرار منقح للجمعية العمومية للإيكاو بشأن الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران وتنمية الكفاءات في مجال الطيران. ويحلّ القرار المنقح محلّ قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٩ من خلال توسيع نطاقه إلى ما هو أبعد من الشباب والمهنيين من حملة الإجازات ليشمل جميع العاملين في مجال الطيران، في جميع مراحل المسيرة المهنية، بما في ذلك العاملين في منتصف مسيرتهم المهنية والعاملين غير الحائزين على إجازات، فضلاً عن العمال المتنقلين من مجالات أخرى. ويشدد القرار المنقح كذلك على الحد من العقبات التي تحول دون الدخول إلى مجال الطيران، بما في ذلك من خلال تعزيز الوصول إلى التعليم الميسور التكلفة، وتقديم المنح الدراسية، وخيارات التدريب المرنة.

٢١-٢ واستعرضت اللجنة أيضاً الدعوة إلى العمل التي أطلقتها القمة العالمية لبرنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران ٢٠٢٥ (ديربان، جنوب أفريقيا، ١٢-١٤/٨/٢٠٢٥)، الواردة في المرفق (أ) بورقة العمل WP/21. وحددت هذه الدعوة إلى العمل المجالات ذات الأولوية للعمل الجماعي من جانب الدول والجهات المختصة، وهي تستكمل القرار المنقح من خلال تسليط الضوء على الحاجة إلى تعزيز القيادة والتنسيق، وإدماج المهارات المستقبلية والابتكار في نظم التدريب، وضمان الوصول الواسع النطاق إلى مهن الطيران، وتعزيز التنقل مع مراعاة الاعتبارات الأخلاقية، وإيصال صوت الجيل القادم، وتعبئة الموارد من أجل الاستدامة في الأجل الطويل. ودعت اللجنة إلى تكثيف الإجراءات على جميع المستويات لتنفيذ الدعوة إلى العمل التي أطلقتها القمة العالمية لبرنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران ٢٠٢٥ والقرار المحدّث، بما في ذلك من خلال إدراج استراتيجيات القوى العاملة في مجال الطيران في خطط الطيران الوطنية والأطر الإقليمية ومنصات التعاون العالمي.

٢١-٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل WP/154 التي قدمتها البرازيل بدعم من ٢٠ دولة من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)، والتي سلطت الضوء على برنامج Wings for All (أجنحة للجميع) بوصفه مبادرة وطنية تعزز التنوع والإنصاف والشمول في قطاع الطيران. وأقرت اللجنة بأهمية هذا البرنامج في ضوء النقص الحالي والمتوقع في القوى العاملة، مما يؤكد على الدور الحاسم الذي تؤديه الاستثمارات في التعليم العالي الجودة والتدريب في دفع عجلة النمو الاقتصادي. وأقرت اللجنة كذلك بتوافق البرنامج مع استراتيجية الإيكاو للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران، وبرنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين،

وخطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، ولا سيما أهداف التنمية المستدامة ٤ و ٥ و ٨ و ٩ و ١٠، وشجعت على نشر البرنامج عبر قنوات الإيكاو كمثال على الممارسات الجيدة. ودعت اللجنة أيضاً الدول الأعضاء إلى النظر في مبادرات مماثلة مصممة خصيصاً للسياسات المحلية، وتوسيع نطاق مبادرات التوعية الرامية إلى إزالة الحواجز التي تواجهها الفئات المنقوصة التمثيل.

٤-٢١ واستعرضت اللجنة ورقة العمل WP/407 التي قدمتها شيلي بدعم من ١٨ دولة من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، والتي أكدت أهمية التطوير المهني للأجيال الحالية والمقبلة من المهنيين العاملين في نظام الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية. وأقرت اللجنة بأنه نظراً لقصر فترة العمل الفنية والتشغيلية لهؤلاء المهنيين مقارنة بسن التقاعد العادية، لابد من ضمان استدامة المسارات المهنية للاحتفاظ بالخبرات وتيسير الانتقال إلى أدوار قيادية وأدوار صنع القرار. وشجعت اللجنة الدول الأعضاء على التعاون مع الهيئات الأكاديمية لتعزيز التطوير المهني المستمر في جميع مراحل الحياة العملية، وطلبت منها جمع المعلومات المتعلقة بفوائد الاحتفاظ برأس المال البشري ذي الخبرة في الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية والاستفادة منه وإطلاع الإيكاو على مثل هذه المعلومات. وطلبت اللجنة كذلك من الدول الأعضاء مساعدة مقدمي خدمات الملاحة الجوية في دعم هذه التحولات من خلال التدريب الإداري والتدريب على القيادة وشجعت الإيكاو على تعزيز التطوير المهني المستدام للاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية بوصفها ركيزة أساسية للملاحة الجوية العالمية، بما في ذلك اتخاذ القرارات في الأجلين المتوسط والطويل.

٥-٢١ واستعرضت اللجنة ورقة العمل WP/151 التي قدمتها اليابان، والتي تبين الجهود الوطنية الشاملة لتأمين واستخدام الموارد البشرية في مجال الطيران في الميادين الفنية والتشغيلية والإدارية. وأشارت إلى مبادرات مكتب الطيران المدني الياباني بشأن معالجة النقص في القوى العاملة الذي يؤثر على ميكانيكيي الطائرات والطيارين وموظفي الخدمات الأرضية ومراقبي الحركة الجوية، بما في ذلك إصلاحات نظام منح الإجازات، وتحسين ظروف العمل، والتدابير الرامية إلى تشجيع مشاركة أكبر للمرأة، مع هدف يرمي إلى رفع نسب النساء في مهن الطيارين والميكانيكيين إلى ١٠ في المائة خلال العقد المقبل. وأقرت اللجنة كذلك بأهمية اجتذاب العاملين المهرة والاحتفاظ بهم وتطويرهم من أجل استمرار النمو في مجال الطيران، وأيدت تعزيز التعاون من خلال برنامج الإيكاو للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران وفرقة العمل العالمية المعنية بمهارات الطيران والفضاء الجوي (GAAST)، وشجعت على تبادل أفضل الممارسات فيما بين الدول.

٦-٢١ واستعرضت اللجنة ورقة العمل WP/152 التي قدمتها جنوب أفريقيا، والتي تعرض مجموعة واسعة من المبادرات الوطنية استجابةً للتحديات المتعلقة بالجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران، بما في ذلك حملات التوعية مثل البرنامج المشترك للتوعية في مجال الطيران وأنشطة اليوم الدولي للطيران المدني، ومبادرات تدريس مواد العلوم والتكنولوجيا والهندسة والرياضيات (STEM)، وآليات التمويل في شكل منح مالية، ومنح دراسية، وبرامج للمتدربين والتعلم التي تصل في مجموعها إلى أكثر من ٧٠ ٠٠٠ متعلماً سنوياً. وأيدت اللجنة التدابير المتعلقة بتوعية الشباب، والدعم المالي، والمبادرات الشاملة للجنسين، وتعزيز الشراكات بين القطاعين العام والخاص، وشجعت على تبادل أفضل الممارسات فيما بين الدول. وحثت اللجنة كذلك الإيكاو على أن تكفل، بالتعاون مع الدول الأعضاء، معالجة مسألة المساواة بين الجنسين وتمكين النساء والفتيات وإدراجها في جميع مبادرات برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران. وشددت إحدى الدول على ضرورة ضمان أن يظل تمكين النساء والفتيات قائماً على أساس الجدارة. كما دعت الإيكاو إلى اعتماد مصطلحات دقيقة تفر بالحقائق البيولوجية، مع التمسك بأعلى المعايير في الوظائف التي تُعد بالغة الأهمية للسلامة.

٧-٢١ واستعرضت اللجنة ورقة العمل WP/153 المقدمة من المملكة المتحدة، واللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)، والبرازيل وفرنسا واليابان وجنوب أفريقيا والإمارات العربية المتحدة والمجلس الدولي للمطارات ورابطة خدمات الطيران (ASA World)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)

ومعهد التدريب التابع لسلطات الطيران المشتركة (JAA TO) والجمعية الملكية للملاحة الجوية (RAeS) والرابطة الدولية للشحن الجوي (TIACA)، التي أكدت على أهمية توسيع نطاق برنامج الإيكاو للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران إلى ما هو أبعد من الشباب والمهنيين من حملة الإجازات ليشمل جميع فئات العاملين في مجال الطيران، بما في ذلك العاملين غير الحائزين على إجازة والموظفين في منتصف مسيرتهم المهنية والمهنيين المبتدئين، وأعربت عن تأييدها للقرار المنقح الصادر عن الجمعية العمومية بشأن برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران الذي يعكس هذا النهج. وسلطت اللجنة الضوء على المخاطر التي يشكلها النقص الحالي والمتوقع في القوى العاملة على سلامة الطيران وأمنه وقدرته على الصمود في وجه الأزمات. وشددت كذلك على الحاجة إلى تعاون أقوى بين الدول والهيئات الأكاديمية والصناعة، وشجعت الإيكاو على التعاون مع الصناعة والبرامج التي تقودها الدول لتقاسم الموارد والمعلومات والممارسات الجيدة، من خلال إنشاء مجموعة عمل تُكلف ببرنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران. كما أشارت اللجنة إلى دور فرقة العمل العالمية المعنية بمهارات الطيران والفضاء الجوي في توفير منصة لتبادل البيانات والاعتراف المتبادل بالمؤهلات ونشر أفضل الممارسات، وأشارت إلى دعوة الدول والمؤسسات التعليمية والصناعة إلى دعم جهود الإيكاو من خلال الخبرة الفنية وتبادل البيانات والمساهمات المالية الطوعية أو العينية.

٨-٢١ وفي ضوء مداولاتها، وافقت اللجنة على أن توصي الجلسة العامة بما يلي:

(أ) اعتماد القرار المنقح بشأن برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران وتنمية الكفاءات في مجال الطيران وتأييد الدعوة إلى العمل التي أطلقتها القمة العالمية لبرنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران ٢٠٢٥؛

(ب) دعوة الإيكاو إلى النظر في إنشاء مجموعة عمل تُكلف ببرنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران وذلك بهدف تعزيز التعاون بين كافة الأطراف المعنية؛

(ج) التأكيد على أهمية تعبئة الموارد الإضافية، بما في ذلك المساهمات المالية الطوعية والعينية، والخبرات الفنية، وتبادل البيانات، من أجل دعم برنامج الإيكاو للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران ومواصلة الجهود الجماعية المطلوبة لضمان مرونة واستدامة منظومة الطيران العالمي.

٩-٢١ وأحاطت اللجنة علماً بورقات المعلومات التالية: WP/278 بشأن فرقة العمل العالمية المعنية بمهارات الطيران والفضاء الجوي؛ وWP/412 بشأن توظيف الكفاءات والاحتفاظ بها: مفتاح النجاح في صناعة الطيران (Hermes)؛ وWP/503 "أجنحتك تبدأ من هنا": تعزيز توعية الشباب والمسارات المهنية في مجال الطيران في البرتغال؛ وWP/504 بشأن مبادرات باكستان لدعم استراتيجية الإيكاو للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران.

## القرار ١/٢١: الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران – تنمية المهارات في مجال الطيران حول العالم

إن الجمعية العمومية:

إذ تُسَلِّم بأن الطيران هو قطاع صناعي متنام يُعد حاسماً لتعزيز التواصل على الصعيد العالمي في حين يدعم التنمية الاقتصادية والنمو في شتى أنحاء العالم؛

وَيُقر بأنه من أجل تلبية الاحتياجات المتنامية للطيران وضمان التشغيل الآمن والفعال لشبكة النقل الجوي، ثمة حاجة إلى مهنيين مؤهلين وأكفاء في مجال الطيران؛ بما يشمل وكذلك تنوع القوى العاملة المتنوعة في مجال الطيران؛

وإذ تلاحظ أن نقص القوى العاملة قد يؤثر على السلامة والأمن والقدرة على تحقيق الأهداف الاستراتيجية للإيكاو؛

وبالنظر إلى أهمية جذب الكفاءات وتدريبها والاحتفاظ بها في مختلف الأدوار في مجال الطيران، بما في ذلك العاملون المرخصون والمهنيون والعاملون في مجال الطيران العام، من الأهمية بمكان تلبية احتياجات الصناعة بشكل شامل؛

وترى أنه، لتلبية الاحتياجات الحالية والمقبلة من الموارد البشرية، من المهم للدول وقطاع الطيران إشراك الجيل القادم من مهنيي الطيران ليس فقط الوافدين الشباب، بل أيضاً أن تعتمد نهجاً لا يميز بين الأشخاص ويقدر مساهمات العاملين من جميع مجموعات الأجيال، ويجذب المواهب من الصناعات الأخرى ويدربها؛

وإذ تدرك أن الدول النامية تواجه تحدياً خاصاً يتمثل في فقدان المهنيين العاملين في مجال الطيران بمعدل أسرع من استبدالهم بسبب ارتفاع الطلب على المهنيين المهرة في مجال الطيران في السوق الدولية، فمن الأهمية بمكان استيعاب الوضع استيعاباً شاملاً ومعالجته من خلال إعداد مبادرات استراتيجية في إطار "برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران"؛

وتدرك أن تحسين التصور العام لقطاع الطيران أمر بالغ الأهمية لاجتذاب الكفاءات المستدامة والاحتفاظ بها، مما يتطلب استراتيجيات موجهة لتحسين التصور العام للطيران باعتباره مهنة مفضلة وتنافسية ومجزية على جميع المستويات؛

وتشير إلى أن الشراكات بين الدول الأعضاء بالحكومات والمنظمات الإقليمية وقطاع الطيران والمنظمات التعليمية تنسجم بالأهمية لاجتذاب الجيل القادم من مهنيي الطيران وتعليمهم والاحتفاظ بهم، مع التسليم بأهمية تعزيز مبدأ تكافؤ الفرص وتمكين المرأة في إطار تنمية القوى العاملة في مجال الطيران، مع مراعاة المساواة بين الجنسين؛

تقرر ما يلي:

١- تحث الدول الأعضاء على العمل مع مجتمع الطيران الجهات المختصة لتحديد احتياجاتها من الموارد البشرية طويلة الأجل ووضع استراتيجيات لاجتذاب مهنيي الطيران وتعليمهم والاحتفاظ بهم، مع إيلاء الاعتبار الواجب لمبادئ الشمول وتكافؤ الفرص ضماناً لتمكين المرأة بشكل كامل من المشاركة وإحراز التقدم الوظيفي في قطاع الطيران في هذا القطاع، مع مراعاة المساواة بين الجنسين؛

٢- تُشجِّع سلطات الطيران المدني على التواصل مع الهيئات التعليمية الحكومية والعُملية وشبكة برنامج "تربيت المنقذ" (TPP) والمعاهد الأكاديمية المختصة بالطيران والمراكز البحثية التابعة لشبكة مراكز التدريب على أمن الطيران (ASTCs) وقطاع الطيران لوضع استراتيجيات للترويج للطيران وتنمية قدرات مهنيي الطيران والعاملين بصفة عامة والحفاظ عليهم داخل الدول القطاع، وتشجيع برامج المشاركة المبكرة في المدارس والمجتمعات المحلية لتحفيز الشباب والشابات على الإقبال على العمل في مجال الطيران؛

- ٣- تُشجّع الدول الأعضاء على تسهيل الإجراءات الإدارية لإتاحة المجال أمام تدفق المهنيين بحرية التنقل السلس للمهنيين عبر الحدود، وذلك من خلال الإرشادات وممارسات التقييم المتفق عليها دولياً من أجل الاعتراف المتبادل بالمؤهلات والتراخيص؛
- ٤- تحثّ الدول الأعضاء والأوساط الأكاديمية والصناعة على تنفيذ مبادرات موجهة تقلل من العقبات التي تحول دون دخول القطاع، بما في ذلك زيادة فرص الاستفادة من التعليم الميسور التكلفة وتوفير المنح الدراسية وتقديم إمكانيات التدريب المرنة؛
- ٥- تحثّ الدول الأعضاء والأوساط الأكاديمية والصناعة على العمل بصورة تعاونية على إعداد وتنفيذ مبادرات واضحة المعالم، مثل برامج تبادل المعارف ومشاريع التدريب المشتركة وحلقات العمل لبناء القدرات والدعم الاستشاري الفني، التي تهدف تحديداً إلى تعزيز القدرات التدريبية في الدول النامية. وينبغي أن تهدف هذه الجهود إلى التغلب على التحديات الناشئة عن صعوبات الاحتفاظ بالمهنيين المهرة في مجال الطيران، وبالتالي المساهمة بشكل إيجابي في التنمية المستدامة والقدرة على الصمود للقوى العاملة في مجال الطيران في هذه الأقاليم؛
- ٦- توصي بتوسيع نطاق "برنامج الجيل الجديد من المهنيين في مجال الطيران" لاجتذاب الكفاءات في قطاع الطيران وتنمية قدراتهم والاحتفاظ بهم، وذلك من جميع الأجيال والخلفيات ومستويات الخبرة.
- ٧- تُشجّع الدول الأعضاء على الترويج لاتباع أفضل الممارسات التي تركز على تلبية الاحتياجات الخاصة بالجيل القادم من مهنيي الطيران للكفاءات في مجال الطيران وقيمتهم، مما يحسن من القدرة على اجتذاب العاملين والاحتفاظ بهم ويحسن من إنتاجيتهم وأدائهم وتوظيفهم وسلامتهم؛
- ٨- تشجع الدول الأعضاء على النظر في الاستفادة النشطة من مبادرات مثل "برنامج الإيكاو لسفراء العالميين في مجال الطيران"، بهدف زيادة الاهتمام والمشاركة في قطاع الطيران حول العالم؛
- ٩- تكلف المجلس بأن يضمن أن تواصل الإيكاو اضطلاعها بدور قيادي في تيسير التواصل والتعاون مع الدول وقطاع الطيران للمساعدة في تحديد التنبؤات ووضع الاستراتيجيات وتبادل أفضل الممارسات وتخطيط الأدوات القياسية والمبادئ التوجيهية، وذلك لإشراك وتنقيف الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران؛
- ١٠- تُشجّع الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات الأكاديمية وقطاع الطيران على دعم برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران كواحد من العناصر الأساسية لبناء القدرات، وذلك من خلال توفير الخبرات الفنية والإرشادات والموارد (البشرية والمالية وغيرها) للمساعدة على تحقيق أهداف البرنامج.

### الدعوة إلى العمل التي أطلقتها القمة العالمية

#### لبرنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران ٢٠٢٥

(ديربان، جنوب إفريقيا | ١٢-١٤/٨/٢٠٢٥)

في إطار الاستجابة لتزايد الحاجة العالمية إلى بناء قوة عاملة في مجال الطيران، قادرة على الصمود، وتتسم بالشمول وعدم التمييز والتأهب للمستقبل، والاتساق مع أهداف الإيكاو الاستراتيجية و"الاستراتيجية العالمية لبرنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران" (NGAP)، تدعو القمة العالمية لبرنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران لعام ٢٠٢٥ جميع الجهات المعنية، على المستويات العالمية والإقليمية والوطنية، إلى العمل بشكل جماعي في المجالات التالية ذات الأولوية:

## ١- تعزيز القيادة والتنسيق بشأن تخطيط القوى العاملة في مجال الطيران

- دمج أولويات برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران وتنمية المهارات في خطط الطيران الوطنية وخطط التنمية الوطنية، بما يشمل رصد المهارات والتعليم وبناء القدرات والتوعية كركائز أساسية.
- اعتماد استراتيجيات واضحة الأهداف من أجل برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران، ورصد مخصصات لها في الميزانية، ووضع آليات للمساءلة لضمان العمل المُستدام بشأن تنمية المهارات.
- تعيين منسقي اتصال لبرنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران في كل دولة أو هيئة ذات صلة بهدف التنسيق بين الجهات المعنية وتتبع التقدم المحرز.
- تشجيع الأطر المنسقة لرصد القوى العاملة والتنبؤ بها، مثل المرصد الوطنية للقوى العاملة في مجال الطيران من أجل جمع وتحليل البيانات المتعلقة بالوظائف والتركيبية السكانية ومستوى الطلب على المهارات في المستقبل، ودعمها بتنسيق أقوى للسياسات والهياكل القيادية.

## ٢- التوفيق بين برامج التعليم والتدريب واحتياجات قطاع الطيران والمهارات في المستقبل

- ضمان مواكبة أنظمة التعليم والتدريب لاحتياجات القطاع المتطورة من خلال التعاون المنظم بين الأوساط الأكاديمية ومؤسسات التدريب والقطاع وهيئات الطيران المدني، ومواءمة المناهج ونماذج الشهادات والمهارات المستقبلية مع الواقع التشغيلي، مع ضمان حصول كل خريج على الخبرة العملية والتدريب المهني والمنح التدريبية الداخلية مع وجود مسارات توظيف واضحة.
- تشجيع برامج التوأمة وشبكات التعلم من الأقران فيما بين المؤسسات الأكاديمية ومراكز التدريب وهيئات الطيران المدني لتعزيز القدرات ونقل المعرفة وتوسيع نطاق الوصول إلى فرص التعليم الجيد في مجال الطيران على مستوى العالم.
- دعم الابتكار في تصميم مكان العمل ومنهجيات التدريب ونماذج الشهادات لتتماشى مع تحول القطاع وضمان التنفيذ غير التمييزي والمنصف على نطاق الأقاليم.
- تشجيع اعتماد نُهج تعليمية مرنة مدعومة بالتكنولوجيا، بما في ذلك الشهادات المعتمدة محدودة النطاق، وأساليب التدريس المختلطة، والتعليم القائم على الذكاء الاصطناعي، والاستجابة لتوقعات الأجيال الجديدة من المتعلمين، والاحتياجات المتطورة لقطاع الطيران، والحاجة إلى ضمان العدالة في سُبل الوصول المتاحة للجميع على نطاق الأقاليم والمجموعات.
- تشجيع الاستثمار في البحوث التطبيقية والابتكار التربوي والتدريب المهني والتجريب عبر القطاعات لتحديث أنظمة التعليم والتدريب في مجال الطيران.

## ٣- إزالة الحواجز أمام دخول مجال الطيران وضمان إتاحة فرص التوظيف فيه على نطاق واسع

- الالتزام بتقليل الحواجز المالية والجغرافية والاجتماعية من خلال تقديم منح دراسية موجهة وشن حملات التوعية ووضع آليات للتمويل.

- توحيد وتوسيع "برنامج الإيكاو التدريبي للبلدان النامية والمنح الدراسية" (DCTP) وبرامج الزمالة لضمان الوصول ليس لشباب المهنيين فقط، بل أيضا للطلاب، وتوفير فرص متكافئة للتدريب المتخصص والاحتكاك بالقطاع مبكراً.
- تعزيز المسارات لضمان الوصول المجدي للأفراد المؤهلين من الفئات غير الممثلة بشكل متناسب، بما في ذلك تمكين الفتيات والنساء والشباب والأشخاص في المناطق المحرومة من أجل عدم ترك أي بلد وراء الركب.
- حشد الشراكات المشتركة بين القطاعات لضمان دمج آليات التعليم والتمويل العادلة في استراتيجيات تنمية القوى العاملة الوطنية والإقليمية.
- القيام، تماشياً مع "برنامج الإيكاو للسفراء العالميين"، بترشيح سفراء ومؤازرين للتوعية في مجال الطيران على المستويين الوطني والإقليمي من أجل زيادة وضوح صورة مهن الطيران، لا سيما من أجل الشباب والنساء.

#### ٤- تعزيز التنقل والاعتراف المتبادل بالكفاءات بين الدول

- تشجيع الدول والهيئات التنظيمية على تسهيل القابلية لتتقل الكفاءات والمؤهلات من خلال تعزيز المصادقة على التراخيص والاعتراف المتبادل بالمؤهلات وتبسيط إجراءات المصادقة والتأثيرات من خلال التعاون الإقليمي والثنائي. ودعم التنقل العادل والأخلاقي للمهنيين، لا سيما من البلدان النامية وداخلها، وتعزيز القدرة على الصمود والتنمية المستدامة للقوى العاملة.
- توسيع ومواءمة آليات مثل "برنامج ترينير المتقدم التابع للإيكاو" وشبكات مؤسسات الطيران الأكاديمية لتعزيز الاعتراف بجودة برامج التدريب على الطيران وقابليتها للمقارنة، وتعزيز التنسيق التنظيمي.
- تعزيز استراتيجيات القوى العاملة المتوازنة التي تجمع بين تطوير المهارات المحلية وأطر التنقل العادلة، مما يضمن استمرار الطيران في العمل كمحرك للحراك الاجتماعي والتنمية، وبخاصة في المناطق الأكثر حرماناً.
- وضع مبادرات عملية تختص بالمنطقة (في أفريقيا وآسيا على سبيل المثال) لمعالجة الافتقار إلى أطر متسقة للاعتراف بالتراخيص والتنقل المهني.

#### ٥- تمكين الجيل القادم من التعبير عن آرائه

- الاعتراف بالدور الأساسي للمهنيين الشباب والطلاب في رسم ملامح مستقبل الطيران، والالتزام بمراعاة وجهات نظرهم بشكل منهجي عند صنع السياسات وتصميم البرامج وهياكل الإدارة.
- إنشاء آليات رسمية مثل مجالس الشباب والأدوار الاستشارية والمناصب الاستشارية لضمان المشاركة المجدية الهادفة للشباب في صنع القرار، وتعزيز الحوار بين الأجيال والقيادة المشتركة.
- إطلاق مبادرات تنقل الشباب لتوفير فرص التدريب والتبادلات والاحتكاك المهني على المستويين الدولي والإقليمي، وتشجيع التدريب الداخلي المنظم داخل هيئات الطيران المدني ومكاتب الإيكاو الإقليمية وشركاء القطاع.
- دعم أبحاث الشباب وابتكاراتهم من خلال تمويل المشاريع والمراكز البحثية والمسابقات التقنية (الهاكاثونات) والمؤسسات التي يقودها الشباب، وتنظيم مسابقات سنوية تحفزهم على إيجاد حلول عملية للتحديات الواقعية في مجال الطيران.

- إنشاء خطوط توجيه منظمة لربط الشباب بالقطاع من أجل تسهيل الإقبال على التوظيف في القطاع والتطوير المهني طويل الأجل.

#### ٦- إعادة صياغة صورة قطاع الطيران كمسار وظيفي هادف ومنصف ومستدام

- تشجيع استراتيجيات الاتصال المنسقة لإعادة مكانة الطيران كقطاع للابتكار والاستدامة والنمو الاقتصادي والربط والتنمية المجتمعية.
- تعزيز حملات التوعية الوطنية والإقليمية، ومبادرات إعادة صياغة صورة أصحاب العمل، والمشاركة المبكرة في المدارس والمجتمعات المحلية، بما في ذلك برامج تعزيز القدوة وسفراء الطيران والإرشاد والانخراط في القطاع.
- الاستفادة من وسائل التواصل الاجتماعي ومنصات مشاركة المعرفة لتعزيز صورة وظائف الطيران وجاذبيتها من أجل الجميع.
- تعزيز بيئات العمل الداعمة وتعزيز التوازن بين العمل والحياة لزيادة الاحتفاظ بوظائف الطيران وجاذبيتها.
- تشجيع التقييمات الشاملة للرواتب والتعويضات والخيارات المهنية لضمان وضع حزم توظيف تنافسية ومسارات التقدم الوظيفي.
- تعزيز تكافؤ الفرص والممارسات غير التمييزية في التوظيف والاحتفاظ بالوظيفة والتقدم الوظيفي على نطاق قطاع الطيران.

#### ٧- تعزيز الشراكات الإقليمية والعالمية لتنمية المهارات

- تعزيز التعاون بين الحكومات وهيئات الطيران المدني وقطاع الطيران والأوساط الأكاديمية ومنظمات التدريب، وذلك لمواءمة استراتيجيات القوى العاملة ومشاركة الممارسات السليمة.
- دعم التطوير المشترك لأدوات التخطيط ونماذج التمويل وأطر الاعتراف المتبادل وآليات تقاسم الموارد.
- تعزيز مراكز التميز الإقليمية، ومراكز عابرة للحدود لبناء القدرات، وشبكات التعلم من الأقران.
- تشجيع الشراكات مع المنظمات التي يقودها الشباب والمنظمات غير الحكومية ومجموعات المناصرة التعليمية لتوسيع نطاق التوعية وتوسيع مشاركة الطيران على مستوى القاعدة الشعبية.
- تعزيز إدراج أولويات القوى العاملة في خطط التكامل الاقتصادي الإقليمي لتأمين الدعم السياسي والمالي الطويل الأجل.
- تعزيز منصات التعاون الإقليمي (من خلال الإيكاو والمنظمات الإقليمية) لتبادل التوقعات والممارسات السليمة والتخطيط المشترك لقدرات القوى العاملة.

#### ٨- توسيع نطاق نقل المعرفة والإرشاد وتخطيط التعاقب الوظيفي

- إنشاء أطر عالمية وإقليمية للإرشاد ونقل المعرفة وتخطيط التعاقب الوظيفي على نطاق مهن الطيران.
- تشجيع المهنيين المتقاعدين وذوي التجربة على المشاركة في الإرشاد والتدريب للحفاظ على المعرفة المؤسسية.
- الاستفادة من التكنولوجيا لإنشاء شبكات إرشاد عالمية وبرامج تدريب مهني افتراضية ومنصات مشاركة المعرفة بين الأجيال.

- اعتماد سياسات تضمن تخطيط التعاقب الوظيفي في الاستراتيجيات التنظيمية لضمان استمرارية الخبرة.
- وضع أنظمة للاعتراف بالإرشاد ومكافأته كمسؤولية مهنية على نطاق تخصصات الطيران.

#### ٩- تعبئة الموارد والاستثمار في تنمية القوى العاملة

- تشجيع الدول وقطاع الطيران وشركاء التنمية على تخصيص تمويل لمبادرات "برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران"، بما في ذلك المنح الدراسية والبنية التحتية لبرامج التدريب والبحوث.
- تعبئة بنوك التنمية متعددة الأطراف والجهات المانحة والمؤسسات الخيرية لدعم مبادرات القوى العاملة من خلال آليات تمويل مبتكرة.
- إقامة شراكات بين القطاعين العام والخاص للحفاظ على الاستثمار طويل الأجل في تنمية القوى العاملة في مجال الطيران.
- إعطاء الأولوية للاستثمارات في المناطق المحرومة من الخدمات لسد فجوات التدريب، وضمان عدم ترك أي بلد وراء الركب.
- توسيع نطاق التعاون الدولي لتوجيه الموارد إلى مراكز التدريب ومرافق المحاكاة والمنصات الرقمية.
- حشد المساهمات الطوعية من الدول والجهات المعنية في القطاع لدعم الاستراتيجية العالمية لبرنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران وأدوات تنفيذها.

#### ١٠- ضمان المتابعة والمساءلة

- تشجيع الدول الأعضاء والجهات المعنية على تقديم تقارير عن أنشطة "برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران" خلال الجمعيات العمومية للإيكاو والفعاليات الإقليمية ومنتديات الجهات المعنية.
  - إنشاء آليات لرصد التقدم المحرز وتبادل الدروس المستفادة على المستويين العالمي والإقليمي.
- وتدعو القمة جميع الجهات المعنية إلى ترجمة هذه الالتزامات إلى إجراءات ملموسة على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية، وضمان المتابعة الفعالة والمساءلة والتعاون المستمر. كما تشجع على تعبئة الموارد الكافية والمساهمات الطوعية لدعم تنفيذ جدول الأعمال هذا بهدف تأمين قوة عاملة عالمية قادرة على الصمود وتنسم بالاحتواء والاستدامة في مجال الطيران، بما يكفل عدم ترك أي مهارات أو جيل وراء الركب.

البند ٢٢: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

#### مسائل السياسات الأخرى المتعلقة بالمنظمة واتفاقية شيكاغو

- ٢٢-١ تدعو ورقة العمل A42-WP/505، التي قدمتها الأرجنتين، الدول الأعضاء إلى الشروع في إجراء دراسات لتقييم وتحديد ما إذا كانت اتفاقية شيكاغو بحاجة إلى تعديل أم لا. وأشار أمين اللجنة التنفيذية إلى أن القرار رقم ٤-٣ الذي اعتمده

الجمعية العمومية في دورتها الرابعة لعام ١٩٥٠ يحدد سياسة وبرنامج التعديلات المتعلقة باتفاقية شيكاغو. وينص القرار على وجه الخصوص على أن تعديل الاتفاقية قد يكون مناسباً عندما يُستوفى أي من الاختبارين التاليين أو كليهما: (أ) عندما تتبين ضرورته من خلال التجربة؛ و/أو (ب) عندما يكون مرغوباً فيه أو مفيداً بشكل واضح. ولاحظ أمين اللجنة أيضاً أنه منذ دخول اتفاقية شيكاغو حيز النفاذ، لم يتم تعديل المادة ٩٤ من اتفاقية شيكاغو.

٢٢-٢ وفي حين أعرب أحد الوفود عن تأييده للاقتراح الداعي إلى بدء العمل على تعديل اتفاقية شيكاغو، لم تعرب أغلبية واضحة من الوفود التي تحدثت في الجلسة عن تأييدها لورقة العمل. وجرى التشديد على أن توقيت هذه المراجعة ليس مناسباً بالنظر إلى السياق الجيوسياسي وأنها قد تطرح تحديات كبيرة للمنظمة من حيث أولوياتها الحالية وآثارها على الموارد. ولوحظ أيضاً أن اتفاقية شيكاغو أظهرت مرونة كافية بمرور الوقت وأن أي جهود لتحديثها ينبغي أن تُبذل ضمن الإطار القائم. وأشار أحد الوفود أيضاً إلى أن "اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات" لعام ١٩٦٩ لا تطبق على اتفاقية شيكاغو عملاً بالمادة ٤ (عدم رجعية هذه الاتفاقية).

٢٢-٣ وفي الختام، أشار الرئيس إلى أن أغلبية الوفود التي تحدثت في الجلسة لم تعرب عن تأييدها للاقتراح الداعي إلى بدء العمل على تعديل اتفاقية شيكاغو. وبناء على ذلك، خلص إلى أن اللجنة لا تؤيد الاستنتاجات الواردة في ورقة العمل.

٢٢-٤ ونظرت اللجنة التنفيذية في ورقة العمل A42-WP/224 التي قدمتها نيوزيلاند وأستراليا بدعم من دول إقليم آسيا والمحيط الهادئ، والتي تناولت التحديات التي تواجهها الدول الأعضاء في الإيكاو في إقليم آسيا والمحيط الهادئ في معالجة كتب المنظمة والرد عليها. وبناء على الاستبيان (ورقة العمل A42-WP/625)، أشارت الورقة إلى مشكلات رئيسية مثل الدراية الفنية المحدودة العدد المتاح من الموظفين، والصعوبات في التعامل مع كم كتب المنظمة الموجهة إلى الدول، وضرورة تحديد أولوية مراسلات المنظمة بشكل أكثر وضوحاً.

٢٢-٥ وحظيت ورقة العمل A42-WP/224 بتأييد ساحق من اللجنة، مما دفع الأمانة العامة إلى الالتزام بالبدء الفوري في العمل على تسهيل التعامل مع كتب المنظمة ومعالجة محتواها. ووافقت الأمانة العامة، على وجه الخصوص، على تعزيز التواصل من خلال تصنيف كتب المنظمة بوضوح حسب الأولوية، وتمييز الرسائل ذات الأولوية العالية المتعلقة باعتماد أو تعديل القواعد والتوصيات الدولية. وستقترح الأمانة العامة أيضاً سبلاً جديدة لتبادل المعلومات، لا سيما فيما يتعلق بكتب المنظمة التي يمكن وصفها بأنها "للاطلاع واتخاذ الإجراءات المناسبة" (مثل فرص الإعاقة وأطر التدريب الإقليمية والندوات).

## إدارة الأزمات

٢٢-٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/262، التي قدمتها البرازيل، بدعم من الدول الأعضاء<sup>٢٠</sup> في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)، بشأن توسيع نطاق التكامل بين النظم الوطنية لرصد الأزمات وآليات التصدي الشامل التي وضعتها الإيكاو. وأقرت اللجنة بأهمية تحسين التكامل بين هياكل رصد الأزمات الوطنية وآليات الاستجابة العالمية التي وضعتها الإيكاو لتعزيز المرونة والاستجابة في إدارة الأزمات الجوية.

٢٢-٧ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A42-WP/293، التي قدمتها مصر والتي سلطت الضوء على دور مصر في الحفاظ على السلامة الجوية في خضم الصراع الإقليمي، وأكدت على ضرورة التحديث والحصول على الدعم من الإيكاو. وأقرت اللجنة بدور مصر المحوري في المحافظة على استمرارية الطيران أثناء الصراعات الإقليمية، وأحاطت علماً بالحاجة إلى تحديث البنية الأساسية لإدارة المجال الجوي المصري بدعم من الإيكاو.

<sup>٢٠</sup> بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليغرافية)

٧-٢٢ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/410، التي قدمتها غواتيمالا، بدعم من الدول الأعضاء<sup>٢١</sup> في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)، بشأن التخطيط الاحترازي لخدمات الملاحة الجوية في أمريكا الوسطى. ولاحظت اللجنة توافق هذا التخطيط مع قواعد الإيكاو وأهمية السلامة والاستدامة على الصعيد الإقليمي. وأشارت اللجنة إلى النهج الشامل الذي تتبعه الهيئة في التخطيط للطوارئ، وأكدت على ضرورة موازنة لوائح الدول الأعضاء مع أحكام الإيكاو بشأن إدارة الطوارئ لضمان سلامة خدمات الملاحة الجوية واستمراريتها وكفاءتها.

٨-٢٢ وأعربت اللجنة عن تقديرها لما تبذله هذه الدول من جهود للتصدي للأزمات والأحداث الطارئة، ولمستوى التعاون الممتاز بين جميع الجهات المعنية في احتواء اضطرابات المجال الجوي. ودكرت اللجنة بأن إعداد إطار عالمي للإيكاو للتأهب للأزمات والتصدي لها قد بدأ وسيضمن مواد إرشادية عالمية وبرامج تدريبية وخطط لدعم التنفيذ لضمان استعداد الدول والإيكاو وجميع الجهات المعنية للتصدي بفعالية للأزمات والطوارئ واحتوائها. ودعت اللجنة الدول والمنظمات الدولية إلى مواصلة دعم جهود الإيكاو نظراً إلى الأهمية القصوى لتعاون الدول بنشاط لتعزيز الفعالية والتقدم في هذا المجال.

### كفاءة القواعد القياسية والتوصيات الدولية (SARPs)

١٠-٢٢ نظرت اللجنة في ورقة العمل A42-WP/281، التي قدمتها البرازيل، بدعم من الدول الأعضاء<sup>٢٢</sup> في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، ودعت إلى اعتماد إجراءات "تقييم نتائج القواعد التنظيمية" (ROA) ضمن الإطار التنظيمي للإيكاو. وقد سلطت الورقة الضوء على الحاجة إلى استكمال آليات الرقابة الحالية القائمة على الامتثال، مثل البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP)، بعمليات تقييم موجهة نحو النتائج، لتحديد ما إذا كانت التدابير التنظيمية تحقق فعلياً أهداف السلامة والأمن والكفاءة والبيئة المقصودة. ونوهت بأهمية أن تشمل دورة إعداد القواعد التنظيمية أهدافاً واضحة وبيانات جوهرية ومؤشرات الأداء ومشاركة الجهات المعنية وآليات تقديم التعقيبات لزيادة مستويات الشفافية والمساءلة والتعلم المؤسسي. وأقرت اللجنة بأهمية تقييمات النتائج التنظيمية كأدوات لتعزيز الرقابة الاستراتيجية، وتشجيع التعلم المؤسسي، وتعزيز المساءلة داخل قطاع الطيران المدني.

١١-٢٢ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A42-WP/288، التي قدمتها الولايات المتحدة، بشأن استعراض وتحليل القواعد القياسية الدولية السارية لضمان جودها وتحسين تنفيذها. وقد سلطت الورقة الضوء على التحديات التي يفرضها تزايد حجم وتعقيد القواعد القياسية والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) للإيكاو، والتي تؤثر على كل من الإيكاو في إدارة هذه القواعد والإجراءات وعلى الدول في تنفيذها بفعالية. وأيدت اللجنة ضرورة إجراء استعراض وتحليل لقواعد الإيكاو كأولوية، لتحديد ومعالجة الأحكام القديمة أو المكررة أو التي تفرض أحكاماً إلزامية بدون داع، وذلك لتحسين ملاءمتها للواقع وتنفيذها وتخفيف العبء على الدول والإيكاو. وفي اختتام مناقشة ورقة العمل، شددت اللجنة مع ذلك على أهمية متابعة عملية إعداد وتحديث القواعد والتوصيات الدولية من خلال الهيئات المعنية داخل الإيكاو بطريقة شفافة وشاملة.

<sup>٢١</sup> بيليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.

<sup>٢٢</sup> الأرجنتين وبليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا ونيكاراغوا وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)

### استعراض تنفيذ قرارات الجمعية العمومية ١-٤١ و ٢-٤١ و ٣-٤١

١٢-٢٢ نظرت اللجنة في ورقات العمل A42-WP/52 و A42-WP/53 و A42-WP/54، التي قدمها جميعها مجلس الإيكاو. كما استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/95 التي قدمتها جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية.

١٣-٢٢ وأعرب عدد كبير من الوفود الذين تحدثوا في الجلسة عن تأييدهم لورقات العمل A42-WP/52 و A42-WP/53 و A42-WP/54. ونوه العديد من هذه الوفود بالإجراءات الدقيقة والمنظمة والشفافة التي أجراها المجلس بموجب المادة ٥٤ (ك) من اتفاقية شيكاغو، مشيرين إلى أن العملية في كل حالة كانت ذات طابع فني بحت ولم تكن سياسية، وأن حقوق الدول المعنية في تطبيق الإجراءات القانونية الواجبة قد رُعيَت بالكامل. وعلى الرغم من إتاحة الفرصة الكافية لكل دولة من الدول الثلاث المعنية بورقات العمل هذه لإثبات امتثالها لقرار الجمعية العمومية في هذا الشأن، لم ترد أي معلومات بهذا المعنى في هذا الشأن. وأعربت عدة وفود عن قلقها البالغ إزاء استمرار جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية في عمليات إطلاق الصواريخ غير المعلن عنها عقب اعتماد قرار الجمعية العمومية ٣-٤١، مشيرةً إلى تداعياتها الخطيرة على سلامة وأمن الطيران المدني الدولي.

١٤-٢٢ وأعرب عدد محدود من الوفود الذين تحدثوا في الجلسة عن عدم تأييدهم لورقات العمل A42-WP/52 و A42-WP/53 و A42-WP/54. وشكك بعض هذه الوفود في استمرار صلاحية قرارات الجمعية العمومية ١-٤١ و ٢-٤١ و ٣-٤١. ورفض أحد الوفود بشدة التوصيات التي تقدم بها المجلس للجمعية العمومية بإعادة التأكيد على أن القرارات المشار إليها لا تزال سارية، وأعرب عن رأي مفاده أن قرار الجمعية العمومية ٣-٤١ يقوم على دوافع سياسية. وأكد آخرون أن المسائل المنكورة في قرارات الجمعية العمومية ١-٤١ و ٢-٤١ و ٣-٤١ تقع خارج نطاق المهمة الفنية للإيكاو، وأعربوا مجدداً عن مخاوفهم بشأن تسييس الأنشطة الفنية للمنظمة. ورفضت وفود أخرى لم تؤيد ورقات العمل A42-WP/52 و A42-WP/53 و A42-WP/54 وصف الإجراءات المشار إليها في قرارات الجمعية العمومية ١-٤١ و ٢-٤١ و ٣-٤١ بأنها مخالفت لاتفاقية شيكاغو.

١٥-٢٢ وفيما يتعلق بالورقة A42-WP/95، فقد عارضتها الأغلبية الساحقة من الوفود التي تحدثت في الجلسة، على أساس أن تأييد اللجنة للإجراءات المطروحة فيها للموافقة عليها من قبل الجلسة العامة من شأنه أن يقوض دور المجلس، ويمس بمصداقية المنظمة، ويؤثر سلباً على تطور الطيران المدني الدولي على نحو منظم يحقق السلامة. وأشار أحد الوفود، بدعم من وفد آخر، إلى تعزيز التطور المأمون والمنظم للطيران المدني الدولي من خلال التعاون الفني، وعارض تسييس خدمات الملاحة الجوية وسلامة الطيران والتعاون الفني. كما رأى ذلك الوفد أن العقوبات ليست غاية في حد ذاتها، وأنه على الرغم من العقوبات، ينبغي تنفيذ قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة في هذا الشأن بحسن نية، من دون مغالاة في التنفيذ. وأعربت بعض الوفود عن دعمها لورقة العمل A42-WP/95، مشيرةً إلى ضرورة الحفاظ على حياد الإيكاو ومنع تسييس عملها.

١٦-٢٢ وفي معرض التلخيص، أشار الرئيس إلى أن غالبية كبيرة من الدول التي تحدثت في الجلسة قد أدانت مجدداً انتهاكات جمهورية بيلاروس والاتحاد الروسي وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية لاتفاقية شيكاغو، وأيدت الاستنتاجات والإجراءات التي أوصى بها المجلس في ورقات العمل A42-WP/52 و A42-WP/53 و A42-WP/54. وخلص الرئيس بالتالي إلى أن اللجنة التنفيذية قد وافقت على توصية الجلسة العامة بإعادة تأكيد سريان قرارات الجمعية العمومية ١-٤١ و ٢-٤١ و ٣-٤١، وحثت كلاً من جمهورية بيلاروس والاتحاد الروسي وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية على اتخاذ الإجراءات المناسبة لمعالجة الوضع. كما أشار الرئيس إلى أن اللجنة لم توافق على توصية الجلسة العامة بتأييد الإجراءات الواردة في ورقة العمل، بما في ذلك مشروعاً قراري الجمعية العمومية المرفقان بهذه الورقة.

١٧-٢٢ وأحاطت اللجنة علماً بالورقة A42-WP/558 (ورقة المعلومات) التي قدمتها جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية.

١٨-٢٢ وطلب أحد الوفود، الذي لم يوافق على ملخص الرئيس لمداولات اللجنة، بتأييد من وفد آخر، أن تشرع اللجنة في التصويت بالاقتراع السري وفقاً للمادة ٤٧ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية للإيكافو (الوثيقة Doc 7600/8) (قواعد الجمعية العمومية). وبدعوة من الرئيس، أكد الوفد رغبته في الطعن في قرار الرئيس بشأن ملخص مداولات اللجنة واستنتاجاتها. وطرح الرئيس الطعن فوراً للتصويت برفع الأيدي على السؤال التالي: "هل ترغبون في نقض قراري بأن الملخص الذي قدمه الرئيس واستنتاجاته يعبر عن مناقشات اللجنة التنفيذية؟" ونظراً لتأييد أغلبية كبيرة من الوفود لقرار الرئيس ومعارضة أقلية له، قررت اللجنة بناءً على ذلك بقاء قرار الرئيس قائماً.

١٩-٢٢ وطلبت بعض الوفود توضيحاً من الأمانة العامة بشأن عدم إجراء التصويت بالاقتراع السري وفقاً للمادة ٤٧ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية. ورداً على ذلك، أوضحت الأمانة العامة أنه في حين أن الطعون والاستئنافات على قرارات الرئيس تخضع في المقام الأول للمادة ٣٦، فإن التصويت بالاقتراع السري ممكن دائماً بموجب المادة ٤٧ إذا طلب ذلك وفدان في الوقت المحدد ولم تكن هناك معارضة للطلب، للبت في مسألة محددة. وأشار الرئيس إلى أن دور اللجنة التنفيذية، بصفتها هيئة فرعية تابعة للجمعية العمومية، هو تقديم توصيات إلى الجلسة العامة التي تتمتع بسلطة تقديرية كاملة لاتخاذ قرار بشأن اعتماد تلك التوصيات من عدمه. كما أوضح أن أي اختلاف في الآراء سيُسجل في تقرير اللجنة التنفيذية.

٢٠-٢٢ وأشار عدد من الوفود إلى أن قرار اللجنة بشأن ورقات العمل A42 WP/52 و A42-WP/53 و A42-WP/54 قد اعتُمد بما يمثل مخالفة لأحكام قواعد الجمعية العمومية، وحثت الوفود الرئيس على ضمان إجراء مداولات اللجنة في ظل الامتثال الصارم للنظام الداخلي.

### المسائل المتعلقة بمخالفات اتفاقية الطيران المدني الدولي من جانب الدول المتعاقدة: التداخل مع الترددات اللاسلكية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS-RFI)

٢١-٢٢ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/44 المقدمة من المجلس، والتي دعت الجمعية العمومية إلى التصديق على ما خلص إليه المجلس وهو أنّ تكرار وقائع التداخل مع الترددات اللاسلكية المستخدمة في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في شبه الجزيرة الكورية الناشئة عن جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية، تشكل مخالفة لاتفاقية شيكاغو من جانب الأخيرة، إلى جانب اعتماد مشروع قرار الجمعية العمومية المقترح في المرفق (ب) بالورقة. كما استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/553 المقدمة من المجلس، والتي دعت الجمعية العمومية إلى التصديق على ما خلص إليه المجلس وهو أنّ تكرار وقائع التداخل مع الترددات اللاسلكية المستخدمة في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في مناطق بحر البلطيق وشرقي وشمال أوروبا، والصادرة عن أراضي الاتحاد الروسي، تشكل مخالفة لاتفاقية شيكاغو من جانب الاتحاد الروسي، إلى جانب اعتماد مشروع قرار الجمعية العمومية المقترح في المرفق (ب) بالورقة.

٢٢-٢٢ وأقرت غالبية الوفود التي تحدثت في الجلسة وأدانت انتهاكات اتفاقية شيكاغو من جانب جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية والاتحاد الروسي، معربةً عن تأييد قوي لورقتي العمل A42-WP/44 و A42-WP/553 ومشاريع القرارات المرفقة بهما. وأكد أحد الوفود، وساندته عدة وفود أخرى، أنّ المجلس، عند تقديمه ورقتي العمل A42-WP/44 و A42-WP/553 إلى الجمعية العمومية، قد اتبع إجراءات صارمة وشفافة ومنظمة، تتسق مع المبادئ والإجراءات الواردة في اتفاقية شيكاغو، مراعيًا المشورة الفنية والقانونية المقدمة من الأمانة العامة. وأوضح الوفد أنّ الأصول القانونية الواجبة قد روعيت بالكامل فيما اتخذه المجلس من إجراءات، وأنّ الدولتين المعنيتين أُتيح لهما كامل الفرصة لتوضيح أي إجراءات اتخذتها لمعالجة انتهاكاتهما لاتفاقية شيكاغو. وللأسف، لم ترد جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية ولا الاتحاد الروسي على كُتب الإيكافو في هذا الصدد. ورأى الوفد أنّ الإجراءات التي اتخذها المجلس في إطار مهمته بموجب اتفاقية شيكاغو ليست ذات دوافع سياسية.

٢٣-٢٢ وأُعربت عدة وفود، أُيدت ورقتي العمل A42-WP/44 وA42-WP/553، عن قلق بالغ إزاء الآثار السلبية للتداخل مع الترددات اللاسلكية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، على سلامة وأمن الملاحة الجوية الدولية. ودعماً لاستنتاج المجلس بشأن المخالفة المحددة في ورقة العمل A42-WP/553، أبرز عدد من الوفود أنّ لجنة لوائح الراديو التابعة للاتحاد الدولي للاتصالات (ITU) خلصت إلى أنّه بخصوص الوقائع المشار إليها في الورقة، فقد تبيّن أن موقعها الجغرافي يقع داخل أراضي الاتحاد الروسي.

٢٤-٢٢ في حين أقر أحد الوفود، وأيده وفدان آخران، بخطورة مسألة التداخل مع الترددات اللاسلكية في النظام العالمي للملاحة وآثاره السلبية على سلامة وأمن الطيران المدني الدولي، أكد على ضرورة اعتماد منظور أوسع بهدف النظر في مثل هذه الوقائع أينما حدثت، مع مراعاة أنّ الدور الأساسي للإيكاو يظل تعزيز التعاون والتفاهم المتبادل بين الدول الأعضاء. ودعت هذه الوفود جميع الدول إلى تعزيز التعاون الفني وتكثيف التنسيق مع الشركاء على مستوى الصناعة لتحسين قدرات أنظمة الملاحة المحمولة جواً للتصدي للتشويش والتضليل، والعمل معاً لإنشاء شبكة تشغيلية دنيا للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

٢٥-٢٢ عارض عدد من الوفود ورقتي العمل A42-WP/44 وA42-WP/553 وعارضتها بشدة، مشيرةً إلى أنّ الإجراءات الموصى بها فيهما لا أساس لها وتستهدف دولاً معينة دون غيرها وتقوض التعاون وتسيّس العمل الفني للإيكاو. وفيما يخص ورقة العمل A42-WP/44، أكد أحد الوفود أن الادعاءات الواردة فيها تمثل تلفيقاً سياسياً من جانب جمهورية كوريا وحلفائها، دون أي أدلة علمية، بهدف تشويه الصورة الدولية لجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية. وفيما يتعلق بورقة العمل A42-WP/553، صرح وفد آخر أنّ أي وقائع للتداخل مع الترددات اللاسلكية في النظام العالمي للملاحة صدرت عن أراضي الاتحاد الروسي إنما هي نتيجة لتدابير الأمن القومي التي اتخذت ضد الطائرات الأوكرانية غير المأهولة. وفي الوقت نفسه، تم تأكيد أن الاتحاد الروسي قد اتخذ جميع التدابير للحد من تأثير وقائع التداخل هذه على أجهزة استقبال إشارات الطيران المدني. وأكد الوفد استعداداته للتعاون، مشيراً إلى أنه، كدولة مزودة للنظام العالمي للملاحة بواسطة الأقمار الصناعية (GLONASS) مجاناً لأسرة الطيران العالمي، يرفض رفضاً قاطعاً الخطاب الاتهامي المقدم في ورقة العمل A42-WP/553 بشأن أداء النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) لوظائفه.

٢٦-٢٢ وطلب أحد الوفود إجراء تصويت سري على مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بورقة العمل A42-WP/553، وذلك وفقاً للمادة ٤٧ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية. وقد حظي طلب التصويت السري بتأييد وفدين آخرين ولم يعارضه أي وفد. وأثناء التماس توضيح بشأن سؤال التصويت السري، اقترح أحد الوفود، وأيدته عدة وفود أخرى، إعادة صياغة السؤال على النحو التالي: "هل تعارض الإجراءات المطروحة في ورقة العمل A42-WP/553؟". وبناءً على توضيح من رئيس اللجنة وهو أنّ دور اللجنة ليس اعتماد القرارات بل تقديم التوصيات إلى الجلسة العامة، اتفقت اللجنة على إجراء تصويت سري على السؤال: "هل تؤيدون التوصية إلى الجلسة العامة باعتماد مشروع القرار كما هو منصوص عليه في المرفق بالورقة A42-WP/553؟". ووافق رئيس اللجنة على اقتراح أحد الوفود، بتأييد وفد آخر، وهو دعوة عضو من الوفد الذي طلب التصويت السري لمراقبة عملية فرز الأصوات. وقد بلغ مجموع الأصوات المدلى بها ١٥٣ صوتاً، منها ٨٩ صوتاً مؤيداً، و١٩ صوتاً معارضاً، و٤٢ امتناعاً عن التصويت، مع وجود صوت واحد باطل، وبطاقتي اقتراح فارغتين. وبناءً على نتيجة التصويت السري، خلص الرئيس إلى أن الغالبية الواضحة في اللجنة قد أعربت عن تأييدها للتوصية إلى الجلسة العامة باعتماد مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بالورقة A42-WP/553، ونصه كما يلي:

## القرار ٤٢/....: مخالفة الاتحاد الروسي لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي

### إن الجمعية العمومية

إن نظرت في البند المتعلق بوقائع التداخل المتكررة مع الإشارات اللاسلكية المستخدمة في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) في مناطق بحر البلطيق وشرق وشمال أوروبا، الناشئة من أراضي الاتحاد الروسي؛  
وتضع في اعتبارها أن سلامة الطيران المدني الدولي تظل تشكل الهدف الأول والغاية الأساسية لاتفاقية الطيران المدني الدولي ومنظمة الطيران المدني الدولي؛

وتذكر بالمرفق (ج) بقرار الجمعية العمومية ٤١-٨ "ضمان تحصين نُظْم وخدمات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية" الذي أقر بضرورة تحصين النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية ضد التداخل الضار، وحث الدول على الامتناع عن أي شكل من أشكال التشويش أو التضليل الذي من شأنه أن يؤثر على الطيران المدني؛

وبالنظر إلى الأهمية القصوى للحفاظ على سلامة وأمن الطيران المدني الدولي على النحو المنصوص عليه في اتفاقية الطيران المدني الدولي وملاحقها؛

وتشير إلى أن مجلس الإيكاو قد ذكر، في ٢٦/٣/٢٠٢٥، وأكد مجدداً قلقه البالغ إزاء ما يخلفه وقائع التداخل المتكررة المنكورة من آثار ضارة على سلامة وأمن الطيران المدني الدولي، وهو ما يخالف المبادئ المنصوص عليها في "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛

وتحيط علماً بأن مجلس الإيكاو قد أعرب عن بالغ قلقه في ١٣/٦/٢٠٢٥ إزاء وقائع التداخل المتكررة الناشئة عن الاتحاد الروسي، والتي تؤثر على الملاحة الجوية الدولية في أقاليم معلومات الطيران لوارسو (EPWW) وفيلنيوس (EYVL) وريغا (EVRR) وتالين (EETT) وهلسنكي (EFIN) والسويد (ESAA)؛

وتحيط علماً بأن الاتحاد الروسي قد أخطر بأن وقائع التداخل المتكررة المنكورة تخالف المبادئ المنصوص عليها في "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، وأنه مع ذلك لم يستجب لطلب المجلس بتنفيذ قراره والتقيّد بالتزاماته بموجب أحكام "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛

ونظراً إلى أن مجلس الإيكاو قد قرر عرض هذه المسألة على الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثانية والأربعين، عملاً بأحكام المادة ٥٤ (ك) من اتفاقية الطيران المدني الدولي؛

### تقرر ما يلي:

١- تؤيد قرار مجلس الإيكاو بأن وقائع التداخل مع الإشارات اللاسلكية المستخدمة في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في مناطق بحر البلطيق وشرق وشمال أوروبا، الناشئة من أراضي الاتحاد الروسي، وما تخلفه من آثار ضارة على سلامة وأمن الطيران المدني الدولي، تتعارض مع المبادئ المنصوص عليها في "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، وتشكل مخالفةً لأحكام الاتفاقية؛

٢- تدين الاتحاد الروسي على وقائع التداخل المتكررة مع الإشارات اللاسلكية المستخدمة في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية الناشئة عنه، مما يُعرض سلامة وأمن الطيران المدني الدولي للخطر؛

٣- توجه نداءً عاجلاً إلى الاتحاد الروسي للامتثال الصارم لالتزاماته بموجب أحكام "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، لكي يكف عن أنشطة التداخل المتكررة مع الإشارات اللاسلكية المستخدمة في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية؛

٤- تطلب إلى المجلس إبقاء هذه المسألة قيد نظره وإبلاغ الجمعية العمومية بشأنها حسبما يكون ملائماً؛

٥- تكلف الأمين العام بتوجيه عناية جميع الدول المتعاقدة على الفور إلى هذا القرار.

٢٢-٢٧ وفيما يتعلق بورقة العمل A42-WP/44، أشار رئيس اللجنة إلى أن أغلبية الوفود التي تحدثت في الجلسة قد أعربت عن تأييدها لمشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بورقة العمل. واستناداً إلى ما تقدم، خلص الرئيس إلى أن اللجنة قد اتفقت على توصية الجلسة العامة باعتماد مشروع قرار الجمعية العمومية المقترح في المرفق (ب) بورقة العمل A42-WP/44، ونصه كما يلي:

## القرار ٤٢/..: مخالفة جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي

### إن الجمعية العمومية

إذ نظرت في البند المتعلق بتكرار وقائع التداخل مع الإشارات اللاسلكية المستخدمة في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) في شبه الجزيرة الكورية، الناشئة عن جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية؛

وتضع في اعتبارها أن سلامة الطيران المدني الدولي تظل تشكل الهدف الأول والغاية الأساسية لاتفاقية شيكاغو ومنظمة الطيران المدني الدولي؛

وتذكر بالمرفق (ج) بقرار الجمعية العمومية ٤١-٨ "ضمان تحسين نُظم وخدمات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية" الذي أقر بضرورة تحسين النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية ضد التداخل الضار، وحث الدول على الامتناع عن أي شكل من أشكال التشويش أو التضليل والذي من شأنه أن يؤثر على الطيران المدني؛

وبالنظر إلى الأهمية القصوى للحفاظ على سلامة وأمن الطيران المدني الدولي على النحو المنصوص عليه في اتفاقية الطيران المدني الدولي وملاحقها؛

وتشير إلى أن مجلس الإيكاو قد نكّر، في ٢٦/٣/٢٠٢٥، وأكد مجدداً على قلقه البالغ إزاء ما يخلفه تكرار وقائع التداخل المذكورة من آثار ضارة على سلامة وأمن الطيران المدني الدولي، هو ما يخالف المبادئ المنصوص عليها في اتفاقية الطيران المدني الدولي؛

وتحيط علماً بأن مجلس الإيكاو قد كرر الإعراب عن بالغ قلقه في ١٣/٦/٢٠٢٥، من أنه على الرغم من قراراته السابقة المتخذة في ١٨/٦/٢٠١٢ و ٣١/٥/٢٠١٦ و ١٤/٦/٢٠٢٤ و ٢٦/٣/٢٠٢٥ بشأن تكرار وقائع التداخل مع الإشارات اللاسلكية المستخدمة في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في شبه الجزيرة الكورية الناشئة عن جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية، فقد استمر تكرار حدوث الوقائع المذكورة خلال الفترات الفاصلة بين تلك التواريخ وهي لا تزال جارية منذ ٢/١٠/٢٠٢٤، مما يعرض سلامة الملاحة الجوية الدولية في إقليم إنشون لمعلومات الطيران للخطر؛

وتحيط علماً بأن جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية قد أخطرت بأن تكرار وقائع التداخل المذكورة تخالف المبادئ المنصوص عليها في اتفاقية الطيران المدني الدولي، ومع ذلك فهي لم تستجب لقرارات المجلس وطلباته المتكررة بتنفيذ قراراته والتقيّد بالالتزامات المفروضة على جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية بموجب أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي؛

وحيث إن مجلس الإيكاو قد قرر عرض هذه المسألة على الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثانية والأربعين، عملاً بأحكام المادة ٥٤ (ك) من اتفاقية الطيران المدني الدولي؛

تقرر ما يلي:

١- تؤيد قرار مجلس الإيكاو بأن وقائع التداخل مع الإشارات اللاسلكية المستخدمة في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في شبه الجزيرة الكورية، الناشئة عن جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية، وما تخلفه من آثار ضارة على سلامة وأمن الطيران المدني الدولي تتعارض مع المبادئ المنصوص عليها في اتفاقية الطيران المدني الدولي وتشكل مخالفةً لأحكام الاتفاقية؛

- ٢- تشجب كون جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية قد دأبت على الانخراط في أفعال تؤدي إلى تكرار حدوث وقائع التداخل المذكورة في شبه الجزية الكورية، متجاهلةً بذلك القلق الذي أعرب عنه مجلس الإيكاو مراراً وتكراراً؛
- ٣- تدين جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية جراء ما يصدر عنها من وقائع التداخل مع الإشارات اللاسلكية المستخدمة في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، مما يعرض سلامة وأمن الطيران المدني الدولي للخطر؛
- ٤- توجه نداءً عاجلاً إلى جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية للامتثال الصارم للالتزامات المفروضة عليها بموجب أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي؛
- ٥- تطلب إلى المجلس أن يُبقي هذه المسألة قيد نظره وأن يرفع تقارير إلى الجمعية العمومية عن هذه المسألة حسب الاقتضاء؛
- ٦- توعز إلى الأمين العام بلفت انتباه جميع الدول المتعاقدة على الفور إلى هذا القرار.

٢٢-٢٨ وأحاطت اللجنة علماً بورقة المعلومات A42-WP/557 التي قدمتها جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية.

### التدابير الأحادية الجانب

- ٢٢-٢٩ نظرت اللجنة في ورقة العمل A42-WP/256 المقدمة من الاتحاد الروسي، وورقة العمل A42-WP/514 المقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية، وورقة العمل A42-WP/250 المقدمة من لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة، بالنيابة عن جمهورية بيلاروس والاتحاد الروسي وطاجيكستان.
- ٢٢-٣٠ وأعربت بعض الوفود عن تأييدها لورقات العمل الثلاث، مؤكدة على الأثر السلبي للتدابير القسرية الأحادية الجانب على الطيران المدني الدولي، ولافئة الانتباه إلى أن تلك التدابير تتعارض مع المبادئ المنصوص عليها في اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو، ١٩٤٤). وذكر أنّ مثل هذه التدابير الأحادية الجانب تُضعف التعاون الدولي وتقوض الجهود الرامية إلى تحقيق تنمية مستدامة وعادلة للطيران المدني الدولي. وأثيرت أيضاً شواغل بشأن الأثر المعرقل للتدابير القسرية الأحادية الجانب على تدفقات الحركة الجوية، فضلاً عن احتمال حرمان بعض الدول الأعضاء من الاستفادة من مبادرات المنظمة. ودعت هذه الوفود الجمعية العمومية إلى تكليف المجلس باتخاذ التدابير المناسبة لمعالجة العواقب السلبية لهذه الإجراءات الأحادية الجانب، بما في ذلك بموجب الفقرتين (ج) و(هـ) من المادة ٥٥ في اتفاقية شيكاغو.
- ٢٢-٣١ ولم تؤيد غالبية الوفود التي تحدثت في الجلسة بنود العمل الواردة في ورقات العمل A42-WP/256 وA42-WP/514 وA42-WP/250، مشيرة إلى أن العديد من المسائل المثارة تتداخل بصورة مباشرة أو غير مباشرة مع مسائل معروضة حالياً على مجلس الإيكاو، أو مع مفاوضات ثنائية محتملة بين الدول. وبناءً عليه، أكدت هذه الوفود أنّ الجمعية العمومية ليست المنتدى المناسب لمناقشة بنود تخضع لمداوالات المجلس الجارية، بما في ذلك المسائل المتعلقة بتسوية الخلافات بموجب الفصل الثامن عشر من اتفاقية شيكاغو. كما أثيرت مخاوف من أن أي قرار تتخذه الجمعية العمومية بشأن هذه المواضيع قد يشكل سابقة غير مستصوبة، بما يتسبب في تقييد وإضعاف سلطة المجلس وإطار النظم الإدارية بالمنظمة.
- ٢٢-٣٢ وخلاصة القول، استنتج الرئيس أنّ غالبية الوفود التي كانت لها مداخلات في الجلسة لم تُبدي تأييدها لتوصية الجلسة العامة باعتماد بنود العمل الواردة في ورقات العمل A42-WP/256 وA42-WP/514 وA42-WP/250.

٢٢-٣٣ وأعربت بعض الوفود عن عدم اتفاقها مع ما خلص إليه الرئيس وهو أن غالبية الوفود التي تحدثت في الجلسة لم تؤيد ورقات العمل A42-WP/256 وA42-WP/514 وA42-WP/250. وأوضح أحد تلك الوفود أن العديد من المداخلات الداعية إلى استمرار المجلس في النظر في المسائل المتعلقة بالتدابير القسرية الأحادية الجانب تؤيد الطلب المقدم للمجلس لإجراء دراسة عن أثر هذه التدابير التقييدية على الطيران المدني الدولي بموجب المادة ٥٥ من اتفاقية شيكاغو. وأحاط الرئيس علماً بالشواغل التي أعربت عنها تلك الوفود.

### مسائل السياسات الأخرى المتعلقة بالنقل الجوي الدولي

٢٢-٣٤ استعرضت اللجنة ورقتي العمل A42-WP/93 وA42-WP/96 المقدمتين من جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية. وقد طلبت الورقة A42-WP/93 من الجمعية العمومية التحقيق بشكل كامل في اجتماعات المجلس المتعلقة بجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية في الفترة من ٢٠٢٢ إلى ٢٠٢٥، بما في ذلك الجلسة الثالثة عشرة من الدورة ٢٣٤، وأن تتخذ أيضاً تدابير لمنع ازدواجية المعايير داخل مجلس الإيكاو. وأشارت الورقة A42-WP/96 إلى انتهاك مدعى به لاتفاقية شيكاغو عقب تسلسل طائرات غير مأهولة من جمهورية كوريا إلى أراضي جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية في أكتوبر ٢٠٢٤، مما يشكل انتهاكاً للسيادة الوطنية ويعرض سلامة الطيران المدني لجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية للخطر، وطلبت من الجمعية العمومية اتخاذ تدابير فنية لمنع تكرار هذه الحالات.

٢٢-٣٥ واستعرضت اللجنة أيضاً الورقة A42-WP/525، التي قدمتها لجنة الطيران المشتركة بين الدول بالنيابة عن أرمينيا وبيلاروس وقيرغيزستان والاتحاد الروسي وطاجيكستان وأوزبكستان بشأن وفاء بعض الدول الأعضاء بالتزاماتها بموجب بعض القواعد القياسية والتوصيات الدولية للإيكاو. وعلى وجه الخصوص، أوضحت ورقة العمل أن بعض الدول لا تستجيب للإخطارات المرسلة إليها، ولا لطلبات تقديم المعلومات الفنية لأغراض التحقيقات في الحوادث الجوية. كما دعت ورقة العمل المجلس إلى استعراض حالات عدم وفاء بعض الدول الأعضاء بالتزاماتها، وإلى إبلاغ الدول الأعضاء في الإيكاو بهذه الحالات عملاً بالمادة ٥٤ (ي) من اتفاقية شيكاغو.

٢٢-٣٦ بناءً على دعوة من الرئيس، أبلغ رئيس المجلس اللجنة بنتائج الجلسة الثالثة عشرة من الدورة ٢٣٤ للمجلس فيما يتعلق بالورقة A42-WP/96. وخلال تلك الجلسة، درس المجلس الورقة C-WP/15688، التي قدمتها جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية، بشأن حوادث مدعى بها تنطوي على استخدام طائرات بدون طيار ومناطيد غير مأهولة في مجالها الجوي. وأوضح الرئيس كذلك أنه تم دراسة المسألة بشكل كامل، وأن المجلس قد أفاد أنه لم تُقدّم أدلة كافية أو موضوعية لاستنتاج أن الحوادث المدعى بها كان لها أي تأثير ملموس على سلامة الطيران المدني الدولي في المنطقة، واتفق على أنه لا يلزم قيام المجلس باتخاذ أي إجراء. وأشار الرئيس أيضاً إلى أن محضر جلسة المجلس المذكورة، والذي لا يتضمن أي دليل على ازدواجية المعايير المدعى بها، متاح على البوابة الإلكترونية للإيكاو ويمكن لجميع الدول الأعضاء الاطلاع عليه. وأعرب أحد الوفود عن رأيه هو أن حادث تسلسل طائرة غير مأهولة، على النحو المبين في الورقة A42-WP/96، إنما هو تصرف لا يمكن التهاون معه إذ إنه يمثل تعدياً سافراً على السيادة الوطنية لجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية وعلى سلامتها، وانتهاكاً للقانون الدولي، فضلاً عن أنه يشكل خطراً جدياً على السلامة الجوية.

٢٢-٣٧ ولم تؤيد أغلبية واضحة من الوفود التي تحدثت في الجلسة ورقات العمل A42-WP/93 وA42-WP/96 وA42-WP/525. واعترضت عدة وفود على مناقشة الورقتين A42-WP/93 وA42-WP/96 باعتبار أن المجلس قد نظر من قبل في الموضوع بشكل كامل وخلص إلى عدم تقديم جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية أدلة جوهريّة. وبناءً على دعوة المجلس، أشار أحد الوفود، التي لم تؤيد الورقة A42-WP/93، إلى أنه يظل على استعداد لإجراء مناقشات فنية مع جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية لمنع تكرار ذلك.

٣٨-٢٢ وأعرب وفدان عن تأييدهما للورقات 42-WP/93 وA42-WP/96 وA42-WP/525. ورأى أحد الوفود كذلك أن مشكلة ازدواجية المعايير والتسييس تؤثران على عدد متزايد من الدول وتقوضان التفاعل بين الدول، مما يهدد سلامة الطيران. وأيد وفدان آخران الورقة A42-WP/525.

٣٩-٢٢ وأعرب أحد الوفود عن شواغله بشأن القرار الذي اتخذته المجلس عند النظر في الوثيقة C-WP/15688 وتساءل عما إذا كان الاستنتاج النهائي للمجلس هو أن الطائرات بدون طيار العسكرية تقع خارج نطاق اختصاص الإيكاو؛ وأيضاً ما إذا كانت الجمعية العمومية مكلفة بمراجعة أي قرار يتخذه المجلس. وتم توضيح أن المعلومات التي قدمها رئيس المجلس بشأن هذه المسألة هي نتيجة مناقشات المجلس، والتي يمكن الاطلاع عليها بالتفصيل في المحاضر الخاصة بذلك.

٤٠-٢٢ ونظراً إلى أن أغلبية واضحة من الوفود التي تحدثت في الجلسة لم تؤيد الورقات A42-WP/93 وA42-WP/96 وA42-WP/525، خلص الرئيس إلى أن اللجنة لم تؤيد الإجراءات المقترحة فيها. وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بالورقة A42-WP/559 (ورقة معلومات) التي قدمتها جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية، والتي استكملت المعلومات الواردة في الوثيقة A42-WP/96.

### عدوانٌ عسكري يعرّض الطيران المدني الدولي للخطر

٤١-٢٢ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/533، التتقيح رقم ١، المقدمة من جمهورية إيران الإسلامية. وبالإشارة إلى المادة ٣ (ج) من اتفاقية شيكاغو والمادة ٥٢ من البروتوكول الإضافي الأول لاتفاقيات جنيف لعام ١٩٧٧، دعا الوفد الجمعية العمومية إلى إعادة التأكيد على ضرورة حماية الطيران المدني، بما في ذلك البنية التحتية للمطارات والطائرات، من أي تهديدات.

٤٢-٢٢ وأشار أحد الوفود إلى ضرورة أن تشدد الجمعية على أن حماية البنية التحتية للطيران المدني وعمليات الطيران في أوقات النزاعات المسلحة، تظل أمراً ضرورياً وحيوياً لسلامة الطيران المدني وأمنه. كما ينبغي أن تشجع الجمعية المنظمة على تبني نهج موحد وغير تمييزي في التصدي لهذه التهديدات في كافة الدول وكافة النزاعات، من أجل تجنب ازدواجية المعايير والحفاظ على سلامة اتفاقية شيكاغو وطابعها العالمي.

٤٣-٢٢ ولم تؤيد أغلبية الوفود التي تحدثت في الجلسة الإجراءات الواردة في الورقة A42-WP/533، التتقيح رقم ١، بما في ذلك مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بها. وتم إيضاح أن القضايا التي أثرت في الورقة تتعلق بالسلم والأمن الدوليين، ومن الأفضل معالجتها في محافل أخرى مثل مجلس الأمن الدولي أو الجمعية العمومية للأمم المتحدة. وأعرب أيضاً عن رأي مفاده أن الإجراءات المقترحة المتعلقة بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر غير ملائمة في هذا السياق لأن البرنامج المذكور يركز فقط على تقييم رقابة الدولة على أمن الطيران وامتثالها لأحكام الملحق التاسع - "التسهيلات" والملحق السابع عشر - "أمن الطيران". وأشار كذلك إلى أن ورقة العمل كانت لها دوافع سياسية. ورفض أحد الوفود الورقة A42-WP/533، التتقيح رقم ١، رفضاً قاطعاً، مستهتماً عن استخدام صياغة مهينة بدلاً من الاسم السليم لوصف الدولة العضو المعنية. كما أشار إلى أن الأحداث المعروضة في الورقة تقع خارج نطاق اختصاص الجمعية العمومية في ضوء المادة ٨٩ من اتفاقية شيكاغو. ورأى وفد آخر أنه من السابق لأوانه أن نتناول الجمعية العمومية المسائل الواردة في الورقة A42-WP/533، التتقيح رقم ١.

٤٤-٢٢ وأعرب عدد من الوفود عن قلقها إزاء التأثير السلبي للأحداث المبينة في ورقة العمل. وبينما أدانت بعض هذه الوفود جميع أعمال الهجوم المسلح ضد الطائرات المدنية والبنية التحتية للطيران المدني، فإنها دعت الجمعية العمومية وهيئات الإيكاو الأخرى إلى تجنب ازدواجية المعايير وتسييس عمل المنظمة، مشيرة إلى أن هذه التصرفات تقوض التعاون بين الدول في مجال الطيران المدني. وبالإشارة إلى اقتراح بعض الوفود بأنه من الأفضل معالجة المسائل المثارة في الورقة A42-WP/533،

التتقيح رقم ١، في محافل أخرى، طلب أحد الوفود تحديد الجوانب المعينة الخاصة بتعطيل الطيران المدني التي ينبغي أن تعالجها الجمعية العمومية للإيكاو، وتلك التي ينبغي أن يعالجها مجلس الأمن أو الجمعية العامة للأمم المتحدة.

٤٥-٢٢ واستناداً إلى مداوات اللجنة، أشار الرئيس أنه في حين لم تؤيد أغلبية الوفود التي تحدثت في الجلسة الإجراءات الواردة في ورقة العمل، بما في ذلك مشروع قرار الجمعية العمومية، فإن معظمها يرى أن المسائل المثارة في الورقة ينبغي النظر فيها في محافل أخرى لضمان اتخاذ الإجراءات القانونية الواجبة. وبناءً على ذلك، خلص الرئيس إلى أنه في حين أن اللجنة لم توافق على توصية الجلسة العامة باعتماد مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بهذه الورقة، فإنها قد اتفقت، مع ذلك، على توصية الجلسة العامة بإحالة المسألة إلى مجلس الإيكاو والهيئات الفنية الأخرى المعنية لإجراء مزيد من التحليل.

---

المرفق

قائمة بورقات العمل التي نظرت فيها اللجنة التنفيذية

البند ١٠: الاشتراكات المتأخرة	
الجوانب المالية في مسألة الاشتراكات المتأخرة (09/07/2025)	A42-WP/40 EX/18; AD/9
الجوانب المالية في مسألة الاشتراكات المتأخرة (18/09/2025)	A42-WP/40 Revision No. 1 EX/18; AD/9
الجوانب المالية في مسألة الاشتراكات المتأخرة (26/09/2025)	A42-WP/40 Revision No.1 Addendum No. 1 EX/18; AD/9
البند ١١: تقارير المجلس السنوية المقدّمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠٢٢ و٢٠٢٣ و٢٠٢٤	
مشروع نص التقرير عن البند ١١ من جدول الأعمال (26/09/2025)	A41-WP/643 EX/279
البند ١٢: برامج التسهيلات	
نتائج الشقّ الوزاري في مؤتمر التسهيلات الذي انعقد في الدوحة بقطر (21/07/2025)	A42-WP/14 EX/6
البيان الموحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة فيما يتعلق بالتسهيلات (04/07/2025)	A42-WP/15 EX/7
مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم (11/07/2025)	A42-WP/16 EX/8
علان الدوحة بشأن تسهيلات النقل الجوي وتنفيذ أحكام الملحق التاسع (18/07/2025)	A42-WP/58 EX/26
دعم الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم (AAAVF) (18/07/2025)	A42-WP/59 EX/27
الاستعداد للمستقبل - خطة استراتيجية طويلة الأجل للتسهيلات (25/07/2025)	A42-WP/72 EX/32
الاستعداد للمستقبل - خطة استراتيجية طويلة الأجل للتسهيلات (10/09/2025)	A42-WP/72 Revision No.1 EX/32
معالجة وتطوير تجربة المسافرين (27/07/2025)	A42-WP/104 EX/47

معالجة وتطوير تجربة المسافرين (10/09/2025)	A42-WP/104 Revision No.1 EX/47
الجاهزية للتعامل مع المخاطر الصحية المرتبطة بالسفر عبر الجو (27/07/2025)	A42-WP/105 EX/48
الاستفادة من المساعدة المقدمة دعماً لمختلف نظم تبادل بيانات الركاب (28/07/2025)	A42-WP/127 EX/62
بناء القدرات الإقليمي والتعاون الاستراتيجي بشأن تنفيذ أنظمة معلومات المسافرين المسبقة (API/PNR) في الشرق الأوسط وأفريقيا: تجربة المملكة العربية السعودية *ورقات المعلومات (27/07/2025)	A42-WP/128 EX/63
تجربة المملكة العربية السعودية في دليل الإخلاء في حالات الطوارئ للأشخاص ذوي الإعاقة *ورقات المعلومات (27/07/2025)	A42-WP/130 EX/64
توحيد أسلوب معاملة الأطقم حول العالم – الحفاظ على الزخم في الفترة الثالثة المقبلة (28/07/2025)	A42-WP/156 EX/78
نموذج لإطار عام للتسهيلات واعتماد مفتشي ومدربي التسهيلات في أنغولا (28/07/2025)	A42-WP/158 EX/79
تحديث الفصل الخامس من الملحق التاسع لمواكبة التطورات التكنولوجية (28/07/2025)	A42-WP/161 EX/80
أهمية مكافحة الاتجار بالبشر في سلاسل توريد المشغلين الجويين (28/07/2025)	A42-WP/182 EX/85
تيسير انتفاع الأشخاص ذوي الإعاقة: معالجة التحديات التشغيلية في إطار خطة عمل موحدة (29/07/2025)	A42-WP/184 EX/87
النهج التعاوني في معالجة استخدام النقل الجوي لغرض الهجرة غير النظامية (29/07/2025)	A42-WP/185 EX/88
ACTUALIZACIÓN PASAPORTES URUGUAYOS (11/08/2025) *Information Paper	A42-WP/186 EX/89
تعزير التسهيلات من خلال بناء القدرات (29/07/2025)	A42-WP/244 EX/105
NEW DEVELOPMENTS AND CHALLENGES RELATED TO ANNEX 9 — FACILITATION IN CUBA (25/07/2025) *Information Paper	A42-WP/247 EX/107
زيادة إمكانية الوصول في الطيران (29/07/2025)	A42-WP/264 EX/113

الهجرة غير النظامية - استغلال شركات الطيران غير المنتظمة والطيران العام في منطقة البحر الكاريبي وأمريكا اللاتينية (29/07/2025)	A42-WP/276 EX/118
تحديد هوية الطاقم والإطار الذي يوفره الملحق التاسع (01/08/2025)	A42-WP/285 EX/123
DEVELOPING TRAVELLER IDENTIFICATION, DIGITAL DOCUMENTS, AND USE OF E-VISA IN KAZAKHSTAN (30/07/2025) *Information Paper	A42-WP/286 EX/124
ندوة بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم (07/07/2025)	A42-WP/290 EX/126
KAZAKHSTAN'S COMMITMENT TO ADVANCING PASSENGER ACCESSIBILITY: IMPROVING SERVICES FOR PERSONS WITH REDUCED MOBILITY IN KAZAKHSTAN (30/07/2025) *Information Paper	A42-WP/299 EX/130
ENHANCING PASSENGER FACILITATION THROUGH OFF-AIRPORT BAGGAGE OPERATIONS AND ELECTRONIC BAG TAG (01/08/2025) *Information Paper	A42-WP/302 EX/131
مقترحات بشأن التحسين المستمر من أجل الوفاء بالالتزامات المتعلقة بتسهيلات النقل الجوي (24/07/2025)	A42-WP/319 EX/134
انشاء دليل رقابي لتسهيلات النقل الجوي (27/07/2025)	A42-WP/320 EX/135
تحديد هوية الطواقم والتسهيلات (29/07/2025)	A42-WP/323 EX/137
تحقيق السلاسة لراحة المسافرين (29/07/2025)	A42-WP/325 EX/139
تحقيق السلاسة لراحة المسافرين (09/09/2025)	A42-WP/325 Revision No.1 EX/139
أهمية الاستراتيجية العالمية لإمكانية الوصول واللوائح والمعايير والإجراءات الموحدة (01/08/2025)	A42-WP/354 EX/145
تجربة المملكة العربية السعودية في الرقابة على تسهيلات النقل الجوي (27/07/2025) ورقات المعلومات *	A42-WP/356 EX/146
IMPLEMENTING AUTOMATED BORDER CONTROL (ABC): EXPERIENCE AND INSIGHTS FOR STATES (04/08/2025) *Information Paper	A42-WP/357 EX/147
الركاب المشاغبون و/أو غير المنضبطين (28/07/2025)	A42-WP/372 EX/157

الرحلات الاغاثية (27/07/2025)	A42-WP/386 EX/166
لدليل الوطني للمفاتيح العامة للمملكة العربية السعودية (27/07/2025) ورقات المعلومات *	A42-WP/397 EX/174
إجراءات مكافحة الاتجار بالأشخاص في قطاع الطيران (27/07/2025) ورقات المعلومات *	A42-WP/402 EX/177
PRACTICES TO COUNTER ILLEGAL IMMIGRATION (11/08/2025) *Information Paper	A42-WP/414 EX/183
مراعاة حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة في النقل الجوي وضمانها (28/07/2025)	A42-WP/416 EX/184
الإعاقة و/أو محدودية الحركة (02/08/2025)	A42-WP/433 EX/191
تعزيز التعاون بين الوكالة الدولية للطاقة الذرية ومنظمة الطيران المدني الدولي من أجل إنكفاء الوعي وزيادة المعرفة بشأن النقل المأمون والأمن للمواد المشعة (02/08/2025)	A42-WP/439 EX/196
تعزيز التعاون بين الوكالة الدولية للطاقة الذرية ومنظمة الطيران المدني الدولي من أجل إنكفاء الوعي وزيادة المعرفة بشأن النقل المأمون والأمن للمواد المشعة (09/09/2025)	A42-WP/439 Revision No.1 EX/196
الحماية القانونية للحيوانات الأليفة في النقل الجوي الدولي (29/07/2025)	A42-WP/447 EX/198
اقتراح مقدم للإيكاو للتصدي لتهريب المهاجرين عن طريق الجو في إطار برنامج التسهيلات (29/07/2025)	A42-WP/449 EX/200
PROTECTING AVIATION THROUGH EFFECTIVE BORDER MANAGEMENT PROCESSES (19/08/2025) *Information Paper	A42-WP/450 EX/201
الحماية القانونية للحيوانات الأليفة في النقل الجوي الدولي - تجربة كولومبيا (29/07/2025)	A42-WP/460 EX/207
التعاون في مجال الطيران المدني في حالات الكوارث (29/07/2025)	A42-WP/461 EX/208
التعاون في مجال الطيران المدني في حالات الكوارث (22/08/2025)	A42-WP/461 Revision No. 1 EX/208

تعزيز التسهيلات من خلال الهياكل التنظيمية وآليات التنسيق الوطنية: تجربة الجمهورية الدومينيكية (29/07/2025)	A42-WP/466 EX/209
التوحيد القانوني للأحكام المتعلقة بالاتجار بالبشر في الطيران المدني الدولي (29/07/2025)	A42-WP/469 EX/211
تيسير الانتفاع بخدمات الطيران المدني الدولي للجميع: اقتراح بوضع استراتيجية إقليمية استناداً إلى تجربة الجمهورية الدومينيكية (29/07/2025)	A42-WP/471 EX/213
فرص تحسين استخدام دليل المفاتيح العامة (PKD) وجوازات السفر الإلكترونية في عمليات المراقبة الحدودية (29/07/2025)	A42-WP/475 EX/214
EFFORTS OF AIRCRAFT MANUFACTURERS ON MAKING AIR TRAVEL ACCESSIBLE TO PERSONS WITH DISABILITIES (25/08/2025) *Information Paper	A42-WP/488 EX/219
PET ON BOARD: ENHANCING ANIMAL WELFARE (28/08/2025) *Information Paper	A42-WP/509 EX/232
AVIATION ACCESSIBILITY TASK AND FINISH GROUP (01/09/2025) *Information Paper	A42-WP/526 EX/242
ENHANCING ACCESSIBILITY IN AIR TRANSPORT FOR PERSONS WITH DISABILITIES (12/09/2025) *Information Paper	A42-WP/555 EX/251
CHINA'S CONTINUOUS EFFORTS TO PROMOTE OPEN IMMIGRATION POLICIES: A MODEL FOR GLOBAL AIR TRAVEL FACILITATION (13/09/2025) *Information Paper	A42-WP/563 EX/258
SHARING OF CHINA'S NATIONAL AIR TRANSPORT FACILITATION (13/09/2025) *Information Paper	A42-WP/564 EX/259
مشروع نص التقرير بشأن البند ١٢ من جدول الأعمال (28/09/2025)	A42-WP/680 EX/295
البند ١٣: أمن الطيران - السياسة العامة	
البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران (11/06/2025)	A42-WP/11 EX/3
البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران (15/07/2025)	A42-WP/11 Revision No.1 EX/3
الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني (21/07/2025)	A42-WP/12 EX/4

الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني (06/08/2025)	A42-WP/12 Revision No. 1 EX/4
نتائج الشق الوزاري الرفيع المستوى من أسبوع الأمن للإيكاو لعام ٢٠٢٤ الذي انعقد في مسقط بسلطنة عمان (30/05/2025)	A42-WP/13 EX/5
الأعمال الجارية المتعلقة بمناطق النزاع والتزامات الدول الأعضاء (10/07/2025)	A42-WP/35 EX/17
تعزيز أمن الطيران من خلال التعاون الدولي والتنسيق والدعم (25/07/2025)	A42-WP/78 EX/35
تعزيز أمن الطيران من خلال التعاون الدولي والتنسيق والدعم (20/08/2025)	A42-WP/78 Revision No. 1 EX/35
تعزيز أمن سلسلة إمدادات الشحن الجوي من خلال التحول الرقمي (27/07/2025)	A42-WP/79 EX/36
مركزية المراقبة الأمنية لسلاسل إمداد الشحن الجوي (27/07/2025)*ورقات المعلومات	A42-WP/80 EX/37
البحث في مجال الوسائل التكنولوجية المتقدمة وتطبيقها للحد من تأثير العامل البشري (27/07/2025)	A42-WP/86 EX/38
تبسيط أنظمة أمن الطيران وفقاً للإطار الجديد للخطة العالمية لأمن الطيران (28/07/2025)	A42-WP/100 EX/43
آليات التنسيق بين هيئة الطيران المدني والسلطة المسؤولة عن الأمن الإلكتروني من أجل تحسين أساليب الإدارة (28/07/2025)	A42-WP/101 EX/44
ضرورة التركيز المستمر على الأمن (29/07/2025)	A42-WP/102 EX/45
التصدي للتهديدات المتطورة التي تواجه الطيران المدني: الابتكار والاستثمار والتأهيل المهني للقوى العاملة (29/07/2025)	A42-WP/111 EX/50
TRAINING AND EVALUATION MANUAL FOR CANINE UNITS (K-9) (28/07/2025) *Information Paper	A42-WP/116 EX/53
تعزيز الإجراءات العالمية ضد سلوكيات الركاب غير المنضبطين والمشغبين (28/07/2025)	A42-WP/117 EX/54
تعزيز الإجراءات العالمية ضد سلوكيات الركاب غير المنضبطين والمشغبين (09/09/2025)	A42-WP/117 Revision No.1 EX/54

دور الفريق البرازيلي لأمن الطيران في التوافق مع الخطة العالمية لأمن الطيران (29/07/2025)	A42-WP/118 EX/55
حديد أولويات عمل الإيكاو في مجال أمن الطيران ورسم أهداف متعددة السنوات في هذا المجال (29/07/2025)	A42-WP/119 EX/56
مناطق النزاعات : التقدم المحرز والخطوات المقبلة (29/07/2025)	A42-WP/120 EX/57
النهج الشامل للأمن الإلكتروني في مجال الطيران: من المفهوم إلى الواقع (29/07/2025)	A42-WP/124 EX/60
تعزيز الحوكمة وإدارة التهديدات الرقمية وتهديدات الأمن السيبراني في مجال الطيران المدني (24/07/2025)	A42-WP/165 EX/83
IMPLEMENTATION OF A NATIONAL ACCREDITATION AND CERTIFICATION PROGRAMME FOR CIVIL AVIATION SECURITY (PNACSAC) (28/07/2025)	A42-WP/198 EX/90
وضع إطار عالمي للسياسات العامة بشأن ترخيص الوظائف القائمة على الذكاء الاصطناعي في معدات أمن الطيران (29/07/2025)	A42-WP/199 EX/91
التنقل الجوي المتقدم ومخاطره على أمن الطيران (31/07/2025)	A42-WP/200 EX/92
دعم الدول في مناطق النزاعات لاستعادة سُبل الربط الجوي الدولي: مبادرات مصر التعاونية المتعلقة بأمن الطيران (29/07/2025)	A42-WP/201 EX/93
تعزيز عمليات اختبار وترخيص معدات أمن الطيران (31/07/2025)	A42-WP/233 EX/99
تعزيز عمليات اختبار وترخيص معدات أمن الطيران (19/08/2025)	A42-WP/233 Revision No. 1 EX/99
تنفيذ بنما المنفرد لنقطة التفتيش الأمني الواحدة - الدروس المستخلصة (29/07/2025)	A42-WP/239 EX/101
تنفيذ بنما المنفرد لنقطة التفتيش الأمني الواحدة - الدروس المستخلصة (22/08/2025)	A42-WP/239 Revision No.1 EX/101
خطط الطوارئ والتمارين الإلكترونية كوسيلة لزيادة القدرة على الصمود أمام التهديدات الإلكترونية (29/07/2025)	A42-WP/240 EX/102

مبادرات الصناعة لتحسين الانتظام والكفاءة والفوائد الاقتصادية عند تنفيذ المعايير الأمنية الواردة في الملحق السابع عشر (01/08/2025)	A42-WP/241 EX/103
الممارسات والتحسينات الراهنة في مجال الأمن الإلكتروني للطيران المدني الدولي (25/07/2025)	A42-WP/324 EX/138
استراتيجية الأمن الإلكتروني في مجال الطيران في إطار خطة عمل تعاونية لحماية الطيران المدني (29/07/2025)	A42-WP/369 EX/154
مبادرة لتعزيز أمن الطيران والتدابير المطبقة في عمليات الطيران المدني المحلي (25/07/2025)	A42-WP/370 EX/155
ضرورة تعزيز دور العنصر البشري وتدابير إدارة الأمن الإلكتروني في مجال أمن الطيران (28/07/2025)	A42-WP/371 EX/156
الاستفادة من الموقع الاستراتيجي لسلطنة عُمان للتعاون في تعزيز منظومة أمن الطيران المدني العالمي (21/07/2025)	A42-WP/398 EX/175
قدرة الذكاء الاصطناعي على إحداث تحولات جذرية في مجال أمن الطيران (29/07/2025)	A42-WP/419 EX/185
حوكمة الأمن الإلكتروني في قطاع الطيران المدني وعرض تجربة سلطنة عُمان في البرنامج العالمي للتدقيق على الأمن - بنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) (29/07/2025)	A42-WP/438 EX/195
حوكمة الأمن الإلكتروني في قطاع الطيران المدني وعرض تجربة سلطنة عُمان في البرنامج العالمي للتدقيق على الأمن - بنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) (22/08/2025)	A42-WP/438 Revision No.1 EX/195
إنشاء مجموعات إقليمية للأمن الإلكتروني في مجال الطيران في المكاتب الإقليمية لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) (29/07/2025)	A42-WP/453 EX/204
توحيد الجهود للتخفيف من مخاطر الاستخدام الخبيث للمجال الجوي باستخدام أنظمة طائرات غير مأهولة (29/07/2025)	A42-WP/454 EX/205
تنفيذ النظام الوطني لإدارة أمن الطيران وتطبيق AVSEC CORE الإلكتروني في دولة بوليفيا متعددة القوميات - النتائج (29/07/2025)	A42-WP/470 EX/212
دمج أنظمة الطائرات بدون طيار (UAS) في أطر أمن الطيران (29/07/2025)	A42-WP/482 EX/217

STRENGTHENING CYBERSECURITY RESILIENCE IN CNS-ATM SYSTEMS (28/08/2025) *Information Paper	A42-WP/498 EX/224
ADDITIONAL GUIDANCE ON THE DETERMINATION OF HIGH-RISK CARGO AND MAIL (28/08/2025) *Information Paper	A42-WP/513 EX/235
DEVELOPMENT OF A COMPREHENSIVE RISK ASSESSMENT MANUAL FOR AVIATION SECURITY PURPOSE (28/08/2025) *Information Paper	A42-WP/515 EX/237
AvSecID SYSTEM: A HOLISTIC APPROACH TO AIRPORT IDENTIFICATION MANAGEMENT (28/08/2025) *Information Paper	A42-WP/516 EX/238
IMPLEMENTATION OF ARTIFICIAL INTELLIGENCE-BASED CCTV SYSTEMS TO ENHANCE SECURITY AND ENSURE RAPID RESPONSE AT AIRPORTS MANAGING OVER ONE MILLION PASSENGERS PER YEAR (11/09/2025) *Information Paper	A42-WP/551 EX/248
ENHANCING AVIATION SECURITY INSPECTOR COMPETENCY IN SECURITY EQUIPMENT: THE REPUBLIC OF KOREA'S EXPERIENCE & BEST PRACTICES (12/09/2025) *Information Paper	A42-WP/561 EX/256
MESURES PRISES PAR LE CAMEROUN POUR RENFORCER LA PROTECTION DES AÉRODROMES CONTRE LA MENACE MANPADS (12/09/2025) *Information Paper	A42-WP/562 EX/257
MINIMUM DETECTION SETTINGS FOR SECURITY SCREENING EQUIPMENT WITH REGARD TO EXPLOSIVES DETECTION: THE NEED FOR ICAO GUIDELINES (12/09/2025) *Information Paper	A42-WP/580 EX/267
الممارسات الجيدة في الوقاية من سلوكيات الركاب غير المنضبطين والمشاعيين (UPAX) وإدارتها (12/09/2025) *Information Paper	A42-WP/584 EX/268
AVIATION SECURITY CAPACITY BUILDING THROUGH THE CASE I AND CASE II PROJECTS, AND FUTURE PERSPECTIVES (13/09/2025) *Information Paper	A42-WP/586 EX/270
مشروع نص التقرير بشأن البند ١٣ (29/09/2025)	A42-WP/645 EX/281
INDUSTRY INITIATIVE TO ADOPT CYBERSECURITY RECOGNITION ARRANGEMENTS (12/09/2025) *Information Paper	A42-WP/667 EX/292

البند ١٤: برامج التدقيق — نهج الرصد المستمر

---

تنفيذ برنامجي الإيكاو لتدقيق السلامة والأمن وفقاً لنهج الرصد المستمر (CMA) (10/04/2025)	A42-WP/4 EX/1
تطور البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر	A42-WP/5 EX/2

(03/04/2025)	
سبل تحسين تقارير برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، مع مراعاة حجم أنشطة الطيران في الدولة ودرجة تعقيدها (30/07/2025)	A42-WP/68 EX/30
بيانات ومعلومات السلامة المقدمة من الجهات الخارجية دعماً للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (25/07/2025)	A42-WP/69 EX/31
اقتراح للاعتراف بمدققي البضائع الخطرة في البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر وإطار بعثات التحقق المنسقة التابعة للإيكاو (01/08/2025)	A42-WP/97 EX/42
الرقابة القانونية في عمليات التدقيق التي تجريها الإيكاو: زيادة الفعالية بفضل الخبرة القانونية المتخصصة في قانون الطيران (29/07/2025)	A42-WP/265 EX/114
نهج قائم على المخاطر لتحسين أداء برنامجي الإيكاو للتدقيق (28/07/2025)	A42-WP/315 EX/133
INDUSTRY ASSESSMENT PROGRAMS (01/08/2025) *Information Paper	A42-WP/373 EX/158
دفع عجلة التحسين المستمر لبرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر والتعجيل بتنفيذ التحسينات في البرنامج (USOAP-CMA) (28/07/2025)	A42-WP/376 EX/160
تبادل الرؤى من البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) وبرنامج الدولة للسلامة - تقييم التنفيذ (SSP-IA) لتطوير القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها (SARPs) الخاصة بالإيكاو (29/07/2025)	A42-WP/388 EX/167
اعتماد نهج مراقبة الامتثال في التحضير لعملية التدقيق الخارجي من قبل الإيكاو (24/07/2025)	A42-WP/429 EX/189
استعراض نطاق الملحق التاسع - التسهيلات في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (29/07/2025)	A42-WP/436 EX/193
استعراض نطاق الملحق التاسع - التسهيلات في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (08/09/2025)	A42-WP/436 Revision No.1 EX/193

سياسات وإجراءات الإيكاو فيما يخص إسناد حالة الشاغل البارز في مجال السلامة (29/07/2025)	A42-WP/437 EX/194
سياسات وإجراءات الإيكاو فيما يخص إسناد حالة الشاغل البارز في مجال السلامة (12/09/2025)	A42-WP/437 Revision No.1 EX/194
تعزيز النظم الدولية والوطنية للرقابة والإشراف على التنفيذ للفعّال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو في مجال أمن الطيران (29/07/2025)	A42-WP/486 EX/218
أسئلة البروتوكول المتعلقة بمدى سرعة تنفيذ التعديلات (29/07/2025)	A42-WP/497 EX/223
USOAP-CMA AUDIT EXPERIENCE SHARING BY CAAC AGA TEAM (12/09/2025) *Information Paper	A42-WP/604 EX/275
مشروع نص التقرير بشأن البند ١٤ من جدول الأعمال (29/09/2025)	A42-WP/646 EX/282
<hr/> <b>البند ١٥: حماية البيئة – أحكام عامة وضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي</b>	
بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة – الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي (10/07/2025)	A42-WP/24 EX/11
THE IMPORTANCE OF DEVELOPING A SECTORAL APPROACH TO SUSTAINABLE PLASTIC MANAGEMENT (01/08/2025) *Information Paper	A42-WP/340 EX/143
تنسيق قواعد الإيكاو القياسية الجاري إعدادها بشأن الجوانب البيئية والصلاحية للطيران فيما يتعلق بالجيل الجديد من طائرات الركاب الأسرع من الصوت (29/07/2025)	A42-WP/476 EX/215
INNOVATIVE PRACTICES IN CIVIL AVIATION PLASTIC POLLUTION GOVERNANCE OF CHINA (13/09/2025) *Information Paper	A42-WP/578 EX/265
مشروع نص التقرير بشأن البند ١٥ من جدول الأعمال (26/09/2025)	A42-WP/647 EX/283
<hr/> <b>البند ١٦: حماية البيئة – الطيران الدولي وتغير المناخ</b>	
تغير المناخ – الإطار العالمي للإيكاو بشأن وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى في مجال الطيران (16/07/2025)	A42-WP/25 EX/12

---

تغير المناخ – التكيف مع المناخ والعلوم (11/07/2025)	A42-WP/26 EX/13
البيان المُوحَّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة – تغير المناخ (11/07/2025)	A42-WP/27 EX/14
النهوض بتطوير وقود الطيران المستدام في نيجيريا (02/07/2025)	A42-WP/45 EX/21
MUSCAT INTERNATIONAL AIRPORT'S ROLE IN ADVANCING ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY IN AVIATION (21/07/2025) *Information Paper	A42-WP/57 EX/25
مبادرات لدعم هدف الإيكاو العالمي الطموح طويل الأجل (21/07/2025)	A42-WP/64 EX/28
النهوض بتطوير ونشر أنواع وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية (21/07/2025)	A42-WP/65 EX/29
تمويل الهياكل الأساسية للتكيف في البلدان النامية (23/07/2025)	A42-WP/75 EX/33
الهدف الطموح الطويل الأجل – بناء القدرات والتمويل (23/07/2025)	A42-WP/76 EX/34
وجهات نظر وتوصيات بشأن أهداف وتدابير الحد من الانبعاثات الكربونية في مجال الطيران الدولي (28/07/2025)	A42-WP/112 EX/51
وجهات نظر وتوصيات بشأن أهداف وتدابير الحد من الانبعاثات الكربونية في مجال الطيران الدولي (05/08/2025)	A42-WP/112 Revision No.1 EX/51
COMPROMISO DE URUGUAY CON EL DESARROLLO DE COMBUSTIBLES SOSTENIBLES PARA LA AVIACIÓN (SAF): INICIATIVAS EN MARCHA Y PERSPECTIVAS DE FUTURO (29/07/2025) *Information Paper	A42-WP/121 EX/58
دور خطط ترخيص مستوى الاستدامة في تمكين وقود الطيران المنخفض الكربون كمسألة سهلة المنال فيما يتعلق بإزالة الكربون من قطاع الطيران (28/07/2025)	A42-WP/126 EX/61
دور خطط ترخيص مستوى الاستدامة في تمكين وقود الطيران المنخفض الكربون كمسألة سهلة المنال فيما يتعلق بإزالة الكربون من قطاع الطيران (18/08/2025)	A42-WP/126 Revision No.1 EX/61

SUPPLEMENTARY INFO ON THE ROLE OF SUSTAINABILITY CERTIFICATION SCHEMES IN ENABLING LOWER CARBON AVIATION FUELS AS A LOW HANGING FRUIT IN AVIATION DECARBONISATION (28/07/2025) *Information Paper	A42-WP/131 EX/65
اتباع نهج شامل في بناء القدرات من أجل الاستدامة في مجال الطيران (29/07/2025)	A42-WP/139 EX/69
التوسع في إنتاج وقود الطيران المستدام لإزالة الكربون من قطاع الطيران الدولي (29/07/2025)	A42-WP/162 EX/81
وقود الطيران المستدام في الدول النامية: التحديات والتقدم المحرز والخطوات القادمة (29/07/2025)	A42-WP/163 EX/82
تمويل تدابير خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران (30/07/2025)	A42-WP/169 EX/84
تمويل تدابير خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران (19/09/2025)	A42-WP/169 Revision No. 1 EX/84
السياسات والممارسات الداعمة لخارطة طريق مؤتمر الإيكاو الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل وتنفيذ خطة كورسيا (29/07/2025)	A42-WP/219 EX/96
حاجة قطاع الطيران إلى التكيف والقدرة على الصمود أمام تغير المناخ (29/07/2025)	A42-WP/243 EX/104
آراء التحالف الدولي للطموح المناخي في مجال الطيران بشأن التقدم المحرز نحو تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل (29/07/2025)	A42-WP/249 EX/108
دور وقود الطيران منخفض الكربون في خطة كورسيا ومجموعة التدابير الخاصة بالهدف الطموح طويل الأجل (29/07/2025)	A42-WP/254 EX/110
تعزيز التكيف مع تغير المناخ في الطيران العالمي: بناء القدرة على الصمود تجاه المخاطر من خلال وضع إرشادات موحدة ونهج متكاملة للتنفيذ وإضافة أحكام إلى ملاحق الإيكاو وقواعدها القياسية وتوصياتها الدولية (29/07/2025)	A42-WP/266 EX/115
تعزيز التكيف مع تغير المناخ في الطيران العالمي: بناء القدرة على الصمود تجاه المخاطر من خلال وضع إرشادات موحدة ونهج متكاملة للتنفيذ وإضافة أحكام إلى ملاحق الإيكاو وقواعدها القياسية وتوصياتها الدولية (27/08/2025)	A42-WP/266 Revision No. 1 EX/115
وجهات نظر مصر حول الهدف العالمي الطموح طويل الأجل — التحديات وفرص التنفيذ (29/07/2025)	A42-WP/271 EX/116

LATIN AMERICAN AND CARIBBEAN CONTRIBUTION TO LTAG AND CORSIA: BALANCING SUSTAINABILITY, GROWTH, AND CONNECTIVITY (30/07/2025) *Information Paper	A42-WP/274 EX/117
تلبية الطلب المتزايد للمطارات على الطاقة للتمكين من إزالة الكربون (31/07/2025)	A42-WP/279 EX/120
تلبية الطلب المتزايد للمطارات على الطاقة للتمكين من إزالة الكربون (27/08/2025)	A42-WP/279 Revision No.1 EX/120
GREEN AIRPORTS – ENHANCING ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY IN CIVIL AVIATION OF KAZAKHSTAN (29/07/2025) *Information Paper	A42-WP/303 EX/132
آراء صناعة النقل الجوي حول تنفيذ خارطة طريق مؤتمر الإيكاو الثالث فيما يخص الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) بشأن الإطار العالمي لوقود الطيران المستدام ووقود الطيران منخفض الكربون وغيرها من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران. (29/07/2025)	A42-WP/338 EX/141
UPDATE ON CIVIL AVIATION DECARBONIZATION ORGANIZATION (CADO) (01/08/2025) *Information Paper	A42-WP/339 EX/142
وضع قواعد قياسية دولية لترخيص خلط الوقود من النوع TS-I مع وقود الطيران المستدام في كازاخستان (29/07/2025)	A42-WP/346 EX/144
آراء بشأن إجراءات الإيكاو لخفض تأثير الطيران على تغيّر المناخ (29/07/2025)	A42-WP/365 EX/150
آراء بشأن إجراءات الإيكاو لخفض تأثير الطيران على تغيّر المناخ (19/08/2025)	A42-WP/365 Revision No.1 EX/150
EUROPEAN AVIATION ENVIRONMENTAL REPORT 2025 (29/07/2025) *Information Paper	A42-WP/366 EX/151
دعم الانتقال إلى مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران (29/07/2025)	A42-WP/367 EX/152
EUROPEAN REGION ENVIRONMENTAL SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (29/07/2025) *Information Paper	A42-WP/368 EX/153
مساهمة هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية في حماية البيئة (25/07/2025)	A42-WP/379 EX/161
آراء قطاع الطيران بشأن العمل المناخي في مجال الطيران (29/07/2025)	A42-WP/382 EX/163

آراء قطاع الطيران بشأن العمل المناخي في مجال الطيران (18/08/2025)	A42-WP/382 Revision No. 1 EX/163
الخطوات التالية لوضع إطار عمل شامل لمعالجة التأثيرات المناخية للطيران الدولي (01/08/2025)	A42-WP/384 EX/164
THE POTENTIAL FOR CLIMATE NEUTRAL GROWTH THROUGH NON-CO <sub>2</sub> MITIGATION (29/08/2025) *Information Paper	A42-WP/385 EX/165
تعزيز تحالف الطيران المستدام في الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية وبلدان منظومة التكامل بين دول أمريكا الوسطى (25/07/2025)	A42-WP/396 EX/173
تعزيز تحالف الطيران المستدام في الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية وبلدان منظومة التكامل بين دول أمريكا الوسطى (11/09/2025)	A42-WP/396 Revision No. 1 EX/173
موقف الاتحاد الروسي بشأن مبادرة الإيكاو I4F المتعلقة بتنظيم حوار دولي حول مكافحة الحرائق الجوية (29/07/2025)	A42-WP/434 EX/192
الطريق المُجدي نحو خفض صافي الانبعاثات إلى الصفر: تحقيق الاستعادة القصوى من إعادة تصميم المجال الجوي والتدابير التشغيلية (29/07/2025)	A42-WP/440 EX/197
استخدام وقود الطيران المستدام: ترخيص مستوى الاستدامة للوقود المؤهل لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كوريا) ومنتجاته الفرعية (29/07/2025)	A42-WP/448 EX/199
مواصلة تحسين خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كوريا) وعملية ترخيص أنواع وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون المقبول بمقتضى خطة كوريا (29/07/2025)	A42-WP/451 EX/202
مبادرة البناء المشترك لطريق الحرير الجوي الأخضر (28/07/2025)	A42-WP/452 EX/203
المساعدة وبناء القدرات لتمكين قطاع الطيران من التكيف مع تغير المناخ وتأثيره المحتمل على استدامة النقل الجوي الدولي (29/07/2025)	A42-WP/458 EX/206
التزام طموح من هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية بالحياد الكربوني في عملياتها المؤسسية بحلول عام ٢٠٣٠ (25/07/2025)	A42-WP/468 EX/210

التزام طموح من هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية بالحياد الكربوني في عملياتها المؤسسية بحلول عام ٢٠٣٠ (11/09/2025)	A42-WP/468 Revision No. 1 EX/210
الوحدة الإقليمية في مواجهة تحدٍ عالمي: دور لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية في سياق اقتصادي هش جداً (SAF) في النهوض بوقود الطيران المستدام (29/07/2025)	A42-WP/481 EX/216
INTERNATIONAL TEST ARENA FOR ZERO AND LOW EMISSION AVIATION (25/08/2025) *Information Paper	A42-WP/490 EX/221
STANDARDIZATION ROADMAP AND LTAG TECHNOLOGIES (25/08/2025) *Information Paper	A42-WP/491 EX/222
THE RESILIENCE OF THE ITALIAN AIRPORT SYSTEM IN RELATION TO CLIMATE CHANGE (28/08/2025) *Information Paper	A42-WP/517 EX/239
A PROACTIVE APPROACH TO SUSTAINABLE AND DIGITAL AIRPORTS (28/08/2025) *Information Paper	A42-WP/518 EX/240
THE BUDDY PARTNERSHIP BETWEEN INDONESIA AND TIMOR-LESTE ON THE PREPARATION OF THE STATE ACTION PLAN TO REDUCE CO <sub>2</sub> EMISSIONS FROM INTERNATIONAL AVIATION (11/09/2025) *Information Paper	A42-WP/554 EX/250
AIRPORTS' ADAPTATION AND RESILIENCE TO CLIMATE AND DISASTER RISKS (12/09/2025) *Information Paper	A42-WP/560 EX/255
A NEW APPROACH TO DETERMINING THE USAGE RATES OF SUSTAINABLE AVIATION FUELS BASED ON THE AMOUNT OF CO <sub>2</sub> EMISSION REDUCTION (12/09/2025) *Information Paper	A42-WP/565 EX/260
INNOVATIVE PRACTICES IN AIRPORT ELECTRIFICATION GOVERNANCE OF CHINA (13/09/2025) *Information Paper	A42-WP/570 EX/261
PROGRESS OF SUSTAINABLE AVIATION FUELS (SAF) PILOT IN CHINA (13/09/2025) *Information Paper	A42-WP/573 EX/262
IMPLEMENTATION PROGRESS AND PERFORMANCE OVERVIEW OF THE CIVIL AVIATION ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY PROGRAM (CAESP) IN SAUDI ARABIA (13/09/2025) *Information Paper	A42-WP/575 EX/263
SUSTAINABLE AVIATION FUEL (SAF) TASK FORCE INITIATIVE IN MALAYSIA (13/09/2025) *Information Paper	A42-WP/579 EX/266
مشروع نص التقرير بشأن البند ١٦ من جدول الأعمال (26/09/2025)	A42-WP/648 EX/284

البند ١٧: حماية البيئة – خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)	
البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة – خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) (04/08/2025)	A42-WP/28 EX/15
المنصة الرقمية للإمارات العربية المتحدة لتنفيذ خطة كورسيا (28/07/2025)	A42-WP/103 EX/46
وجهات نظر وتوصيات بشأن أهداف وتدابير الحد من الانبعاثات الكربونية في مجال الطيران الدولي (28/07/2025)	A42-WP/112 EX/51
وجهات نظر وتوصيات بشأن أهداف وتدابير الحد من الانبعاثات الكربونية في مجال الطيران الدولي (05/08/2025)	A42-WP/112 Revision No. 1 EX/51
CUBA'S ROLE IN THE COMPENSATION AND CARBON REDUCTION SCHEME FOR INTERNATIONAL AVIATION (CORSA) (28/07/2025) *Information Paper	A42-WP/114 EX/52
تنفيذ خطة كورسيا باعتبارها الخطة العالمية الوحيدة القائمة على آليات السوق (29/07/2025)	A42-WP/122 EX/59
السياسات والممارسات الداعمة لخارطة طريق مؤتمر الإيكاو الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل وتنفيذ خطة كورسيا (29/07/2025)	A42-WP/219 EX/96
آراء التحالف الدولي للطموح المناخي في مجال الطيران بشأن التقدم المحرز نحو تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل (29/07/2025)	A42-WP/249 EX/108
تحسين النظم الإدارية في قطاع الطيران حول العالم: دور الإيكاو في تنسيق خطة كورسيا خلال الفترات الانتقالية في المؤسسات (29/07/2025)	A42-WP/263 EX/112
معالجة التكاليف المتوقعة في إطار خطة كورسيا (29/07/2025)	A42-WP/294 EX/128
آراء مقّمي الورقة بشأن التنفيذ الحالي والمستقبلي لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) (29/07/2025)	A42-WP/295 EX/112

رأي الإيادات بشأن الإجراءات الحاسمة لضمان التنفيذ الفعال لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) (29/07/2025)	A42-WP/322 EX/136
آراء قطاع الطيران بشأن العمل المناخي في مجال الطيران (29/07/2025)	A42-WP/382 EX/163
آراء قطاع الطيران بشأن العمل المناخي في مجال الطيران (18/08/2025)	A42-WP/382 Revision No. 1 EX/163
OPERATIONAL IMPROVEMENTS: A STIMULUS FOR EFFECTIVE CORSIA IMPLEMENTATION AND AVIATION DECARBONIZATION (13/09/2025) *Information Paper	A42-WP/576 EX/264
مشروع نص التقرير بشأن البند ١٧ من جدول الأعمال (26/09/2025)	A42-WP/649 EX/285
البند ١٨: تنمية القدرات ودعم التنفيذ – السياسة العامة والأنشطة	
برنامج الإيكاو في مجال تنمية القدرات ودعم التنفيذ – السياسة العامة والأنشطة (17/07/2025)	A42-WP/19 EX/9
تحقيق التوازن بين الأمن والاستدامة: التحديات الرئيسية لإضافة مراكز التدريب على أمن الطيران إلى برنامج التدريب المتقدم (29/07/2025)	A42-WP/132 EX/66
المسؤولية الاجتماعية في سياق التنمية المستدامة لقطاع الطيران المدني (26/07/2025)	A42-WP/133 EX/67
عدم ترك أي بلد وراء الركب: تعزيز التأزر الفني الإقليمي بين دول أمريكا الجنوبية (26/07/2025)	A42-WP/138 EX/68
عدم ترك أي بلد وراء الركب (29/07/2025)	A42-WP/146 EX/70
تعزيز سلامة وأمن الطيران العالمي من خلال التعاون الفني (27/07/2025)	A42-WP/147 EX/71
معالجة النقص العالمي في موظفي الرقابة المؤهلين في هيئات الطيران المدني: تعزيز القدرة التنظيمية لسلامة وأمن الطيران (27/07/2025)	A42-WP/149 EX/72
مقترح لإنشاء برنامج للتدريب في مجال الأمن الإلكتروني وفقاً للمبادئ التوجيهية الجديدة (29/07/2025)	A42-WP/150 EX/73

AIR TRAFFIC CONTROL CENTERS SUPERVISION TRAINING (29/07/2025) *Information Paper	A42-WP/183 EX/86
وجهة نظر الهند في دورات تطوير المهارات وبناء القدرات في مجال الطيران (29/07/2025)	A42-WP/283 EX/122
وجهة نظر الهند في دورات تطوير المهارات وبناء القدرات في مجال الطيران (29/08/2025)	A42-WP/283 Revision No. 1 EX/122
تحديد مواصفات التدريب لمفتشي ومحققى هيئات الطيران المدني (29/07/2025)	A42-WP/328 EX/140
إنشاء منصة عالمية لتبادل معدّات سلامة الطيران المدني وأمنه (24/07/2025)	A42-WP/360 EX/148
STRUCTURE OF THE AVIATION AUTHORITIES OF KAZAKHSTAN (25/07/2025)	A42-WP/363 EX/149
CAREER PATHWAY FOR CIVIL AVIATION SAFETY INSPECTORS (CASI) (27/07/2025) *Information Paper	A42-WP/390 EX/169
إعداد وتنفيذ برنامج حكومي تحفيزي لتدريب موظفي الطيران (25/07/2025)	A42-WP/391 EX/170
التعاون وإدارة المعرفة كركيزة للتحوّل الإنتاجي في قطاع الطيران (25/07/2025)	A42-WP/392 EX/171
إنشاء منصة تنسيقها الإيكاو لتبادل المعلومات بشأن مفتشي سلامة وأمن الطيران لدعم المساعدة الفنية والتدريب وبناء القدرات (24/07/2025)	A42-WP/393 EX/172
استخدام الذكاء الاصطناعي في التدريب على الطيران (27/07/2025)	A42-WP/406 EX/178
تصميم مجموعة أدوات تنفيذ لإدخال الذكاء الاصطناعي في مراكز تدريب الطيران المدني (25/07/2025)	A42-WP/408 EX/180
وضع آليات لإعادة إعمار قطاع الطيران المدني بالدول المتضررة من الحروب والنزاعات الجيوسياسية (27/07/2025)	A42-WP/430 EX/190
PAKISTAN CIVIL AVIATION AUTHORITY INITIATIVES ON TECHNICAL SUPPORT AND ASSISTANCE TO ENHANCE AVIATION SAFETY – AGA AND ANS (27/07/2025) *Information Paper	A42-WP/499 EX/225
PAKISTAN CIVIL AVIATION AUTHORITY INITIATIVES ON TECHNICAL SUPPORT AND ASSISTANCE TO ENHANCE AVIATION SAFETY	A42-WP/502 EX/226

	(27/08/2025) *Information Paper	
REMOVAL OF FIXED DURATION LIMITS AND IMPLEMENTATION OF INDIVIDUALIZED TRAINING DURATION UNDER THE COMPETENCY-BASED TRAINING AND ASSESSMENT (CBTA) FRAMEWORK	(28/07/2025) *Information Paper	A42-WP/507 EX/230
CENTRALIZED APPROVED TRAINING ORGANIZATION (CENTRAL ATO) MODEL	(28/07/2025) *Information Paper	A42-WP/508 EX/231
SUPPORT FOR THE SUSTAINABLE CAPACITY BUILDING	(11/09/2025) *Information Paper	A42-WP/542 EX/244
ADVANCING COMPETENCY-BASED TRAINING THROUGH ICAO TRAINING PACKAGES: INDONESIA'S GOAL TO GLOBAL COMPETENCY STANDARDIZATION	(13/09/2025) *Information Paper	A42-WP/547 EX/245
PLATINUM TRAINING EXCELLENCE AND FELLOWSHIP EXPANSION: INDONESIA'S STRATEGIC ROLE IN GLOBAL AVIATION CAPACITY BUILDING	(13/09/2025) *Information Paper	A42-WP/548 EX/246
DEVELOPING ICAO-QUALIFIED INSTRUCTORS, COURSE DEVELOPERS, AND VALIDATORS: INDONESIA'S COMMITMENT TO SUSTAINABLE TRAINING QUALITY	(13/09/2025) *Information Paper	A42-WP/549 EX/247
CAPACITY DEVELOPMENT AND ENHANCEMENT FOR AERONAUTICAL METEOROLOGICAL SERVICES	(13/09/2025) *Information Paper	A42-WP/585 EX/269
STRUCTURAL REFORM OF THE SEYCHELLES CIVIL AVIATION AUTHORITY	(12/09/2025) *Information Paper	A42-WP/590 EX/271
AVIATION SECURITY CAPACITY BUILDING THROUGH THE CASE I AND CASE II PROJECTS, AND FUTURE PERSPECTIVES	(13/09/2025) *Information Paper	A42-WP/591 EX/272
EUROPEAN SUPPORT TO ICAO'S "NO COUNTRY LEFT BEHIND" STRATEGIC GOAL	(13/09/2025) *Information Paper	A42-WP/592 EX/273
مشروع نص التقرير بشأن البند ١٨ من جدول الأعمال	(27/09/2025)	A42-WP/650 EX/286

البند ١٩: تعدد اللغات في الإيكاو

---

تعدُّد اللغات في الإيكاو	A42-WP/36 EX/19
(10/06/2025)	
تعزيز تعدد اللغات في الإيكاو	A42-WP/222 EX/97
(28/07/2025)	

تعدد اللغات باعتباره أحد المبادئ الأساسية لتحقيق أهداف الإيكاو بصفتها وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة (29/07/2025)	A42-WP/422 EX/187
مشروع نص التقرير بشأن البند ١٩ من جدول الأعمال (26/09/2025)	A42-WP/642 EX/278
البند ٢٠: الابتكار في مجال الطيران	
الابتكار في مجال الطيران (28/06/2025)	A42-WP/29 EX/16
تعزيز بيانات الاختبار التنظيمية بصفتها أداة للابتكار القائم على الأدلة في الطيران المدني (29/07/2025)	A42-WP/217 EX/94
تعزيز بيانات الاختبار التنظيمية بصفتها أداة للابتكار القائم على الأدلة في الطيران المدني (11/08/2025)	A42-WP/217 Revision No. 1 EX/94
مؤتمر مستقبل الطيران ٢٠٢٦ (FAF) (29/07/2025)	A42-WP/218 EX/95
الإدماج المسؤول والاستراتيجي للذكاء الاصطناعي في الطيران المدني الدولي (29/07/2025)	A42-WP/234 EX/100
إدخال الذكاء الاصطناعي في برامج عمل الإيكاو (29/07/2025)	A42-WP/246 EX/106
تسخير الذكاء الاصطناعي لتوحيد مراقبة الطيران وتعزيزها (28/07/2025)	A42-WP/375 EX/159
آثار الذكاء الاصطناعي على قطاع الطيران (29/07/2025)	A42-WP/389 EX/168
الممارسات الحالية والتحسينات بفضل الذكاء الاصطناعي (25/07/2025)	A42-WP/401 EX/176
ENHANCING INNOVATION IN AVIATION (11/08/2025) *Information Paper	A42-WP/420 EX/186
ARTIFICIAL INTELLIGENCE (AI) CONTRIBUTION TO AVIATION (25/08/2025) *Information Paper	A42-WP/489 EX/220
INTRODUCTION OF A DIGITAL AUDIT MANAGEMENT MODULE WITHIN TÜRKİYE'S CIVIL AVIATION MANAGEMENT SOFTWARE PLATFORM (28/08/2025) *Information Paper	A42-WP/511 EX/233
DIGITAL TRANSFORMATION IN CIVIL AVIATION (28/08/2025) *Information Paper	A42-WP/512 EX/234

AIRPORT DIGITAL TRANSFORMATION (DX) MATURITY ASSESSMENT MODEL FOR GLOBAL EXPANSION (12/09/2025) *Information Paper	A42-WP/602 EX/274
ENHANCING CNS/ATM SAFETY AND RELIABILITY THROUGH AIR TRAFFIC SAFETY ELECTRONICS PERSONNEL LICENSING FRAMEWORK IN INDONESIA (12/09/2025) *Information Paper	A42-WP/633 EX/277
مشروع نص التقرير بشأن البند ٢٠ من جدول الأعمال (29/09/2025)	A42-WP/652 EX/288
THE ICAO-IFAR PARTNERSHIP: ENABLING FUTURE INNOVATION AND REGULATION IN AVIATION (12/09/2025) *Information Paper	A42-WP/678 EX/294

البند ٢١: مبادرة الجيل القادم من المهنيين العاملين مجال الطيران (NGAP)

---

برنامج الإيكاو للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (27/05/2025)	A42-WP/21 EX/10
برنامج الإيكاو للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (12/09/2025)	A42-WP/21 Revision No. 1 EX/10
الجهود المبذولة لتأمين والاستفادة من الموارد البشرية في مجال الطيران في اليابان (29/07/2025)	A42-WP/151 EX/74
الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (29/07/2025)	A42- WP/152 EX/75
أهمية التعاون لضمان وجود قوة عاملة قادرة على التكيف ومستعدة للمستقبل (27/07/2025)	A42-WP/153 EX/76
أهمية التعاون لضمان وجود قوة عاملة قادرة على التكيف ومستعدة للمستقبل (29/08/2025)	A42-WP/153 Revision No. 1 EX/76
"تعزيز التنمية المستدامة في الطيران المدني: برنامج "أجنحة للجميع" (27/07/2025)	A42-WP/154 EX/77
GLOBAL AVIATION & AEROSPACE SKILLS TASKFORCE (GAAST) (29/07/2025) *Information Paper	A42-WP/278 EX/119
GLOBAL AVIATION & AEROSPACE SKILLS TASKFORCE (GAAST) (29/08/2025) *Information Paper	A42-WP/278 Revision No. 1 EX/119
التطوير المهني في نظام الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (26/07/2025)	A42-WP/407 EX/179

RECRUITING AND RETAINING TALENT: THE KEY TO SUCCESS IN THE AVIATION INDUSTRY (26/07/2025) *Information Paper	A42-WP/412 EX/182
“YOUR WINGS START HERE”: STRENGTHENING YOUTH OUTREACH AND CAREER PATHWAYS IN AVIATION (26/07/2025) *Information Paper	A42-WP/503 EX/227
PAKISTAN’S INITIATIVES TO SUPPORT ICAO’S NEXT GENERATION OF AVIATION PROFESSIONALS (NGAP) STRATEGY (26/07/2025) *Information Paper	A42-WP/504 EX/228
مشروع نص التقرير بشأن البند ٢١ من جدول الأعمال (27/09/2025)	A42-WP/653 EX/289
THE IFAR EARLY CARRIER NETWORK (ECN): AN INTERNATIONAL INITIATIVE SUPPORTING THE NEXT GENERATION OF AVIATION PROFESSIONALS (25/09/2025) *Information Paper	A42-WP/674 EX/293
البند ٢٢: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية	
مخالفة جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي (04/07/2025)	A42-WP/44 EX/20
مخالفة جمهورية بيلاروس لاتفاقية الطيران المدني الدولي (30/07/2025)	A42-WP/52 EX/22
مخالفة الاتحاد الروسي لاتفاقية الطيران المدني الدولي (30/07/2025)	A42-WP/53 EX/23
عمليات إطلاق الصواريخ غير المعلنة من جانب جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية (30/07/2025)	A42-WP/54 EX/24
ازدواجية المعايير داخل مجلس الإيكاو (25/07/2025)	A42-WP/93 EX/39
لا تهاون في تسييس أنشطة الإيكاو الفنية (29/07/2025)	A42-WP/95 EX/40
مخالفة جمهورية كوريا للاتفاقية - تسليط طائرات غير مأهولة (28/07/2025)	A42-WP/96 EX/41
تحسين إجراءات إصدار كتب المنظمة الموجهة إلى الدول والتواصل في الإيكاو (29/07/2025)	A42-WP/224 EX/98
الضرر الناجم عن التدابير التقييدية أحادية الجانب على تطوير الطيران المدني الدولي (28/07/2025)	A42-WP/250 EX/109

- عدم توافق التدابير القسرية الأحادية الجانب مع أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي، وأثرها على الطيران المدني الدولي، والآثار المترتبة على تطبيقها (28/07/2025) A42-WP/256 EX/188
- عدم توافق التدابير القسرية الأحادية الجانب مع أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي، وأثرها على الطيران المدني الدولي، والآثار المترتبة على تطبيقها (12/09/2025) A42-WP/256 Revision No.1 EX/188
- المضي في تطوير عملية إدارة الأزمات (29/07/2025) A42-WP/262 EX/111
- نحو دورة تنظيمية قائمة على النتائج: التشجيع على اعتماد إجراءات لتقييم النتائج التنظيمية (29/07/2025) A42-WP/281 EX/121
- استعراض وتحليل القواعد القياسية الدولية السارية لضمان جودها وتحسين تنفيذها (29/07/2025) A42-WP/288 EX/125
- تحديث المجال الجوي والتصدي للأزمات: دور مصر في ضمان استمرارية الطيران في خضم الصراع الإقليمي (29/07/2025) A42-WP/293 EX/127
- التدابير الاحترازية (25/07/2025) A42-WP/410 EX/181
- ضرورة تحديث اتفاقية شيكاغو (29/07/2025) A42-WP/505 EX/229
- موقف الدولة الفنزويلية من التدابير القسرية الأحادية الجانب التي تؤثر تأثيراً سلبياً في الطيران المدني الدولي (29/07/2025) A42-WP/514 EX/236
- مسألة قبول تسييس التحقيقات في الوقائع والحوادث الجوية (10/07/2025) A42-WP/525 EX/241
- عدوانٌ عسكري غير مشروع عرّض الطيران المدني الدولي للخطر (يونيو ٢٠٢٥) (28/07/2025) A42-WP/533 EX/243
- عدوانٌ عسكري غير مشروع عرّض الطيران المدني الدولي للخطر (يونيو ٢٠٢٥) (22/09/2025) A42-WP/533 Revision No. 1 EX/243
- مخالفة الاتحاد الروسي لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي - التداخل على الترددات اللاسلكية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (10/09/2025) A42-WP/553 EX/249
- A42-WP/44 IS THE PRODUCT OF PREJUDICE AND PROVOCATION ON THE DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA (12/09/2025) \*Information Paper A42-WP/557 EX/252

RESPONSE TO A42-WP/54 MISSILE LAUNCHES BY THE DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA ARE EXERCISE OF LAWFUL RIGHTS IN ACCORDANCE WITH UN CHARTER AND CONVENTION (12/09/2025) *Information Paper	A42-WP/558 EX/253
SUPPLEMENTARY INFORMATION TO A42-WP/96 "INFRACTION BY THE ROK TO THE CONVENTION – UNMANNED AIRCRAFT INFILTRATION" (12/09/2025) *Information Paper	A42-WP/559 EX/254
ASIA PACIFIC STATE LETTER COMMUNICATIONS SURVEY RESULTS (11/09/2025) *Information Paper	A42-WP/625 EX/276
مشروع نص التقرير بشأن البند ٢٢ من جدول الأعمال (01/10/2025)	A42-WP/654 EX/290
مشروع نص التقرير بشأن البند ٢٢ من جدول الأعمال (03/10/2025)	A42-WP/654 Revision No.1 EX/290





ISBN 978-92-858-0027-7



9 7 8 9 2 8 5 8 0 0 2 7 7