



الجمعية العمومية  
الدورة الثامنة والثلاثون

مونتريال، ٢٤ سبتمبر — ٤ أكتوبر ٢٠١٣

اللجنة  
التنفيذية

التقرير ومحاضر الجلسات

اعتمده اللجنة التنفيذية التابعة للجمعية العمومية  
وتُشير بموجب سلطة الأمانة العامة

تتشر هذه الوثيقة في طبعات منفصلة باللغات العربية والانجليزية  
والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية  
منظمة الطيران المدني الدولي

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

للحصول على معلومات عن تقديم طلبات الشراء والاطلاع على جميع أسماء  
وكلاء البيع وبائعي الكتب، يرجى زيارة الموقع التالي للايكاو [www.icao.int](http://www.icao.int)

**الوثيقة Doc 10024، تقرير ومحاضر جلسات اللجنة التنفيذية**

Order Number: 10024

ISBN 978-92-9249-860-3

© ICAO 2016

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استنساخ أي جزء من هذا المنشور أو  
تخزينه في نظام لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل من الأشكال، بدون  
إذن مكتوب سلفاً من منظمة الطيران المدني الدولي

## اللجنة التنفيذية

### التقرير ومحاضر الجلسات

#### جدول المحتويات

##### الجزء الأول — التقرير

###### الصفحة

3	.....	تقرير اللجنة التنفيذية
3	.....	معلومات عامة
3	.....	وفود الدول ووفود المراقبين الممثلة
6	.....	جدول الأعمال
		البند ١٠: الاشتراكات المتأخرة (موضوع يُتناول في تقرير شفوي مقدم إلى الجلسة العامة؛ لا وجود لنص خطي في الجزء الأول من هذه الوثيقة)
7	.....	٢٠١٢ و ٢٠١١ و ٢٠١٠. تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات
7	.....	١٢: التعاون الفني — أنشطة وسياسات التعاون الفني والمساعدة الفنية
10	.....	١٣: أمن الطيران — السياسة العامة
29	.....	١٤: البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP)
29	.....	١٥: أمن الطيران — دعم التنفيذ
31	.....	١٦: التسهيلات ووثائق السفر المقروءة ألياً
38	.....	١٧: حماية البيئة
72	.....	١٨: التعاون مع الهيئات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية
73	.....	١٩: مدة عمل الأمين العام
74	.....	٢٠: اقتراح عقد الجمعية العمومية مرة كل سنتين

75	.....	البند ٢١:	اقترح تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو من أجل زيادة عضوية المجلس إلى ٣٩ دولة.....
76	.....	البند ٢٢:	إدارة الموارد البشرية.....
76	.....	البند ٢٣:	الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الايكاو.....
77	.....	البند ٢٤:	زيادة كفاءة الايكاو وفعاليتها.....
79	.....	البند ٢٥:	المسائل الأخرى رفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية....

### الجزء الثاني — محاضرات الجلسات

91	.....	محاضر الاجتماع الأول، الأربعاء، ٢٥ سبتمبر ٢٠١٣، الساعة ٠٩,٠٠
93	.....	محاضر الاجتماع الثاني، الأربعاء، ٢٥ سبتمبر ٢٠١٣، الساعة ١٤,٠٠
105	.....	محاضر الاجتماع الثالث، الخميس، ٢٦ سبتمبر ٢٠١٣، الساعة ٠٩,٠٠
127	.....	محاضر الاجتماع الرابع، الخميس، ٢٦ سبتمبر ٢٠١٣، الساعة ١٤,٠٠
145	.....	محاضر الاجتماع الخامس، الجمعة، ٢٧ سبتمبر ٢٠١٣، الساعة ٠٩,٠٠
167	.....	محاضر الاجتماع السادس، الجمعة، ٢٧ سبتمبر ٢٠١٣، الساعة ١٤,٠٠
193	.....	محاضر الاجتماع السابع، الأربعاء، ٢ أكتوبر ٢٠١٣، الساعة ٠٩,٠٠
200	.....	محاضر الاجتماع الثامن، الأربعاء، ٢ أكتوبر ٢٠١٣، الساعة ١٤,٠٠
211	.....	محاضر الاجتماع التاسع، الخميس، ٣ أكتوبر ٢٠١٣، الساعة ٠٩,٠٠
217	.....	محاضر الاجتماع العاشر، الخميس، ٣ أكتوبر ٢٠١٣، الساعة ١٤,٣٠
227	.....	محاضر الاجتماع الحادي عشر، الخميس، ٣ أكتوبر ٢٠١٣، الساعة ١٦,٣٠
233	.....	المرفق — قائمة بورقات العمل التي نظرت فيها اللجنة التنفيذية.....

الجدول الزمني للبنود التي ناقشتها اللجنة التنفيذية

التاريخ وعدد الاجتماعات										
أكتوبر		سبتمبر								
٣ بعد الظهر ١١,١٠	٣ صباحا ٩	٢ بعد الظهر ٨	٢ صباحا ٧,٦	٢٧ بعد الظهر ٥	٢٧ صباحا ٤	٢٦ بعد الظهر ٣	٢٦ صباحا ٢	٢٥ بعد الظهر ١	٢٥ صباحا X	
البند										
									X	١٠ الاشتراكات المتأخرة
			X			X				١١ تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢
			X				X			١٢ التعاون الفني — أنشطة وسياسات التعاون الفني والمساعدة الفنية
			X		X					١٣ أمن الطيران - السياسة العامة
			X		X					١٤ البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP)
			X		X					١٥ أمن الطيران — دعم التنفيذ
			X		X					١٦ التسهيلات ووثائق السفر المقروءة ألبا
X	X	X	X				X			١٧ حماية البيئة
			X					X		١٨ التعاون مع الهيئات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية
			X					X		١٩ مدة عمل الأمين العام
			X					X		٢٠ اقتراح عقد الجمعية العمومية مرة كل سنتين
			X					X		٢١ اقتراح تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو من أجل زيادة عضوية المجلس إلى ٣٩ دولة
			X			X				٢٢ إدارة الموارد البشرية
			X			X				٢٣ الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الايكاو
			X			X				٢٤ زيادة كفاءة الايكاو وفعاليتها
			X			X				٢٥ المسائل الأخرى رفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية



الجزء الأول

تقرير

اللجنة التنفيذية

## تقرير اللجنة التنفيذية المقدم الى الجمعية العمومية

### معلومات عامة

١- عقدت اللجنة التنفيذية التابعة للجمعية العمومية في دورتها الثامنة والثلاثين إحدى عشرة جلسة خلال الفترة من ٢٤/٩/٢٠١٣ إلى ٤/١٠/٢٠١٣. وقد انعقدت الجلسات برئاسة رئيس الجمعية العمومية، السفير ميشيل فاشنهايم (فرنسا)، فيما عدا الجلسة السادسة، التي ترأسها النائب الأول لرئيس الجمعية العمومية، السيد روبيير ديك (كندا).

### وفود الدول ووفود المراقبين الممثلة

٢- حضر ممثلون عن ١٨٤ دولة عضواً، ترد أسماؤها أدناه، جميع جلسات اللجنة أو بعضها:

أفغانستان	بلغاريا	جيبوتي
ألبانيا	بوركينافاسو	الجمهورية الدومينيكية
الجزائر	بوروندي	إكوادور
أندورا	كمبوديا	مصر
أنغولا	الكاميرون	السلفادور
أنتيغوا وباربودا	كندا	غينيا الاستوائية
الأرجنتين	الرأس الأخضر	إستونيا
أرمينيا	جمهورية أفريقيا الوسطى	إثيوبيا
أستراليا	تشاد	فيجي
النمسا	شيلي	فنلندا
أذربيجان	الصين	فرنسا
جزر البهاما	كولومبيا	غابون
البحرين	جزر القمر	غامبيا
بنغلاديش	الكونغو	جورجيا
بربادوس	جزر كوك	ألمانيا
بيلاروس	كوستاريكا	غانا
بلجيكا	كوت ديفوار	اليونان
بليز	كرواتيا	غرينادا
بنين	كوبا	غواتيمالا
بوتان	قبرص	غينيا
دولة بوليفيا المتعددة القوميات	الجمهورية التشيكية	غينيا بيساو
البوسنة والهرسك	جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية	غيانا
بوتسوانا	جمهورية الكونغو الديمقراطية	هايتي
البرازيل	الدانمرك	هندوراس
بروناي دار السلام		هنغاريا
		آيسلندا



الهند	النيجر	تيمور ليشتي
إندونيسيا	نيجيريا	توغو
جمهورية إيران الإسلامية	النرويج	تونغا
العراق	عمان	ترينيداد وتوباغو
آيرلندا	باكستان	تونس
إسرائيل	بالاو	تركيا
إيطاليا	بنما	تركمانستان
جامايكا	باراغواي	أوغندا
اليابان	بيرو	أوكرانيا
الأردن	الفلبين	الإمارات العربية المتحدة
كازاخستان	بولندا	المملكة المتحدة
كينيا	البرتغال	جمهورية تنزانيا المتحدة
كيريباتي	قطر	الولايات المتحدة
الكويت	جمهورية كوريا	أوروغواي
قيرغيزستان	جمهورية مولدوفا	أوزبكستان
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	رومانيا	فانواتو
لاتفيا	الاتحاد الروسي	جمهورية فنزويلا البوليفارية
لبنان	رواندا	فيتنام
ليسوتو	سانت كيتس ونيفيس	اليمن
ليبيريا	سانت لوشيا	زامبيا
ليبيا	سانت فنسنت وغرينادين	زمبابوي
ليتوانيا	ساموا	
لكسمبورج	سان مارينو	
مدغشقر	ساو تومي وبرينسيبي	
ماليزيا	المملكة العربية السعودية	
ملديف	السنغال	
مالي	صربيا	
مالطة	سيشيل	
جزر مارشال	سيراليون	
موريتانيا	سنغافورة	
موريشيوس	سلوفاكيا	
المكسيك	سلوفينيا	
ولايات ميكرونيزيا الموحدة	جزر سليمان	
موناكو	الصومال	
منغوليا	جنوب أفريقيا	
الجبل الأسود	جنوب السودان	
المغرب	إسبانيا	
موزمبيق	سري لانكا	
ميانمار	السودان	
ناميبيا	سوازيلند	
نيبال	السويد	
هولندا	سويسرا	
نيوزيلندا	تايلند	
نيكاراغوا	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	

وحضر مراقبون من المنظمات الدولية التالية جلسة أو أكثر من جلسات اللجنة:

- اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)
- مصرف التنمية الأفريقي (AFDB)
- الاتحاد الأفريقي (AU)
- وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (ASECNA)
- فريق أسر ضحايا حوادث الطائرات (ACVFG)
- المجلس الدولي للمطارات (ACI)
- المنظمة العربية للنقل الجوي (AACO)
- الهيئة العربية للطيران المدني (ACAC)
- منظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بانجول (BAGASOO)
- النظام الكاريبي لمراقبة سلامة وأمن الطيران (CASSOS)
- الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا (CEMAC)
- هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)
- منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)
- وكالة مراقبة سلامة وأمن الطيران المدني في جماعة شرق أفريقيا (CASSOA)
- السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي (COMESA)
- جماعة شرق أفريقيا (EAC)
- الجماعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا (ECCAS)
- الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا (ECOWAS)
- وكالة السلامة الجوية الأوروبية (EASA)
- اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)
- المنظمة الأوروبية لمعدات الطيران المدني (EUROCAE)
- المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)
- الاتحاد الأوروبي (EU)
- مؤسسة سلامة الطيران (FSF)
- رابطة شركات البريد السريع العالمية (GEA)
- الأكاديمية الدولية لطب الطيران والفضاء (IAASM)
- اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)
- المجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)
- التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA)
- مجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA)
- المجلس الدولي لرابطات مالكي الطائرات والطيارين (IAOPA)
- الاتحاد الدولي لرابطات مرحلي الطائرات (IFALDA)
- الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)
- الاتحاد الدولي لرابطات مراقبة الحركة الجوية (IFATCA)
- الاتحاد الدولي لرابطات إلكترونيات سلامة الحركة الجوية (IFATSEA)
- الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن (FIATA)
- منظمة العمل الدولية (ILO)
- الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)
- لجنة الطيران المشتركة بين الدول (IAC)

- منظمة التدريب التابعة لسلطات الطيران المشتركة (JAA-TO)  
رابطة النقل الجوي لأمريكا اللاتينية والكاريبي (ALTA)  
رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الجو والفضاء (ALADA)  
لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)  
منظمة حلف شمال الأطلسي (NATO)  
اللجنة الفنية للاسلكية للطيران (RTCA)  
الجمعية الملكية للملاحة الجوية (RAeS)  
جمعية مهندسي المحركات (SAE)  
الرابطة الدولية للشحن الجوي (TIACA)  
منظمة الأمم المتحدة (UN)  
اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC)  
الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا (UEMOA)  
البنك الدولي (WB)  
منظمة الجمارك العالمية (WCO)  
منظمة السياحة العالمية (UNWTO)

- ٤- وشارك الأمين العام، السيد ريمون بنجامان في جميع جلسات اللجنة. وعمل السيد ج. أوغستين القائم بأعمال مدير الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، أمينا للجنة، وعمل السيد ب. فيرهاغن نائبا لأمين اللجنة، والسيدة ن. عبد النبي، والسيد ب. جيبو، والسيد إ. غالان، والسيدة ج. هوبي، والسيد أ. لاكروس، والدكتورة ف. ليو، والسيد ج. ماريوت، والسيد ب. نواد، والسيد ج. وان، والسيد ج. فايش أمناء مساعدين. وسجلت محاضر الجلسات الأتسة س. بلاك والسيدة د. كوبر، والأتسة ف. موراك، والسيدة ل. ويرتانن.
- ٥- وتنتشر محاضر الجلسات بالرمز A38-Min. EX/1-11.

### جدول الأعمال

- ٦- أأالت الجلسة العامة البنود التالفة إلى اللجنة التنفيذية للنظر فيها:
- البند ١٠: الاشتراكات المتأخرة
- البند ١١: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٠ و٢٠١١ و٢٠١٢
- البند ١٢: التعاون الفني - أنشطة وسياسات التعاون الفني والمساعدة الفنية
- البند ١٣: أمن الطيران - السياسة العامة
- البند ١٤: البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP)
- البند ١٥: أمن الطيران - دعم التنفيذ
- البند ١٦: التسهيلات ووثائق السفر المقروءة أليا
- البند ١٧: حماية البيئة
- البند ١٨: التعاون مع الهيئات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية

- البند ١٩ : مدة عمل الأمين العام
- البند ٢٠ : اقتراح عقد الجمعية العمومية مرة كل سنتين
- البند ٢١ : اقتراح تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو من أجل زيادة عضوية المجلس إلى ٣٩ دولة
- المادة ٢٢ : إدارة الموارد البشرية
- البند ٢٣ : الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الايكاو
- البند ٢٤ : زيادة كفاءة الايكاو وفعاليتها
- البند ٢٥ : المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية
- ٧- أدرجت جميع الوثائق وأوراق العمل التي نظرت فيها اللجنة وفق بنود جدول الأعمال على موقع الجمعية العمومية للايكاو على الإنترنت عبر الرابط التالي: <http://www.icao.int/Assembly38/>.

البند ١١ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢

١١-١ قدم رئيس المجلس في الجلسة الثالثة للجنة التنفيذية لمحة عامة عن التقارير السنوية للمجلس عن السنوات ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢، فضلاً عن التقرير الإضافي الذي يغطي الأشهر الستة الأولى من عام ٢٠١٣ فيما يتعلق بالبند ١١ من جدول الأعمال. وأشار إلى أنه يمكن الاطلاع على النسخة الكاملة من هذه التقارير، والتي سيق توزيعها على جميع الدول الأعضاء، على الموقع العام للايكاو على الإنترنت.

١١-٢ وفي سياق للمحة العامة التي قدمها رئيس المجلس، أبلغت اللجنة التنفيذية بأن المجلس كان نشطاً بصفة خاصة خلال هذه الفترة سعياً إلى تحقيق الأهداف الاستراتيجية القائمة المتعلقة بمجالات السلامة والأمن وحماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي.

١١-٣ وبالإضافة إلى ذلك، أبلغت اللجنة التنفيذية ببعض الإنجازات والقرارات الرئيسية التي اتخذها المجلس والتي كانت تهدف إلى تحقيق الاستدامة في الأجل الطويل. وكانت ذات صلة بالإجراءات المتخذة من قبل المجلس تنفيذاً لقرارات الجمعية العمومية التي اعتمدها في دورتها السابعة والثلاثين في عام ٢٠١٠، فضلاً عن الإجراءات التي وضعتها المنظمة. ولوحظ أن جميع هذه الإجراءات تساهم في تطبيق استراتيجية متعددة الأبعاد على أساس روح المبادرة والمرونة وعمليات إدارة المخاطر.

البند ١٢ من جدول الأعمال: التعاون الفني - سياسات وأنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية

١٢-١ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلستها الثانية، في موضوع التعاون الفني - سياسات وأنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية على أساس ورقة العمل A38-WP/19 المقدمة من مجلس الايكاو وورقتي عمل أخريين إحداهما مقدمة من إندونيسيا (A38-WP/171) والأخرى مقدمة من اليابان (A38-WP/334)، فضلاً عن ورقة معلومات مقدمة من لجنة الطيران المشتركة بين الدول (A38-WP/134).

٢-١٢ وفي ورقة العمل A38-WP/19، قدم المجلس أحدث المعلومات عن سياسات الايكاو واستراتيجياتها في مجال المساعدة الفنية والتعاون الفني، بما في ذلك تحديد المسؤوليات المتعلقة بتنفيذ هذه الأنشطة داخل الأمانة العامة. وأبلغ التقرير الجمعية العمومية أن المجلس قد اعتمد، من أجل ترشيد وتعزيز برامج الايكاو للدعم الفني، تعريفين جديدين لمصطلحي "المساعدة الفنية" و "التعاون الفني" في سياق المنظمة. فمن ناحية، ستقدم المنظمة المساعدة الفنية من موارد الميزانية العادية والصناديق الطوعية، وستخصص هذه المساعدة وفقا للمبادئ التوجيهية ومعايير الأولوية التي يحددها المجلس بصفة أساسية لعلاج أوجه القصور المحددة في المقام الأول في عمليات التدقيق التي تقوم بها الايكاو. ومن ناحية أخرى، ستواصل المنظمة في إطار مفهوم التعاون الفني وعن طريق إدارتها للتعاون الفني تقديم الدعم للدول والهيئات الأخرى في وضع وتنفيذ المشاريع التي تمويلها الحكومات أو المانحون على أساس استرداد التكاليف. وأشار التقرير إلى أن برنامج التعاون الفني نشط ذو أولوية دائمة للمنظمة، وتضمن تحليلا لنتائج أداء البرنامج في فترة السنوات الثلاث ٢٠١٠ إلى ٢٠١٢ من المنظور المالي والمنظور التشغيلي الذي لا يمكن تحديده من الناحية الكمية، وأجرى مقارنة مع فترة السنوات الثلاث الماضية، وقدم نتائج صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية للفترة التي يشملها التقرير، وأكمل ذلك بمعلومات عن توزيع التكاليف بين صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية والميزانية العادية. وقدم التقرير أيضا معلومات عن التطورات الهامة الحاصلة في إدارة التعاون الفني في فترة السنوات الثلاث، بما في ذلك إنشاء نظام لإدارة الجودة، مما يعزز التزام الايكاو بالتحسين المستمر لجودة وفعالية خدمات التعاون الفني التي تقدمها لصالح الدول الأعضاء وأوساط الطيران العالمية عامة.

٣-١٢ وقدمت إندونيسيا ورقة العمل A38-WP/171، التي عرضت فيها وجهة نظرها فيما يتصل بسياسات الايكاو وتمويل أنشطة المساعدة الفنية والتعاون الفني في ضوء التعريفين اللذين اعتمدهما المجلس. وبعد أن شددت على الطابع الإيجابي لتجربتها مع مشاريع إدارة التعاون الفني، وهي مشاريع تمويلها الحكومة نفسها، فضلا عن البرامج الثلاثة التي تشارك فيها إندونيسيا، أفادت الحكومة بعزمها على مواصلة المشاركة في برنامج التعاون الفني. وفيما يتعلق ببرنامج المساعدة الفنية، ترى إندونيسيا أنه إذا كان تمويله يعتمد حصريا على موارد الميزانية العادية والصناديق الطوعية، فينبغي ألا تمويل في إطار هذا البرنامج سوى الأنشطة القصيرة الأجل والمحدودة النطاق فقط. وفي ضوء هذه الأوضاع، وبالنظر إلى الاهتمام العالمي الذي تحظى به المسألة وإلى أهمية تخفيف حدة شواغل السلامة والشواغل الأمنية الكبيرة، يُقترح في الورقة تعبئة أموال إضافية من خلال قيام المنظمة ببذل المزيد من الجهود للحصول على أموال من المؤسسات الدولية مثل البنك الدولي والمصارف الإنمائية الإقليمية. وعليه، تدعو إندونيسيا الجمعية العمومية إلى أن تطلب من الأمين العام تجديد جهوده وتكثيفها للحصول على تمويل لأنشطة المساعدة الفنية، وخاصة تلك المتعلقة بتقديم الدعم لتصحيح الشواغل الكبيرة فيما يتصل بالسلامة والأمن.

٤-١٢ وعرضت اليابان ورقة العمل A38-WP/334 التي أطلعت فيها الجمعية العمومية على تجربتها الزاخرة في التعاون الدولي في مجال سلامة الطيران والأمن ومجالات الملاحة الجوية الأخرى، بما في ذلك تطوير المطارات والإنجازات المحققة على صعيد التخطيط لإيجاد مطارات تراعى فيها الجوانب البيئية وتصميم هذه المطارات وتشبيدها وتشغيلها وصيانتها وإدارتها. وطُلب من الجمعية العمومية الإحاطة علما باستعداد اليابان لمساعدة رابطة أمم جنوب شرق آسيا (ASEAN) والدول الأخرى في هذه المجالات التي تتطلب قدرا كبيرا من المعارف المتخصصة.

٥-١٢ وعرضت لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة ورقة العمل A38-WP/134 التي قدمت معلومات بشأن نهج جديد لتدريب خبراء الطيران في إطار مشروع التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار الصلاحية للطيران، الذي تنفذه الايكاو في كومنولث الدول المستقلة. وقد حلت المنهجية الجديدة محل التدريب التقليدي المقدم لمفتشي سلامة الطيران وموظفي عمليات الطيران والصيانة في إدارات الطيران المدني وشركات الطيران، وهو تدريب ينطوي على حلقات عمل وحلقات دراسية بشأن أنواع الطائرات العاملة في المنطقة. وسوف يُنفذ في إطار المشروع أيضا في عام ٢٠١٤ هذا النهج الذي هو الأمثل من حيث الفعالية والفائدة والتكلفة الاقتصادية.

٦-١٢ وأشارت اللجنة التنفيذية إلى أن أداء برنامج التعاون الفني خلال فترة الثلاث سنوات الحالية حظي باهتمام متواصل من الدول والمانحين والكيانات الخاصة، حيث بلغ حجم المشاريع المقدمة ٣٣٧،٩ مليون دولار أمريكي ونُفذ في إطاره

١٠٠ مشروع كل سنة في المتوسط في نحو ١٥٠ دولة. وأثنت اللجنة على ما بذله الأمين العام من جهود للمضي قدما في تعزيز برامج التوعية وإقامة شراكات جديدة لكي تتمكن الدول الأعضاء من الاستفادة على قدم المساواة من الخبرة والمعارف المتخصصة المتوفرة لدى الايكاو للمساعدة في معالجة أوجه القصور في قطاع الطيران المدني. وأحيطت اللجنة كذلك علما بالتدابير التي اتخذها الأمين العام لخفض الإنفاق بقدر المستطاع، الأمر الذي أسهم، مقترنا بزيادة حجم البرامج المنفذة، في استعادة العافية المالية لصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية.

٧-١٢ وأحيطت اللجنة علما بوضع خطة إدارية لبرنامج التعاون الفني، من أجل وضع الأهداف والاستراتيجيات الواجب اتباعها في فترة الثلاث سنوات القادمة. وجرى التسليم بأن مصلحة الدول تقضي بأن يظل هدف الايكاو منصبا على السعي إلى تحسين فعالية خدمات إدارة التعاون الفني ونوعيتها. ولاحظت اللجنة في هذا الصدد أنه تم منح الأولوية لتنفيذ معيار المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس (ISO 9001:2008) ليكون النظام المتبع لإدارة الجودة في إدارة التعاون الفني، كما لاحظت اللجنة أنه تم الحصول على شهادة المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس في عام ٢٠١٣، باستثناء قسم شؤون الموظفين الميدانيين الذي يتوقع الحصول على الشهادة الخاصة به في عام ٢٠١٤.

٨-١٢ وأشير إلى الأهمية القصوى لوضع مؤشرات رئيسية لأداء لقياس كفاءة برنامج التعاون الفني في تحقيق الأهداف المتوخاة للمشاريع، وخاصة فيما يتصل بتصحيح أوجه القصور التي حددتها عمليات التدقيق في مجالي السلامة والأمن التي تجريها الايكاو. وتم التذكير بأن الجمعية العمومية السابقة قد أيدت تأييدا تاما استخدام عمليات التقييم بعد المشروع كأداة لقياس الأثر العام للبرنامج على أهداف الايكاو الاستراتيجية. وبموافقتها على هذه البيانات، أكدت الأمانة العامة على أنه، في إطار متابعة قرار الجمعية العامة ٣٦-١٧، تم إدراج بند في الاتفاقات الإطارية التي وقعتها الايكاو مع الحكومات للتشجيع على إجراء عمليات مستقلة للتقييم بعد المشروع كجزء لا يتجزأ من تخطيط البرامج وتنفيذها، في حين يجري تعريف مؤشرات الأداء الرئيسية على مستويي المشاريع والبرامج، ويتم الإبلاغ عنها إلى المجلس عن طريق الأنشطة المحددة في الخطة الإدارية.

٩-١٢ وخلال المناقشات المتعلقة بالمساعدة الفنية، لوحظ أن السياسات الجديدة وآليات التمويل أفضت إلى قيام نفس الجهة الإدارية في الايكاو بتنفيذ المهام التنظيمية ومهام التدقيق والمساعدة. وأعرب عن وجهة نظر مفادها أنه، لتقادي تضارب المصالح المحتمل، ينبغي إيلاء الاعتبار إلى تكليف إدارة التعاون الفني بجميع المسؤوليات ذات الصلة ببرنامج المساعدة الفنية.

١٠-١٢ وبالإشارة للدعوة الواردة في WP/171 إلى زيادة التمويل المقدم من المصارف الإنمائية العالمية والإقليمية لأنشطة المساعدة الفنية، وخاصة تلك المتصلة بمعالجة الشواغل البارزة في مجالي السلامة والأمن، أُشير إلى أن البنك الدولي قام خلال الـ ٦١ سنة الأخيرة بتمويل العديد من المشاريع ذات الصلة بالنقل الجوي بالتنسيق والتعاون مع طائفة متنوعة من المانحين، إلا أن البنك يقوم عادة بالتمويل على أساس العطاءات التنافسية، وهي لم تشكل خيارا مطروحا بالنسبة للايكاو.

١١-١٢ وقُدّم اقتراح يقضي بإيلاء أولوية عالية لتمويل مشاريع المساعدة الفنية ذات الصلة بأمن الطيران في الدول التي أظهرت عمليات التقييم أنها تواجه مخاطر كبيرة من جانب، وفي تلك التي تفتقر إلى الموارد الكافية لمعالجة أوجه القصور من جانب آخر.

١٢-١٢ وساد توافق في الآراء في اللجنة التنفيذية بشأن السياسات والاستراتيجيات الجديدة الخاصة بالمساعدة الفنية والتعاون الفني التي اعتمدها المجلس بغرض ترشيد برامج الايكاو للدعم الفني وتعزيزها. وأقرت اللجنة بأنه ينبغي للايكاو والشركاء المنفذين الآخرين أن يواصلوا العمل كل في مجالات اختصاصه وفي تعاون وتضافر وثيقين لما فيه مصلحة الطيران المدني. وفيما يتعلق بأفاق المستقبل لفترة الثلاث سنوات المقبلة، تم الاتفاق على أنه، نظرا للتطور السريع الذي تشهده

تكنولوجيات الطيران المدني، ينبغي أن يستمر برنامج التعاون الفني للايكاف في الاضطلاع بدور هام في تقديم الدعم للدول. وبناء على ذلك، وافقت اللجنة على محتوى ورقة العمل WP/19 وأوصت بأن تؤيد الجمعية العمومية الإجراءات التي اقترحتها المجلس.

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

١٣-١ نظرت اللجنة التنفيذية خلال جلستها السادسة في موضوع سياسات أمن الطيران استناداً إلى تقرير المجلس (WP/13) بشأن تنفيذ إعلان أمن الطيران الذي اعتمده الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين واستراتيجية الايكاف الشاملة لأمن الطيران، وتقرير مقدم من المجلس عن نتائج المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران الذي انعقد في سبتمبر ٢٠١٢ (WP/12). واستناداً إلى هذه المعلومات، نظرت اللجنة التنفيذية أيضاً في مقترح المجلس لتحديث البيان الموحد بشأن سياسات الايكاف المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع (WP/14). بالإضافة إلى ذلك، قدمت دولٌ ومراقبون ١٧ ورقة عمل هي الورقة WP/64 و WP/104 و WP/124 و WP/128 و WP/129 و WP/133 و WP/136 و WP/138 و WP/158 و WP/159 و WP/172 و WP/178 و WP/197 و WP/235 و WP/273 و WP/276 و WP/345.

١٣-٢ وقدم المجلس في الورقة WP/12 ملخصاً عن أهم نتائج المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران الذي انعقد في مونتريال من ١٢ إلى ١٤ سبتمبر ٢٠١٢، مبرزاً الإجراءات المتخذة لضمان تنفيذ جميع توصيات هذا المؤتمر في الوقت المناسب خلال فترة السنوات الثلاث ٢٠١٤-٢٠١٦، وكذلك المعالم التي تميز كل إجراء من الإجراءات.

١٣-٣ ورحب المجلس في الورقة WP/13 بإعلان أمن الطيران في توطيد التعاون الدولي لتعزيز أمن الطيران، مشدداً على أهمية الترويج لتطبيق التدابير الأمنية الفعالة والمستدامة على المستوى الدولي، وذلك وفقاً للمبادئ المنبثقة عن الإعلان. وأبرز التقدم المتواصل المحرز في تنفيذ استراتيجية الايكاف الشاملة لأمن الطيران التي حظيت بتأييد الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين بوصفها خطة استراتيجية لتعزيز قدرات الايكاف على الوفاء بمهام أمن الطيران. وتناول المجلس أيضاً أولويات هذه الاستراتيجية لفترة السنوات الثلاث ٢٠١٤-٢٠١٦ ورأى أن الأنشطة المنفذة بموجبها تعتمد على المساهمات الطوعية، وعرض تقسيماً للنفقات المتعلقة بهذه الاستراتيجية والمساهمات العينية المقدمة حتى الآن، وكذلك المساهمات اللازمة خلال فترة السنوات الثلاث القادمة.

١٣-٤ وقدم المجلس في الورقة WP/14 مقترحات بمتنقيح قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٧: البيان الموحد بشأن سياسات الايكاف المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع. وجرت التنقيحات المقترحة في ضوء التطورات الكبيرة المستجدة في مجال أمن الطيران منذ انعقاد الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية، بما في ذلك نتائج المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران وعدة بيانات مشتركة اعتمدها المؤتمرات الإقليمية لأمن الطيران التي انعقدت في عامي ٢٠١١ و ٢٠١٢. وشمل مشروع القرار التعديلات التي تعتبر ضرورية لتوضيح مضمون السياسات الحالية والأحكام المحذوفة التي تعتبر أنها تخدم هذا الغرض. وأبقى المجلس على إعلان أمن الطيران لعام ٢٠١٠، مع ملاحظة أن المبادئ الواردة فيها تظل سارية فيما يخص توطيد التعاون الدولي.

١٣-٥ وأبرزت مصر في الورقة WP/178 الجهود المبذولة للتقيد بمقتضيات تأمين الشحن الجوي والبريد وشددت على أهمية تنفيذ الأحكام المتعلقة بتعزيز أمن الشحن والبريد في إطار التعديل رقم ١٣ على الملحق ١٧.

١٣-٦ وقدمت إندونيسيا وصفاً عن الإجراءات اللازمة للقيام بالتنقيح الأمني على الشحن الجوي والبريد، وأبرزت التحديات المقترنة بتنفيذ ذلك (WP/158). وأوضحت هذه الورقة أهمية الإسراع في اعتماد الأحكام الواردة في الملحق ١٧ لتطبيق سلسلة الإمدادات المأمونة والتنسيق بين الأحكام الواردة في الملحق ١٧ ومقتضيات أمن الجمارك والبريد. وأعرب عدد من الدول عن انشغاله إزاء تطبيق اللوائح في الدول الأعضاء الأخرى.

٧-١٣ وأبرز الاتحاد الروسي في الورقة WP/197 عددا من السبل الكفيلة بتحسين مستوى شبكة الايكاو لجهات الاتصال المعنية بأمن الطيران. وتناولت هذه الورقة الحاجة إلى الإرشادات التشغيلية ذات الصلة، وتضمنت دعوة إلى الدول كي تستخدم المعلومات المستقاة من موسوعة أمن الطيران، وتخصيص معدات الاتصالات الحديثة والمواظبة على إجراء اختبارات لتقييم فعالية هذه الشبكة. وتضمنت هذه الورقة أيضا معلومات عن أداء وحدة شبكة الايكاو لجهات الاتصال المعنية بأمن الطيران داخل الاتحاد الروسي.

٨-١٣ واقتُرحت جمهورية فنزويلا البوليفارية في الورقة WP/138 الإرشادات التي ينبغي إعدادها لمساعدة الدول على تطبيق النهج القائم على تحقيق النتائج في مجال أمن الطيران. وأشارت هذه الورقة إلى عدد من المتغيرات التي يجب أن تراعيها الدول في سياق تطبيق التدابير الأمنية القائمة على تحقيق النتائج وشددت على أنها يمكن أن تستفيد من الإرشادات بشأن كيفية تطبيق هذه التدابير بكفاءة وفعالية.

٩-١٣ وسردت فنزويلا المنافع التي ينطوي عليها التعلم الإلكتروني وما يتركه من آثار إيجابية على تدريب موظفي الطيران (WP/235) وأشارت إلى الحاجة إلى الترويج لاستخدامه في مجال التدريب على أمن الطيران.

١٠-١٣ وقدمت أستراليا في الورقة WP/133 باسم ١٥ دولة عضوا و ٦ منظمات دولية، خارطة طريق مقترحة لتعزيز أمن الشحن الجوي العالمي. وتلخص هذه الخارطة بوصفها وثيقة حيّة الشوط الذي قطعه الأنشطة الرئيسية والمبادرات المتخذة لتعزيز الشحن الجوي العالمي في مواجهة تهديدات التدخل غير المشروع.

١١-١٣ وقدمت أستراليا وكندا والولايات المتحدة الأمريكية في الورقة WP/136 تقريرا عن مبادرة منسقة ومتعددة المراحل من أجل استحداث العمل في ٢٠١٤/١/٣١ بالكشف الأمني باستخدام الأدوات التكنولوجية فيما يخص السوائل والأيروسولات والهلاميات داخل بلدانها وبلدان الاتحاد الأوروبي، وذلك بغرض التخفيف التدريجي من القيود المفروضة على نقل هذه المواد. وتناولت هذه الورقة الآثار التي يمكن أن يتركها الكشف الأمني لهذه المواد على البلدان الأخرى ودعت إلى اتخاذ إجراءات وإصدار توجيهات على المستوى الدولي بشأن التدابير المتعلقة بالسوائل والأيروسولات والهلاميات تنص على مقتضيات دنيا تحظى بالاعتراف المتبادل للكشف الأمني وإبلاغ الركاب رسائل واضحة ومتسقة في هذا الشأن.

١٢-١٣ واقتُرحت بلجيكا في الورقة WP/64، باسم الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، أن تستمر توصيات المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران في توجيه الايكاو في الاضطلاع بمهام أمن الطيران، وأن تتم مراعاتها في تنقيح البيان الموحد بشأن سياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع. وتضمنت الورقة دعوة للجمعية العمومية لكي تنتظر في تنفيذ المهام الواردة فيها باعتبارها من السياسات وأولويات العمل بالنسبة للفترة الثلاثية القادمة ٢٠١٤-٢٠١٦.

١٣-١٣ وشرحت نيكاراغوا في الورقة WP/172، باسم ٢٢ دولة عضواً في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، المشكلة المتعلقة بالإتجار بالمخدرات والنقل غير المشروع للعقاقير المخدرة عبر الجو، لاسيما من خلال العمليات السرية للطيران العام وكذلك الجهود الجارية للتعاون على المستوى الدولي لمنع هذه الأنشطة. وتضمنت هذه الورقة مقترحا بأن تقوم الايكاو بتحديث القواعد والتوصيات الدولية وإعداد الإرشادات وتوطيد التعاون الدولي وإذكاء الوعي في هذا الشأن من أجل تحقيق الأهداف المتعلقة بمنع الأعمال المتفق عليها خلال الدورات السابقة للجمعية العمومية.

١٤-١٣ وأشارت سنغافورة في الورقة WP/128، باسم ٢٥ دولة عضواً إلى أهم الجهود التي بذلتها الايكاو خلال السنوات الثلاث الماضية من أجل تعزيز أمن الطيران العالمي وشددت على ضرورة أن تواصل الايكاو والدول الأعضاء وقطاع الطيران وغيرها من الجهات المعنية بذل الجهود بصفة فردية وجماعية لمواجهة تهديدات الإرهاب التي تستهدف الطيران المدني.

١٥-١٣ وحددت الورقة WP/129، المقدمة من سنغافورة باسم ٢٦ دولة عضواً، الخطوات المقترحة لتنفيذ المبادئ لتنظيم التعاون الدولي في مجال أمن الطيران، بما في ذلك إعداد الأمانة العامة لخطة عمل، مشفوعة بإسهامات من الجهات المعنية.



١٦-١٣ وأبرز المجلس الدولي للمطارات في الورقة (WP/276) أهمية التعاون بين الايكاو وشركاء قطاع الطيران في وضع الإجراءات الابتكارية والتكنولوجيات اللازمة لتحسين أمن الطيران وتسهيلات الركاب، واقترح إضافة ذلك في البيان الموحد بشأن سياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع.

١٧-١٣ أما إسرائيل فوجهت في ورقة المعلومات (WP/124) الانتباه إلى قرارها بتجهيز أسطولها الخاص بالنقل الجوي المدني بالأجهزة الموجهة بأشعة الليزر في إطار التدابير المضادة للفدائف التي تُطلق بواسطة أسلحة الدفاع الجوي المحمولة (MANPADS). وتناولت هذه الورقة التقدم المحرز في عملية الترخيص وأشارت إلى أنه اعتباراً من مطلع عام ٢٠١٤ يُتوقع أن يباشر الناقلون الجويون الإسرائيليون رحلاتهم الدولية باستخدام أجهزة معدة للتشغيل.

١٨-١٣ وقدمت إندونيسيا في الورقة (WP/159) معلومات عن تنفيذ برنامج التوعية بالتهديدات في مطار نغورا راي الدولي في بالي. وفي يونيو ٢٠١١ بدأ تشغيل البرنامج المخصص لإذكاء وعي أوساط أمن المطارات بخصوص الأنشطة المشبوهة وذلك بالتعاون مع أستراليا ومن المتوقع أن يساعد على كشف التهديدات الإرهابية المحتملة في مرحلة مبكرة. واستناداً إلى النتائج المحصل عليها حتى الآن، تعزم إندونيسيا تطبيق هذا البرنامج على مطارين رئيسيين دوليين آخرين.

١٩-١٣ وقدمت جمهورية كوريا في ورقة المعلومات (WP/273) لمحة عن أفضل الممارسات المطبقة في مطار إنشيون الدولي وغيره من المطارات، بما في ذلك تركيب مختلف النظم الأمنية التي تتضمن تكنولوجيات المعلومات المتقدمة. وتناولت هذه الورقة كيفية تشديد الإجراءات الأمنية على المناطق المقيدة، جزئياً من خلال إجراء الكشف الأمني الكامل على ١٠٠ في المائة من الأشخاص غير الركاب وفرض المراقبة الآلية على دخول المركبات.

٢٠-١٣ وقدمت الولايات المتحدة الأمريكية تقريراً في ورقة المعلومات (WP/104) عن المبادرات الأمنية القائمة على تحليل المخاطر التي تعمل على تجريبها أو تنفيذها منذ عام ٢٠١١، وذلك في إطار المساعي المتواصلة لاستخدام الموارد بشكل أكثر فعالية وتحسين عملية المرور من نقاط التفتيش الأمنية بالنسبة لمعظم المسافرين. أما التقنيات الأمنية القائمة على تحليل المخاطر وتستند إلى المعلومات فُستخدم إلى حد ما في جميع مطارات الولايات المتحدة وتشمل مختلف المبادرات، بما في ذلك الأنشطة التي تسبق الرحلة الجوية.

٢١-١٣ أما فيتنام فأبلغت الجمعية العمومية في ورقة المعلومات (WP/345) بشأن آخر التطورات المستجدة على المستوى الوطني في مجال أمن الطيران وأشارت إلى الجهود المبذولة لتيسير عمليات الشحن الجوي وتحديد سلسلة الشحن الجوي الآمنة.

٢٢-١٣ وأعربت اللجنة التنفيذية عن دعمها للجهود التي يبذلها المجلس لتنفيذ توصيات المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران وأقرت بما تحقق من إنجازات إلى يومنا هذا. وبوجه خاص، لاحظت مع التقدير الإجراء الذي اتخذه المجلس على الفور لسد الثغرات التي تشوب الشحن الجوي والتهديدات المتأتمية من الداخل من خلال التسريع بإدخال التعديل رقم ١٣ على الملحق ١٧. وفي ضوء التقدم الكبير المحرز بالفعل فيما يخص تنفيذ عدد كبير من التوصيات الأخرى الصادرة عن المؤتمر، بما في ذلك المواظبة على تحديث ونشر بيان الايكاو العالمي بشأن سياق المخاطر والخطط المتعلقة بعقد ندوة بشأن التجديد في مجال أمن الطيران في عام ٢٠١٤، أيدت خطة العمل المفصلة التي وافق عليها المجلس لتنفيذ توصيات المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران اعتباراً من نهاية عام ٢٠١٦.

٢٣-١٣ وأقرت اللجنة التنفيذية النتائج الناجحة للمؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران فيما يخص تحديد المبادئ الهامة لأمن الطيران وذكّرت بعدد من التوصيات الرئيسية الصادرة عن هذا المؤتمر التي تدعو الايكاو والدول إلى القيام بما يلي:

(أ) اتباع نهج يقوم على تحليل المخاطر في مجال أمن الطيران؛

(ب) ضمان استدامة التدابير المتعلقة بأمن الطيران؛

(ج) التشجيع على الاعتراف المتبادل وتوطيد التعاون الدولي؛

(د) الترويج للابتكار؛

(هـ) توجيه أنشطة المساعدة.

٢٤-١٣ ووافقت اللجنة التنفيذية على أنه ينبغي إدراج التوصيات المشار إليها آفا باعتبارها أولويات في مجال السياسة العامة لبرنامج عمل أمن الطيران للايكاو لفترة السنوات الثلاث ٢٠١٤-٢٠١٦، في حين تنفذ المنظمة مهامها محددة ترد في ورقات العمل WP/12 و WP/13 و WP/64 و WP/128.

٢٥-١٣ ووافقت اللجنة التنفيذية على أن إعلان أمن الطيران لا يزال يحتفظ بأهميته وأنه ينبغي أن يواصل توجيه الدول وغيرها من الجهات المعنية في بذل الجهود لزيادة تعزيز أمن الطيران. وبعد أن لاحظت اللجنة التنفيذية مع التقدير أهم الإنجازات المحققة في الاضطلاع بمهام أمن الطيران التي قدمتها الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين، أكدت من جديد أن استراتيجية الايكاو الشاملة لأمن الطيران هي بمثابة الاستراتيجية الرئيسية لتعزيز أمن الطيران خلال فترة السنوات الثلاث القادمة وشددت على أهمية مواصلة الدول دعم الأنشطة المنفذة بموجب استراتيجية الايكاو الشاملة لأمن الطيران من خلال تقديم المساهمات المالية والنقدية.

٢٦-١٣ وإذ تعترف اللجنة التنفيذية بوجود حل تكنولوجي في الوقت الحالي فيما يخص إجراء الكشف الأمني على السوائل والأيروسولات والهلاميات، فإنها تشيد بالجهود التي تبذلها عدة دول للتخفيف تدريجياً من القيود من خلال تطبيق تكنولوجيا متعددة المراحل لإجراء الكشف الأمني على هذه المواد. غير أنه بالنظر إلى الآثار المحتملة على البلدان الأخرى، فإن اللجنة ترى أن اتباع نهج منسق وتوفير اتصالات واضحة بين الدول التي تقوم بالكشف الأمني على هذه المواد وتلك التي لا تقوم بذلك أمر أساسي لنقادي إرباك الركاب وإزعاجهم. ودعت المجلس إلى النظر في تحديد مقتضيات دنيا معترف بها بصورة متبادلة كي تستخدمها الدول الأعضاء.

٢٧-١٣ وإذ تقر اللجنة التنفيذية بأهمية الاستدامة في مجال أمن الطيران، فإنها تدعم المقترح الخاص بإعداد الايكاو لخطة عمل من أجل تنفيذ مبادئ التعاون الدولي في مجال أمن الطيران، على النحو المبين في ورقة العمل WP/129. وقد رحبت في هذا الصدد بالجهود التي تبذلها الايكاو والدول الأعضاء لاتباع نهج قائم على تحليل المخاطر وتحقيق النتائج فيما يتعلق بالتدابير والإرشادات المتعلقة بأمن الطيران وشجعت جميع الدول على تعزيز الاستدامة باستخدام هذه الوسائل، والتسليم بالملحق السابع عشر كخط أساس. وأكدت اللجنة من جديد أنه ينبغي إيلاء كل الاهتمام لإرضاء الركاب عند تحديد تدابير أمن الطيران وتنفيذها.

٢٨-١٣ وإذ تقر اللجنة التنفيذية بأن شبكة الايكاو لجهات الاتصال المعنية بأمن الطيران تعتبر آلية فعالة لتبادل المعلومات الحاسمة قبل وقوع حادثة تؤثر على أمن الطيران وخلالها وبعدها، فقد حثت الدول على استخدام الخصائص الوظيفية لشبكة الايكاو لجهات الاتصال المعنية بأمن الطيران وتعزيز فعالية هذه الشبكة من خلال الحفاظ على دقة معلومات الاتصال. وشجعت أيضاً الدول على المواظبة على إجراء اختبارات بين نقاط الاتصال حفاظاً على الفعالية. واقترحت اللجنة في هذا السياق أن تضع الايكاو مواداً إرشادية تساعد الدول على استخدام شبكة الايكاو لجهات الاتصال المعنية بأمن الطيران.

٢٩-١٣ وبعد أن لاحظ أعضاء اللجنة أنه قد تم تعزيز الأحكام المتعلقة بأمن سلسلة الإمدادات العالمية من خلال التعديل رقم (١٣) على الملحق السابع عشر، سلموا بأن المخاطر المحدقة بالشحن الجوي والبريد تبقى جسيمة. وفي ضوء إتاحة المواد الإرشادية المحدثة بشأن أمن الشحن الجوي والبريد، فإنها تشدد على حاجة الدول إلى ضمان التنفيذ الفعال للقواعد القياسية المتعلقة بالشحن وزيادة تعزيز أمن الشحن وسلسلة الإمدادات في إطار المبادرات التعاونية التي تشمل جميع الجهات المعنية. وتدعو أيضاً إلى توطيد التعاون كوسيلة لتعزيز الاعتراف المتبادل للتدابير مع الحرص على تيسير حركة البضائع. وأيدت اللجنة خارطة الطريق المقترحة لتعزيز أمن الشحن الجوي العالمي ودعت الدول إلى اطلاع الايكاو على الأنشطة ذات الصلة، مع ملاحظة أنه من شأن التحديات المنتظمة أن تعزز المواثمة بين نظم أمن الشحن الجوي على المستوى العالمي.

٣٠-١٣ وأخذت اللجنة التنفيذية علما بالجهود التي تبذلها بعض الدول في تطبيق الأحكام المتعلقة بأمن الشحن والبريد في نطاق اختصاص كل منها وكذا الجهود المبذولة للتوفيق بين مقتضيات أمن الجمارك والبريد. وشددت اللجنة على أهمية تعدد اللغات وشجعت الدول الأعضاء كافة على استخدام محافل الايكاو الحالية لمناقشة المواضيع السياسية ذات الأثر على الطيران المدني الدولي.

٣١-١٣ واعترفت اللجنة التنفيذية بأنه يتم استغلال قطاع الطيران في مجموعة واسعة من الأنشطة الإجرامية، بما في ذلك النقل غير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية عن طريق الجو. وسلّمت أيضا بأهمية مواصلة الايكاو تعاونها الوثيق مع الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة، بما في ذلك مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، فيما يخص حل المشاكل المرتبطة بالمخدرات المقترنة بالطيران المدني الدولي.

٣٢-١٣ وحظي بدعم اللجنة التنفيذية مقترح يقضي بأن يواصل المجلس الترويج لاستخدام التعلم الإلكتروني في التدريب على أمن الطيران.

٣٣-١٣ وأشارت اللجنة إلى طلب على تعديل تعريف الركاب المحوّلين وتعريف الركاب العابرين بصيغتهما الموجودة حاليا في دليل أمن الطيران (DOC 8973- Restricted). ويقضي هذا الطلب بالاستعاضة عن كلمة "رحلة جوية" بكلمة "طائرة" من أجل مواكبة مقتضيات الآليات القائمة بشأن تحديث مواد الايكاو الإرشادية.

٣٤-١٣ وإذ تأخذ اللجنة التنفيذية علما بعدة تطورات هامة حصلت في مجال أمن الطيران خلال السنوات الثلاث الماضية، وفي ضوء الدور الحاسم الذي تقوم به الايكاو في بذل الجهود على المستوى العالمي لإشراك أوساط الطيران المدني الدولي نحو تعزيز أمن الطيران، فقد أيدت القرار المنقح المقترح بشأن البيان الموّحد بشأن سياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخّل غير المشروع. وبعد إنهاء اللجنة عملها بشأن هذا البند من جدول الأعمال وافقت على تقديم القرار المنقح كي تعتمده الجلسة العامة.

القرار ١/١٣ (أعيد ترقيمه ليكون القرار ٣٨-١٥)

#### البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران

لما كان من المستصوب توحيد قرارات الجمعية العمومية بشأن سياسات حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخّل غير المشروع، وذلك تيسيرا لتنفيذ هذه السياسات وتطبيقها العملي من خلال جعل نصوصها أقرب إلى متناول اليد وأسهل فهما وأفضل تنظيما من الناحية المنطقية؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد قررت في قرارها رقم ٣٧-١٧ أن تصدر في كل دورة من دوراتها بيانا موحدا بسياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخّل غير المشروع؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل هذا البيان الموحد عن سياسات الايكاو المستمرة، الوارد في المرفقات (أ) إلى (ط) بالقرار رقم ٣٧-١٧، وعدلت ذلك البيان ليشمل القرارات الصادرة عن الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخّل غير المشروع، حسبما كانت عليه هذه السياسات عند ختام الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية؛

- ٢- تقرر أن تطلب إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة من دوراتها العادية بياناً موحداً عن سياسات الإيكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع؛
- ٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار رقم ٣٧-١٧.

## 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 تشكل التهديد الرئيسي لتطوره الآمن والمنظم؛

ولما كان تهديد الأعمال الإرهابية، بما فيها الأعمال التي تنطوي على استعمال الطائرات كسلاح تدمير أو استهداف الطائرات بأسلحة الدفاع الجوي التي يحملها الأفراد (MANPADS)، أو القذائف الصاروخية الأخرى أرض جو، أو الأسلحة الخفيفة والقنابل المقذوفة بالصواريخ أو حمل السوائل والأيروسول والهلاميات على متن الطائرات لاستعمالها كعناصر في تكوين "جهاز متفجر ارتجالي"، أو التخريب أو محاولة التخريب باستخدام "جهاز متفجر ارتجالي" والاستيلاء غير المشروع على الطائرات، والهجوم على منشآت الطيران، بما في ذلك على المناطق المتاحة للجمهور وغير ذلك من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، 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 في سلامة الطيران المدني الدولي؛

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

وإذ تنكّر بأنّ القرارين ٢٧-١٢ و ٢٩-١٦ يظان ساريين؛

وتسلّم باستغلال قطاع الطيران في تنفيذ طائفة متنوعة من الأنشطة الإجرامية كالتنقل الجوي غير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية؛

وتشير إلى قراري الجمعية العمومية ٣٣-١ و ٣٦-١٩ وتوصيات المؤتمر الوزاري رفيع المستوى لأمن الطيران، الذي عقد في فبراير ٢٠٠٢؛

وتشير إلى الإعلان بشأن أمن الطيران الذي اعتمده الدورة السابعة والثلاثون للجمعية العمومية؛

وتشير إلى البيانات المشتركة التي اعتمدها مؤتمرات الإيكاو الإقليمية بشأن أمن الطيران المعقودة في عامي ٢٠١١ و ٢٠١٢؛

وتشير إلى البيان المشترك الصادر عن المؤتمر بين الإيكاو ومنظمة الجمارك العالمية بشأن تعزيز أمن الشحن الجوي والتسهيلات - التآزر من خلال التعاون، الذي انعقد في سنغافورة في يولييه ٢٠١٢.

وتشير إلى بيان المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران الذي عقد في مونتريال في شهر سبتمبر ٢٠١٢ وإلى استنتاجات وتوصيات هذا المؤتمر؛

وتشير مع الرضا إلى تدابير المتخذة لتنفيذ استراتيجية الايكاو الشاملة لأمن الطيران ومجالات التركيز الاستراتيجي السبعة المتعلقة بها، كما اعتمد ذلك المجلس في ٢٠١٧/٢/٢٠١٠، التي تقدم إطاراً لأنشطة الايكاو في مجال أمن الطيران للفترتين الثلاثيتين ٢٠١١-٢٠١٦؛

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 أفعال ومحاولات أفعال التدخل غير المشروع التي تهدف إلى تدمير الطائرات المدنية في أثناء طيرانها، بما في ذلك إساءة استخدام الطائرات المدنية كأسلحة للدمار وقتل الأشخاص على متنها وعلى الأرض؛
- ٣- تؤكد من جديد أنه يجب على منظمة الطيران المدني الدولي ودولها الأعضاء الاستمرار في معاملة أمن الطيران باعتباره أمراً يحظى بأعلى درجات الأولوية وينبغي توفير الموارد المناسبة له؛
- ٤- تناشد جميع الدول الأعضاء أن تؤكد تأييدها الحازم لسياسة الايكاو الثابتة وذلك بتطبيق أكثر إجراءات الأمن فعالية سواء بشكل فردي أو بالتعاون فيما بينها للوقاية من أفعال التدخل غير المشروع ومعاينة المرتكبين والمخططين والراعين والممولين والمتأمرين في أي فعل من هذه الأفعال.
- ٥- تؤكد من جديد على مسؤولية الايكاو 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، على أساس التوجيه الاستراتيجي المقدم في إطار استراتيجية الايكاو الشاملة لأمن الطيران وتأمين أداء هذا العمل بأعلى درجة من الكفاءة والاستجابة.
- ٧- تعرب عن تقديرها للدول الأعضاء لما قدمته من اشتراكات طوعية في شكل موارد بشرية ومالية إلى استراتيجية الايكاو الشاملة لأمن الطيران خلال الفترة الثلاثية ٢٠١١-٢٠١٣
- ٨- تحث جميع الدول الأعضاء على مواصلة دعم تمويل أنشطة المنظمة في مجال أمن الطيران خارج الأنشطة الممولة في إطار البرنامج العادي بواسطة استراتيجية الايكاو الشاملة لأمن الطيران.

## المرفق (ب)

المواثيق القانونية الدولية وسن التشريعات الوطنية

وعقد الاتفاقات المناسبة

لقمع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني

(أ) المواثيق القانونية 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) واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (لاهاي، ١٩٧٠)، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني (مونتريال، ١٩٧١)، والبروتوكول 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)، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (بيجين، ٢٠١٠)، والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بيجين، ٢٠١٠)، والاتفاقات الثنائية لقمع تلك الأفعال؛  
فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول الأعضاء التي لم تنضم بعد إلى الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (طوكيو، ١٩٦٣) واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (لاهاي، ١٩٧٠) واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني (مونتريال، ١٩٧١)، وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها (مونتريال، ١٩٩١)، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (بيجين، ٢٠١٠)، والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بيجين، ٢٠١٠)، تحثها على الانضمام إليها. قوائم الدول الأطراف في موثيق أمن الطيران القانونية موجودة على موقع الايكاو [www.icao.int](http://www.icao.int) تحت عنوان ICAO Treaty Collection؛

٢- تناشد الدول التي لم تصبح بعد أطرافاً في اتفاقية بشأن تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، أن تنفذ المبادئ التي تتضمنها هذه الاتفاقية، حتى قبل التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها، وتناشد الدول التي تصنع المتفجرات البلاستيكية أن تتخذ تدابير تمييز هذه المتفجرات بأسرع ما يمكنها؛

٣- تطلب من المجلس أن يوجه الأمين العام بالاستمرار في تذكير الدول بأهمية انضمامها أطرافاً في اتفاقيات طوكيو ولاهاي ومونتريال وبيجين وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال، والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، وأن يقدم المساعدة التي تطلبها الدول التي تصادف أي صعوبات في سبيل انضمامها إلى هذه الموثيق؛

(ب) إصدار التشريعات الوطنية وعقد الاتفاقات المناسبة

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 وإفية ضد الأشخاص الذين يقومون بارتكاب أو تخطيط أو رعاية أو تمويل أو تسهيل أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وأفعال التخريب أو محاولة التخريب وغيرها من أفعال أو محاولات أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني، وأن تدرج على وجه الخصوص في تشريعاتها قواعد تقضي بإنزال عقوبات مشددة على هؤلاء الأشخاص؛

٢- تناشد الدول الأعضاء أن تتخذ إجراءات وإفية لتسليم أو محاكمة الأشخاص الذين يرتكبون أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات أو أفعال التخريب أو محاولة التخريب وغيرها من أفعال أو محاولات أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، وذلك بسن أحكام قانونية أو وضع معاهدة لهذا الغرض أو تعزيز الترتيبات القائمة وإبرام اتفاقات مناسبة للقضاء على مثل هذه الأفعال، 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 المنظمة ومن دولها الأعضاء ممارسة اليقظة المستمرة ووضع وتنفيذ إجراءات إيجابية للحماية؛

ولما كانت هناك حاجة واضحة لتعزيز وتطبيق إجراءات الأمن في جميع مراحل وعمليات نقل الأشخاص وأمتعتهم اليدوية وأمتعتهم المسجلة والبضائع والبريد وطرود البريد الخاص والسريع؛

ولما كانت وثائق السفر المقروءة آليا تسمح بتعزيز الأمن من خلال تحسين الوثائق التي تثبت هوية المسافرين وأطقم الطيارين؛

ولما كانت وثائق السفر المقروءة آليا تسمح أيضا بإقامة تعاون رفيع المستوى بين الدول من أجل تعزيز مكافحة غش الجوازات، بما في ذلك تزييف أو تزوير الجوازات ومنع المحتالين من استخدام جوازات صالحة، واستخدام الجوازات منتهية الصلاحية أو الملعغة، واستخدام الجوازات التي تم الحصول عليها بالغش؛

ولما كان استعمال وثائق السفر المقروءة آليا والوسائل الأخرى لمعلومات الركاب يمكن استخدامه أيضا لأغراض أمنية، مما يضيف مستوى هاما إلى نظام الطيران المدني الدولي، بغية كشف الإرهابيين ومنع أفعال التدخل غير المشروع قبل عملية الصعود على متن الطائرة بوقت طويل؛

ولما كانت التهديدات لنظم الشحن الجوي والبريد ككل تتطلب نهجا عالميا في إعداد وتنفيذ متطلبات الأمن وأفضل الممارسات، بما في ذلك التعاون مع المنظمات الدولية المعنية مثل منظمة الجمارك العالمية واتحاد البريد العالمي والمنظمة البحرية الدولية؛ ولما كانت الدول الأعضاء هي المسؤولة عن التحقق من قيام الجهات الحكومية وسلطات المطارات ومشغلي الطائرات بتطبيق إجراءات الأمن؛

ولما كان تنفيذ إجراءات الأمن التي تتادي بها المنظمة يشكل وسيلة فعالة لمنع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني؛

ولما كانت الإجراءات المضادة اللازمة لحماية الطيران المدني لا تقيد إلا من خلال توظيف أفراد الأمن المدربين تدريباً عالياً، وإجراء التحريات الشخصية، وإصدار الإجازات، ومراقبة الجودة؛ ولما كانت التجديدات في التكنولوجيا والعمليات لازمة لتحقيق أمن الطيران الفعال والكفؤ وتدابير التسهيلات، وفي تعريف مستقبل نظم التفتيش الأمني؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث المجلس على أن يستمر في إعطاء أعلى أولوية لاعتماد تدابير فعالة لمنع أفعال التدخل غير المشروع بما يتناسب مع التهديد الحالي لأمن الطيران المدني الدولي وعلى أن يواظب على تحديث أحكام الملحق السابع عشر باتفاقية شيكاغو؛

٢- تطلب إلى المجلس أن ينجز دراسات عن طرق كشف المتفجرات أو المواد المتفجرة، بالإضافة إلى صلاحيات اللجنة الفنية الدولية المعنية بالمتفجرات بالصورة المبينة في اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، وأن يجري على وجه الخصوص دراسات عن تمييز المتفجرات المثيرة للقلق غير المتفجرات البلاستيكية، وذلك بغرض إنشاء نظام قانوني شامل وملائم حسب الاقتضاء؛

٣- تحث جميع الدول على أساس فردي وبالتعاون مع الدول 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؛

٤- تحث الدول الأعضاء على أن تعزز جهودها الرامية إلى تنفيذ القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية الراهنة المتعلقة بأمن الطيران، وأن ترصد هذا التنفيذ، وأن تتخذ كل الخطوات الضرورية لمنع وقوع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي، وأن تراعي المواد الإرشادية الواردة في دليل أمن الطيران الصادر عن الايكاو (Doc 8973 - مقيد التوزيع) والمتاحة في موقع الايكاو مقيد الدخول على الإنترنت؛

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

٦- تشجع الدول الأعضاء على العمل بالتشارك مع قطاع الطيران لإعداد وتنفيذ الاختبارات التشغيلية للتدابير الأمنية وتنفيذها بفعالية؛

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

أ) توسيع نطاق الآليات القائمة للتعاون بين الدول والصناعة، على النحو الملائم، لتبادل المعلومات والكشف المبكر عن التهديدات الأمنية لعمليات الطيران المدني؛

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

ج) الانتفاع بالتكنولوجيات الحديثة لكشف المواد الممنوعة ولمنع حمل مثل هذه المواد على متن الطائرات مع احترام خصوصية الأفراد وسلامتهم؛

د) تعريف تدابير الأمن القائمة على المخاطرة والمناسبة للتهديدات والمناسبة معها والفعالة والتي تتسم بالكفاءة والممكنة تشغيلياً والمستدامة اقتصادياً وتشغيلياً، وتأخذ في الاعتبار التأثير على الركاب والإتجار المشروع؛

هـ) معالجة الخطر المستمر الذي تشكله متفجرات السوائل والأيروسول والهلاميات، بما في ذلك تنفيذ الحلول التكنولوجية اللازمة للرفع التدريجي عن القيود المفروضة على حمل السوائل والأيروسول والهلاميات في أمتعة الركاب المحمولة يدوياً؛

و) معالجة الرحلات التي تصل من الدول والتي يطبق فيها الكشف عن السوائل والأيروسول والهلاميات بنفس طريقة معالجة الرحلات من الدول التي تطبق فيها القيود على السوائل والأيروسول والهلاميات؛

ز) تعزيز الجهود في تأمين نظام أمن الشحن الجوي والبريد بواسطة ما يلي:

١) إعداد إطار لأمن الشحن الجوي يتسم بالقوة والاستدامة والمقاومة؛

٢) تنفيذ قواعد الأمن القوية بشكل فعال؛

٣) اعتماد نهج كامل لسلسلة الإمداد في أمن الشحن الجوي والبريد؛

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 الإمداد العالمية للشحن الجوي؛

٦) المشاركة في أفضل الممارسات والدروس المكتسبة من الدول الأخرى لتعزيز المستوى الشامل لأمن الشحن الجوي والبريد؛

٧) تعزيز المبادرات لتكثيف بناء القدرات في أمن الشحن الجوي والبريد؛



ح) الاهتمام بالهشاشة الأمنية المحتملة لنظم الطائرات غير المأهولة لمنع التدخل غير المشروع.

٨- تتأشد الدول الأعضاء أن تنتظر في آليات تبادل المعلومات التي تشمل استخدام المسؤولين عن الاتصال والمزيد من استخدام المعلومات المسبقة عن الركاب التي يقدمها الناقلون الجويون، للتقليل من الخطر على الركاب، مع ضمان حماية الخصوصية والحريات المدنية؛

٩- تتأشد 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؛

١٠- تتأشد الدول الأعضاء أن تقوم، عند طلبها من دولة أخرى تطبيق تدابير أمنية لحماية طائرة تحلق فوق أراضيها، أن تراعي مراعاة تامة تدابير الأمن المطبقة بالفعل في الدول المطلوب منها الحماية؛ وأن تقوم، عند الاقتضاء، بالاعتراف بتلك التدابير كتدابير مساوية؛

١١- تحث الدول الأعضاء التي لم تبدأ بالفعل في إصدار جوازات سفر مقروءة آليا دون غيرها أن تبدأ ذلك وفقا للمواصفات المذكورة في الجزء الأول من الوثيقة Doc 9303؛

١٢- تطلب إلى المجلس أن يوجه الأمين العام بما يلي:

أ) أن يتأكد من أن أحكام الملحق السابع عشر والملحق التاسع: *التسهيلات متوافقة ومكاملة* لبعضها البعض بشرط عدم الإخلال بفعالية التدابير الأمنية؛

ب) أن يضمّن جداول أعمال اجتماعات الايكاو المسائل التي تتعلق بأمن الطيران في الحالات الملائمة؛

ج) أن يستمر في تحقيق عمليات ومفاهيم الأمن الفعالة والابتكارية، من خلال الإدراك بأن رفع وقائع أمن الطيران الإقليمي ودون الإقليمي بناء على طلب الدول المعنية، بما في ذلك التعاون مع أصحاب المصلحة في الصناعة والشركات المصنعة للمعدات لتطوير الجيل القادم من عمليات الكشف على الركاب والبضائع؛

د) أن يواصل التعاون مع فريق خبراء أمن الطيران لمعالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وأن يضع الإجراءات الوقائية الملائمة التي تشمل التفقيش والمراقبة الأمنية للأشخاص بخلاف الركاب الذين يحق لهم الدخول إلى منشآت المطار المؤمنة، والكشف الفعال على الركاب والأمتعة والبضائع، وضوابط الأمن الملائمة على الشحن الجوي وسلسلة الإمداد، ومقدمي الخدمات، فضلا عن اختيار وتدريب الأشخاص الذين ينفذون ويطبّقون إجراءات الأمن؛

هـ) أن يعزز تطوير عمليات الاعتراف المتبادل بغرض مساعدة الدول على اتخاذ ترتيبات ذات نفع متبادل، بما في ذلك ترتيبات الأمن في موقع واحد، التي تعترف بتبادل إجراءات أمن الطيران فيها، حيث تحقق هذه نفس النتائج، والتي تستند إلى عملية تحقيق شاملة ومستمرة وتبادل فعال للمعلومات عن نظم أمن الطيران في كل منها؛

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

١٣- تطلب من المجلس أن يوجه الأمين العام بتحديث وتعديل دليل الأمن على فترات ملائمة وإعداد مواد إرشادية

جديدة، بما في ذلك مواد إرشادية تفصيلية بشأن السوائل والأيروسول والهلاميات، حسب الاقتضاء، لمساعدة الدول المتعاقدة الأعضاء على معالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وعلى تنفيذ المواصفات والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني؛

١٤- *تطلب* من المجلس أن يبلغ الأمين العام وفريق خبراء أمن الطيران أن يضمننا الاستعراض الدوري والتحديث لبيان الايكاو العالمي الخاص بسياق المخاطر، الذي ينص على منهجية تقدير المخاطر لأمن الطيران التي يمكن أن تتظر فيها الدول الأعضاء لاستخدامها في تطوير تقييماتها الوطنية للأخطار وإدراج التقييمات القائمة على الأخطار مع أي توصيات لاعتماد تدابير أمن الطيران الجديدة أو المعدلة في الملحق السابع عشر أو في أي وثيقة أخرى من وثائق الايكاو.

١٥- *تطلب* من المجلس أن يبلغ الأمين العام وفريق خبراء أمن الطيران ليضمننا 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 فرق الخبراء الأخرى؛

١٦- *تطلب* من المجلس أن يكلف فريق خبراء أمن الطيران باستعراض صلاحياته وإجراءاته الإدارية في تاريخ مبكر بهدف إزالة القيود التي تحد من قدرة الفريق على النظر في النطاق الكامل لقضايا أمن الطيران.

## المرفق (د)

### إجراءات الدول المعنية بأحد أفعال التدخل غير المشروع

#### (أ) أفعال التدخل غير المشروع

لما كانت أفعال التدخل غير المشروع تعرض للخطر الشديد سلامة وانتظام وكفاءة الطيران المدني الدولي؛ ولما كانت سلامة رحلات الطائرات التي تتعرض لأي فعل استيلاء غير مشروع قد تتعرض للمزيد من الخطر في حالة رفض تزويدها بخدمات المساعدات الملاحية وخدمات الحركة الجوية وإقفال المدارج وممرات السير وإغلاق المطارات؛ ولما كانت سلامة الركاب والطاقم على متن الطائرات الواقعة تحت فعل الاستيلاء غير المشروع قد تتعرض لخطر أكبر إذا سمح لتلك الطائرات بالإقلاع بينما هي تحت الاستيلاء؛

#### فإن الجمعية العمومية:

١- *تعرب عن قلقها تجاه* التحديات التي يتعرض لها أمن الطيران المدني من جراء التهديدات الجديدة والقائمة وأساليب العمل المتغيرة المستخدمة في ارتكاب أفعال التدخل غير المشروع؛

٢- *تذكّر* في هذا الخصوص بالأحكام ذات الصلة في اتفاقية شيكاغو واتفاقية طوكيو واتفاقية لاهاي واتفاقيات مونتريال وبيجين وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال والبروتوكول التكميلي لعام ٢٠١٠ لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات؛

٣- *توصي* بأن تراعي الدول الاعترافات المذكورة أعلاه عندما تضع السياسات وخطط الطوارئ للتصدي لأفعال التدخل غير المشروع؛

٤- *تحث* الدول الأعضاء على أن تقدم المساعدة إلى أي طائرة خاضعة للاستيلاء غير المشروع، بما في ذلك تقديم المساعدات الملاحية وخدمات الحركة الجوية والسماح للطائرة بالهبوط؛

٥- تحث الدول الأعضاء على التأكد من أن أي طائرة هبطت في إقليمها وهي خاضعة للاستيلاء غير المشروع ستظل محتجزة على الأرض، ما لم يصبح رحيلها ضرورة يملئها الواجب الأعلى وهو حماية أرواح البشر؛

٦- تسلم بأهمية المشاورات بين الدولة التي هبطت فيها طائرة خاضعة للاستيلاء غير المشروع ودولة مشغل تلك الطائرة، فضلا عن قيام الدولة التي هبطت فيها الطائرة بتبليغ الخبر إلى دولة المقصد المفترض أو المعلن؛

٧- تحث الدول الأعضاء على التعاون بغرض تنظيم رد مشترك على أي فعل تدخل غير مشروع، وكذلك الاستعانة عند الضرورة بخبرات وقدرات دولة مشغل الطائرة التي تعرضت للتدخل غير المشروع، ودولة إنتاج الطائرة ودولة تسجيل الطائرة، مع اتخاذ التدابير في أراضيها لتحرير ركاب تلك الطائرة وطاقمها؛

٨- تدبى فشل أي دولة عضو في الوفاء بالتزاماتها التي تقضي بأن تعيد بدون تأخير الطائرة المحتجزة بصفة غير قانونية، أو أن ترحل أي شخص متهم بارتكاب أحد أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني، أو أن تعرض القضية بدون تأخير على السلطات المختصة؛

٩- تتأشد الدول الأعضاء أن تواصل تقديم المساعدة في عمليات التحقيق في تلك الأفعال وفي القبض على المسؤولين عنها ومحاكمتهم؛

١٠- تتأشد الدول الأعضاء أن تواصل تقديم المساعدة في عمليات التحقيق في تلك الأفعال وفي القبض على المسؤولين عنها ومحاكمتهم؛

#### (ب) الإبلاغ عن أفعال التدخل غير المشروع

لما كانت التقارير الرسمية التي تقدمها إلى الايكاو بصورة مبكرة الدول المعنية بأفعال التدخل غير المشروع ينبغي أن تحتوي على معلومات شاملة وموثوقة عن هذه الأفعال وتشكل أساسا لتقييمها وتحليلها؛

ولما كانت قاعدة بيانات الايكاو عن أفعال التدخل غير المشروع على الموقع تشكل أداة فعالة للتسجيل بنشر المعلومات المرتبطة بوقائع أمن الطيران، ويمكن للدول الأعضاء أن تطلع عليها بسهولة من خلال بوابة الايكاو المأمونة (<https://portal.icao.int>)؛

فاين الجمعية العمومية:

١- تلاحظ بقلق أن دولا كثيرة لا تقدم في كثير من الأحيان تقارير رسمية إلى المجلس عن هذه الأفعال؛

٢- تحث الدول على الوفاء بالتزاماتها المنصوص عليها في المادة (١١) من اتفاقية لاهاي والمادة (١٣) من اتفاقية مونتريال، بالإضافة إلى أحكام الملحق السابع عشر، بأن ترسل إلى المجلس بأسرع ما يمكن عقب حدوث وقائع التدخل غير المشروع جميع المعلومات ذات الصلة المقررة في المادتين المذكورتين وفي القواعد والتوصيات الدولية، من أجل تمكين الأمانة العامة من حفظ معلومات دقيقة وكاملة وتحليل الاتجاهات والتهديدات الجديدة ضد الطيران المدني؛

٣- تطلب من المجلس أن يوجه الأمين العام بأن يطلب من الدول المعنية، في خلال مدة معقولة من تاريخ حدوث كل واقعة محددة من وقائع التدخل غير المشروع، أن ترسل إلى المجلس وفقا لقانونها الوطني جميع المعلومات عن الواقعة، وبصفة خاصة المعلومات المتعلقة بتسليم الأشخاص أو الإجراءات القانونية الأخرى؛

٤- تطلب من المجلس أن يوجه الأمين العام بالتنسيق مع فريق خبراء أمن الطيران برصد وتجميع التقارير عن أفعال التدخل غير المشروع والتأكد منها وتحليلها، وإعلام الدول بالاتجاهات والتهديدات المحتملة والناشئة وإعداد إرشادات ملائمة لردع التهديدات الجديدة والقائمة.

## المرفق (هـ)

### برنامج الايكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران

لما كان برنامج الايكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران قد نجح في الوفاء بالتكليف الوارد في المرفق (هـ) من قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٧؛

ولما كان الهدف الرئيسي للمنظمة هو تأمين سلامة وأمن الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛

ولما كانت الدول الأعضاء ملتزمة بالامتثال للملحق السابع عشر والأحكام المتعلقة بالأمن في الملحق التاسع؛

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

وإن تذكر بأن الدول الأعضاء هي التي تضطلع بالمسؤولية النهائية عن ضمان سلامة وأمن الطيران المدني؛

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

وتسلم بأن تنفيذ الدول لخطط الإجراءات التصحيحية لمعالجة الثغرات التي كشفتها عمليات التدقيق وغيرها من أنشطة نهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران تنفيذا فعالا يعد عنصرا أساسيا وحاسما من عملية الرصد بغية تحقيق الهدف العام وهو تعزيز أمن الطيران العالمي؛

وتسلم بأهمية قدر محدود من الشفافية فيما يخص نتائج تدقيق الايكاو لأمن الطيران، مع إيجاد توازن بين حاجة الدول إلى أن تعي بالشواغل الأمنية العالقة والحاجة إلى الحفاظ على المعلومات الأمنية الحساسة بعيدا عن عامة الناس؛

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

وتسلم بأهمية وضع استراتيجية منسقة تيسيرا للمساعدة المقدمة إلى الدول اعتمادا على مجلس استعراض الرصد والمساعدة رفيع المستوى التابع للأمانة العامة؛

وتسلم بأن استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران أساسي لتوفير الثقة المتبادلة في مستوى أمن الطيران بين الدول الأعضاء والتشجيع على التنفيذ الملائم لقواعد الأمن؛

وتذكر بأن الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية طلبت من المجلس أن يرفع تقريرا عن التنفيذ الشامل للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، لإجراء دراسة من أجل تقييم جدوى توسيع نطاق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران بعد انتهاء الدورة الثانية لعمليات التدقيق في عام ٢٠١٣؛

وتنظر في موافقة المجلس على تطبيق نهج الرصد المستمر على البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران بعد إتمام الدورة الثانية لعمليات التدقيق في عام ٢٠١٣؛

وتنظر في موافقة المجلس على خطة انتقالية إلى "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر" تشمل تنفيذ المنهجية الجديدة ابتداء من ٢٠١٥/١/١؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تلاحظ بارتياح أن الدورتين الأولى والثانية لعمليات التدقيق الجارية بموجب البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران قد ثبتت فاعليتها في تحديد المخاوف الأمنية في مجال الطيران وتقديم توصيات لحلها؛

٢- تعرب عن تقديرها للدول الأعضاء على تعاونها في عملية التدقيق وتوفير خبراء الأمن الذين ينبغي ترخيصهم كمدققي البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران ليعملوا كخبراء لفترات قصيرة الأجل للقيام بعمليات التدقيق، وكذلك خبراء لفترات طويلة للعمل كرؤساء أفرقة تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران؛

٣- تؤيد قرار المجلس بتوسيع نهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران في عام ٢٠١٥، بعد الإتمام الناجح للدورة الثانية لعمليات التدقيق في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران في عام ٢٠١٣ وفي فترة انتقالية؛

٤- تطلب من المجلس أن يشرف على أنشطة نهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران لدى رصده لمستويات تنفيذ الدول الفعلي للعناصر الحرجة في نظام مراقبة أمن الطيران والامتثال للقواعد والتوصيات الدولية للايكاو وتنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية التي تقوم بها الدول؛

٥- تعتمد سياسة مستوي محدود من شفافية نتائج التدقيق الأمني لنهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، ولا سيما تلك المتصلة بالإبلاغ الفوري عن وجود شواغل أمنية هامة؛

٦- تحث جميع الدول الأعضاء على تقديم الدعم الكامل للايكاو عن طريق:

أ) قبول بعثات الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران في المواعيد التي تحددها المنظمة، بالتنسيق مع الدول المعنية؛

ب) تسهيل عمل أفرقة الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران؛

ج) إعداد وتقديم جميع الوثائق المطلوبة؛

د) إعداد وتقديم خطة إجراءات تصحيحية ملائمة إلى الايكاو لسد الثغرات المكتشفة من خلال التدقيق أنشطة نهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران؛

٧- تحث جميع الدول الأعضاء، على أن تتبادل بناء على الطلب، إذا كان ذلك ملائماً ومتمشياً مع سيادتها، نتائج عمليات التدقيق وغيرها من أنشطة نهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، وهي الأنشطة التي تجريها الايكاو والإجراءات التصحيحية التي تتخذها الدولة التي خضعت للتدقيق؛

٨- تطلب من المجلس أن يقدم إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريراً عن التنفيذ العام للرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران.

## المرفق (و)

### دعم التنفيذ والتنمية من جانب الايكاو - برنامج أمن الطيران

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

ولما كانت بعض البلدان، وخصوصا البلدان النامية، تفتقر 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؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تكلف المجلس بأن يطلب إلى الأمين العام تسهيل وتنسيق المساعدة والدعم الفنيين للدول التي تحتاج إلى تحسين أمن الطيران من خلال إعداد إطار لبناء القدرات في نظام منسق وموجه وفعال لأمن الطيران الدولي؛
- ٢- تحث الدول الأعضاء على أن تسهم طوعا بالموارد المالية والعينية لزيادة نطاق وتأثير أنشطة الايكاو لتعزيز أمن الطيران؛
- ٣- تدعو الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة المعنيين بالمساهمة أيضا في استمرار تطوير إطار الايكاو لبناء قدرات أمن الطيران الدولي.
- ٤- تدعو الدول المتقدمة إلى تقديم المساعدة إلى الدول غير القادرة على تنفيذ البرامج أو التدابير الفنية الموصى بها لحماية الطائرات على الأرض، ولاسيما من أجل إنهاء إجراءات الركاب وأمتعتهم اليدوية وأمتعتهم المسجلة والبضائع والبريد الممتاز وطرود البريد العاجل؛
- ٥- تدعو الدول الأعضاء إلى أن تنظر في طلب المساعدة من الايكاو والمنظمات الدولية الأخرى لتلبية احتياجاتها إلى المساعدة الفنية الناشئة عن الحاجة لحماية الطيران المدني الدولي؛
- ٦- تدعو الدول الأعضاء إلى الاستفادة من قدرة الايكاو على تقديم أو تسهيل أو تنسيق المساعدة العلاجية قصيرة الأجل والمساعدة طويلة الأجل لسد الثغرات في تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية في الملحقين السابع عشر والتاسع، وقدرة الايكاو 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؛
- ٧- تكلف المجلس بأن يطلب من الأمين العام أن يقيم نوعية وفعالية مشاريع الايكاو للمساعدة؛
- ٨- تحث الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة المعنيين على الدخول في اتفاقات شراكة لتنظيم وتوصيل أنشطة بناء القدرات، التي تشمل كل الأطراف المعنية وتتضمن التزامات يقدمها كل الأطراف؛
- ٩- تطلب من المجلس أن يوجه الأمين العام إلى إعداد وتحديث برنامج الايكاو للتدريب على الطيران المدني، والبرامج القياسية للتدريب في مجال الطيران المدني وورش أمن الطيران، وإلى تشجيع استخدام الوسائل التعليمية الإلكترونية في التدريب على أمن الطيران؛
- ١٠- تدعو الدول الأعضاء إلى المساهمة في وثائق التدريب بما يساعد مستقبلا على إعداد وتحديث برنامج الايكاو للتدريب على أمن الطيران، والمواد التدريبية في مجال الطيران وحلقات العمل بشأن أمن الطيران؛
- ١١- تطلب من المجلس أن يوجه الأمين العام إلى أن يشرف ويطور ويعزز ويواظب على إعادة تقييم شبكة مراكز التدريب على الطيران المدني للتأكد من مراعاة معايير التدريب وتحقيق مستويات التعاون السليمة؛
- ١٢- تحث الدول الأعضاء على استخدام مراكز الايكاو للتدريب على أمن الطيران لغرض التدريب الأمني؛

- ١٣- تحث الدول الأعضاء والمنظمات على أن تشارك في معلومات الايكاو عن برامج المساعدة وأنشطتها من أجل النهوض بالموارد والاستخدام الكفؤ والفعال لها؛
- ١٤- توجه المجلس إلى أن يطلب من الأمين العام تسهيل تنسيق برامج المساعدة وأنشطتها بجمع المعلومات عن هذه المبادرات؛
- ١٥- تحث المجتمع الدولي على النظر في زيادة المساعدات التي يقدمها إلى الدول، وفي العمل على تعزيز التعاون فيما بينها، حتى تستفيد من أهداف وأغراض اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، ولاسيما من خلال اللجنة الفنية الدولية المعنية بالمتفجرات.

## المرفق (ز)

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

لما كان التعاون الثنائي بين الدول يكمل ويعزز حقوق والتزامات الدول المنصوص عليها في المواثيق القانونية الدولية بشأن أمن الطيران وفي القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن المجلس بشأن أمن الطيران؛ ولما كانت اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية تشكل الأساس القانوني الرئيسي للنقل الدولي التجاري للركاب والأمتعة والبضائع والبريد عن طريق الجو؛ ولما كانت أحكام أمن الطيران ينبغي أن تشكل جزءا لا يتجزأ من اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية؛ ولما كان التركيز على نتائج الأمن والاعتراف بالتعادل وبأمن المحطة الواحدة واحتراما لروح التعاون المعروفة في الاتفاقات متعددة الأطراف و/أو الثنائية الخاصة بخدمات النقل الجوي، تعد مبادئ سياسية يمكن لتففيدها أن يسهم كثيرا 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 أساسا للتعاون الدولي لأمن الطيران، ولضمان التعاون الفعال في مجال أمن الطيران بين الدول والايكاو 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- تحت 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- تحت المجلس على أن يطلب من الأمين العام النهوض بالمبادرات التي تسهل إنشاء منابر تكنولوجية لتبادل معلومات أمن الطيران بين الدول الأعضاء؛

٦- توصي المجلس بأن يواصل ما يلي:

(أ) جمع نتائج الخبرة التي اكتسبتها الدول من التعاون فيما بينها على منع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي؛

(ب) تحليل الظروف والاتجاهات المتباعدة 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، والتشجيع على قيام الدول بإعلام جمهور المسافرين بشكل واضح بتلك الأمور.

## المرفق (ح)

### التعاون الدولي والإقليمي في مجال أمن الطيران

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

إن الجمعية العمومية:

١- تدعو منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والوكالة الدولية للطاقة الذرية، ومنظمة الشرطة الجنائية الدولية (الإنتربول)، والمنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا (OSCE)، والمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة (UNCTED)، وفرقة العمل المعنية بمكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة (UNCTITF)، ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC)، والاتحاد البريدي العالمي، ومنظمة الجمارك العالمية (WCO)، والاتحاد الأوروبي، واللجنة الأوروبية للطيران المدني (أيكاو)، والاتحاد الدولي للنقل الجوي، والمجلس الدولي للمطارات، 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- تطلب إلى المجلس أن يأخذ في الحسبان مبادرة مجموعة البلدان الثمانية (G8) الخاصة بالسفر الدولي الآمن والميسر، وأن يواصل تعاونه مع تلك المجموعة ومجموعات الدول الأخرى المعنية مثل مبادرة التجارة الأمنية في منطقة رابطة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (STAR) فيما تقوم به من عمل يتصل بإعداد التدابير المضادة للتهديد الذي تمثله الصواريخ الجوية المحمولة (MANPADS) وتشجع على تنفيذ جميع الدول المتعاقدة لتلك التدابير؛

٣- تطلب إلى المجلس أن يواصل تعاونه مع "لجنة الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب" في إطار الجهد العالمي لمكافحة الإرهاب.

## إعلان أمن الطيران

إن الجمعية، إذ تقر بالحاجة إلى تعزيز مستوى أمن الطيران في العالم في ضوء محاولة التخريب التي تعرضت لها الرحلة رقم ٢٥٣ لشركة الطيران نورث ويست في ٢٥/١٢/٢٠٠٩ والتهديدات الأخرى التي تطال الطيران المدني؛ وإذ تدرك قيمة الإعلانات المشتركة بشأن أمن الطيران المدني المنبثقة عن المؤتمرات الإقليمية التي انعقدت بهدف توثيق عرى التعاون الدولي، تحث الدول الأعضاء على اتخاذ الإجراءات التالية لتعزيز التعاون الدولي للتصدي للتهديدات التي تواجه الطيران المدني:

- (١) تعزيز التطبيق الفعال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو والترويج لها، مع التركيز بوجه خاص على الملحق ١٧ - الأمن وإعداد استراتيجيات لمواجهة التهديدات الحالية والناشئة؛
- (٢) تعزيز إجراءات الكشف الأمني واستخدام التكنولوجيات العصرية للكشف عن المواد المحظورة ودعم البحث وتطوير تكنولوجيا الكشف عن المتفجرات والأسلحة والمواد المحظورة بهدف منع وقوع أفعال التدخل غير المشروع؛
- (٣) وضع تدابير أمنية جديدة لحماية مرافق المطارات وتحسين الأمن في أثناء الرحلات الجوية، إلى جانب التحسينات المناسبة في مجال التكنولوجيا والتدريب؛
- (٤) وضع وتنفيذ التدابير وأفضل الممارسات المعززة والمتسقة من أجل أمن الشحن الجوي، مع مراعاة الحاجة إلى حماية كامل سلسلة إمداد الشحن الجوي؛
- (٥) الترويج لوثائق السفر ذات المعالم الأمنية المعززة والتحقق من صحتها باستخدام سجل الايكاو للمفاتيح العامة (PKD) مع الاستعانة بالمعلومات البيومترية، والالتزام بالإبلاغ، بصورة منتظمة، عن جوازات السفر المفقودة والمسروقة إلى قاعدة بيانات الإنترنت الخاصة بوثائق السفر المفقودة والمسروقة؛
- (٦) تحسين قدرة الدول الأعضاء على تصحيح أوجه القصور التي حددها البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) من خلال تعزيز مستوى الشفافية المقترنة بنتائج عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، والتصدي لأوجه القصور تلك من خلال تعميم نتائج عمليات التدقيق وزيادة استخدامها لتناول مسألة بناء القدرات وجهود المساعدة الفنية؛
- (٧) تقديم المساعدة الفنية إلى الدول التي تحتاج إليها، بما في ذلك التمويل وبناء القدرات ونقل التكنولوجيا من أجل التصدي بفاعلية لتهديدات أمن الطيران المدني، بالتعاون مع الدول الأخرى والمنظمات الدولية والشركاء في الصناعة؛
- (٨) الترويج للاستخدام المتزايد لآليات التعاون بين الدول الأعضاء وأيضاً مع قطاع الطيران المدني، بغية تبادل ونشر المعلومات للكشف المبكر عن التهديدات الأمنية المحدقة بالطيران المدني، بما في ذلك،

تجميع المعلومات المسبقة عن الركاب وبيانات سجل أسماء الركاب وإرسالها كعنصر للكشف الأمني مع ضمان حماية خصوصية الركاب والحريات المدنية؛

٩) تبادل أفضل الممارسات والمعلومات في طائفة من المجالات الأساسية مثل تقنيات الكشف الأمني والتفتيش، بما في ذلك تقييم تكنولوجيا الكشف الأمني المتقدمة للكشف عن الأسلحة والمتفجرات، وأمن الوثائق والكشف عن الوثائق المزورة ورصد التصرفات المشبوهة وتحاليل مركزة للركاب والكشف الأمني على العاملين في المطارات وإجراء دراسة شاملة للأوراق الثبوتية الخاصة بهم والأمن على متن الطائرة.

#### البند ١٤ من جدول الأعمال: البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP)

١٤-١ نظرت اللجنة التنفيذية خلال جلستها السادسة في البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP) على أساس ورقة العمل WP/16 التي قُدم فيها تقرير شامل من المجلس بشأن إكمال الدورة الثانية من البرنامج العالمي لتدقيق الأمن إلى جانب تقرير عن مستقبل البرنامج المذكور بعد عام ٢٠١٣، وقُدِّمت أيضاً خطة تنفيذية للانتقال إلى المرحلة المقبلة من البرنامج (WP/15).

١٤-٢ وشدّد الاتحاد الروسي، في ورقة العمل WP/230، على أهمية الانتقال إلى نهج الرصد المستمر لتوفير نهج أكثر تقدماً وفعالية لأمن الطيران على المستوى العالمي والإقليمي والوطني. وطلب الاتحاد الروسي أيضاً الإبقاء على المبدأ الحالي للشفافية المحدودة بالنسبة لنتائج تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق الأمن.

١٤-٣ وأوضحت الجمهورية الدومينيكية في ورقة المعلومات WP/168 تجربتها في إنشاء على نظام فعال لمراقبة جودة أمن الطيران والحفاظ عليه من أجل تحديد ومنع وتصحيح أوجه القصور في نظام مراقبة أمن الطيران المدني في التوقيت المناسب.

١٤-٤ وفي ورقة المعلومات WP/328، قامت جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS) بتقديم معلومات عن الأنشطة المنفذة منذ الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية للايكاو، بما في ذلك إنشاء لجنة دائمة لأمن الطيران.

١٤-٥ وأحاطت اللجنة التنفيذية علماً بالتقدم الإجمالي الذي أحرزه البرنامج العالمي لتدقيق الأمن خلال الدورة الثانية لعمليات التدقيق في إطار البرنامج المذكور والدور الذي أدته هذه العمليات للتدقيق في تحديد أوجه القصور وتحديد أهداف أنشطة المساعدة ووضع استراتيجيات جديدة للتدقيق. غير أنه لوحظ أن عملاً كثيراً لا يزال مطلوباً من الدول لتعزيز أمن الطيران ومعالجة النتائج التي حدّدها البرنامج العالمي لتدقيق الأمن.

١٤-٦ ورَحِّبت اللجنة التنفيذية بقرار تطوير البرنامج العالمي لتدقيق الأمن إلى نهج الرصد المستمر (USAP-CMA) وأيدت خطة الانتقال إلى "البرنامج العالمي لتدقيق الأمن - نهج الرصد المستمر" حسب ما هو مبين في ورقة العمل WP/15.

#### البند ١٥ من جدول الأعمال: أمن الطيران — دعم التنفيذ

١٥-١ نظرت اللجنة التنفيذية في جلستها السادسة في موضوع دعم تنفيذ أمن الطيران بالاستناد إلى تقرير مقدم من المجلس (WP/20) عن استراتيجية المساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران وبرنامج دعم التنفيذ والتنمية في مجال الأمن (WP/21). وكانت هناك أيضاً ثماني ورقات إضافية مقدمة من الدول والمراقبين: WP/107 و WP/130 و WP/152 و WP/160 و WP/217 و WP/299 و WP/313 و WP/320.

٢-١٥ وفي ورقة العمل WP/20، سلط المجلس الضوء على النجاح في تنفيذ استراتيجية المساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران، التي تعد الإطار العام للايكافو فيما يخص توفير المساعدة إلى الدول في مجال أمن الطيران. وسلط الضوء أيضا على أنشطة التدريب في مجال أمن الطيران، ولا سيما من خلال الاستفادة من شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران، فضلا عن الاستمرار في إعداد ما يلزم من مواد تدريبية وتوسيع نطاق شبكة مراكز التدريب هذه.

٣-١٥ واقترح المجلس في ورقة العمل WP/21 الاستمرار في تنفيذ استراتيجية المساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران ومواصلة تحسين مجموعة الأنشطة والأدوات الموجودة لدى الايكافو فيما يخص المساعدة وبناء القدرات. ويشتمل ذلك على تعزيز أنشطة التعاون الإقليمية واتباع نهج موحد لقياس مستوى المساعدة المقدمة. ومن أجل تحسين مستوى التدريب بحيث يصل إلى جمهور أكبر في مجال أمن الطيران، سيجري تكثيف الجهود لتحقيق التنوع في نطاق أنشطة التدريب.

٤-١٥ واقترحت كندا في ورقة العمل WP/130، المقدمة بالنيابة عن ١٢ دولة عضوا ومنظمة دولية الاستمرار في إعداد مواد الايكافو التدريبية الخاصة بأمن الشحن الجوي وبناء القدرات فيما يخص الشحن بصورة محددة، وذلك في سياق إطار عام يتكون من مجموعة من أفضل الممارسات والدعائم الأساسية الست التي تتشكل منها سلسلة الإمداد الآمنة، مع التشديد على أهمية دور الايكافو في تنسيق أنشطة المساعدة العالمية لمنع ازدواج الجهود. ودعت الجمعية العمومية إلى تأييد هذه المبادرة ومراعاة ورقة العمل قيد البحث لدى تحديث قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٧.

٥-١٥ وفي ورقة العمل WP/107، أعربت الدول الأعضاء الـ٥٤ في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) عن تأييدها لاستراتيجية المساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران. وأقرت الأفكاك بالمساهمات الإيجابية التي توفرها شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران في هذا المجال، ولكنها أوضحت أنه ينبغي توسيع نطاق هذه الشبكة. ودعت الجمعية إلى الاستمرار في تعزيز هذه الاستراتيجية بهدف رفع مستوى المساعدة المقدمة، مع إعطاء الأولوية للبلدان النامية، وتوسيع نطاق شبكة مراكز التدريب هذه في القارة الأفريقية.

٦-١٥ وفي ورقة العمل WP/320، قامت لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (لاكاف) بتسليط الضوء على أنشطتها في مجال أمن الطيران والتسهيلات، فضلا عن تعاونها مع الايكافو من خلال المجموعة الإقليمية المشتركة بين الايكافو ولاكاك في مجال أمن الطيران والتسهيلات. وسلطت لجنة أمريكا اللاتينية الضوء بصفة خاصة على الأعمال التي تضطلع بها هذه المجموعة الإقليمية، وعرضت توفير مختلف المواد المعدة إلى مجتمع الطيران الدولي. وقامت لجنة أمريكا اللاتينية أيضا بتأييد الأعمال التي تقوم بها المجموعة الإقليمية ورحبت بما تقدمه من إسهامات.

٧-١٥ ووصفت الجمهورية الدومينيكية في ورقة العمل WP/152 الأنشطة التي يضطلع بها مركزها الجديد للتدريب على أمن الطيران. ومن خلال اعتماد هذا المركز، أصبحت الجمهورية الدومينيكية في وضع أفضل الآن يسمح لها بالإسهام في إعداد وتوفير التدريب على أمن الطيران على المستوى الإقليمي والعالمي.

٨-١٥ ووصفت الهند في ورقة العمل WP/160 الإجراءات الأمنية الجاري اتخاذها لحماية المناطق الأمنية المقيدة في المطارات والحفاظ على سلامتها. وأعدت هذه الإجراءات على أساس عمليات تقييم المخاطر الأمنية التي تقوم بها السلطات الوطنية المختصة.

٩-١٥ وفي ورقة العمل WP/299، قامت جمهورية كوريا بإبلاغ الجمعية العمومية ببرامجها الخاصة ببناء القدرات لتعزيز أمن الطيران في البلدان النامية، والتشاور بشأن تشغيل المطارات، وتبادل المعلومات. ونفذت هذه الأنشطة في المقام الأول من خلال مطار انشيون الدولي ومؤسسة المطارات الكورية.

١٠-١٥ وقدم الاتحاد الروسي في ورقة العمل WP/217 معلومات عن مؤتمر "أمن الطيران" الدولي الذي انعقد في موسكو في شهر يونيو ٢٠١٣. ومع الاحتفال بالذكرى السنوية الأربعين لهيئة أمن الطيران المدني في روسيا، سلط المؤتمر الضوء على الأنشطة الروسية في مجال أمن الطيران وأيد قرارات مؤتمر الايكافو الرفيع المستوى لأمن الطيران والاجتماع الرابع والعشرين لفريق خبراء أمن الطيران.

١١-١٥ وتضمنت ورقة العمل WP/313 معلومات مقدمة إلى الجمعية العمومية عن الإجراءات التي اتخذتها لجنة الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا بدعم من اللجنة الأوروبية للطيران المدني لتطوير الخبرات الإقليمية في مجال أمن الطيران. وأوضحت لجنة الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا أنه تم إعداد نظام لرصد الامتثال لرفع مستوى الالتزام بتطبيق أحكام الملحق السابع عشر.

١٢-١٥ وأحاطت اللجنة التنفيذية علماً مع الارتياح بالتقدم المحرز في تنفيذ استراتيجية المساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران خلال فترة السنوات الثلاث الحالية ونتائج أنشطة المساعدة المقدمة إلى الدول، لكنها دعت الايكاو إلى أن تقوم بدور قيادي في تنسيق عملية تطوير الأنشطة الفعالة والموجهة والمستدامة في مجال بناء القدرات. ومع الاعتراف بالمستوى العالي للتدريب المقدم من خلال شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران، رحبت اللجنة بإمكانية الاستمرار في توسيع نطاق الشبكة لتزويد البلدان النامية بفرصة أكبر للاستفادة من التدريب. وأيدت اللجنة بالكامل الاستمرار في تنفيذ الاستراتيجية ومواصلة تحسين الأنشطة والأدوات الخاصة بالمساعدة وبناء القدرات ومواجهة نقص المعلمين والمدققين في مجال أمن الطيران.

١٣-١٥ وأحاطت اللجنة علماً بأنه ينبغي الاستمرار في إعطاء الأولوية في المساعدة إلى الدول التي هي في أمس الحاجة إليها والتي تثبت أن لديها مستوى الالتزام المطلوب والقدرة على الاستمرار في التحسن. وينبغي أن تكون هذه المساعدة موجهة بشكل محدد وقائمة على تقييم المخاطر.

١٤-١٥ وأحاطت اللجنة علماً بالأعمال الهامة التي يجري القيام بها فيما يخص أمن الشحن الجوي وأيدت بالكامل إعطاء الأولوية لإعداد مواد تدريبية جديدة وغير ذلك من أنشطة بناء القدرات المرتبطة بالشحن بصفة محددة.

#### البند ١٦: التسهيلات ووثائق السفر المقروءة آلياً

١-١٦ نظرت اللجنة التنفيذية، خلال جلستها الخامسة والسادسة، في التطورات في مجالات التسهيلات (FAL) ووثائق السفر المقروءة آلياً (MRTDs) ودليل المفاتيح العام (PKD) على أساس تقارير المجلس المقدمة في ورقات العمل WP/3 و 4 و 11 و 23. وبالإضافة إلى ذلك، قُدمت تسع ورقات من دول ومراقبين: WPs/94 و 105 و 161 و 180 و 246 و 254 و 267 و 269 و 322.

٢-١٦ ووصف المجلس، في ورقة العمل WP/3، التطورات في برنامج التسهيلات منذ الجمعية العمومية السابقة واقترح أولويات للبرنامج وتوقع نتائج للفترة الثلاثية ٢٠١٤-٢٠١٦.

٣-١٦ في ورقة العمل WP/4، قدم المجلس تقريراً عن التطورات المتعلقة ببرنامج وثائق السفر المقروءة آلياً وبدليل الايكاو للمفاتيح العامة منذ الجمعية العمومية السابقة.

٤-١٦ وقدم المجلس، في ورقة العمل WP/11، استراتيجية برنامج الايكاو لتحديد هوية الركاب (ICAO PKD) ودعا الجمعية العمومية للمصادقة على الاستراتيجية المقترحة لبرنامج الايكاو لتحديد هوية الركاب والتوصية بمشاركة الدول في دليل المفاتيح العامة.

٥-١٦ وفي ورقة العمل WP/267، دعت جمهورية كوريا الجمعية العمومية لأن تطلب من المجلس النظر في إدراج قواعد وتوصيات دولية جديدة للأنظمة التلقائية لإنهاء إجراءات الهجرة في الملحق التاسع — التسهيلات.

٦-١٦ دعت الإمارات العربية المتحدة، في ورقة العمل WP/254، الجمعية العمومية لأن تطلب من المجلس النظر في تعديل الوثيقة Doc 9944، إرشادات بشأن بيانات سجلات أسماء الركاب، على النحو المقترح في الفقرة ٢-٤ من الورقة.

٧-١٦ اقترحت الولايات المتحدة، في ورقة العمل WP/161، خطوات لوضع واعتماد معايير محسنة في مجال الاستدلال البيولوجي والسفر الدولي، وذلك بغية تسهيل المزيد من التشغيل المتبادل للبرامج الوطنية في مجال المسافرين الموثوقين.

٨-١٦ قدمت الدول البالغ عددها ٥٤ دولة الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) ورقة العمل WP/105، دعماً وتعليقاً على ورقة العمل WP/4 المتصلة بالتقدم المحرز فيما يتعلق ببرامج وثائق السفر المقروءة آلياً ودليل المفاتيح العامة.

٩-١٦ تناول اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، في ورقة العمل WP/94, Revision No. 1، عدم امتثال الدول للقواعد القياسية الدولية المعتمدة للانتقال من معلومات الركاب المسبقة وبيانات سجل أسماء الركاب التي تؤثر على الدول وشركات الطيران على السواء. وعولجت في الورقة أيضاً الأسباب الممكنة لعدم الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة الواردة في الملحق التاسع.

١٠-١٦ أدعت منظمة السياحة العالمية، في ورقة العمل WP/246، أن شروط التأشيرات اللازمة حالياً وإجراءات معالجة التأشيرات تحدّ من نمو قطاعي الطيران والسياحة، وبالتالي التنمية الاقتصادية والتوظيف. وعرضت الورقة مجالات مختلفة قد يكون فيها لتسهيل مثل هذه الشروط والعمليات تأثير إيجابي على القطاعات المذكورة آنفاً.

١١-١٦ في ورقة المعلومات WP/322، قدمت شيلي تقريراً عن الأنشطة المضطلع بها فيما يتعلق ببرامج الايكاو لوثائق السفر المقروءة آلياً، وخاصة مشاركتها في اجتماعات الايكاو الملائمة وتنفيذها للأحكام ذات الصلة للوثيقة Doc 9303 والملحق التاسع — التسهيلات.

١٢-١٦ وصفت الصين، في ورقة المعلومات WP/180، التقدم الذي أحرزته تلك الدولة منذ الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية للمضي قدماً في التسهيلات وتنفيذ نظام جوازات السفر الإلكترونية، وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة للملحق التاسع والمواصفات الفنية للوثيقة Doc 9303، ووثائق السفر المقروءة آلياً.

١٣-١٦ في ورقة المعلومات WP/269، وصفت جمهورية كوريا خدمتها التلقائية لإنهاء إجراءات الهجرة المستندة إلى التعرف على الوجه التي تم تطويرها لتعزيز التسهيلات لخدمات النقل الجوي وأمن الطيران.

١٤-١٦ صادقت اللجنة على الأولويات المقترحة لبرنامج التسهيلات والنتائج المتوخاة لفترة السنوات الثلاث ٢٠١٤-٢٠١٦، على النحو المبين في الفقرة ٣-١٢ من ورقة العمل WP/3.

١٥-١٦ أحاطت اللجنة علماً بالتطورات المستجدة فيما يتعلق ببرامج وثائق السفر المقروءة آلياً ودليل المفاتيح العامة، حسب ما عُرضت في ورقة العمل WP/4.

١٦-١٦ صادقت اللجنة على استراتيجية الايكاو المقترحة بشأن برنامج تحديد هوية الركاب وأوصت بمشاركة الدول في دليل المفاتيح العامة، كما هو مقترح في ورقة العمل WP/11. وطلبت اللجنة أيضاً النظر في الشواغل التي أثارها دول صغيرة بصدد رسوم المشاركة في دليل المفاتيح العامة.

١٧-١٦ وافقت اللجنة على أنه ينبغي أن يُطلب من المجلس النظر في إدراج قواعد وتوصيات دولية جديدة في الملحق التاسع تتعلق بالأنظمة التلقائية لإنهاء إجراءات الهجرة، على النحو المبين في الفقرة ٤ من ورقة العمل WP/267.

١٨-١٦ وافقت اللجنة على أنه ينبغي أن يُطلب من المجلس النظر في الاقتراحات الواردة في الفقرة ٢-٤ من ورقة العمل WP/254 لتحديث الوثيقة Doc 9944.

١٩-١٦ في معرض الإحاطة علماً بأهمية برامج المسافرين الموثوقين الموصوفة في ورقة العمل WP/161، لتحسين التسهيلات والأمن، وافقت اللجنة على أنه ينبغي أن يبحث المجلس السبل والوسائل الكفيلة بجعل الايكاو تدعم تطوير مثل هذه البرامج، وتحقق التشغيل المتبادل والاتفاق فيما بين هذه البرامج.

١٦-٢٠ فيما يتعلق بالمسائل المتصلة بإدراج أحكام جديدة في الملحق التاسع بشأن الأنظمة التلقائية لإنهاء إجراءات الهجرة وتنقيح الوثيقة Doc 9944 والقواعد والتوصيات الدولية لبرامج المسافرين الموثوقين، وافقت اللجنة على أنه ينبغي إحالة هذه المسائل إلى فريق خبراء التسهيلات للنظر فيها.

١٦-٢١ وافقت اللجنة على الاقتراحات، المقدمة في ورقة العمل WP/105، التي تقضي بأن يدعو المجلس لإجراء اتصالات رفيعة المستوى بين الدول المسؤولة عن إصدار وثائق السفر وسلطات الطيران المدني من أجل ضمان إدراك المسؤولين المرتبطة بالموعد النهائي المحدد في ٢٤/١١/٢٠١٥ لجوازات السفر المقروءة آلياً. وفي معرض الإحاطة علماً بالإعداد المرتقب لخريطة طريق نموذجية تابعة للإيكاو لمساعدة الدول في مبادرات أعمال جوازات السفر الإلكترونية، وافقت اللجنة على أنه ينبغي أن تضيء الإيكاو أقصى درجات الأولوية على هذا الأمر، وعلى أنه ينبغي لها على وجه التحديد أن تنظم حلقات دراسية وحلقات عمل إقليمية بغية توعية الدول بشأن فوائد المشاركة في دليل المفاتيح العامة.

١٦-٢٢ فيما يتعلق بورقة العمل WP/94, Revision No. 1، وافقت اللجنة على أنه ينبغي أن يُطلب من الدول زيادة الوعي بين سلطات الهجرة ومراقبة الحدود بشأن القواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية الصادرة عن الإيكاو التي تتعامل مع بيانات الركاب. غير أن اللجنة لم تؤيد اقتراحاً بتوسيع البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران ليشمل كافة القواعد والتوصيات الدولية للملحق التاسع المتعلقة بمعلومات الركاب المسبقة وسجل أسماء الركاب.

١٦-٢٣ وافقت اللجنة على أنه ينبغي حث الدول الأعضاء على مواصلة عملية تسهيلات التأشيرات، على النحو المقترح في ورقة العمل WP/246. ووافقت أيضاً على أنه ينبغي أن تقوم الإيكاو ومنظمة السياحة العالمية بصورة مشتركة بمعالجة موضوع تسهيلات التأشيرات على مستوى استراتيجي، ولكن ضمن إطار الموارد المتوفرة لفريق خبراء التسهيلات.

١٦-٢٤ نظرت اللجنة، استكمالاً لعملها بشأن هذا البند من جدول الأعمال، في البيان الموحد عن سياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات المقترح بصيغته المقدمة في ورقة العمل WP/23، التي تضمنت مشروع قرار لاعتماده من قبل الجمعية العمومية (القرار ١/١٦).

١٦-٢٥ لاحظت اللجنة أن المسائل المتعلقة بالتسهيلات قد وردت، حتى اليوم، في البيان الموحد عن سياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي. غير أنه مراعاة للأهداف الاستراتيجية الجديدة التي اعتمدها المجلس، وافقت اللجنة على أنه ينبغي تقديم المسائل المتعلقة بالتسهيلات كمشروع قرار قائم بذاته، على النحو المقترح. ولاحظت أيضاً أن البيان الموحد المقترح يعبر عن تطورات حديثة، وكذلك محور التركيز المستقبلي لأعمال الإيكاو في هذا المجال. ويشمل الأخير أنشطة معتمدة لبرنامج التسهيلات خلال الفترة الثلاثية المقبلة، فضلاً عن عناصر رئيسية لاستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية الركاب تتعلق بإدارة تحديد الهوية وأمن وثائق السفر وسلامتها.

١٦-٢٦ بعد أن استعرضت اللجنة مشروع القرار، وأدرجت فقرة إضافية (١١) في المرفق (ج)، وافقت على توصية الجلسة العامة باعتماد القرار التالي.

القرار ١/١٦ (أعيد ترقيمه ليكون القرار ١٦-٣٨)

البيان الموحد لسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات

لما كان الملحق التاسع — التسهيلات — قد وُضع للتركيز على التزامات الدول المتعاقدة بموجب المواد (٢٢) و(٢٣) و(٢٤) من الاتفاقية، 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 ومواجهة التحديات التي تطرحها مراقبة الحدود وإجراءات المطارات بغية الحفاظ على كفاءة عمليات النقل الجوي.

ولما كان من الحيوي أن تواصل الدول الأعضاء تحقيق أكبر قدر من الكفاءة والأمن في عمليات الخلوص هذه.

فاين الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه تشكل البيان الموحد لسياسات الايكاو المستمرة في مجال التسهيلات، كما كانت تلك السياسات قائمة عند اختتام الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية:

المرفق (أ) — إعداد وتنفيذ أحكام التسهيلات

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

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

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 ٣٧-٢٠ (المرفق (د) - التسهيلات).

### المرفق (أ)

#### إعداد وتنفيذ أحكام التسهيلات

ولما كانت اتفاقية حقوق الأشخاص المعوقين وبروتوكولها الاختياري، التي اعتمدها الجمعية العامة للأمم المتحدة في شهر ديسمبر ٢٠٠٦ قد دخلت حيز النفاذ يوم ٣ مايو ٢٠٠٨.

ولما كانت مواصفات ووثائق السفر المقروءة آلياً التي أعدتها المنظمة قد أثبتت فاعليتها في استحداث نظم تعجل بتخليص إجراءات الركاب الدوليين وأفراد الطواقم في المطارات وتعزيز برامج الامتثال للإجراءات التي تضعها سلطات الهجرة.

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

فاين الجمعية العمومية:

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

٢- تحث الدول الأعضاء على أن تولي، في تنفيذ الأحكام ذات الصلة في الملحق التاسع، العناية الواجبة للوثيقة Doc 9984

— دليل بشأن إتاحة وسائل النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة؛

٣ - *تطلب إلى المجلس أن يكفل تحديث الملحق التاسع — التسهيلات بحيث يفي بالمتطلبات المعاصرة للدول الأعضاء فيما يتعلق بإدارة مراقبة الحدود والبضائع والركاب، والتطورات التكنولوجية ذات الصلة بهذه الإدارة، وتيسير الشحن ومعالجة الأحداث الصحية وغيرها من الأحداث المعرّقة للطيران والتصدي لها والقصر غير المصحوبين.*

٤ - *تطلب إلى المجلس أن يتأكد من أنّ المواد الإرشادية ذات الصلة مواكبة للتطورات ومستجيبة لاحتياجات الدول الأعضاء؛*

٥ - *تطلب إلى المجلس أن يكفل التوافق والتكامل بين أحكام الملحق التاسع — التسهيلات والملحق السابع عشر — الأمن.*

٦ - *تطلب إلى المجلس أن يقوم بتحديث الوثيقة رقم Doc 9636 الصادرة بعنوان الإشارات الدولية لإرشاد الأشخاص في مياهي المطارات والموانئ البحرية، من أجل ضمان وفائها باحتياجات الدول الأعضاء.*

## المرفق (ب)

### الإجراءات الوطنية والدولية الهادفة إلى ضمان أمن وسلامة أنشطة تحديد هوية الركاب وعمليات مراقبة الحدود

*لما كانت الدول تسلم بأهمية التعرف على هوية الركاب وإدارة مراقبة الحدود في أمن وتسهيل الطيران؛ ولما كانت الدول تسلم بأنّ القدرة على التعرف على الأشخاص بذاتهم أمر يتطلب توخي نهج أكثر شمولاً وتنسيقاً يربط بين العناصر الخمسة المترابطة التالية في مجال تحديد هوية الركاب وإدارة مراقبة الحدود ضمن شبكة متكاملة:*

- (أ) الوثائق الأساسية والأدوات والعمليات اللازمة لضمان التثبيت الصحيح من الهوية؛
- (ب) تصميم وصنع وثائق سفر موحدة ومقروءة آلياً، بما فيها جوازات السفر الإلكترونية، المطابقة لمواصفات الايكاو؛
- (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 للايكاو؛
- (هـ) تطبيقات قابلة للتشغيل البيئي توفر ربطاً مناسب التوقيت ومضموناً وموثوقاً لوثائق السفر المقروءة آلياً وأصحابها بالبيانات المتاحة وذات الصلة في سياق عمليات التفتيش؛

*ولما كانت الدول تحتاج إلى قدرات لتحديد هوية الأشخاص، وأدوات وآليات للتثبت من هوية الركاب؛ ولما كانت استراتيجية برنامج الايكاو لتحديد هوية الركاب توفر إطاراً عاماً لتحقيق أقصى المنافع من وثائق السفر ومراقبة الحدود وذلك عبر الجمع بين عناصر إدارة شؤون الهوية، وبالبناء على نجاح برنامج الايكاو لوثائق السفر المقروءة آلياً؛*



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

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

ولما كان أمن عملية التعرف على الركاب وعمليات مراقبة الحدود تعتمد على نظام متين لإدارة شؤون الهوية وعلى سلامة عملية إصدار وثائق السفر.

ولما كانت الدول الأعضاء في الأمم المتحدة قد قررت - بموجب "الاستراتيجية العالمية لمكافحة الإرهاب" التي أصدرتها 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 القرار ١٣٧٣ الذي اعتمده مجلس الأمن بالأمم المتحدة في ٢٨ سبتمبر ٢٠٠١ ينص على أن تمنع الدول كافة تنقل الإرهابيين أو المجموعات الإرهابية من خلال مراقبة فعالة على الحدود وعلى إصدار وثائق الهوية ووثائق السفر، ومن خلال تدابير لمنع تزيف هذه الوثائق وتزويرها أو استخدامها بطرق احتيالية.

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

ولما كان نطاق تركيز الجرائم على المستوى العالمي يتحول بشكل متزايد من تزوير وثائق السفر إلى التزوير في شؤون الهوية.

ولما كانت الايكاو قد وضعت دليل المفاتيح العامة لفحص وتدقيق والمصادقة على جوازات السفر المقروءة آلياً المعززة بالقياسات البيولوجية (الجوازات الإلكترونية)، بما يعزز أمن هذه الجوازات وسلامة عمليات مراقبة الحدود؛

ولما كانت الدول الأعضاء تطلب من برامج الايكاو المساعدة الفنية والمساعدة على بناء القدرات من أجل تعزيز برامجها في مجال تحديد هوية الركاب ومراقبة الحدود؛

*فإن الجمعية العمومية:*

١- تحث الدول على العمل، من خلال برامجها في مجال وثائق السفر ومراقبة الحدود، على تحديد هوية الأفراد بذاتهم وذلك من أجل تعظيم فوائد الأمن والتسهيلات، بما في ذلك منع أفعال التدخل غير المشروع وغيرها من التهديدات التي يواجهها الطيران المدني؛

٢- تحث 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؛

٣- تطلب إلى المجلس أن يكلف الأمين العامة بتنفيذ استراتيجية برنامج الايكاو بشأن تحديد هوية الركاب وذلك من أجل مساعدة الدول الأعضاء على تحديد هوية الأفراد بذاتهم، وتعزيز أمن وسلامة وثائقها الخاصة بالسفر وعمليات مراقبة الحدود لديها؛

٤- تطلب إلى الدول الأعضاء أن تكثف جهودها للمحافظة على أمن وسلامة هوية المسافرين وعمليات مراقبة الحدود لديها وعلى أن تساعد بعضها بعضاً في هذه المسائل؛

- ٥- *تطلب إلى الدول الأعضاء التي لم تصدر بعد جوازات السفر المقروءة آلياً طبقاً للمواصفات الواردة في الجزء الأول من الوثيقة رقم Doc 9303 أن تبادر إلى إصدارها.*
- ٦- *تحث الدول الأعضاء أن تكفل انتهاء صلاحية الجوازات غير المقروءة آلياً قبل ٢٤ نوفمبر ٢٠١٥.*
- ٧- *تحث الدول الأعضاء التي تحتاج إلى المساعدة في وضع نظم فعالة وناجعة للتعرف على هوية المسافرين ومراقبة حدودها على الاتصال بالايكاو دون تأخير.*
- ٨- *تطلب إلى المجلس أن يكفل أن المواصفات والمواد الإرشادية الواردة في الوثيقة Doc 9303، و*ثائق السفر المقروءة آلياً*، تظل مواكبة للتطورات في ضوء التقدم التكنولوجي، وأن يواصل استكشاف الحلول التكنولوجية التي تهدف إلى تعزيز الأمن وتسهيل عمليات مراقبة الحدود؛*
- ٩- *تطلب إلى المجلس أن يواصل العمل على زيادة تعزيز أمن وسلامة هوية المسافرين وعمليات مراقبة الحدود، ووضع مواد إرشادية لمساعدة الدول الأعضاء على العمل نحو تحقيق هذه الأهداف.*
- ١٠- *تحث المجلس على استكشاف سبل تكثيف أنشطة المساعدة والدعم في بناء القدرات للدول الأعضاء في مجالي تحديد هوية المسافرين ومناطق مراقبة الحدود، بما في ذلك قيام الايكاو بدور ريادي في المجتمع الدولي لتسهيل وتنسيق هذه المساعدة؛*
- ١١- *تحث جميع الدول على الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة للايكاو، وتحث كل الدول التي تستلم الجوازات أن تتحقق من التوقعات الرقمية الخاصة بالجوازات الإلكترونية.*
- ١٢- *تحث الدول الأعضاء التي لا تقدم بشكل منظم وموقوت بيانات عن جوازات السفر الضائعة والمسرقة إلى الإنترنت لإيداعها في قاعدة البيانات المؤتمتة للبحث عن وثائق السفر الضائعة أو المسروقة، على القيام بتقديم تلك البيانات.*

## المرفق (ج)

### الإجراءات الوطنية والدولية والتعاون على مسائل التسهيلات

*لما كانت الحاجة تقضي بأن تتخذ الدول الأعضاء إجراءات مستمرة لتحسين فعالية وكفاءة عمليات تشكيلات المراقبة. ولما كان إنشاء لجان وطنية للتسهيلات وتشغيلها بفعالية يمثل وسيلة ناجحة لإدخال التحسينات اللازمة. ولما كان التعاون على مسائل التسهيلات بين الدول الأعضاء ومع مختلف الأطراف الوطنية والدولية التي تهمها شؤون التسهيلات قد عاد بالنع على جميع المعنيين. وحيث أن هذا التعاون قد أصبح حيويًا بعد تعدد النظم غير الموحدة لتبادل المعلومات عن الركاب مما أثر سلبياً على جدوى صناعة النقل الجوي.*

*فاين الجمعية العمومية:*

- ١- *تحث الدول الأعضاء على أن تنشئ لجاناً وطنية للتسهيلات وأن تستعين بها، وأن تعتمد سياسات للتعاون الإقليمي مع الدول المجاورة.*
- ٢- *تطلب إلى المجلس أن يضع ما يلزم من مواد إرشادية بشأن إعداد برامج و/أو لجان وطنية في مجال التسهيلات، عند الاقتضاء، بوصفها بنوداً مكّملة لأحكام الملحق التاسع؛*

٣- تحت الدول الأعضاء على المشاركة في برامج التسهيلات الإقليمية وشبه الإقليمية للمنظمات الدولية الحكومية الأخرى المعنية بالطيران.

٤- تحت الدول الأعضاء على أن تتخذ جميع التدابير الضرورية من خلال لجان التسهيلات الوطنية أو بالوسائل الملائمة الأخرى للقيام بما يلي:

أ) المواظبة على استعراض اهتمام جميع الهيئات المختصة، كل في حكومتها، للحاجة إلى ما يلي:

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

(٢) إيجاد الحلول المناسبة للمشاكل اليومية في مجال التسهيلات.

ب) المبادرة إلى تنفيذ إجراءات المتابعة الضرورية.

٥- تحت الدول الأعضاء على أن تشجع لجان التسهيلات الوطنية أو لجان التسهيلات الأخرى على دراسة مشاكل التسهيلات، وأن تتسق نتائج هذه الدراسات مع النتائج التي توصلت إليها الدول الأعضاء الأخرى التي ترتبط معها بصلات جوية.

٦- تحت الدول المتجاورة والمتاخمة على أن تتشاور فيما بينها بشأن المشاكل المشتركة التي قد تجابهها في مجال التسهيلات، كلما تبين أن تلك المشاورات قد تؤدي إلى حل موحد لتلك المشاكل.

٧- تحت الدول الأعضاء على 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 ومنع الهجرة غير القانونية وغيرها من الأخطار التي تهدد المصالح الوطنية.

٨- تحت الدول الأعضاء على أن تدعو المشغلين الدوليين واتحاداتهم إلى المشاركة إلى أقصى حد ممكن في النظم الإلكترونية لتبادل البيانات، وذلك لتحقيق أعلى مستويات الكفاءة في خدمة الركاب والبضائع في المطارات الدولية.

٩- تحت الدول الأعضاء على أن تكفل، لدى استخدامها نظمها الخاصة بتبادل البيانات الإلكترونية، أن اشتراطاتها فيما يتصل بالبيانات عن الركاب تتماشى مع المعايير الدولية التي أقرتها وكالات الأمم المتحدة ذات الصلة لهذا الغرض.

١٠- تحت الدول والمشغلين الجويين على أن يبذلوا، بالتعاون مع المنظمات الدولية المهتمة، جميع الجهود الممكنة لتعجيل عمليات مناولة البضائع الجوية وتخليص إجراءاتها، وأن يضمنوا أمن سلسلة الإمدادات الدولية.

١١- تحت الدول الأعضاء على إقامة الحوار والتعاون بين الهيئات الوطنية والإقليمية ذات الصلة بالتسهيلات والأمن.

#### البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

١٧-١ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلستها الثالثة، في موضوع حماية البيئة على أساس تقارير التقدم الذي أحرزه

المجلس بشأن الأعمال الفنية للمنظمة عن ضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات (ورقتا العمل WP/25 و WP/26) وبشأن المسائل المتصلة بتغيير المناخ (ورقات العمل ٢٨ و ٢٩ و ٣٠ و ٣١ و ٣٢ و ٣٣). وبناء على تقارير التقدم المحرز هذه نظرت

اللجنة التنفيذية في اقتراحات المجلس لتحديث قرار الجمعية ٣٧-١٨ — البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكواو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي (WP/27) والقرار ٣٧-١٩ — البيان الموحد

بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — تغيّر المناخ (WP/34)، بالإضافة إلى ذلك ثمة ٣٤ ورقة قدمتها الدول والجهات المراقبة: 68, 70, 83, 106, 108, 131, 163, 164, 165, 166, 176, 183, 222, 234, 240, 250, 258, 268, 270, 271, 272, 275, 279, 288, 289, 297, 305, 317, 318, 327, 328, 346, 384 and 350.

## ٢-١٧ أحكام عامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي

١-٢-١٧ قدم المجلس تقريراً (WP/25) بشأن التقدم الذي أحرزته الايكاو منذ الدورة ٣٧ للجمعية العمومية بشأن المسائل المتصلة بالطيران المدني والبيئة، وأساساً بشأن أنشطة اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)، بما في ذلك اجتماعها التاسع (CAEP/9). ولقد تضمن التقرير أيضاً أنشطة ذات صلة نفذتها الأمانة العامة، فضلاً عن تعاونها مع المنظمات الأخرى.

٢-٢-١٧ وتضمنت ورقة العمل (WP/25)، ضمن أمور أخرى، اتفاق توصلت إليه لجنة حماية البيئة في اجتماعها التاسع بشأن قاعدة مقترحة جديدة في المجلد الأول بعنوان ضجيج الطائرات، من الملحق السادس عشر، مخصصة للطائرات النفاثة والطائرات المروحية وقاعدة قياسية للضجيج للطائرات ذات المراوح القلابية. ووردت تفاصيل أيضاً في اتفاق الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة بشأن أهداف تكنولوجية جديدة للتخفيض من الضجيج. وفيما يتعلق بانبعاثات محركات الطائرات، فقد أحرز تقدم بشأن القاعدة القياسية الخاصة بانبعاثات أكسيد الكربون والتي تشمل موافقة الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة على شروط التصديق على القاعدة القياسية. وترد أيضاً تفاصيل بشأن إعداد وثيقتين متصلتين بتحسينات تشغيلية، أي: اتفاق الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة بشأن أهداف تشغيلية جديدة لتخفيض احتراق الوقود وتحليل بيئي لحزمة التحسينات في منظومة الطيران. ووافق المجلس على جميع التوصيات التي قدمها الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة، وتجري استشارة الدول بشأن التعديلات المقترحة إدخالها على المجلدين الأول والثاني من الملحق السادس عشر.

٣-٢-١٧ وأعدت اللجنة التأكيد على أهمية الأعمال الفنية للمنظمة والمتصلة بالطيران المدني والبيئة، وأيدت الأعمال المتواصلة والفعالة للجنة حماية البيئة والأمانة العامة للايكاو في هذا المضمار.

٤-٢-١٧ ووفقاً لما طلبته الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين، فقد قدم المجلس ورقة العمل WP/26 والتي قدمت تقريراً عن تقييم الاتجاهات البيئية الذي أجرته لجنة حماية البيئة للتأثير الحالي والمقبل الناجم عن ضجيج الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات. ولاحظت اللجنة إسهاماً كبيراً من الدول الأعضاء والمنظمات المراقبة في تقييم الاتجاهات البيئية، التي استعرضتها لجنة حماية البيئة وتبين توافق الآراء الذي تم التوصل إليه في لجنة حماية البيئة. ولاحظت اللجنة كذلك أنه بناء على الطلب الوارد في قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩، فإن الأمانة العامة تعمل على استحداث قدرات تسمح للمنظمة بالإبلاغ المنتظم بعملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المعنية بتغير المناخ بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني ولقياس التقدم المحرز من أجل الأهداف العالمية الطموحة. وسيستفيد هذا النشاط من الإبلاغ المتزايد لبيانات استهلاك الوقود من الدول الأعضاء بالايكاو.

٥-٢-١٧ يتوقع بشكل عام أن يسجل مجموع سكان العالم المعرضين لضجيج الطائرات العالمي، لانبعاثات الطائرات التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي، ومجموع انبعاثات الطائرات في العالم التي تؤثر على المناخ العالمي، زيادة خلال فترة التحليل برمتها ولكن بمعدل أبطأ من معدل الطلب على أنشطة الطيران. ومن المتوقع أن تتحسن كفاءة الوقود المستخدم حتى عام ٢٠٥٠، غير أنه يتعين اتخاذ تدابير إضافية غير تلك الواردة في هذا التحليل كي يتسنى تحقيق الهدف الطموح العالمي المتمثل في تحسين كفاءة استخدام الوقود بنسبة ٢ في المائة سنوياً. وكذلك في سياق تكنولوجيا الطائرات والتحسينات التشغيلية وحدها، يتعين اتخاذ تدابير إضافية لتحقيق نمو محايد للكربون يتناسب مع هدف عام ٢٠٢٠. وبينما من شأن استخدام أنواع الوقود البديل المستدام أن يقدم مساهمة كبيرة في تخفيض الانبعاثات، غير أنه لا توجد بيانات كافية للتنبؤ بتوفر هذه الأنواع من الوقود أو بعمر انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عنها.

١٧-٢-٦ وأوصت اللجنة باستخدام الاتجاهات البيئية العالمية المعروضة في ورقة العمل WP/26 كأساس لاتخاذ القرارات بشأن المسائل البيئية أثناء دورة الجمعية العمومية هذه، وطلبت من المجلس مواصلة العمل في هذه المجالات بدعم من الدول وبكفالة تزويد الدورة المقبلة للجمعية العمومية بتقييم محدث للاتجاهات البيئية العالمية.

١٧-٢-٧ وأقرت اللجنة بأهمية توفير أساس ثابت للاتجاهات البيئية التاريخية والمقبلة. وأوصت بأن تحث الجمعية العمومية الدول على تقديم بيانات لاستهلاك الوقود التي طلبتها الايكاو لدعم طلب الجمعية العمومية من المجلس للإبلاغ عن انبعاثات الطيران، والنظر في المعلومات الواردة في هذه الورقة لإدراجها في تفتيحات قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٨ والقرار ٣٧-١٩.

١٧-٢-٨ وفي ورقة العمل WP/27، قدم المجلس اقتراحا بتتقيح قرار الجمعية ٣٧-١٨، البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي في ضوء التطورات التي طرأت منذ انعقاد الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين.

١٧-٢-٩ وفي ورقة العمل WP/106، أقرت الولايات المتحدة بالتقدم المحرز لتخفيض ضوضاء الطائرات وانبعاثات الطيران التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي من خلال السياسة والقواعد القياسية والإرشادات، بما في ذلك اتفاق لجنة حماية البيئة في اجتماعها التاسع بشأن القاعدة القياسية الجديدة المعنية بالضجيج الواردة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر وتوصية الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة بحث الدول على عدم تطبيق القيود التشغيلية على الطائرات التي تتمثل للفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر و/أو للقاعدة القياسية الخاصة بالضجيج، فور اعتماد المجلس لها. ودعت الورقة أيضا الجمعية العمومية لإعادة تأكيد التزامها بالنهج المتوازن لإدارة ضجيج الطائرات، مع الإقرار بعدم وجوب تطبيق قيود التشغيل كحل أول وتنفيذها فقط بعد النظر في كل عنصر من العناصر الأخرى. وتؤيد الولايات المتحدة أيضا المضي في العمل بشأن إعداد قاعدة قياسية لتصديق الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة.

١٧-٢-١٠ وفي ورقة العمل WP/70، رحبت ليتوانيا، بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، بالتقدم الذي أحرزته لجنة حماية البيئة في اجتماعها التاسع، بما في ذلك الاتفاق بشأن قاعدة قياسية للضجيج بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر وبشأن الأعمال المتواصلة المتصلة بإعداد قاعدة قياسية للجسيمات غير المتطايرة (nvPM). وشجعت الورقة أيضا مصنعي محركات الطائرات على الإسهام إسهاما جيدا في الأعمال المتعلقة بأخذ العينات وقياس الجسيمات غير المتطايرة.

١٧-٢-١١ وفي ورقة العمل WP/297، أعرب التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) عن أن القاعدة القياسية الخاصة بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون ستشكل عنصرا متكاملا من سلة تدابير الايكاو، وإنه إذا لم تؤثر هذه القاعدة القياسية تأثيرا جيدا، ستتكفل بذلك التدابير الأخرى الموجودة في سلة التدابير المذكورة. ودعت ورقة العمل الجمعية العمومية إلى التأكيد على أن القاعدة القياسية الخاصة بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون هي عنصر أساسي من عناصر سلة التدابير وطلبت من المجلس ضمان امتثال لجنة حماية البيئة لالتزامها بالموافقة على قاعدة قياسية تسفر عن تخفيض كبير في الانبعاثات يتجاوز الأعمال المعتادة.

١٧-٢-١٢ ورحبت اللجنة بالتقدم الذي أحرزته لجنة حماية البيئة في اجتماعها التاسع بما في ذلك الاتفاق بشأن قاعدة قياسية للضجيج بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر، وشجعت أعمالها المقبلة من أجل إعداد قاعدة قياسية للجسيمات الدقيقة غير المتطايرة وقاعدة قياسية بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

١٧-٢-١٣ وفي ورقة العمل WP/327، وصف الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) الشواغل الصحية الممكن حدوثها بشأن تعرض موظفي المطارات للجسيمات الدقيقة الصادرة عن عوادم محركات الطائرات ومحركات الديزل بالمطارات، ودُعيت الجمعية العمومية إلى حث الايكاو على توسيع نطاق سياساتها وممارساتها المتصلة بحماية البيئة لكي تشمل حماية صحة الموظفين وسلامتهم، وفقا لذلك. وشدد الاتحاد على أنه قد تم إنشاء فريق عمل يتكون من مديرين من مطار كوبنهاغن وشركات عاملة في المطار ونقابات عمال تمثل موظفي المطار، وأن هذا الأمر سيشكل نقطة بداية لإجراء المناقشات.

١٧-٢-١٤ وأشار رئيس الجلسة إلى مواصلة الايكاو العمل مع عدد من المنظمات الدولية، بما فيها منظمة الصحة العالمية، بشأن تأثير الطيران على البيئة بجوار المطارات. وأوضح أن لجنة حماية البيئة تنفذ حاليا برنامج عمل لإعداد قاعدة

قياسية للتصديق بشأن الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة (nvPM) لمحركات الطائرات وأن الأبحاث جارية للمضي قدما في فهم تشكّل الجسيمات المتطايرة وأن المعلومات التي قدمها الاتحاد الدولي لعمال النقل ستُعرض على نظر لجنة حماية البيئة لبحثها في عملها.

١٧-٢-١٥ وفي ورقة العمل WP/222، قدمت الهند معلومات بشأن مبادراتها لإدارة ضجيج الطائرات في الهند، وطلبت إعداد دراسات بشأن الضجيج وتركيب نظم رصد للضجيج في المطارات الرئيسية، فضلا عن رسم خطط عمل في المطارات الرئيسية فيما يتعلق بالحدود الدنيا للضجيج وخطط استخدام الأراضي الخاصة بهذه المطارات، وذلك وفقا لإرشادات الايكاو بشأن النهج المتوازن لإدارة ضجيج الطائرات.

١٧-٢-١٦ وفي الوثيقة WP/240، وصفت جنوب أفريقيا كيفية حظر الطيران الليلي في أجزاء متفرقة من العالم التي تؤثر على قطاع الطيران العالمي، ودعت الجمعية العمومية إلى ضمان مواصلة قيام الايكاو بدور ريادي في وضع إرشادات للسياسات لتناول مسألة حظر الطيران الليلي. وشجعت الورقة الايكاو على مواصلة رصد ممارسات الدول بشأن حظر الطيران الليلي وتقييم تأثيرها على تشغيل الخدمات الجوية. وطلبت الورقة أيضاً من الدول والأقاليم التي فرضت حالات حظر للطيران الليلي إعادة النظر في سياساتها.

١٧-٢-١٧ وفي ورقة العمل WP/163، أيد اتحاد النقل الجوي الدولي التوصية التي قدمتها لجنة حماية البيئة في اجتماعها التاسع التي تفيد بأنه ينبغي على الدول الامتناع عن فرض قيود تشغيلية على الطائرات التي تمتلك للفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر و/أو لقاعدة قياسية جديدة بشأن الضجيج. وعارضت الإياتا أيضاً معارضة شديدة أي تدبير من شأنه أن يؤدي إلى التخلص التدريجي من الطائرات التي تمتلك للفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر. ودعت الورقة الجمعية العمومية إلى النظر في التعديلات المقترحة إدخالها على قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٨، المرفقان (د) و(ه).

١٧-٢-١٨ وفيما يتعلق بحظر الطيران الليلي، فقد أشارت اللجنة إلى أنه قد تمت مناقشة هذا الموضوع في الدورة الماضية للجمعية العمومية، حيث أحيط علما بتقييم لحظر الطيران الليلي أجرته لجنة حماية البيئة وطلبت الهند إجراء المزيد من الدراسات في هذا الشأن. ووافقت الجمعية العمومية في دورتها الماضية على إحالة هذا الموضوع إلى المجلس لكي ينظر فيه، وعرضت الهند توفير الموارد اللازمة لإجراء المزيد من الدراسات، مشيرة إلى القيود الخاصة بالموارد لدى الأمانة العامة. ومنذ انعقاد الدورة الماضية للجمعية العمومية، ورهنا بالتمويل المقدم من الهند، فقد واصلت الأمانة العامة العمل في هذا المجال بدعم من المستشارين وتم وضع الصلاحيات، ومع ذلك لم يقدم التمويل حتى الآن. ولقد جرى التوضيح بأن الهند ستنتصل بالأمانة العامة في الوقت المناسب لتقديم الموارد اللازمة لتنفيذ المزيد من الدراسات بشأن حظر الطيران الليلي.

١٧-٢-١٩ وأوصت اللجنة الجمعية العمومية بإعادة التأكيد على التزامها بالنهج المتوازن، والإقرار بعدم تطبيق القيود على التشغيل كحل أول وعدم تطبيق ذلك إلا بعد النظر في كل عنصر من العناصر الأخرى. وأيدت اللجنة التوصية التي قدمتها لجنة حماية البيئة لحث الدول على عدم تطبيق قيود تشغيلية على الطائرات التي لا تمتلك للقاعدة المقترحة لتصديق الضجيج الواردة بالفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، و/أو القاعدة القياسية الجديدة الخاصة بالضجيج، فور اعتماد المجلس لها.

١٧-٢-٢٠ وفيما يتعلق بالتعديلات المدخلة على قرار الجمعية ٣٧-١٨، فقد وافقت اللجنة على جميع التعديلات التي اقترحتها الأمانة العامة بالمرفق بورقة العمل WP/27. وبالإضافة إلى ذلك، وفيما يتصل بالتعديلات التي اقترحتها اتحاد النقل الجوي الدولي في ورقة العمل WP163، فقد وافقت اللجنة على التوصية على أن ترد المقترحات المقترحة إدخالها على المرفق (د) وعلى الفقرة الرابعة من ديباجة المرفق (ه) بمشروع نص القرار الوارد في المرفق بورقة العمل WP/27.

١٧-٢-٢١ وفي ورقة العمل WP/318، أعربت الأرجنتين عن اقتضاء تيسير تبادل المعلومات والآراء فيما بين الدول في إقليم لا يسهم إسهاما مباشرا في أعمال لجنة حماية البيئة وأوصت بأن يُعبر القرار عن أن المجلس يشجع المكاتب الإقليمية على الترويج للمبادرات المتنوعة (مثل الحلقات الدراسية وحلقات العمل وغيرها من الاجتماعات المماثلة) لكي تتمكن الدول غير

الأعضاء بلجنة حماية البيئة أو غير مراقبين بها من الاستفادة بصورة أكبر من أعمال لجنة حماية البيئة. ورحبت اللجنة بالاقتراح وكررت الحاجة إلى مشاركة الدول غير الأعضاء باللجنة في أعمالها.

١٧-٢-٢٢ وفي ورقة العمل WP/348، قدمت فينتام معلومات بشأن مبادراتها من أجل التخفيف من الضجيج والانبعاثات الناجمة عن العمليات الجوية المحلية والدولية.

١٧-٢-٢٣ وافقت اللجنة على توصية بأن تعتمد الجمعية العمومية القرار التالي:

القرار ١/١٧ (أعيد ترقيمه ليكون القرار ٣٨-١٧)

**بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي**

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها ٣٧-١٨، أن تواصل في كل دورة من دوراتها العادية اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة،

ولما كان القرار ٣٧-١٨، يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكن مترابطة،

وبالنظر إلى الحاجة إلى التعبير عن التطورات التي استجبت منذ الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية في مجال ضجيج وانبعاثات محركات الطائرات.

وبالنظر إلى الحاجة إلى إدراج سياسة محددة للايكاو لمعالجة تأثير الطيران على المناخ العالمي (القرار ٣٨-١٨: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ)، والشاغل المتزايد بشأن الطيران وتغيير المناخ كجزء من سياسات وممارسات الايكاو المتعلقة بحماية البيئة.

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه، مع القرار ٣٨-١٨: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ، تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، حسبما كانت هذه السياسات قائمة عند اختتام الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية:

- المرفق (أ) — لمحة عامة
- المرفق (ب) — وضع القواعد والتوصيات والإجراءات و/أو الإرشادات بشأن نوعية البيئة
- المرفق (ج) — السياسات والبرامج المبنية على "النهج المتوازن" للسيطرة على ضجيج الطائرات
- المرفق (د) — سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي يتجاوز ضجيجها المستويات المنصوص عليها في المجلد الأول من الملحق السادس عشر
- المرفق (هـ) — فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضجيج 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 تعقدها الجمعية العمومية سياسات وممارسات الايكاو في مجال حماية البيئة لتستعرضها.

٣- تعلن أن هذا القرار مع القرار 18-٣٨: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ، يحل محل القرارين ١٨-٣٧ و ٣٧-١٩.

## 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 وعلى 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، والاستخدام الملائم لآليات تخطيط المطارات، وتخطيط وإدارة واستخدام الأراضي، والتدابير القائمة على آليات السوق.

ولما كان جميع الدول الأعضاء لدى الايكاو 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 مهماً 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. ولما كانت المعلومات الموثوق فيها وأفضل المعلومات المتوفرة عن آثار الطيران على البيئة ضرورية كي تعد الايكاو ودولها الأعضاء السياسة الخاصة بها.

ولما كانت بقدر ما توجد أوجه ترابط معترف بها بين آثار الطيران على البيئة، مثل الضجيج 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 مهماً لإحراز تقدم في فهم آثار الطيران على البيئة ومن أجل وضع السياسات الملائمة لمعالجة هذه الآثار.

وإقراراً بأهمية البحث والتطوير في مجال كفاءة استخدام الوقود وبدائل الوقود للطيران التي ستتيح عمليات النقل الجوي الدولي بتأثير أقل على البيئة.



فإن الجمعية العمومية:

١- تعلن أن الايكاو، 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 بمسؤوليتها وبمسؤولية دولها الأعضاء عن تحقيق أقصى درجة من التوافق بين التطور الآمن والمنظم للطيران المدني من ناحية ونوعية البيئة من ناحية أخرى. وعند اضطلاع الايكاو ودولها الأعضاء بمسؤولياتها، فإنها سوف تسعى للقيام بما يلي:

(أ) الحد أو خفض من عدد المتأثرين بضجيج 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.

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

٣- تطلب إلى المجلس أن يقيم بانتظام الوضع الحالي والمستقبلي لضجيج الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات والاستمرار في إعداد أدوات لهذا الغرض.

٤- 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.

٥- 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.

٦- تطلب إلى المجلس أن ينشر معلومات عن الوضع والاتجاهات في الحاضر والمستقبل لضجيج الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات، على عمل لجنة حماية البيئة، وعن سياسة الايكاو وموادها الإرشادية في مجال البيئة بطريقة ملائمة، مثلاً من خلال تقديم التقارير المنتظمة والحلقات الدراسية، بما في ذلك من خلال التنسيق مع المكاتب الإقليمية للايكاو.

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

٨- تدعو الدول والمنظمات الدولية إلى تقديم المعلومات والبيانات العلمية اللازمة لتمكين الايكاو من تقوية عملها في هذا المجال.

٩- 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.

١٠- تحث 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 الإرشادات بشأن نوعية البيئة

لما كانت مشكلة ضجيج الطائرات في المناطق المجاورة لمطارات كثيرة في العالم مازالت تثير القلق العام وتحد من تطوير البنية الأساسية للمطارات، تتطلب 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 مصدرا للقلق ويقتضي اتخاذ إجراءات ملائمة.

وإقراراً بأن ثمة أوجه ترابط متعلقة بالتصميم والتكنولوجيا وعمليات الطائرات عند معالجة الشواغل المتصلة بالضجيج 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 والإرشادات لضجيج الطائرات وانبعاثات المحركات.

ولما كان المجلس قد اعتمد المجلد الأول من الملحق السادس عشر بعنوان: ضجيج الطائرات، الذي يشتمل على قواعد ترخيص مستويات ضجيج 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 الجديدة، وأخطر الدول الأعضاء بذلك.

وحيث أن المجلس قد شرع في الأعمال المتعلقة بوضع شروط ترخيص انبعاثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة؛ وترجيحاً بالاتفاق الذي توصلت إليه لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن شروط الترخيص لقواعد قياسية عالمية بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات.

ولما كانت الإرشادات السياسية من الايكاو بشأن تدابير معالجة الشواغل البيئية المتعلقة بضجيج الطائرات وانبعاثات محركاتها قد تم تطويرها وتعديلها ونشرها.

ولما كان المجلس قد اعتمد أهداف تكنولوجية متوسطة وطويلة الأجل لخفض الضجيج وأكاسيد النيتروجين وأهداف تكنولوجية وتشغيلية لخفض حرق الطائرات للوقود.

### فإن الجمعية العمومية:

١- ترحب بالفوائد المستمرة للقاعدة القياسية الجديدة الأكثر صرامة بخصوص ضجيج الطائرات لإدراجها في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر والتي دخلت حيز النفاذ في ٢٠٠٦/١/١؛

٢- ترحب بنظر المجلس في يونيو ٢٠١٣، في القاعدة القياسية الجديدة الأكثر صرامة بشأن الضجيج التي من المقرر تطبيقها في ٢٠١٧/١٢/٣١ أو بعد هذا التاريخ، وفي ٢٠٢٠/١٢/٣١ أو بعد هذا التاريخ بالنسبة للطائرات التي يقل وزنها عن ٥٥ طناً؛

٣- ترحب بنظر المجلس، في يونيو ٢٠١٣، في القاعدة القياسية الجديدة بشأن الضجيج التي من المقرر تطبيقها اعتباراً من ٢٠١٨/١/١ أو بعد هذا التاريخ على الطائرات التي تعمل بمراوح قلابية؛

٤- ترحب بالخطة التي وافق عليها المجلس في يونيو ٢٠١٣ لمواصلة وضع قاعدة قياسية لثاني أكسيد الكربون للطائرات ووضعها في صيغتها النهائية بحلول سنة ٢٠١٦؛

- ٥ - *تطلب إلى* المجلس أن يواصل بنشاط وضع القاعدة والتوصيات والإجراءات و/أو الإرشادات التي تعالج تأثير الطيران على البيئة، وذلك بمساعدة وتعاون هيئات المنظمة الأخرى والمنظمات الدولية الأخرى؛
- ٦ - *ترحب* باعتماد المجلس في يونيو ٢٠١٣ الأهداف التكنولوجية متوسطة وطويلة الأجل لخفض ضجيج الطائرات والأهداف التكنولوجية والتشغيلية للحد من استهلاك الطائرات للوقود؛
- ٧- *تطلب إلى* المجلس ضمان مواصلة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لبرنامج عملها في مجالي الضجيج والانبعاثات على وجه السرعة، من أجل وضع الحلول الملائمة بأسرع ما يمكن، وإتاحة الموارد اللازمة لتحقيق ذلك؛
- ٨- *تحث* الدول الأعضاء من أقاليم العالم غير الممثلة بالشكل الكافي حالياً في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على أن تشارك في أعمال تلك اللجنة؛
- ٩- *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؛
- ١٠- *تحث* الدول الأعضاء على أن تتبع، حسب ما هو ملائم، الأحكام التي وضعتها الإيكاو عملاً بالفقرة (٥) من هذا المرفق؛
- ١١- *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 ضجيج 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 ضجيج الطائرات يمكن أن يعيق دور الطيران المدني في التنمية الاقتصادية.
- ولما كانت* حدة مشكلة ضجيج 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 ضجيج الطائرات ووضع إرشادات بشأن كيفية تنفيذ الدول لهذا النهج.
- ولما كان* النهج المتوازن للتعامل مع الضجيج الذي وضعته الإيكاو يتكون من تحديد مشكلة الضجيج في المطار ثم تحليل مختلف التدابير المتاحة لخفض الضجيج عن طريق استكشاف أربعة عناصر رئيسية هي: خفض الضجيج عند المصدر، وتخطيط وإدارة استخدام الأراضي، والإجراءات التشغيلية لتقليل الضجيج، وفرض القيود التشغيلية، بهدف معالجة مشكلة الضجيج بأقصى فعالية من حيث التكلفة.
- ولما كان* تقييم الوقع الحاضر والمستقبلي لضجيج الطائرات يعد أداة أساسية لتضع الإيكاو ودولها الأعضاء السياسات العامة.

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 الضجيج في مطاراتها، على أساس سياسات وقواعد الايكاو.

ولما كانت الإرشادات التي أعدتها الايكاو لمساعدة الدول على تنفيذ النهج المتوازن (إرشادات عن النهج المتوازن للسيطرة على ضجيج الطائرات (Doc 9829)) قد تم تحديثها فيما بعد.

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

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

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

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

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

#### فإن الجمعية العمومية:

١- تتأشد جميع الدول الأعضاء في الايكاو، والمنظمات الدولية، أن تعترف بالدور القيادي للايكاو في معالجة مشكلات ضجيج الطائرات؛

٢- تحث الدول على ما يلي:

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

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

١) تقدير حجم مشكلة الضجيج 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؛

٣- تشجع الدول على ما يلي:

أ) تشجيع ودعم الدراسات وبرامج البحوث والتكنولوجيا الهادفة إلى خفض الضجيج 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 بالضجيج، وتطبيق تدابير تخفيف الضجيج في المناطق المتأثرة بالضجيج، بما يتوافق مع المرفق (و) بهذا القرار؛

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

د) وعدم 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؛

٤- تطلب إلى الدول القيام بما يلي:

أ) العمل المشترك على نحو وثيق لضمان الاتساق بين برامجها وخططها وسياساتها قدر الإمكان؛  
ب) ضمان أن يتوافق تطبيق أي تدابير لخفض الضجيج مع مبدأ عدم التمييز الوارد في المادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو؛

ج) مراعاة الظروف الاقتصادية الخاصة للبلدان النامية؛

٥- تدعو الدول إلى أن تواصل إعلام المجلس بسياساتها وبرامجها المتعلقة بالتخفيف من حدة مشكلة ضجيج الطائرات في الطيران المدني الدولي؛

٦- تطلب إلى المجلس القيام بما يلي:

أ) إجراء تقييم متواصل لتطور أثر ضجيج الطائرات؛  
ب) ضمان تحديث الإرشادات عن النهج المتوازن الواردة في الوثيقة Doc 9829 وجعلها مستجيبة لحاجات الدول؛

ج) تعزيز استخدام النهج المتوازن، من خلال عقد حلقات عمل، على سبيل المثال؛

٧- وتناشد الدول تقديم الدعم المناسب لأعمال الأيكاو 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 يتجاوز ضجيجها المستويات المنصوص عليها في المجلد الأول من الملحق السادس عشر

لما كانت قواعد ترخيص مستويات ضجيج 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 الضجيج، من العمليات الدولية في جميع مطارات الدولة الواحدة أو الأكثر.

ولما كانت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران قد خلصت إلى أن السحب العام لطائرات الفصل الثالث من قبل جميع البلدان التي فرضت قيوداً تشغيلية على عمليات طائرات الفصل الثاني، أمر لا يمكن تأييده على أساس التكاليف والمنافع، ونفذت أعمالاً أدت إلى التوصية بقاعدة قياسية جديدة لترخيص الضجيج في المجلد الأول من الملحق السادس عشر على أساس عدم وجوب النظر في سحب جديد للطائرات.

ولما كانت بعض الدول قد سحبت من الخدمة الطائرات التي يتجاوز ضجيجها 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 تنفيذ هذا السحب.

وإدراكاً لأن الهدف من قواعد الضجيج الواردة في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات. وإدراكاً لأن القيود التشغيلية على الطائرات الحالية تزيد من تكاليف شركات الطيران وتفرض عبئاً اقتصادياً ثقيلاً، 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 ضجيج 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 يتجاوز ضجيجها 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 الضجيج 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 اعتبرت هذه الدول محدثة لمشكلات الضجيج أو أعلنت أنها محدثة لمشكلات الضجيج، وعلى الفترات الزمنية التي تسبب الضجيج فيها إزعاجاً 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 أعلاه، سحب الطائرات التي تمثل لقواعد ترخيص الضجيج المنصوص عليها في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، ولكن ضجيجها 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 حالياً إلى أقاليمها، سحباً تدريجياً على مدى فترة من الزمن لا تقل عن سبع سنوات؛
- ب) ألا تفرض، قبل انتهاء الفترة المذكورة أعلاه، قيوداً على عمليات أي طائرات قبل مرور ٢٥ سنة على تاريخ إصدار أول شهادة صلاحية لها للطيران؛
- 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 الايكاو وجميع الدول المعنية بجميع القيود المفروضة؛

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

- أ) تخفيف تأثير الضجيج 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- تحت الدول على ألا تفرض تدابير لسحب الطائرات التي تمتثل، بموجب شهادة الضجيج الأصلية أو المجددة، لقواعد ترخيص الضجيج المنصوص عليها في الفصل الثالث أو الفصل الرابع أو أي فصل حديث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

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

٦- تحت 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 الضجيج في المطارات

لما كانت قواعد ترخيص ضجيج 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 الضجيج يحد أو يقلل من استخدام الطائرة لذلك المطار.

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

ولما كان من المتوقع أن تحدث تخفيضات أخرى في الضجيج عند المصدر نتيجة اعتماد قواعد قياسية جديدة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر ومن خلال أعمال تكنولوجيا تخفيض الضجيج بالأسطول.

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

ولما كان تطبيق سحب الطائرات التي تمتثل لقواعد ترخيص الضجيج الواردة في الفصل الثاني بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر ويتجاوز ضجيجها 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 لضجيج 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 ضجيج الطائرات خلال العقدين المقبلين، وقد بدأت بعض الدول تنظر تبعاً 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 الايكاو (Doc 9829) وينبغي أن تكون هذه القيود موضوعة خصيصاً 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 الموضوعة في المرفق (د) بهذا القرار والإرشادات الأخرى ذات الصلة التي وضعتها الأيكاو.

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

وتسليماً منها بأن القصد من قواعد الضجيج الواردة في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات، وخصوصاً بأن القاعدة الواردة في الفصل الرابع بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر وأي مستويات صرامة أخرى 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 الضجيج في مطاراتها ويمكن أن تؤثر على تنفيذ هذا المرفق.

فاين الجمعية العمومية:

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

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

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

ب) إجراء تقييم كامل لجميع التدابير الأخرى المتاحة لمعالجة مشكلة الضجيج في المطار المعني وفقاً 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 الضجيج الأصلية أو المجددة، على ما يلي:

أ) الاستناد في فرض هذه القيود على أداء الطائرة من حيث الضجيج حسبما تبين من إجراءات الترخيص التي أجريت وفقاً للمجلد الأول من الملحق السادس عشر؛

ب) إعداد هذه القيود بحيث تتناسب مع مشكلة الضجيج في المطار المعني وفقاً للنهج المتوازن؛

ج) الاقتصار على القيود الجزئية حسب الإمكان بدلاً من سحب الطائرات تماماً 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، لتجنيبهم الصعوبات التي لا داعي لها، وذلك عن طريق منحهم إعفاءات؛

و) فرض هذه القيود تدريجياً، 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 الايكاو والدول المعنية الأخرى بجميع القيود المفروضة؛

٤- وتحت الدول كذلك على ألا تسمح بفرض أي قيود تشغيلية تهدف إلى سحب الطائرات، التي تتمثل بموجب شهادتها الأصلية أو المجددة، لقواعد الضجيج الواردة في الفصل الرابع 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 الضجيج. ولما كان عدد الأشخاص المتأثرين بضجيج الطائرات يتوقف على الطريقة التي يتم بها تخطيط وإدارة استخدام الأراضي المحيطة بالمطارات، ولا سيما مدى السيطرة على التنمية السكنية والأنشطة الأخرى الحساسة للضجيج. ولما كان من الممكن حدوث زيادة كبيرة في نشاط معظم المطارات، وثمة خطر في أن يؤدي الاستخدام غير الملائم للأراضي بالقرب من المطارات إلى تقييد النمو في المستقبل.

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

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

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

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

وبالنظر إلى أن الإرشادات بشأن التخطيط المناسب لاستخدام الأراضي وتدابير خفض الضجيج قد وردت في الجزء الثاني من دليل تخطيط المطارات (Doc 9184) — استخدام الأراضي والقيود البيئية، الذي يحتاج إلى تنقيح من أجل تضمينه الأحكام اللازمة لمراعاة الآثار المترتبة عن الانبعاثات؛

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 تتفادى حسب الإمكان الاستخدام غير الملائم للأراضي أو التعدييات في المناطق التي خفض فيها الضجيج.

٢- تحث الدول على أن تكفل أن احتمال خفض مستويات الضجيج الناجم عن تشغيل طائرات أقل ضجيجاً 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 ساحة لتقليل مشكلات ضجيج الطائرات بالتدابير الوقائية:

- (أ) إنشاء المطارات الجديدة في أماكن ملائمة، مثل الأماكن البعيدة عن المناطق الحساسة للضجيج؛
- (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 الضجيج المختلفة، مع مراعاة أعداد السكان الحالية والزيادة المتوقعة بالإضافة إلى تقديرات نمو الحركة، ووضع معايير للاستخدام الملائم لتلك الأراضي حسب إرشادات الايكاو؛
- (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- وتطلب من المجلس ما يلي:

- (أ) أن يضمن تحديث الإرشادات المتعلقة باستخدام الأراضي والواردة في الوثيقة رقم Doc 9184 وجعلها ملببة لاحتياجات الدول؛
- (ب) وأن ينظر في الخطوات التي يمكن اتخاذها لتعزيز إدارة استخدام الأراضي، ولا سيما في أجزاء العالم التي قد تتوفر فيها الفرصة لتلافي مشكلات ضجيج الطائرات في المستقبل.

## المرفق (ز)

### الطائرات الأسرع من الصوت — مشكلة الفرقة الصوتية

لما كانت التدابير قد اتخذت، منذ تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت في الخطوط التجارية، لتلافي الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس بسبب الفرقة الصوتية، مثل إقلاق النائمين وإصابة الأشخاص والممتلكات في البر والبحر بسبب تضخيم الفرقة الصوتية.

ولما كانت الدول القائمة بإنتاج هذه الطائرات الأسرع من الصوت، تواصل هي ودول أخرى إجراء البحوث عن الآثار الجسمانية والفسولوجية والاجتماعية الناجمة عن الفرقة الصوتية.

فإن الجمعية العمومية:

١- تؤكد من جديد على الأهمية التي تعلقها على ضمان تلافي الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس بفعل الفرقة الصوتية الناتجة عن تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت في الخطوط التجارية.

٢- تكلف المجلس، في ضوء المعلومات المتوفرة وبلاستعانة 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 بالفرقة الصوتية، للتوصل إلى اتفاق دولي لقياس الفرقة الصوتية، وتعريف المصطلحات من الناحية الكمية أو الوصفية لعبارة "الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس" ووضع الحدود المناظرة.

٣- تدعو الدول التي تقوم بإنتاج الطائرات الأسرع من الصوت إلى تزويد الأيكاو في الوقت المناسب باقتراحات حول طريقة الالتزام بالمواصفات التي تقررها الأيكاو.

## 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 بالضجيج ونوعية الهواء المحلي وتغير المناخ.

وإقراراً بأن الأيكاو قد وضعت معايير فنية وعززت وضع إجراءات تشغيلية أدت إلى خفض كبير لتلوث نوعية الهواء المحلي من الطائرات.

ولما كانت ملوثات عديدة مثل السخام والهيدروكربونات غير المحروقة الصادرة عن محركات الطائرات تؤثر على نوعية الهواء المحلي والإقليمي قد شهدت انخفاضاً كبيراً خلال العقود القليلة الماضية.

ولما كان التقدم المحرز مؤخراً 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 ازدياداً 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 الأيكاو قد أعدت إرشادات سياسية للدول الأعضاء بشأن الرسوم (سياسات الأيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، Doc 9082) بما في ذلك إرشادات محددة بشأن الرسوم المتصلة بالضجيج والرسوم المتصلة بالانبعاثات من أجل نوعية الهواء المحلي.

ولما كان مجلس الأيكاو قد اعتمد في ١٩٩٦/١٢/٩ قراراً فيه السياسات المؤقتة بشأن فرض الرسوم والضرائب على الانبعاثات، أوصي فيه بشدة بأن أيًا 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 الايكاو قد اعتمد مواد سياسية وإرشادية تتعلق باستخدام الرسوم المتصلة بالانبعاثات لمعالجة أثر انبعاثات محركات الطائرات في المطارات أو حولها.

وإذ تلاحظ أن مجلس الايكاو قد نشر معلومات عن نظم إدارة الانبعاثات التي يستخدمها أصحاب المصلحة في الطيران.

وتلاحظ أن مجلس الايكاو قد أعد دليلاً إرشادياً 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 وضع شروط لترخيص انبعاثات المواد الجسيمية غير المتطايرة مع مواصلة رصد التقدم في الفهم العلمي والفني للمكونات المتطايرة وغير المتطايرة لانبعاثات المواد الجسيمية؛

٤- تشجع الدول الأعضاء على اتخاذ ما يلزم من إجراءات للمساعدة على وضع شروط ترخيص الانبعاثات من الجسيمات غير المتطايرة؛

٥- تطلب من المجلس أن يكفل المراعاة الواجبة لأوجه الترابط بين التدابير لخفض ضجيج الطائرات وانبعاثات محركاتها التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي وكذلك على المناخ العالمي؛

٦- تطلب من المجلس مواصلة عمله على وضع أهداف تكنولوجية وتشغيلية طويلة الأجل فيما يتعلق بالمسائل البيئية للطيران، بما في ذلك انبعاثات أكاسيد النتروجين من الطائرات؛

٧- تطلب من المجلس مواصلة تعزيز التحسينات التشغيلية وتحسينات الحركة الجوية التي تقلل تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات؛

٨- 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 الايكاو بها؛

٩- ترحب بوضع وترويج مواد إرشادية بشأن المسائل المتعلقة بتقييم نوعية الهواء المتصلة بالمطارات؛

١٠- 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؛

١١- ترحب بوضع الإرشادات بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي وتطلب من المجلس أن يواصل تحديث هذه الإرشادات وتحت الدول الأعضاء على تداول المعلومات عن تنفيذ مثل هذه الرسوم؛

١٢- وتحث الدول الأعضاء على ضمان أعلى مستوى عملي من التوافق وان تراعي على النحو الواجب سياسات الايكاو وإرشاداتها بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي.

### ١٧-٣ تغير المناخ

#### أنواع الوقود البديل المستدام لأغراض الطيران

١٧-٣-١ قدم المجلس ورقة العمل WP/28 عن الأنشطة التي اضطلعت بها الايكاو لتعزيز وتسهيل استحداث واستخدام أنواع وقود بديلة ومستدامة لأغراض الطيران بما فيها تبادل المعلومات عن أفضل الممارسات فيما بين الدول وغيرها من الجهات المعنية، أي من خلال حلقة عمل الايكاو بشأن أنواع الوقود البديل المستدام المعقودة في أكتوبر ٢٠١١، وتحديث الموقع الإلكتروني لإطار الايكاو العالمي لأنواع الوقود البديل لأغراض الطيران، وتشجيع المبادرات العالمية بما في ذلك القيام، بمناسبة مؤتمر قمة ريو+٢٠ في حزيران/يونيو ٢٠١٢، بإطلاق مبادرة الايكاو "مسار الطيران إلى مستقبل مستدام".

١٧-٣-٢ وتم، في حزيران/يونيو ٢٠١٢، إنشاء فريق الخبراء المعني بأنواع الوقود البديل المستدام لوضع توصيات بشأن هذا الموضوع. وعلاوة على ذلك، وكما هو وارد في ورقة العمل WP/26، واجهت أعمال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن تقييم اتجاهات ثاني أكسيد الكربون صعوبة في التحديد الكمي لمستويات الإنتاج المقبلة لأنواع الوقود البديل لأغراض الطيران، وفي توضيح التغيرات في صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على أساس دورة الحياة. وأتاحت هذه الأنشطة الفرصة لتحديد التحديات والخطوات المقبلة، بما في ذلك ضرورة التصدي للعوائق الاقتصادية الأولية للاستخدام التجاري لأنواع الوقود البديل لأغراض الطيران، وكفالة استدامة أنواع الوقود هذه، وكذلك الحاجة إلى تحسين طريقة إدراج الإنتاج المقبل والتغيرات في انبعاثات على مدى دورة الحياة في تقييم الايكاو للاتجاهات المتعلقة بالبيئة.

١٧-٣-٣ وفي ورقة العمل WP/164، قدمت إندونيسيا معلومات عن "مبادراتها الخضراء في مجال الطيران من أجل التنمية المستدامة" بشأن أنواع الوقود البديل لعمليات الطائرات، كجزء من خطة عمل الدولة بشأن تغير المناخ. ودعت الجمعية العمومية إلى مراعاة هذه المبادرة في وضع سياسة وتدابير موصى بها للتنفيذ فيما يتعلق بالتخفيف من انبعاثات غازات الدفيئة.

١٧-٣-٤ وفي ورقة العمل WP/250، قدم الاتحاد الروسي آراءه بشأن التحديات للتنمية واسعة النطاق ونشر أنواع الوقود البديل المستدام لأغراض الطيران؛ ولا سيما ضعف قدرة الإنتاج، وارتفاع الأسعار، وانخفاض "عامل الإنتاج" الإيكولوجي، ومسائل الأمن الغذائي، وما إلى ذلك.

١٧-٣-٥ وفي ورقة العمل WP/108، قدمت الولايات المتحدة تقريرا عن جهودها لتعزيز أعمال البحث والتطوير والبرهان العملي والاستخدام المتعلقة بأنواع الوقود البديل المستدام للطائرات النفاثة، بما في ذلك دعم عملية الترخيص للوقود وتحليلات الجوانب المتعلقة بالبيئة والتكلفة، وتنمية القدرة على الإنتاج، وسلمت بالتحديات التي يتعين التغلب عليها من أجل استخدام أنواع الوقود هذه. وأكدت الورقة من جديد على أهمية أنواع الوقود البديل للطائرات النفاثة في تحقيق الأهداف الدولية المتعلقة بالبيئة في مجال الطيران، وعلى أن تؤخذ التحديات في الاعتبار في وضع التوقعات لإسهامها الممكن في المستقبل القريب. ودعت الجمعية العمومية إلى التأكيد مجددا على دور الايكاو في دعم جهود الدول الأعضاء، وتيسير تبادل المعلومات، وتشاطر أفضل الممارسات فيما بين الدول بشأن عمليات البحث والتطوير والبرهان العملي والاستخدام فيما يتعلق بأنواع الوقود البديل المستدام للطائرات النفاثة.

١٧-٣-٦ وفي ورقة العمل WP/83، قدمت ليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، تقريرا عن المبادرات الجارية في أوروبا بشأن أنواع الوقود البديل المستدام لأغراض الطيران، وأيدت اصطلاح الايكاو بدور مستمر، يتمثل على وجه التخصيص في جمع المعلومات وتشجيع تطبيق معايير للاستدامة السليمة، وتيسير الاتساق في السياسات بشأن آليات ضمان استدامة أنواع الوقود البديل، وتوضيح المزايا من حيث انبعاثات غازات الدفيئة على مدى دورة الحياة، والمشاركة في المنتديات الدولية المعنية بأنواع الوقود البديل.

١٧-٣-٧ وأبرزت اللجنة التقدم المحرز منذ الدورة الأخيرة للجمعية العمومية، وأيدت اصطلاح الايكاو والدول الأعضاء فيها بالمزيد من الأعمال للتصدي للتحديات الكامنة في استحداث واستخدام أنواع وقود بديل مستدام في أغراض الطيران، بما

في ذلك الأعمال المتعلقة بمعايير الاستدامة والتوقعات المتصلة بالإنتاج المقبل والمزايا البيئية لأنواع الوقود هذه طوال دورة الحياة.

### خطط عمل الدول

١٧-٣-٨ قدم المجلس ورقة العمل WP/30 بشأن التطورات الحاصلة في الايكاو منذ الدورة الأخيرة للجمعية العمومية والمتصلة بخطط عمل الدول لأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. ولمساعدة الدول في القيام طوعية بإعداد وتقديم خطط عمل للايكاو بحلول حزيران/يونيو ٢٠١٢، على النحو الذي حدده قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩، وضعت الايكاو إطارا زمنيا مدته عامان، ووثيقة توجيهية، ونموذج لخطة عمل، ووصلة إنترنت تفاعلية، ونظمت أيضا ثماني حلقات تدريبية عملية. وفي أواسط آب/أغسطس ٢٠١٣، أعدت ٦٣ دولة عضوا تمثل حوالي ٨٠ في المائة من الحركة الجوية الدولية في العالم خطة عمل وقدمتها إلى الايكاو. وكان من المتوقع أن يؤدي تقديم خطط عمل إضافية بحلول نهاية عام ٢٠١٣ إلى جعل التغطية الإجمالية للحركة الجوية الدولية في العالم تزيد على نسبة ٩٠ في المائة.

١٧-٣-٩ وتم، استنادا إلى هذه المبادرات وعقب استعراض المعلومات الواردة في خطط العمل المقدمة إلى الايكاو، تحديد مجالات للتحسين وخطوات مقبلة لتعزيز نوعية خطط العمل، والمساعدة على تحقيق الاتساق في البيانات الواردة فيها، وزيادة عدد خطط العمل التي يجري إعدادها واستكمالها.

١٧-٣-١٠ وفي ورقة العمل WP/305، سلمت البرازيل بأهمية القيام طوعا بتقديم خطط عمل كوثائق قيمة للإبلاغ عن الجهود الجارية والخطط المقبلة لفرادى الدول الأعضاء فيما يتصل بمواجهة الآثار البيئية للطيران الدولي. وأيدت البرازيل مبادرات المنظمة، وأبرزت الطبيعة الطوعية لخطط عمل مختلف الدول، وأوصت بإتاحة إمكانية الوصول أمام الجمهور إلى الخطط المقدمة، من أجل تعزيز شفافية المبادرات وفعاليتها.

١٧-٣-١١ وفي ورقة العمل WP/165، قدمت إندونيسيا معلومات عن "مبادراتها الخضراء في مجال الطيران من أجل التنمية المستدامة" بشأن الطاقة المتجددة لعمليات المطارات كجزء من خطة عمل الدولة بشأن تغيير المناخ. ودُعيت الجمعية العمومية إلى مراعاة المبادرة فيما يتعلق بصياغة السياسات والتدابير الموصى بها للتنفيذ فيما يتعلق بتخفيف انبعاثات غازات الدفيئة.

١٧-٣-١٢ وفي ورقة العمل WP/250، أبرز الاتحاد الروسي الحاجة للحفاظ على الطابع التطوعي لخطط عمل الدول، وعلى قيمة هذه الخطط كأداة للإبلاغ عن الجهود المبذولة وعن خطط الدول الأعضاء في المستقبل.

١٧-٣-١٣ وفي ورقة العمل WP/234، أيدت الولايات المتحدة بشدة مبادرات المنظمة، وأشادت بخطط عمل الدول بوصفها أداة فعالة لتسليط الضوء على الجهود الجارية والخطط المقبلة لفرادى الدول الأعضاء لمعالجة آثار الطيران على المناخ، وإحراز تقدم صوب تحقيق أهداف الايكاو. وأوصت الورقة بتعزيز خطط العمل، بما في ذلك تقديم وتحديث الخطط كل ثلاث سنوات، بدءا من حزيران/يونيو ٢٠١٢، وإتاحة خطط العمل للجمهور لتحقيق أكبر قدر ممكن من الفعالية.

١٧-٣-١٤ وفي ورقة العمل WP/83، أكدت ليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، على ضرورة إدخال تحسينات على الطريقة التي تبلغ بها الدول عن استهلاك الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون، من أجل وضع التقدم على مسار أفضل صوب تحقيق الأهداف العالمية. وشجعت الورقة أيضا على إقامة شراكات بين الدول لوضع خطط للعمل، بما في ذلك من خلال تعبئة الدعم المالي والفني للدول الراغبة في وضع خطط العمل.

١٧-٣-١٥ وفي ورقة العمل WP/317، سلمت ١٨ دولة عضوا في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني بأهمية خطط العمل الطوعية التي تضعها الدول لتحقيق الأهداف البيئية للايكاو، وتعزيز الطيران المستدام. ولهذا التزم منطقة أمريكا اللاتينية أشد الالتزام بتشجيع وضع هذه الخطط، وأشار إلى أن ست دول من أمريكا الوسطى وضعت وقدمت خطة عمل مشتركة (WP/279).

١٧-٣-١٦ وأفاد الرئيس بتسلم خمس ورقات عمل (WP/131 و WP/268 و WP/279 و WP/328 و WP/346) قُدمت لأغراض المعلومات.

١٧-٣-١٧ وأشادت اللجنة بالنتيجة الناجحة للمبادرات، والتقدم الذي أحرزته المنظمة فيما يتعلق بإعداد وتقديم خطط عمل الدول، وأيدت استمرار عمل المنظمة في تقديم المزيد من المساعدة إلى الدول في إعداد واستكمال خطط العمل، وتنفيذ التدابير الواردة فيها.

١٧-٣-١٨ وأبرزت اللجنة أهمية تعزيز الطبيعة الطوعية لخطط عمل الدول. وشجعت الدول الأعضاء على أن تقدم طوعية بيانات أكثر اكتمالا وقوة في خطط عملها، لتسهيل تجميع الايكاو للبيانات عن الانبعاثات العالمية، وإتاحة خطط عملها للجمهور. وشجعت اللجنة أيضا على إقامة شراكات بين الايكاو، والدول، والمنظمات الأخرى، لدعم إعداد خطط العمل، وأكدت على ضرورة أن توفر الأمانة العامة المزيد من التوجيه والمساعدات الفنية الأخرى.

### مساعدة الدول

١٧-٣-١٩ قدم المجلس ورقة العمل WP/31 عن التطورات الحاصلة في الايكاو منذ الدورة الأخيرة للجمعية العمومية فيما يتصل بتقديم المساعدة إلى الدول الأعضاء في تسهيل الاستفادة من نقل التكنولوجيا، وبناء القدرات، والموارد المالية، وكذلك في إعداد خطط عمل الدول.

١٧-٣-٢٠ ويرجع المستوى العالي من الاهتمام، وتعاون الدول الأعضاء والأطراف المعنية الأخرى واشتراكها في أثناء المبادرة المتعلقة بخطط العمل، والتقدم الملموس الذي أمكن إحرازه في إطار زمني قصير جدا، إلى حد كبير إلى برنامج بناء القدرات القوي الذي تراوحت أعماله من تقديم مواد التوجيه والأدوات العملية مثل أداة الايكاو لتقدير الوفورات في الوقود، إلى الحلقات التدريبية العملية، وما يزيد على ٢٠٠ مؤتمر عن بعد شاركت فيها مراكز تنسيق وطنية. وأدت مبادرات أخرى في ميدان الاتصال، من بينها ندوة الايكاو عن الطيران وتغير المناخ المعقودة في أيار/مايو ٢٠١٣، فضلا عن مختلف المنشورات، إلى تعزيز بناء قدرات الدول ونقل التكنولوجيا إليها.

١٧-٣-٢١ وأتاحت حلقة الايكاو الدراسية المعنونة "المساعدة في الإجراءات - الطيران وتغير المناخ" المعقودة في أكتوبر ٢٠١٢ فرصا لتقديم المساعدة اللازمة لتنفيذ التدابير المحددة في خطط عمل الدول. وتم التأكيد على أن الايكاو ما برحت تقيم شراكات مع منظمات دولية أخرى بهدف بدء عمليات يمكن أن تيسر توفير التمويل للدول الأعضاء التي تحتاج إلى هذه المساعدة. ودخلت الايكاو أيضا في شراكات مع مرفق البيئة العالمية والاتحاد الأوروبي.

١٧-٣-٢٢ وفي ورقة العمل WP/176، عرضت المملكة العربية السعودية وجهة نظرها بشأن المسائل المتعلقة بالطيران الدولي وتغير المناخ. ودعت الورقة، فيما يتعلق بتقديم المساعدة إلى الدول، الجمعية العمومية إلى الحث على دراسة تحديد ووضع آليات لتيسير تقديم المساعدة الفنية والمالية إلى البلدان النامية، وكذلك تيسير وصولها إلى الموارد المالية القائمة والجديدة، ونقل التكنولوجيا، وبناء القدرات، وإجراءات التكيف مع الآثار البيئية. ودعت أيضا الجمعية العمومية إلى الحث على دراسة أفكار مبتكرة عن مصادر تمويل لتغطية تكاليف إجراءات التكيف، ونقل التكنولوجيا بدون اللجوء إلى فرض رسوم أو ضرائب على استهلاك وقود الطائرات.

١٧-٣-٢٣ وأفاد الرئيس باستلام ورقتي عمل (WP/166 و WP/270) مقدمتين لأغراض تقديم المعلومات.

١٧-٣-٢٤ وأشادت اللجنة بالتطورات الحاصلة في الايكاو فيما يتصل بتقديم المساعدة إلى الدول بشأن الطيران وتغير المناخ، بما في ذلك الشراكات الأخيرة التي تم إنشاؤها مع مرفق البيئة العالمية، والاتحاد الأوروبي، لتيسير تمويل خطط عمل الدول. وأيدت اللجنة أيضا استمرار عمل المنظمة في تقديم المساعدة إلى الدول في إعداد خطط العمل وتنفيذها، وفي استمرار تسهيل حصول البلدان النامية على الموارد المالية المتوفرة حاليا والجديدة، ونقل التكنولوجيا، وبناء القدرات.

## التعاون مع هيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى

١٧-٣-٢٥ أحال المجلس الوثيقة WP/32 التي تتناول التطورات التي حدثت فيما يخص العمل الذي اضطلعت به الايكاو في مجال البيئة بالتعاون مع هيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى منذ الجمعية العمومية الأخيرة. وتضمنت المعلومات التي وفرتها ورقة العمل التطورات الناشئة عن عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ UNFCCC؛ والمنظمة البحرية الدولية IMO؛ ومؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة UNCSD المعروف باسم مؤتمر قمة ريو + ٢٠؛ وفريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ IPCC؛ وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي؛ ومنظمة السياحة العالمية UNWTO.

١٧-٣-٢٦ وفيما يتصل بتعبئة الإيرادات لتمويل المناخ واستخدام الطيران الدولي كمصدر محتمل لتلك الإيرادات للقطاعات الأخرى في إطار المناقشة الدائرة في سياق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، تم اقتراح نص ضمن محتوى الوثيقة WP/32 يعرب عن شغل مفاده أنه ينبغي أن لا يستهدف الطيران الدولي كمصدر لمثل هذه الإيرادات بصورة غير متناسبة، بالإضافة إلى مشروع قرار للجمعية العمومية بخصوص الطيران الدولي وتغير المناخ، وفقا للاقتراح الوارد في الوثيقة WP/34.

١٧-٣-٢٧ ووافقت اللجنة على الإجراء المقترح كما ورد في الوثيقة WP/32، وأوصت الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:

(أ) دعم استمرار التعاون بين الايكاو وهيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى وخاصة في مجال الطيران الدولي وتغير المناخ؛

(ب) دعوة الدول الأعضاء إلى الإعراب عن قلقها بصورة واضحة من خلال عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية لتغير المناخ إزاء استخدام الطيران الدولي كمصدر محتمل لتعبئة إيرادات لتمويل المناخ للقطاعات الأخرى، لكفالة عدم استهداف الطيران الدولي بصورة غير متناسبة كمصدر للإيرادات؛

(ج) دعوة الدول الأعضاء إلى التواصل مع وفودها الأطراف في عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية لتغير المناخ والتنسيق معها فيما يتصل بالتطورات المتصلة بالطيران المدني وتغير المناخ في إطار الايكاو.

١٧-٣-٢٨ وتقدم المجلس بالوثيقة WP/33 التي تتناول التقدم الذي أحرزته الايكاو في تقديم الدعم إلى وكالات الأمم المتحدة الأخرى في إطار مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخيا. وظل برنامج الايكاو لحساب انبعاثات الكربون يشكل أداة الأمم المتحدة الرسمية لتقدير قوائم جرد الانبعاثات لمكوّن السفر الجوي لهيئات الأمم المتحدة، كما تم تقديم تحديثات لحاسب الانبعاثات ومساعدة فنية بشأنه. وقامت الايكاو كذلك بتطوير حاسب الاجتماعات المراعية للبيئة الذي يقوم بتحديد المكان الأمثل لأي اجتماع من حيث انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن السفر الجوي للمشاركين في الاجتماع المذكور. ويجري تحديث قوائم جرد انبعاثات الكربون التابع للايكاو سنويا؛ كما قامت فرقة عمل الأمانة بعمل كبير لوضع خطة لخفض الانبعاثات للمنظمة.

١٧-٣-٢٩ وطلبت اللجنة من المجلس مواصلة التعاون مع مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخيا والمحافظة على دوره الرائد من خلال وضع منهجيات وتحديث الأدوات للقياس الكمي لانبعاثات غازات الدفيئة. وطلبت كذلك من المجلس أن يمضي قدما في وضع وتنفيذ استراتيجية خفض انبعاثات غازات الدفيئة وتعزيز ممارسات الإدارة المستدامة في المنظمة.

## التدابير القائمة على آليات السوق

١٧-٣-٣٠ تقدم المجلس بالوثيقة WP/29 بخصوص عمل المنظمة المتصل بالتدابير القائمة على آليات السوق (MBMs) استجابة للجمعية العمومية الأخيرة التي طلبت من المجلس: وضع إطار للتدابير القائمة على آليات السوق؛ ومراجعة الحد الأدنى للتدابير القائمة على آليات السوق؛ واستكشاف جدوى خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق؛ وجمع معلومات بشأن حجم تعويضات الكربون؛ ودراسة آليات التنمية النظيفة الواردة في بروتوكول كيوتو لتطبيقها في الطيران الدولي.

١٧-٣-٣١ وأشار في الوثيقة WP/29 أنه فيما يتصل بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، تم استعراض الخيارات المتاحة لوضع خطة عالمية وفي يونيو ٢٠١٢ خفض المجلس عدد الخيارات إلى ثلاثة لكي تجري دراسة عناصرها وتحليل أثرها. وفي نوفمبر ٢٠١٢، أقر المجلس بأن نتائج التحليلات الكمية والنوعية للخيارات الثلاثة أثبتت أنها قابلة للتنفيذ من الناحية الفنية. وفي عام ٢٠١٣، جرى تحسين التحليل بإدخال أحدث المستجدات فيما يتصل بتوقعات الحركة واتجاهات



ثاني أكسيد الكربون المستقاة من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران. وتضمنت الوثيقة أيضا العمل الذي تحقق بخصوص وضع إطار للتدابير القائمة على آليات السوق، الذي تم القيام به بموازاة العمل الخاص بالخطة العالمية، والذي تمحور حول القضايا الرئيسية المتصلة ب: الغرض من الإطار، والتغطية الجغرافية للتدابير القائمة على آليات السوق، وكيفية مراعاة الظروف الخاصة بالدول وقدرات كل منها.

١٧-٣-٣٢ وأعربت اللجنة عن تقديرها للعمل الذي قامت به المنظمة فيما يتصل بالتدابير القائمة على آليات السوق استجابة لطلب الجمعية العمومية في دورتها الأخيرة.

١٧-٣-٣٣ وفي الوثيقتين WP 250 و WP 275، قدم الاتحاد الروسي تحليلا لقدرة التدابير القائمة على آليات السوق على خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران الدولي. واقترحت الوثيقة الأولى نهجا بديلا لخفض تلك الانبعاثات في القطاع. ومراجعة الأهداف العالمية الطموحة لما يتيح تحقيق الأهداف من خلال خفض الانبعاثات في القطاع والنظر في إمكانية الاستعاضة عن مفهوم "التدابير القائمة على آليات السوق" بمفهوم "الحوافز الاقتصادية" لتحقيق خفض "حقيقي". واقترحت الورقة أيضا النظر في إمكانية استحداث صندوق للمناخ لتقديم الدعم للدول النامية، وإنشاء "قوات طيران متنقلة لإطفاء حرائق الغابات" برعاية الأمم المتحدة، كبديل للموارد المالية التي يقدمها القطاع لصندوق المناخ الأخضر التابع لاتفاقية الأمم المتحدة بشأن تغير المناخ. وحثت الورقة كذلك الدول على التخلي عن مبدأ إعفاءات الحد الأدنى للتدابير القائمة على آليات السوق. أما الوثيقة WP/275 فاقترحت إدخال تعديلات على نص مشروع القرار الخاص بالطيران الدولي وتغيير المناخ الذي يقدمه المجلس في الوثيقة WP/34.

١٧-٣-٣٤ عرضت المملكة العربية السعودية في الوثيقة WP/176 وجهة نظرها فيما يتصل بالقضايا المرتبطة بالطيران الدولي وتغيير المناخ. فبالنسبة للتدابير القائمة على آليات السوق دعت الورقة الجمعية العمومية إلى التركيز على إيجاد تدابير أكثر كفاءة من التدابير القائمة على آليات السوق لخفض الانبعاثات وطلبت أن تقوم الأمانة بإجراء المزيد من الدراسات بشأن الأثر الاقتصادي للتدابير القائمة على آليات السوق على الدول النامية والناية.

١٧-٣-٣٥ وعرضت الإمارات العربية المتحدة في الوثيقة WP/258 وجهة نظرها في نص القرار المقترح في الوثيقة WP/34. ودعت الورقة الجمعية العمومية إلى: اعتماد إطار للتدابير القائمة على آليات السوق قابل للتطبيق داخل المجال الجوي للدولة المنفذة دون اشتراط الحصول على موافقة متبادلة؛ الاتفاق على وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي تشمل خارطة طريق وجدول زمني؛ دعوة المجلس إلى تقديم نتائج هذا العمل إلى الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية في عام ٢٠١٦؛ ودعوة المجلس إلى وضع قواعد صادرة عن الايكاو للرصد والإبلاغ والتحقق فيما يتصل بانبعاثات غاز الدفيئة من مشغلي الطائرات العاملين في الطيران الدولي؛ ودعوة المجلس إلى استكشاف خيار آخر لقياس مدى كفاءة الوقود البديل.

١٧-٣-٣٦ ودعت فينتام في الوثيقة WP/350 الجمعية العمومية إلى أن تطلب من الدول الامتناع عن التصرف بصورة أحادية فيما يتصل بالتدابير القائمة على آليات السوق وأن تعمل بصورة متضافرة مع الايكاو للتصدي لقضية انبعاثات الطيران. وحثت الورقة الايكاو على التحلي بروح القيادة القوية في مواصلة جهودها لخفض مساهمة الطيران في تغيير المناخ مع مراعاة أن يظل الطيران آمنا وميسورا ومتاحا.

١٧-٣-٣٧ وأوضحت ٥٤ دولة أفريقية في الوثيقة WP/272 موقفها فيما يتصل بالتدابير القائمة على آليات السوق. ودعت الورقة الجمعية العمومية إلى أن تطلب من المجلس وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق مبسطة من الناحية الإدارية لعرضها على الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية في عام ٢٠١٦ على أن تكون بمثابة إجراء مؤقت مكمل للتدابير الفنية. ودعت الجمعية أيضا إلى أن تقرر بأن يكون أي تدبير قائم على آليات السوق تقترحه أي دولة أو منطقة فيما يتصل بالطيران المدني الدولي قبل اعتماد الخطة العالمية، مستندا إلى توافق متبادل للدول المعنية وأن يمنح إعفاءات للطيران من وإلى الدول النامية التي تقل أنشطة الطيران الدولي فيها عن مستوى ١ في المائة من مجموع الأطنان الكيلومترية الإبرادية لأنشطة الطيران المدني الدولي.

١٧-٣-٣٨ رحبت الولايات المتحدة في الوثيقة WP/234 بالعمل الفني المضطلع به لقياس جدوى الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق والنظر في عناصر إطار التدابير القائمة على آليات السوق. وأعربت عن تأييدها للنتائج التي تشير إلى أن التدابير القائمة على آليات السوق قابلة للتنفيذ من الناحية الفنية. وشددت الورقة على الحاجة إلى التأسيس على العمل المنجز بالفعل وتوجيه الجهود نحو وضع خطة عالمية على أن يقوم المجلس بتقديم توصيات بشأن هذه الخطة إلى الدورة

التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية في ٢٠١٦. وسوف يشمل العمل المستقبلي وضع نهج مشترك للرصد والإبلاغ والتحقق من الانبعاثات، وإنشاء أنواع مقبولة من أرصدة انبعاثات الكربون يمكن قبولها في إطار الامتثال للتدابير القائمة على آليات السوق، ووضع مقاربات لمعالجة الظروف الخاصة والقدرات الخاصة. وينبغي للإطار أن يتضمن مبادئ إرشادية تستخدمها الدول والأقاليم لتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق في غياب الخطة العالمية التي تحكم تلك التدابير.

١٧-٣-٣٩ وفي الوثيقة WP/83 شددت ليتوانيا، بالنيابة عن الاتحاد الأوربي ودوله الأعضاء والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، على التقدم المحرز منذ الجمعية العمومية السابقة للايكاو، والذي يشمل اعتراف مجلس الايكاو في نوفمبر ٢٠١٢ بأن التدابير العالمية القائمة على آليات السوق مجدية من الناحية الفنية. وتم التشديد كذلك على الدعم الذي يحظى به اعتماد تلك التدابير من صناعة الطيران ومنظمات المجتمع المدني. ودعت الورقة الجمعية العمومية إلى: الموافقة على تحديد هدف عالمي بعيد المدى لخفض الانبعاثات واعتماد برنامج عمل وجدول زمني لاستكمال تصميم التدابير العالمية القائمة على السوق، بما يشمل مجموعة المهام لإنجاز العناصر الفنية الرئيسية، لكي تقرأها الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية في عام ٢٠١٦، والموافقة على تطبيق التدابير العالمية القائمة على آليات السوق بحلول عام ٢٠٢٠، والعمل نحو إيجاد إطار يهدف إلى تمكين الدول ومجموعات الدول من تنفيذ هذه التدابير، ريثما تدخل التدابير العالمية القائمة على السوق حيز النفاذ.

١٧-٣-٤٠ وفي الوثيقة WP/68، اعترف المجلس الدولي للمطارات ACI، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية CANSO، واتحاد النقل الجوي الدولي IATA، والمجلس الدولي لطيران الأعمال IBAC، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء ICCAIA، بالطابع المكمل والمؤقت للتدابير القائمة على آليات السوق في سياق الاستراتيجية ذات الدعامات الأربع، ودعت تلك المنظمات الجمعية العمومية إلى استنباط عملية محددة واضحة المعالم تمكن المجلس من وضع خطة عالمية موحدة للتدابير القائمة على آليات السوق لعرضها على الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية لاعتمادها في عام ٢٠١٦ استنادا إلى المبادئ الواردة في مرفق الوثيقة WP/68. وتشمل هذه المبادئ تحسين السلامة البيئية مع خفض التلوث التنافسية إلى أقل درجة ممكنة. وترى صناعة الطيران أن نظام تعويض الكربون من شأنه أن يكون الأسرع تنفيذا والأسهل إدارة والأفضل من حيث فعالية التكاليف. وتدعو الورقة الجمعية العمومية، أن تطلب من المجلس وضع عناصر تصميم رئيسية لخطة التدابير العالمية بما يشمل وضع قاعدة صادرة عن الايكاو للرصد والإبلاغ والتحقق من الانبعاثات مع مبدأ أن يقدم كل مشغل تقريره لدولة واحدة فقط.

١٧-٣-٤١ وفي الوثيقة WP/288 شدد التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) على أن التدابير القائمة على آليات السوق ستكون الآلية الوحيدة القابلة للتنفيذ لسد الثغرة بين أهداف الانبعاثات والتوقعات الفعلية للانبعاثات، وشدد على أهمية العمل المبكر. ودعت الورقة الجمعية إلى الموافقة على إعداد الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لاعتمادها في عام ٢٠١٥ وتنفيذها في ٢٠١٦ مما سيخفض الانبعاثات بصورة فعالة وغير منحازة وخالية من التلوثات ومراعية للظروف والقدرات الخاصة. كما أنها تعترف بان التدابير الوطنية والإقليمية ستكون أدوات فعالة في الفترة الانتقالية إذا أريد للقطاع أن يكون له إسهام مناسب في خفض الاحترار العالمي لأقل من درجتين.

١٧-٣-٤٢ ودعا التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) في الوثيقة WP/289 إلى إنشاء عملية أكثر فعالية لاتخاذ القرارات قائمة على اللجان بشأن قضايا البيئة وإلى تعزيز الشفافية باعتماد الفرص للمشاركة العامة في عمل الايكاو بشأن تغير المناخ وأثره على الطيران الدولي.

١٧-٣-٤٣ اعترف الرئيس بأن ورقتي العمل (183 WPs و 271) تم تقديمهما للعلم.

## النقاش

١٧-٣-٤٤ وفي الوثيقة قدم المجلس اقتراحا بتحديث قرار الجمعية العمومية رقم ٣٧-١٩، بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ في ضوء التقدم المحرز منذ الجمعية السابقة في مجالات العمل الرئيسية في الطيران الدولي وتغير المناخ. وتم التشديد على أنه منذ ٢٠١٠ انخرط المجلس في مناقشات ومشاورات مكثفة لتسوية الاختلافات في وجهات النظر والتوقعات في القضايا الهامة ووضع مشروع قرار للجمعية يعكس مستوى التوافق

الذي يرضى الغالبية. وفي حين قرر المجلس تقديم المقترح الوارد في المرفق للوثيقة WP/34 أعرب أعضاء المجلس عن آراء متباينة حول مختلف القضايا التي تخص التدابير القائمة على آليات السوق.

١٧-٣-٤٥ خلال مناقشة الوثيقة WP/34، أعرب عدد كبير من الدول الأعضاء عن رأي مفاده أنه رغم أن نص مشروع قرار الجمعية المقترح في الوثيقة لا يبلغ مستوى الكمال، فإنهم مستعدون لقبول النص المقترح نظرا لأنه يقدم خلاصة للجهود الكبيرة التي بذلها المجلس من حيث أنه جاء متوازنا ويعتبر حلا وسطا.

١٧-٣-٤٦ وأعربت عدة دول أخرى عن قلقها خاصة فيما يتصل بالفقرتين ١٧ و ١٨ من نص مشروع قرار الجمعية العمومية المتصل بالتدابير القائمة على آليات السوق ومسائل أخرى، واقترحت إجراء مزيد من المناقشات والمشاورات من أجل تحسين النص المقترح. واقترح عدد قليل من الدول إنشاء فريق عمل للتقدم إلى الأمام.

١٧-٣-٤٧ وبعد أن أشار الرئيس إلى الاختلاف في وجهات النظر، خاصة فيما يتصل بالتدابير، واقترح الرئيس ووافقت اللجنة على أن يقوم الرئيس بإجراء مشاورات غير رسمية مع بعض الوفود لتسوية الاختلافات في آرائها مستخدما النص المقترح المقدم في المرفق بالوثيقة WP/34 كأساس للمضي قدما.

١٧-٣-٤٨ وفي جلساتها السابعة والثامنة والتاسعة والعاشر، نظرت اللجنة التنفيذية في التعديلات المحتملة على نص مشروع قرار الجمعية العمومية الوارد في الوثيقة WP/34. وأبلغت اللجنة عن نتائج المشاورات غير الرسمية، التي سادتها روح التعاون الفعلي، وقدم إليها مقترح منقح عن التعديلات على قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ بصيغته الواردة في ورقة العمل WP/378. وتلقت اللجنة أيضا مقترحات إضافية بتعديل نص مشروع قرار الجمعية العمومية، بما في ذلك تلك الواردة في ورقات العمل WP/424 و WP/425 و WP/426 و WP/427 و WP/432. وتم قبول المقترحات الواردة في ورقة العمل WP/425 عن طريق التصويت وفقا للنظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية، وتم إدراجها في نص مشروع قرار الجمعية العمومية بناء على ذلك. وتم النظر في مقترحات وتعديلات أخرى. وعلى إثر مناقشات مستفيضة، تم التوافق على قبول التعديلات على الفقرتين ١٨ و ١٩ من مشروع قرار الجمعية العمومية الوارد في ورقة العمل WP/378، وأيضا البند الجديد في قائمة المبادئ التوجيهية الواردة في مرفق مشروع القرار. واتفقت اللجنة على أن توصي الجمعية العمومية باعتماد مشروع القرار التالي:

القرار ٢/١٧ (أعيد ترقيمه ليكون القرار ٣٨-١٨)

### بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

لما كانت الايكاو والدول الأعضاء فيها تدرك الأهمية البالغة للاضطلاع بدور قيادي مستمر للطيران المدني الدولي في مجال الحد من انبعاثاته التي تسهم في تغير المناخ العالمي؛

وإن تؤكد من جديد على الدور الحيوي الذي يضطلع به الطيران الدولي في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية على المستوى العالمي والحاجة الى تأمين استمرار نمو الطيران الدولي بطريقة مستدامة؛

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/كانون الأول ١٩٩٧ ودخل حيز النفاذ في ١٦ فبراير/شباط ٢٠٠٥، يدعو البلدان المتقدمة (الأطراف المذكورة في

الملحق الأول) الى العمل على الحد من انبعاثات غازات الدفيئة المتأتية من "وقود الطائرات" (الطيران الدولي) أو خفضها، وذلك بالعمل من خلال الايكاو (المادة ٢-٢)؛

ولما كانت تدرك أن انبعاثات الطيران الدولي، والتي تسهم حاليا بنسبة تقل عن ٢٪ من إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في العالم، من المتوقع أن تزيد نتيجة لنمو القطاع المطرد؛

ولما كان التقرير الخاص الذي صدر في عام ١٩٩٩ عن الطيران والغلّاف الجوي العالمي، والذي أعده، بناء على طلب من الايكاو، فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ (IPCC)، بتعاون مع فريق خبراء التقييم العلمي لبروتوكول مونتريال عن المواد المستنفدة لطبقة الأوزون، يتضمن تقييما شاملا لتأثير الطيران على الغلّاف الجوي؛

ولما كان فريق الخبراء الحكومي الدولي قد سلم في تقريره الخاص بأن آثار بعض أنواع الانبعاثات المتأتية من 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؛

ولما كانت الايكاو قد طلبت من فريق الخبراء الحكومي الدولي أن يدرج تحديدا للاستنتاجات الرئيسية للتقرير الخاص في تقرير التقييم الرابع الذي أصدره في عام ٢٠٠٧ وتقرير التقييم الخامس الذي سيصدر في عام ٢٠١٤؛

وإذ تشير الى الرأي العلمي القائل بأن الزيادة في متوسط درجة الحرارة في العالم فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية ينبغي ألا تتجاوز درجتين مئويتين؛

وإذ تقر أيضا بالمبادئ والأحكام الخاصة بالمسؤوليات المشتركة لكن المتباينة وقدرات كل دولة، على أن تتولى الدول المتقدمة الريادة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو؛

وإذ تقر بمبادئ عدم التمييز وبالفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي، المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛

وإذ تسلّم بأن هذا القرار لا يشكل سابقة أو يستبق نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية وبروتوكول كيوتو، كما أنه لا يمثل مواقف الأطراف في تلك الاتفاقية وذلك البروتوكول؛

وإذ تسلّم بأنه من غير المرجح أن يؤدي الهدف الطموح المتمثل في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنويا الى تحقيق الخفض بالمستوى اللازم لاستقرار حصة الطيران المطلقة من الانبعاثات المتسببة في تغير المناخ وتقليصها لاحقا، وبأنه يتعين النظر في أهداف أكثر طموحا لرسم مسار مستدام للطيران؛

وإذ تشير الى أن النهوض بالنمو المستدام للطيران يستلزم اتباع نهج شامل يتمثل في تطوير التكنولوجيا ووضع القواعد القياسية وتحديد التدابير التشغيلية والقائمة على السوق لخفض الانبعاثات؛

وإقرارا 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؛

وإذ ترحب بالاتفاق الذي توصلت إليه لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة للايكاو (CAEP) بشأن متطلبات الترخيص للطائرات بمعيار عالمي لانبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون؛

وإذ تسلّم بأن تدابير إدارة الحركة الجوية (ATM) بموجب الخطة العالمية للايكاو للملاحة الجوية تسهم في تعزيز الكفاءة التشغيلية والحد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون من الطائرات؛

وإذ ترحب باعتماد استراتيجية حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) خلال مؤتمر الايكاو الثاني عشر للملاحة الجوية الذي عقد في شهر نوفمبر ٢٠١٢.

وإذ تشير إلى أن قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ قد طلب إلى المجلس أن يضطلع، بدعم من الدول الأعضاء، بأعمال بغية إعداد

إطار عالمي للتدابير القائمة على السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك زيادة تفصيل المبادئ التوجيهية الواردة في الملحق بهذا القرار، كي تنظر فيها الجمعية العمومية للايكاو في دورتها الثامنة والثلاثين؛

وإقرارها منها بأهمية تفادي كثرة أساليب تصميم وتنفيذ إطار وخطط التدابير القائمة على آليات السوق؛

وإذ تشير إلى قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ قد طلب إلى المجلس استكشاف جدوى اعداد خطة عالمية للتدابير القائمة على السوق، من أجل التصدي إلى الانبعاثات الصادرة عن الطيران الدولي؛

وإذ تلاحظ القرار الذي اتخذته المجلس في ٩/١١/٢٠١٢ وأقر فيه بأن نتائج التحليل النوعي والكمي للخيارات الثلاثة للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق التي قيمتها الأمانة بمساعدة من الخبراء قد بيّنت أن جميع الخيارات الثلاثة مجدية فنياً واتسمت بالقدرة على الإسهام في تحقيق أهداف الايكاو في مجال البيئة، وأن المجلس قد وافق على أنه يتعين المضي في التحليل الكمي للخيارات الثلاثة من أجل التوصل إلى استنتاجات أفضل وأكثر دقة؛

وإقرارها منها بما للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من جدوى محتملة في توفير المزيد من وسائل تعزيز بلوغ الهدف العالمي الطموح المنشود المشار إليه في الفقرة ٧؛

وإذ تشير إلى أن قطاع الطيران يدعم وجود 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 فيها التدابير المتعلقة بالتكنولوجيا والعمليات والبنى التحتية؛

وإذ تشير إلى أن مؤتمر الطيران وأنواع الوقود البديلة الذي انعقد في نوفمبر/تشرين الثاني ٢٠٠٩ أيد استخدام أنواع الوقود الطيران البديلة والمستدامة لأغراض الطيران، خاصة استخدام أنواع الوقود المطابقة على المدى القصير والمتوسط، كوسيلة مهمة لخفض انبعاثات الطائرات؛

وإذ تشير أيضاً إلى أن مؤتمر الطيران وأنواع الوقود البديلة وضع إطاراً عالمياً تابعاً للايكاو يتعلق بأنواع وقود الطيران البديلة؛ واذ تلاحظ التقدم المحرز في إثبات الجدوى التكنولوجية لأنواع الوقود البديلة المستدامة المطابقة لأغراض الطيران وأن هذه الأنواع من الوقود تتطلب استحداث السياسات والحوافز المناسبة لإيجاد منظور سوقي طويل الأجل؛

وإذ تسلّم بالحاجة إلى تطوير هذه الأنواع من الوقود ونشرها بطريقة مجدية اقتصادياً ومقبولة اجتماعياً وبيئياً والحاجة إلى زيادة التنسيق بين نهج تحقيق الاستدامة؛

وإذ تلاحظ أن المنظمة، وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩، اعتمدت استراتيجية جوهرية لبناء القدرات من أجل مساعدة الدول على إعداد وتقديم خطط عملها، بما في ذلك تنظيم حلقات عمل تدريبية تطبيقية، ووضع المواد الإرشادية والبرنامج التفاعلي على الموقع الإلكتروني وأداة الايكاو لتقدير وفورات الوقود؛

وإذ تحرّب بما قامت به طوعاً ٦١ دولة عضواً، أي ما يعادل ٧٨،٨٩ في المائة من الحركة الجوية العالمية، من إعداد وتقديم خطط عملها إلى الايكاو اعتباراً من ٣٠/٦/٢٠١٣؛

وإذ تشير إلى أن الحلقة الدراسية التي نظمتها لايكاو في شهر أكتوبر ٢٠١٢ تحت عنوان "المساعدة لأغراض العمل - الطيران وتغير المناخ" قد أبرزت المشاركة الفعالة للدول الأعضاء والمنظمات الدولية في الأنشطة المتعلقة بخطط عمل الدول، واستكشفت مصادر الدعم المالي الممكنة للأنشطة البيئية، وأتاحت الفرصة لتبادل المعلومات وإقامة الشراكات من أجل تيسير تقديم المساعدة التي تحددها الدول لإعداد وتنفيذ خطط العمل تلك؛

وإذ تسلّم باختلاف الظروف بين الدول فيما يتعلق بقدرتها على رفع التحديات المقترنة بتغير المناخ، وبضرورة توفير الدعم اللازم، ولا سيما للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات خاصة؛

وإذ تؤكد أنه ينبغي وضع تدابير محددة لمساعدة الدول النامية وتيسير الوصول إلى الدعم المالي، ونقل التكنولوجيا، وبناء القدرات في أقرب وقت ممكن؛

ولما كان بروتوكول كيوتو ينص على أدوات مرنة مختلفة (كآلية التنمية النظيفة مثلا) تخدم المشاريع التي تهم الدول النامية؛

وإذ تؤكد أن التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة المتأتية من الطيران الدولي يقتضي المشاركة والتعاون الفاعلين من جانب الدول وقطاع الطيران، وإذ تلاحظ 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٪ سنويا من عام ٢٠٠٩ حتى عام ٢٠٢٠، بغية تحقيق النمو الحيادي للكربون ابتداء من عام ٢٠٢٠ وتقليص انبعاثاته من الكربون بنسبة ٥٠٪ بحلول عام ٢٠٥٠ مقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥؛

وإذ تسلّم بالحاجة إلى رصد الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي والهياكل الأساسية ذات الصلة والإبلاغ عن تلك الآثار؛

وإذ تسلّم بما أحرزته الايكاو من تقدم في تنفيذ مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخيا وبالدعم الكبير الذي قدمته الايكاو لهذه المبادرة، ولا سيما من خلال وضع منهجية مشتركة لحساب انبعاثات غازات الدفيئة المتأتية من السفر الجوي؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر بأن يحل هذا القرار، إلى جانب القرار ٣٨-١٧: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة، والضجيج ونوعية الهواء المحلي، محل القرارين ٣٧-١٨ و ٣٧-١٩ للجمعية العمومية، ويشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- تطلب من المجلس:

أ) أن يكفل اضطلاع الايكاو 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 وإسداء مشورة، في أقرب وقت ممكن، لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، تتضمن حولا 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 مجددا على ما يلي:

أ) ينبغي أن تواصل الايكاو 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 محركات الطائرات، دون أن يكون لتلك الخيارات أثر سلبي على نمو النقل الجوي، ولا سيما في الاقتصادات النامية؛

٤- تؤكد من جديد أن هذا القرار لا يشكل سابقة أو يستبق نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية وبروتوكول كيوتو، كما أنه لا يعكس مواقف الأطراف في تلك الاتفاقية وذلك البروتوكول؛

٥- تقرر أن تعمل الدول والمنظمات ذات الصلة من خلال الايكاو لتحسين كفاءة الوقود على الصعيد العالمي بنسبة متوسطة قدرها ٢٪ سنويا حتى عام ٢٠٢٠ ولتحقيق هدف عالمي طموح في مجال تحسين كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنويا من عام ٢٠٢١ حتى عام ٢٠٥٠، تُحسب على أساس حجم الوقود المستخدم مقابل إيرادات كل طن كيلومترى يتم نقله؛

٦- توافق على أن الهدف الوارد في الفقرة ٥ أعلاه، لن ينسب التزامات محددة إلى دول فردى، وأن ظروف وقدرة ومساهمة كل دولة من الدول النامية والمتقدمة النمو في تركّز انبعاثات غازات الدفيئة المتأنتية من الطيران في الغلاف الجوي هي التي تقرر كيف تساهم كل دولة بشكل طوعي في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛

٧- تقرر أيضا، دون أن تتسب أي التزامات محددة إلى دول فردى، أن تواصل الايكاو 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 المتأنتية من 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؛ وأنّ الانبعاثات ربما تزداد بسبب النمو المتوقع في الحركة الجوية الدولية، حتى يتم تطوير ونشر تكنولوجيات وأنواع وقود أقل انبعاثاً، واتخاذ تدابير أخرى مخففة؛

٨- تسلّم بالإجراءات الكثيرة التي اتخذتها وتعترّم اتخاذها الدول الأعضاء في الايكاو من أجل بلوغ الأهداف الطموحة الجماعية، بما في ذلك تحديث إدارة الحركة الجوية، والإسراع باستخدام تكنولوجيات الطائرات المقتصدّة في استهلاك الوقود، وتطوير واستعمال أنواع الوقود البديل المستدامة، وتشجّع على مواصلة بذل مثل هذه الجهود؛

٩- تتفق على أن تستعرض، في دورتها التاسعة والثلاثين، الهدف المذكور في الفقرة ٧ أعلاه على ضوء الدراسات حول إمكانية بلوغ ذلك الهدف والمعلومات ذات الصلة الواردة من الدول؛

١٠- تطلب من المجلس أن يواصل استكشاف الجدوى من وضع هدف عالمي طموح على المدى البعيد في مجال الطيران الدولي، بواسطة إجراء دراسات مفصلة لتقييم إمكان تحقيق الأهداف المقترحة وآثارها، بما في ذلك الأثر على النمو، وكذلك التكاليف في جميع البلدان، لا سيما البلدان النامية، بخصوص التقدم المحرز بشأن العمل الذي ينبغي تقديمه إلى الجمعية العمومية للايكاو في دورتها التاسعة والثلاثين. وينبغي أن يشمل تقييم الأهداف طويلة الأجل معلومات من الدول الأعضاء من حيث خبراتها في العمل على تحقيق هدف متوسط الأجل.

١١- تشجّع أيضا الدول على أن تقدم طوعاً خطط عملها التي تبين سياساتها وإجراءاتها، وعلى إبلاغ الايكاو سنويا عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي؛

١٢- تدعو الدول، التي تود أن تعد خطط عملها أو تقوم بتحديث هذه الخطط، إلى عرض تلك الخطط على الايكاو في أقرب وقت ممكن ويحبذ أن يكون ذلك بنهاية يونيو/حزيران ٢٠١٥ ومرة كل ثلاث سنوات بعد ذلك، لكي يتسنى للايكاو أن تواصل جمع المعلومات بشأن تحقيق الأهداف العالمية الطموحة، على أن تتضمن خطط العمل تلك المعلومات عن مجموعة التدابير التي نظرت فيها الدول والتي تعكس قدراتها وظروفها الوطنية الخاصة، ومعلومات عن المنافع البيئية المتوقعة من تنفيذ التدابير المنتقاة من تلك المجموعة، وكذا معلومات عن أي مساعدة معينة قد تحتاج إليها؛

١٣- تشجّع الدول التي قدمت خطط عملها على تبادل المعلومات الواردة في تلك الخطط وعلى إقامة شراكات مع الدول الأعضاء الأخرى من أجل مساعدة تلك الدول التي لم يتسن لها إعداد خطط عملها؛

١٤- تشجّع الدول على إطلاع الجمهور على خطط عملها، مع مراعاة الحساسية التجارية التي تكتسبها المعلومات الواردة في خطط عمل الدول؛

١٥- تطلب من المجلس أن ييسر تعميم الدراسات الاقتصادية والفنية وأفضل الممارسات ذات الصلة بالأهداف الطموحة وأن يواصل تقديم الإرشادات وسائر أنواع المساعدة الفنية الأخرى على إعداد وتحديث خطط عمل الدول، قبل نهاية شهر يونيو ٢٠١٥، لكي يتسنى للدول أن تجري الدراسات اللازمة وتقدم طوعياً خطط عملها إلى الأيكاو؛

١٦- تقرر أن الدول، عند تصميمها تدابير جديدة قائمة على آليات السوق وعند تنفيذها تدابير موجودة قائمة على آليات السوق للطيران المدني الدولي، ينبغي:

(أ) أن تدخل في مشاورات ومفاوضات ثنائية و/أو متعددة الأطراف مع دول أخرى من أجل التوصل إلى اتفاق؛

(ب) أن تمنح إعفاءات لتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق على الطرق الجوية من وإلى الدول النامية التي تقل حصتها من أنشطة الطيران المدني الدولي عن عتبة ١٪ من الأطنان الكيلومترية الإبرادية لأنشطة الطيران المدني الدولي، إلى حين تنفيذ المخطط العالمي؛

١٧- تطلب من المجلس استعراض الحد الأدنى، بما في ذلك عتبة الحد الأدنى للتدابير القائمة على آليات السوق المذكورة في الفقرة ١٦ ب) أعلاه، مع مراعاة الظروف الخاصة للدول والآثار المحتملة على صناعة الطيران الدولي والأسواق، ومع إيلاء الاعتبار للمبادئ التوجيهية الواردة في الملحق، لعرضها على الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية في عام ٢٠١٦ للنظر فيها.

١٨- تقرر وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بالنسبة للطيران الدولي، مع إيلاء الاعتبار للأعمال المدعو لها في الفقرة ١٩؛

١٩- تطلب إلى المجلس، بدعم الدول الأعضاء، أن:

(أ) يختتم الأعمال المتعلقة بالجوانب الفنية والآثار البيئية والاقتصادية وطرائق هذه الخيارات الممكنة للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك آثارها على الجدوى والطابع العملي، ومع مراعاة الحاجة إلى تطوير الطيران الدولي ومقترح قطاع الطيران وسائر المستجدات الدولية، حسب الاقتضاء، ومن دون إخلال بالمفاوضات الجارية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛

(ب) تنظم حلقات دراسية وحلقات عمل بشأن وضع خطة عالمية لأغراض الطيران الدولي بمشاركة مسؤولين وخبراء من الدول الأعضاء إلى جانب المنظمات المعنية؛

(ج) تحديد القضايا والمشاكل الرئيسية، بما ذلك ما يتعلق بالدول الأعضاء، ووضع توصية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تعالجها بشكل ملائم وتتناول عناصر التصميم الرئيسية، ومنها وسيلة مراعاة الظروف والقدرات الخاصة المنصوص عليها في الفقرات من ٢٠ إلى ٢٤ أدناه، وآليات تنفيذ الخطة اعتباراً من سنة ٢٠٢٠ كجزء من مجموعة من التدابير تتضمن أيضاً التكنولوجيات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للأيكاو؛

(د) تقديم تقرير عن نتائج الأعمال المذكورة في الفقرات (أ) و(ب) و(ج) أعلاه، لكي تتخذ الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية قراراً بشأنها؛



٢٠- تقرر أن تراعى التدابير القائمة على آليات السوق الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة، وخاصة الدول النامية، مع تجنب اختلال الأسواق؛

٢١- تقرر أيضاً أنه يمكن مراعاة الظروف والاحتياجات المعنية للدول النامية من خلال إعفاءات الحد الأدنى من التدابير القائمة على آليات السوق بالنسبة لمسارات معينة أو لأسواق معينة ذات مستويات النشاط المنخفضة في مجال الطيران الدولي لاسيما تلك التي تخدم البلدان النامية أو تنفيذ هذه التدابير على مراحل؛

٢٢- تقرر أيضاً أن الأعباء الإدارية المرتبطة بتنفيذ التدابير القائمة على السوق المسندة إلى الدول أو مشغلي الطائرات الذين لديهم مستويات نشاط منخفضة جداً في مجال الطيران الدولي، لا ينبغي أن تتجاوز مكاسب مشاركتهم في التدابير القائمة على السوق، وأنه يتعين النظر في الإعفاءات من تطبيق التدابير القائمة على السوق لهذه الدول أو مشغلي الطائرات، في الوقت الذي تتم فيه المحافظة على السلامة البيئية للتدابير القائمة على السوق؛

٢٣- تقرر أيضاً تعديلات شروط التدابير القائمة على آليات السوق بالنسبة لمشغلي الطائرات يمكن أن تستند إلى النمو السريع والتحرك المبكر من أجل تحسين كفاءة استهلاك الوقود، والأحكام الخاصة بالأطراف الداخلة حديثاً؛

٢٤- تقرر كذلك أن يكون تنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق، التي من الواجب أن تكون مدرة للدخل، متسقاً مع المبدأ التوجيهي (ن) الوارد في الملحق.

٢٥- تسلّم بأن الخطط الطوعية للتعويض عن الكربون تشكل، على المدى القصير، وسيلة عملية مقابلة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وتدعو الدول إلى تشجيع المشغلين المنتمين إليها، الذين يرغبون في اتخاذ إجراءات مبكرة على استخدام التعويض عن الكربون، لاسيما بواسطة استخدام الاعتمادات المتأتية من الخطط المعترف بها دولياً مثل آلية التنمية النظيفة؛

٢٦- تطلب من المجلس أن يجمع المعلومات عن حجم التعويضات عن الكربون التي تم شراؤها فيما يتصل بالنقل الجوي، بما في ذلك عبر خطط العمل المقدّمة من الدول إلى الايكاو، وأن يواصل إعداد الأدوات ونشر أفضل الممارسات، مثل آلية الايكاو لحساب انبعاثات الكربون، التي ستساعد على تأمين الاتساق في تنفيذ برامج التعويض عن الكربون؛

٢٧- تطلب إلى المجلس أن يعزز المنهجيات المناسبة لوضع القواعد القياسية وآلية لقياس/تقدير، ورصد الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي والتحقق منها، وكفالة دعم الدول لعمل الايكاو بشأن تقييم التقدم المحرز وذلك من خلال الإبلاغ عن البيانات السنوية المتعلقة بالحركة الجوية واستهلاك الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛

٢٨- تطلب إلى المجلس أن يطلب من الدول مواصلة دعم الجهود التي تبذلها الايكاو لتعزيز موثوقية قياس/تقدير الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي؛

٢٩- تطلب من المجلس أن يُبلغ بشكل منتظم أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتأتية من الطيران الدولي، كجزء من إسهامه في تقييم التقدم المحرز إزاء إجراءات التنفيذ في ذلك القطاع، وبناء على المعلومات التي أقرتها الدول الأعضاء في الايكاو؛

٣٠- مع الإقرار بأنه ينبغي عدم ادخار أي جهد للحصول على الوسائل اللازمة لخفض وتثبيت انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن جميع المصادر، تحث الايكاو والدول الأعضاء فيها على أن تعرب بوضوح عن شواغلها، من خلال أنشطة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، 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؛

٣١- تطلب من المجلس القيام بما يلي:

أ) مواصلة القيام بدور محوري في تقديم المساعدة إلى الدول الأعضاء فيه وذلك عبر نشر آخر المعلومات عن أفضل الممارسات وتقديم المشورة وسائر أنواع المساعدة الفنية لتعزيز بناء القدرات ونقل

التكنولوجيا، بوسائل منها برنامج الايكاو للتعاون الفني؛

(ب) توطيد الشراكات مع المنظمات الدولية الأخرى والاستفادة منها في تلبية احتياجات الدول الأعضاء في الايكاو من المساعدة، بوسائل منها خطط عمل هذه الدول. وهذا ما من شأنه أن يحقق تخفيفاً في انبعاثات الطيران الدولي؛

(ج) الشروع فوراً في العمل وعلى سبيل الأولوية من أجل إعداد عمليات وآليات لتيسير تقديم المساعدة الفنية والمالية إلى البلدان النامية، وكذلك تيسير وصولها إلى الموارد المالية القائمة والجديدة، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات والإبلاغ عن النتائج المحققة، والتوصيات الأخرى، وذلك بصورة أولية قبل نهاية عام ٢٠١٥ وخلال الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية؛

(د) مواصلة اتخاذ تدابير محددة لمساعدة الدول النامية وكذلك تيسير حصولها على الموارد المالية، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات؛

تطلب من الدول القيام بما يلي: -٣٢

(أ) أن تنهض بالبحث العلمي الذي يهدف إلى استمرار معالجة أوجه الريبة المحددة في التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي بشأن الطيران والغلاف الجوي العالمي وفي تقرير التقييم الرابع الذي صدر مؤخراً؛

(ب) أن تكفل أن تتضمن عمليات التقييم الدولي المقبلة لتغير المناخ، التي يضطلع بها فريق الخبراء الحكومي الدولي وهيئات الأمم المتحدة الأخرى ذات الصلة، معلومات محدثة عن الآثار التي تحدثها الطائرات على الغلاف الجوي؛

(ج) أن تنظر في وضع سياسات تشجع على إدخال طائرات إلى السوق تتسم بمزيد الكفاءة في استهلاك الوقود؛

(د) أن تعجل بالاستثمار في البحث والتطوير كيما تُسوّق تكنولوجيا أكثر كفاءة بحلول عام ٢٠٢٠؛

(هـ) أن تعجل بتطوير وتشغيل الطرق التي تحقق الكفاءة في استهلاك الوقود والإجراءات التي تقلل من الانبعاثات المتأتية من الطيران؛

(و) أن تعجل بالجهود الرامية إلى تحقيق الفوائد البيئية عن طريق استخدام تكنولوجيا تزيد من كفاءة الملاحة الجوية، وأن تعمل مع الايكاو على تعميم هذه الفوائد على جميع الأقاليم والدول، بمرعاة استراتيجية حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)؛

(ز) 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؛

(ح) وضع نهج منسق من أجل إدارتها الوطنية لكي يتسنى تطوير إجراءات سياسة للتعجيل بطريقة ملائمة بتطوير أنواع مستدامة لوقود الطيران البديلة، ونشرها واستخدامها، وفقاً لظروفها الوطنية؛

(ط) النظر في اتخاذ تدابير لدعم البحوث والتطوير فضلاً عن تطوير تكنولوجيا المعالجة وإنتاج المواد الأولية اللازمة لخفض التكاليف والعمل على توسيع نطاق خطوط الإنتاج المستدام على النطاق التجاري؛ مع مراعاة التنمية المستدامة للدول؛

(ي) الإقرار بالنهج القائمة لتقييم الاستدامة لجميع أنواع الوقود البديلة عموماً، بما في ذلك أنواع الوقود المستخدمة للطيران، والتي ينبغي أن تفي بما يلي:

- (١) تحقيق خفض صافي في انبعاثات غازات الدفيئة على أساس دورة الحياة؛
- (٢) احترام المجالات ذات الأهمية العالية بالنسبة للتنوع البيولوجي، والحفاظ على النظم البيئية واستفادة الناس منها وفقا للقواعد المعمول بها على المستويين الدولي والوطني؛
- (٣) الإسهام في التنمية الاجتماعية والاقتصادية المحلية، كما ينبغي لها تجنب المنافسة مع الأغذية والمياه؛
- (ك) اعتماد التدابير اللازمة لضمان الاستدامة لأنواع وقود الطيران البديلة، والبناء على النهج القائمة أو مزيج منها، والمتابعة على المستوى الوطني، للإنتاج المستدام من أنواع وقود الطيران البديلة؛
- (ل) العمل معاً من خلال الايكاو والهيئات الدولية الأخرى ذات الصلة، من أجل تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، بما في ذلك ما يتعلق باستخدام أنواع وقود الطيران البديلة؛

تطلب من المجلس القيام بما يلي: -٣٣-

- (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؛
- (ب) أن يشجع الدول على التعاون في إعداد نماذج تحليلية توقعية لتقييم آثار الطيران؛
- (ج) أن يواصل تقييم تكلفة ومناخ 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) أن يقدم الإرشاد والتوجيه اللازمين لمكاتب الايكاو الإقليمية لمساعدة 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؛
- (هـ) أن يعد قاعدة قياسية عالمية للطائرات خاصة بثاني أكسيد الكربون، ترمي إلى الانتهاء من التحليلات بحلول أواخر عام ٢٠١٥ على أن يعتمدها المجلس في عام ٢٠١٦؛
- (و) أن يقوم بمزيد من العمل بشأن الآلية ذات الصلة لقياس كفاءة الوقود، بما في ذلك وقود طيران الأعمال الدولي، وتحديد أهداف تكنولوجية وتشغيلية، يتم تحديثها، على المدى المتوسط والبعيد، في مجال حرق وقود الطائرات؛
- (ز) الأخذ بإرشادات يتم تحديثها بشأن تحسين إدارة الحركة الجوية والتدابير التشغيلية الأخرى لخفض الانبعاثات المتأنية من الطيران الدولي؛
- (ح) أن يركز على زيادة كفاءة الوقود في كل جوانب خطة الايكاو العالمية للملاحة الجوية، ويشجع الدول وأصحاب المصلحة على تطوير إدارة الحركة الجوية بما يُحقق أقصى منفعة بيئية ونشر وتبادل أفضل الممارسات المطبقة في المطارات لخفض الآثار السلبية لانبعاثات غازات الدفيئة المتأنية من الطيران المدني؛

- (ط) أن يواصل تطوير وتحديث الأدوات والتوجيهات اللازمة لتقييم الفوائد المرتبطة بتحسين إدارة الحركة الجوية، وتقييم الفوائد البيئية المرتبطة بتنفيذ استراتيجية حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)؛
- (ي) أن يشجع الدول الأعضاء ويدعو أوساط الصناعة والمؤسسات المالية والمنظمات الدولية الأخرى من أجل المشاركة الفعّالة في تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، ومواصلة العمل في إطار الايكاو بشأن التوصل إلى أنواع مستدامة لوقود الطيران البديلة؛
- (ك) أن يواصل الحفاظ على الإطار العالمي للايكاو المعني بأنواع وقود الطيران البديلة؛
- (ل) أن يجمع معلومات حول التقدم المحرز بشأن أنواع وقود الطيران البديلة، بما في ذلك من خلال خطط عمل الدول، لإعطاء نظرة شاملة عن مستقبل استخدام أنواع وقود الطيران البديلة، ومراعاة التغيرات في دورة حياة انبعاثات غازات الدفيئة من أجل تقييم التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛
- (م) أن يعمل مع المؤسسات المالية على تيسير الوصول إلى تمويل مشاريع تطوير الهياكل الأساسية المكرسة لأنواع الوقود البديلة المستدامة، وحوافز لتجاوز عوائق السوق الأولية؛
- (ن) أن يرصد وينشر المعلومات ذات الصلة عن الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي وما يرتبط بها من هياكل أساسية، وذلك بالتعاون مع منظمات دولية أخرى ذات صلة ومع صناعة الطيران؛
- (س) أن يواصل التعاون مع مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخياً، ويحرص على تصدّر الجهود الرامية إلى إعداد أساليب وأدوات لتحديد كمية انبعاثات غازات الدفيئة في مجال الطيران بخصوص تلك المبادرة، 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 فعّالة 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 عبئاً اقتصادياً 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 استناداً 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 ١٨ من جدول الأعمال: التعاون مع الهيئات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية

- ١-١٨ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلستها الثانية، في ورقة العمل WP/9 المعنونة - التعاون مع الهيئات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية. وقد تضمنت هذه الورقة في مرفقها تقريراً عن تنفيذ سياسة الايكاو بشأن التعاون الإقليمي.
- ٢-١٨ وأشارت كولومبيا لدى عرض ورقة العمل WP/286 Revision No. 1، المقدمة من ٢٢ دولة عضواً في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)، إلى الحاجة إلى المزيد من التعاون بين الايكاو والمنظمات الإقليمية في مجال النقل الجوي.
- ٣-١٨ وأشار أحد الوفود إلى أن إقليم آسيا والمحيط الهادئ لم يشهد إنشاء هيئة إقليمية ماثلة لتلك الموجودة في أقاليم أخرى، وعرض تقديم المساعدة إلى الدول المجاورة في الإقليم لاستكشاف مبادرات أخرى للمشاركة المنسقة التي قد تكون مكملة للترتيبات القائمة.
- ٤-١٨ وأكد الأمين العام أن الايكاو ستتعاون بشكل كامل مع المنظمات الإقليمية في جميع المجالات المتعلقة بأهدافها الاستراتيجية، وهي ملتزمة بدعم مبادرات التعاون الأخرى من أجل تسهيل بلوغ تلك الأهداف.
- ٥-١٨ وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات المقدمة في ورقة العمل WP/9 عن التنفيذ الإجمالي لسياسة الايكاو بشأن التعاون الإقليمي وبالتقدم المحرز في هذا الصدد. وأخذت اللجنة علماً أيضاً بمحتويات ورقة العمل WP/286 والمعلومات الواردة في ورقة العمل WP/157 المقدمة من إندونيسيا. كما أشارت اللجنة إلى أن الايكاو ستواصل تعزيز وتكثيف الجهود الرامية إلى تعزيز التعاون مع المنظمات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية.

## البند ١٩ من جدول الأعمال: مدة عمل الأمين العام

١٩-١ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلستها الثانية في ورقة العمل WP/5 - مدة عمل الأمين العام، المقدمة من المجلس. واستشهدت الورقة بالمادتين ٥٤ (ح) و ٥٨ من اتفاقية الطيران المدني الدولي التي تمنح المجلس سلطة تعيين الأمين العام، وتحديد طريقة تعيينه، رهناً بأي قواعد تضعها الجمعية العمومية. وأشارت ورقة العمل WP/5 أيضاً إلى القرار الذي اتخذته المجلس في دورته ١٧٨ بأن يُعيّن الأمين العام لمدة محددة تتراوح بين ثلاث وأربع سنوات، ولكن مدة الأربع سنوات لا تنطبق إلا في الحالات الاستثنائية، واعتمدت الجمعية العمومية القرار ٢٨-٣٦ الذي يجسد في جزء منه هذه السياسة العامة.

١٩-٢ وجاء في ورقة العمل WP/5 أن المجلس كان قد قرر في أثناء دورته ١٩٣ أن مدة جميع تعيينات الأمين العام في المستقبل ينبغي أن تكون ثلاث سنوات بالتحديد وألا تتراوح بين ثلاث وأربع سنوات، وأنه أقر التعديل التبعي للنظام الداخلي للمجلس. ودُعيت الجمعية العمومية إلى اعتماد مشروع القرار الوارد في المرفق بورقة العمل WP/5، الذي يتضمن تحديداً لقرار الجمعية العمومية ٢٨-٣٦.

١٩-٣ وذكر أحد الوفود، في معرض تأييده لقرار المجلس، أن هذا القرار من شأنه أن يعزز الشفافية وأن يوفر المزيد من الفرص في التعيينات لمنصب الأمين العام.

١٩-٤ وبناء على ذلك اتفقت اللجنة التنفيذية على دعوة الجمعية العمومية إلى اعتماد القرار المقترح أدناه:

القرار ١/١٩ (أعيد ترقيمه ليكون القرار ٣٨ - ٢١)

### وضع حد أقصى لمدد العمل في مناصبي الأمين العام ورئيس المجلس

بعد إقامة الاعتبار لقرار الجمعية العامة ٢٤١/٥١ بعنوان "تعزيز منظومة الأمم المتحدة"، الذي اعتمدهت الجمعية العامة للأمم المتحدة بالإجماع في سنة ١٩٩٧، وأوصت فيه بتوحيد مدد عمل الرؤساء التنفيذيين لبرامج الأمم المتحدة وصناديقها وهيئاتها الأخرى التابعة للجمعية العامة للأمم المتحدة وللمجلس الاقتصادي والاجتماعي بحيث تكون مدة العمل أربع سنوات وقابلة للتجديد مرة واحدة، وشجعت فيه الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة على النظر في وضع أحكام وحدود قصوى موحدة لمدد عمل رؤسائها التنفيذيين؛

ولما كان بوسع الجمعية العمومية، عملاً بالمادة ٥٨ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو، سنة ١٩٤٤)، أن تضع قواعد تنظم عمل المجلس بشأن تحديد طريقة تعيين الأمين العام وإنهاء تعيينه؛

وإذ تضع في اعتبارها أن المجلس قد قرر، في ٢ و ٩/٦/٢٠٠٦، أن يعيّن الأمين العام لمدة عمل محددة من ثلاث إلى أربع سنوات، وأن الأمين العام لا يعين لمدة ثلاثة إذا كان قد عمل لمدتين؛

وتضع في اعتبارها كذلك أن المجلس قد قرر في ٢٢/٦/٢٠١١، أن تكون مدة جميع التعيينات المقبلة للأمين العام ثلاث سنوات وأن لا تتراوح مدة التعيين بين ثلاث وأربع سنوات ولا أن تكون أربع سنوات في الحالات الاستثنائية؛

ولما كانت المادة ٥١ من اتفاقية شيكاغو لم تحدد عدد مرات إعادة انتخاب رئيس المجلس، وتركت بذلك الباب مفتوحاً أمام أي حد أقصى معقول يمكن تطبيقه في الواقع؛

وإقراراً منها بأنه من المستصوب والملائم تحديد الحد الأقصى لمدد العمل في مناصبي الأمين العام ورئيس المجلس، حيث أن تحديد هذا الحد الأقصى سيعطي شاغلي هذين المنصبين مدة زمنية معقولة لبلوغ الأهداف التي وضعها المجلس قبل شغلها

المنصبين، ويساعد أيضاً على ضمان استفادة الايكاو بصفة دورية من ضخ الأفكار الجديدة والخبرة على أعلى المستويات، واستفادتها من مجموعة أكبر من أساليب القيادة والتنوع الثقافي والإقليمي الذي سيأتي به التغيير المنتظم لشاغلي هذين المنصبين الرفيعي المستوى؛

وإقراراً منها بأنه من المستصوب، لأسباب مماثلة، تطبيق هذا الحد الأقصى بحيث لا يمكن العمل لأكثر من مدتين في أي من مناصبي رئيس المجلس والأمين العام أو كليهما؛

#### فإن الجمعية العمومية:

١- تحيط علماً بقرار المجلس بوضع حد أقصى لا يتجاوز مدتي عمل لمنصب الأمين العام، فترة كل مدة منهما ثلاث سنوات.

٢- تحت الدول المتعاقدة على ألا ترشح، وتطلب من المجلس ألا يقبل لمنصب رئيس المجلس، أي شخص كان عند حلول تاريخ بدء العمل قد قضى مدتين كاملتين في منصب الرئيس.

٣- تحت الدول المتعاقدة على ألا ترشح، وتطلب من المجلس ألا يقبل الترشيح لمنصب رئيس المجلس ولا لمنصب الأمين العام، أي شخص يكون عند حلول تاريخ انتهاء مدة العمل قد قضى في المجموع أكثر من مدتين كاملتين في كلا المنصبين مجتمعين.

٤- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٦-٢٨.

#### البند ٢٠ من جدول الأعمال: اقتراح بعقد دورات الجمعية العمومية مرة كل سنتين

٢٠-١ بحثت اللجنة هذه المسألة أثناء اجتماعها الثاني. وقد حصلت اللجنة على الوثائق التي قدمها المجلس في ورقة العمل A38-WP/18.

٢٠-٢ قدم مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية بالإنابة، ورقة العمل A38-WP/18 وأشار إلى أنه بناء على اقتراح من المملكة العربية السعودية للنظر في عقد دورات الجمعية العمومية كل سنتين ووضع ميزانية للمنظمة كل سنتين، طلبت الدورة السابعة والثلاثون للجمعية العمومية إلى المجلس أن يدرس المسألة، مع مراعاة ألا يؤدي التحضير لدورة الجمعية العمومية مرة كل سنتين إلى تكاليف إدارية إضافية على المنظمة. وطُلب أيضاً من المجلس أن ينظر في إمكانية خفض عدد دورات المجلس من ثلاث دورات إلى دورتين خلال السنة التي تُعقد فيها دورة الجمعية العمومية، وطُلب من المجلس تقديم تقرير في هذا الشأن إلى الدورة التالية للجمعية العمومية. وتعرض هذه الورقة تقرير المجلس في هذا الشأن. وأشار أيضاً إلى أن المجلس قد نظر خلال دورته ١٨٢ في تقرير وحدة التفتيش المشتركة الذي دعا الايكاو إلى عقد دورات الجمعية العمومية مرة كل سنتين واعتماد ميزانية لفترة سنتين وأوصت اللجنة المالية، خلال دورة المجلس ١٨٣، بعدم قبول هذه التوصيات واتفق المجلس مع اللجنة في هذا الشأن. وبالإضافة إلى ذلك، فقد نظر المجلس مرة أخرى في هذه المسائل أثناء انعقاد دورته ١٨٧ وقرر ثانية أن يعقد دورات الجمعية العمومية كل ثلاث سنوات. وأشار مدير إدارة الشؤون القانونية بالإنابة أيضاً إلى أن المجلس نظر في الاقتراح الأخير الذي قدمته المملكة العربية السعودية في الاجتماع التاسع من دورة المجلس ١٩٨ وفي الاجتماع الأول من دورته ١٩٩، وقرر عدم التوصية بعقد دورات الجمعية العمومية كل سنتين، وعدم اعتماد ميزانية لفترة سنتين وعدم تخفيض دورات المجلس من ثلاث دورات إلى دورتين أثناء سنة انعقاد الجمعية العمومية.

٢٠-٣ وأشار أحد الوفود إلى أن اللجنة التنفيذية قد وافقت مؤخراً على تكليف الأمين العام بولاية مدتها ثلاث سنوات، وبتزامن ذلك مع عقد دورات الجمعية العمومية كل ثلاث سنوات. وصرح كذلك أن الاستمرار في عقد دورات الجمعية العمومية كل ثلاث سنوات سيكون مفيداً للدول التي يساورها القلق من التكاليف المتزايدة المرتبطة بالإعداد لدورات أكثر تواتراً للجمعية العمومية والمشاركة فيها. وعلى هذه الأسس، أيد الوفد توصية المجلس بعدم عقد دورات الجمعية العمومية كل سنتين.

٤-٢٠ وأكد وفد آخر على أن الاقتراح الذي تقدمت به المملكة العربية السعودية قد تم تحليله بعمق من قبل المجلس، وبناء على ضرورة إحداث تغييرات في اتفاقية الطيران المدني الدولي، الأمر الذي سيحدد انتباه المنظمة من الأولويات الأخرى، فضلاً عن التكاليف الإضافية التي ستتحملها كل من المنظمة ودولها الأعضاء، اعتبر المجلس أن ذلك الاقتراح غير مبرر. وأشار كذلك أنه لدى المنظمة آليات أخرى متاحة، مثل إمكانية عقد مؤتمرات رفيعة المستوى أو عقد دورات استثنائية للجمعية العمومية عند الاقتضاء، إذا دعت الحاجة الدول الأعضاء إلى عقد اجتماعات في السنوات التي تفصل بين دورات الجمعية العمومية التي تعقد كل ثلاث سنوات.

٥-٢٠ واتفقت بعض الوفود الأخرى مع هذين الوفدين وأعربت عن تأييدها للتوصية المقدمة من المجلس بالاستمرار في عقد دورات الجمعية العمومية على أساس دورة الثلاث سنوات.

٦-٢٠ وخلص رئيس اللجنة أنه نسبة لعدم تأييد الاقتراح، وبناء على مناقشة المسألة، وافقت اللجنة أن توصي بالإبقاء على دورة الثلاث سنوات الحالية في عقد دورات الجمعية العمومية.

البند ٢١ من جدول الأعمال: اقتراح بتعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو لزيادة عدد الأعضاء في المجلس إلى ٣٩ عضواً

١-٢١ بحثت اللجنة هذه المسألة الدستورية أثناء اجتماعها الثاني. وقد حصلت اللجنة على الوثائق التي قدمها المجلس في ورقة العمل A38-WP/17.

٢-٢١ قدم القائم بأعمال مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية ورقة العمل A38-WP/17 وأشار إلى أن الجمعية العمومية في أثناء دورتها السابعة والثلاثين (سبتمبر - أكتوبر ٢٠١٠) نظرت بموجب البند ٨: انتخاب الدول المتعاقدة التي تمثل في المجلس، في اقتراح تقدمت به المملكة العربية السعودية لزيادة عضوية المجلس من ٣٦ عضواً إلى ٣٩ عضواً. وأحالت الدورة السابعة والثلاثون للجمعية العمومية إلى المجلس مسألة زيادة عدد عضوية المجلس بإضافة ثلاثة مقاعد، وذلك بغية أن يدرس المجلس الأمر. ووفقاً لقرار الجمعية العمومية، نظر المجلس في التعديل المقترح في الاجتماع التاسع من دورته ١٩٨، في ٢٠١٣/٣/٨، وأوصي المجلس بعدم توسيع عضويته.

٣-٢١ وصرح أحد الوفود أنه يحق لكل الدول الأعضاء أن تُمثّل في المجلس، غير أنه لم يؤيد توسيع عدد المقاعد في المجلس، ودعا الوفد عوضاً عن ذلك لإبرام اتفاقات إقليمية بين الدول ذات المصالح المشتركة، لإعطاء مزيد من الدول فرصة الانتخاب في المجلس على أساس التناوب. وأعرب أحد الوفود عن تأييده لهذا النهج.

٤-٢١ وأشار وفد آخر إلى أن النهج الذي نادى به المتحدثون الأوائل لزيادة مشاركة الدول الأعضاء في المجلس هو حل ممكن لهذه المسألة، لكن يمكن أن تكون هناك حلول أخرى. وأوضح أنه ينبغي النظر في الاقتراح أعلاه والحلول الأخرى الممكنة على حد سواء. وأقر كذلك أنه ينبغي النظر في زيادة عضوية المجلس في المستقبل نظراً للعدد الحالي للدول الأعضاء في الايكاو، والاستنتاج الوارد في ورقة العمل A38-WP/17 وهي أن زيادة التكلفة على المنظمة جراء الزيادة المقترحة في عضوية المجلس لن تكون كبيرة للغاية؛ وكون الورقة A38-WP/17 توضح أن مجلس الايكاو صغير نسبياً بالمقارنة مع مجالس إدارات المنظمات الأخرى بالأمر المتحدة التي لديها نفس العدد من الدول الأعضاء.

٥-٢١ وأكد أحد الوفود أنه لا ينبغي تأجيل فكرة توسيع عضوية المجلس إلى أجل غير مسمى وأنها فكرة جديرة بالنظر فيها.



٦-٢١ وأشار وفد المملكة العربية السعودية إلى أن اقتراحه قد عبّر عن نفسه، حسبما هو واضح في ورقة العمل A/38-WP/17. وأبرز الوفد أيضاً أن المجلس قد نظر في الاقتراح على النحو الواجب.

٧-٢١ وأشار رئيس اللجنة إلى أنه لم يوجد تأكيد ملحوظ للاقتراح بزيادة عضوية المجلس في الوقت الراهن، بالرغم من بعض التأييد للنظر فيه مجدداً في المستقبل. ولذلك وافقت اللجنة على أن تبلغ الجمعية العمومية بنفس هذا الأمر وأن تشير إلى إمكانية معالجة الآراء التي أعرب عنها بشأن التمثيل في المجلس من خلال الترتيبات الإقليمية للتناوب.

### البند ٢٢ من جدول الأعمال: إدارة الموارد البشرية

١-٢٢ نظرت اللجنة، في جلستها الخامسة، في ورقة العمل A/38-WP/75 التي تورد المبادرات الجارية حالياً لتحسين إدارة الموارد البشرية وتعزيز الأخلاقيات والكفاءة والشفافية على نطاق المنظمة.

٢-٢٢ ولاحظت اللجنة أن إدارة الموارد البشرية في الايكاو استمرت في التحسن: فقد تم زيادة تنقيح قانون الخدمة في الايكاو؛ وتم تنفيذ الإطار العام للايكاو بشأن الأخلاقيات؛ وتم استعراض النظام الإداري للموظفين كيما يتسنى للايكاو مواكبة التطورات الحاصلة في منظومة الأمم المتحدة ومراعاة التوجه العام للسياسات المقدم من الدول الأعضاء؛ وتم إصدار أو تعزيز سياسات لتنتقل الموظفين وإدارة الأداء والتعلم وتنمية مهارات الموظفين، فضلاً عن التواصل مع الجهات الأخرى والتوظيف المحدد الهدف؛ واستمر تحديث عمليات إدارة الموارد البشرية، جنباً إلى جنب مع تحسين الاستخدام الآلي الرامي إلى زيادة الكفاءة والاستجابة للاحتياجات البرنامجية.

٣-٢٢ وأحاطت اللجنة التنفيذية علماً بالمنجزات الوارد ذكرها في الورقة A/38-WP/75، وتدعو الجمعية العمومية إلى:  
(أ) الإحاطة علماً بالإصلاحات الجارية التي تضطلع بها المنظمة وما أحرزته من منجزات لتحسين إدارة الموارد البشرية؛

(ب) الموافقة على المبادرات ذات الأولوية والإجراءات الأخرى المحددة لزيادة التحسينات في إدارة الموارد البشرية للفترة الثلاثية القادمة.

### البند ٢٣ من جدول الأعمال: الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الايكاو

١-٢٣ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلستها الخامسة، في ورقة العمل A/38-WP/76 التي تتناول الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الايكاو. وقدمت هذه الورقة الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الايكاو للسنوات ٢٠١٠ و٢٠١١ و٢٠١٢، بما في ذلك مسألة التمثيل الجغرافي العادل والمساواة بين الجنسين، بالاقتران مع تحليل للتعيينات التي تمت في الفئة الفنية والفئات العليا، بالإضافة إلى البيانات المتعلقة بالموارد البشرية مثل العمر وطول مدة الخدمة وحالات التقاعد المتوقعة. وقدمت الورقة أيضاً ملاحظات تقوم على الإحصاءات والإجراءات المقبلة المحددة بشأن تخطيط القوى العاملة والتمثيل الجغرافي العادل والمساواة بين الجنسين.

٢-٢٣ ولاحظت اللجنة التنفيذية، فيما يتعلق بالتمثيل الجغرافي العادل، أن عدد الدول الأعضاء الممثلة في الأمانة العامة قد ازداد. وفيما يتصل بالمساواة بين الجنسين، رحبت اللجنة بالتدابير الاستباقية الرامية إلى تحسين تمثيل المرأة في وظائف الفئة الفنية والفئات العليا في الايكاو. وجرى التسليم بأن هذا هدف مشترك للأمانة العامة والدول الأعضاء على حد سواء، وأن المنجزات التي تتحقق نتيجة للجهود المشتركة المضطلع بها يمكن أن تكون نموذجاً لقطاع الطيران.

٣-٢٣ وفيما يتصل بتخطيط القوى العاملة، أكدت اللجنة على أهمية التخطيط المسبق لكفالة ملء الوظائف في حينها من أجل زيادة الكفاءة، مع مراعاة جميع الاعتبارات ذات الصلة المتعلقة بالميزانية والإدارة.

- ٤-٢٣ وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل WP/226 التي قدمتها الصين.
- ٥-٢٣ ومن أجل ضمان وجود قوة عاملة متنوعة ومرنة ومتحفزة والاحتفاظ بها، ومع التركيز على تخطيط القوى العاملة وأهداف المنظمة الرامية إلى تأمين وجود أكبر قدر ممكن من التمثيل الجغرافي، مع العمل على تحقيق المساواة بين الجنسين، تدعو اللجنة التنفيذية الجمعية العمومية إلى الموافقة على الإجراءات المقبلة التالية المحددة في ورقة العمل:
- أ) تخطيط القوى العاملة، بما يشمل وضع استراتيجيات وإجراءات التخطيط لتعاقب الموظفين، وضمان تكاملها مع سياسات تنقل الموظفين وتنمية مهاراتهم؛
- ب) استراتيجيات إدارة المواهب التي ترمي إلى تحديد الكفاءات الصحيحة في الوقت الصحيح واستقطابها والاحتفاظ بها، مع ضمان ترابط هذه الاستراتيجيات مع الاستراتيجيات والتدابير الأخرى للمنظمة الهادفة إلى اكتساب الذاكرة المؤسسية والمعارف اللازمة وتبادلها ونقلها؛
- ج) تعزيز سياسة وإجراءات التوظيف والرصد والمساءلة داخل المنظمة، لتحقيق أهداف تنوع القوى العاملة؛
- د) تعزيز فرص التوعية والتنمية لاستقطاب مرشحين لوظائف الفئة الفنية والفئات العليا من الدول غير الممثلة أو التي يقل تمثيلها عن المستوى المنشود، واستقطاب مرشحات من الإناث.

#### البند ٢٤ من جدول الأعمال: زيادة كفاءة الايكاو وفعاليتها

١-٢٤ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلستها الخامسة، في خمس ورقات عمل (A38-WP/6 و 74 و 227 و 307 و 362) في إطار جدول الأعمال المعنون "زيادة كفاءة الايكاو وفعاليتها".

٢-٢٤ وقُدمت ورقة العمل A38-WP/6، التي اقترحت إدخال تعديل على المادة ٦٣ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي (Doc 7600)، عملاً بالمقرر A-22 والقرار ٣١-١٦، من أجل إدراج اللغة الصينية ضمن اللغات التي تصدر بها الوثائق. ووافقت اللجنة على أن توصي الجلسة العامة للجمعية العمومية بالإجراء المقترح في ورقة العمل A38-WP/6، والذي ينص على الموافقة على تعديل المادة ٦٣ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية على النحو الوارد في مرفق ورقة العمل.

٣-٢٤ وقُدمت ورقة العمل A38-WP/74، التي تضمنت تقريراً من المجلس يعرض التقدم المحرز والمستمر لتحسين كفاءة المنظمة وفعاليتها، حسبما طالبت به الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين. وقدم هذا التقرير أيضاً الإجراءات المعروضة والتدابير المحددة للمضي في التحسين أثناء فترة السنوات الثلاث ٢٠١٤-٢٠١٦. ورحبت اللجنة بالتقدم الذي أحرزته المنظمة في تحسين فعاليتها وكفاءتها وأعربت عن تأييدها لاستخدام التكنولوجيات الجديدة. وأعربت عدة دول أعضاء عن بعض الشواغل بشأن كفاءة المنظمة فيما يتصل بالأعمال التحضيرية للجمعية العمومية، وخاصة عقد ٣ مؤتمرات رفيعة المستوى في فترة متعاقبة قصيرة نسبياً قبل انعقاد الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية. وطُلب كذلك إجراء استعراض لمنهجية صياغة قرارات الجمعية العمومية. ووافقت اللجنة على أن توصي الجمعية العمومية بأن تطلب من المجلس النظر في سبل تحسين مجمل هيكل الأعمال التحضيرية لعقد الجمعية العمومية واتخاذ قرارات بشأن المضي في تحسين فعالية المنظمة وكفاءتها.

٤-٢٤ وأشارت ورقة العمل WP/307، التي قدمها الاتحاد الروسي، إلى أنه قد تم تخفيض خدمات اللغات ضمن الايكاو مما ينال من البلدان غير الناطقة باللغة الإنجليزية وطالبت بأن تتخذ الجمعية العمومية عدداً من الخطوات الرامية إلى تعزيز قرارات الجمعية العمومية السارية المفعول بشأن هذه المسألة.

٥-٢٤ وشدّدت ورقة العمل WP/362، التي قدمتها فرنسا وبوركينا فاسو والكاميرون وكندا ومصر وليبيا والمغرب والمملكة العربية السعودية وأوكرانيا والإمارات العربية المتحدة على أهمية التعدد اللغوي بالايكاو واقترحت وجوب اعتماد ممارسات ضمن الايكاو من أجل تحقيق وصون التعدد اللغوي بالمنظمة، إلى جانب السعي إلى تحقيق الكفاءة وضبط المصروفات.

٦-٢٤ وأبرزت ورقة العمل WP/227، التي قدمتها ٢٢ دولة<sup>١</sup> عضواً في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، الحاجة إلى توفير وثائق الايكاو الخاصة بالسلامة وغيرها من مجالات العمل الهامة في المنظمة بجميع لغات العمل الرسمية. واقترحت الورقة إدخال تعديل على القرارين ٣٧-١٥ و ٣٧-٢٥، ودعت الجمعية العمومية إلى تأييد وجود مخصصات مناسبة من الأموال لخدمات اللغات من أجل ترجمة الوثائق.

٧-٢٤ وتحدثت عدة دول أعضاء تأييداً للتعدد اللغوي كمبدأ أساسي لتحقيق أهداف الايكاو. وأشارت بعض الدول الأعضاء إلى أنه لا ينبغي لقيود الميزانية أن تؤثر على مسألة التعدد اللغوي. وأشارت دول أخرى إلى اقتضاء إيجاد بدائل تمويلية لضمان توفر الوثائق، خاصة الوثائق المتصلة بتنفيذ شؤون السلامة والأمن. ورأت إحدى الدول الأعضاء أن إحدى ورقات العمل تتسم بطابع إلزامي أكثر مما ينبغي وأنه من شأن بعض الأحكام الواردة فيها أن تؤثر على مسؤوليات المجلس والأمين العام فيما يخص تقرير السياسات العامة والإدارة. ولوحظ أيضاً أن إحدى الدول الأعضاء قدمت مشروع مذكرة تفاهم بشأن التعاون في مجال خدمات اللغات مع الأمانة العامة.

٨-٢٤ وأيد الأمين العام تأييداً تاماً التعدد اللغوي كهدف أساسي للايكاو وذكّر الجمعية العمومية بأن القواعد والتوصيات الدولية تم إقرارها دائماً باللغات الرسمية الست. وأشار الأمين العام إلى أنه وفقاً لما أبلغ به المجلس، فقد نُفذت بالفعل بعض التدابير المقدمة في الورقات غير أنه لا يمكن تجاهل القيود المفروضة على الميزانية. وذكر أن الايكاو لا يمكنها تكريس المزيد من الأموال لخدمات اللغات، ولكن تم تشجيع الدول الأعضاء على دعم هذه الأنشطة من خلال التبرعات. وشدد على أن خدمات اللغات جزء لا يتجزأ من أنشطة البرامج في الميزانية المقترحة لفترة السنوات الثلاث المقبلة ٢٠١٤-٢٠١٥-٢٠١٦.

٩-٢٤ ووافقت اللجنة على أن تطلب من الجمعية العمومية أن تقدم تعليمات للمجلس بأن يرصد رقداً دقيقاً لتنفيذ السياسات والقرارات التي اعتمدها لتعزيز الفعالية والكفاءة في المسائل الخاصة بخدمات اللغات.

١٠-٢٤ وإذ نظرت اللجنة في ورقات العمل A38-WP/6 و 74 و 227 و 307 و 362، فقد أوصت اللجنة الجمعية العمومية بما يلي:

(أ) إقرار تعديل المادة ٦٣ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (Doc 7600)، وفقاً لما اقترح في ورقة العمل A38-WP/6.

(ب) والاعتراف والترحيب بالتقدم المحرز والنتائج المحققة في تنفيذ قرار الجمعية العمومية ٣١-٢ و ٣٢-١، ومقرر الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين بشأن تحسين كفاءة الايكاو وفعاليتها.

(ج) وأن تطلب من المجلس النظر في السبل الرامية إلى تحسين مجمل هيكل الأعمال التحضيرية التي تسبق انعقاد الجمعية العمومية ولمواصلة العمل، كجزء من العملية الجارية، لتحسين كفاءة الايكاو وفعاليتها.

<sup>١</sup> الأرجنتين وأروبا وبليز وجمهورية بوليفيا (المتعددة القوميات) والبرازيل وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وبارغواي وبيرو والجمهورية الدومنيكية وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية.

د) وإذ تسلم بالتعدد اللغوي كمبدأ أساسي لتحقيق أهداف الايكاو، تطلب من المجلس رصد تنفيذ السياسات والقرارات التي اعتمدها من أجل تعزيز الفعالية والكفاءة في المسائل الخاصة بخدمات اللغات.

**البند ٢٥ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية**

تحديث قرار الجمعية العمومية ٢٢-٤، تشكيل لجنة الملاحة الجوية والمشاركة في أعمالها

١-٢٥ فيما يتعلق بالورقة A38-WP/24، نظرت اللجنة التنفيذية في اقتراح تحديث القرار ٢٢-٤، تشكيل لجنة الملاحة الجوية والمشاركة في أعمالها، بما يعكس العدد الحالي لأعضاء لجنة الملاحة الجوية وهو تسعة عشر عضواً.

٢-٢٥ وفي ضوء ما جرى من مناقشات، اتفقت اللجنة على أن تقدم إلى الجلسة العامة للجمعية العمومية القرار التالي من أجل اعتماده:

**القرار ١/٢٥ (أعيد ترقيمه ليكون القرار ٣٨-١٣)**

**تشكيل لجنة الملاحة الجوية والمشاركة في أعمالها**

حيث تنص المادة ٥٦ من الاتفاقية على أن تتشكل لجنة الملاحة الجوية من تسعة عشر عضواً يعيّنهم المجلس من أشخاص ترشحهم الدول المتعاقدة، دون أي تمييز بين جنسيات المرشحين وما إذا كان ينبغي تقديم الترشيحات من دول أعضاء في المجلس أو غير أعضاء؛

وحيث يعتبر ضرورياً أن يحظى هؤلاء الأعضاء ليس بالمؤهلات المهنية فحسب وإنما تكون لديهم القدرة أيضاً على تكريس وقتهم كاملاً لأداء مسؤولياتهم؛

وحيث تودّ الجمعية العمومية أن تُتاح أمام جميع الدول المتعاقدة المعنية فرصة المشاركة إلى أقصى حد ممكن في أعمال لجنة الملاحة الجوية؛

وحيث يمكن تحقيق الأهداف المذكورة أعلاه على نحو يتسق مع متطلبات الاتفاقية، عن طريق تبني الإجراءات المناسبة من قبل المجلس؛

*فاين الجمعية العمومية*

١- تُقرر تكليف المجلس بأن يسعى، في كل مرة يلزم فيها تعيين أعضاء جدد في لجنة الملاحة الجوية، إلى ضمان الحصول على ترشيحات من جميع الدول المتعاقدة لاختيار تسعة عشر عضواً من بينها للجنة؛

٢- تُحث جميع الدول المتعاقدة، وخصوصاً الدول غير الممثلة في المجلس، على بذل المزيد من الجهد لتقديم مرشحين لعضوية اللجنة؛

٣- تُوصي المجلس بأن لا يعيّن أكثر من مرشح واحد من أي دولة متعاقدة وأن يراعي بشكل كامل أن الهدف المنشود هو تمثيل كل منطقة من مناطق العالم؛

٤- تُوصي المجلس بأن يتخذ خطوات لضمان وتشجيع مشاركة كل دولة متعاقدة في أعمال اللجنة إلى أقصى حد ممكن؛

٥- تُعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٢٢-٤.

#### صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإبلاغ عن الاختلافات

٢٥-٣ قدم مجلس الايكاو، في الورقة WP/48، تقريراً عن نتائج دراسة بشأن المسائل المتعلقة بالإبلاغ عن الاختلافات ونشرها والأنشطة التي تضطلع بها الايكاو لمعالجة هذه المسائل، واقترح مشروع قرار بشأن صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) والإبلاغ عن الاختلافات.

٢٥-٤ وأوصت فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)، في الورقة WP/260، بأن تقوم الايكاو بإعداد مواد إرشادية وتنظيم مبادرات تدريبية لتحديد الاختلافات والإبلاغ عنها ونشر الاختلافات الكبيرة. وأيدت اللجنة التوصيات المقدمة من فنزويلا. ودعماً للورقة WP/260، اقترحت توغو أن يجري تنظيم حلقات العمل والحلقات الدراسية الإقليمية في مجال تحديد الاختلافات والإبلاغ عنها. وسوف يستعرض المجلس هذا الموضوع مع مراعاة الآثار المترتبة على الميزانية.

٢٥-٥ وفيما يتعلق بالورقة WP/48، اقترحت فرنسا تعديل مشروع القرار الوارد في المرفق (أ) بالورقة WP/48 بإضافة إجراء جديد إلى الإجراءات المتعلقة بالقرار للطلب من المجلس ضمان أن تمتثل أحكام الملحق الجديدة لتعريف المصطلحين "القواعد" و"التوصيات". وذكرت فرنسا أنه من المحبذ أن يتم نشر الأسس المنطقية للقواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة من خلال الوسائل المناسبة. ومن شأن ذلك أن يعزز جدوى القواعد والتوصيات الدولية وتحسين فهمها وتنفيذها من قبل الدول الأعضاء.

٢٥-٦ ولاحظت اللجنة مع التقدير الأعمال التي قامت بها الايكاو وفرقة العمل المعنية بالإبلاغ عن الاختلافات (FDTF) فيما يتعلق بتحديد المشكلات المتصلة بالإبلاغ عن الاختلافات. وطلبت اللجنة من المجلس أن يتخذ جميع الإجراءات اللازمة لتصحيح المسائل المبيّنة في الورقة WP/48 وتنفيذ مشروع قرار الجمعية العمومية، وتقديم تقرير عن التقدم المحرز في هذا الصدد إلى الدورة التالية للجمعية العمومية.

٢٥-٧ وطلبت إيطاليا، نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، توفير إرشادات بشأن الإبلاغ عن الاختلافات ونشرها في غضون اثني عشر شهراً. وأشارت الأمانة إلى أن هذا الإطار الزمني سيمثل تحدياً بسبب قلة الموارد، وفي هذا الصدد، سيستعرض المجلس هذه المهمة مع الأخذ في الاعتبار الآثار المترتبة على الميزانية. وأشار الأمين العام إلى أن المنظمة سترحب بأي دعم تقدمه الدول الأعضاء لإكمال المهمة.

٢٥-٨ وفي ضوء ما جرى من مناقشات، اتفقت اللجنة على أن تقدم إلى الجلسة العامة للجمعية العمومية للاعتماد القرار التالي:

القرار ٢٥-٢ (أعيد ترقيمه ليكون القرار ٣٨-١١)

صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) والإبلاغ عن الاختلافات

حيث أن المادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تطلب من كل دولة متعاقدة أن تتعاون لتحقيق أعلى درجة من التوحيد في القواعد والتوصيات التي تخص كل المسائل التي يؤدي توحيدها إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛

ولما كانت المادة ٣٧ من الاتفاقية تطلب من المنظمة أن تصدر وتعديل القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية، وتحدد الغرض من ذلك العمل والأمور التي يتناولها، ولما كانت المواد ٣٨ و ٥٤ و ٥٧ و ٩٠ من تلك الاتفاقية تتضمن أحكاماً إضافية في هذا الصدد؛

وحيث أن أي دولة متعاقدة لا تستطيع الالتزام بأي قاعدة دولية أو إجراء دولي، أو ترى من الضروري اتباع نظم أو أساليب تختلف عنها، ملزمة طبقاً للمادة ٣٨ من الاتفاقية بأن ترسل إخطاراً بذلك على الفور إلى الأيكاو؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد استصوبت وضع سياسات معينة لاتباعها في الامتثال لهذه الأحكام من الاتفاقية؛

وإذ تسلّم بأن التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية يعزز سلامة الطيران المدني الدولي وأمنه وتميمته المستدامة؛

وتسلّم بأهمية تيسير حصول جميع الجهات المعنية على المعلومات عن الاختلافات في التوقيت المناسب لتعزيز سلامة الطيران المدني الدولي وانتظامه وكفاءته؛

وتلاحظ أن العديد من الدول المتعاقدة تواجه صعوبات في الوفاء بالتزاماتها بموجب المادتين ٣٧ و ٣٨ من الاتفاقية ومواكبة وتيرة التعديلات في الملاحق؛

وتسلّم بأن الإرشادات الفنية الحديثة التي توفرها الأيكاو تشكل مساعدة قيمة للدول المتعاقدة فيما يتصل بالتنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والخطط الإقليمية؛

وتسلّم بأن هناك حاجة إلى الكثير من الموارد من أجل إعداد ومتابعة جميع مواد الأيكاو الإرشادية الفنية الخاصة بالقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية؛

وتلاحظ زيادة عدد الاختلافات المبلغ عنها إلى الأيكاو؛

وتسلم بأن هناك حاجة ماسة لالتماس واستخدام كافة الوسائل المتاحة لتشجيع الدول المتعاقدة ومساعدتها على التغلب على المصاعب التي تعترض تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تدعو الدول المتعاقدة إلى إعادة تأكيد التزامها بالامتثال للالتزامات التي تنص عليها المادتان ٣٧ و ٣٨ من الاتفاقية؛
- ٢- تقرر أن تُعدل حسب الاقتضاء القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية كي تواكب تغير الاحتياجات والتقنيات وتصبح، ضمن جملة أمور، أساساً سليماً للتخطيط والتنفيذ على الصعيدين العالمي والإقليمي؛

٣- *توافق*، دون الإخلال بأحكام المادة السابقة، على أنه يجب توفير قدر عالٍ من الاستقرار في القواعد والتوصيات لتمكين الدول المتعاقدة من المحافظة على استقرار لوائحها الوطنية. ولهذه الغاية يجب أن تقتصر التعديلات على ما يهم السلامة والانتظام والكفاءة دون إدخال تعديلات على أسلوب التحرير ما لم تكن ضرورية؛

٤- تؤكد من جديد على أنه يجب أن تصاغ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها بعبارات واضحة وبسيطة ووجيزة. ويجب أن تشمل القواعد والتوصيات على أحكام عامة وصلت إلى مرحلة النضج والاستقرار، وأن تحدد الشروط المتعلقة بالتشغيل والأداء وتحدد أيضاً المستويات المطلوبة للسلامة والانتظام والكفاءة. ويجب أن تُترجم في التوقيت المناسب إلى جميع لغات عمل المنظمة المواصفات الفنية الداعمة، عند إعدادها من قبل الأيكاو، وأن وتوضع في وثائق منفصلة بقدر المستطاع؛

٥- تكلف المجلس بأن يعتمد، لدى إعداد القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية ومواد الأيكاو الإرشادية الفنية، إلى أقصى حد ملائم، على أعمال الهيئات الأخرى المكلفة بوضع القواعد بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. ويمكن للمجلس أن يعتبر المواد التي تصدرها تلك الهيئات المعنية بوضع القواعد مواد مناسبة من حيث استيفائها لشروط الأيكاو؛ وينبغي في تلك الحالة الإشارة إليها في وثائق الأيكاو؛

٦- تقرر أنه في حدود مقتضيات السلامة والانتظام والكفاءة، يجب أن تكون القواعد والتوصيات الدولية التي تحدد التجهيزات والخدمات الواجب توفيرها وليدة توازن سليم بين ما يقتضيه التشغيل من تجهيزات وخدمات وبين ما يترتب على هذا التوفير من آثار اقتصادية؛

٧- تكلف المجلس بأن يستشير الدول المتعاقدة بشأن اقتراحات تعديل القواعد والتوصيات وإجراءات خدمات الملاحة الجوية قبل أن يبيت فيها، باستثناء الحالات التي يرى فيها المجلس أن من الضروري اتخاذ إجراء عاجل. وعلاوة على ذلك، يجوز للمجلس أن يتخذ قراره بشأن المواصفات الفنية بدون استشارة الدول المتعاقدة، وذلك بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. ومع ذلك يجب توفير هذه المواد للدول المتعاقدة بناء على طلبها.

٨- تقرر أنه يجب أن تحدد تواريخ بدء سريان تعديلات القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بما يتيح للدول المتعاقدة مهلة كافية لتنفيذها.

٩- *توافق* على أنه لا يجوز تعديل أي ملحق أو وثيقة من وثائق إجراءات خدمات الملاحة الجوية أكثر من مرة واحدة في السنة التقويمية.

١٠- تنكّر الدول المتعاقدة بالشروط المفروض بموجب الملحق ١٥ بأن تنشر في أدلة طيرانها أي اختلافات هامة وأن تدرج ترجمة إنجليزية للأجزاء معبراً عنها بصياغة واضحة.

١١- تشجع الدول المتعاقدة على استخدام نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) عند إبلاغ الأيكاو بشأن اختلافاتها،

١٢- تكلف الأمين العام بمواصلة تحسين نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) ومساعدة الدول المتعاقدة على التحول من العمليات القائمة على الورق إلى استخدام نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات.

١٣- توجه المجلس بأن يقوم برصد وتحليل الاختلافات القائمة بين قواعد وممارسات الدول المتعاقدة والقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وذلك بهدف التشجيع على إزالة الاختلافات لصالح سلامة وانتظام وكفاءة الملاحة الجوية، واتخاذ الإجراءات المناسبة.

- ١٤- تكلف المجلس بأن يستكشف إمكانيات إتاحة الحصول بمزيد من السهولة على المعلومات عن الاختلافات لجميع الجهات المعنية وتقييم الآلية والشكل المناسبين لتقديم المعلومات.
- ١٥- تقرر أنه يجب تشجيع الدول المتعاقدة ومساعدتها بكل الوسائل المتاحة على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية وتزويدها بأسرع ما تيسر بالمزيد من الإرشادات فيما يتعلق بالإبلاغ عن الاختلافات ونشرها.
- ١٦- تهيئ بجميع الدول المتعاقدة القدرة على أن تقدم للدول الطالبة للمساعدة تعاوناً فنياً في شكل موارد مالية وفنية، لتمكينها من الاضطلاع بالتزاماتها بموجب المادتين ٣٧ و ٣٨ من الاتفاقية.
- ١٧- تكلف الايكاو بترتيب الأولويات للاستمرار في تحديث محتويات الأدلة الفنية الصادرة عن الايكاو، ووضع المواد الإرشادية الإضافية بما يحقق أقصى قدر من الفائدة للدول المتعاقدة في تخطيطها وتنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية.
- ١٨- تقرر أن الإجراءات المرتبطة بهذا القرار تمثل إرشادات الغرض منها تسهيل وضمان تنفيذ هذا القرار.
- ١٩- تعلن أن هذا القرار يحل محل المرفقات (أ) و(د) و(هـ) من القرار ٣٧-١٥.

### الإجراءات المتصلة بالقرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يحقق التناسق الكامل بين أحكام القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية. ويجب أن يحاول المجلس تحسين طريقة تجهيز وعرض وفائدة وثائق الايكاو التي تتضمن القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والأحكام الأخرى ذات الصلة، وبصفة خاصة للنظم المعقدة والتطبيقات المرتبطة بها. وتحقيقاً لهذه الغاية، ينبغي للمجلس أن يشجع إعداد وتحديث المواصفات العامة لمستويات النظم والتشغيل والأداء. وينبغي للمجلس أن يواصل البحث عن أفضل السبل الملائمة لوضع وترجمة ومعالجة ونشر المواصفات الفنية.
- ٢- ينبغي للدول المتعاقدة أن تبدي تعليقات كاملة ومفصلة على التعديلات المقترحة للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، أو أن تعبر على الأقل عن موافقتها أو عدم موافقتها على مضمونها. وينبغي لذلك أن تتاح لها فسحة من الوقت قدرها ثلاثة أشهر على الأقل. وينبغي منح الدول المتعاقدة مهلة قدرها ٣٠ يوماً على الأقل للإبلاغ بعزمها على إقرار أو اعتماد أي مواد تفصيلية لم يتم التشاور معها بشأنها.
- ٣- ينبغي إعطاء الدول المتعاقدة فسحة من الوقت مدتها ثلاثة أشهر كاملة للتبليغ عن موافقتها على التعديلات المعتمدة للقواعد والتوصيات، وينبغي للمجلس عند تحديده لموعد التبليغ عن عدم الموافقة أن يراعي الوقت اللازم لإرسال التعديلات المعتمدة ووصول بلاغات الدول.
- ٤- ينبغي أن يراعي المجلس حسب الإمكان، ألا تقل الفترة الفاصلة بين كل موعد مقرر وآخر يليه للتطبيق المشترك لتعديلات الملاحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية عن ستة أشهر.
- ٥- ينبغي للمجلس، قبل اعتماده تعديلات على القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، أن يأخذ في الحسبان إمكانية تنفيذ القواعد والتوصيات والإجراءات المذكورة في التواريخ المحددة لوجوب التطبيق.
- ٦- ينبغي للمجلس، مع مراعاة تعاريف المصطلحين "القواعد" و"التوصيات"، أن يتأكد من أن أحكام الملحق الجديدة، التي يُعترف بأن تطبيقها الموحد ضروري، قد اعتمدت بوصفها "قواعد"، وأن الأحكام الجديدة، التي يُعترف بأن تطبيقها الموحد مرغوب فيه، قد اعتمدت بوصفها "توصيات".



٧- ينبغي للمجلس أن يبحث الدول المتعاقدة على إخطار المنظمة بأي اختلافات موجودة بين نظمها وممارساتها الوطنية وأحكام القواعد والتوصيات الدولية، وكذلك بالتواريخ التي ستلتزم فيها بتلك الأحكام. وينبغي للدول المتعاقدة التي تجد نفسها غير قادرة على الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية أن تخطر الإيكافو بسبب عدم تنفيذها لها، بما في ذلك أي لوائح وممارسات وطنية مطبقة تختلف من حيث الشكل أو المبدأ.

٨- ينبغي تيسير إتاحة الاختلافات عن القواعد القياسية والتوصيات الدولية المتلقاة للأطراف المتعاقدة على وجه السرعة.

٩- ينبغي للمجلس، وهو يشجع ويساعد الدول المتعاقدة على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، أن يستعين بجميع الوسائل المتاحة وأن يعزز شراكاته مع الهيئات التي توفر الموارد والمساعدة لتطوير الطيران المدني الدولي.

١٠- ينبغي للدول المتعاقدة أن تستحدث عمليات وإجراءات داخلية تقوم بموجبها بإعمال تنفيذ أحكام تتفق مع القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الدولية حتى تصبح الإجراءات أسهل وأبسط وأكثر فاعلية.

١١- ينبغي للإيكافو أن تقوم بتحديث وتطوير الإرشادات الفنية وفقاً للأولويات المنفق عليها لتغطية جميع المجالات الفنية على النحو الوافي.

#### السياسة العامة في مجال تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم

٢٥-٩ استعرضت اللجنة الورقة A38-WP/22، المقدمة من المجلس، التي تقدم تقريراً مرحلياً عن الإجراءات التي اتخذتها الإيكافو استجابة لقرار الجمعية العمومية ٣٢-٧: تنسيق القواعد والبرامج التي تُنظم مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم، بما يشمل نشر السياسة العامة للإيكافو في مجال تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم (الوثيقة Doc 9998) في مايو ٢٠١٣. وأعربت اللجنة عن بالغ تقديرها للجهود التي بذلها المجلس في إعداد الوثيقة Doc 9998 وأيدت السياسة العامة المشار إليها، كما وافقت على أن يحل القرار المقترح في الورقة A38-WP/22 محل القرار ٣٢-٧.

٢٥-١٠ وناقشت اللجنة الورقة A38-WP/301 المقدمة من إسبانيا. ودعت الورقة، التي أيدت قرار الجمعية العمومية الوارد في الورقة WP/22، الجمعية العمومية إلى الاعتراف بالعمل الذي قامت به فرقة العمل الخاصة والمجلس والموافقة مع التقدير على السياسة العامة للإيكافو في مجال تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم (الوثيقة Doc 9998) ودعت المجلس إلى النظر في إدخال الأحكام ذات الصلة في ملحق ملامم للاتفاقية، مع ضمان ألا تتأثر استقلالية وفعالية التحقيقات بشكل سلبي. واقترح في الورقة تحقيقاً لهذا الغرض إضافة توصية في الملحق التاسع فيما يخص قيام الدول بوضع تشريعات أو قواعد تنظيمية أو سياسات عامة أو كلها معاً لمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم.

٢٥-١١ وأعربت عدة دول عن تأييدها للمقترح القاضي بوضع توصيات في الملحق التاسع للاتفاقية بشأن مساعدة ضحايا الحوادث وأسرههم. واتفقت اللجنة على دعوة المجلس للنظر في إضافة بند يتعلق بالمساعدة المقدمة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم في ملحق غير الملحق الثالث عشر، بما يضمن استقلالية وكفاءة عمليات التحقيق في الحوادث. وقد اعتمدت اللجنة هذا المقترح.

٢٥-١٢ وأوضحت إحدى الدول أنه، مع مراعاة الهدف الاستراتيجي الجديد - الأمن والتسهيلات، وبالنظر إلى القواسم المشتركة للأهداف بين التسهيلات وحماية مصالح مستخدمي النقل الجوي، قد يكون من المناسب أن يُطلب من المجلس أن يضيف إلى برنامج عمل التسهيلات جميع الأنشطة ذات الصلة بهذا الموضوع، وأن ينظر في إعادة هيكلة الملحق التاسع على النحو الملائم إذا لزم الأمر.

٢٥-١٣ ووافقت اللجنة أيضاً على أن يقدم إلى الجلسة العامة للجمعية العمومية للاعتماد القرار التالي:

القرار ٣/٢٥ (أعيد ترقيمه ليكون القرار ٣٨ - ١)

### تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم

بالنظر إلى أن قطاع النقل الجوي الدولي حتى وان كان أكثر وسائل النقل سلامة، فلا يمكن ضمان الإزالة التامة لاحتمالات وقوع الحوادث الخطيرة؛

ولما كان ينبغي لدولة وقوع الحادث أن تلبى أهم احتياجات المتضررين من حوادث الطيران المدني؛

وبما أنه ينبغي أن ترمي سياسة منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) إلى العمل على أن تراعي الايكاو والدول المتعاقدة لديها الحالة الذهنية والبدنية والمعنوية لضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم، وأن تلبى ما يتطلبه ذلك؛

ولما كان من الضروري للايكاو والدول المتعاقدة لديها أن تسلم بأهمية إبلاغ أسر الضحايا بحوادث الطيران المدني في حينها، والعثور على الضحايا بسرعة والتعرف عليهم بدقة، وتسليم أمتعتهم الشخصية، وتوفير المعلومات الدقيقة لأفراد أسرهم؛

وإدراكاً منها لدور حكومات المواطنين من ضحايا حوادث الطيران المدني في إبلاغ أسر الضحايا ومساعدتهم؛

ولما كان من الضروري توفير الدعم لأفراد أسر ضحايا حوادث الطيران المدني، أيّاً كان مكان وقوع الحادث، والإسراع بنشر الدروس المستفادة من مقدمي الدعم، بما في ذلك الإجراءات والسياسات الفعالة، نشرها على الدول المتعاقدة الأخرى والايكاو لتحسين عمليات دعم الأسر لدى الدول؛

وبالنظر إلى أن تنسيق القواعد التي تنظم تلبية احتياجات ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم يعد أيضاً واجباً إنسانياً ومهمة اختيارية لمجلس الايكاو مشار إليها في المادة ٥٥ (ج) من اتفاقية شيكاغو؛

وبالنظر إلى أنه ينبغي للدول أن توفر حلاً متجانساً لمعاملة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم؛

وإدراكاً منها بأن الناقل الجوي المعني بحادث الطيران المدني يكون غالباً في أفضل موقع لمساعدة الأسر فور وقوع الحادث؛

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

وإدراكاً منها بأن الرأي العام سيركز اهتمامه على إجراءات التحقيق التي تتخذها الدول، وكذلك على جوانب الاهتمام الإنساني لحوادث الطيران المدني؛

وإذ تُشير إلى إصدار الايكاو في عام ٢٠٠١ للكتاب الدوري رقم ٢٨٥ (إرشادات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم) وإلى إضافة أحكام إلى الملحق التاسع - التسهيلات في عام ٢٠٠٥ من أجل تسريع عملية دخول أفراد أسر ضحايا حوادث الطيران إلى دولة وقوع الحادث؛

وتسلم بأن المجلس قد أقرّ في مارس ٢٠١٣ الوثيقة المعنونة "سياسات الايكاو بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم" (Doc 9998).

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تتأشد الدول المتعاقدة أن تؤكد مجدداً على التزامها بمساعدة ضحايا الطيران المدني وأفراد أسرهم.
- ٢- تحث الدول المتعاقدة على وضع التشريعات والقواعد و/أو السياسات لمساعدة ضحايا الطيران المدني وأفراد أسرهم، في ضوء سياسات الايكاو الواردة في الوثيقة 9998 Doc.
- ٣- تشجع الدول التي لديها تشريعات وقواعد و/أو سياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرهم. على استعراض هذه الوثائق، عند الضرورة، في ضوء سياسات الايكاو الواردة في الوثيقة 9998 Doc.
- ٤- تحث المجلس على إمعان النظر في وضع قواعد وتوصيات دولية، بخصوص قيام الدول بإعداد تشريعات وقواعد و/أو سياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم.
- ٥- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٢-٧.

السياسة العامة بشأن اعتماد الأطراف الثالثة وإبرام مذكرات التفاهم معها

٢٥-١٤ قدمت كولومبيا الورقة A38-WP/338، التي يُقترح فيها أن تقوم الجمعية العمومية بتكليف المجلس بوضع سياسة عامة للايكاو بشأن التعاون مع الأطراف الثالثة (على سبيل المثال، المنظمات الدولية والإقليمية الأخرى وقطاع الطيران والأوساط الأكاديمية)، وعلى وجه التحديد من أجل معالجة مسائل من قبيل وضع القواعد والمعايير لمثل هذا التعاون؛ واعتماد الايكاو لهيئات أو أنشطة الأطراف الثالثة، واستخدام شعار الايكاو من جانب هيئات أو أنشطة الأطراف الثالثة. وسيطلب كذلك من الجمعية العمومية أن تدعو المجلس إلى إعداد ونشر قائمة من مذكرات التفاهم القائمة التي وقعتها الايكاو مع أطراف ثالثة. وأكد وفد كولومبيا، مع الاعتراف بالدور المهم الذي تقوم به الجهات المعنية الرئيسية الأخرى في تحقيق الأهداف الاستراتيجية للايكاو، على أن هذه الإجراءات ضرورية من أجل تحقيق الشفافية والمنافسة العادلة وتكافؤ الفرص، ضمن جملة أمور أخرى.

٢٥-١٥ وأعربت وفود أخرى عديدة أخذت الكلمة عن الدعم الكامل للورقة A38-WP/338 والحاجة إلى إطار واضح وصريح لتعاون الايكاو مع هيئات دولية أخرى وقطاع الطيران، واقترحت إحدى الدول أن يُستخدم إطار الأمم المتحدة القائم للتعاون مع قطاع الأعمال كأساس لعمل المجلس.

٢٥-١٦ وأيدت اللجنة الإجراء الذي طلبته الجمعية العمومية، والمتمثل في طلب ما يلي:

أ) أن يقوم المجلس بتوفير مبادئ توجيهية واعتماد سياسات عامة لتفاعل الايكاو مع الأطراف الثالثة في شكل عمليات الاعتماد ومذكرات التفاهم؛

ب) أن يقوم المجلس، توكيلاً للشفافية، بنشر قائمة مذكرات التفاهم وعمليات الاعتماد السارية.

مواعمة الأهداف الاستراتيجية للايكاو مع الدول الأعضاء وآلية الإبلاغ عن التقدم المحرز

٢٥-١٧ قدمت الإمارات العربية المتحدة الورقة A38-WP/335 بعنوان "مواعمة الأهداف الاستراتيجية للايكاو مع الدول الأعضاء وآلية الإبلاغ عن التقدم المحرز" إلى اللجنة التنفيذية في ٢٧/٩/٢٠١٣.

٢٥-١٨ ويُقترح في ورقة العمل هذه تطبيق نظام متكامل لإدارة الأداء في الايكاو يشمل جميع الأهداف الاستراتيجية العامة للايكاو ويربطها بالخطط التشغيلية على مستوى الدول الأعضاء وبالتالي يكفل إجراء المواعمة الاستراتيجية بين الايكاو والدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية.

١٩-٢٥ والجمعية العمومية مدعوة إلى أن تطلب إلى المجلس إعداد نظام يساعد في نشر الأهداف الاستراتيجية  
للإيكاف في خطط الأعمال للدول الأعضاء ووضع آلية شفافة للإبلاغ بما يروج لثقافة الالتزام والمساءلة.

٢٠-٢٥ وأعربت كل من كولومبيا ومصر والصومال واليمن عن تأييدها لورقة العمل الواردة أعلاه (WP/335)  
وشجعت على إقرارها.

٢١-٢٥ وأعلن رئيس اللجنة التنفيذية عن إقرار ورقة العمل WP/335.



الجزء الثاني  
محاضر جلسات  
اللجنة التنفيذية



## محضر الجلسة الأولى

(الأربعاء، ٢٥ سبتمبر ٢٠١٣، الساعة ٠٩:٠٠)

### المواضيع التي نوقشت

#### جلسة مغلقة

- ١- البند ١٠ من جدول الأعمال: الاشتراكات المتأخرة  
- الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة
- ٢- البند ١٠ من جدول الأعمال: الاشتراكات المتأخرة  
- الموافقة على التقرير الشفهي المقدم إلى الجلسة العامة

#### ملخص المناقشات

١- لدى افتتاح الجلسة، ذكر رئيس اللجنة التنفيذية أن هذا البند المتعلق بسير العمل سيُتناول في جلسة مغلقة، يقتصر الحضور فيها على الدول المتعاقدة في الإيكاو.

#### البند ١٠ من جدول الأعمال: الاشتراكات المتأخرة

##### الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة

٢- عرض الأمين العام ورقة العمل (WP/43 Revision No. 1) وإضافة ١ (Addendum No. 1)، اللتين تناولتا ما يلي: الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة، وقدمتا معلومات عن حالة الاشتراكات المتأخرة، ووضع الدول الأعضاء التي أصبح حقها في التصويت معلقاً؛ والأثر المترتب على التأخر في تلقي الاشتراكات؛ والتدابير المعنية بالتعامل مع الاشتراكات المتأخرة؛ وخطة الحوافز المشجعة على تسوية الاشتراكات التي طال تأخيرها. وتعرض الإضافة رقم ١ لهذه الورقة صيغة مسنكلمة من المرفق جيم، تنص على الاشتراكات المتأخرة للدول الأعضاء التي أصبح حقها في التصويت معلقاً اعتباراً من ٢٠ سبتمبر ٢٠١٣.

٣- وفي إشارة إلى الفقرة ٢-٣ من الورقة المتعلقة بتأثير عدم سداد الاشتراكات أو التأخر في سدادها في التدفق النقدي للمنظمة، أبرز الأمين العام أن إجمالي الاشتراكات غير المسددة حتى ١٨ سبتمبر عام ٢٠١٣ بلغ ٩,٧ مليون دولار كندي. وهو مبلغ يفوق بواقع مرة ونصف تقريباً رصيد صندوق رأس المال العامل الذي يبلغ حالياً ٦,٠ مليون دولار أمريكي. ومن حيث الالتزامات المعلقة، فإنها تمثل نحو ١١ في المائة من الميزانية المقررة للإيكاو لعام ٢٠١٣. وفي إطار ملاحظة المجلس بأن مشاكل السيولة الناجمة عن التأخر في تلقي الاشتراكات ستترتب عليها عراقب وخيمة بشأن قدرة الإيكاو على تنفيذ برنامج عملها، فقد ذكر الأمين العام بأن المجلس قد وافق على زيادة مستوى صندوق رأس المال العامل إلى ٨,٠ مليون دولار أمريكي. وقد ورد هذا الموضوع في ورقة منفصلة (WP/42).



٤- وفيما يتعلق بالفقرة ٣ بشأن التدابير التي اتخذتها الايكاو لتشجيع الدول الأعضاء على سداد اشتراكاتها السنوية في الوقت المناسب، فقد سُرّ الأمين العام أن أفاد بأنه نتيجة للجهود الجبارة التي بذلتها الأمانة العامة من أجل تقليص حجم متأخرات الاشتراكات المستحقة، انخفض مجموع المتأخرات إلى أدنى مستوى له على مدى سنوات عديدة. وأظهر الشكل ٢ في الفقرة ٢-١-٣ انخفاضاً في كمية المتأخرات المستحقة من ١٠,٧ مليون دولار كندي في عام ٢٠٠٦ إلى ٩,٧ مليون دولار كندي حتى ١٨ سبتمبر عام ٢٠١٣، حتى مع زيادة المبالغ المقررة على الدول من ٦٨,٣ مليون دولار كندي إلى ٨٨,٧ مليون دولار كندي خلال الفترة ذاتها.

٥- وبالإشارة إلى الصيغة المحدثة للمرفق جيم الواردة في الإضافة رقم ١، أفاد الأمين العام أنه حتى ٢٠ سبتمبر ٢٠١٣، لا تزال الامتيازات الخاصة بتصويت ١١ دولة عضواً معلقة بموجب المادة ٦٢ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، مقابل ١٤ دولة عضواً في الجمعية العمومية الماضية عام فبراير ٢٠١٠. وسوف يجري الإخطار، عن طريق إضافات أخرى إلى الورقة (WP/43 Revision No. 1)، بشأن أي تغييرات قد تطرأ على وضع الامتيازات الخاصة بالتصويت خلال الدورة ٣٨ للجمعية العمومية.

٦- ولفت الأمين العام الانتباه بعد ذلك إلى المرفق دال بالورقة، الذي عرض مشروع القرار ١/١٠ (اضطلاع الدول الأعضاء بالالتزامات المالية للمنظمة والإجراءات التي يجب اتخاذها تجاه الدول التي لا تفي بتلك الالتزامات) في إطار تحديث قرار الجمعية العمومية ٣٧-٣٢. حيث تضمن مقترحاً بإجراء تغييرين: إجراء تعديل في الفقرة ٦ من القرار، حيث تُحذف الإشارة إلى القوى التصويتية في المجلس؛ وإدخال الفقرة ٧ الجديدة، التي تقضي بتعليق حق التصويت في المجلس للدول الأعضاء في المجلس التي تكون اشتراكاتها السنوية المقررة، سواءً كلها أو جزء منها، متأخرة لأكثر من ١٨ شهراً.

٧- وخلال المناقشة التي تلت ذلك، أعرب مندوب سنغافورة عن دعمه لمشروع القرار ١/١٠، وهو ما نظر إليه المجلس بعين الاعتبار. وقد لاحظ بروح من الحماس النابع مما استجد في المرفق جيم، أن مستوى مجمل المتأخرات المستحقة لدول المجموعة (أ) (تلك الدول التي أبرمت مع المجلس اتفاقات لسداد الاشتراكات المتأخرة عليها على مدى عدد من السنوات ولكنها لم تلتزم بشروط اتفاقاتها) ودول المجموعة (ب) (تلك الدول التي تأخرت في سداد اشتراكاتها حتى بلغت قيمة المستحقات عليها قيمة اشتراكات ثلاث سنوات كاملة أو أكثر ولم تبرم اتفاقات مع المجلس لتسويتها) قد تحسن من عام ٢٠٠٦ إلى عام ٢٠١٢، وشجع تلك الدول التي لم تبرم بعد اتفاقاً مع المجلس من أجل تسوية المتأخرات المستحقة عليها على القيام بإبرام مثل هذا الاتفاق. كما حث مندوب سنغافورة المجلس أن يأخذ في اعتباره "الناتج المحلي الإجمالي (GDP)"، وحجم حركة المرور الجوي الدولي، وظروف الدول عند إبرام مثل هذه الاتفاقات، وذلك لضمان أن تكون الشروط في حدودها الدنيا وضمن القدرات المالية لمثل هذه الدول.

٨- نظراً لعدم وجود المزيد من التعليقات، وافقت اللجنة على دعوة الجمعية العمومية إلى أن: تلاحظ التقدم المحرز في تحصيل الاشتراكات التي طال تأخرها؛ وأن تعتمد مشروع القرار ١/١٠ الوارد في المرفق دا بالوثيقة (WP/43 Revision No. 1).

٩- شكر الرئيس كل الدول الأعضاء التي سددت اشتراكاتها في الوقت المحدد، وتلك الدول التي تبذل كل جهد لسداد المتأخرات المستحقة عليها عبر إبرام اتفاقات مع الايكاو لتسوية هذه المتأخرات. وحث الدول الأعضاء التي لم تسدد بعد المتأخرات المستحقة عليها أو لم تبرم بعد مثل هذه الاتفاقات على المبادرة إلى القيام بذلك في أقرب وقت ممكن.

### **الموافقة على التقرير الشفهي بشأن البند ١٠ من جدول الأعمال**

١٠- وافقت اللجنة على التقرير الشفهي المقترح من الرئيس لتقديمه إلى الجلسة العامة بشأن البند ١٠ من جدول الأعمال.

١١- زُفِعَت الجلسة في الساعة ٠٩٢٠ لتتمكين اللجنة من الانعقاد كجلسة عامة، ومواصلة المداولات بشأن هذه المسألة وغيرها من بنود جدول الأعمال.

## محضر الجلسة الثانية

(الأربعاء، ٢٥ سبتمبر ٢٠١٣، الساعة ١٤٠٠)

### المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ١٢ من جدول الأعمال: التعاون الفني — أنشطة وسياسات التعاون الفني والمساعدة الفنية  
- ورقة مقدمة من إندونيسيا  
- ورقة مقدمة من اليابان
- ٢- البند ١٨ من جدول الأعمال: التعاون مع الهيئات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية  
- ورقة مقدمة من ٢٢ من الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني  
- ورقة معلومات مقدمة من إندونيسيا
- ٣- البند ١٩ من جدول الأعمال: مدة عمل الأمين العام
- ٤- البند ٢٠ من جدول الأعمال: اقتراح عقد الجمعية العمومية مرة كل سنتين
- ٥- البند ٢١ من جدول الأعمال: اقتراح تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو من أجل زيادة عضوية المجلس إلى ٣٩ دولة

### ملخص المناقشات

البند ١٢ من جدول الأعمال: التعاون الفني — أنشطة وسياسات التعاون الفني والمساعدة الفنية

#### السياسات المعنية بالمساعدة التقنية والتعاون التقني والأنشطة في مجال التعاون التقني خلال الفترة ٢٠١٠-٢٠١٢

١٢- قدم مدير إدارة التعاون الفني الوثيقة (WP/19) [المنقحة (باللغة الإسبانية فقط)]، التي: قدمت تقريراً بمستجدات سياسات وأنشطة الايكاو في مجال المساعدة الفنية والتعاون الفني، بما في ذلك تحديد المسؤوليات داخل الأمانة العامة عن تنفيذ تلك الأنشطة، فضلاً عن المبادئ والأولويات المتعلقة بتمويل المشاريع؛ كما عرضت تحليلاً لنتائج الأداء للفترة ٢٠١٠-٢٠١٢ من المنظور المالي والمنظور التشغيلي القابل للقياس الكمي، وتضمن ذلك مقارنة مع فترة السنوات الثلاث التي تسبقها؛ وعلاوة على ذلك فقد حددت الورقة نتائج صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية (AOSC) للفترة ذاتها (٢٠١٠ - ٢٠١٢)، وأكملتها بمعلومات عن توزيع التكاليف بين صندوق AOSC والميزانية العادية خلال الفترة التي يغطيها التقرير.

١٣- وبغرض تبسيط وتعزيز برامج الايكاو للدعم الفني، فقد أكد مدير إدارة التعاون الفني أن المجلس قد اعتمد تعاريف جديدة لمصطلحات "المساعدة الفنية" و"التعاون التقني" في إطار المنظمة. فمن ناحية، تقدم الايكاو المساعدة الفنية من موارد الميزانية العادية و/أو صناديق التبرعات، التي سيجري تخصيصها وفقاً لمبادئ التمويل ومعايير تحديد الأولوية التي حددها

المجلس، ويهدف ذلك أساساً إلى معالجة أوجه القصور التي تم تحديدها في المقام الأول خلال مراجعات الايكاو. ومن ناحية أخرى، فسوف تواصل المنظمة، في إطار مفهوم التعاون الفني، ومن خلال إدارة التعاون الفني بها، في دعم الدول والكيانات الأخرى في تطوير وتنفيذ المشاريع الممولة من الحكومات أو الجهات المانحة على أساس استرداد التكلفة. ونتيجة لهذه السياسة الجديدة، يقوم الأمين العام بتوزيع المسؤوليات عن تقديم المساعدة الفنية داخل الأمانة العامة، ووضع الآليات التي من شأنها ضمان الاستخدام الأمثل للموارد المحدودة المتاحة للايكاو. وكانت الأمانة العامة على ثقة بأن تنفيذ هذا المفهوم الجديد من شأنه أن يؤدي إلى تنفيذ برامج الايكاو للدعم الفني لتكون أكثر فعالية وكفاءة مما هي عليه الآن.

١٤- كما أكد مدير إدارة التعاون الفني أن برنامج التعاون الفني كان الأداة التنفيذية الرئيسية لتعزيز أنشطة الايكاو في مجال التعاون الفني. وكما كان واضحاً من ورقة، فقد حظى أداء البرنامج في فترة السنوات الثلاث الحالية باهتمام متواصل من الدول والجهات المانحة والكيانات الخاصة. وقد نفذت إدارة التعاون الفني لدى الايكاو ما يصل في المتوسط إلى ١٠٠ مشروع من مشاريع الطيران المدني سنوياً في نحو ١٥٠ دولة، وبلغ حجم تنفيذ البرنامج إلى ما يصل في مجموعه إلى ٣٣٧,٩ مليون دولار أمريكي. وقد بلغ متوسط حجم تنفيذ البرنامج على مدى السنوات العشر الماضية ١٢٩,٧ مليون دولار أمريكي. ولكي تكون الدول الأعضاء في وضع يمكنها من الاستفادة على قدم المساواة من خبرات الايكاو وتجربتها بشأن المساعدة على تدارك أي قصور في قطاع الطيران المدني، فقد اتخذت المنظمة الخطوات اللازمة لتعزيز نطاق تغطية برامجها وتطوير شراكات جديدة. وبالنظر في هيكل التمويل الذاتي لإدارة التعاون الفني، كان الأمين العام قد قدم، خلال الفترة ٢٠١٠-٢٠١٢، عدداً من التدابير الاقتصادية للحد من النفقات إلى أقصى قدر ممكن، حيث أسهمت هذه التدابير، إلى جانب توسيع نطاق تنفيذ البرنامج، في استعادة المركز المالي لصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية إلى مستوى صحي.

١٥- كما سلط مدير إدارة التعاون الفني الضوء على تطوير خطة الإدارة، خلال الفترة التي يغطيها التقرير، بشأن برنامج التعاون الفني، التي تحدد الأهداف والاستراتيجيات التي يتعين اتباعها على مدى السنوات الثلاث المقبلة. وشدد على أن هدف الايكاو ظل هو التحسين المستمر في كفاءة إدارة التعاون الفني وفي جودة الخدمات التي تقدمها من أجل تحقيق النفع على أكمل وجه لدولها الأعضاء. ولهذا السبب، فقد تم إيلاء الأولوية لتنفيذ معيار الأيزو (9001:2008) لنظام إدارة الجودة في إدارة التعاون الفني. وقد حصلت الإدارة كلها على شهادة الأيزو في عام ٢٠١٣ باستثناء قسم شؤون الموظفين الميدانيين، الذي يتوقع حصوله عليها في عام ٢٠١٤.

١٦- كما أكد مدير إدارة التعاون الفني، من وجهة النظر المالية، على أن نتائج العمليات لعام ٢٠١٢ والأشهر الستة الأولى من عام ٢٠١٣ قد أظهرت توقعات إيجابية للسنوات الثلاث القادمة. وعلى الجانب التشغيلي، يمكن الافتراض بارتياح أنه نظراً للتطور السريع في مجال تكنولوجيا الطيران المدني، فسيظل لبرنامج الايكاو للتعاون الفني دور هام يؤديه من أجل تقديم الدعم للدول. وقد دعيت الجمعية العمومية لاتخاذ الإجراءات التي أوصى بها المجلس على النحو المبين في الملخص التنفيذي للوثيقة (WP/19).

١٧- عندئذ قدم مندوب إندونيسيا الوثيقة (WP/171) [مع التصويب رقم ١ (باللغة الروسية فقط)]، التي تنص على وجهات نظر دولته فيما يتعلق بسياسة الايكاو وتمويل أنشطة المساعدة الفنية والتعاون الفني في ضوء التعريفات الجديدة لهذين المصطلحين اللذين اعتمدهما المجلس. وأكد أن إندونيسيا دعمت برنامج الايكاو للتعاون الفني، الذي كان: نشاطاً ذا أولوية دائمة للمنظمة يكمل دور البرنامج العادي في تقديم الدعم للدول في التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية، وفي تطوير بنيتها الإدارية ومواردها البشرية للطيران المدني؛ وهو أيضاً وسيلة هامة لمساعدة الدول على معالجة أوجه القصور وبناء القدرات في مجال الطيران المدني. وفي إطار صياغة مشاركة دولته في العديد من مشاريع التعاون الفني وثلاثة من مشاريع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAPs)، فقد أبرز مندوب إندونيسيا توقيع أمين عام الايكاو والمدير العام لهيئة الطيران المدني الإندونيسية، في ٢٣ أيلول ٢٠١٣، على مشروع بيئي واسع النطاق، المساعدة على وضع وتنفيذ تدابير بيئية في

مجال الطيران المدني. وأشار إلى تجربة إندونيسيا مع مشاريع إدارة التعاون الفني وبرامج التعاون كانت تجربة إيجابية، وأنه من المتوخى أن تستمر مشاركتها مع برنامج التعاون الفني.

١٨- ورأت إندونيسيا أنه نظراً لأن أنشطة المساعدة الفنية تمولها من الميزانية العادية و/أو صناديق التبرعات، فإن التمويل المتاح لمثل هذه الأنشطة محدوداً بدرجة أكبر من التمويل المخصص لمشاريع التعاون الفني. وبالتالي، فستكون أنشطة المساعدة الفنية عادة ذات طابع قصير الأجل أو ذات نطاق محدود للغاية. وبسبب طبيعة تمويلها، فينبغي ألا تكون هذه الأنشطة من النوع الذي يحظى باهتمام الدولة المحددة التي تتلقى المساعدة، وإنما تلك التي تحظى أيضاً باهتمام عالمي كبير من مجتمع الطيران المدني الدولي في تقديم المساعدة، مثل معالجة الشواغل البارزة في مجالي السلامة والأمن. ولضمان عدم جفاف مصادر التمويل لهذه الأنشطة للمساعدة الفنية، ينبغي للايكاو بذل جهود جديدة للحصول على التبرعات. ولذلك فقد دُعيت الجمعية العمومية إلى أن تطلب إلى الأمين العام تجديد وتكثيف جهوده للحصول من البنك الدولي و/أو بنوك التنمية الإقليمية على تمويل لأنشطة المساعدة الفنية، وعلى وجه الخصوص، لتقديم الدعم من أجل معالجة الشواغل البارزة في مجالي السلامة والأمن.

١٩- في إطار عرض الوثيقة (WP/334)، أبرز مندوب اليابان تجربة دولته المستفيضة في مجال التعاون الدولي في مجال السلامة والأمن الجويين وغير ذلك من مجالات الملاحة الجوية، بما في ذلك تطوير المطارات، ولا سيما تطوير المطارات التي تراعي الظروف البيئية. كما أسهب في بيان إنجازات اليابان في مجالات تخطيط وتصميم وبناء وتشغيل وصيانة وإدارة المطارات، بما في ذلك المطارات التي تراعي الظروف البيئية. وفي معرض بيان الملامح الرئيسية للمطارات التي تراعي الظروف البيئية والفوائد التي يمكن جنبها منها، فقد أشار مندوب اليابان إلى أن دولته قد نظمت عدة حلقات عمل وندوات دراسية على مدى سنوات للدول الأعضاء في رابطة دول جنوب شرق آسيا (آسيان) حول المطارات التي تراعي الظروف البيئية. وفي معرض إشارته إلى أن مكتب الطيران المدني في اليابان (JCAB) كان يُجري آنذاك دراسة استقصائية بشأن التقدم المحرز في وضع إرشادات الآسيان-اليابان لعام ٢٠٠٨ بشأن المطارات التي تراعي الظروف البيئية (ASEAN-Japan Eco-Airport Guideline)، فقد حث الدول الأعضاء في رابطة آسيان على التعاون من خلال استكمال الاستبيان الذي أُحيل إليهم. وفي ختام كلمته، دعا مندوب اليابان الجمعية العمومية إلى أن تلاحظ استعداد دولته لمساعدة الدول الأعضاء في رابطة آسيان وغيرها من البلدان بخبرتها في المجالات المذكورة أعلاه.

٢٠- وقد لوحظ أن لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة (IAC) قدمت ورقة المعلومات (WP/134) التي حددت ملامح نهج جديد لتدريب خبراء الطيران في إطار مشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAP) بين الايكاو وكمنولث الدول المستقلة (CIS) (مشروع RER/01/901).

٢١- وفي معرض التأكيد على أن سياسة الايكاو للمساعدة الفنية والتعاون الفني، التي كانت محور الوثيقة (WP/19)، كانت ضرورية من أجل التطوير الآمن والمنظم للطيران المدني في الدول الأعضاء فيها، فقد هنأت مندوبة فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) المجلس والأمانة العامة على حسن صياغة المفاهيم. وأشارت إلى أن وضع مؤشرات أداء رئيسية كافية كان أمراً ضرورياً لقياس مدى فعالية برنامج التعاون الفني في تحقيق النتائج المرجوة للمشاريع، لا سيما فيما يتعلق بتصحيح أوجه القصور المتعلقة بالسلامة والأمن التي تم تحديدها من خلال عمليات التدقيق التي أجرتها الايكاو. وفي إشارة إلى أن الدورة ٣٧ للجمعية العمومية قد أيدت تماماً استخدام التقييمات اللاحقة لمشاريع الطيران المدني لدى الدول التي اعتمدت في الجمعية العمومية السابقة، فقد أكدت مندوبة فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) أنها كانت الطريقة الوحيدة لتحديد التأثير الشامل لبرنامج التعاون الفني في تنفيذ الأهداف الاستراتيجية للايكاو. بيد أنها أعربت عن قلق إزاء أن يجري من قبل الكيان الإداري ذاته تنفيذ السياسة وآلية التمويل المستجدين للمساعدة الفنية التي أسفرت عنهما مهام الايكاو في مجال التنظيم والتدقيق والمساعدة، الأمر الذي قد يؤدي إلى تضارب المصالح. ولذلك، فقد اقترحت مندوبة فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) النظر في تكليف إدارة التعاون الفني بجميع مسؤوليات برنامج المساعدة الفنية.

٢٢- وافق مدير إدارة التعاون الفني على التعليقات التي أدليت بشأن مؤشرات الأداء الرئيسية والتقييمات اللاحقة. وأكد أنه، في إطار متابعة قرار الجمعية العمومية (٣٦ - ١٧) (البيان الموحد لسياسات الايكاو للتعاون الفني)، فقد تم إدراج نص في الاتفاقات الإطارية التي وقعتها الايكاو مع الحكومات يشجع على إجراء التقييمات المستقلة اللاحقة باعتبارها جزءاً لا يتجزأ من تخطيط المشاريع وتنفيذها، بينما تم تحديد مؤشرات الأداء الرئيسية على مستوى المشروع ومستوى البرنامج، على أن يجري إبلاغ المجلس بها من خلال خطوات خطة الإدارة.

٢٣- وتأكيدياً على أن أمن الطيران كان الأمر الأكثر حساسية وتعقيداً من السلامة، فقد جزم مندوب بنغلاديش بأن الايكاو ينبغي أن تكون أكثر تركيزاً على تقديم المساعدة الفنية إلى الدول التي كانت تعاني من ضائقة في الموارد ولكن تتطلب نظرة شمولية إلى وضعها من حيث أمن الطيران. فبينما يتوسع الطيران المدني في جميع أنحاء العالم، كان من شأن إقليم آسيا/المحيط الهادئ أن يسجل أعلى حركة مرور، سواء من حيث الركاب أو البضائع. وبالتالي، فعلى الرغم من أن الايكاو قد قدمت مساعدة مفيدة للدول فنياً، فإنها يجب أن تأخذ بعين الاعتبار مواطن الضعف المحتملة التي قد تتل من الزخم نحو النمو في المنطقة. وفي هذا السياق، ينبغي إيلاء أولوية قصوى لتمويل مشاريع المساعدة الفنية ذات الصلة بأمن الطيران في الدول، لا سيما الدول النامية، التي تشير التقييمات إلى ارتفاع المخاطر فيها من ناحية، مع عدم كفاية الموارد لديها من ناحية أخرى، وذلك من أجل التخفيف من أوجه القصور.

٢٤- وأشار المراقب من البنك الدولي أن مؤسسته اعترفت ورحبت بالوثيقة (WP/171) المقدمة من إندونيسيا كدعوة إلى زيادة التمويل من بنوك التنمية العالمية والإقليمية من أجل تطوير النقل الجوي المستدام الذي يتسم بالأمن والسلامة في البلدان الناشئة والنامية. غير أن تلك الورقة تتضمن ثلاث مفاجآت، أولها البيان الوارد في الفقرة ٢-٩، أن البنك الدولي قد "بدأ منذ سنوات قريبة فقط تمويل مشاريع الطيران المدني (في منطقة المحيط الهادئ حالياً)". وقال إنه يود تذكير الدول الأعضاء في الايكاو بأن أول مشروع للبنك الدولي لتمويل الطيران المدني كان قرض إعادة هيكلة لهولندا بقيمة ٧ ملايين دولار أمريكي لتمويل شراء طائرات دوغلاس DC-4 للنقل الوطني (KLM)، وكان ذلك قبل ٦١ عاماً، في شهر ديسمبر عام ١٩٥٢. وعلى مدى ٦١ سنة مضت، قام البنك الدولي بتمويل العديد من المشاريع المتعلقة بالنقل، تضمنت تمويل طائرات ومطارات ومنشآت لمراقبة الحركة الجوية، والبنية التحتية للسلامة والأمن بشكل عام. وقد واصل البنك الدولي دعم البلدان المتعاملة معه بتقديم المشورة السياسية المتعلقة بالقطاع وبناء القدرات الفنية، والخدمات الاستشارية من أجل منح امتيازات الخصخصة للبنية التحتية للنقل الجوي للناقلين الوطنيين. وقد فعل ذلك بالتنسيق والتعاون مع مختلف الجهات المانحة، مثل المنظمات الحكومية أو الدولية، على سبيل المثال: منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو)؛ واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)؛ والمجلس الدولي للمطارات (ACI)؛ ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)؛ وإدارة الطيران الاتحادية لدى الولايات المتحدة (FAA)؛ والمديرية العامة الفرنسية للطيران المدني (DGAC)، وأشار المراقب من البنك الدولي أن حافظته النشطة لمشاريع النقل الجوي تتضمن حالياً أكثر من ٣٠ من المشاريع الكبرى في القطاع العام، والعدد ذاته تقريباً في كيانات تابعة للقطاع الخاص في البلدان النامية. وقد تجاوزت القيمة الإجمالية لحافظته في هذا القطاع ١,٢ مليار دولار أمريكي - وهو ما يمثل كمية صغيرة نسبياً بالمقارنة لحافظته الشاملة التي تبلغ ٢٢٠ مليار دولار في جميع القطاعات.

٢٥- وكانت المفاجأة الثانية الواردة في الوثيقة (WP/171) هي دعوة البنك الدولي وغيره من بنوك التنمية الإقليمية لتمويل أنشطة الايكاو للمساعدة الفنية المتعلقة بمجالي سلامة وأمن الطيران. وكان من المهم التذكير بأن البنك الدولي هو وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، ولا يمكنه القيام مباشرة بتمويل عمليات الايكاو، تلك المنظمة الشقيقة المسؤولة عن النقل الجوي. وإنما يجب على البنك الدولي، شأنه شأن بنوك التنمية الأخرى، القيام بشكل مباشر مع نظرائه والأطراف المعنية بدراسة أي مشروع إنمائي والتفاوض بشأنه وتنفيذه. الأمر الذي غالباً ما يؤدي إلى اشتراط تمويل خدمات تقدمها أطراف ثالثة متخصصة، من شأنها، على سبيل المثال، أن تقوم بتوفير خدمات السعة أو خدمات استشارية في مجال سلامة الطيران. ومع ذلك، فإن شراء هذه الخدمات يجب أن يسير وفقاً لقواعد متفق عليها، عادة ما تدعو إلى تقديم عطاءات تنافسية، وهو أمر لم يسبق لإدارة التعاون الفني لدى

الايكاو أن شاركت فيه في الماضي. ومع ذلك، فقد كان البنك الدولي يتعاون مع الايكاو بشكل وثيق بشأن جميع مشاريعها في مجال النقل الجوي. وتألّف هذا التعاون من التبادل المنتظم لتفاصيل المشروع، والمشاركة في مناقشة مشروع وأعماله التحضيرية، علاوة على التعاون بشكل وثيق في كثير من المجالات الأخرى كالبينة. وفيما يتعلق بدعم تلك الأنشطة، فالبنك الدولي يمول بانتظام تكلفة البعثات المشتركة، فضلاً عن المشاريع البحثية في القطاع. أما فيما يتعلق بتمويل تنفيذ المشاريع عبر إدارة التعاون الفني لدى الايكاو، فلم تتمكن من شراء مثل هذه الخدمات سوى مرة واحدة في السنوات العشر الماضية عندما قام البنك الدولي بتمويل استعراض البنية التحتية لمراقبة الحركة الجوية لهايتي بتكلفة كانت أقل قليلاً من عتبة المصدر الوحيد البالغ ١٠٠ ٠٠٠ دولار أمريكي. ومع ذلك، فقد رحب البنك الدولي بقرار إدارة التعاون الفني بالبدء في تقديم العطاءات على أساس تنافسي للمشاريع الكبرى في مجال النقل الجوي الممولة أيضاً من البنك الدولي والشركاء الإنمائيين الآخرين.

٢٦- كما فوجئ البنك الدولي بأن تأتي دعوته إلى اتخاذ إجراء من إندونيسيا. فإندونيسيا كانت شريكاً إنمائياً بالغ الأهمية للبنك الدولي، حيث تبلغ حافظتها الإنمائية النشطة حالياً ٨ مليارات من الدولارات الأمريكية في مختلف قطاعاتها. وقد تجاوزت حافظة إندونيسيا الإنمائية في قطاع النقل وحده حاجز المليار دولار أمريكي. ومع ذلك، فلم تطلب إندونيسيا من البنك الدولي على مدى السنوات العشرين الماضية تمويل مشاريع الطيران، باستثناء مشروع واحد صغير بقيمة ٥ ملايين من الدولارات الأمريكية لأعمال إصلاحات في أحد مطاراتها في أعقاب كارثة تسونامي المأساوي في عام ٢٠٠٤. ثم كان أن تم إلغاء هذا المشروع في وقت لاحق وتم تمويله بوسائل أخرى. وأكد المراقب من البنك الدولي أنه لم يقصد بمداخلته أن يخص بالذكر إندونيسيا كأحد الشركاء الإنمائيين المفضلين لدى البنك الدولي، وإنما لدعوة الدول الأعضاء في الايكاو القيام عند إعداد استراتيجياتها الإنمائية القطرية بإدراج احتياجاتها من التمويل الإنمائي في مجال النقل الجوي ومناقشتها مع البنك الدولي والجهات المانحة الأخرى. الأمر الذي من شأنه أن يعقبه بعد ذلك قيام متخصصين في قطاع المانحين بإعداد المشاريع الفنية، في قطاع النقل على سبيل المثال. ودون مثل هذا الطلب، فلن يكون بمقدور البنك الدولي وشركاء التنمية الآخرين تمويل الدعم المطلوب في أي قطاع محدد.

٢٧- في ختام مداخلته، أشار المراقب من البنك الدولي إلى أن مؤسسته قد رحبت بالوثيقة (WP/171)، كما دعا إلى زيادة التمويل من أجل تطوير النقل الجوي المستدام الذي يتسم بالأمن والسلامة في البلدان الناشئة والنامية. وأكد كذلك أن البنك الدولي شجع البلدان المتعاملة معه، وكلها كانت من الدول الأعضاء في الايكاو، بأن تدرج في استراتيجياتها الإنمائية القطرية احتياجاتها من التمويل الإنمائي في مجال النقل الجوي، ومناقشتها والاتفاق بشأنها مع البنك الدولي والجهات المانحة الأخرى. كما أكد مجدداً أن البنك الدولي سيواصل العمل بشكل وثيق مع الايكاو وغيرها من شركاء القطاع من ذوي الصلة لتعزيز دعمه الإنمائي في مجال النقل الجوي. فالبنك الدولي يتطلع إلى اليوم الذي يمكنه فيه تمويل مشروع طيران رئيسي تقوم بتنفيذه إدارة التعاون الفني لدى الايكاو عقب حصولها على ولاية التقدم على أساس تنافسي بالاقتراح الأنسب من الناحية الفنية في ظل أفضل الشروط المالية.

٢٨- كان هناك توافق عام في الآراء بشأن السياسات والاستراتيجيات الجديدة المعنية بالمساعدة الفنية والتعاون الفني التي اعتمدها المجلس في إطار تبسيط وتعزيز برامج الدعم الفني لدى الايكاو. وقد أقرت اللجنة التنفيذية بأنه ينبغي للايكاو وشركاء التنفيذ الآخرين مواصلة العمل، كل في مجالات ولايته، في تعاون وتنسيق وثيقين، من أجل نفع الطيران المدني. وفيما يتعلق بالتوقعات على مدى السنوات الثلاث المقبلة، فقد تم الاتفاق على أنه نظراً للتطور السريع لتقنيات الطيران المدني، فإن برنامج التعاون الفني لدى الايكاو سيواصل أداء دور هام في توفير الدعم للدول. وقد وافقت اللجنة التنفيذية بالتالي على مضمون الوثيقة (WP/19) [المنقحة (باللغة الإسبانية فقط)]، وأوصت بأن توافق الجمعية العمومية على الإجراءات التي اقترحها المجلس في الملخص التنفيذي للوثيقة. وبالإضافة إلى ذلك، فقد لاحظت المعلومات التكميلية التي قدمها مدير إدارة التعاون خلال عرضه للوثيقة (WP/19)، وكذلك المعلومات الواردة في ورقات العمل (WPs/171) [مع التصويب رقم ١ (باللغة الروسية فقط)]، و 334/، و 134/.

البند ١٨ من جدول الأعمال: التعاون مع الهيئات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية

٢٩- قدم الأمين العام الوثيقة (WP/9) بشأن هذا الموضوع، التي أسهبت في بيان التقدم المحرز خلال فترة الثلاث سنوات ٢٠١١-٢٠١٣ بشأن تنفيذ سياسة الايكاو للتعاون الإقليمي مع الهيئات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية من خلال اعتماد تدابير استباقية والاضطلاع بأنشطة مشتركة. وقد بادرت الايكاو، منذ اعتماد قرار الجمعية العمومية ٣٧-٢١ حول هذا الموضوع، باتخاذ عدة تدابير لضمان التعاون بشكل أوثق مع الهيئات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية، عن طريق تنفيذ الترتيبات القائمة فضلاً عن اتخاذ تدابير جديدة للتعاون. وورد في المرفق بهذه الورقة تفاصيل أحداث أكثر أهمية تم تنظيمها وتنفيذها بشكل مشترك بواسطة الايكاو والهيئات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية.

٣٠- وفي إطار تقديم معلومات تكميلية، أشار الأمين العام إلى أنه في يوم ٢٣ سبتمبر عام ٢٠١٣، أي قبل يومين، عُقد في مقر الايكاو اجتماع رفيع المستوى بشأن التعاون الإقليمي مع بعض الهيئات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية لمناقشة جملة أمور من بينها أولويات ومجالات التعاون، وتطوير برامج عمل مشتركة لفترة السنوات الثلاث المقبلة. وأكد أنه في حين كانت سياسة التعاون الإقليمي المذكورة ضرورية للغاية، فلم يكن من السهل تنفيذها حيث إن كل من الهيئات والكيانات الإقليمية المذكورة لديها أولوياتها الخاصة بها كما تحددها دولها الأعضاء فيها. وكانت تلك الهيئات والكيانات ذات أحجام مختلفة، وليس لكل منها بالضرورة المستوى ذاته من الموارد أو الرغبة في تنسيق أنشطتها مع الايكاو. ولذلك كان من الضروري العمل ضمن تلك القيود، مع احترام سياسات الهيئات والكيانات الإقليمية. وأشار الأمين العام إلى أنه بسبب عدم وجود منظمة إقليمية أو هيئة طيران مدني إقليمية في منطقة آسيا/المحيط الهادئ يمكن للايكاو أن تتعاون معها، فقد عملت الايكاو مع فرادى الدول في تلك المنطقة من خلال مكتبها الإقليمي في بانكوك - تايلاند. وأكد أنه على الرغم من أن تلك الصورة التي وصفها ليست الأمثل، إلا أنها كانت صورة واقعية لما كان من الممكن تحقيقه. ومع ذلك، فقد كان هناك إرادة مشتركة من جانب الهيئات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية للعمل مع الايكاو. والتزم الأمين العام ونظرائه في الهيئات والكيانات المعنية المذكورة بالسعي الدؤوب لتحسين الأنشطة المشتركة على مدى السنوات الثلاث المقبلة، حتى في ظل القيود الشديدة الموجودة في الميزانية.

٣١- قدم مندوب كولومبيا، باسم ٢٢ من الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، الوثيقة (WP/286 Revision No. 1)، بعنوان (أهمية مشاركة الهيئات الإقليمية في برنامج عمل النقل الجوي في إطار الايكاو/Importance of the participation of regional organizations in the air transport work programme within the framework of ICAO)، التي سلطت الضوء على ضرورة قيام الايكاو بتقديم الدعم لهيئات الطيران المدني الإقليمية [لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)، واللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)، والهيئة العربية للطيران المدني (ACAC)، واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)] في مجال تنفيذ الخطة الاستراتيجية للتنمية الاقتصادية للنقل الجوي من خلال التنظيم الاقتصادي وتكامل السياسات. وأشار في الورقة إلى أن هيئات الطيران المدني الإقليمية اضطلعت على مدى السنوات، ضمن جملة أمور، بالعديد من المهام المتعلقة بالنقل الجوي، وأدرجت في خططها الاستراتيجية قضايا ذات صلة باللوائح والاقتصاد والنفوذ إلى الأسواق وحماية المستهلك. ونظراً لأن الايكاو تركز جهودها على الملاحة الجوية وسلامة الطيران وأمنه، فقد دعت الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني الجمعية العمومية لأن تطلب إلى المجلس القيام من خلال الأمين العام وبالتنسيق مع أمانات هيئات الطيران المدني الإقليمية المذكورة، بتطوير إجراءات لتكليف الهيئات المذكورة بمهام النقل الجوي، وتعزيز تنفيذ مذكرات التعاون المبرمة مع تلك الهيئات، مع الأخذ بعين الاعتبار لظروف واحتياجات كل إقليم منها.

٣٢- لوحظ أن إندونيسيا كانت قد قدمت ورقة المعلومات (WP/157) المتعلقة بالتعاون مع الهيئات الإقليمية.

٣٣- وخلال المناقشة التي تلت ذلك، لاحظت مندوبية أستراليا أن دولتها قد أقرت وقدرت جهود الايكاو لتعزيز التعاون بين المكاتب الإقليمية للايكاو وهيئات الطيران المدني الإقليمية. وقد تمكن إقليم آسيا والمحيط الهادئ من التعاون بنجاح بشأن عدد من المبادرات، بما في ذلك من خلال المحافل القائمة، مثل المؤتمر السنوي للمديريات العامة للطيران المدني (DGCA) في إقليم آسيا والمحيط الهادئ، والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - آسيا والمحيط الهادئ (RASG-APAC)، وكذلك المجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في آسيا والمحيط الهادئ (APANPIRG). ومع ذلك، فقد كان هناك مجال لمزيد من المشاركة في



جميع جوانب الطيران في تلك المنطقة، ويسعد أستراليا أن يجري النظر في الآليات الممكنة للقيام بذلك. ووفقاً لما أشير إليه في ورقة المعلومات المذكورة (WP/157) المقدمة من إندونيسيا وكما ذكر الأمين العام، فإن إقليم آسيا والمحيط الهادئ لم ينشئ بعد هيئة طيران مدني إقليمية مكافئة لتلك الهيئات الموجودة في العديد من أقاليم الايكاو الأخرى. وقد رحبت أستراليا بجهود إندونيسيا لإثارة هذه المسألة، في كل من الوثيقة (WP/157) ومع دول إقليم آسيا والمحيط الهادئ في المؤتمر الخمسين للمديريات العامة للطيران المدني في إقليم آسيا والمحيط الهادئ (بانكوك، تايلاند، من ١ إلى ٤ يوليو عام ٢٠١٣). وكانت أستراليا على استعداد للعمل مع جيرانها الإقليميين لاستكشاف المزيد بشأن كيفية إنشاء مثل هذه الهيئة وتشغيلها، مع الإشارة إلى التنوع الكبير الذي اتسم به إقليم آسيا والمحيط الهادئ.

٣٤- وفي معرض الترحيب بهذه المداخلة، أكد الأمين العام أنه كان هناك عدد من المبادرات التي تقوم بها الدول في إقليم آسيا والمحيط الهادئ، إلى جانب الايكاو، على الرغم من عدم وجود هيئة طيران مدني إقليمية. وانتظاراً لإنشاء مثل هذه الهيئة، فقد التزم الأمين العام بمضاعفة مبادرات الايكاو مع الدول في إقليم آسيا والمحيط الهادئ، بمساعدة من أستراليا.

٣٥- في إشارة إلى الوثيقة (WP/286 Revision No. 1) (لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني)، أكد الأمين العام أن الايكاو لم تتخل عن مجال النقل الجوي. فبينما انصب التركيز على مجالات أنشطة معينة، وافق المجلس في دورته (٨/١٩٦) على الهدف الاستراتيجي الخامس المتعلق بالتنمية الاقتصادية للنقل الجوي. وبالتالي، فإن المنظمة تركز اهتمامها أيضاً على مجال النقل الجوي. وفي إطار القيام بذلك، فإنها تتعاون بشكل كامل مع لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، وغيرها من هيئات الطيران المدني الإقليمية، والهيئات الإقليمية في الأيام والأسابيع والأشهر المقبلة.

٣٦- لاحظت اللجنة عندئذ المعلومات المقدمة في الوثيقة (WP/9) بشأن التنفيذ الإجمالي لسياسة الايكاو للتعاون الإقليمي والتقدم المحرز في هذا الصدد. وبالإضافة إلى ذلك، فقد لاحظت اللجنة محتويات الوثيقة (WP/286 Revision No. 1) وورقة المعلومات (WP/157). كما أشارت اللجنة أيضاً إلى أن الايكاو ستواصل تعزيز وتكثيف جهودها لتعزيز التعاون مع الهيئات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية.

#### البند ١٩ من جدول الأعمال: مدة عمل الأمين العام

٣٧- في معرض تقديمه لورقة العمل (WP/5) بشأن الموضوع أعلاه، أشار مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية بالإنابة (A/D/LEB) إلى أن المادة ٥٤ (ح) من اتفاقية شيكاغو، تمنح المجلس سلطة تعيين الأمين العام. وأن المادة (٥٨) منها تنص على أنه رهناً بأي قواعد تضعها الجمعية العمومية وبأحكام اتفاقية شيكاغو، فإن المجلس يحدد، ضمن جملة أمور أخرى، طريقة تعيين الأمين العام وإنهاء هذا التعيين، وتحديد شروط الخدمة. وقد قرر المجلس في دورته ١٧٨ (الجلسة ٦/١٧٨) بأن يُعَيَّن الأمين العام لمدة محددة تتراوح بين ثلاث وأربع سنوات، وأن المجلس يقر المدة تحديداً في كل حالة. ومع ذلك، فقد وافق المجلس على أن مدة الثلاث سنوات ستكون سياسة ثابتة، وأن مدة الأربع سنوات لن تطبق إلا في الحالات الاستثنائية. وقد أدرج هذا الشرط في المادة ١٢ من النظام الداخلي للمجلس (الوثيقة Doc 7559). وفي وقت لاحق، اعتمدت الجمعية العمومية في دورتها ٣٦ القرار ٢٨-٣٦ (وضع حد أقصى لمدد عمل الأمين العام ورئيس المجلس)، الذي تناول في جزء مع مدة عمل الأمين العام. وكان المجلس قد قرر في أثناء دورته ١٩٣ (الجلسة ٦/١٩٣) أن تكون مدة جميع التعيينات المقبلة للأمين العام ثلاث سنوات وأن لا تتراوح مدة التعيين بين ثلاث وأربع سنوات ولا أن تكون أربع سنوات في الحالات الاستثنائية. وفي ٢٠ يونيو عام ٢٠١٢، أقر المجلس في دورته (٥/١٩٦)، تعديلاً تباعياً للمادة ١٢ من نظامه الداخلي المذكور (Doc 7559). ولذلك كان من الضروري أيضاً تحديث قرار الجمعية العمومية ٢٨-٣٦. وقد ورد مشروع القرار المنقح في المرفق بتلك الورقة، حيث تم عرضه على الجمعية العمومية للنظر فيه واعتماده.

٣٨- وأشار مندوب كندا أن دولته، بروح من تشجيع المزيد من الشفافية وتكافؤ الفرص، أبدت وضوح مدة شغل منصب الأمين العام. وبالتالي فإن كندا أبدت مشروع قرار التعديل المذكور وإحلاله محل قرار الجمعية العمومية ٢٨-٣٦ لتفعيل

الحكم بأن تكون مدة جميع التعيينات المقبلة للأمين العام ثلاث سنوات وأن لا تتراوح بين ثلاث وأربع سنوات ولا أن تكون أربع سنوات في الحالات الاستثنائية.

٣٩- نظراً لعدم وجود المزيد من التعليقات، وافقت اللجنة التنفيذية على مشروع قرار الجمعية العمومية المقدم في المرفق بورقة العمل (WP/5)، ووافقت على أن توصي به إلى الجلسة العامة لاعتماده، ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٨.

#### البند ٢٠ من جدول الأعمال: اقتراح بعقد جلسات الجمعية العمومية مرة كل سنتين

٤٠- في معرض تقديمه لورقة العمل (WP/18) بشأن هذا الموضوع، أشار مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية بالإنابة (A/D/LEB) إلى أنه بناءً على اقتراح من المملكة العربية السعودية للنظر في عقد دورات الجمعية العمومية كل سنتين ووضع ميزانية للمنظمة كل سنتين (يرجى الجوع إلى الوثيقة A37 WP/305)، فقد طلبت الدورة السابعة والثلاثون للجمعية العمومية إلى المجلس أن يدرس هذه المسألة، مع مراعاة ضرورة ألا يؤدي التحضير لدورة الجمعية العمومية مرة كل سنتين إلى تكبد تكاليف عامة إضافية على المنظمة. وطلبت أيضاً من المجلس أن ينظر في إمكانية خفض عدد دورات المجلس من ثلاث دورات إلى دورتين خلال السنة التي تُعقد فيها دورة الجمعية العمومية. وطلبت كذلك من المجلس أن يقدم تقريراً في هذا الشأن إلى الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية. وأبرزت الورقة، في الفقرة ٢ منها، أحكام اتفاقية شيكاغو التي تتصل بهذا الاقتراح، لا سيما المادة ٤٨ أ)، التي تنص على أن الجمعية العمومية تتعقد مرة على الأقل كل ثلاث سنوات. وبالإشارة إلى أنه بموجب القرار ١٦-١٣، فقد قررت الجمعية العمومية اعتبار وتيرة انعقاد الدورات العادية للجمعية العمومية مرة كل ثلاث سنوات على أنها العرف المعتاد للمنظمة، وأكد مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية بالإنابة أن اقتراح المملكة العربية السعودية بعقد الدورات العادية للجمعية العمومية كل سنتين لن يتعارض بالتالي مع المادة ٤٨ أ). إلا أنه يتطلب، مع ذلك، تغيير قرار الجمعية العمومية ٣٦-١٣. وتتطلب المادة ٥٠ أ) من اتفاقية شيكاغو إجراء انتخابات أعضاء المجلس كل ثلاث سنوات. وبالتالي، فبموجب اقتراح المملكة العربية السعودية، سيكون من الضروري عقد دورات استثنائية لتلبية متطلبات انتخابات المجلس كل ثلاث سنوات، وذلك خلال الفترة التي تفصل بين الدورات المعتادة التي تتعقد مرة كل سنتين. وأشار مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية بالإنابة إلى أن هناك خياراً آخر يتمثل في تعديل المادة ٥٠ أ) من اتفاقية شيكاغو بحيث تتزامن انتخابات المجلس مع انعقاد الجمعية العمومية كل سنتين، على سبيل المثال، كل سنتين أو كل أربع سنوات. وأكد أن اعتماد اقتراح المملكة العربية السعودية سوف يكبد تكاليف إضافية مباشرة بقيمة ٥٠٠ ٧٥٧ دولار كندي كل ست سنوات، استناداً إلى التقديرات الحالية.

٤١- فيما يتعلق بالفقرة ٤ من الورقة، التي سلطت الضوء على أمور نظر فيها المجلس في السابق، فقد أشار مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية بالإنابة إلى أن المجلس قد نظر خلال الاجتماع الثالث من دورته ١٨٢ في تقرير وحدة التفتيش المشتركة بعنوان "استعراض التنظيم والإدارة في منظمة الطيران المدني الدولي" (JIU/REP/2007/5)، الذي أوصى بأن تدعو الايكاو إلى عقد الجمعية العمومية مرة كل سنتين، واعتماد ميزانية لفترة سنتين. وأوصت اللجنة المالية خلال الاجتماع الثالث من الدورة ١٨٣ للمجلس بعدم قبول هذه التوصيات. واتفق المجلس مع اللجنة في هذا الصدد. وكانت هذه المسائل محل نظر المجلس مرة أخرى لاحقاً خلال الاجتماع الثالث من دورته ١٨٧، وقرر ثانياً الاستمرار في عقد جلسات الجمعية العمومية مرة كل ثلاث سنوات. وقد نظر المجلس في الاقتراح الأخير الذي قدمته المملكة العربية السعودية في الاجتماع التاسع من دورة المجلس ١٩٨، وفي الاجتماع الأول من دورته ١٩٩، ومرة أخرى كان قرار المجلس بعدم التوصية بعقد دورات الجمعية العمومية كل سنتين، وعدم اعتماد ميزانية لفترة سنتين، وعدم تخفيض دورات المجلس من ثلاث دورات إلى دورتين أثناء سنة انعقاد الجمعية العمومية. ووردت في الفقرة ٥ من ورقة العمل (WP/18) تفاصيل نظر المجلس. وقد دُعيت الجمعية للنظر في الاقتراح الذي قدمته المملكة العربية السعودية، مشفوعة بتعليقات المجلس وتوصياته في هذا الشأن.

٤٢- أكد مندوب مالي أن عقد الجمعية العمومية كل سنتين من شأنه أن يفرض مشكلة، فنظراً لأن اللجنة التنفيذية قد وافقت على التوصية بولاية مدتها ثلاث سنوات للأمين العام، كما أن ولاية الرئيس مدتها ثلاث سنوات أيضاً. ومع التأكيد بأن عقد دورات الجمعية العمومية كل ثلاث سنوات سيكون أقل تكلفة للدول الأعضاء المشاركة، فقد أكد أن العديد من الوفود عليها أن تقطع

مسافة طويلة في السفر للحضور إلى مقر الايكاو، كما أنها عادة ما تكون كبيرة من حيث العدد. وبالتالي فقد فضل مندوب مالي الإبقاء على الوضع كما هو.

٤٣- وفي إشارة إلى أن هذا الاقتراح قد تم تحليله بعمق من قبل المجلس في عدة مناسبات، فقد لاحظ مندوب إسبانيا وجود أسانيد لها ثقلها ترجح كفة الإبقاء على عقد دورات الجمعية العمومية مرة كل ثلاث سنوات. كما أشار مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية بالإتابة إلى أنه سيكون من الضروري تعديل المادة ٥٠ أ) من اتفاقية شيكاغو، وكذلك قرار الجمعية العمومية ١٦-١٣. وعلاوة على ذلك، فإن عقد دورات الجمعية العمومية كل سنتين سيؤدي إلى تكبد تكاليف إضافية لكل من الدول الأعضاء والمنظمة. وعلى وجه الخصوص، فسوف يترتب عليه تكبد الايكاو لتكاليف إضافية مباشرة بقيمة ٧٥٧ ٥٠٠ دولار كندي كل ست سنوات. وبغض النظر عن ذلك، فكان هناك دورة مدتها ثلاث سنوات للميزانية ولانتخابات المجلس. وبالتالي فإن مندوب إسبانيا أيد موقف المجلس الداعم للإبقاء على عقد دورات الجمعية العمومية مرة كل ثلاث سنوات، مع الأخذ في الاعتبار أن المنظمة لديها آليات أخرى لتمكين مجتمع الطيران الدولي من الاجتماع كل سنة أو سنتين لمعالجة قضايا محددة ذات اهتمام للجميع. وأشار، في هذا السياق، إلى إمكان عقد مؤتمرات رفيعة المستوى، على سبيل المثال، في مجال أمن الطيران أو الملاحه الجوية، فضلاً عن إمكان عقد دورات استثنائية للجمعية العمومية عند الاقتضاء. وأكد مندوب إسبانيا أن وجود برنامج مناسب للمؤتمرات رفيعة المستوى، إلى جانب عقد دورات الجمعية العمومية كل ثلاث سنوات كان وسيلة جيدة يتعين المضي قدماً فيها. وبالتالي فإنه أيد الوثيقة (WP/18).

٤٤- وتأكيداً على أن أهم جانب في الجمعية العمومية كان مشاركة الدول الأعضاء في الايكاو، فقد أكد مندوب بنغلاديش أن عقد دورات الجمعية العمومية كل ثلاث سنوات، الذي كان هو العرف المعتاد على مدى السنوات الثماني والخمسين الماضية، قد أثبت أنه الأكثر فعالية. وأشار إلى أن الغرض من عقد دورات الجمعية العمومية هو وضع المسؤولين الحكوميين رفيعي المستوى في موضع البت في قضايا الطيران ذات المنظور العالمي والتبعات العالمية. ومن هذا المنطلق، فقد أيد مندوب بنغلاديش موقف المجلس الداعم لعقد دورات الجمعية العمومية مرة كل ثلاث سنوات.

٤٥- أكد مندوب كولومبيا على ضرورة تولى الايكاو معالجة مسائل الطيران هذه. وفي تشاطر لوجهات النظر التي أعرب عنها مندوب مالي، فقد أكد على ضرورة مراعاة الأثر المالي لعقد دورات الجمعية العمومية كل سنتين على الدول الأعضاء. واتفاقاً مع مندوب إسبانيا بشأن أهمية الإبقاء على دورة الثلاث سنوات كما هي لعقد الجمعية العمومية، والميزانية، وانتخابات المجلس، فقد أعرب مندوب كولومبيا أيضاً عن دعمه لموقف المجلس بشأن وتيرة عقد دورات الجمعية العمومية، وللورقة أيضاً.

٤٦- لاحظ مندوب الأرجنتين أن الظروف لم تتغير كثيراً منذ أثير لأول مرة اقتراح تغيير وتيرة عقد دورات الجمعية العمومية من عقدها كل ثلاث سنوات إلى عقدها كل سنتين، وأن العديد من التقييمات قد أجريت في هذا الشأن على مدى سنوات، وأسفرت جميعها عن توصية بالإبقاء على وتيرة عقد دورات الجمعية العمومية كل ثلاث سنوات. كما أشار إلى أن تلك الدورة لمدة ثلاث سنوات قد تزامنت مع دورة الثلاث سنوات المطلوبة لأنشطة الايكاو الأخرى. وأبرز مندوب الأرجنتين، في هذا الصدد، أن هذه الأنشطة قد نظمت على أساس برنامج عمل الايكاو ذي الثلاث سنوات. كما أشار إلى أن هناك تكاليف إضافية يجب النظر فيها، ناجمة عن عقد دورات الجمعية العمومية كل سنتين. ومؤكداً على أن كل هذه التغييرات لها تأثيرها، فقد أعرب مندوب الأرجنتين عن دعمه للإبقاء على عقد دورات الجمعية العمومية كل ثلاث سنوات على النحو الموصى به في الوثيقة (WP/18).

٤٧- كما تحدث مندوب الكونغو مرجحاً كفة عقد دورات الجمعية العمومية كل ثلاث سنوات، وذلك للأسباب التي فندها مندوب مالي.

٤٨- خلص رئيس اللجنة إلى أنه نظراً لعدم تأييد اقتراح المملكة العربية السعودية، وبناءً على المناقشة، فقد وافقت اللجنة التنفيذية أن توصي بالإبقاء على دورة الثلاث سنوات الحالية في عقد دورات الجمعية العمومية.

البند ٢١ من جدول الأعمال: اقتراح بتعديل المادة ٥٠ أ) من اتفاقية شيكاغو لزيادة عدد الأعضاء في المجلس إلى ٣٩ عضواً

٤٩- قدم مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية بالإتابة ورقة العمل (WP/17)، التي أشارت إلى نظر المجلس في اقتراح قدمته المملكة العربية السعودية في الدورة ٣٧ للجمعية العمومية في سبتمبر/أكتوبر عام ٢٠١٠ بتعديل المادة ٥٠ أ) من اتفاقية شيكاغو لزيادة عضوية المجلس من ٣٦ عضواً إلى ٣٩ عضواً (يرجى الرجوع إلى الوثيقة A37-WP/333). وكانت الجمعية العمومية قد أحالت المسألة إلى المجلس الذي قرر لاحقاً في الاجتماع التاسع من دورته ١٩٨ عدم التوصية بزيادة عضويته.

٥٠- وجاء في الفقرة ١-٢ من الورقة الأساسية الرئيسية التي قدمتها المملكة العربية السعودية إلى الجمعية العمومية السابقة لتبرير زيادة عضوية المجلس من ٣٦ عضواً إلى ٣٩ عضواً، بينما حددت الفقرة الثانية من الورقة الشروط الإجرائية المرتبطة بتعديلات اتفاقية شيكاغو. وأشار مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية بالإتابة في هذا السياق، إلى أنه عملاً بقرار الجمعية العمومية ٣-٤ (السياسة والبرنامج فيما يتعلق بتعديل الاتفاقية)، يجب تقديم أي اقتراح تعديل للاتفاقية إلى المجلس قبل تاريخ افتتاح الجمعية العمومية الذي سيعرض عليها ذلك التعديل بستة أشهر على الأقل. وعلاوة على ذلك، وفقاً للمادة ١٠ د) من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي (الوثيقة Doc 7600)، يجب أن يحيل المجلس اقتراح التعديل إلى الدول الأعضاء، مشفوعاً بأي تعليقات أو توصيات من المجلس بشأنها، بحيث تصلها قبل موعد افتتاح الدورة بما لا يقل عن تسعين يوماً. وورد في الوثيقة (WP/17) تعليقات المجلس وتوصياته التي أحالها إلى الدول الأعضاء بتاريخ ١٩ يونيو ٢٠١٣ بشأن اقتراح المملكة العربية السعودية، كما أشار مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية بالإتابة بأنه بموجب المادة ٩٤ أ) من اتفاقية شيكاغو، التي تقرأ عطفًا على المادة ٥٣ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي (الوثيقة Doc 7600)، كان يلزم تصويت ثلثي الأصوات في الجمعية العمومية لاعتماد أي تعديل على اتفاقية شيكاغو. وأكد أنه وفقاً للمادة ٩٤ أ)، فإن التعديل الموجود قيد النظر يحتاج إلى تصديق لاحق من ١٢٨ على الأقل من الدول الأعضاء.

٥١- وعلى النحو المنصوص عليه في الفقرة ٣، فلن يكون الأثر المالي الذي ستتحمله الايكاو لزيادة عضوية المجلس إلى ٣٩ عضواً كبيراً للغاية. أكثر من اللازم بالنسبة للمنظمة. وقد تضمنت الفقرة ٤-١ جدولاً يبين عدد أعضاء وكالات متخصصة أخرى وحجم مجالس إدارتها، الذي كان أساساً مفيداً للمقارنة.

٥٢- حددت الفقرة ٥ التعليقات والتوصيات التي قدمها فريق عمل نظم الإدارة والكفاءة التابع للمجلس (WGGE)، عند نظره في اقتراح المملكة العربية السعودية. وأشار الفريق إلى الحاجة والرغبة المتزايدة لدى العديد من الدول في تمثيلها في المجلس، ولكنه لاحظ أن زيادة عدد الأعضاء قد لا تكون الوسيلة الأنسب لمعالجة هذه المسألة. وأعرب عن قلقه من أن الاقتراح قد يؤثر سلباً على كفاءة عمل المجلس بشكل عام، ويتطلب تعديلاً لاتفاقية شيكاغو. وسيكون من الضروري كذلك اتخاذ قرار بشأن توزيع المقاعد الإضافية على الأطراف الثلاثة. وعلاوة على ذلك، فلن تكون هناك وسيلة، في الواقع، لضمان انتخاب الدول والمجموعات الإقليمية التي كانت تطمح إلى تمثيل إضافي في المجلس. وأشار فريق العمل إلى أن الجمعية العمومية هي التي تنتخب أعضاء المجلس، وينبغي أن تعمل لصالح جميع الدول الأعضاء في الايكاو، وأن تمثل مصالحهم. وحث فريق العمل الممثلين في المجلس، خلال مداواتهم، وبروح من اتفاقية شيكاغو، أن يأخذوا في الاعتبار مصالح الدول الأخرى في تجمعاتهم الإقليمية ومصالح جميع الدول الأعضاء الأخرى. وعلى هذا الأساس، أشار فريق العمل على المجلس بأن يقرر عدم التوصية بزيادة عدد أعضاء المجلس.

٥٣- أيد المجلس الملاحظات والتوصيات التي أبدأها فريق العمل، وقرر عدم التوصية بزيادة عدد أعضائه من ٣٦ عضواً إلى ٣٩ عضواً. وقد تضمن المرفق بالوثيقة (WP/17) معلومات أساسية تاريخية عن التعديلات السابقة على المادة ٥٠ أ) من اتفاقية شيكاغو المتعلقة بزيادة عدد أعضاء المجلس. ودعا الجمعية العمومية للنظر في الاقتراح المقدم من المملكة العربية السعودية، مشفوعاً بتعليقات المجلس وتوصياته في هذا الشأن.

٥٤- وأشار مندوب المملكة العربية السعودية إلى أن ليس لديه ما يضيفه إلى العرض الذي قدمه مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية بالإتابة لورقة العمل (WP/17)، لأنها أوضحت كل ما كانت دولته ترغب في بيانه بشأن اقتراحها بزيادة عدد أعضاء المجلس إلى ٣٩ عضواً، وكذلك كان قرار المجلس في هذا الشأن.

٥٥- أكدت مندوبية فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) أن جميع الدول الأعضاء جديرة، ومؤهلة قانوناً، لأن تكون ضمن أعضاء الهيئة الإدارية للايكاو. وتأكيداً لأن النقاط التي أثارها فريق عمل نظم الإدارة والكفاءة التابع للمجلس كانت صالحة وذات صلة، فقد أكدت مجدداً أن زيادة عدد أعضاء المجلس إلى ٣٩ عضواً لن يجعل المجلس بالضرورة أقرب إلى التمثيل الإقليمي العادل. واقترحت مندوبية فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) كبديل، تعزيز إبرام اتفاقات إقليمية للتناوب فيما بين الدول ذات المصالح المشتركة لضمان مشاركة أفضل في المجلس. وأشارت، في هذا الصدد، إلى أن هناك بالفعل بعض اتفاقات تناوب شارك فيها عدد كبير من الدول. ومع أخذ هذا في الاعتبار، فإن مندوبية فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) أيدت توصية المجلس بعدم زيادة عدد أعضاء المجلس من ٣٦ عضواً إلى ٣٩ عضواً.

٥٦- في إطار دعم هذا الموقف، أكد مندوب سانت فنسنت وجرينادين أن هذه الاتفاقات الإقليمية للتناوب لها أهميتها البالغة، وهي مفيدة جداً لمعظم الدول، لا سيما الدول الصغيرة.

٥٧- أكد مندوب إسبانيا أن القضية التي أثرت قضية هامة نظراً للعدد الحالي للدول الأعضاء في الايكاو. مشيراً إلى أن الآثار المالية المترتبة على زيادة عدد أعضاء المجلس من ٣٦ عضواً إلى ٣٩ عضواً لن تكون كبيرة أكثر من اللازم، وأن ذلك المجلس يعد واحداً من أصغر مجالس إدارات الوكالات المتخصصة الاثنتا عشرة المدرجة في الجدول المذكور على الرغم من أن الايكاو تضم أكبر عدد من الدول الأعضاء، وشدد على أن زيادة عدد أعضاء المجلس فكرة جديرة بالنظر فيها. ومع التفهم الكامل للأسباب الكامنة وراء توصية المجلس بعدم زيادة عدد أعضائه، فقد أكد مندوب إسبانيا أن هذه المسألة لا يمكن تأجيلها إلى أجل غير مسمى، وإنما يجب إعادة النظر فيها في المستقبل، مع عدد من الحلول المحتملة، بما في ذلك الحل الذي اقترحتة فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية).

٥٨- اتفاقاً مع ذلك، فقد أكد مندوب مالي أن زيادة عدد أعضاء المجلس من ٣٦ عضواً إلى ٣٩ عضواً من شأنها أن تمكن مزيداً من الدول الأعضاء من المشاركة في مداورات المجلس. مشيراً، إلى أنه كما هو واضح من الجدول المذكور، كان مستوى تمثيل الدول الأعضاء في المجلس من أدنى مستويات التمثيل، وتمسك بأن المسألة تستحق الدراسة وينبغي إعادة النظر فيها في الوقت المناسب.

٥٩- وأشار رئيس اللجنة إلى أنه لم يوجد تأييد ملحوظ لاقتراح المملكة العربية السعودية بزيادة عدد أعضاء المجلس في الوقت الراهن من ٣٦ عضواً إلى ٣٩ عضواً، على الرغم من وجود بعض التأييد للنظر في الأمر مجدداً في المستقبل. ولذلك وافقت اللجنة التنفيذية على أن تبلغ ذلك إلى الجلسة العامة، وأن تشير إلى إمكان معالجة الآراء المعرب عنها بشأن التمثيل في المجلس من خلال الاتفاقات الإقليمية للتناوب.

٦٠- رُفعت الجلسة في الساعة ١٥١٥.

## محضر الجلسة الثالثة

(الخميس، ٢٦ سبتمبر ٢٠١٣، الساعة ٠٩٠٠)

### المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ١١ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢
- ٢- البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة
  - أحكام عامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي
  - التطورات في مجالي الطيران المدني والبيئة
  - الاتجاهات الحالية والمستقبلية في مجال ضجيج الطائرات وانبعاثاتها
  - بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي
  - ورقة مقدمة من الولايات المتحدة
  - ورقة مقدمة من ليتوانيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)
  - ورقة مقدمة من التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA)
  - ورقة مقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)
  - ورقة مقدمة من الهند
  - ورقة مقدمة من جنوب أفريقيا
  - ورقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)
  - ورقة مقدمة من الأرجنتين
  - ورقة معلومات مقدمة من فييت نام
  - تغير المناخ
  - أنواع الوقود البديل المستدام لأغراض الطيران
  - ورقة مقدمة من إندونيسيا
  - ورقة مقدمة من الولايات المتحدة
  - ورقة مقدمة من ليتوانيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)
  - خطط عمل الدول لأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون
  - ورقة مقدمة من البرازيل
  - ورقة مقدمة من اندونيسيا

- ورقة مقدمة من الولايات المتحدة
- ورقة مقدمة من الاتحاد الأوروبي
- ورقة مقدمة من أروبا، بليز، بوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات)، شيلي، كولومبيا، كوستاريكا، كوبا، الجمهورية الدومينيكية، إكوادور، السلفادور، غواتيمالا، هندوراس، جامايكا، نيكاراغوا، بنما، باراغواي، بيرو، أوروغواي
- ورقة معلومات مقدمة من الجمهورية الدومينيكية
- ورقة معلومات مقدمة من الهند
- ورقة معلومات مقدمة من جمهورية كوريا
- ورقة معلومات مقدمة من غواتيمالا، وبليز، وهندوراس، والسلفادور، ونيكاراغوا، وكوستاريكا
- ورقة معلومات مقدمة من الدول الأعضاء في جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS)
- تقديم المساعدة إلى الدول بشأن الطيران وتغير المناخ
- ورقة مقدمة من المملكة العربية السعودية
- ورقة معلومات مقدمة من إندونيسيا
- ورقة معلومات مقدمة من جمهورية كوريا
- حماية البيئة - التطورات في هيئات الأمم المتحدة الأخرى والهيئات الدولية
- مبادرة الأمم المتحدة للحياد المناخي
- التدابير القائمة على آليات السوق (MBMs)
- أوراق مقدمة من الاتحاد الروسي
- ورقة مقدمة من دولة الإمارات العربية المتحدة
- ورقة مقدمة من فييت نام
- ورقة مقدمة من ٥٤ دولة أفريقية

### ملخص المناقشات

البند ١١ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢

١- قدم رئيس المجلس الاستعراض التالي للتقارير السنوية للمجلس عن السنوات ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢، إلى جانب التقرير التكميلي للأشهر الستة الأولى من عام ٢٠١٣ (الوثائق 9952 Docs، و 9975 Doc، و 10001 Doc، والملحق). وكانت النصوص الكاملة لتلك التقارير، التي وُزعت على جميع الدول الأعضاء، متاحة أيضاً على الموقع الإلكتروني العام للايكاو، وعلى الموقع الإلكتروني الخاص بالجمعية العمومية ٣٨.

في مستهل ملاحظاتي الافتتاحية صباح يوم الثلاثاء، اقترحت أن تكون هذه الدورة الحالية للجمعية العمومية جسراً بين ثلاث سنوات من التحول نحو استدامة طويلة الأجل نلتزم بها من أجل نظام النقل الجوي العالمي.

"وفي هذا السياق، كانت السنوات الثلاث الماضية مثمرة للغاية في إطار السعي نحو أهدافنا الاستراتيجية الثلاثة: السلامة، والأمن، وحماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي.

"وأود، خلال الدقائق القليلة القادمة، أن أسلط الضوء على بعض من الإنجازات والقرارات الرئيسية التي تدنو بنا من تحقيق الاستدامة طويلة الأجل. وهي نتاج إجراءات متخذة عملاً بقرارات الجمعية العمومية الماضية والأنشطة التي ابتدتها المنظمة. والاتنين معاً تدعمان استراتيجية متعددة الأبعاد على أساس الاستباقية والمرونة وعمليات إدارة المخاطر.

### "السلامة

"دعونا نبدأ بمجال السلامة، الذي يشكل أولى أولوياتنا.

"الخطة العالمية للسلامة الجوية قد نُقِّحت بالكامل. وهي تتضمن أهدافاً ومبادرات مستهدفة، وتوفر إطاراً مرناً للدول الأعضاء لتحديد أولويات مبادرات السلامة لديها وفقاً لمنهجية مشتركة ومتناغمة.

"وقد اكتمل الانتقال بنجاح إلى نهج الرصد المستمر ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية كما كان مخططاً له.

"وتم تعديل الملحق ١٤ المعني بتصميم وتشغيل المطارات لتعزيز سلامة المدارج المرتبطة بغالبية الحوادث المميتة، مع الدخول في شراكات مع هيئات الطيران الملتزمة بوضع برنامج للسلامة على المدارج.

"وقد اعتمد المجلس مدونة السلوك بشأن تبادل معلومات السلامة واستخدامها، التي تؤكد على معالجة الشواغل المتعلقة بالسلامة بشكل متنسق يركز على وقائع ويتسم بالشفافية. فذلك هو السبيل إلى تحسين القدرة على تحديد المخاطر واتخاذ الإجراءات الوقائية.

"وقد اعتُمد الملحق ١٩ المعني بإدارة السلامة، وهو أول ملحق جديد خلال ٣٠ عاماً. ويركز على الأداء، ويجمع في وثيقة واحدة القواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية المعنية بإدارة السلامة من ستة ملاحق منفصلة.

"كما تمت الموافقة على سياسة الايكاو المعنية بتقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسره، التي ستساعد الدول على تطوير اللوائح والسياسات ذات الصلة.

"وقد تم تبني عدد كبير من المبادرات من قبل مجموعة واسعة من الأطراف المعنية وأصحاب المصلحة لتعزيز التعاون الإقليمي وتقديم المساعدة على حل القضايا ذات الطابع التشغيلي والمالي والقانوني المتعلقة بالسلامة.

"وأخيراً، فقد تم إنشاء صندوق السلامة الجديد الذي يُعرف باسم SAFE، وذلك لتوفير المساعدة المستمرة للدول من أجل تصحيح أوجه القصور في مجال السلامة.

### "وفي مجال الملاحة الجوية

"بالتوازي مع هذه المبادرات في مجال السلامة، تم تعديل الخطة العالمية للملاحة الجوية لتشمل حزم التحسينات في منظومة الطيران، وذلك دعماً للنهج القائم على الأداء فيما يتعلق بأنشطة الملاحة الجوية. وهذه الخطة إلى جانب خطة السلامة التي تم تحديثها، سيعززان معاً وإلى حد كبير سلامة النقل الجوي وكفاءته في شتى أنحاء العالم.

"وسوف يركز المكتب الإقليمي الفرعي، الذي افتتح في بيجين من أجل إقليم آسيا والمحيط الهادئ، على تعزيز وتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء، كما ستجري استضافة مكتب برنامج إجراءات الطيران في داكار لدى وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (ASECNA).



"وتم توفير إرشادات إضافية كبيرة من أجل اختبار شروط الايكاو للكفاءة اللغوية، كما تم توسيع نطاق برنامج تدريب المتقدم، مع تطوير رؤية ورسالة واضحتين من أجل برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران استناداً إلى نتائج ملموسة وقابلة للتحقيق.

"ويجب أن تساهم تلك التحسينات المستمرة من أجل السلامة والملاحة الجوية في استمرارية العمليات وربحياتها، علاوة على زيادة ثقة الجمهور في السفر الجوي.

## "الأمن"

"دعونا الآن نلتفت إلى الأمن.

"فالتعديل الذي تم التسريع بإدخاله على الملحق ١٧ قد دعم تنفيذ تدابير الأمن المتعلقة بسلسلة التوريد. وركز على البضائع عالية المخاطر والتدابير الأمنية الأساسية المشتركة للبضائع المنقولة على طائرات الركاب وطائرات البضائع.

"وفي هذا الإطار، أبرمت الايكاو ومنظمة الجمارك العالمية مذكرة تفاهم من أجل تعزيز التعاون في مجال أمن الشحن الجوي مع تحسين تسهيل الشحن الجوي.

"وقد تم الانتهاء من المرحلة الثانية من البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، واعتمد المجلس نهج الرصد المستمر ضمن إطار البرنامج فيما يتجاوز عام ٢٠١٣.

"وقد تم تطوير وتنفيذ استراتيجية الايكاو للمساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران، اتباعاً لنهج أكثر تماسكاً وتنسيقاً من أجل تقديم المساعدة وبناء القدرات.

"كما تم تعزيز تقديم المساعدة الإقليمية تحديداً من خلال توسيع نطاق الشراكات مع الدول الأعضاء والهيئات، مع التركيز على التدريب والتوجيه ونقل المعلومات التقنية.

"وقد تم إعداد بيان الايكاو العالمي بشأن سياق المخاطر لدعم النهج القائم على المخاطر التي تهدد الأمن. ويشمل ذلك إجراء تحليل دقيق للمخاطر التي تهدد الطيران المدني، ويقدم إرشادات للدول الأعضاء في مواصلة تطوير عمليات تقييم المخاطر الوطنية.

"وأخيراً، أصدر أول مؤتمر رفيع المستوى لأمن الطيران ينعقد خلال العقد توصيات تهدف إلى ضمان تنفيذ الحلول الأمنية المستقبلية على نحو مستدام، من حيث التكاليف التي تتكبدها الدول وأوساط الصناعة، مع تحسين تجربة السفر للركاب عموماً.

## "حماية البيئة"

"على الصعيد البيئي، تم إحراز تقدم كبير في مجالات أربعة رئيسية، هي: الأهداف الطموحة العالمية؛ وخطط عمل الدول؛ وأنواع الوقود البديل المستدام لأغراض الطيران؛ والتدابير القائمة على آليات السوق.

"وتم الانتهاء من تقييم اتجاهات انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون للمساعدة على تقييم التأثير المحتمل لفئات مختلفة من تدابير التخفيف من أجل قياس التقدم المحرز في الوقت الراهن والمقدر إحرازه مستقبلاً نحو تحقيق الأهداف الطموحة العالمية.

"وتجدر الإشارة إلى أنه قد تم اعتماد نظام قياس جديد لتطوير معايير انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون من الطائرات، وهو مخطط حالياً لعام ٢٠١٥.

قدمت الدول الأعضاء خطط عمل طوعية تهدف إلى خفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، وهي تمثل نحو ٨٠ في المائة من حركة النقل الجوي العالمي. وتلك المشاركة الممتازة قد برهنت على صحة تحول المنظمة إلى اتباع أسلوب التنفيذ الذي يميل أكثر إلى التوجه الإجرائي، كما ساعدت على تصميم أنشطة بناء القدرات حسب الحاجة.

"وقد كثفت الأمانة العامة جهودها لتعزيز وتسهيل تطوير ونشر أنواع الوقود البديل المستدام لأغراض الطيران. وشمل ذلك العمل على مجموعة من التوصيات السياسية بناءً على السياسات والتدابير الحالية، علاوة على المبادرات الحالية وأفضل الممارسات لدى الدول والهيئات.

"سارت البحوث في جدوى الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق الذي ينطبق على انبعاثات الطيران الدولي كما هو مقرر لها، وكذلك العمل على وضع إطار للتدابير القائمة على آليات السوق، وذلك لدعم برامج الدولة المعنية بالتدابير القائمة على آليات السوق.

"وفي وقت سابق من هذا العام، وافق الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة في مجال الطيران على ١٨ توصية لمساعدة الإيكاو على الوفاء بمهمتها المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران. وهي توصيات تتناول مستجدات توقعات حركة المرور وأسطول الطيران، والمزيد من التشدد في القواعد القياسية الحاكمة لضجيج الطائرات وعمليات الطائرات، وتطوير قاعدة قياسية لانبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون من الطائرات الجديدة، وبرنامج العمل المعني بالدورة المقبلة لاجتماع لجنة حماية البيئة.

### "التنمية المستدامة للنقل الجوي"

"أما فيما يتعلق بالتنمية المستدامة للنقل الجوي، فقد أصدر المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي مجموعة شاملة من الاستنتاجات والتوصيات تناولت الضرائب على النقل الجوي، والتنسيق والتوافق بين النهج التنظيمية فيما يتعلق بقوانين التنافس وقواعد النقل الجوي، فضلاً عن القضايا المتعلقة بحماية المستهلك.

"وقد أقر المجلس بأهمية الاستدامة باعتماده بيان الرؤية الجديدة للمنظمة لفترة السنوات الثلاث ٢٠١٤-٢٠١٦: "تحقيق النمو المستدام لنظام الطيران المدني العالمي". كما وضع هدفاً استراتيجياً جديداً يناظر تلك الرؤية بعنوان "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي: تعزيز إعداد شبكة طيران مدني سليمة ومستدامة من الناحية الاقتصادية".

"ويتضمن الهدف الجديد وضع سياسات وتوجيهات بشأن تنظيم النقل الجوي، وإدارة البنية التحتية والاقتصادات المعنية بأنشطة الطيران، بما في ذلك حماية المستهلك، والضرائب، والمنافسة العادلة ورسوم الاستخدام.

"وبروح التحلي بمزيد من الكفاءة، واصلت منظمة تعديل برامجها وأهدافها في مواجهة الضغوط الاقتصادية والمالية الكبيرة التي تواجهها الدول الأعضاء. وهو أمر شاق ولكنه أثمر عن تكييف العديد من الهياكل والعمليات مع طريقة جديدة لممارسة الأعمال. والنتيجة هي جعل المنظمة أكثر رشاقة وفعالية، وأفضل تجهيزاً لتلبية الاحتياجات المتغيرة للدول والصناعة على حد سواء.

"والأمر متروك الآن لهذه الجمعية العمومية للمراجعة والنظر والبت بشأن البرامج والأنشطة التي من شأنها تشكيل مسار الطيران المدني الدولي في العقود القادمة".

٢- شكر رئيس اللجنة التنفيذية رئيس المجلس على عرضه الممتاز. ونظراً لعدم وجود المزيد من التعليقات، لاحظت اللجنة التنفيذية التقارير السنوية للمجلس عن السنوات ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢، فضلاً عن التقرير التكميلي للأشهر الستة الأولى من عام ٢٠١٣ (الوثائق 9952 Docs، و 9975 Doc، و 1001 Doc، والملحق) التي تدخل ضمن نطاق اختصاصها.

### البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

٣- بدأت اللجنة التنفيذية مداولاتها بشأن هذا البند، مقسمة إلى قسمين لتسهيل المناقشة: أحكام عامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي؛ وتغير المناخ. ونظرت في القسم الأول على أساس ثلاث ورقات عمل رئيسية قدمها المجلس: WP/25

(التطورات في مجال الطيران المدني والبيئة)؛ و WP/26 (الاتجاهات الحالية والمستقبلية الناجمة عن ضوضاء وانبعاثات الطائرات)؛ و WP/27 (البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي). واستندت مناقشة مشروع هذا البيان الموحد أيضاً إلى الأوراق الإضافية التالية: ورقات العمل WPs/70, 106, 163 Revision و WP/348، وورقة المعلومات No. 1, 222, 240, 297, 318, and 327 Revision No. 1.

## أحكام عامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي

### التطورات في مجال الطيران المدني والبيئة

٤- قدم الأمين العام الوثيقة WP/25، التي تضمنت تقريراً بشأن التقدم الذي أحرزته الايكاو منذ الجمعية العمومية الماضية بشأن المسائل المتصلة بالطيران المدني والبيئة. وبينما كانت تركز أساساً على أنشطة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك نتائج اجتماعها التاسع (مونتريال، ٤-١٥ فبراير ٢٠١٣)، فإنها غطت أيضاً أنشطة ذات صلة نفذتها الأمانة العامة، وما اضطلعت به من عمل بالتعاون مع منظمات أخرى.

٥- وأبرزت ورقة اتفاق لجنة حماية البيئة في مجال الطيران في اجتماعها التاسع (CAEP/9) بشأن مقترح بقاعدة قياسية جديدة المقترحة للضجيج للطائرات النفاثة والطائرات المروحية، ومقترح قاعدة قياسية للضجيج للطائرات ذات المراوح القلابية، وذلك بغرض إدراجها في الملحق ١٦ - حماية البيئة، المجلد الأول - ضجيج الطائرات، فضلاً عن أهداف تكنولوجية جديدة للتخفيض من الضجيج على المدينين، المتوسط والطويل. كما تضمنت الورقة تقريراً بشأن تطوير نطاق عمل تحليل شامل لآثار حظر الطيران الليلي. وبالإضافة إلى ذلك، فقد أوضحت الورقة التقدم المحرز بشأن معالجة انبعثات محركات الطائرات، وعلى وجه الخصوص، بشأن وضع قاعدة قياسية خاصة بانبعثات ثاني أكسيد الكربون، التي تضمنت موافقة الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة في مجال الطيران على شروط التصديق على هذه القاعدة القياسية، وعلى القاعدة القياسية بشأن الجسيمات الدقيقة. وقد قدمت هذه الورقة كذلك تفاصيل بشأن إعداد وثيقتين متصلتين بتحسينات تشغيلية، أي: اتفاق الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة بشأن أهداف تشغيلية جديدة لتخفيض استهلاك الوقود وتحليل بيئي لحزمة التحسينات في منظومة الطيران. ودُعيت الجمعية العمومية إلى دعم العمل الدؤوب للجنة حماية البيئة والأمانة العامة للايكاو بشأن المسائل المتعلقة بالطيران المدني والبيئة، واعتبار المعلومات الواردة في الوثيقة WP/25 كمرجع لتحديث قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٨ (البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي)، وقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ (البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ).

### الاتجاهات الحالية والمستقبلية الناجمة عن ضوضاء وانبعثات الطائرات

٦- وقدم الأمين العام الوثيقة WP/26، التي حددت نتائج تقييم لجنة حماية البيئة للتأثير والاتجاهات حالياً ومستقبلاً لضجيج الطائرات وانبعثات محركات الطائرات، وذلك تنفيذاً لقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٨، المرفق (أ). وقد ساهمت في هذا التقييم مدخلات هامة من الدول الأعضاء والمنظمات المراقبة، الأمر الذي يعكس مدى التوافق الذي توصلت إليه لجنة حماية البيئة. كما قدمت الورقة تقريراً حول تطوير الأمانة العامة، بناءً على قرار الجمعية العمومية ٣٧-٩، للوسائل التي يمكن بها للايكاو الاستفادة بانتظام عن انبعثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران إلى اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ، وقياس التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف الطموحة العالمية التي اعتمدها الجمعية العمومية الماضية. ومن شأن ذلك أن يستفيد هذا النشاط من الإبلاغ المتزايد عن بيانات استهلاك الوقود من الدول الأعضاء بالايكاو.

٧- وقد أبرزت الورقة، أنه كان من المتوقع أن يسجل مجموع سكان العالم المعرضين لضجيج الطائرات العالمي، ومجموع انبعثات الطائرات في العالم التي تؤثر في نوعية الهواء المحلي، ومجموع انبعثات الطائرات في العالم التي تؤثر في المناخ العالمي زيادة من حيث القيمة المطلقة طوال فترة التحليل، ولكن بمعدل أبطأ من الزيادة في الطلب على أنشطة الطيران. وفي ظل أكثر التصورات تفاؤلاً، كان من المتوقع أن تتحسن الكفاءة في استهلاك الوقود بمعدل يبلغ ١,٤ في المائة سنوياً حتى عام ٢٠٤٠،

وبمعدل ١,٧٦ في المائة سنوياً في منتصف المدة من عام ٢٠٢٠ إلى عام ٢٠٣٠. ومع ذلك، يتعين اتخاذ تدابير إضافية في سياق تكنولوجيا الطائرات والتحسينات التشغيلية لتحقيق نمو خالٍ من الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠. وبينما كان من شأن استخدام الوقود البديل المستدام لأغراض الطيران أن يقدم مساهمة كبيرة في تخفيض الانبعاثات، غير أنه لا توجد بيانات كافية متاحة للتنبؤ بثقة بإتاحة هذه الأنواع من الوقود أو بدورة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عنها. وقد دُعيت الجمعية العمومية لاتخاذ الإجراء الذي اقترحه المجلس في الموجز التنفيذي للوثيقة WP/26، لا سيما لقبول الاتجاهات البيئية العالمية المعروضة في الورقة كأساس لاتخاذ القرارات بشأن المسائل البيئية أثناء هذه الدورة للجمعية العمومية، ولحث الدول على تقديم بيانات استهلاك الوقود إلى الأيكاو.

**بيان موحد بسياسات وممارسات الأيكاو  
المستمرة في مجال حماية البيئة -  
أحكام عامة والضجيج ونوعية الهواء  
المحلي**

٨- قدم الأمين العام الوثيقة WP/27، التي حملت اقتراحاً بتقوية قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٨ في ضوء التطورات التي استجرت منذ انعقاد الجمعية العمومية الماضية. وتجدر الإشارة إلى أن التغييرات التي أدخلت على المرافق من (أ) إلى (ح) قد نشأت أساساً من أنشطة لجنة حماية البيئة، بما في ذلك نتائج الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة، وكذلك من العمل الذي تقوم به الأمانة بالتعاون مع المنظمات الأخرى، وتتعلق هذه التغييرات بما يلي: التقدم المحرز بشأن وضع القاعدة القياسية بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والقاعدة القياسية بشأن الجسيمات الدقيقة؛ وموافقة لجنة حماية البيئة على القاعدة القياسية الجديدة المعنية بالضجيج؛ ومستجدات بشأن التكنولوجيا الجديدة والأهداف التشغيلية. ودُعيت الجمعية العمومية إلى استعراض واعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الأيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي بصيغته المنقحة.

٩- بعد ذلك قدمت مندوبية الولايات المتحدة الوثيقة WP/106، التي أقرت فيها دولتها بالتقدم المحرز لتخفيض ضوضاء الطائرات وانبعاثات الطيران التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي من خلال السياسة والقواعد القياسية والإرشادات. وقد أيدت الولايات المتحدة بشدة اقتراح لجنة حماية البيئة بإضافة قاعدة قياسية جديدة تطبق تدريجياً بشأن ضجيج الطائرات في الفصل ١٤ من المجلد الأول من الملحق ١٦، ودعت الجمعية العمومية إلى تشجيع المجلس بشدة على اعتمادها، والاعتراف بها كخطوة هامة نحو تخفيض ضجيج الطائرات عند المصدر. كما دعمت الولايات المتحدة توصية لجنة حماية البيئة المعنية بعدم فرض قيود تشغيلية ودعت الجمعية العمومية إلى أن تفعل الشيء ذاته واعتماد الصيغة التالية: يتعين "حث الدول على ألا تدخل قيوداً تشغيلية على الطائرات التي تمتلك قاعدة ترخيص الضوضاء المقترحة في المجلد الأول من الملحق ١٦، الفصل ٤ و/أو الفصل ١٤، عقب اعتمادها من المجلس". ونظراً لأن الدول الأعضاء في الأيكاو قد أكدت باستمرار على اتباع النهج المتوازن لإدارة ضجيج الطائرات منذ تم اعتماده في عام ٢٠٠١ باعتباره السياسة الملائمة لتخفيض ضجيج الطائرات، وأن الولايات المتحدة من ناحيتها قد طبقت تطبيقاً كاملاً من خلال التشريعات واللوائح، فإنها دعت الجمعية العمومية لإعادة التأكيد على التزامها بالنهج المتوازن، بما في ذلك إرشادات النهج المتوازن لإدارة ضجيج الطائرات (Doc 0929)، مع الاعتراف بأن قيود التشغيل لا ينبغي أن تطبق كملاذ أول، وأن تطبيق فقط بعد النظر في كل عنصر من العناصر الأخرى. وعلاوة على ذلك، فقد دعت الولايات المتحدة الجمعية العمومية للاعتراف بالتقدم والعمل المستمر لمعالجة أثر الانبعاثات على نوعية الهواء المحلي وأن تؤيد المزيد من الأعمال حول إعداد ترخيص الجسيمات الدقيقة غير المتطيرة.

١٠- قدم مندوب إسبانيا الوثيقة WP/70، التي رحبت فيها الدول الأربع والأربعون الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، واللجنة الأوروبية للطيران المدني بالتقدم المحرز في إطار الأيكاو بشأن معالجة الآثار البيئية المحلية للطيران. ولاحظت، على وجه الخصوص، مع الارتياح، الاتفاق الذي توصلت إليه لجنة حماية البيئة في اجتماعها التاسع بشأن إضافة قاعدة قياسية جديدة بشأن ضجيج الطائرات في الفصل ١٤ من المجلد الأول من الملحق ١٦، وأيدت اعتماد المجلس لها. كما أبرزت الدول المذكورة دعمها الكامل للتطبيق الفعال للنهج المتوازن لإدارة ضجيج الطائرات، التي أسفر عن تقديم المفوضية الأوروبية لاقتراح تشريعي لتعزيز

تنفيذه في دول الاتحاد الأوروبية. كما لاحظت الدول المذكورة، بارتياح، العمل المتواصل من جانب لجنة حماية البيئة لوضع قاعدة قياسية للجسيمات الدقيقة غير المتطايرة. ودعت الجمعية العمومية لأن تلاحظ أن عملية تطور الطيران الدولي تواجه قيوداً متزايدة نتيجة للمعارضة السياسية المحلية الكبيرة للتأثيرات البيئية المتزايدة في المطارات المزدهمة الواقعة في مناطق مكتظة بالسكان. وبالإضافة إلى ذلك، فإنها دعت الجمعية لأن تعتمد إدراج الإجراءات التالية في البيان الموحد المنقح: تُرحب بالنتائج المُحققة في الدورة التاسعة للجنة حماية البيئة، بما في ذلك على وجه الخصوص الاتفاق على تطبيق قاعدة قياسية جديدة للضوضاء وفق للفصل ١٤ اعتباراً من عام ٢٠١٧ ، واعتباراً من عام ٢٠٢٠ بالنسبة للطائرات التي تزن أقل من ٥٥ طناً، وذلك تمثيلاً مع المبدأ الأول للنهج المتوازن (تخفيض الضوضاء عند المصدر)؛ وتشجع مصنعي محركات الطائرات على تقديم ما يلزم من تعاون للمساعدة في أنشطة القياس وأخذ العينات اللازمة للتمكن من اعتماد قاعدة قياسية جيدة للجسيمات غير المتطايرة في الدورة العاشرة للجنة حماية البيئة.

١١- قدم المراقب من التحالف الدولي للطيران المستدام الوثيقة WP/297 بشأن قاعدة الايكاو القياسية المعنية بانبعثات ثاني أكسيد الكربون كجزء من سلة من التدابير لتلبية الأهداف المعنية بخفض الانبعاثات. وقد دعم هذا التحالف اتباع نهج شامل لتعزيز النمو المستدام للطيران، يتألف من العمل في مجال التكنولوجيا والقواعد القياسية، المعايير، وفي مجال وضع تدابير تشغيلية وتدابير قائمة على اتجاه السوق لخفض الانبعاثات، كما هو موضح في الوثيقة WP/34 (البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ). وقد وافق التحالف، على وجه الخصوص، على ضرورة دعم التدابير التي من شأنها أن تؤدي إلى خفض الانبعاثات في هذا القطاع. ولهذا السبب، فإنها ستواصل دعم العمل الذي تضطلع به الايكاو لوضع قاعدة قياسية بشأن ثاني أكسيد الكربون، التي كانت جزءاً لا يتجزأ من سلة الايكاو من التدابير الرامية إلى تحقيق الأهداف البيئية في قطاع الطيران. ومع الإشارة إلى أن لجنة حماية البيئة قد وافقت في وقت سابق على أن الغرض من قاعدة الايكاو القياسية المعنية بانبعثات ثاني أكسيد الكربون من أجل طرازات الطائرات الجديدة كان تحقيق خفض في الانبعاثات يتجاوز الخفض الذي كان سيتحقق دون هذه القاعدة، فقد أكد التحالف على أنه إذا لم تسفر القاعدة القياسية عن تأثير تدريجي، فسوف يعوض ذلك التدابير الأخرى في السلة، بما في ذلك التدابير القائمة على آليات السوق. وإيجازاً لذلك، فإن التحالف الدولي للطيران المستدام أيد النهج الشامل المذكور، مع التركيز على خفض الانبعاثات في قطاع الطيران، واستخدام التدابير القائمة على آليات السوق، وسعى إلى تحقيق أقصى قدر من الفوائد البيئية من كلا النهجين. ودعا التحالف الجمعية العمومية لتأكيد أن القاعدة القياسية المعنية بانبعثات ثاني أكسيد الكربون كانت عنصراً أساسياً في سلة التدابير، وطلب من مجلس الايكاو ضمان تقييد لجنة حماية البيئة بالتزامها بالاتفاق على قاعدة قياسية أنتجت انخفاضات تزايد تدريجياً في الانبعاثات بما يتجاوز الأعمال المعتادة من أجل الطرازات الجديدة من الطائرات.

١٢- قدم المراقب من الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) الوثيقة (WP/327 Revision No. 1)، التي سلطت الضوء على الآثار الصحية المحتملة الضارة الناجمة عن تعرض موظفي المطارات للجسيمات الدقيقة الصادرة عن محركات الطائرات ومحركات الديزل بالمطارات. كما حددت الورقة الإجراءات الرئيسية للحد من التلوث الناجم عن الجسيمات الدقيقة في مطار كوينهاجن، التي اتخذها فريق عمل يتكون من مديرين من المطار وشركات عاملة في المطار ونقابات عمال تمثل موظفي المطار، واقتُرحت الوثيقة أن تكون هذه الممارسة بمثابة نقطة البداية لإجراء المناقشات. وقد دعا الاتحاد الدولي لعمال النقل الجمعية العمومية للاعتراف بأن تعرض موظفي المطارات للجسيمات الدقيقة الصادرة عن محركات الطائرات ومحركات الديزل بالمطارات بات أمراً خطيراً، وأن التغاضي عن ذلك يحتمل أن يؤثر في صحة الملايين من الناس. وعلاوة على ذلك، فقد حث الاتحاد الدولي لعمال النقل الايكاو على دمج تلوث الهواء الناجم عن محركات الديزل في النسخة المنقحة المقترحة من البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي وتوسيع نطاق السياسات والممارسات المتعلقة بحماية البيئة لكي تتضمن حماية صحة وسلامة الموظفين وفقاً لذلك.

١٣- قدم مندوب الهند الوثيقة WP/222، التي أوجز مبادرات المديرية العامة للطيران المدني لدولته المعنية بإدارة ضجيج الطائرات، وشملت أول دراسة مفصلة لضجيج الطائرات لمطار دلهي الدولي. ودعت الجمعية العمومية إلى ما يلي: التسليم بالحاجة إلى إجراء دراسات بغرض وضع خرائط الضجيج في المطارات الرئيسية؛ وحث الدول الأعضاء على تركيب أجهزة دائمة لرصد الضجيج؛ ووضع خطط عمل لمطاراتها الرئيسية فيما يتصل بحدود الضجيج وخطط استخدام الأراضي المحيطة بمطاراتها وفقاً للنهج المتوازن الذي تتبعه الايكاو لإدارة ضجيج الطائرات؛ وأن تطلب إلى المجلس أن يضع خطوطاً إرشادية محددة للدول الأعضاء في هذا المجال الحاسم.

١٤- وأشار رئيس اللجنة التنفيذية إلى أنه في الجمعية العمومية الماضية، قدمت الهند الوثيقة WP/270 حول حظر الطيران الليلي في بعض أجزاء من العالم، وتأثير ذلك على العمليات في أجزاء أخرى من العالم. وفي معرض الإشارة إلى القيود المفروضة على الموارد التي وصفها الأمانة العامة، فقد عرضت توفير الموارد اللازمة لإجراء المزيد من أي دراسات بشأن حظر الطيران الليلي. وكما هو مبين في الفقرة ٣-٥ من الوثيقة WP/25، فقد أعدت الأمانة العامة في وقت لاحق، بمساعدة خبراء استشاريين، نطاق عمل تحليل شامل لآثار حظر الطيران الليلي، الذي ينظر في المسائل البيئية والاقتصادية، إلى جانب عوامل أخرى. مشيراً إلى أنه لم ترد أي موارد من الهند حتى الآن، وطلب الرئيس توضيحات بشأن نواياها في هذا الصدد. فأشار مندوب الهند أن عملية التمويل قيد المداولة مع وزارة الطيران المدني، وسيجري الاتصال بالأمانة العامة في الوقت المناسب.

١٥- وقدم مندوب جنوب أفريقيا الوثيقة WP/240، التي قدمت وصفاً للنهج الذي تتبعه دولته إزاء حظر الطيران الليلي، وحددت التوصيات المتعلقة بها. وأبرزت أن القضايا الناجمة عن القيود التشغيلية مثل حظر الطيران الليلي كانت موجودة لسنوات عديدة، ولا زالت موجودة، على الرغم من أن التقدم في تكنولوجيا محركات الطائرات قد ساهم إلى حد كبير في خفض ضجيج الطائرات في العقدين الماضيين. وكما أشارت الأمانة العامة خلال المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي عام ٢٠١٣ (AT-Conf/6)، فهناك ١٦١ مطاراً تتناول خدمات نقل الركاب عبر رحلات دولية منتظمة و/أو شحن جوي كانت تطبق قيوداً على الرحلات الليلية. وفي حين أنه يمكن لهذه القيود أن تقلل من ضجيج الطائرات في المطارات، إلا أنها قد أثرت في قدرة أوساط الطيران على تسهيل حركة الأشخاص والبضائع مما أسفر عن زيادة التكاليف المالية التي للمطارات وشركات الطيران. ولذلك، فقد دعمت جنوب أفريقيا اتباع نهج الايكاو المتوازن لإدارة ضجيج الطائرات. وذهبت إلى أنه لا ينبغي للدول أن تلجأ لتنفيذ قيود تشغيلية كحظر الطيران الليلي كملاذ أول لخفض ضجيج الطائرات، ولكن ينبغي بدلاً من ذلك تنفيذ كل العناصر الرئيسية الأربعة لنهج الايكاو المتوازن. ودعت الجمعية العمومية إلى ما يلي: مواصلة قيام الايكاو بدور ريادي في وضع إرشادات للسياسات لتتاول مسألة حظر الطيران الليلي وتشجيع الدول على استخدامها؛ وضمان مواصلة الايكاو لرصد ممارسات الدول بشأن حظر الطيران الليلي وتقييم تأثيرها على تشغيل الخدمات الجوية؛ وطلبت من الدول والأقاليم التي فرضت حالات حظر للطيران الليلي إعادة النظر في سياساتها.

١٦- قدم المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) الوثيقة (WP/163 Revision No. 1)، المعنية بسياسات الايكاو بشأن القيود التشغيلية ذات الصلة بالضجيج. واعتبرت أياتا أنه إذا اعتمد مجلس الايكاو القاعدة القياسية الجديدة بشأن ضجيج الطائرات في الفصل ١٤ من المجلد الأول من الملحق ١٦، التي تزيد بنسبة ٧ ديسيبل من مستويات الصرامة بشأن تحديد الضجيج، فإن ذلك من شأنه أن يخفف مزيداً من الضجيج الذي يتعرض له العديد من مئات الآلاف من الناس الذين يعيشون في المناطق المحيطة بالمطارات لسنوات قادمة. وقد أثمرت معايير الايكاو لترخيص الضجيج منافع بيئية حقيقية، كما هيأت مناخاً لتحقيق الاستقرار التنظيمي اللازم للمشغلين. ونظراً للطابع الدولي للنقل الجوي والعمر التشغيلي الطويل للطائرات، فكان يتعين على المشغلين الحصول على ضمانات بأنه يمكن للطائرات، المرخصة وفقاً لجميع المعايير الدولية السارية، أن تعمل في جميع أنحاء العالم خلال عمرها التجاري بأكمله، دون قيود غير مبررة تعرقل النقل الجوي الدولي. وأكد اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) أن نهج الايكاو المتوازن لإدارة الضجيج قد دعا إلى تحقيق التوازن بين التدابير، ووفر عملية شفافة لإدارة مشاكل الضجيج التي ظهرت على أساس كل مطار على حدة. وبينما قد سُمح بالقيود التشغيلية بموجب ذلك، فإن الدول وافقت على وضع حدوداً مناسبة على هذه القيود، كما وافقت على خطوات للنظر في ذلك. وقد دعمت أياتا التوصية ٩/٣ الصادرة عن الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة، التي تحدث الدول على عدم فرض قيود تشغيلية على الطائرات التي تتوافق مع قاعدة ترخيص الضجيج في المجلد الأول من الملحق

١٦، الفصل ٤ و/أو الفصل ١٤. وأشارت إلى أنه منذ عام ٢٠٠١، حثت الجمعية العمومية في كل قرار لها بشأن الضجيج ونوعية الهواء المحلي الدول على عدم اتخاذ تدابير للتخلص التدريجي من الطائرات التي توافقت مع قاعدة ترخيص الضجيج الواردة في المجلد الأول من الملحق ١٦، الفصل ٣ أو الفصل ٤. وأشار اتحاد النقل الجوي الدولي أيضاً إلى أن المرفق (هـ) من قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٨ يعكس موافقة الدول الأعضاء في الايكاو، وقت اعتماد القاعدة القياسية الجديدة بشأن ضجيج الطائرات في الفصل ٤ المذكور، على عدم إخضاع الطائرات التي توافقت مع القاعدة المذكورة للقيود التشغيلية. إلا أن اتحاد النقل الجوي الدولي عارض بشدة أي تدبير من شأنه أن يؤدي إلى التخلص التدريجي من الطائرات التي تمتثل لقواعد ترخيص الضجيج الواردة في الفصل ٣ من المجلد الأول من الملحق ١٦.

١٧- وفي الختام، أكد اتحاد النقل الجوي الدولي أن سياسات الايكاو الراهنة بشأن القيود التشغيلية قد حققت توازناً هاماً بين تمكين الدول على اتخاذ التدابير المناسبة لمعالجة مشاكل الضجيج وفقاً للنهج المتوازن المذكور بما يحفظ الاستقرار التنظيمي والقدرة على التنبؤ للراشدين لمشغلي الطائرات. ودعا اتحاد النقل الجوي الدولي الجمعية العمومية إلى إعادة التأكيد على السياسات المنصوص عليها في المرفق دال والمرفق هاء من قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٨، واتباع التوصية ٩/٣ الصادرة عن الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة، باعتماد التعديلات المقترحة على هذين المرفقين.

١٨- قدم مندوب الأرجنتين الوثيقة WP / 318 حول دور المكاتب الإقليمية في ضمان تحقيق أقصى درجات النجاح للجنة حماية البيئة. والأرجنتين، باعتبارها قد شاركت مشاركة فعالة على المستوى الإقليمي كعضو كامل العضوية في لجنة حماية البيئة، ترى أنه من أجل إحراز تقدم في سير العمل الممتاز الذي تضطلع به اللجنة، ينبغي إتاحة المعلومات في هذا الشأن على نطاق أوسع لتلك الدول من غير الأعضاء ولا المراقبين، وتسهيل تبادل وجهات النظر فيما بين هذه الدول. وقد كانت المكاتب الإقليمية وسيلة مثالية للوصول إلى تلك الدول بشكل فعال، وذلك من خلال عقد حلقات العمل والندوات الدراسية، وغيرها من الأنشطة المماثلة. ودعت الوثيقة الجمعية العمومية إلى مواصلة دعم العمل الممتاز الذي تُنجزه لجنة حماية البيئة والأمانة العامة للايكاو في مجال الطيران بشأن المسائل المرتبطة بالطيران المدني والبيئة؛ وأن توصي المجلس بأن يشجع المجلس المكاتب الإقليمية على الترويج لمبادرات متعددة الأشكال (مثل عقد الندوات الدراسية، وحلقات العمل... الخ)، حتى تتمكن الدول غير الأعضاء في لجنة حماية البيئة من الاستفادة بشكل كامل من عمل اللجنة، وذلك من خلال تعزيز قدرتها على الاطلاع بتلك الأعمال على نطاق أوسع وبشكل أوثق.

١٩- ولوحظ أن فيببت نام قدمت ورقة المعلومات WP/348، التي حددت مختلف التدابير التي اتخذتها الدولة ممثلة في السلطات المختصة وشركات الطيران ومقدمي خدمات الملاحة الجوية ومشغلي المطارات لخفض الضجيج وانبعاثات الكربون من العمليات الجوية المحلية والدولية.

٢٠- وفي إطار التعبير عن الدعم الكامل للوثيقة WP/70 المقدمة من الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، فقد رحب مندوب النرويج، على وجه الخصوص، بالتقدم الذي أحرزته لجنة حماية البيئة فيما يتعلق بقاعدة الضجيج الجديدة الواردة في المجلد الأول من الملحق ١٦، الفصل ١٤. مشيراً إلى أن نمو قطاع الطيران في المطارات الواقعة في المناطق المكتظة بالسكان يسبب تحديات خطيرة فيما يتعلق بالضجيج ونوعية الهواء المحلي، مؤكداً أن التحسينات التكنولوجية كانت واحدة من العديد من الإجراءات التي كانت ضرورية في هذا المنحى للتصدي لتلك التحديات. وكانت المعايير التكنولوجية الصارمة أمراً حيوياً في هذا الشأن. ومعرباً عن امتنانه للعمل المثمر للإعجاب الذي قامت به لجنة حماية البيئة، وقد أكد مندوب النرويج أنه لم يكن من الممكن تحقيق قاعدة الضجيج الواردة في الفصل ١٤ المذكورة لولا الجهود الكبيرة التي بذلها الخبراء الذين رشحتهم أوساط الطيران والمنظمات غير الحكومية والدول الأعضاء في الايكاو.

٢١- وتعبيراً كذلك عن دعم الوثيقة WP/70، فقد أعرب مندوب إيطاليا عن تقديره لعمل الايكاو المتواصل بشأن الآثار البيئية المحلية للطيران. مشدداً على أن المطارات المزدهمة أضحت مشكلة لا تقف تتفاقم في دول عديدة، بما في ذلك إيطاليا، وأشار إلى أن الناس الذين يعيشون في المنطقة المحيطة بهذه المطارات يتوقون إلى وجود تدابير لحماية صحتهم والحفاظ على جودة حياتهم. ولذلك فقد كان من الضروري التعامل مع القيود التشغيلية التي أعاق تطور النقل الجوي. مؤكداً على ضرورة اتخاذ المزيد من الخطوات لمعالجة هذه المسألة، ولاحظ مندوب إيطاليا أن التنفيذ الفعال لنهج الايكاو المتوازن لإدارة ضجيج الطائرات كان بالتالي

موضع ترحيب خاص. وفي معرض ملاحظة أن خطوة وضع قاعدة جديدة للضجيج في الفصل ١٤ كانت نتيجة هامة جداً من نتائج الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة، فقد أشار إلى أن إيطاليا أيدت اعتماد المجلس لذلك. كما أكد مندوب إيطاليا أن الاتحاد الأوروبي قد بدأ بالفعل في اتخاذ إجراءات تشريعية لجعل هذه القاعدة إلزامية داخل أراضيه. ولاحظ أن إيطاليا ترى أيضاً أنه من الضروري مواصلة لجنة حماية البيئة لعملها الجيد بشأن الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة، وشدد على أهمية تعاون مصنعي محركات الطائرات في إجراء التحليل التكنولوجي اللازم قاعدة الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة عالية الجودة في الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة المقرر في عام ٢٠١٦.

٢٢- وأشار مندوب البرازيل إلى أن دولته قد اعترفت أيضاً بالتقدم الذي أحرزته الايكاو في إطار جهودها المبذولة لخفض الضجيج والتأثيرات على نوعية الهواء المحلي، وعلى وجه الخصوص، وضع قاعدة الضجيج الجديدة الواردة في الفصل ١٤. وأشار إلى أن البرازيل قد شاركت بعمق في تطوير هذه التأثيرات والتزمت بالنتائج المحققة. وكانت البرازيل قد وافقت على التوصية ٩/٣ الصادرة عن الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة التي تنص على أنه ينبغي للدول أن تمتنع عن فرض قيود تشغيلية على الطائرات التي تتوافق مع قاعدة ترخيص الضجيج الواردة في المجلد الأول من الملحق ١٦، الفصل ٤ و/أو الفصل ١٤. وبالتالي فإنها قد دعمت الفقرتين الإبرائيتين (أ) و (ب) من الوثيقة WP/106 المقدمة من الولايات المتحدة، والتعديلات التي اقترح اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) إدخالها على الملحق (د) من قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٨، المنصوص عليها في الوثيقة WP/163 Revision No. 1. وفي إطار تأييد التعليقات التي أدلى بها مندوب الأرجنتين بشأن العمل الممتاز الذي اضطلعت به لجنة حماية البيئة، فقد أشار مندوب البرازيل إلى أن دولته قد أيدت أيضاً توسيع نطاق التغطية الجغرافية فيما يتعلق بعضوية لجنة حماية البيئة من أجل إتاحة الفرصة للدول من الأقاليم غير الممثلة، مثل دول أمريكا الوسطى. وبالمثل، فقد وافقت البرازيل أيضاً على أن مشاركة الدول من غير الأعضاء في لجنة حماية البيئة أو المراقبين يمكن تيسيرها بواسطة المكاتب الإقليمية للايكاو.

٢٣- في مؤازرة لمندوبي النرويج وإيطاليا في التعبير عن دعمهما للوثيقة WP/70، أكد مندوب بولندا أن قاعدة الضجيج الجديدة المقترحة الواردة في الفصل ١٤ من شأنها أن تساعد على التخفيف من الآثار السلبية لعمليات الطيران في المجتمعات المحلية التي تقطن محيط المطارات وتعمل على تسهيل زيادة نمو حركة الطيران. ومن شأن هذا الحل أيضاً أن يضمن الحفاظ على القدرات البيئية الحالية للمطارات القائمة. وفي الوقت ذاته، فقد كانت الزيادة المقترحة في التشدد زيادة معتدلة ولن يكون لها تأثير سلبي في صناعة محركات الطائرات وبالتالي في عمليات إحلال الأساطيل. ولذلك، فإن بولندا أعربت عن دعمها لاعتماد قاعدة الضجيج الجديدة الواردة في الفصل ١٤، وفقاً للاتفاق الذي تم التوصل إليه أثناء الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة. وفيما يتعلق بانبعاثات محركات الطائرات، فإن بولندا تعتبر أنه ينبغي، عند إجراء تقييم نوعية الهواء المحلي، إيلاء اهتمام خاص لتركيز أكاسيد النيتروجين (NOx)، واحدة من فئات المواد الأكثر سمية. ولاحظت بولندا أن الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة ذات تأثير كبير أيضاً على صحة الكائنات الحية، بينما كان يخضع تأثير الجسيمات الدقيقة المتطايرة للبحث العلمي حالياً. وبالتالي فقد أوصت بولندا باضطلاع لجنة حماية البيئة بالمزيد من العمل بشأن قاعدة ترخيص مستوى أكاسيد النيتروجين، فضلاً عن المواد الأخرى مثل الجسيمات الدقيقة المتطايرة.

٢٤- في إطار التعبير عن دعم ورقات العمل (WPs/25، و26، و27) التي قدمها المجلس وورقة العمل WP/70 التي قدمها الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني، أكد مندوب فرنسا على أهمية قاعدة الضجيج الجديدة الواردة في الفصل ١٤ التي اقترحتها الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة. مشيراً إلى أن مسألة الضجيج قد تناولتها أوراق عديدة قدمت في هذا الشأن، وأكد أنها تشكل دون شك مصدر الإزعاج الأهم في مجال الطيران. ففي عدد من المطارات الرئيسية، مثل تلك الموجودة في أوروبا، يمكن أن تصل إلى حالات قصوى، مثل عرقلة التنمية، والحد من حركة النقل الجوي، وقد تصل في بعض الحالات إلى إغلاق المطارات. وكان من الواضح أنه من الضروري تطبيق نهج الايكاو متوازن لإدارة ضجيج طراز طائرات بعينها إذا كان من الممكن اتخاذ تدابير أخرى. ومع ذلك، فإن لا يجب اتخاذ الوضع في البلدان التي تواجه المشاكل الناشئة عن الناس الذين يقطنون في المناطق المحيطة بالمطارات ذريعة لذلك. وفي بعض الحالات، كان الضغط البيئي من القوة بحيث إذا لم يتم اتخاذ تدابير تخفيف معقولة، فمن الممكن حينذاك اتخاذ مواقف متطرفة من الممكن أن تسفر عن تخفيضات كبيرة في حركة المرور. على سبيل المثال، في مطار أورلي في فرنسا، يمكن أن يكون هناك انخفاض بمقدار الثلثين في حركة المرور أو ربما يصل حتى إلى إغلاق المطار. ونظراً لأن النقل



الجوي يقوم على تشغيل الطائرات والمطارات. فلا ينبغي للدول أن تضع نفسها في موقف يجعلها عاجزة عن إدارة هذا النوع من المشاكل.

٢٥- وفي إطار تأييد الوثيقة WP/70 أيضاً، شدد مندوب سويسرا على أن التخفيف من إسهام الطيران الدولي في تغير المناخ يتطلب الانتباه الكامل من الجمعية العمومية. ومع ذلك، فلا ينبغي أن ننسى أنه كانت هناك مواضيع أخرى تتطلب الاهتمام الكامل، لا سيما ضجيج الطائرات وانبعاثات محركاتها التي أثرت على نوعية الهواء المحلي. وكانت لسويسرا وجهة نظر قوية مفادها أن التحسين المستمر لأداء الطيران فيما يتعلق بانبعاثات الضجيج والغازات وحده هو الكفيل بالتمكين من التنمية المستدامة لهذا القطاع بدعم من المجتمعات المحلية في المناطق المحيطة بالمطارات. ولذلك فإنها ترحب بشدة بالتقدم المحرز في المجالات الرئيسية لحماية الناس من الآثار الضارة الناجمة عن الطيران، كما أيدت قرار الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة بشأن قاعدة الضجيج الجديدة الواردة في الفصل ١٤، فضلاً عن الخطوات الناجحة المبذولة من أجل تحديد قاعدة جديدة لانبعاثات محركات من الجسيمات الدقيقة. وفي الوقت ذاته، فإن سويسرا تنتظر الرأي الذي أعربت عنه الولايات المتحدة في الوثيقة WP/106 بأن يكون من مجالات العمل البيئي الرئيسية للايكواو أن تواصل التزامها بيئياً بالتقليل أو الحد من عدد الأشخاص المتأثرين بضوضاء الطائرات العالية، وتقييد أو خفض أثر انبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي. كما أيدت الإجراء الذي أوصت به الوثيقة WP/106. وقد أعربت سويسرا صراحة، على وجه الخصوص، عن دعمها للفقرة الإجرائية (ج) من الوثيقة WP/106، مع تفضيلها الإبقاء على الصياغة التي وافقت عليها لجنة حماية البيئة في اجتماعها التاسع فيما يتعلق بقاعدة الضجيج الجديدة الواردة في الفصل ١٤، بدلاً من اعتماد الصياغة الواردة في الفقرة ٤ من المرفق (هـ) بالوثيقة WP/27، التي اقترحت بتوسيع نطاق القرار الفعلي بشأن قاعدة الضجيج الجديدة إلى أي مستويات تشدد أخرى يعتمدها المجلس.

٢٦- في معرض تهنئة الايكواو على العمل الهائل الذي تم إنجازه في مجال حماية البيئة على مدى السنوات الثلاث الماضية، فقد أشادت مندوبة دولة الإمارات العربية المتحدة بلجنة حماية البيئة لإنجازاتها العديدة. وأشارت إلى أن دولتها أيدت الوثيقة WP/163 Revision No. 1 التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، وكذلك الفقرات الإجرائية (أ، ب) و (د) من الوثيقة WP/26 التي قدمها المجلس. مشيرة إلى أن لدى دولتها مخاوف بشأن الفقرة الإجرائية (ج) من الوثيقة، التي حثت الدول على تقديم بيانات استهلاك الوقود التي تطلبها الايكواو، والفقرة ٤-٢ ذات الصلة، وأشارت مندوبة دولة الإمارات العربية المتحدة إلى أن دولتها قد أعربت في مناسبات عديدة عن حساسيتها إزاء النموذج (M) الذي قدمته الايكواو - الحركة واستهلاك الوقود - الخدمات دولية والإجمالية، شركات الطيران التجاري. وكانت الإمارات العربية المتحدة قد طلبت من الايكواو أن تعيد النظر في النموذج (M) وفي منهجية جمع البيانات ذات الصلة لأنها ترى أنهما يشكلان العقبات الرئيسية التي تعترض تقديم هذه البيانات التي تطلبها الايكواو عن استهلاك الوقود. وكان ذلك واضحاً أيضاً من الوثيقة WP/30 (خطط عمل الدول لأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون) والوثيقة WP/31 (تقديم المساعدة إلى الدول بشأن الطيران وتغير المناخ) اللتين قدمهما المجلس.

٢٧- أيد مندوب غواتيمالا الوثيقة WP/70 المقدمة من الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، وكذلك الوثيقة WP/106 التي قدمتها الولايات المتحدة. وقد أيد بالمثل الوثيقة WP/318 المقدمة من الأرجنتين والتعليقات التي أداها مندوب البرازيل فيما يتعلق بتوسيع نطاق التغطية الجغرافية لعضوية لجنة حماية البيئة، لتشمل على وجه التحديد أمريكا الوسطى، نظراً للضعف الشديد لهذا الإقليم إزاء ظاهرة تغير المناخ. وفي إطار التأييد أيضاً للوثيقة WP/327 Revision No. 1 التي قدمها الاتحاد الدولي لعمال النقل بشأن الآثار الضارة للتعرض للجسيمات الدقيقة الصادرة عن عوادم محركات الطائرات ومحركات الديزل بالمطارات، فقد أكد مندوب غواتيمالا أن هذه المسألة تستدعي اهتماماً خاصاً.

٢٨- أعرب مندوب توغو عن دعم بلاده لجميع الأوراق المقدمة، لا سيما الوثيقة WP/318 التي قدمتها الأرجنتين. وشدد على أن دور المكاتب الإقليمية للايكواو كان لترحيل قرارات الايكواو إلى الدول المعنية، وتسهيل تنفيذها عن طريق عدة وسائل تتضمن عقد الحلقات الدراسية ضمن جملة أمور أخرى. وقد استفسر مندوب توغو بشأن ما إذا كان من الممكن فرض تدابير لمكافحة الضجيج في بعض المطارات وتشجيع الشركات المصنعة على تطوير المزيد من الطائرات الحديثة التي تنتج طائرات أقل ضجيجاً وانبعاثات.

٢٩- في إطار ترديد الإشادات بعمل لجنة حماية البيئة، شجعت مندوبة الولايات المتحدة المتوسعة في نشر المبادرات على النحو المقترح في الوثيقة WP/318 التي قدمتها الأرجنتين، ودعمها مندوب البرازيل وآخرون. وفي معرض تأييد الورقات الثلاث التي قدمها المجلس (WPs/25، و26، و27)، شددت على أنه فيما يتعلق بالوثيقة WP/26، فإن أهمية الاتساق وتوفير اتجاهات جيدة بشأن ضجيج الطائرات وانبعثات محركات الطائرات. وفي إشارة إلى أن الأمانة العامة كانت تقوم بتطوير نظام الايكاو للإبلاغ عن ثاني أكسيد الكربون وتحليل المعلومات (ICORAS)، فقد أكدت مندوبة الولايات المتحدة أنه من الأهمية القصوى أن توفر الدول الأعضاء الدعم لهذا العمل وأن توفر مدخلات بحيث يكون هناك اتساق كامل يصب في الاتجاه ذاته في نهاية المطاف. وفي إشارة إلى التعليقات التي أدلى بها مندوب بولندا بشأن قاعدة الايكاو المعنية بأكاسيد النيتروجين، أكدت أن الولايات المتحدة موافقتها بشكل كبير جداً على أهمية معالجة انبعثات أكاسيد النيتروجين، فقد لاحظت أن الايكاو قد اعتمدت في عام ٢٠١٠ قاعدة انبعثات المحركات من أكاسيد النيتروجين، التي من شأنها أن تدخل حيز التنفيذ بحلول شهر ديسمبر عام ٢٠١٣، كما أكدت مندوبة الولايات المتحدة أنها شهدت تحسناً كبيراً جداً بنسبة ١٥ في المائة عن استخدام القاعدة الحالية. وأشارت إلى أنه بالنظر إلى التنفيذ الوشيك لهذه القاعدة الجديدة المعنية بأكاسيد النيتروجين، فربما لن تكون هناك حاجة إلى قيام الايكاو بوضع قاعدة أخرى في هذا الشأن في المدى القريب. ومع ذلك، فإنه من المهم إجراء تقييمات دورية للتكنولوجيات الحديثة وانبعثات أكاسيد النيتروجين، التي ربما تلبى التوصية التي قدمها مندوب بولندا.

٣٠- أشاد مندوب فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) بالعمل الذي اضطلعت به الايكاو في دورها القيادي في حماية البيئة، وأعرب عن التأييد للوثيقة WP/318 التي قدمتها الأرجنتين.

٣١- وأشار مندوب كندا إلى أن دولته، كعضو في لجنة حماية البيئة، رحبت بنتائج الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة الذي عقد مؤخراً، فيما يتعلق بقاعدة الضوضاء الجديدة الواردة في الفصل ١٤، والتقدم المحرز بشأن القضايا البيئية الأخرى. وقد أيدت كندا الوثيقة WP/106 التي قدمتها الولايات المتحدة والوثيقة WP/163 Revision No. 1 التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) بشأن إضافة المزيد من التوضيح للالتزامات التي بذلت لتحقيق توافق في الآراء بشأن تلك القرارات الصادرة عن الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة.

٣٢- ردد مندوب اليابان ما أعرب عنه مندوبون عديدون من تقدير للعمل الذي اضطلعت به الأمانة العامة للايكاو ولجنة حماية البيئة. وأشار إلى أن دولته دعمت ورقات العمل (WPs/ 25، و26، و27) التي قدمها المجلس، وكذلك الوثيقة WP/106 التي قدمتها الولايات المتحدة، والوثيقة WP/70 التي قدمها الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني. وفيما يتعلق بالاقترح الذي قدمه اتحاد النقل الجوي الدولي في الوثيقة WP/163 Revision No. 1 بغية تغيير الفقرة ٤ من المرفق (هـ) بقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٨، وتفضل اليابان الإبقاء على النص الذي اقترحه المجلس في الوثيقة WP/27 نظراً لأنه شمل القيود التشغيلية المفروضة ليس فقط على الدول وإنما أيضاً على مشغلي المطارات من القطاع الخاص.

٣٣- وفي إطار التعبير عن الامتنان أيضاً للجهود التي بذلتها الأمانة العامة للايكاو ولجنة حماية البيئة في مجال حماية البيئة، فقد أعرب مندوب تونس عن دعمه للوثيقة WP/163 Revision No. 1 التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا).

٣٤- وتلخيصاً للمناقشة، لاحظ رئيس اللجنة التنفيذية أن هناك دعماً كبيراً لعمل لجنة حماية البيئة. وقد تم التشديد على أن لجنة حماية البيئة قد أدت عملها بشكل فعال إزاء قضية ضجيج الطائرات، وأن مشروع قواعد ترخيص الضوضاء الجديدة قد حظي بتأييد واسع من قبل المندوبين. وفي إشارة إلى التعليقات التي أدلت بها مندوبة دولة الإمارات العربية المتحدة، أكد الرئيس أن الأمانة العامة كانت تعمل على إعداد نموذج الايكاو (M) - الحركة واستهلاك الوقود - الخدمات الدولية والإجمالية، شركات الطيران التجاري. وفي إشارة إلى التعليق الذي أدلت به مندوبة الولايات المتحدة بشأن ضرورة وجود اتجاه واحد، أي توقعات موحدة، أكد الرئيس على أهمية مراعاة المنظمة للمدخلات الواردة من الدول الأعضاء في الايكاو. وفيما يتعلق بقواعد ترخيص الضجيج الجديدة، أشار إلى تسليط العديد من الوفود الضوء على المرفق (ج) بالبيان الموحد المقترح بعد تحديثه على النحو المحدد في الوثيقة WP/27، وشدد على أهمية اتباع نهج متوازن لإدارة ضجيج الطائرات، وضرورة عدم فرض قيود تشغيلية على أحدث جيل من الطائرات، تلك التي تمتلك لقاعد ترخيص الضوضاء الواردة في المجلد الأول من الملحق ١٦، الفصل ٤ و/أو الفصل ١٤.

٣٥- في إطار ملاحظة أنه كان هناك تأييد للمقترحات المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) في الوثيقة WP/163 Revision No. 1 بتعديل المرفق (دال) والفقرة الرابعة من ديباجة المرفق (هـ) بالبيان الموحد المحدث المذكور، فقد اقترح الرئيس أن تصدر اللجنة التنفيذية توصية بتلك التعديلات لاعتمادها في الجلسة العامة.

٣٦- في إشارة إلى أن المشاكل الصحية التي أثارها الاتحاد الدولي لعمال النقل في الوثيقة WP/327 Revision No. 1 قد عولجت بالفعل في الفقرتين الإجراءيتين الأولى والثالثة من المرفق (ح) من البيان الموحد المذكور (WP/27)، وأكد الرئيس أن الايكاو ستواصل مراقبة ذلك بالعمل بشكل وثيق مع منظمة الصحة العالمية والمجلس الدولي للمطارات. أما فيما يتعلق بمسألة حظر الطيران الليلي، فقد أشار إلى أن مندوب الهند قد أكد اهتمام دولته بهذا الشأن. وبينما بدأت الأمانة العامة بالفعل لإجراء الدراسات اللازمة بشأن حظر الطيران الليلي، فإنها كانت تنتظر تلقي الدعم اللازم من أجل الاستمرار في ذلك. وفي إشارة للدعم المعرب عنه للورقة التي قدمتها الأرجنتين WP/318 بشأن عن دور المكاتب الإقليمية للايكاو في ضمان أقصى درجات النجاح للجنة حماية البيئة من خلال جملة أمور، تتضمن نشر المعلومات على نطاق أوسع عن طريق الندوات والحلقات الدراسية وحلقات العمل وغير ذلك من الفعاليات المماثلة، وأشار الرئيس إلى أن ذلك من شأنه أن يعكس في تقرير اللجنة التنفيذية بشأن هذا القسم، إلى جانب النقاط الأخرى التي أشار إليها في هذا الموجز.

### تغير المناخ

٣٧- تم تجزئة هذا القسم الثاني من البند ١٧ من جدول الأعمال إلى سبع قضايا لتسهيل المداولات: الوقود البديل المستدام لأغراض الطيران؛ وخطط عمل الدول لأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛ وتقديم المساعدة إلى الدول بشأن الطيران وتغير المناخ؛ وحماية البيئة - التطورات في هيئات الأمم المتحدة الأخرى والهيئات الدولية؛ ومبادرة الأمم المتحدة المحايدة؛ والتدابير القائمة على آليات السوق. وستدار مناقشة عامة حول كل هذه القضايا المعنية بتغير المناخ في الاجتماع القادم (EX/4)، بمجرد الانتهاء من تقديم جميع الأوراق ذات الصلة.

### أنواع الوقود البديل المستدام لأغراض الطيران

٣٨- قدم الأمين العام الوثيقة WP/28 بشأن الأنشطة التي اضطلعت بها الايكاو إعمالاً لقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ (بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ)، التي طلبت من الايكاو والدول الأعضاء فيها المشاركة الفعالة في مزيد من الأنشطة في مجال الوقود البديل المستدام لأغراض الطيران. وشملت أنشطة المنظمة تبادل المعلومات بشأن أفضل الممارسات فيما بين الدول والأطراف المعنية الأخرى، وذلك تحديداً من خلال حلقة العمل التي نظمتها الايكاو بشأن أنواع الوقود البديل المستدام (مونتريال، ١٨-٢٠ أكتوبر ٢٠١١)، إلى جانب إجراء التحديث المستمر للموقع الإلكتروني للايكاو المعني بالإطار العالمي لأنواع الوقود البديل لأغراض الطيران. وهناك مجال رئيسي آخر من مجالات عمل الايكاو كان معنياً بتشجيع المبادرات العالمية المعنية بالوقود البديل المستدام، شملت إطلاق مبادرة الايكاو "مسار الطيران إلى مستقبل مستدام" في مناسبة انعقاد قمة ريو ٢٠٠+ في يونيو ٢٠١٢، التي قطع خلالها الأمين العام الطريق من مونتريال إلى ريو دي جانيرو عبر أربع رحلات طيران مكتملة، استخدمت كلها الوقود البديل المستدام. وفي يونيو ٢٠١٢، تم تأسيس فريق خبراء أنواع وقود الطيران البديلة والمستدامة (SUSTAF) بغرض وضع توصيات لتعزيز تسهيل تطوير ونشر استخدام أنواع وقود الطيران البديلة والمستدامة. وترد نتائج هذا العمل في المرفق (أ) بالورقة (WP/28). وبالإضافة إلى ذلك، قد تناولت لجنة حماية البيئة، في سياق عملها على تقييم اتجاهات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، صعوبة قياس مستويات الإنتاج في المستقبل من أنواع وقود الطيران البديلة، وفي دراسة التغيرات في صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على أساس دورة الكربون ضمن هذه الانبعاثات. وقد مكنت هذه الأنشطة المذكورة كلها من تحديد التحديات والخطوات المقبلة، بما في ذلك ضرورة معالجة الحواجز الاقتصادية الأولية للتنمية ونشر الاستخدام على نطاق تجاري لأنواع الوقود البديلة لأغراض الطيران، ولضمان استدامة هذه الأنواع. وقد دعا المجلس الجمعية العمومية إلى: الاعتراف بالتطورات، على النحو المطلوب في قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩، وأن تدعم استمرار المنظمة في تسهيل الجهود التي تبذلها الدول وأوساط الصناعة من أجل تطوير ونشر استخدام أنواع الوقود البديلة والمستدامة لأغراض الطيران؛ وأن تنظر في المعلومات الواردة في الوثيقة (WP/28) من أجل تحديث قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩.

٣٩- بعد ذلك قدم مندوب إندونيسيا الوثيقة WP/164، التي قدمت معلومات عن "المبادرة الخضراء في مجال الطيران من أجل التنمية المستدامة فيما يتعلق بأنواع الوقود البديلة لعمليات الطائرات" كجزء من تدابير الأعمال التحضيرية والتنفيذية المتعلقة بخطة عملها المعنية بتغير المناخ و التخفيف من انبعاثات غازات الدفيئة. وقد أبرزت الورقة إطاراً إندونيسياً لسياسة ملزمة قانوناً من أجل تدابير التنفيذ المعنية بأنواع الوقود البديلة، مع التزامها بالمساهمة بشكل كبير في تنفيذ هذه التدابير على الصعيد المحلي، علاوة على الصعيدين الإقليمي والدولي. وأشار مندوب اندونيسيا، في هذا الصدد، إلى أن دولته قد وقعت مع الايكاو، خلال هذه الدورة للجمعية العمومية، على مشروع بيئي واسع النطاق للمساعدة الفنية في صورة اتفاق خدمات إدارية. كما أشار إلى التوصية القوية التي قدمها مؤتمر الطيران الأخضر الدولي عام ٢٠١٣ (IGAC-2013)، الذي عُقد في بالي، إندونيسيا، خلال الفترة من ١ إلى ٤/٧/٢٠١٣، وذلك بغرض خلق أرضية صلبة للتعاون بشكل أوسع بين أصحاب المصلحة، على النطاقين الوطني والعالمي (يرجى الرجوع إلى الوثيقة WP/166). ومن هذا المنطلق، فقد رحبت إندونيسيا ترحيباً شديداً باستعداد الدول الأعضاء في الايكاو والهيئات الدولية وأوساط صناعة الطيران لتبادل المعرفة بشأن أنواع الوقود البديلة والمستدامة لأغراض الطيران، فضلاً عن التكنولوجيا وبناء القدرات. ودُعيت الجمعية العمومية إلى الأخذ في الاعتبار المبادرة الإندونيسية المذكورة "المبادرة الخضراء في مجال الطيران من أجل التنمية" لدى صياغة السياسات والتدابير التنفيذية الموصى بها فيما يتعلق بالتخفيف من انبعاثات غازات الدفيئة.

٤٠- قدمت مندوبة الولايات المتحدة الوثيقة WP/108، التي تضمنت تقريراً عن الجهود الكبيرة التي اضطلعت بها دولتها للنهوض بالبحث والتطوير وإثبات الجدوى ونشر الاستخدام فيما يتعلق بأنواع وقود الطيران البديلة والمستدامة التي لديها القدرة على المساهمة في استدامة البيئة، وأمن الطاقة، والاستقرار الاقتصادي للطيران الدولي. فمثل هذه الأنواع من الوقود يمكن أن تقلل من صافي دورة ثاني أكسيد الكربون ضمن الانبعاثات بالمقارنة إلى الأنواع المناظرة التقليدية، وبالتالي فإنها تؤدي إلى التقليل من آثار انبعاثات الطيران. كما يمكنها التقليل من الآثار على نوعية الهواء، علاوة على إسهامها في تحقيق أهداف الايكاو المناخية. وفي معرض تسليط الضوء على مبادرة الولايات المتحدة الخاصة باستخدام أنواع الوقود البديلة في الطيران التجاري (CAAFI)، وتمديد برنامج "من الحلل إلى الطائرة"، وقد أكدت الورقة على أهمية الإقرار بأنه يتعين على الدول أن تتبوأ الريادة في تطوير ونشر أنواع الوقود البديلة المستدامة مع العمل مع مجموعة واسعة من الجهات المعنية مثل شركات الطيران وموردي الوقود ودوائر التمويل والصانعين. كما أكدت على أنه ينبغي للايكاو أن تواصل دعمها للجهود التي تبذلها الدول ولكن دون أن توسع من نطاق دورها أو تسعى إلى وضع قواعد قياسية أو توصيات في مجال أنواع الوقود البديلة المستدامة. وتمثل الجهود المبذولة لتطوير أنواع الوقود البديلة ونشرها مشروعاً عالمياً ينطوي على مبادرات مختلفة ناشئة في جميع أنحاء العالم، منها شراكات بين القطاعين العام والخاص، ومبادرات البحث والتطوير في القطاع العام، وجهود تطوير شبكة الإمدادات وغيرها. وبينما اعترفت الولايات المتحدة بأن الشكوك في الإمدادات بأنواع الوقود البديلة والتحديات المتمثلة في النشر على نطاق بأسعار تنافسية قد تؤثر في الدور الذي يمكن أن تقوم به تلك الأنواع من الوقود في المدى القريب، فإنها ترى أن هناك العديد من التطورات الواعدة ذات الإمكانيات الكبيرة. وقد وصلت الولايات المتحدة المشاركة بدرجة كبيرة في الجهود المحلية والدولية من أجل جعل أنواع وقود الطيران البديلة حقيقة واقعة، وذلك في إطار العمل على ضمان الاستدامة البيئية والقوة الاقتصادية للطيران الدولي.

٤١- وقد دعت الولايات المتحدة الجمعية العمومية إلى: أن تحبب علماً بالتقدم المُحرز في تطوير أنواع الوقود البديلة من خلال الاختبارات والتحليل وتطوير إمدادات هذه الأنواع والالتزام بها. والتأكيد مجدداً على أهمية أنواع الوقود البديلة المستدامة لتحقيق الأهداف البيئية للطيران الدولي. والتأكيد مجدداً كذلك على دور الايكاو في دعم جهود الدول الأعضاء وتسهيل تبادل المعلومات فيما بين الدول وتشاطر أفضل الممارسات المتصلة بالبحث والتطوير في مجال أنواع الوقود البديلة وإثبات جدواها ونشر استخدامها مع استمرار الامتناع عن القيام بدور أكثر توسعاً أو عن السعي إلى تطوير قواعد قياسية أو توصيات في مجال أنواع الوقود البديلة والمستدامة.

٤٢- بعد ذلك استفاض مندوب ليتوانيا في القسم ٣-٤ (أنواع الوقود البديلة والمستدامة) من الوثيقة (WP/83 Revision No. 1 (French only) المقدمة باسم الأربع والأربعين دولة عضواً في الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني. وقد دعمت هذه الدول المذكورة اتباع نهج شامل للحد من التأثيرات المناخية للطيران الدولي، يشمل تكنولوجيات جديدة، وعمليات أكثر كفاءة، وتدابير قائمة على آليات السوق، فضلاً عن أنواع الوقود البديلة المستدامة. فتطوير واستخدام هذه الأنواع من الوقود ذات القدرة على المساهمة في الحد من صافي دورة ثاني أكسيد الكربون ضمن انبعاثات الطيران، قد

أضحت ضرورية لأوروبا. ومع ذلك، فلا يزال هناك العديد من الشكوك بشأن الفوائد الواضحة وتكاليف أنواع الوقود البديلة المستدامة. وقد دعمت الدول الأوروبية دوراً تقوم فيه الايكاو بتبادل المعلومات وأفضل الممارسات المتصلة بهذه الأنواع من الوقود البديلة والمستدامة. كما ينبغي أن يكون دور الايكاو لتسهيل سياسة التقارب نحو آليات لضمان استدامة أنواع الوقود البديلة للطيران ومراعاة دورة ثاني أكسيد الكربون ضمن غازات الدفيئة المنبعثة منها.

### خطط عمل الدول لأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون

٤٣- عرضت الأمين العام الوثيقة WP/30، التي تضمنت تقريراً بمستجدات الايكاو منذ الجمعية العمومية الماضية، وذلك فيما يتعلق بخطط عمل الدول لأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وكذلك بشأن الخطوات المقبلة التي يمكن للايكاو من خلالها تقديم المزيد من الدعم للدول في إطار إعداد وتحديث وتنفيذ خطط عملها. وفي إطار تحديث المعلومات الواردة في الورقة، فقد أشار إلى أنه حتى منتصف أغسطس عام ٢٠١٣، بلغ عدد الدول التي قدمت إلى الايكاو خطط عملها في هذا الشأن ٦٣ دولة عضواً، تمثل حوالي ٨٠ في المائة من حركة النقل الجوي الدولي العالمي. وكان من المتوقع تقديم ٢٠ خطة عمل أخرى قبل نهاية عام ٢٠١٣، الأمر الذي من شأنه أن يرفع التغطية الإجمالية لحركة النقل الجوي الدولي العالمي إلى أكثر من ٩٠ في المائة. وبالنسبة إلى تجربة الايكاو إلى جانب خطط العمل المقدمة واستعراض المعلومات الواردة فيها، فقد تم تحديد المجالات التي يتعين تحسينها والخطوات المقبلة اللازمة لتحسين نوعية خطط العمل، وذلك للمساعدة على تنسيق البيانات الواردة فيها، وزيادة عدد خطط العمل التي يجري إعدادها وتحديثها. ودُعيت الجمعية العمومية إلى: الاعتراف بما اضطلعت به الايكاو من أنشطة وما أحرزته من تقدم بشأن تلبية طلب الدورة ٣٧ للجمعية العمومية فيما يتعلق بإعداد وتقديم خطط عمل الدول لأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وتشجيع الدول الأعضاء على أن تقدم طوعاً بيانات أكثر اكتمالاً ودقة عن خطط عملها لتسهيل تجميع بيانات عن الانبعاثات على الصعيد العالمي من جانب الايكاو. ودعم الأعمال المتواصلة التي تقوم بها المنظمة من أجل المضي في مساعدة الدول على إعداد وتحديث خطط العمل، وتنفيذ التدابير المختارة الواردة فيها، كما هو موضح في الفقرة ٤ من الورقة WP/30. والنظر في المعلومات الواردة في هذه الورقة من أجل تحديث قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩.

٤٤- ثم قدم مندوب البرازيل الورقة WP/305 التي تحدد خطة عمل دولته المعنية بتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران، بينما ستقدم النسخة الرسمية النهائية منها إلى الأمانة العامة للايكاو في مرحلة لاحقة. وأكدت الورقة على أن خطط العمل كانت أداة قيمة للإفادة عن الجهود الجارية والخطط المستقبلية لفرادى الدول الأعضاء في الايكاو فيما يتعلق بمعالجة الآثار البيئية للطيران المدني. وقد أقرت البرازيل بأن الايكاو قد حققت تقدماً كبيراً في متابعة الجهود الرامية إلى معالجة آثار الطيران على المناخ. ومع ذلك، ينبغي بذل المزيد من الجهود لتقييم الجدوى والمردود البيئي لسلة التدابير التي وُضعت للتعامل مع قضية تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران. ويجب أن يظل من أولويات الايكاو التدابير الأخرى مثل التحسينات التشغيلية، وتكنولوجيا الطائرات، وتطوير واعتماد قاعدة قياسية لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات. وعلى وجه الخصوص، فإن اتخاذ إجراءات ملموسة لدعم الدول من أجل تطوير ونشر أنواع الوقود البديلة المستدامة أمرٌ مطلوبٌ للغاية، وذلك نظراً لأن هذه الأنواع البديلة أكبر احتمالاً لأن تؤدي إلى تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران بالمقارنة مع العناصر الأخرى التي تتضمنها سلة التدابير. وكان الغرض من خطة عمل البرازيل المشار إليها هو تبادل المعلومات مع الأمانة العامة للايكاو ودولها الأعضاء بهدف الإسهام في الجهود العالمية الرامية إلى تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران المدني الدولي. وقد شددت البرازيل على الطابع التطوعي لخطط العمل، التي لا يجب النظر إليها، أو فهمها بالخطأ، باعتبارها التزامات وطنية أو دولية. وقد دعت البرازيل الجمعية العمومية إلى: أن تلاحظ المعلومات الواردة في الورقة WP/305، وأن تشجع الدول الأعضاء على أن تقدم طوعاً خطط عملها وأن تجعلها متاحة للعموم عبر الموقع العام للايكاو وتعزيزاً للشفافية وزيادة لفعالية مبادرة الايكاو.

٤٥- قدم مندوب إندونيسيا الوثيقة WP/165، التي قدمت معلومات عن "مبادرات إندونيسيا للطيران الأخضر من أجل التنمية المستدامة" فيما يخص استخدام الطاقة المتجددة في تشغيل المطارات كجزء من التدابير المعنية بمرحلة ما قبل التنفيذ ومرحلة التنفيذ لخطة عمل الدولة الإندونيسية بشأن تغير المناخ والتخفيف من انبعاثات غازات الدفيئة. وقد حددت الورقة سياسات وتدابير التنفيذ التي اتخذت بما يماشى مع التزام إندونيسيا بالمشاركة النشطة والمساهمة في المبادرات العالمية الرامية إلى التخفيف من آثار تغير المناخ والحد من انبعاثات غازات الدفيئة بنسبة تراكمية تبلغ ٢٦ في المائة حتى عام ٢٠٢٠. وأبرزت الورقة أن إندونيسيا قد شرعت، بمقتضى توصيات مؤتمر الطيران الأخضر الدولي عام ٢٠١٣ (IGAC-2013)، في إعداد سياسة واستراتيجية

وتدابير تنفيذ تتعلق باستخدام الطاقة المتجددة في تشغيل المطارات، لا سيما في المطارات الواقعة في الجزء الشرقي من البلاد، وذلك على مدى الفترة ٢٠١٣-٢٠٢٠. وتتضمن تلك المبادرات المذكورة المعنية بالطيران الأخضر هدفين: دعم احتياجات المطارات من الطاقة الكهربائية بطريقة مستدامة. مع تعزيز سلامة عمليات الطيران وأمنها في الوقت ذاته. وتشمل تكوينات إمدادات الطاقة إلى المطارات بحيث تتضمن مصادر للطاقة المتجددة باستخدام تكنولوجيات الطاقة الشمسية وطاقة الرياح والكتلة الحيوية. وتشمل البرامج المستقبلية: لوضع خارطة طريق لمرحلة ما قبل التنفيذ؛ وتطوير التعاون على المستوى المحلي بين جميع الأطراف المعنية بشأن عمل البرامج، والجوانب التقنية، والإطار المالي والمؤسسي والقانوني، وبناء القدرات؛ وإنشاء نظام للقياس والإبلاغ والتحقق من صحة تنفيذ التدابير المعنية بالطاقة المتجددة من قبل حكومة إندونيسيا وأطراف أخرى. ودُعيت الجمعية العمومية إلى مراعاة "مبادرات إندونيسيا للطيران الأخضر من أجل التنمية المستدامة" بشأن الطاقة المتجددة من أجل تشغيل المطارات، لدى صياغة السياسات وتنفيذ التدابير الموصى بها فيما يتعلق بالتخفيف من انبعاثات غازات الدفيئة.

٤٦- قدمت مندوبية الولايات المتحدة الوثيقة (WP/234) واستفاضت في الفقرة ٢-٦ (خطط العمل). وقد أبدت دولتها تأييداً شديداً للالتزام الطوعي الذي قطعه الدول في عام ٢٠١٠ بإعداد خطط عمل وتقديمها للإيكاو، حيث قامت دولٌ عديدة بتقديم خطط عملها في شهر يونيو عام ٢٠١٢. ورأت أن خطط العمل كانت أداة فعالة لتسليط الضوء على الجهود الجارية والخطط المستقبلية لفرادى الدول الأعضاء في الإيكاو لمعالجة آثار الطيران على المناخ، وإحراز تقدم صوب تحقيق أهداف الإيكاو. وأبدت الولايات المتحدة الارتكاز على الالتزام بخطط العمل المذكورة، وتحسينها، ودعت الجمعية العمومية، كجزء من النهج الشامل من أجل التخفيف من تأثيرات الطيران الدولي على المناخ، إلى القيام، ضمن جملة أمور أخرى، بما يلي: أن توصي بتعزيز خطط عمل الدول، بحيث يجري تقديمها وتحديثها كل ثلاث سنوات اعتباراً من شهر يونيو ٢٠١٢، وإتاحتها للعموم توجيهاً لأن تكون أكثر فعالية.

٤٧- في معرض تسليط الضوء وتقديم تقرير بالمستجدات بشأن خطط عمل الدول الواردة في القسم ٥ من الوثيقة (WP/83 [Revision No. 1 (French only)]، أكد مندوب ليتوانيا على أن الدول الأعضاء الأربع والأربعين في الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني قد رحبت بالجهود التي تبذلها الدول الأعضاء في الإيكاو وأوساط الصناعة للتخفيف من آثار الطيران الدولي على تغير المناخ. وكان تشجيع الإيكاو للدول على تقديم خطط عملها بمثابة تطور إيجابي للغاية وإن كان يمكن تعهده بالمزيد من التحسين. وقد ساهمت أوروبا في هذه المبادرة بتقديم ٣٧ دولة أوروبية خطط عملها إلى الإيكاو. كما قدمت أوروبا الدعم والمساهمة بالأموال في مشاريع تهدف تحديداً إلى مساعدة الدول النامية على صياغة خطط عملها. ودُعيت الجمعية العمومية إلى دعم تطوير خطط عمل الدول والإبلاغ السنوي عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من أجل تمكين الإيكاو من تتبع التقدم المحرز في إنجاز الأهداف المتفق عليها.

٤٨- بعد ذلك قدم مندوب بوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات) الوثيقة WP/317 مع التصويب رقم ١، باسم ١٨ عضواً من لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC) التي تتضمن (لجنة أمريكا اللاتينية) [أروبا، بليز، بوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات)، شيلي، كولومبيا، كوستاريكا، كوبا، الجمهورية الدومينيكية، إكوادور، السلفادور، غواتيمالا، هندوراس، جامايكا، نيكاراغوا، بنما، باراغواي، بيرو، أوروغواي]، التي تضمنت تحليلاً للمناقشات والتطورات المتعلقة بالبيئة والطيران المدني. وقد دعت تلك الدول إلى المشاركة الفعالة وتعزيز المبادرات التي من شأنها تحسين نوعية البيئة العالمية بوصفها حقاً ثابتاً لجميع شعوب العالم، مع الاعتراف بجملة أمور تتضمن ما يلي: مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR)؛ مبادئ عدم التمييز والفرص المتكافئة والمنصفة في مجال النقل الجوي؛ ومبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC). ودُعيت الجمعية العمومية إلى أن تحيط علماً بالمعلومات الواردة في الورقة WP/317؛ وأن تقر بمبدأ مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة، فضلاً عن مبادئ عدم التمييز والفرص المتكافئة والمنصفة في مجال النقل الجوي؛ ومبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة؛ ودعم معيار الإيكاو المعني بتقديم خطط العمل الطوعية لتخفيض انبعاثات الطيران؛ والموافقة على معيار شفافية خطط العمل المذكورة؛ وطلب رفع مستوى تمثيل الدول النامية في لجنة حماية البيئة.

٤٩- وقد لوحظ أيضاً تقديم أوراق المعلومات الخمس التالية: الورقة WP/131 (الجمهورية الدومينيكية - خطة عمل لتخفيض انبعاثات الطيران المدني الدولي من ثاني أكسيد الكربون)، التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية؛ والورقة WP/346 Revision No.1 (المبادرات الخضراء - الهند)، المقدمة من الهند؛ والورقة WP/268 (اتفاقية الأنشطة الطوعية لخفض انبعاثات غازات الدفيئة في جمهورية كوريا)، التي قدمتها جمهورية كوريا؛ والورقة WP/279 [خطة عمل أمريكا الوسطى لتخفيض الانبعاثات الناتجة عن

الطيران المدني الدولي (CAAPER)، التي قدمتها غواتيمالا وبليز وهندوراس والسلفادور ونيكاراغوا وكوستاريكا؛ والورقة WP/328 لجهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS) - تقرير عن الأنشطة والتقدم المحرز منذ انعقاد الدورة ٣٧ للجمعية العمومية، التي قدمت بشكل مشترك من قبل الدول الأعضاء في جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي، حيث تعلق القسم الثالث منها بحماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي داخل الدول الأعضاء في جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS).

### تقديم المساعدة إلى الدول بشأن الطيران وتغير المناخ

٥٠- قدم الأمين العام الورقة WP/31 التي تناولت التطورات في الايكاو، منذ انعقاد الدورة الماضية للجمعية العمومية، وذلك فيما يتعلق بتقديم المساعدة إلى الدول الأعضاء لتسهيل وصولها إلى نقل التكنولوجيا وبناء القدرات والموارد المالية، وكذلك في إعداد خطط العمل المتعلقة بأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وقد أعزى ذلك المستوى العال من اهتمام الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة الآخرين وما أبدوه من تعاون ومشاركة أثناء عملية إعداد خطة العمل، فضلاً عن التقدم الكبير الذي أحرز خلال فترة زمنية وجيزة جداً، في جزء كبير منه، إلى ذلك البرنامج القوي للايكاو المعني ببناء القدرات، الذي ترواح بين تقديم الإرشادات وتطوير موقع إلكتروني تفاعلي وأدوات مفيدة، مثل أداة الإيكاو لتقدير وفورات الوقود (IFSET)، وحلقات عمل للتدريب العملي وعقد أكثر من ٢٠٠ مؤتمر بنظام الانتشار الهاتفي عن بعد مع منسقي خطط العمل الوطنية لدى فرادى الدول. وشملت أنشطة التوعية الأخرى تنظيم الايكاو لحلقات عمل حول أنواع الوقود البديلة المستدامة (مونتريل، ١٨-٢٠/١٠/٢٠١١)، وندوة الايكاو بشأن الطيران وتغير المناخ: نحو مراعاة الاعتبارات البيئية (مونتريل، ١٤-١٦/٥/٢٠١٣)، فضلاً عن منشورات مختلفة في مجال الطيران و البيئة. وكان من المتوقع لتقرير الايكاو البيئي لعام ٢٠١٣ الذي نشر حديثاً: *الطيران وتغير المناخ*، وتم إتاحتها لجميع المندوبين، أن يسهم بالمزيد في أن تبادل المعرفة والمعلومات.

٥١- حدد برنامج المساعدة التي تقدمها الايكاو من أجل العمل - ندوة عن الطيران وتغير المناخ (مونتريل، ٢٣-٢٤/١٠/٢٠١٢) الفرص المتاحة لتقديم المساعدة اللازمة لتنفيذ التدابير المحددة في خطط عمل الدول. وفي إطار التأكيد على أنه كان يجري آنذاك تقديم مثل هذه المساعدة، فقد أشار الأمين العام إلى أن المشروع البيئي الجديد بين الايكاو وإندونيسيا لتقديم المساعدة الفنية على نطاق واسع كان يهدف إلى تحسين إدارة انبعاثات الطيران من غاز ثاني أكسيد الكربون وتخفيضها في إندونيسيا (انظر الفقرة ٣٩ أعلاه)، الأمر الذي يمكن أن يكون مثلاً تحتذي به الدول الأخرى، إذا كانت لديها الرغبة في ذلك. وكانت الايكاو تقوم أيضاً باستكشاف الشراكات الممكنة مع هيئات دولية أخرى بهدف إرساء العمليات التي يمكن أن تسهل تدبير التمويل اللازم للدول الأعضاء التي تحتاج إلى مثل هذه المساعدة.

٥٢- وفي إطار عرض المستجدات، فقد أشار الأمين العام إلى أن مرفق البيئة العالمية (GEF) قد منح، في شهر أغسطس من عام ٢٠١٣، موافقته على مفهوم مشروع تحويل قطاع الطيران العالمي: خفض الانبعاثات من الطيران الدولي الذي قدمته الايكاو، وأن المرفق قد خصص مبلغ مليوني دولار أمريكي من أجل تطوير هذا المشروع، وتلك كانت المرة الأولى التي تمنح فيها موافقة لهذا النوع من المشاريع. وعلاوة على ذلك، فقد قام الأمين العام، باسم الايكاو، والسيد سيم كالاس - نائب الرئيس المعني بالنقل، باسم المفوضية الأوروبية، بتوقيع خطاب نوايا من أجل مشروع المساعدة المشترك مع الاتحاد الأوروبي تحت عنوان *بناء القدرات من أجل التخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي*، وخصص له مبلغ ٦,٥ مليون يورو (حوالي ٨ ملايين دولار أمريكي)، من أجل تطوير هذا المشروع الذي كان يستهدف تقديم المساعدة للدول الأفريقية والكاريبية. وكان من المقرر أن يتاح مزيد من التفاصيل في الأسابيع التي تلت ذلك.

٥٣- دعت الورقة WP/31 الجمعية العمومية إلى: الإحاطة بالتطورات التي حدثت ودعم العمل المستمر للمنظمة في مجال تقديم المساعدة إلى الدول في إعداد وتنفيذ خطط العمل ومواصلة تسهيل وصول البلدان النامية إلى الموارد المالية القائمة والجديدة ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات؛ والنظر في المعلومات الواردة في الورقة WP/31 لتحديث قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩.

٥٤- قدم مندوب المملكة العربية السعودية الورقة WP/176، التي حددت منظور دولته للتوقعات والأهداف المرغوبة من الجمعية العمومية فيما يتعلق بالطيران الدولي وتغير المناخ. أما فيما يتعلق بتقديم المساعدة إلى الدول، فقد دُعيت الجمعية العمومية إلى: الحث على دراسة تحديد وإعداد آليات لتسهيل تقديم المساعدة الفنية والمالية للدول النامية مع تسهيل وصولها إلى

الموارد المالية القائمة والجديدة ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات، ووضع التدابير اللازمة للتكيف مع الآثار البيئية، وذلك من أجل تنفيذ الجهود التعاونية للايكوا والدول الأعضاء فيها بشكل جماعي؛ والحث على دراسة الأفكار المبتكرة بشأن تدبير مصادر التمويل اللازم لتغطية تكاليف تنفيذ تدابير التكيف مع الآثار البيئية ونقل التكنولوجيا دون اللجوء إلى فرض رسوم أو ضرائب على استهلاك وقود الطائرات.

٥٥- وقد لوحظ أيضاً تقديم ورقتي المعلومات التاليتين: WP/166 [مبادرات الطيران الأخضر لأغراض التنمية المستدامة: مؤتمر الطيران الأخضر الدولي عام ٢٠١٣ (IGAC-2013)]، التي قدمتها إندونيسيا. والورقة WP/270 (تطوير برنامج تعليم الطيران البيئي)، التي قدمتها جمهورية كوريا.

### حماية البيئة - التطورات في هيئات الأمم المتحدة الأخرى والهيئات الدولية

٥٦- عرض الأمين العام الورقة WP/32، التي تضمنت تقريراً بشأن التطورات التي استجذبت منذ انعقاد الجمعية العمومية الماضية بخصوص المسائل المرتبطة بأعمال الايكوا في مجال البيئة، التي أنجزتها الايكوا بالتعاون مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى والمنظمات الدولية، وعلى وجه الخصوص، بشأن المستجذبات المنبثقة عن أنشطة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية، والمنظمة البحرية الدولية، ومؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (مؤتمر ريو ٢٠٠٠)، والهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، ومنظمة السياحة العالمية.

٥٧- دُعيت الجمعية العمومية إلى أن: تقر بالتعاون الايكوا المستمر مع الهيئات الأخرى لدى الأمم المتحدة وخاصة في مجال الطيران الدولي وتغير المناخ، على النحو المطلوب في قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩؛ وتدعم تعاون الايكوا المستمر مع الهيئات الأخرى لدى الأمم المتحدة والمنظمات الدولية؛ وتطلب إلى الدول الأعضاء أن تعرب، عن طريق عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ، عن قلقها الواضح إزاء استخدام الطيران الدولي كمصدر محتمل لتعبئة الموارد من أجل تمويل أنشطة مكافحة تغير المناخ على المدى الطويل، وذلك بغية التأكد من عدم استهداف الطيران الدولي بشكل غير متناسب لتوليد تلك الموارد (وهو ما انعكس أيضاً في مشروع البيان الموحد بشأن تغيير المناخ في إطار تحديث قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ على النحو المحدد في الورقة WP/34)؛ وتطلب إلى الدول الأعضاء أن تجري اتصالات وتنسيق مع وفودها الأطراف في عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ فيما يتعلق بالمستجذبات داخل الايكوا بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ؛ وتنتظر في المعلومات الواردة في الورقة WP/32 لتحديث قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩.

### مبادرة الأمم المتحدة للحياد المناخي

٥٨- قدم الأمين العام بعد ذلك الورقة WP/33، التي قدمت معلومات بشأن ما أحرزته الايكوا من تقدم فيما يتعلق بتنفيذ مبادرة الأمم المتحدة للحياد المناخي. فالايكاو قد قدمت دعماً كبيراً للهيئات الأخرى التابعة للأمم المتحدة في إطار تنفيذ هذه المبادرة على نطاق الأمم المتحدة، بما في ذلك تطوير أداة احتساب الكربون الخاصة بالايكاو، التي كانت الأداة الرسمية التي تستخدمها الأمم المتحدة لتقدير نصيب السفر الجوي في إطار مهامها من رصد انبعاثات غازات الدفيئة، والجدول الحسابي للايكوا للاجتماعات المواتية للبيئة (IGMC)، التي تمكن من تحديد المكان الأمثل لعقد اجتماع من حيث انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن رحلات السفر الجوي للمشاركين. كما اضطلعت فرقة عمل الأمانة المعنية بالحياد الكربوني بعمل كبير من أجل إعداد خطة خفض الانبعاثات (ERP) من أجل المنظمة. ووفقاً للتقرير السنوي الثالث لمخزون غازات الدفيئة لمنظومة الأمم المتحدة، تحرك الأمم المتحدة نحو الحياد المناخي - بصمة الكربونية لمنظومة الأمم المتحدة والجهود المبذولة لخفضها، إذ كان السفر الجوي مصدراً رئيسياً للانبعاثات الناجمة عن منظومة الأمم المتحدة، وكان للتعاون المستمر بين الايكوا وغيرها من الهيئات التابعة لمنظومة الأمم المتحدة أهمية حاسمة للحفاظ على الدور الريادي للايكوا في مجال الطيران الدولي وتغير المناخ.



٥٩- دُعيت الجمعية العمومية إلى أن تطلب من المجلس: أن يواصل التعاون مع المجموعات المشتركة بين الوكالات بالأمم المتحدة والتي تتناول إدارة الاستدامة والمحافظة على تصدر إعداد طرق وأدوات تحديث لإحصاء انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران فيما يتعلق بمبادرة الأمم المتحدة للحياد المناخي؛ وأن يواصل المضي في إعداد وتنفيذ استراتيجية خفض انبعاثات غازات الدفيئة وتعزيز ممارسات إدارة الاستدامة داخل المنظمة، بطريقة تتسق مع السياسات العامة لمنظومة الأمم المتحدة.

### التدابير القائمة على آليات السوق (MBMS)

٦٠- عرض الأمين العام الورقة WP/29 بشأن العمل المتعلق بالتدابير القائمة على آليات السوق الذي تفضل به الإيكاو في إطار استجابتها لقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ الذي طلب إلى المجلس أن: يضع إطاراً عاماً للتدابير القائمة على آليات السوق، واستعراض مفهوم عتبة الحد الأدنى (de minimis) لدى تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق؛ واستطلاع جدوى وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق؛ وجمع المعلومات عن حجم تعويضات الكربون؛ ودراسة آلية التنمية النظيفة لبروتوكول كيوتو لتطبيقها الممكن على الطيران الدولي. وأبرزت الورقة أن التحليل النوعي والكمي للثلاثة خيارات للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق قد برهنت على الجدوى الفنية للثلاثة خيارات، وأن هذه الخيارات ولديها القدرة على الإسهام في تحقيق الأهداف البيئية للإيكاو. كما سلطت الضوء على العمل الذي سار بالتوازي مع وضع إطار التدابير القائمة على آليات السوق وركز على أهداف هذه التدابير القائمة على آليات السوق، وعلى نطاق تغطية هذه التدابير القائمة على آليات السوق، وعلى كيفية استيعاب الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC). وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى: الاعتراف بالعمل الذي قامت به المنظمة بشأن التدابير القائمة على آليات السوق؛ والنظر في المعلومات المتضمنة في هذه الورقة WP/29 لتحديث قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩.

٦١- بعد ذلك قدم مندوب الاتحاد الروسي الورقتين WP/250 و WP/275. أما الورقة WP/250، فقد خلصت إلى أن التدابير القائمة على آليات السوق (MBMS) تؤثر سلباً في قدرة قطاع الطيران المدني الدولي على الحد من حجم انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران، وارتكزت في ذلك على تحليل استخدم بيانات الإيكاو المنشورة رسمياً، وعلى نتائج بحوث أجرتها مجموعات مستقلة مختلفة من الخبراء في مجال MBMS، شملت فيمن شملتهم خبراء من الاتحاد الأوروبي. مع الاعتراف بأن العديد من الدول كانت تفضل عتبة الحد الأدنى، وجاء في الورقة أن من شأن ذلك أن يسهم في إبطاء وتيرة التنمية الاقتصادية والتكنولوجية لدى الدول النامية. وقد وضعت هذه الورقة موضع تساؤل توافُق هذه العتبة مع الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. ودعت الجمعية العمومية إلى أن تطلب إلى المجلس تعديل الأهداف الطموحة العالمية حتى يتمكنوا من المساهمة في كل من: إحراز خفض فعلي في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجم عن قطاع الطيران المدني الدولي، باعتباره الهدف الرئيسي؛ ومواصلة رفع مستوى سلامة الطيران، لتمكين التنمية المستدامة للطيران المدني الدولي؛ وتعزيز التعاون، من أجل "... خلق وتعزيز الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه". كما دعت الجمعية أيضاً، ضمن جملة أمور، تتضمن ما يلي: إلى أن تطلب من المجلس دراسة إمكان الاستعاضة عن مفهوم التدابير القائمة على آليات السوق بمفهوم "الحوافز الاقتصادية" من أجل التمكن من تحقيق خفض حقيقي في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجم عن قطاع الطيران المدني الدولي، فضلاً عن تحقيق الأهداف المعنية بتحسين سلامة الطيران وتعزيز التنمية المستدامة للنقل الجوي؛ وتشجيع الدول الأعضاء على أن تقدم إلى الإيكاو، على أساس طوعي، خطط عملها الوطنية الرامية إلى الحد من انبعاثات غازات الدفيئة، واعتبار مثل هذه الخطط عنصراً أساسياً لمراعاة الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC) من الدول النامية، مع حل القضايا المتعلقة بتفادي العواقب الكارثية الممكنة لتغير المناخ؛ وتحت الدول الأعضاء على التخلي عن مبدأ عتبة الحد الأدنى نظراً لأنها كانت عاملاً مساعداً لزيادة اتساع الفجوة بين مستويات التنمية العلمية والتكنولوجية في الدول تبعاً لتباين إمكاناتها الاقتصادية.

٦٢- أما في الورقة WP/275، فقد اقترح الاتحاد الروسي عدداً من التغييرات في البيان الموحد المُحدَّث المقترحة بشأن تغيير المناخ المنصوص عليه في الورقة WP/34، وذلك بغرض التوافق مع الأهداف الاستراتيجية للايكوا وتوسيع نطاق دعمها من قبل الدول الأعضاء.

٦٣- وقدمت مندوبية دولة الإمارات العربية المتحدة الورقة WP/258، التي عرضت منظور دولتها بشأن مسألة الطيران وتغيير المناخ، وأجملت فيها المبادرات العديدة التي اضطلعت بها للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران، وحددت آرائها بشأن البيان الموحد المُحدَّث المعني بتغيير المناخ. ودعت دولة الإمارات العربية المتحدة الجمعية العمومية إلى ما يلي: أن تعتمد إطاراً للتدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران الدولي بحيث ينطبق داخل المجال الجوي للدولة المنفذة دون الحاجة إلى موافقة مشتركة؛ وأن توافق على تطوير خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران الدولي، بما في ذلك وضع خريطة طريق وجدول زمني؛ وأن تطلب إلى المجلس أن يعرض نتائج مثل هذا العمل على الدورة ٣٩ للجمعية العمومية في عام ٢٠١٦؛ وأن تطلب إلى المجلس أن يطور معايير خاصة بالايكوا للرصد والإبلاغ والتحقق فيما يتعلق بانبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن نشاط مشغلي الطائرات العاملة في مجال الطيران الدولي؛ وأن تطلب إلى المجلس أن يواصل المساعي الرامية إلى استكشاف قياسات لكفاءة أنواع وقود الطائرات البديلة.

٦٤- قدم مندوب فييت نام الورقة WP/350، التي أوجزت آراء دولته بشأن خفض من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجم عن الطيران. وإذ أقرت فييت نام بتزايد الحاجة إلى مواجهة التحدي العالمي الذي يفرضه تغيير المناخ، فلديها الثقة بأن التكنولوجيا والعمليات والتدابير الخاصة بالبنية التحتية من شأنها أن توفر حلاً طويل الأجل للنمو المستدام الطيران. وحثت هذه الورقة الايكوا على ما يلي: أن تطلب من الدول الإحجام عن اتخاذ التدابير القائمة على آليات السوق من جانب واحد، والعمل في تعاون الايكوا على معالجة انبعاثات الطيران؛ وأن تمسك بقوة بزمام مواصلة جهودها للحد من مساهمة أنشطة الطيران في التغيير المناخي مع الحفاظ على سلامة الطيران، والتمكن من استخدامه بأسعار في المتناول.

٦٥- عرض مندوب أوغندا الورقة WP/272، التي حددت موقف ٥٤ دولة أفريقية بشأن تغيير المناخ، وتحديدًا بشأن التدابير القائمة على آليات السوق. وقد أشادت تلك الدول في اعتراف منها بالعمل الهائل المتواصل الذي تبذله الايكوا ودولها الأعضاء، وأبرز ما في ذلك: خطط العمل التي قدمتها دول أعضاء بمساعدة من الايكوا؛ ودراسة جدوى الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق؛ والتحسينات في إدارة الحركة الجوية وفي عمليات تشغيل المطارات؛ واستمرار العمل المعني بأنواع الوقود البديلة؛ والاستثمار من جانب الصناعة في تكنولوجيا الجيل الجديد من الطائرات. وكانت الدول الأفريقية جزءاً من تلك العملية، حيث قدمت الورقة وصفاً للتدابير التي يتخذها عددٌ منها لمعالجة الانبعاثات الناجمة عن أنشطتهم في مجال الطيران.

٦٦- دعت الدول الأفريقية الجمعية العمومية إلى ما يلي: أن تطلب إلى المجلس تطوير خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق يسهل إدارتها، وذلك لكي تنظر فيها الجمعية العمومية في دورتها ٣٩ في عام ٢٠١٦، على أن تكون تلك تدابير انتقالية ومكملة للتدابير التقنية؛ وأن تطلب إلى المجلس ضمان مراعاة تلك الخطة لمبادئ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR) وكذلك الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC) فيما يتعلق بالدول النامية؛ وأن تقرر بأن تكون أي تدابير قائمة على آليات السوق، تقترحها دولة أو إقليم فيما يتعلق بالطيران المدني الدولي قبل اعتماد الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، قائمة على الموافقة المشتركة للدول المعنية، كما ينبغي لها منح إعفاءات على الطرق من وإلى الدول النامية التي تقع أنشطتها للطيران المدني دون عتبة ١ في المائة من مجموع الأطنان الكيلومترية الإبرادية لأنشطة الطيران المدني الدولي؛ وأن تكلف المجلس بإعمال الطرائق المناسبة للاستمرار في مساعدة الدول على إعداد خطط عمل كل منها؛ وأن تؤكد على الدور القيادي للايكوا في الشأن المعني بالانبعاثات الناجمة عن الطيران المدني الدولي؛ وأن تشجع الدول الأعضاء على تفادي التطبيق من جانب واحد لخططها المعنية بالتدابير القائمة على آليات السوق على شركات الطيران لدى الدول الأخرى؛ وأن تحث الدول الأعضاء على تجنب تصميم وتنفيذ أي خطط للتدابير القائمة على آليات السوق خارج إطار الايكوا.

٦٧- تم الاتفاق على تأجيل تقديم أوراق العمل المتبقية بشأن التدابير القائمة على آليات السوق والورقة WP/34، التي عرض فيها المجلس مشروع البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ، إلى الاجتماع المقبل، عند قيام اللجنة التنفيذية بمناقشة كل ما يتعلق بقضية تغير المناخ على أساس مختلف ورقات العمل وورقات المعلومات ذات الصلة.

٦٨- رُفعت الجلسة في الساعة ١٢٠٠.



## محضر الجلسة الرابعة

(الخميس، ٢٦ سبتمبر ٢٠١٣، الساعة ١٤٠٠)

### المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة:
  - التدابير القائمة على السوق (MBMs)
  - ورقة مقدمة من الولايات المتحدة
  - ورقة مقدمة من ليتوانيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء فيها والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني
  - ورقة مقدمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)
  - أوراق مقدمة من التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA)
  - ورقة معلومات مقدمة من الصين
  - ورقة معلومات مقدمة من المجلس الدولي للمطارات
  - البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

### ملخص المناقشات

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

#### تغير المناخ

- ١- استأنفت اللجنة اجتماعها الثالث للنظر في الجزء الثاني من البند ١٧ من جدول الأعمال ومسألة التدابير القائمة على آليات السوق (MBMS).

#### التدابير القائمة على آليات السوق (MBMS)

- ٢- في معرض الإسهاب في الفقرة ٢-٥ (التدابير القائمة على آليات السوق) من الورقة WP/234، أكدت مندوبية الولايات المتحدة على التزام دولتها بوضع نهج عالمي لمعالجة التأثيرات المناخية الناتجة عن الطيران، حيث أسهمت في الأشهر القليلة الماضية في مسودة البيان الموحد المعني بتغير المناخ المنصوص عليه في الورقة WP/34. ويعكس نصها المقترح، في جزء كبير منه، التقدم المحرز حيث خطت قدماً نحو اتباع نهج شامل. وكانت الولايات المتحدة داعمة لأحكامها المعنية بالتكنولوجيا والقواعد القياسية والتحسينات التشغيلية وأنواع مستدامة من الوقود البديلة للطيران. كما أيدت المضي قدماً صوب العمل على وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي، من شأنها أن تكمل الجهود العديدة الأخرى التي كانت تبذلها الايكاو ودولها الأعضاء من أجل خفض انبعاثات الطيران.

- ٣- ورأت الولايات المتحدة، مع ذلك، أن الإطار المقترح للتدابير القائمة على آليات السوق الوارد في الفقرتين ١٧ و ١٨ من مشروع البيان الموحد يتطلب مزيداً من الدراسة من قبل الجمعية العمومية. وقد عارضت، على وجه التحديد، الفقرة ١٨ المتعلقة بالإعفاءات من تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق على المسارات من وإلى الدول النامية التي يقل نشاط الطيران

لديها عن عتبة ١ في المائة. وبينما دعمت الولايات المتحدة مفهوم الحد الأدنى من الإعفاءات، فإن النهج الحالي سبب لها مخاوف جدية. ولم تعتقد الولايات المتحدة أنه ينبغي أن تستند العتبة إلى نشاط الطيران لدى الدولة بدلاً من المشغلين نظراً لأنه قد يكون لدى مشغل منفرد مستوى نسبي مرتفع جداً من النشاط في حين قد لا يكون الأمر كذلك لدولة سجله. وتحقيقاً للاتساق مع مبادئ الايكاو المعنية بعدم التمييز وتجنب تشويه السوق، فإن نشاط المشغل هو ما يجب أخذه بعين الاعتبار. ولم تعتقد الولايات المتحدة أن عتبة ١ في المائة كانت مناسبة نظراً لأن التحليل الأولي قد أظهر أن ذلك من شأنه أن يعفي الرحلات من وإلى الأغلبية الساحقة من دول العالم، بما تنطوي عليه من جزء كبير من الانبعاثات. والأمر يحتاج إلى مزيد من الدراسة المستفيضة لتحديد الحجم المناسب من العتبة. كما أن الولايات المتحدة لا تعتقد أنه ينبغي أن تعتمد الإعفاءات على كون الطرق من أو إلى الدول النامية، أو على حالة الدول النامية في حد ذاتها. وهي تعتقد أنه يمكن للجمعية العمومية، بل ويجب عليها، معالجة شواغل الدول الأعضاء من خلال التركيز على تحديد عتبة الحد الأدنى المناسبة فنياً بدلاً من إدخال مصطلحات غير دقيقة من شأنها ألا تؤدي سوى إلى مزيد من عدم اليقين والخلاف في المستقبل. واعتبرت الولايات المتحدة أن الفقرة ١٨ من مشروع البيان الموحد قد قوضت تطبيق الإطار الذي حددته الفقرة ١٧ والمبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران الدولي المنصوص عليها في المرفق بهذه الورقة، وتهدد التنمية المستقبلية للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق التي يتوخى لها القوة والفعالية. وكانت الولايات المتحدة، مع ذلك، على أهبة الاستعداد للعمل خلال الأيام القادمة للتوصل إلى حل من شأنه أن يعالج هذه المخاوف ويحقق نتيجة مرضية.

٤- تطرق بعد ذلك مندوب ليتوانيا بإسهاب إلى الفقرة الفرعية ٣-٥ (التدابير القائمة على السوق) من الورقة WP/83 [مع التفتيح رقم ١ (باللغة الفرنسية فقط)]، المقدمة باسم الأربع والأربعين دولة عضواً في الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني. وقد دعمت تلك الدول اتباع نهج شامل للحد من التأثيرات المناخية للطيران الدولي، وهو ما كان المجلس قد اقترحه أيضاً في الورقة WP/34. ويتألف هذا النهج مما يلي: التقدم التكنولوجي؛ والتحسينات التشغيلية؛ وأنواع الوقود البديلة المستدامة لأغراض الطيران؛ والتدابير القائمة على آليات السوق MBMs، وهو ما كان ضرورياً لإغلاق فجوة الانبعاثات، والآثار التي أقر بوجودها كل من الايكاو وأوساط صناعة الطيران. وترى تلك الدول الأوروبية أنه أمرٌ ذو أولوية أن تقرر هذه الجمعية العمومية تطوير خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بحلول عام ٢٠١٦ من أجل الطيران المدني، على أن تدخل حيز التنفيذ اعتباراً من عام ٢٠٢٠. وأكدت تلك الدول على أنه حتى ذلك الوقت، يجب أن تكون الدول أو مجموعات الدول قادرة على نشر التدابير القائمة على آليات السوق داخل مجالها الجوي دون الحاجة إلى إبرام أي اتفاقات أخرى. وقد أكدت الدول الأوروبية على أهمية استيعاب الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC) مع الحد من تشويه السوق والتسرب الكربوني وتجنب التمييز بين مشغلي الطائرات. وكان من الضروري للايكاو أن تدفع العمل الفني المعني بتفاصيل تصميم الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من الآن وحتى انعقاد الدورة ٣٩ للجمعية العمومية في عام ٢٠١٦. وتحقيقاً لهذه الغاية، كان من الضروري التوصل على وجه السرعة إلى اتفاق بشأن برنامج العمل المطلوب.

٥- كما أشادت تلك الدول الأوروبية بالبيان الموحد المقترح بشأن تغيير المناخ باعتباره حلاً وسطاً وُضع بعناية بغية التوصل إلى النهج الشامل المنشود. وإن لم يكن مثالياً، فإنه شكل حزمة واحدة ينبغي للجميع أن ينشدها.

٦- أما الورقة التالية للنظر فيها، فكانت WP/68 [التفتيح رقم ٣]، التي قدمها مراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) باسم المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA). وفي معرض مطالبة الجمعية العمومية بأن تعترف بأهمية المبادرات الجماعية في صناعة الطيران، فقد أشار إلى أنه لم يسبق أن تبنت أي صناعة كاملة نهجاً توافقياً وتوحدت وراء موقف مشترك من تغيير المناخ. وقد أعطى توحد صناعة الطيران الايكاو ودولها الأعضاء فرصة فريدة وتاريخية للتوصل إلى اتفاق حول مواصلة معالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي وتحديد خطوات واضحة المعالم لمجلس الايكاو لوضع خطة عالمية واحدة للتدابير القائمة على آليات السوق لكي تعتمد الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين في عام ٢٠١٦. ويسود أوساط صناعة الطيران اعتقادٌ راسخٌ بأن آلية تعويض عالمية واحدة تتمحور حول تحقيق هدف النمو الخالي من الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠، كانت أكثر الطرق فعالية من حيث التكلفة، وأجداها سياسياً للمضي قدماً، ما دامت تأخذ في اعتبارها مبادئ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC) وعدم التمييز. ويعتمد نظام

النقل الجوي اليوم في أدائه الآمن بطريقة منظمة وفعّالة على درجة عالية من توحيد اللوائح والقواعد القياسية والإجراءات. وبالتالي فإن صناعة الطيران لا تعتبر أن الحلول الإقليمية أو الوطنية تشكل سبباً للمضي قدماً. فمثل هذه الصناعة العالمية تتطلب حلولاً عالمية تقوم على اتفاق متعدد الأطراف على غرار ما كانت الإيكاو تحققه على الدوام في الماضي. ومن الأهمية بمكان لأي تدبير قائم على آليات السوق يجري تطبيقه في مجال الطيران أن يحافظ على تكافؤ الفرص والمنافسة العادلة، وأن يراعي مختلف أنواع ومستويات نشاط المشغل الجوي. إذ لا ينبغي تصميم التدابير القائمة على آليات السوق أو استخدامها لزيادة الإيرادات العامة أو لتثبيط الطلب على النقل الجوي. ومن المهم لاقتراح صناعة الطيران أن يعالج مسألة الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC) من خلال اقتراح حلول على مستوى المشغل وليس على مستوى الدولة. وباسم مطارات العالم، ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، وشركات الطيران، وطيران الأعمال، ومنتجي هياكل الطائرات ومحركاتها، فقد حثت الجهات المشاركة في رعاية الورقة WP/68 [التتقيح رقم 3] الدول الأعضاء، ضمن جملة أمور، على تحديد خطوات واضحة المعالم لمجلس الإيكاو لإعداد خطة عالمية واحدة للتدابير القائمة على آليات السوق لاعتمادها في الجمعية العمومية المقبلة في عام ٢٠١٦، تقوم على أساس مبادئ لتحديد مسؤوليات فرادى المشغلين المنصوص عليها في الملحق بتلك الورقة. واعتبرت تلك الدول أنه من بين الآليات السياسية الثلاث المطروحة قيد النظر في الإيكاو، فإن خطة بسيطة لتعويض الكربون ستكون الأسرع في التنفيذ، والأسهل في الإدارة، والأكثر فعالية من حيث التكلفة.

٧- بعد ذلك قدم المراقب من التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) الورتقتين WP/288 و WP/289، اللتين تعرضان وجهات نظر ICSA بشأن مشروع البيان الموحد المعني بتغير المناخ والأساس المنطقي الداعم لإدخال الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق وتحديد أطرها الزمنية، وكذلك الاعتبارات الرئيسية للنهج الوطنية والإقليمية خلال الفترة الانتقالية. وبينما أكد التحالف الدولي للطيران المستدام مجدداً على دعمه لخفض الانبعاثات داخل القطاع من خلال تدابير تكنولوجية وتشغيلية وأنواع الوقود البديلة المستدامة لأغراض الطيران، فإنه يعتبر، بناءً على التحليلات التي أجرتها مؤخرًا الإيكاو وأطراف خارجية، أن التوقعات الواقعية لخفض الانبعاثات الناجمة عن هذه التدابير سوف تستلزم إدخال خطة عالمية كاملة للتدابير القائمة على آليات السوق. وأشار المراقب من ICSA، في هذا الصدد، إلى أن التدابير القائمة على آليات السوق كانت فعّالة من حيث التكلفة ومجدية من الناحية الفنية، ولن تكون لها سوى آثار هامشية على توقعات النمو المستقبلي لهذه الصناعة. وفي إطار تسليط الضوء على أهمية اتخاذ إجراءات مبكرة، أكد ICSA على أن التكبير بخفض الانبعاثات أدى إلى مسار انبعاثات يقل عن الوفورات السنوية المعادلة المحققة في وقت لاحق. ودعى المندوبين إلى التوافق على وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لاعتمادها في الدورة الاستثنائية للجمعية العمومية في عام ٢٠١٥، وتنفيذ في عام ٢٠١٦ بحيث تكون: فعّالة في خفض الانبعاثات؛ وغير تمييزية؛ وخالية من التشوهات؛ وأن تراعي الشواغل المرتبطة بالظروف والقدرات الخاصة بكل دولة؛ وأن تعترف بأن التدابير الوطنية والإقليمية القائمة على آليات السوق ستكون أدوات أساسية في الفترة الانتقالية إذا أريد للقطاع أن يكون له إسهاماً عادلاً لضمان الحفاظ على الزيادة في المعدل العالمي لدرجة الحرارة إلى أقل من درجتين مئويتين.

٨- أما في الورقة WP/289، فقد وجه التحالف الدولي للطيران المستدام الانتباه إلى الشفافية والعملية المتعلقة بالقضايا البيئية. وسلط الضوء على أن الوعي العام والاهتمام بقضايا تغير المناخ، وعلى وجه الخصوص، فيما يتعلق بالأثر البيئي للانبعاثات الناجمة عن الطيران، كان كبيراً ومنتزاعاً بما يكفي لأن تطلب الإيكاو في عملها في هذا الشأن بمزيد من التدقيق والانفتاح العام. وقد أيد ICSA مواصلة العمل بشأن التدابير القائمة على آليات السوق من خلال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP). ودعت الورقة الجمعية العمومية إلى أن تطلب إلى المجلس بدء عملية إشراك أصحاب المصلحة، بعد انقضاء دورتها الحالية، في تصميم نهج أكثر فعالية، قائم على اللجنة، لصنع القرار من أجل القضايا والأنظمة البيئية، بحيث يكون كامل الانفتاح والشفافية والإتاحة للمراقبين، وبالفرد الممكن من أجل فرادى الجمهور ككل، بما يتفق مع الالتزامات الدولية والممارسات التي لوحظت في المنظمات الدولية الأخرى.

٩- لوحظ تقديم ورقتي المعلومات التاليتين أيضاً: WP/183 (تحقيق تخفيض في الانبعاثات من خلال اتخاذ تدبير فنية وتشغيلية - ما قامت به الصين من أعمال)، التي قدمتها الصين؛ والورقة WP/271 (إدارة انبعاثات المطار من الكربون)، التي قدمها المجلس الدولي للمطارات.

## البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

١٠- قدم الأمين العام الورقة WP/34 التي تحدد اقتراح المجلس بتحديث قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ (بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ) في ضوء التقدم المحرز منذ انعقاد الجمعية العمومية الماضية في مجالات العمل الرئيسية المعنية بالطيران الدولي وتغير المناخ، بما في ذلك: الأهداف الطموحة العالمية؛ والتدابير التكنولوجية والتشغيلية؛ وأنواع الوقود البديلة المستدامة لأغراض الطيران؛ والتدابير القائمة على آليات السوق؛ وخطط عمل الدول؛. والمساعدة المقدمة إلى الدول (يرجى الرجوع إلى ورقات العمل (WPs/25-/31). ولاحظ أن المجلس قد اضطلع منذ عام ٢٠١٠ بمناقشات ومشاورات مستفيضة لتقريب الاختلافات في وجهات النظر والتوقعات بشأن القضايا الهامة، ووضع مشروع نص لتحديث قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ الذي عكس مستوى التسوية التي تم التوصل إليها. وعلى الرغم من استمرار التباين في وجهات نظر أعضاء المجلس حول القضايا المتعلقة بالتدابير القائمة على آليات السوق، وعلى وجه الخصوص، حول الفقرة ١٧ من مشروع النص المرفق بالورقة WP/34، وكان المجلس قد قرر إحالته الى الجمعية العمومية كأساس لتجاوز التباينات في الآراء التي أعرب عنها، والتحرك نحو اتفاق بشأن سياسة جديدة للايكاو بشأن تغير المناخ، من شأنها توجيه المنظمة خلال السنوات الثلاث المقبلة.

١١- بعد ذلك فتح رئيس اللجنة التنفيذية باب النقاش حول جميع القضايا المتعلقة بتغير المناخ. وأعرب عن تأييد مشروع القرار المنقح بشأن البيان الموحد على النحو الوارد في الورقة WP/34 مندوبو كل من المكسيك، والسويد، وشيلي، ونيجيريا، وألمانيا، وجمهورية كوريا، وغواتيمالا، وإندونيسيا، وفرنسا، والدانمرك، واليابان، وليتوانيا (باسم الدول الأعضاء الأربع والأربعين في الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC))، وماليزيا، وسري لانكا (من حيث المبدأ)، وباراغواي.

١٢- وأيد مندوب المكسيك النص المقترح لأنه يعكس بوضوح رؤية شاملة للتقدم الذي أحرزته الايكاو ودولها الأعضاء في الاستجابة للطلبات التي قدمتها الجمعية العمومية الماضية في قرارها ٣٧-١٩. وأكد على أن الضرورة البالغة لعمل الدول المشاركة في الجمعية العمومية بطريقة منسقة، وذلك وفقاً للظروف والقدرات الخاصة بكل دولة، من أجل اتخاذ التدابير اللازمة للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران، سعياً نحو تحقيق هدف الحفاظ على الزيادة في المعدل العالمي لدرجة الحرارة إلى أقل من درجتين مئويتين. وفي إشارته إلى أن مشروع البيان الموحد قد اعترف بأن التسارع في تنفيذ تكنولوجيات فعالة للوقود والإنتاج وإدخال أنواع الوقود البديلة المستدامة لأغراض الطيران قد ساهم في تحقيق الأهداف الطموحة الجماعية، أكد مندوب المكسيك على أنه يجب على الايكاو ودولها الأعضاء مواصلة الترويج لذلك. وشدد أيضاً على ضرورة أن تقدم الدول إلى الايكاو خطط عملها الوطنية من أجل أنشطة الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وذلك لكي تتمكن الايكاو من تحديد التقدم المحرز، والتعرف على أي أوجه للقصور، وتقديم المساعدة على النحو المطلوب. كما ينبغي تبادل ونشر المعلومات بشأن خطط عمل الدول، ولو بشكل محدود، نظراً لما يشكله من أهمية لاتخاذ القرار بشكل أفضل.

١٣- ولاحظ مندوب المكسيك أن مشروع النص الذي قدمه المجلس قد استند على عدم التأثير في التنمية المستدامة للنقل الجوي، والاضطلاع بمهام ودراسات إضافية حتى يتسنى للجمعية العمومية القادمة في عام ٢٠١٦ اتخاذ قرار أكثر استنارة بشأن التدابير القائمة على آليات السوق والقضايا الأخرى التي تحتاج إلى مزيد من الدراسة لتحديد جدواها. مؤكداً أن ذلك قدم حزمة متوازنة لحل وسط بشأن المسألة المعقدة والحساسة بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، وأوضح أنه يؤيد قبول النص على النحو الذي قُدّم به، ما لم تُقدّم اقتراحات أخرى تزيل الشواغل الموجودة لدى المكسيك، وتقرّب بين مواقف الدول. وأكد مندوب المكسيك أن الجمعية العمومية، بالعمل على أساس مبدأ التعاون الدولي والاهتمام بالصالح العام، يجب أن تكون قادرة على التوصل إلى حل توافقي بشأن هذه المسألة الهامة التي من شأنها التأكيد مجدداً على الدور القيادي للايكاو في الحد أو خفض من انبعاثات الطيران التي ساهمت في تغير المناخ العالمي. وسوف يتقدم في وقت لاحق من المناقشة باقتراحين لتعزيز مشروع النص.

١٤- وأعرب مندوب الجزائر عن ارتياحه للتقدم الذي أحرزته الايكاو في دورها القيادي للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وأعرب عن دعمه لموقف الدول الأفريقية بشأن الطيران وتغير المناخ المنصوص عليه في الورقة WP/272، الذي كانت دولته من المشاركين في إعدادها. وأكد على أنه ينبغي النظر في هذه المسألة في سياق المفاوضات والعمليات الجارية بشأن الاتفاقية الإطارية للأمم المتحدة بشأن تغير المناخ (UNFCCC)، وعلى أنه لا ينبغي استباق الحكم على نتائجها. وعلاوة على ذلك، فإنه ينبغي اتخاذ القرارات المعنية بتنظيم انبعاثات الطيران مع مراعاة المبادئ الأساسية للاتفاقية الإطارية، لا سيما الإنصاف،



والمسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR)، والمسؤوليات التاريخية. وقد كان من الضروري التأكد من أن التدابير التي وافقت عليها الجمعية العمومية لم تعرقل نمو الطيران المدني في الدول النامية، وخاصة تلك الدول ذات القدرات المحدودة. ومشيراً إلى أن تنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق يمكن أن يسفر عن تكاليف إضافية ويؤدي إلى انخفاض المنافسة، ووضع دول النامية بالتالي في وضع غير مؤات، فقد أكد مندوب الجزائر مجدداً على ضرورة الإشارة إلى المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR) في مشروع البيان الموحد. وفي معرض التأكيد على أن التدابير القائمة على آليات السوق لا ينبغي أن تحل محل الإجراءات المعنية بتمويل تدابير التخفيف من آثار تغير المناخ، فقد أكد على أهمية مضاعفة الدول لجهودها الرامية إلى تحقيق أهداف التمويل المحددة في مؤتمري تغير المناخ اللذين عقدا في كوينهاغن وكانكون في عامي ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ على التوالي.

١٥- وقد أكد مندوب الجزائر أن خطط العمل المعنية بأنشطة الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لدى الدول النامية يجب تكون على أساس طوعي ومع تقديم المساعدة المالية والتقنية/التكنولوجية المناسبة. وأكد أيضاً على أنه ينبغي للايكوا أن تقدم معلومات إضافية عن الآثار المحتملة لاستخدام أنواع الوقود البديلة المستدامة لأغراض الطيران على الدول التي تفتقر إلى القدرة على إنتاج مثل هذه الأنواع، فضلاً عن التحول إليها وتحسين كفاءة الوقود. واقترح مندوب الجزائر أن تجري الايكوا دراسة وتقيماً للآثار الاجتماعية-الاقتصادية لنشر مثل هذه الأنواع من الوقود البديلة. وفي إشارة حينذاك إلى مشروع البيان الموحد، فقد تساءل عن استخدام عبارة "تشجع أيضاً" في الفقرة ١١، واقترح إعادة النظر فيها. وأوضح مندوب الجزائر أنه يستصوب استخدام عبارة "استمرار تشجيع".

١٦- واعتبر مندوب المملكة العربية السعودية أن مشروع البيان الموحد المذكور يميل لترجيح كفة الدول المتقدمة، واقترح أن يجري تشكيل فريق عمل لاستعراض ذلك. وأشار إلى ما يلي: إدراج جميع المقترحات التي تقدم بها الاتحاد الروسي في الورقة WP/275 فيه؛ واعتماد معظم الاقتراحات التي تقدمت بها الولايات المتحدة في الورقة WP/234، باستثناء إطار التدابير القائمة على آليات السوق المشار إليها في الفقرة ٢-٥-٢، نظراً لأن المملكة العربية السعودية ترى أن هذا الاتفاق المتبادل فيما بين الدول يجب أن يتحقق قبل تنفيذ مثل هذا الإطار؛ وإجراء دراسة شاملة لتحديد الآثار المترتبة على الاقتراحات المقدمة من دول الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) في ورقة العمل WP/83 [مع التنقيح رقم ١ (باللغة الفرنسية فقط)]، لا سيما ما يتعلق منها بالدول النامية؛ وأنه ينبغي لبرنامج العمل المقترح لتصميم الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق المشار إليها في الفقرة ٣-٥-٣ من الورقة ذاتها أن يأخذ بعين الاعتبار تأثير هذه التدابير على النقل الجوي، لا سيما في الدول النامية؛ وبالإشارة إلى الفقرة ٣-٥-٤، التي تقتضي الحصول على موافقة مشتركة قبل المضي قدماً في إطار من أجل التدابير القائمة على آليات السوق، فقد أيد مندوب المملكة العربية السعودية الورقات المقدمة من فييت نام و٤٤ دولة أفريقية (WPs/350) و(272).

١٧- وفيما يتعلق بأنواع الوقود البديلة المستدامة لأغراض الطيران، لاحظ مندوب المملكة العربية السعودية أن دولته روجت لاستخدام الطاقة النظيفة، لا سيما طاقة الرياح والطاقة الشمسية. وأيد المقترحات التي تقدمت بها البرازيل وإندونيسيا والدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) في هذا الصدد ليرجى الرجوع إلى ورقات العمل WPs/305، و164/، و165/، و83/ مع التنقيح رقم ١ (باللغة الفرنسية فقط)]. ولاحظ أن الوقود الحيوي يمكن أن يكون له آثار سلبية على الأمن الغذائي وبالتالي على هدف القضاء على الفقر، وأشار مندوب المملكة العربية السعودية إلى أن بعض الورقات قد أوضحت أن آثارها السلبية كانت أكبر من تلك التي لأنواع الوقود التقليدية لأغراض الطيران المستخدمة حالياً. ومشيراً إلى أن دولته كانت بالتالي غير متأكدة بشأن ما إذا كان الوقود الحيوي هو السبيل الصحيح للمضي قدماً، فقد شدد على ضرورة إخضاع ذلك للتدقيق العلمي والتقني. ولهذا السبب فقد دعمت المملكة العربية السعودية اعتماد برنامج العمل المذكور لاستكمال تصميم الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق على النحو المبين في الفقرة ٣-٥-٣ من الورقة WP/83 [مع التنقيح رقم ١ (باللغة الفرنسية فقط)].

١٨- وأشار مندوب البرازيل إلى أنه بموجب المادة ٢-٢ من بروتوكول كيوتو، فإنه يتعين على الدول متابعة الحد أو الخفض من الانبعاثات الناجمة عن أنشطتها الجوية أو البحرية بالعمل من خلال الايكوا ومن خلال المنظمة البحرية الدولية (IMO) على التوالي. وبينما كان هناك اعتراف بمبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR)، دون تحفظ، في المنظمة البحرية الدولية، فقد شوهد تردد كبير في الالتزام به في الايكوا، وكانت الحجة في ذلك بأنه كان يتعارض مع مبدأ عدم التمييز المنصوص

عليه في اتفاقية شيكاغو. ولدحض الحجة القائلة بأن مبادئ CBDR تتنافى مع عدم التمييز، فقد أشار مندوب البرازيل إلى أن تنفيذ مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة يكون معنياً بالدول، وفقاً لمسؤوليتها التاريخية نحو تغير المناخ، بينما يكون تنفيذ مبدأ عدم التمييز معنياً بشركات الطيران. وشدد على ضرورة دعم الدول النامية لكي تتمكن من معالجة الانبعاثات الناجمة عن أنشط الطيران لديها على أساس تكافؤ الفرص.

١٩- بعد ذلك أسهب مندوب البرازيل في تفصيل عدد من التحفظات التي أبدتها دولته بشأن مشروع البيان الموحد. وأشار إلى الفقرة ٢٠، حيث إنه على الرغم من أن الايكاو قد درست الجدوى الفنية للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من أجل التوصل في نهاية المطاف إلى توافق في الآراء في هذا الشأن، وقد أبدت دولته حذرها حول المسارعة بالبت بشأن إعداد مثل هذه الخطة دون إجراء مزيد من الدراسات لتحديد خطورة آثارها المحتملة على الدول النامية من النواحي الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، وذلك وفقاً للفقرة ١٨ من قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ والورقات المقدمة من الاتحاد الروسي والمملكة العربية السعودية و ٥٤ دولة أفريقية (WPS/250، و 275، و 176، و 272)، وهو ما أبدته البرازيل.

٢٠- وفي معرض اقتراح حذف الفقرة ١٧، التي لم تحظ بإجماع في الايكاو، أكد مندوب البرازيل أنه لم يكن من المناسب إحياء التدابير القائمة على آليات السوق على المستوى الإقليمي في منتدى متعدد الأطراف. وجزم بأن ذلك لن يؤدي سوى إلى توسيع الهوة بين مواقف الدول وجعل الحوار أكثر صعوبة.

٢١- وقد أكد مندوب البرازيل أن المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة لدى الدول النامية يجب أن تُذكر بوضوح في مشروع البيان الموحد لتفادي الخلط مع مفهوم المسؤولية التاريخية للدول المتقدمة عن تغير المناخ. ولم تؤيد البرازيل الإشارة إلى المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة للدول المتقدمة، أو إلى الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC) من تلك الدول المتقدمة.

٢٢- وفيما يتعلق بالأهداف الطموحة العالمية، لا سيما الهدف الطموح العالمي الجماعي المتوسط الأجل المعني بالحفاظ على صافي انبعاثات الكربون العالمية الناجمة عن الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠ عند نفس المستوى، أي النمو الخالي من الكربون المشار إليه في الفقرة ٧ من مشروع البيان الموحد، وأشار مندوب البرازيل إلى أنه ينبغي تحقيق ذلك من خلال شركات الطيران دون تدخل حكومي من أجل ضمان حق شركات الطيران لدى الدول النامية في التطور والنمو. وترى دولته أنه ينبغي للايكاو أن تؤدي دوراً محورياً في معالجة الشأن المتعلق بتخفيف انبعاثات الطيران من خلال سلة شاملة ومتنوعة من التدابير. وتعتبر البرازيل أن الايكاو لديها إمكانات كبيرة لإحراز تقدم في المسائل التقنية المتعلقة بالطيران وتغير المناخ، بتطوير أنواع الوقود البديلة المستدامة لأغراض الطيران والتدابير التكنولوجية والتشغيلية. وفي إطار التأكيد على أن مشروع البيان الموحد يجب أن يركز بدرجة أكبر على وجهة النظر هذه، فقد وافق مندوب البرازيل على ضرورة تشكيل فريق عمل لاستعراض وتحليل مشروع النص، ووضع صيغة جديدة لذلك.

٢٣- وفي الختام، أبلغ مندوب البرازيل اللجنة التنفيذية بأن الوكالة الوطنية للبترول والغاز الطبيعي والوقود الحيوي لدى دولته قد اعتمدت، في ٢٤ أبريل عام ٢٠١٣، قراراً يقضي بأن جميع أنواع الوقود البديلة التي تفي بمعايير الجمعية الأمريكية للاختبار والمواد (ASTM) يمكن استخدامها لأغراض الطيران المدني في البرازيل.

٢٤- وأكدت مندوبية السويد أن الحد من أي آثار سلبية لنشاط الطيران على البيئة أمر ذو أهمية كبيرة، ليس فقط لحماية البيئة، وإنما أيضاً لضمان استمرار نمو نشاط الطيران المدني، واعتباره وسيلة مستدامة للنقل ساهمت في التنمية الاقتصادية والاجتماعية العالمية. وكانت دولتها مقتنعة بأنه من أجل تحقيق هذا الهدف، فيجب على الايكاو ودولها الأعضاء إبداء القدوة والقيادة باتخاذ تدابير للحد أو خفض من الانبعاثات الناتجة عن الطيران التي ساهمت في تغير المناخ عالمياً. وفي ضوء التباين الشديد في الآراء الواردة في الورقات التي قُدمت خلال هذه الجلسة والجلسة السابقة، فإن السويد اعتبرت أن مشروع البيان الموحد المعروض في الورقة WP/34 يقدم حلاً وسطاً مرضياً. فهو يمثل مجموعة شاملة مقبولة، ويوفر أساساً متيناً للايكاو لاتخاذ خطوة حاسمة وإيجابية نحو التصدي لآثار تغير المناخ الناتجة عن الطيران الدولي.

٢٥- أقر مندوب بوركينا فاسو بجميع الجهود التي بذلها الأمين العام لمساعدة الدول، لا سيما من أجل وضع خطط عملها الوطنية من أجل أنشطة الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. ومع الاحتفاظ بتعليقاته على مشروع البيان الموحد، فقد أشار

الى أن العمل الشاق المبذول في إطار التوصل إلى النص المقترح، وناشد المندوبين أن يضعوا جانباً مصالحهم الوطنية في روح من التوافق الذي دعت إليه اتفاقية شيكاغو من أجل التحرك إلى الأمام ومعالجة موضوعات هامة أخرى.

٢٦- وفي إطار التأكيد على أن الجمعية العمومية تشكل فرصة تاريخية لتحديد مسار التخفيف من الآثار الخطيرة والضارة لتغير المناخ على كوكب الأرض، فقد شدد مندوب شيلي على أن جميع الدول لديها مسؤولية مشتركة لقيام كل بدورها، حتى مع تباين مسؤولية كل منها. فلا يمكن استخدام مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR) لمنح إعفاء كلي لبعض الدول من اتخاذ تدابير التخفيف. وفي سياق الإعراب عن دعم الورقة WP/34 في مجملها، فقد أكد مندوب شيلي أن جميع التدابير الواردة فيها، ككل، من شأنها أن تمكن من تحقيق الأهداف الطموحة التي حددتها الايكاو كمنظمة دولية للحد أو الخفض من الأثر البيئي للانبعاثات الناجمة عن نشاط الطيران. بيد أن دولته لديها شواغل إزاء الفقرة ١٧ من مشروع البيان الموحد: فمع الاعتراف بأنه، وفقاً لمبدأ سيادة الدولة، فإن الدول أو مجموعات الدول بوسعها وضع تدابير قائمة على آليات السوق، ليس فقط على الصعيد العالمي، وإنما أيضاً على الصعيدين الوطني والإقليمي، فإنها ترى أن وضع مثل هذه التدابير على الصعيدين الوطني والإقليمي على مدى السنوات الثلاث المقبلة من شأنه أن يؤدي إلى خلط قد يشكل عائقاً أمام بناء الجمعية العمومية المقبلة في عام ٢٠١٦ لخطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وبالتالي فإنه ينبغي للجمعية العمومية النظر بعناية في الفقرة ١٧.

٢٧- وعلى الرغم من موافقته على معظم ما ورد في البيان الموحد المقترح، فإن مندوب الهند لم يوافق على النص المتعلق بالتدابير القائمة على آليات السوق، مشيراً إلى الملاحظات ذات الصلة التي قدمها الاتحاد الروسي والمملكة العربية السعودية والدول الأفريقية ودولة الإمارات العربية المتحدة في ورقات العمل WPs/ 250، و 275، و 176، و 272، و 258. وتدور هذه الملاحظات، في معظمها، حول معارضة الفقرات ١٧ و ١٨، وبشكل جانبي، الفقرة ١٩، وهو ما كان قوبل أيضاً بمعارضة العديد من الممثلين في المجلس. وفي معرض الاقتراح بالاحتفاظ بالنص الأصلي للفقرة ١٤ لكي تشير إلى الدول المشاركة في مشاورات ومفاوضات بناءة، ثنائية و/أو متعددة الأطراف مع دول أخرى، بغية التوصل إلى اتفاق بشأن تدابير جديدة قائمة على آليات السوق، وبشأن تنفيذ التدابير القائمة، فقد أكد مندوب الهند على الأهمية المطلقة لمبدأ الاتفاق المتبادل.

٢٨- وفي معرض شرح اعتراضه على الفقرتين ١٧ و ١٨، أكد مندوب الهند أن الفقرة ١٧ لم تكتف فقط بإعادة شكل آخر من خطة الاتجار بالانبعاثات (ETS) في الفترة السابقة على الاعتماد المحتمل للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في عام ٢٠١٦، وإنما مكنت أيضاً من وضع خطط تأثرية من شأنها أن توجد حتماً ما لم يحظ الاتجار بالانبعاثات المذكور بموافقة عالمية. وقد خلقت هذه المخططات التأثرية خلطاً كانت له عواقب وخيمة على أوساط صناعة الطيران. وجزم مندوب الهند، على أساس التعليقات التي سبق الإدلاء بها، بأن عدداً كبيراً من الدول لم يوافق على وجود شكل آخر من أشكال خطة الاتجار بالانبعاثات في الفترة الانتقالية المذكورة وعلى الخطط التأثرية. وفي إشارة إلى أن المفاهيم الأخرى التي جاءت في الفقرة ١٧ فيما يتعلق بسيادة الدولة واستبعاد التحليق فوقها، فقد أكد على أن هذه المسألة القانونية المعنية بتغطية التحليق فوق الدولة في حاجة إلى الدراسة. واعتبر مندوب الهند أن الخطة الواردة في الفقرة ١٧ كانت مجتزأة، حتى إن نموذج توليد الإيرادات لن يغطي تكاليف إدارتها. وقد خُلف ذلك حقيقة أنه كان أمراً مثيراً للجدل، وانقسم حوله كل صانع قرار في الجمعيتين العموميتين السابقتين أو الثلاث جمعيات عمومية سابقة. واستفسر عن سبب استبعاد مبدأ الاتفاق المشترك من الفقرة ١٧.

٢٩- وإذ لاحظ أنه قد أدخل على الفقرة ١٧ ليس فقط مفهوم السيادة للدولة، وإنما لمجموعة من الدول على المجال الجوي، فقد سلط مندوب الهند الضوء على عدم وجود تعريف لمصطلح "مجموعة من الدول" في منظومة الأمم المتحدة. فاتفافية شيكاغو، على وجه الخصوص، لا تتضمن تعريفاً له، ولم تقم الجمعيات العمومية السابقة بتعريف هذا المصطلح. وإذ أشار إلى أن الاختيار الحاسم لسيادة مجموعة من الدول على المجال الجوي هو قدرة السلاح الجوي لإحدى دول المجموعة على ممارسة السيادة على دولة أخرى في المجموعة ذاتها، فقد أكد مندوب الهند أن هذا المفهوم يحتاج إلى دراسة قانونية غير متحيزة.

٣٠- كما سلط مندوب الهند الضوء على أنه عند قراءة الفقرتين ١٧ و ١٨ معاً، فإن عتبة الحد الأدنى بقيمة ١ في المائة تنطبق على عشرين وبنيف فقط من أصل ١٩١ دولة عضواً. وفي حين أنه لا يعارض مفهوم عتبة الحد الأدنى، فإنه يرى ضرورة مراجعته وتطبيقه فقط على الدول التي تستحق ذلك. وفي إشارة بعد ذلك إلى مفهوم الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة

(SCRC)، فقد أكد مندوب الهند أن تمديد هذا المبدأ إلى الدول المتقدمة من شأنه أن يفتح باباً لا يُسد من الاعتبارات. ولذلك فإنه يرى أنه ينبغي تطبيقه على الدول النامية فقط.

٣١- أما مندوب نيجيريا فقد أعرب عن تأييده الكامل لمشروع البيان الموحد، الذي كانت ولادته بروح التوافق، وشكل توازناً بين مختلف وجهات نظر المندوبين في المجلس. كما أيد الورقة WP/272 المقدمة من ٥٤ دولة أفريقية، بما في ذلك نيجيريا. إلا أنه اعتبر أن التحليل الكمي لعتبة الحد الأدنى للتدابير القائمة على آليات السوق الذي أجرته شركة MVA للاستشارات بتكليف من الايكاو بمقتضى قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩، الفقرة ١٦ (انظر الفقرة ٣-١ من الورقة WP/29 التي قدمها المجلس) لم يكن قاطعاً، كما جاء غير متوازن بدرجة كبيرة. وتأكيداً لأنه كان يتعين أن يدل على مدى التأثيرات والتشوهات السوقية المحتملة، فقد لاحظ مندوب نيجيريا أن التحليل قد أسفر عن اعتقاد خاطئ بأن عتبة الحد الأدنى ستكون سلبية بالكامل، وستؤدي إلى تشوهات سوقية واسعة النطاق. لذلك فقد اقترح مندوب نيجيريا إجراء تحليل كمي أكثر تعمقاً وعلمية لإثبات أن عتبة الحد الأدنى بقيمة ١ في المائة ستكون من الصالة بحيث لا تحدث أي تشوها في السوق. الأمر الذي من شأنه أن يخفف المخاوف التي أعربت عنها بعض الدول.

٣٢- وأعرب مندوب إيطاليا عن دعمه القوي للورقة WP/83 [مع التنقيح رقم ١ (باللغة الفرنسية فقط)] المقدمة من دول الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، ولجميع الأنشطة والتدابير الرامية إلى الحد من الآثار البيئية للطيران المدني الدولي. وكانت دولته قد شاركت بفعالية في جميع المبادرات الأوروبية المعنية بتحديث نظم إدارة الحركة الجوية، التي حققت تحسينات في عمليات الطيران وكفاءة في استهلاك الوقود دون تكبد المزيد من التكاليف. ومؤكداً أن المطلوب كان إحراز نتائج حقيقية وفعالة، فقد أكد مندوب إيطاليا على أهمية الالتزام بتحقيق المعيار العالمي الصارم لثاني أكسيد الكربون من أجل الطائرات باعتباره أمراً ذا أولوية عالية. وبينما رحب بالعمل المستمر في هذا الشأن للجنة حماية البيئة، فقد أكد على أنه إلى أن تحقق تلك الأنشطة أغراضها بشكل كامل، فإن الطيران المدني بحاجة إلى تدابير أخرى لضمان النمو العادل المستدام. ومع التأكيد بأن التدابير القائمة على آليات السوق قد شكلت أولوية رئيسية لدولته في هذا الوقت، فقد أشار مندوب إيطاليا أنه يؤيد الجمعية العمومية في مسعاها إلى تصميم خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بحلول عام ٢٠١٦، لكي يبدأ تنفيذها اعتباراً من عام ٢٠٢٠. وإيطاليا مدركة لضرورة احترام الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC) في إطار الحد من تشوه السوق وضمان تحقيق المنافسة العادلة بين مشغلي الطائرات. وأكد مندوب إيطاليا أن الجمعية العمومية قد قدمت الآن فرصة تاريخية للتوافق حول وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، مما يلبي بالتالي هدف الايكاو الاستراتيجي المتعلق بالتنمية الاقتصادية للنقل الجوي.

٣٣- وأكد مندوب ألمانيا على الأهمية القصوى لأن تبرهن الايكاو على دورها القيادي في معالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني، وعلى أن قطاع الطيران لديه الرغبة والقدرة على الحفاظ على الزيادة في المعدل العالمي لدرجة الحرارة إلى أقل من درجتين مئويتين. ولما كان الطيران المدني صناعة عالمية، كان من الضروري أن يكون الحل عالمياً. وبناءً عليه، فقد رحبت ألمانيا بتحديد مشروع البيان الموحد المذكور لجدول زمني واضح يقابله برنامج من أجل تطوير خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، التي ستبت بشأنها الجمعية العمومية القادمة في عام ٢٠١٦، بهدف تنفيذها اعتباراً من عام ٢٠٢٠. كما رحبت دولته بنهجها الشامل، الذي شمل التدابير الفنية والتشغيلية، وكذلك أنواع الوقود البديلة المستدامة لأغراض الطيران. ومع ذلك، فسيكون من الضروري أن تلبى التدابير القائمة على آليات السوق الأهداف المتوسطة والطويلة الأجل الرامية إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجم عن قطاع الطيران الذي يتوقع أن يشهد مزيداً من النمو. ونظراً لأن ألمانيا ترى أن تلك الأهداف قد عولجت بطريقة واضحة ومتوازنة في الورقة WP/83 [مع التنقيح رقم ١ (باللغة الفرنسية فقط)] المقدمة من دول الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، فإنها تؤيد تلك الورقة تأييداً كاملاً. وفي إطار دعم النص الكامل لمشروع البيان الموحد بشكله الحالي، بما في ذلك الإطار المعني بالتدابير القائمة على آليات السوق على المستوى الإقليمي، فقد حذرت ألمانيا من تعريض الإنجازات التي تحققت من خلال المناقشات المكثفة لمخاطرة إدخال عناصر جديدة يحتمل أن تكون مثار جدل.

٣٤- وفي معرض التأكيد على أهمية إبداء الدول النامية للاحترام الكامل لمبادئ وأحكام الاتفاقية الإطارية وبروتوكول كيوتو التابع لها، أكدت مندوبة كويا ضرورة الاعتراف صراحة في مشروع البيان الموحد بمبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة

(CBDR) من أجل تأصيل التمييز القانوني بين التزامات الدول المتقدمة والدول النامية في مكافحة تغير المناخ. ولهذا السبب، فقد أبدت كوبا تحفظاً على الفقرة ٧ من التقرير. وفي معرض التأكيد أيضاً على أهمية قيادة الايكاو للجهود المبذولة من أجل الحد أو خفض من الانبعاثات الناتجة عن الطيران المدني الدولي التي ساهمت في تغير المناخ، فقد لاحظت مندوبية كوبا أن تطوير النقل الجوي قد لعب دوراً أساسياً في تسهيل التجارة العالمية. وبالتالي، فمن شأن التدابير القائمة على آليات السوق أن تؤثر تأثيراً كبيراً في التنمية الاجتماعية-الاقتصادية للدول. وأشارت إلى أنه قد ثبت أن الدول النامية هي التي عانت أكثر من غيرها من آثار تغير المناخ. لذلك، فقد كان لكوبا مخاوف جدية بشأن الفقرتين ١٧ و ١٨ من مشروع البيان الموحد. وإذ أكدت مندوبية كوبا مجدداً أن تغير المناخ مشكلة عالمية تتطلب استجابة عالمية تأخذ بعين الاعتبار مصالح واحتياجات جميع الدول، وأشارت إلى أنه لهذا السبب دعت الدول التي شاركت في ندوة الايكاو بشأن الطيران وتغير المناخ (مونتريال، ١٤-١٦ مايو ٢٠١٣) إلى إعداد خريطة طريق لوضع برنامج عمل وأنشطة في مجال الطيران المدني لمعالجة قضية تغير المناخ. وأكدت أن هناك حاجة أيضاً إلى اتفاق جميع الدول الأعضاء في الايكاو بشأن مفهوم الطيران المستدام والسييل إلى تحقيق ذلك والنتيجة المرجوة. وقد أيدت مندوبية كوبا الورقة WP/275 التي قدمها الاتحاد الروسي، وكذلك التعليقات التي أدلى بها مندوب البرازيل.

٣٥- أيد مندوب الكاميرون التعليقات التي أدلى بها مندوب نيجيريا فيما يتعلق بالفقرة ٣-١ من الورقة WP/29 وضرورة إجراء تحليل كمي أكثر تعمقاً وعلمية لعتبة الحد الأدنى من أجل التدابير القائمة على آليات السوق. وفي معرض تأييد الورقة WP/30 التي قدمها المجلس أيضاً، دعا مندوب الكاميرون الايكاو إلى وضع خطط عمل مشتركة لأنشطة الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بواسطة مجموعات الدول. كما أيد مندوب الكاميرون الورقة WP/31 التي قدمها المجلس، والإجراءات المقترحة المتعلقة بمساعدة الدول على إعداد وتنفيذ خطط أعمالها وتسهيل حصولها على نقل التكنولوجيا وبناء القدرات والموارد المالية. وقد أيد كذلك الورقة WP/272 المقدمة من ٥٤ دولة أفريقية، بما في ذلك الكاميرون، ومواصلة العمل على تنفيذ خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق اعتباراً من عام ٢٠٢٠، وهي خطة ترمي إلى خفض الانبعاثات الناتجة عن الطيران. وفي سياق الاعتراف برغبة بعض الدول في وضع تدابير قائمة على آليات السوق على المستوى الوطني أو الإقليمي قبل عام ٢٠٢٠، فقد أكد مندوب الكاميرون على ضرورة وضع إطار من المبادئ العامة لتطبيقها على شركات الطيران لدى الدول الأخرى. وفي إطار المزيد من التأكيد على أنه ينبغي أن يعكس مشروع البيان الموحد مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR) ومبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC)، اللذين أبرزتهما الورقة WP/272، فقد أكد المندوب أن إدراجهما يمكن من ضمان تحقيق التنمية المستدامة للنقل الجوي.

٣٦- واعترف مندوب أستراليا بجهود معالجة انبعاثات الطيران التي بذلها، منذ الجمعية العمومية الماضية، كل من الأمانة العامة والمجلس والفريق الرفيع المستوى المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ (HGCC) وفريق الخبراء الداعم، فضلاً عن الدور البناء الذي لعبته أوساط صناعة الطيران، لا سيما العمل الذي جرى مؤخراً بقيادة اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA). وقد وافقت حكومة أستراليا على أن الايكاو هي المحفل المناسب لمعالجة هذه القضية الهامة حيث كان ممثل أستراليا فعالاً في هذا المحفل. كما كانت شركتا طيرانها الدوليتان، كانتاس وفيرجن أستراليا، تشاركان بنشاط في الأعمال ذات الصلة بهذه الصناعة. وإذ يشير إلى أنه في أعقاب الانتخابات العامة في ٧ سبتمبر ٢٠١٣، قد تشكلت حكومة جديدة برئاسة وزير جديد، معالي السيد توني أبوت، عضو البرلمان، فقد أشار مندوب أستراليا إلى أن الحكومة الجديدة قد أكدت مجدداً الالتزام بتحقيق خفض مقداره ٥ في المائة في انبعاثات أستراليا بحلول عام ٢٠٢٠. وقد استند نهج الحكومة لتحقيق هذا الخفض على العمل المباشر. وهناك توجه نحو إلغاء ضريبة الكربون المحلية التي فرضتها الحكومة السابقة.

٣٧- وقد عبرت أستراليا عن دعمها للعمل المستمر الذي تضطلع به الايكاو من أجل اتخاذ تدابير عملية ومباشرة لخفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي من خلال جملة أمور تتضمن إجراء تحسينات تشغيلية، واستيعاب تكنولوجيا الطائرات والمحركات، وتحديد معايير للانبعاثات، واستنباط أنواع الوقود البديلة المستدامة لأغراض الطيران، وتحسين إدارة الحركة الجوية، والعمل على خطط عمل الدول المعنية بأنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وعلى الرغم من معارضة العمل المتواصل الذي تبذله الايكاو من أجل إعداد خطة عالمية واحدة للتدابير القائمة على آليات السوق لكي تنتظر فيها الجمعية العمومية المقبلة في عام ٢٠١٦، فإن ذلك لا يعني أي التزام لدعم مثل هذا التدبير، متى صار في شكله النهائي. وكانت أستراليا ترى أنه لا ينبغي النظر في هذه الخطة إلا إذا كانت فعالة من الناحية العملية في السوق التجاري العالمي للطيران الدولي. ومن الأهمية بمكان مراعاة

ما يلي: أن تشارك أوساط صناعة الطيران مشاركة وثيقة في هذا العمل؛ وأن يحظى أي اقتراح مقدم بدعم أوساط الصناعة، وأن يعكس تصميم أي خطة مبدأ اتفاقية شيكاغو من حيث المساواة في المعاملة بين الناقلين والحد من تشوهات السوق. وفيما يتعلق بالتطبيق المؤقت على النطاق الوطني أو الإقليمي للتدابير القائمة على آليات السوق على شركات طيران لدى دول أخرى، فإن أستراليا ستواصل معارضتها لتطبيق مثل هذه التدابير من جانب واحد قبل التوصل إلى صيغة نهائية لإطار واضح أو أي سلطة أخرى تقرها الايكاو.

٣٨- أكد مندوب جمهورية كوريا على ضرورة التعاون والاحترام المتبادل فيما بين الدول فيما يتعلق بوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لمعالجة انبعاثات الطيران. وأشار إلى دعم دولته لمشروع البيان الموحد، ليس لرضاها الكامل عن النص، وإنما لأنها تقدر وتحترم نتيجة العمل الذي اضطلع به المجلس والأمانة العامة ومثابرتها على التعاون في هذا الصدد.

٣٩- وإذ يشير إلى أن دولته قد قدمت، في الورقة WP/275، مقترحات لتعديل مشروع البيان الموحد، وفي إطار ملاحظة تباين وجهات النظر التي أعرب عنها بشأن التغييرات التي اقترحتها المجلس على قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩، فقد أعرب مندوب الاتحاد الروسي عن دعمه لتشكيل فريق عمل لاستعراض مشروع النص، على النحو الذي اقترحه مندوب المملكة العربية السعودية ويدعم من مندوب البرازيل. وكان وفده مستعداً للمشاركة بفعالية في عمل هذا الفريق.

٤٠- في معرض الاعتراف بمختلف المبادرات للدول الأعضاء في الايكاو وأوساط الصناعة لجعل النقل الجوي أكثر استدامة، فقد أكد مندوب غواتيمالا أن آثار تغير المناخ أصبحت مضاعفات لحالات من عدم التناسق، مما يفاقم من مستوى الفقر ويعرقل عملية التنمية في الدول المستضعفة. وأشار إلى أن غواتيمالا، شأنها شأن دول أخرى في أمريكا الوسطى وبعض الدول في منطقة البحر الكاريبي، كان قد تم إدراجها، في السنوات القليلة الماضية، ضمن قائمة الدول الأكثر عرضة لتأثيرات تغير المناخ التي أعدتها الاتفاقية الإطارية للأمم المتحدة. وفي إطار إشارته إلى المبادرات الهامة التي تضطلع بها الايكاو فيما يتعلق بخطة عمل الدول والتقدم الكبير الذي أحرزته الصناعة فيما يتعلق بأنواع وقود الطيران، فقد أكد مندوب غواتيمالا أنه كان من الممكن، بل ومن الضروري إحرار تقدم في مجالات أخرى مع استمرار المناقشات بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. ومع تسليط الضوء على أن نشاط الطيران يطلق ما يقرب من ٥٤٠ مليون طن من ثاني أكسيد الكربون سنوياً في الغلاف الجوي، فقد أكد أن صعوبة الحد من ذلك دون تدابير مكملة مثل التدابير القائمة على آليات السوق.

٤١- في سياق التعبير عن التأييد لمشروع البيان الموحد المذكور، وافق مندوب غواتيمالا الرأي مع المتحدثين الآخرين بأنه قدم فرصة لإحراز تقدم. ومع ذلك، فبينما تحترم دولته سيادة الدول، إلا أنها لم تدعم تطوير خطط وطنية أو إقليمية مستقلة للتدابير القائمة على آليات السوق، وذلك لأنها رأت أنها ستعرق تحقيق الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وعلاوة على ذلك، فغواتيمالا كلها ثقة بقدرة الايكاو على التوصل إلى حل عالمي شامل للمشكلة العالمية المعنية بالآثار البيئية للطيران على المناخ. ومع الإشارة إلى أنه كان أمام المجلس ولجنة حماية البيئة الكثير من العمل الذي يتعين القيام به، فقد أكد مندوب غواتيمالا ضرورة قيام لجنة حماية البيئة بتحليل وتحديد العوامل الرئيسية، مثل: تطبيق المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران الدولي؛ ومنهجية المحاسبة عن انبعاثات الطيران؛ ونظام تعويض الكربون، بما في ذلك آليات المرونة؛ وطرق تفادي تشوه السوق؛ وسبل ضمان الموارد المستدامة اللازمة للتخفيف من آثار تغير المناخ، والتكيف مع آثار تغير المناخ في تلك الدول التي كانت الأكثر تأثراً بها.

٤٢- مع ملاحظة أن الحلول لهذه القضية البيئية المتمثلة في تغير المناخ كانت ذات أهمية كبيرة للبشرية نظراً لأنها تؤثر على بقاء الحياة على الأرض، فقد أكدت مندوبية فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) على ضرورة التوصل إلى حلول توافقية متوازنة بالتعاون مع جميع الدول التي لم تعرقل التنمية المستدامة للنقل الجوي. إذ كانت تلك قضية معقدة بكل جوانبها التشغيلية والاقتصادية والاجتماعية والسياسية. ومع ذلك، فكان الجميع يسعى صوب هدف مشترك. ومع التشديد على أن دولتها قد اعتبرت أن تلك مسألة ذات أولوية، فقد أشارت مندوبية فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) إلى أن ذلك مثبت في دستور دولتها، وكذلك في خطة عملها المعنية بأنشطة الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي كانت قد قدمتها طوعاً إلى الايكاو. وقد شملت تلك الخطة بعض العناصر التي تتضمنها سلة التدابير المتفق عليها من قبل الجمعية العمومية الماضية والمنصوص عليها في مسودة البيان

الموحد الواردة في الورقة WP/34، لا سيما التدابير التشغيلية مثل تحسين خدمات إدارة الحركة الجوية، وتحسين أنواع وقود الطائرات، وتحديث أساطيل الطيران الوطنية.

٤٣- وإذ تلاحظ أن مشروع البيان الموحد يعكس النسوية التي تم التوصل إليها فيما يتعلق بالطيران الدولي وتغير المناخ، فقد أشارت مندوبية فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) إلى أنه تمشياً مع السياسة الخارجية لدولتها من أجل التوصل إلى حل توافقي تتلاقى عنده مصالح جميع الأطراف المعنية، مع احترام مبادئ القانون الجوي الدولي الساري، وهي تحديداً المبادئ الواردة في اتفاقية شيكاغو والاتفاقية الإطارية للأمم المتحدة (UNFCCC). ولهذه الأسباب، فقد دعمت دولتها الورقة WP/176 التي قدمتها المملكة العربية السعودية، لا سيما الفقرة ٥-١ ج) منها، التي دعت إلى التركيز على تدابير أكثر فعالية، غير التدابير القائمة على آليات السوق، لخفض انبعاثات الطيران، مثل التدابير التشغيلية لإدارة الحركة الجوية، وتحديث الأساطيل وتحسين نظم الملاحة الجوية، نظراً لوجود إجماع على هذه التدابير. وفي حين تحترم فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) سيادة كل دولة على الفضاء الجوي فوق أراضيها على النحو المنصوص عليه في المادة ١ من اتفاقية شيكاغو، إلا أنها اعتبرت أن التعاون والتوافق بين جميع الدول أمرٌ مطلوبٌ لتحقيق أهدافها المشتركة نظراً لأن لكل منها نهجها المختلف. ومع الاعتراف بالجهود التي تبذلها الإيكافو للوفاء بولايتها بمقتضى اتفاقية شيكاغو لضمان تكمية الطيران المدني الدولي بطريقة آمنة ومنظمة، فكان لدى فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) مخاوف من أن يؤدي تطور وانتشار التدابير القائمة على آليات السوق، بشكل فردي وغير متناغم، إلى عرقلة التنمية المستدامة للنقل الجوي. ولديها قناعة بأنه يمكن التوصل إلى حل عالمي متوازن ومجدٍ.

٤٤- في معرض إبداء الدعم للورقة WP/272 المقدمة من ٥٤ دولة أفريقية، أكد مندوب تونس على الدور القيادي للإيكافو في وضع الخطوات اللازمة للحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن الطيران على المستوى الدولي، التي أوكل بإجرائها تحت لواء الاتفاقية الإطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو التابع لها. وأكد على أن أي حل غير عالمي الطابع سيكون له تأثيرات سلبية على شركات الطيران، ومن شأنه أن يؤدي إلى تشوه السوق.

٤٥- ومع ملاحظة أن حماية البيئة مسألة ذات أولوية عالية لحكومته، فقد أكد مندوب إندونيسيا التزام دولته بالمشاركة بفعالية والإسهام في المبادرة العالمية للتخفيف من تغير المناخ وخفض انبعاثات غازات الدفيئة. وسلط الضوء على مختلف السياسات وتدابير التنفيذ التي اتخذتها إندونيسيا في هذا الصدد، وكما هو موثق في الورقة WP/165، فقد اعتبرت دولته أنه تمشياً مع خطة عملها المعنية بأنشطة الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، التي قدمتها إلى الإيكافو، كان من الضروري وجود سلة من التدابير لتحقيق خفض فعّال في الانبعاثات الناتجة عن الطيران. وبينما شكلت التدابير القائمة على آليات السوق أحد مكونات هذه السلة، فإن إندونيسيا تستصوب أن تكون تلك التدابير جزءاً من خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وكان الطيران المدني نشاطاً عالمياً يتطلب نهجاً عالمياً. ومع تفهم إندونيسيا الكامل للهدف طموح لبعض الدول أو مجموعات الدول لتنفيذ تدابير قائمة على آليات السوق لخفض بشكل فعّال ومبكر من الانبعاثات الناتجة عن الطيران، إلا أنها رأت أن انتشار تطبيق مثل هذه التدابير على المستوى الوطني أو الإقليمي من جانب واحد لن يكون الحل الأفضل. وإنما السبيل الأفضل هو الاتفاق على خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وعلى الرغم من أنها لم تنتظر إلى مشروع البيان الموحد باعتباره الحل الأمثل، إلا أنها كانت تتوخى أن يكون ذلك الحل في وجود سلة من التدابير التي تتضمن تطوير خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. ولهذا السبب، فقد أيدتها إندونيسيا بشكل كامل. ومع ذلك، ففي سياق مواصلة العمل على وضع الخطة المذكورة، كان من الضروري للمجلس أن يعالج المسألة الهامة المعنية بكيفية الحفاظ على التنمية المستدامة مع نمو قطاع الطيران المدني في كل من الدول النامية والمتقدمة.

٤٦- وفي معرض التعبير عن التأييد لمشروع البيان الموحد، أكد مندوب فرنسا على أنه نص توافقي: عكس توازناً مقبولاً في سياق التقدم المحرز؛ ووضع استراتيجية منسقة لخفض انبعاثات الطيران من خلال التقدم التكنولوجي، والتدابير التشغيلية، والتدابير القائمة على آليات السوق، التنفيذية، وأنواع الوقود البديلة المستدامة لأغراض الطيران، والتشجيع على تطوير خطط عمل الدول؛ واحترام سيادة كل دولة على مجالها الجوي، وخصوصيات الدول التي ينتج عن نشاط الطيران لديها قدراً ضئيلاً من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛ وحدد خريطة طريق دقيقة للعمل على تنفيذها في فترة السنوات الثلاث المقبلة، لاتخاذ قرار بشأنها في الجمعية العمومية المقبلة في عام ٢٠١٦. وأشار إلى أن التصريحات التي أدلى بها مندوبو المكسيك، وبوركينا فاسو، وجمهورية كوريا، وغواتيمالا لدعوة الدول إلى التوحد والتوافق حول قضية الطيران الدولي وتغير المناخ.

٤٧- لكونها من دولة غير عضو في المجلس، فقد جاءت مندوبية نيوزيلندا إلى الجمعية العمومية وقد تأهبت للإنبات إلى المناقشة، وإحسان الفهم للتسوية المتضمنة في مشروع البيان الموحد. ومع ذلك، فقد كان واضحاً من التعليقات التي أديت أن ذلك الحل الوسط لا يعني بالضرورة أن يكون توافقياً. بيد أنه كان من الأمور المشجعة وجود النهج الشامل لتخفيف أثر تغير المناخ الناتج عن الطيران الدولي فضلاً عن التصدي بشكل إيجابي من جانب أوساط صناعة الطيران الدولي للتحديات. وبالتالي فقد كانت دولتها داعمة للكثير مما جاء في مشروع البيان الموحد، بما في ذلك تلك الأحكام التي تقتضي مواصلة العمل من أجل التوصل إلى خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. ورداً على تصريحات مندوبية الولايات المتحدة فيما يتعلق بالفقرة ١٨، أشارت مندوبية نيوزيلندا أن دولتها لم تعتبر أنه يمكن نقل مفهوم المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR) على النحو الوارد في الاتفاقية الإطارية (UNFCCC) إلى الايكاو دون أن يسبب بعض الصعوبات من حيث مبادئ اتفاقية شيكاغو المعنية بعدم التمييز وبالفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي. وعلى وجه الخصوص، فلم تعتبر نيوزيلندا أن تقسيم الدول إلى متقدمة ونامية كان أساساً لتحديد أين يمكن تطبيق الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC). وعلاوة على ذلك، فلم يكن من الواضح الكيفية التي جرى بها تحديد ١ في المائة عتبة للحد الأدنى؛ وكيف سيكون تأثيرها المحتمل على تغطية أي خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق؛ وكيف سيكون التشوه المحتمل للسوق.

٤٨- وعلى الرغم من أن مشروع نص البيان الموحد الوارد في الورقة WP/34 لم يكن هو ذلك النص المستصوب لدولته، فقد أشار مندوب الدانمرك إلى أنه على أساس المناقشات التي جرت في الجمعيات العمومية السابقة والجمعية العمومية الحالية، فإن دولته تؤيدها بشدة باعتبارها الطريق الأفضل، وربما الأوحى، للمضي قدماً.

٤٩- وأشار مندوب كندا إلى أن دولته قد سعت إلى تنفيذ الأهداف والغايات الواردة في قرار الجمعية العمومية ٣٧- من خلال خطة العمل الخاصة بها بشأن انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن الطيران عن طريق الشراكة التي شكلتها حكومة كندا مع قطاع الصناعة. وقد اعترفت هذه الخطة بالدور المهم الذي تلعبه التدابير التكنولوجية والتشغيلية في معالجة هذه المسألة، سواء الآن أو في المستقبل. وفي هذا السياق، كانت كندا داعمة للنهج الشامل الذي ينطوي عليه مشروع البيان الموحد في معالجة مسألة غازات الدفيئة الناتجة عن الطيران المدني الدولي تحت مظلة الايكاو. ومع ذلك، فشأنها شأن الدول الأخرى، كانت كندا متخوفة بشأن الفقرة ١٨ (الحد الأدنى المقرر بنسبة ١ في المائة)، ووتبعاً لذلك الفقرة ١٧ (التدابير القائمة على آليات السوق على المستويين الوطني والإقليمي)، وذلك للأسباب التي أسهب فيها المندوبون الآخرون، بما في ذلك مندوبي الولايات المتحدة ونيوزيلندا. وقد اعتبرت دولته أن مشروع البيان الموحد يحتاج إلى إجراء مزيد من المناقشات خلال الأيام المقبلة، لا سيما للرد على الأسئلة التي أثارها مندوبية نيوزيلندا. كما كانت كندا تشعر بالقلق أيضاً إزاء تلك السابقة التي يمكن أن تحددها الفقرتان ١٨ و١٧، والعواقب التي قد تتجم عن ذلك، والتي يمكن أن تهدد سلامة الجهود المبذولة على مدى السنوات الثلاث المقبلة لتعزيز العمل بشأن هذه المسألة الهامة المتمثلة في انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن الطيران.

٥٠- في معرض التعبير عن دعم ورقات العمل WP/31، و32، و33، هنا مندوب الأرجنتين الايكاو على عملها في تلك المجالات، وحثها على مواصلة ذلك لإثبات أنه لا يقل عن مهمة تنفيذ الهدف الاستراتيجي للمنظمة المتعلقة بحماية البيئة. وشكر مندوب البرازيل على القائمة الشاملة التي أدلى بها وتتضمن شواغل واعتراضات العديد من الدول بشأن مشروع البيان الموحد (WP/34)، وشكر مندوب الهند لتحليله المتعمق للفقرتين ١٧ و١٨ من المشروع. ومردداً التصريح الذي أدلى به مندوب المكسيك بأن مشروع البيان الموحد يعكس التقدم المحرز، فقد أكد مندوب الأرجنتين على أن ذلك كان نتيجة للكثير من العمل الشاق، سواء داخل وخارج المجلس، على النحو الذي أدلى به مندوب بوركينا فاسو. وأكد أن الطريق إلى تحقيق التوافق الذي ينادي به المجلس خلال دورتيه الماضيتين، قد أبرزته الورقة WP/176 التي قدمتها المملكة العربية السعودية، وهو ما دعمته دولته بشدة. ووسلط الضوء على الفقرة ٣ منها، تلك الفقرة التي حددت التحديات التي تواجهها معالجة مسألة الطيران الدولي وتغير المناخ، والفقرة ٥، التي اقترحت تدابير مختلفة لمواجهةها. وفي معرض التأكيد على أن تلك التدابير تشكل الطريق الصحيح الذي يتعين اتباعه، فقد أشار مندوب الأرجنتين إلى أن ذلك يمكن المجلس من تقديم هيئة ناضجة العمل من أجل الجمعية العمومية المقبلة في عام ٢٠١٦ لاتخاذ قرار في هذا الشأن. بعد ذلك أسهب مندوب الأرجنتين في تفصيل المعالم الأربعة التي حققتها دولته في معالجة الأثر البيئي للانبعاثات الناتجة عن الطيران على المناخ، التي كانت على النحو التالي: التنفيذ الشامل للمرحلة الأولى من خطة عمل الأرجنتين المعنية بأنشطة الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛ والتجديد الكامل لأسطول شركة الطيران الرئيسية، مما أدى إلى انخفاض كبير في



استهلاك الوقود؛ وتشكيل فريق متعدد التخصصات للعمل على إنتاج الوقود الحيوي باستخدام موارد الأرجنتين الخاصة؛ واستثماراتها بملايين الدولارات في إعادة تشكيل استخدام المجال الجوي الأرجنتيني لضمان تحقيق الكفاءة المثلى.

٥١- وحث مندوب سنغافورة بقوة المندوبين على التراجع قليلاً عن مبادئهم ومواقفهم الإيديولوجية، والتركيز، بروح من التوافق، على النتائج العملية والآثار المترتبة على مشروع البيان الموحد الوارد في الورقة WP/34، والبت بشأن ما إذا كان ذلك المشروع يمثل وسيلة مقبولة للمضي قدماً.

٥٢- وأشاد مندوب الصين بالجهود الجبارة التي بذلتها الايكاو منذ الجمعية العمومية الماضية، وعلى وجه الخصوص، من قبل الفريق الرفيع المستوى المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ (HGCC)، للمضي قدماً على مسار الحد من الانبعاثات الناتجة عن الطيران الدولي. وفي معرض الإشارة إلى أن الصين، باعتبارها دولة نامية، كانت متسفة في موقفها الأساسي بشأن هذه المسألة، فقد أشار إلى أن دولته قد أيدت دور الايكاو القيادي في معالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران من خلال آلية متعددة الأطراف تشكل فيها الاتفاقية الإطارية لتغير المناخ (UNFCCC) وبروتوكول كيوتو الأساس القانوني. وبشكل عام، فقد اعتبرت الصين أن مشروع البيان الموحد يجب أن يحقق التوازن بين مصالح جميع الأطراف، وأن يسعى إلى تحقيق أعلى قاسم مشترك. وأشار إلى أن هذه القرارات لم تكن ملزمة قانوناً، وأن جدواها وفعاليتها متوقفتان على اتساع قاعدة الاعتراف بها من قبل الدول الأعضاء في الايكاو. وبالتالي فإنه ينبغي إيلاء أهمية لشواغل الدول النامية. وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي لمشروع البيان الموحد أن يحقق التوازن بين جميع القضايا بدلاً من تسليط الضوء على التدابير القائمة على آليات السوق، التي لم تكن سوى تدبير مكمل ضمن سلة من التدابير. وكان من الضروري طرح سلة من التدابير بينما يجري إحراز تقدم بشأن قضية التدابير القائمة على آليات السوق. ويجب إحراز تقدم ملموس فيما يتعلق بدعم الدول في الحصول على التمويل ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات.

٥٣- في إشارة إلى مشروع نص بيان الموحد، والهدف من النمو الخالي من الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠، فقد دعت الصين وضع أهداف لخفض الانبعاثات الناتجة عن الطيران الدولي. ومع ذلك يجب التحديد بأن تتولى الدول المتقدمة زمام المبادرة للحد من هذه الانبعاثات من أجل تعويض نمو انبعاثات الدول النامية. وعلاوة على ذلك، فإن تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق على المستويين الوطني أو الإقليمي على دولة أخرى يجب أن يكون بموافقة هذه الدولة عبر التشاور. وفي إطار التشديد على أنه طيلة ٧٠ عاماً من تشغيل الطيران المدني الدولي وتطوره، تحت قيادة الايكاو، بطريقة منظمة بسبب التمسك بمبدأ السيادة الوطنية على المجال الجوي المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو، فقد أكدت الصين على أنه يجب على الايكاو الاعتماد على مثل هذه الممارسات الناجحة في تصميم الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وأيدت تعزيز هذه الخطة العالمية شريطة بنائها على أساس متين. وينبغي أولاً إجراء دراسات جدوى مستفيضة لتقييم تأثير تلك الخطة العالمية على تطوير الطيران الدولي، لا سيما للدول النامية، بحيث يمكن إحراز تقدم راسخ. وقد كان من الضروري الامتناع من القفز إلى استنتاجات نظراً لأنه في العجلة الندامة. وفيما يتعلق بأهداف خفض الانبعاثات، فقد رأت الصين أنه ينبغي أن تعكس التدابير القائمة على آليات السوق والخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR)، فضلاً عن مبدأ مراعاة الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC) للدول النامية. وسوف تشارك الصين بفعالية في المناقشات القادمة للعمل على التوصل إلى حل بروح من التعاون والتفاهم.

٥٤- في معرض التأكيد مجدداً على الموقف الذي عبر عنه وزير النقل في جنوب أفريقيا خلال الجلسة العامة الثالثة التي عُقدت في اليوم السابق، أكد مندوب جنوب أفريقيا دعم دولته لاتباع نهج شامل للتصدي لتغير المناخ في قطاع الطيران. الأمر الذي يتطلب اتباع نهج مختلفة، بما في ذلك سلة من التدابير التي لا تشكل فيها التدابير القائمة على آليات السوق سوى عنصر مكمل لتدابير أخرى، مثل نقل التكنولوجيا، والتحسينات التشغيلية وتحسين البنى التحتية، فضلاً عن التدابير المالية وبناء القدرات. وكانت جنوب أفريقيا ترى أن مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR) والقدرات الخاصة بكل منها، ومبدأ الإنصاف، ومفهوم التنمية المستدامة وجوانب السلامة البيئية يجب أن تكون جميعها موضع الملاحظة عند استخدام أي تدبير للتعامل مع تغير المناخ. كما أنها عارضت بشدة تطبيق أي تدبير من جانب واحد على الطيران المدني الدولي في سياق التعامل مع تغير المناخ، فضلاً عن أي نوايا مماثلة في القطاعات الأخرى. فتطبيق مثل هذه التدابير من شأنه أن يمس الحق السيادي للدول، وينبغي بالتالي تثبيطه. وقد رأت جنوب أفريقيا أنه ينبغي أن ينصب التركيز بدلاً من ذلك على مبدأ التعددية، وأعربت عن تقديرها لمعالجة قضية الطيران الدولي وتغير المناخ بواسطة الايكاو، كما أعربت عن تقديرها أيضاً لمواصلة المنظمة عملها على تقديم المساعدة للدول

النامية، لا سيما فيما يتعلق بإعداد وتنفيذ خطط عملها المعنية بأنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وقد أبدت جنوب أفريقيا دعماً الكامل لتقديم خطط عمل الدول إلى الأيكاو على أساس طوعي. كما أبدت ضرورة إجراء مزيد من الدراسات على النحو المبين في قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ من التمكن من أجل اتخاذ قرار مستنير بشأن طبيعة التدابير القائمة على آليات السوق التي ينبغي اتباعها.

٥٥- في إطار التأكيد على ضرورة مواصلة الحد أو خفض من الانبعاثات الناتجة عن الطيران المدني الدولي التي أثرت على المناخ، أشارت مندوبية بيرو إلى أن مشروع البيان الموحد الوارد في الورقة WP/34 يمكن استخدامه كأساس للمضي قدماً. وكانت دولتها منفتحة للنظر في التدابير الممكنة القائمة على آليات السوق على المستوى العالمي. وكان رأيها أن تلك التدابير تشكل جزءاً من سلة من التدابير، وليست سوى تدابير اقتصادية مؤقتة ومكملة. ويجب أن يعكس مشروع نص البيان الموحد بشكل واضح تلك الطبيعة المؤقتة. وعلاوة على ذلك، ينبغي أن يتضمن المشروع شرط تعليق يمكن من خلاله إيقاف تطبيق تلك التدابير إذا كان قطاع الطيران يفي بالتزاماته البيئية عبر تنفيذ تدابير أخرى ضمن سلة التدابير. وأبدت مندوبية بيرو أن بمقدورها تزويد الأمانة العامة بمشروع نص مناظر.

٥٦- وأشارت مندوبية بيرو إلى أن دولتها رأت أنه من غير الواقعي أن تشير الفقرة ٤ من البيان الموحد إلى أن هذا البيان لا يشكل سابقة أو يستبق نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية وبروتوكول كيوتو التابع لها، حيث كان لبيرو موقف بيئي واحد في جميع المحافل الدولية التي شاركت فيها. وكانت بيرو ترى أيضاً تزي أن الفقرة ٧ أضعفت العلاقة الطبيعية التي كانت موجودة بين مفهوم الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC) وبين الدول النامية من خلال الإشارة إلى الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة، مع ذكر الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول النامية كحالة خاصة فقط ( "ولا سيما البلدان النامية" ) . واعتبر أن الفقرة ٦ المناظرة من قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ كانت مستصوبة نظراً لأنها تشير فقط إلى الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول النامية [انظر الفقرة الفرعية أ)]. كما كانت بيرو قلقة لعدم إشارة الفقرة ٢١ ب) إلى الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول النامية، ولأن الفقرة ٢٢ لم تشر إليها إلا كحالة خاصة ("وخاصة الدول النامية"). وبالإشارة إلى الفقرة ١٦، أكدت بيرو على أهمية الإبقاء على عبارة "الدخول في مفاوضات بناءً ثنائية و/أو متعددة الأطراف للتوصل إلى اتفاق" نظراً لأنها تجسد مفهوم التراضي المتبادل لتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق.

٥٧- وأشار مندوب اليابان إلى أن دولته تدعم مشروع البيان الموحد، على الرغم من أنه قد لا يكون مثالياً، وربما يكون هناك مجال لبعض التعديلات الطفيفة. إذ أنه كان نتاج مناقشات حساسة، واستند إلى مختلف آراء الدول الأعضاء. كما شكّل مشروع البيان الموحد مجموعة شاملة من التدابير لمعالجة الأثر البيئي للانبعاثات الناتجة عن الطيران على المناخ. وفي حين توجد لدى اليابان بعض المخاوف، بما في ذلك ما يتعلق بالفقرة ١٨، التي سلطت مندوبية الولايات المتحدة وغيرها الضوء عليها بالفعل، فإنها اعتبرت أن مشروع البيان الموحد كان وسيلة ممتازة للمضي قدماً، وأنه ينبغي مواصلة المناقشة في هذا الشأن بطريقة فعّالة من أجل التوصل إلى اتفاق بشأن نص نهائي.

٥٨- وأكد مندوب ليتوانيا أن جميع الدول الأعضاء الأربع والأربعين في الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) قد دعموا مشروع البيان الموحد باعتباره أفضل حل وسط ممكن.

٥٩- وأشار مندوب ماليزيا أن دولته قد أقرت مشروع البيان الموحد، وخصوصاً العمل من أجل وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لكي تنظر فيها الجمعية العمومية المقبلة في عام ٢٠١٦، التي أكدت أنها لن تستبق نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية وبروتوكول كيوتو التابع لها. وفي معرض دعم مقتضيات مراعاة الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC) فيما يتعلق ببذل جهود لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران المدني الدولي، وأكدت ماليزيا على أن أي تطبيق لهذا المبدأ يجب أن يتمسك بعدم التمييز بين مشغلي الطائرات وبدعم تشويه السوق.

٦٠- وفي معرض الإعراب عن دعم الورقات المقدمة من المملكة العربية السعودية (WP/176)، ومن الاتحاد الروسي (WP/275)، أكد مندوب بوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات) أنه في السجل الدائر من أجل البقاء على كوكب الأرض، فإن العمل على ضمان رفاه العالم اليوم لا يجب أن يؤثر في رفاه مستقبله لأن ذلك من شأنه أن يخلق مشاكل للأجيال القادمة. وبالتالي، فإن الحل لا يمكن أن يكون اقتصادياً بحثاً في طبيعته، وإنما يجب أن يؤدي كذلك إلى انخفاض كبير في مستوى التلوث. وفي سياق

تفصيل بعض التدابير التي اتخذتها دولته، أشار مندوب بوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات) إلى أن حظر دولته لاستيراد الطائرات القديمة قد حمل مشغلي الطائرات على تجهيز أساطيلهم بأحدث تقنيات الطيران. وكانت دولته تنفذ حالياً خطة جديدة للملاحة الجوية من أجل استخدام أكفأ لمجالها الجوي.

٦١- في سياق إبداء الدعم لورقات العمل WPs/176، و275، وكذلك WP/305 التي قدمتها البرازيل، أكد مندوب مصر على ضرورة إيلاء اهتمام للدول النامية، وتجنب زيادة أعبائها الاقتصادية. وأوضح أن دولته لا تدعم تطبيق تدابير من جانب واحد دون التوصل إلى اتفاق لحماية مصالح الدول النامية. وبالمثل، فقد اعتبرت مصر أنه من الضروري القيام بما يلي: إجراء دراسات لتحديد أثر الأهداف البيئية الطموحة لمشروع البيان الموحد على الدول النامية؛ وضمان احترام مبدأ المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة (CBDR)، ومبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC). وكانت جميع جهود الايكاو في هذا الصدد محل تقدير.

٦٢- وأشار مندوب سري لانكا إلى أن دولته قد أقرت بضرورة المضي قدماً، وبالتالي فإنها قد دعمت، من حيث المبدأ، مضمون مشروع البيان الموحد. إلا أنها رأت أن بعض فقراته، لا سيما الفقرتين ١٧ و١٨، تستلزم مزيداً من الدراسة المتروية مع اتباع نهج متوازن. وقد أيدت سري لانكا موقفي الهند والصين على النحو المبين في ورقتي العمل WPs/346 [التنقيح رقم ١]، و183، على التوالي، وأشار إلى أن توصيات الاتحاد الروسي بشأن التدابير القائمة على آليات السوق، المعروضة في الورقة WP/250 يجب أن تدرس أيضاً بعناية. وفي معرض دعم العديد من الورقات والتعليقات الأخرى، فقد أيدت سري لانكا الرأي الذي أعرب عنه مندوب باعتباره يحدد الطريق للمضي قدماً الأمام.

٦٣- وأشار مندوب بنغلاديش إلى أنه على الرغم من تقدير دولته للجهود التي تبذلها الايكاو وآخرون لمكافحة التدهور البيئي الناتج عن انبعاثات الطيران، فإن لديها تحفظات بشأن الفقرات ١٧ و١٨ و١٩ من مشروع البيان الموحد. ورأت أن أي تدابير يجري اعتمادها يجب أن تكون علاجية وليس عقابية. ونظراً للمخاوف التي أثارها دول عديدة، فكان من الضروري إعادة النظر في مسألة التدابير القائمة على آليات السوق. وأكد مندوب بنغلاديش أن الالتزام الأخلاقي للايكاو، كمحفل دولي، لمعالجة مخاوف الدول النامية قد تجاوز الآراء التي طرحتها الدول المتقدمة. وفي سياق تسليط الضوء على أن الأمر في شأن المساهمة في التلوث البيئي نتيجة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران لا يقتصر فقط على الطيران المدني، وإنما يشمل الطيران العسكري أيضاً، فقد شدد على ضرورة النظر في التدابير القائمة على آليات السوق بشكل كلي، مع الأخذ بعين الاعتبار لوجهات نظر الدول النامية.

٦٤- وأكد مندوب النرويج على ضرورة قيام جميع الدول ببذل المزيد من الجهد، على وجه السرعة، من أجل تحقيق هدف اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتفق عليه بشأن الحفاظ على الزيادة في المعدل العالمي لدرجة الحرارة نتيجة لظاهرة الاحتباس الحراري إلى أقل من درجتين مئويتين. وقد دعمت دولته اتباع نهج شامل للحد من التأثيرات المناخية للطيران الدولي، وبالتالي فقد أيدت الورقة WP/108 التي قدمتها الولايات المتحدة والورقة WP/83 [مع التنقيح رقم ١ (باللغة الفرنسية فقط)] المقدمة من دول الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) اللتين سلطتا الضوء على إمكانات أنواع الوقود البديلة المستدامة لأغراض الطيران. ونظراً لعدم التيقن من تكاليف ومنافع هذه الأنواع، فقد اعتبرت النرويج أن الايكاو لديها دور هام تؤديه من أجل تبادل المعلومات وأفضل الممارسات بشأن هذه الأنواع من الوقود البديلة. زعم الإشارة إلى التدابير القائمة على آليات السوق، فقد أيدت النرويج جميع الدول التي دعت إلى التحلي بإرادة التوصل إلى حل وسط. فتلك الدول الأوروبية شأنها شأن دول أخرى كثيرة، قد غيرت مواقفها إلى حد كبير من أجل التوصل إلى حل وسط، وهو ما انعكس على مشروع البيان الموحد الوارد في الورقة WP/34. وتمنت النرويج أن ترى مزيداً من الدول تبدي إرادة مماثلة لتقديم تنازلات للتوصل إلى حل وسط.

٦٥- وأشار مندوب باراغواي إلى أن دولته اعترفت بعمل الايكاو المتواصل من أجل حماية البيئة، كما هو مبين في الورقة WP/34، وبالتالي فقد دعمت مشروع البيان الموحد، لا سيما الفقرة ١٣، التي تشجع فيها الدول، التي قدمت بالفعل خطط عملها المعنية بأنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، على تبادل المعلومات الواردة فيها، وعلى بناء شراكات مع الدول الأعضاء الأخرى من أجل دعم تلك الدول التي لم تنته بعد من إعداد خطط عملها. وبينما رأت باراغواي أنه يمكن تحسين مشروع البيان الموحد، إلا أنه شكل في رأيها أساساً جيداً لتطوير خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران الدولي.

٦٦- بعد ذلك عرض رئيس اللجنة التنفيذية موجزاً للمناقشات التي دارت خلال الجلسين الثالثة والرابعة من جلسات اجتماع اللجنة بشأن القضايا السبع التي تم النظر فيها في إطار القسم الثاني من البند ١٧ من جدول الأعمال بشأن تغير المناخ، التي كان من المقرر أن تنعكس في تقرير اللجنة إلى الجلسة العامة. وأشار إلى أنه، بشكل عام، لم يكن هناك خلاف حول ضرورة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي، وأن الايكاو كانت المحفل المناسب لتحديد السياسات في هذا الصدد. وفيما يتعلق بمسألة أنواع الوقود البديلة المستدامة لأغراض الطيران، فقد وافقت اللجنة على مواصلة الدعم لسياسات الايكاو، على النحو المبين في الفقرتين ٣٤ و ٣٥ من مشروع البيان الموحد الوارد في الورقة WP/34. وينبغي مراعاة التحديات التي تواجه تطوير واستخدام أنواع الوقود البديلة، مثل الأمن الغذائي، عند إجراء الايكاو للتحليل المتوخى، وكذلك مراعاة المساهمات التي يتعين على الدول الأعضاء تقديمها. وفي الختام، وافقت اللجنة التنفيذية على أن توصي الجمعية العمومية بالإجراء المقترح في الموجز التنفيذي للورقة WP/28 المقدمة من المجلس.

٦٧- فيما يتعلق بخطط عمل الدول المعنية بأنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، لاحظ الرئيس أن هذه المبادرة الناجحة قد ساهمت بشكل إيجابي في تنفيذ السياسة المعنية بالحد أو خفض من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي. واقترح مواصلة هذه السياسة، مع تحسين جودة خطط العمل هذه وشفافيتها، وتعزيز التعاون فيما بين الدول والمنظمات الأخرى في أطر الإعداد والتنفيذ. ونظراً لأن الإجراءات المقترحة في الموجز التنفيذي للورقة WP/30 المقدمة من المجلس لم تثر أي صعوبات، فقد أوصى بالتالي أن تعتمد الجمعية العمومية.

٦٨- وفيما يتعلق بمساعدة الدول، لاحظ الرئيس أن الإجراءات التي اتخذتها الايكاو (الندوات وحلقات العمل ونشر التقارير السنوية، الخ) كما هو مبين في الورقة WP/31 قد أتت أكلها، وكذلك كانت المعلومات الإضافية التي قدمها الأمين العام فيما يتعلق، ضمن جملة أمور، باعتماد وتمويل من مرفق البيئة العالمية لمفهوم مشروع تحويل قطاع الطيران العالمي: خفض الانبعاثات من الطيران الدولي الذي قدمته الايكاو، وتوقيع الايكاو والمفوضية الأوروبية على خطاب نوايا لمشروع المساعدة المشترك تحت عنوان بناء القدرات من أجل التخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي. وقد وافقت اللجنة أيضاً على الإجراءات المقترحة في الموجز التنفيذي للورقة WP/32 بشأن التطورات في الهيئات والمنظمات الدولية الأخرى التابعة للأمم المتحدة، والموجز التنفيذي للورقة WP/33 بشأن مبادرة الأمم المتحدة للحياة المناخي. وسينعكس ذلك في تقرير اللجنة.

٦٩- وأشار الرئيس إلى أنه كانت هناك قناعة مشتركة بضرورة السعي نحو إحراز تقدم بشأن التدابير القائمة على آليات السوق. وكان هناك دعم واضح لتعريف الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لعرضها على الجمعية العمومية المقبلة في عام ٢٠١٦. ومع ذلك، فلا تزال هناك مواقف مختلفة حول عدد من عناصر مشروع البيان الموحد الوارد في الورقة WP/34. وكما أكد عدد من المتحدثين، فإن هذا المشروع قد شكل حلاً وسطاً. وفي حين لم يكن هناك أحد يشعر إزائه بارتياح كامل، إلا أنه لم يكن هناك كذلك من يعارضه بشكل كامل. وبالتالي فقد شكل مشروع البيان الموحد أساساً لحل وسط ينبغي الحفاظ عليه. وإذ يشير إلى أن المجلس قد وافق عليه، وأوصى باعتماده من قبل الجمعية العمومية، فقد أكد الرئيس أن ذلك قد مثل تقدماً هاماً بالمقارنة إلى الجمعية العمومية الماضية في عام ٢٠١٠، عندما لم يكن هناك اقتراح مقدم من المجلس، وتعين على الأمين العام تقديم مشروع البيان الموحد إلى الجمعية العمومية لاعتماده. وشدد الرئيس على ضرورة الحفاظ أيضاً على ثمار الكم الهائل من العمل الذي اضطلع به المجلس، فضلاً عن الأمانة العامة، وأفرقة الخبراء، والفريق الرفيع المستوى المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ (HGCC)، حتى وإن لم يتوصل الفريق الرفيع المستوى إلى اتفاق بشأن مشروع النص.

٧٠- من أجل سد الفجوة بين الآراء المتباينة، وبالتالي تحسين الحل الوسط الوارد في مشروع البيان الموحد، وتمكين الجمعية العمومية من اتخاذ أفضل قرار ممكن، فقد قدم الرئيس اقتراحاً، وافقت عليه اللجنة التنفيذية، بأن يقوم بعقد مشاورات ثنائية غير رسمية مع عدد من الدول التي لديها مسؤوليات الإقليمية، وذلك خلال يومي الجمعة الموافق ٢٧ سبتمبر عام ٢٠١٣ والسبت الموافق ٢٨ سبتمبر عام ٢٠١٣، في فترة ما بعد الظهر. وروح التوافق التي حفزها مندوب سنغافورة، فقد طلب أن تقترح كل منها مواقف أكثر تقدماً مما عبرت عنه خلال الاجتماعين الثالث والرابع للجنة. على أن يقوم الرئيس بعد ذلك، بمساعدة الأمين ورئيس المجلس، بتجميع مختلف التعديلات المقترحة لمشروع البيان الموحد وتقديمه إلى الدول ذاتها لاستعراضه قبل أن تنتظر فيه اللجنة التنفيذية كجزء من مشروع تقريرها المقدم إلى الجمعية العمومية بشأن البند ١٧ من جدول الأعمال.

٧١- وإذ يشير إلى أن الاقتراح المقدم من مندوب المملكة العربية السعودية من أجل تشكيل مجموعة عمل لاستعراض مشروع البيان الموحد قد حظي بتأييد العديد من الوفود، فقد أكد مندوب الصين أنه كان وسيلة أفضل للمضي قدماً، نظراً لأن تلك الدول التي لن تشارك في المشاورات الثنائية غير الرسمية المتوخاة لن تشعر بملكيته للنص المنقح الناتج. مشيراً، من التجارب السابقة، إلى الصعوبات التي تتطوي عليها محاولة التوصل إلى اتفاق جماعي بشأن قضية خرجة وبالغة الحساسية للطيران الدولي وتغير المناخ، وأكد الرئيس للمندوب أن الفرصة ستكون متاحة لجميع الدول لاستعراض المشروع المنقح للبيان الموحد خلال الاجتماع القادم للجنة.

٧٢- في تأييد للموجز الذي أدلى به الرئيس، فضلاً عن تأييد اقتراحه، أشار مندوب المكسيك إلى أن العديد من المندوبين الذين أخذوا الكلمة قد ناصرُوا قبول مشروع البيان الموحد في شكله الحالي. وشدد على أن أولئك المندوبين فقط الذين لديهم ملاحظات على بعض أحكامه هم الذين بحاجة للمشاركة في المشاورات الثنائية غير الرسمية المتوخاة بهدف تحقيق أفضل حل وسط ممكن.

٧٣- رُفعت الجلسة في الساعة ١٧١٥.

## محضر الجلسة الخامسة

(الجمعة، ٢٧ سبتمبر ٢٠١٣، الساعة ٠٩٠٠)

### المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ٢٢ من جدول الأعمال: إدارة الموارد البشرية
- ٢- البند ٢٣ من جدول الأعمال: الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الايكاو  
- الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الايكاو  
- ورقة معلومات مقدمة من الصين
- ٣- البند ٢٤ من جدول الأعمال: زيادة كفاءة الايكاو وفعاليتها  
- تعديل المادة ٦٣ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية للايكاو بحيث تشمل استخدام اللغة الصينية  
- زيادة كفاءة الايكاو وفعاليتها - إدخال تحسينات على إدارة المعلومات  
- توفير خدمات اللغات  
- ورقة مقدمة من الاتحاد الروسي
- ورقة مقدمة من فرنسا، وبوركينا فاسو، والكاميرون، وكندا، ومصر، وليبيا، والمغرب، والمملكة العربية السعودية، وأوكرانيا، والإمارات العربية المتحدة
- ورقة مقدمة من الدول الأعضاء الاثنتين والعشرين في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)
- ٤- البند ٢٥ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية  
- تحديث قرار الجمعية العمومية ٢٢-٤، تشكيل لجنة الملاحة الجوية والمشاركة في أعمالها  
- صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإبلاغ عن الاختلافات  
- ورقة مقدمة من فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)  
- السياسة العامة في مجال تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم  
- ورقة مقدمة من إسبانيا (بالتعاون مع الأرجنتين، والرأس الأخضر، وفنلندا، وفرنسا، وإيطاليا، والمكسيك، والبرتغال)  
- ورقة معلومات مقدمة من فريق أسر ضحايا حوادث الطائرات  
- ورقة مقدمة من كولومبيا  
- ورقة مقدمة من دولة الإمارات العربية المتحدة  
- السياسة العامة بشأن اعتماد الأطراف الثالثة وإبرام مذكرات التفاهم معها  
- ورقة مقدمة من كولومبيا  
- مواومة الأهداف الاستراتيجية للايكاو مع الدول الأعضاء وآلية الإبلاغ عن التقدم المحرز  
- ورقة مقدمة من دولة الإمارات العربية المتحدة

٥- البند ١٦ من جدول الأعمال: التسهيلات ووثائق السفر المقروءة آلياً

- التطورات المتعلقة بالملحق ٩ - التسهيلات وبرنامج العمل المقترح لفترة السنوات الثلاث المقبلة
- التطورات المستجدة فيما يتعلق ببرنامج وثائق السفر المقروءة آلياً (MRTD) ودليل المفاتيح العامة (PKD)
- استراتيجية الايكاو المقترحة بشأن برنامج تحديد هوية المسافرين (ICAO TRIP)
- ورقة مقدمة من جمهورية كوريا
- ورقة مقدمة من دولة الإمارات العربية المتحدة
- ورقة مقدمة من الولايات المتحدة
- ورقة مقدمة من الأربع والخمسين دولة عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)
- ورقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)
- ورقة مقدمة من منظمة السياحة العالمية (UNTWO)
- ورقة معلومات مقدمة من شيلي
- ورقة معلومات مقدمة من الصين
- ورقة معلومات مقدمة من جمهورية كوريا
- بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال التسهيلات

## ملخص المناقشات

البند ١١ من جدول الأعمال: إدارة الموارد البشرية

١- قدم مدير إدارة الشؤون الإدارية والخدمات الورقة WP/75، التي حددت، ضمن جملة أمور، المبادرات الجارية لتحسين إدارة الموارد البشرية في الايكاو، وحددت بعض المبادرات المستقبلية ذات الأولوية في هذا الشأن. وأبرزت تلك الورقة ما يلي: تحسين التنفيذ التشغيلي للسياسة المعنية باستخدام الاستشاريين وفردى المقاولين؛ وتعزيز آليات تقييم واستعراض الأداء؛ وتوسيع نطاق فرص التعلم والتدريب لتعزيز مهارات وخبرات الموظفين الإدارية والفنية؛ وتنفيذ تدابير توعية استباقية لتحديد واجتذاب المرشحين المؤهلين للعمل في المنظمة في المستقبل، بما في ذلك إنشاء برنامج المهنيين الشباب في مجال الطيران، وإطلاق برنامج تدريب متعلق بالطيران، وتصميم برنامج زمالة. وتحديث أعمال الموارد البشرية إلى جانب تنفيذ تحسينات في مجال الاستخدامات الآلية لتعزيز الكفاءة والقدرة على الاستجابة لاحتياجات البرنامج. ومن بعض مجالات العمل المستقبلي ذات الأولوية التي تناولتها هذه الورقة ما يلي: تطوير الإطار الاستراتيجي لإدارة الموارد البشرية؛ وتنفيذ نظام متكامل لإدارة الأداء، بدعم من سياسة تنمية المهارات وتنقل الموظفين؛ والجمع بين تخطيط القوى العاملة وتخطيط تعاقب الموظفين، وإدارة المواهب واستراتيجيات وسياسات التنوع؛ ومواصلة تحديث إجراءات الموارد البشرية. ودعت الجمعية العمومية إلى: الإحاطة علماً بالإصلاحات المستمرة وما حققته المنظمة من أعمال لتحسين إدارة الموارد البشرية؛ وتأييد المبادرات التي تحظى بالأولوية والإجراءات المقبلة من أجل مواصلة تحسين إدارة الموارد البشرية خلال الفترة الثلاثية القادمة.

٢- في إطار الإعراب عن تقدير دولته للمساعدة التي يقدمها مكتب الايكاو للتعاون الفني والمكتب الإقليمي في آسيا والمحيط الهادئ في بانكوك، تايلاند، من أجل تصحيح للشواغل البارزة في مجال السلامة، لاحظ مندوب بنغلاديش أن أحد الدروس المستفادة كان ضرورة أن يكون التوظيف على أساس كفاءة الأداء في الهيئات التنظيمية للحفاظ على استدامة مستواها. ومن المهم ضمان

تحلي المهنيين الجوبيين لدى جميع الهيئات التنظيمية بالمهارات والخبرات اللازمة لمواكبة النمو الهائل المتوقع في مجال الطيران على مدى العقدين المقبلين ضماناً لاستمرار سلامة وأمن الطيران المدني الدولي. وبالتالي فقد كان من الضروري وضع خطة لتطوير المهنيين الجوبيين على أسس وطنية وإقليمية وشبه إقليمية. ونظراً لأن الدول التي لديها مستوى عال من النشاط الجوي قد لا يكون لديها العدد الكافي من الأفراد الأكفاء المهرة، فقد اقترحت بنغلاديش أن تكون مكاتب الايكاو الإقليمية ومشاريع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAPs) أكثر نشاطاً في توفير الخبراء والاستشاريين والمدققين والمفتشين، وما إلى ذلك. الأمر الذي من شأنه إجماع الدول عن الإفراط في الاعتماد على الدعم المقدم من إدارة التعاون الفني في هذا الشأن، وضمان زيادة كفاءة وفعالية الموارد البشرية بمعدل أشد سرعة وأكثر عالمية. وقد أيدت بنغلاديش النظر في وقت لاحق من الاجتماع في الإجراءات التي اقترحتها المجلس في الورقة WP/75، وكذلك في الأوراق WPs/76، و74.

٣- نظراً لعدم وجود المزيد من التعليقات، وافقت اللجنة التنفيذية على أن توصي إلى الجلسة العامة باعتماد الإجراء المذكور أعلاه المقترح في الموجز التنفيذي للورقة WP/75.

## ٢- البند ٢٣ من جدول الأعمال: الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الايكاو

٤- قدم مدير إدارة الشؤون الإدارية والخدمات الورقة WP/76، التي أفادت عن حالة التنوع في القوى العاملة لدى الايكاو للأعوام ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢، وتضمنت معلومات عن التمثيل الجغرافي العادل والتوازن بين الجنسين، فضلاً عن تحليل لوظائف الفئة الفنية والفئات العليا، وبيانات الموارد البشرية ذات الصلة. وأبرزت الورقة، ضمن جملة أمور، حدوث انخفاض في العدد الإجمالي للموظفين وتحول ملحوظ من التعيينات بعقود دائمة إلى التعيينات بعقود محددة الأجل. وعلاوة على ذلك، فقد كانت هناك زيادة بمقدار ٨ في عدد الدول الأعضاء الممثلة في الايكاو في وظائف خاضعة لشروط التمثيل الجغرافي العادل، ليصل المجموع إلى ٧٩. بينما بقي التمثيل العام للمرأة في الفئة الفنية والفئات العليا يشكل تحدياً، حيث تصل نسبة الموظفات في الايكاو إلى ٣١ في المائة تقريباً، وكان هذا الرقم في حدود النسب المئوية الموجودة لدى الوكالات الفنية المتخصصة الأخرى لدى الأمم المتحدة. وعلى الرغم من أن نسبة المعينات قد تجاوزت متوسط عدد المتقدمات لشغل الوظائف من الفئة الفنية، إلا أنه كان يلزم المزيد من مبادرات التوعية النشطة وغيرها من المبادرات الرئيسية. وقد وفرت التركيبة العمرية وتوقعات التقاعد لموظفي الفئة الفنية (٢٣ في المائة بحلول ٣١ ديسمبر ٢٠١٦) للايكاو فرصة فريدة لمعالجة الخلل في توازن التمثيل الجغرافي، التي من شأنها أن تسير كتنافاً بكتف مع الحفاظ على الدراية المؤسسية في التخطيط الدقيق في الوقت المناسب لعمليات تعاقب الموظفين. وسنكون هناك أيضاً فرص لتجديد دماء الوظائف من فئة الخدمات العامة، حيث من المتوقع تقاعد نسبة ١٥ في المائة من الموظفين من هذه الفئة بنهاية فترة الثلاث سنوات ٢٠١٤-٢٠١٦. كما حددت الورقة الإجراءات المستقبلية التي يتعين الاضطلاع بها في فترة الثلاث سنوات تلك المتعلقة بالقوى العاملة والتخطيط لتعاقب الموظفين، وإدارة المواهب، وتعزيز سياسة وإجراءات التوظيف والمساعدة لتحقيق أهداف التنوع وتعزيز فرص التوعية والتنمية، وذلك بهدف تحقيق أوسع تمثيل جغرافي ممكن مع العمل على تحسين التوازن بين الجنسين.

٥- لقد دُعيت الجمعية العمومية إلى تأييد الإجراءات المستقبلية المقترحة المتعلقة بما يلي: تخطيط القوى العاملة، بما في ذلك وضع استراتيجيات وإجراءات خطط تعاقب الموظفين، التي تتكامل مع سياسات تنقل الموظفين وتطوير المهارات الوظيفية؛ واستراتيجيات إدارة المواهب التي تهدف إلى تحديد الكفاءات المناسبة في الوقت المناسب والاستحواذ عليها واستبقائها، مع ضمان أن ترتبط هذه الاستراتيجيات مع الاستراتيجيات والتدابير التنظيمية الأخرى التي تهدف إلى تسجيل الذاكرة والدراية المؤسسية وتبادلها وتناقلها؛ وتعزيز سياسة وإجراءات التوظيف، وكذلك الرقابة الداخلية والمساعدة لتحقيق أهداف التنوع؛ وتعزيز فرص التوعية والتنمية للمرشحين لوظائف الفئة الفنية والفئات العليا من الدول غير الممثلة والتي يقل تمثيلها عن المستوى المنشود، وكذلك المرشحات المؤهلات.

٦- لوحظ أن الصين قدمت ورقة المعلومات WP/226 المتعلقة بانتداب خبراء من هيئة الطيران المدني في الصين (CAAC) لدعم عمليات الايكاو خلال الفترة ٢٠١١-٢٠١٥.



٧- مع دعمه للإجراء المقترح في الورقة WP/76، فقد أبرز مندوب الاتحاد الروسي أن ٧ في المائة من الوظائف الشاغرة لم يتم شغلها خلال السنوات الثلاث الحالية. وعلى الرغم من العلم بأنها قد تركت شاغرة من أجل إحداث وفورات في التكاليف، إلا أنه شدد على أن الأمر قد استلزم تعيين الموظفين بعقود قصيرة الأجل، مما أدى حتماً إلى انخفاض كفاءة المنظمة وفعاليتها. وأكد مندوب الاتحاد الروسي أن الوظائف الشاغرة كانت نتيجة لعدم كفاية تخطيط القوى العاملة أو لعوامل أخرى يجب دراستها بشكل وثيق من أجل تعزيز كفاءة الايكاو وفعاليتها. وفي معرض التعبير عن دعم دولته الصادق لمبدأ التوازن بين الجنسين، فقد شدد على أنه لا يعني فقط تساوي عدد الرجال والنساء في الأمانة العامة، وإنما أيضاً عدم وجود تمييز ضد المرشحات خلال عملية التوظيف.

٨- ومبينة أن دولتها قد دعمت بالمثل هذه الورقة، فقد لاحظت مندوبية النمسا ترحيب دولتها بكافة الجهود المبذولة لتعزيز نسبة تمثيل المرأة في الأمانة العامة للايكاو. ففي حين كانت نسبة التمثيل العام للمرأة في فئة الخدمات العامة ٧٩ في المائة، انخفضت نسبة تمثيلها في وظائف الفئة الفنية والفئات العليا قليلاً إلى ٣١ في المائة. ونظراً لتصنيف الايكاو في المرتبة الثلاثين بين خمس وثلاثين منظمة تابعة للأمم المتحدة من حيث تمثيل النساء في وظائف الفئة الفنية وما فوقها، فقد أبدت النمسا تقديراً رقيقاً للمبادرات المقترحة في الورقة WP/76، مثل إدراج تدابير استباقية في سياسة التوظيف والتعاون مع الدول الأعضاء من أجل تشجيع المرشحات على التقدم لهذه الوظائف من الفئات العليا. وينبغي أن يكون الهدف المشترك للأمانة العامة والدول الأعضاء ليس فقط تحسين تمثيل المرأة في وظائف الفئة الفنية والفئات العليا في الايكاو، وإنما أيضاً لكي تكون المنظمة قدوة لقطاع الطيران في هذا الصدد.

٩- أكد مندوب بنغلاديش دعم دولته لهذه الورقة وللإجراء الذي تقترحه.

١٠- مع الأخذ بعين الاعتبار التعليقات التي قُدمت، وافقت اللجنة التنفيذية على أن توصي إلى الجلسة العامة باعتماد الإجراء المذكورة أعلاه المقترح في الموجز التنفيذي للورقة WP/76.

#### البند ٢٤ من جدول الأعمال: زيادة كفاءة الايكاو وفعاليتها

تعديل المادة ٦٣ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية للايكاو بحيث تشمل استخدام اللغة الصينية

١١- في معرض تقديمه للورقة WP/6 بشأن الموضوع المذكور أعلاه، أشار مدير إدارة الشؤون الإدارية والخدمات إلى أن الجمعية العمومية قد وافقت في الدورة ٢٢ على توصية المجلس بأن: تعتمد الجمعية العمومية اللغة الصينية كلغة عمل في الايكاو؛ وأن يتم إدخال اللغة الصينية على خطوات، على أن تكون أول خطوة اتخاذ الترتيبات اللازمة لاستخدام اللغة الصينية شفهيًا في دورات الجمعية العمومية. وقد تم تنفيذ هذا القرار حسب الأصول، ومنذ ذلك الحين، أصبحت الترجمة الفورية إلى اللغة الصينية متاحة في دورات الجمعية العمومية. وعلاوة على ذلك، فوفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣١-١٦ (تعزيز استخدام اللغة الصينية في الايكاو)، أصبحت الوثائق متاحة باللغة الصينية منذ الدورة ٣٤ (الاستثنائية) للجمعية العمومية. ودُعيت الجمعية العمومية إلى الموافقة على تعديل المادة ٦٣ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (الوثيقة Doc 7600) المنصوص عليها في المرفق بالورقة WP/6 بحيث تشمل استخدام اللغة الصينية في لغات الوثائق بما يتماشى مع القرارين السابقين المذكورين للجمعية.

١٢- نظراً لعدم وجود المزيد من التعليقات، وافقت اللجنة التنفيذية على أن توصي إلى الجلسة العامة باعتماد الإجراء المذكور أعلاه المقترح في الموجز التنفيذي للورقة WP/6.

زيادة كفاءة الايكاو وفعاليتها -  
إدخال تحسينات على إدارة  
المعلومات

١٣- قدّم مدير إدارة الشؤون الإدارية والخدمات الورقة WP/74، التي تبين ما أحرزته الهيئات الرئاسية والأمانة العامة من إنجازات وتقدم في إطار تحسين كفاءة الايكاو وفعاليتها، فضلاً عن الأعمال الجارية، وحددت التدابير اللازمة لإدخال مزيد من التحسينات خلال فترة الثلاث سنوات ٢٠١٤-٢٠١٦. وأبرزت الصحيفة ما يلي: تعزيز الاتصالات مع الدول الأعضاء من خلال نشر المعلومات على نطاق واسع؛ وتحسين أساليب وإجراءات العمل على نطاق المنظمة، بدعم من ميكنة الأعمال المكتبية وتنفيذ مختلف أدوات تكنولوجيا المعلومات. وشملت الأنشطة التي يتعين الاضطلاع بها في فترة السنوات الثلاث القادمة ما يلي: تنفيذ النظام الإلكتروني الشامل لإدارة الوثائق والسجلات (EDRMS)؛ والاستعراض المستمر للإطار التنظيمي لإدارة الموارد البشرية لدى الايكاو ووضع إطار مدرّوس بعناية لتفويض السلطات؛ وإنشاء مخزن بيانات المؤسسة (EDW)؛ وزيادة تعزيز أدوات الاتصال الإلكترونية. وقد أثبتت هذه المبادرات التزام الايكاو بتعزيز كفاءتها وفعاليتها وحرصها على مواصلة بذل الجهود لمعالجة توصيات الدول الأعضاء. ودُعيت الجمعية إلى ما يلي: الإحاطة علماً بالتقدم المحرز في تحسين كفاءة وفعالية المنظمة؛ وإلى تأييد التدابير التي ينبغي اتخاذها لمواصلة التحسينات خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٤-٢٠١٦.

١٤- وأشار مندوب الولايات المتحدة إلى أنه في حين أيدت دولته بشكل كامل للإجراءات المقترحة في الورقة WP/74، فإنها رأت أن هناك مسألة أخرى ينبغي معالجتها. مشيراً إلى أن هناك ثلاثة مؤتمرات هامة رفيعة المستوى عُقدت في تعاقب سريع قبل انعقاد الجمعية العمومية، وفي إطارها التحضيري، [المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة (HLSC)، الذي عُقد في مونتريال خلال الفترة ١٩-٣٠ نوفمبر ٢٠١٢؛ والمؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/12)، الذي عُقد في مونتريال خلال الفترة ١٨-٢٢ مارس ٢٠١٣]، وسلط الضوء على مدى تكلفة هذه المؤتمرات، لكل من المنظمة والدول الأعضاء المشاركة. وفي معرض المزيد من التشديد، أكد مندوب الولايات المتحدة أن نسبة عالية من الوزراء الذين حضروا هذه المؤتمرات هم ذاتهم الذين حضروا الجمعية العمومية، وأن توصيات هذه المؤتمرات تم عرضها من خلال المجلس على الجمعية العمومية، وبالتالي على الناس ذاتهم الذين وضعوها في أول الأمر. وقد اقترح، كإجراء إضافي، بأن تطلب الجمعية العمومية إلى المجلس إعادة النظر في عملية التحضير للجمعيات العمومية والتكاليف والكفاءة من حيث التكلفة المرتبطة بها، وتحديد وسيلة للحفاظ على فعالية الايكاو مع تعزيز كفاءتها، إعمالاً لصالح المنظمة ودولها الأعضاء.

١٥- تقاسم هذا الرأي مندوب الاتحاد الروسي. إذ أشارت دولته إلى ارتياحها للتقدم المحرز بشأن تعزيز كفاءة الايكاو وفعاليتها، وعلى وجه الخصوص، التخفيض بنسبة ٩٠ في المائة في الدورة الوثائقية للهيئات الرئاسية التي أسفرت عن وفورات في التكاليف تقدر بما يقرب من مليون دولار كندي سنوياً.

١٦- وأكد مندوب بنغلاديش دعم دولته للتوصيات الواردة في الورقة WP/74.

١٧- أيد مندوب إكوادور الإجراء المقترح في الورقة، وكذلك التعليقات التي أدلى بها مندوب الولايات المتحدة والاتحاد الروسي. وأثنى على الأمانة العامة للحفاظ على الايكاو في طليعة التكنولوجيا، الأمر الذي مكن من النشر الفوري للمعلومات إلى الدول الأعضاء، مع خفض التكاليف من خلال خفض استهلاك الورق. كما أشاد مندوب إكوادور بالمجلس لتوجيهاته المُفصّلة الرامية إلى زيادة كفاءة المنظمة وفعاليتها.

١٨- بينما أظرت أيضاً على التحسينات التي أدخلت بالفعل، والمقرر إدخالها، من أجل تعزيز كفاءة المنظمة وفعاليتها، فقد تشاطرت مندوبية استراليا الشواغل التي أعرب عنها مندوب الولايات المتحدة بشأن فعالية عقد ثلاثة مؤتمرات كبرى رفيعة المستوى قبل انعقاد الجمعية العمومية. وفي سياق الموافقة على أن يقوم المجلس بمراجعة عملية التحضير للجمعيات العمومية، فقد اقترحت

أيضاً أن يقوم بدراسة هيكل الجمعية العمومية، بما في ذلك المنهجية المتبعة الحالية لصياغة قرارات الجمعية، وهي مسألة سبق أن أثارها رئيس الجمعية من قبل (P/2).

١٩- وأكد مندوب غواتيمالا أن الجهود المبذولة لزيادة كفاءة المنظمة وفعاليتها من خلال تعظيم الاستفادة من استخدام مواردها لم يسفر فقط عن جني فوائد اقتصادية عديدة وإنما أيضاً عن ثمار بيئية كبيرة.

٢٠- وإيجازاً للمناقشة، لاحظ رئيس اللجنة التنفيذية وجود تأييد عام لسياسة الايكاو المعنية بتعزيز الدولي لتعزيز كفاءتها وفعاليتها من خلال استخدام التكنولوجيات الجديدة. وقد دُعيت المنظمة إلى مواصلة السير على هذا المضمار. وفي إشارة إلى التعليقات التي أدلى بها بشأن طرق العمل والروابط بين مختلف الهيئات، فقد أكد الرئيس أن الفعالية تتعلق بقدرة المنظمة على تحقيق أهدافها، بينما تتعلق الكفاءة بقدرتها على استخدام مواردها بأفضل طريقة ممكنة. فلا يكفي مجرد زيادة الموارد أو تقليبها، وإنما من الضروري تحسين استخدامها. وفي ضوء الآراء التي أعرب عنها، وافقت اللجنة على اقتراح قدمه رئيس اللجنة، يوصي بأن يُطلب إلى المجلس دراسة سبل تحسين الهيكل العام للأعمال التحضيرية التي تسبق الجمعية العمومية، بما في ذلك منهجية صياغة قرارات الجمعية العمومية، والأخذ بالإجراء المقترح في الورقة WP/74.

#### توفير خدمات اللغات

٢١- قدم مندوب الاتحاد الروسي الورقة WP/307، التي لفتت الانتباه إلى رأي دولته بأن توفير خدمات اللغات في الايكاو لا يزال مصدر قلق بالغ للدول الأعضاء، على الرغم من القرارات التي اعتمدها الجمعيات العمومية للايكاو، على النحو الوارد في قرارات الجمعية العمومية ٢٢-٢٩ (استخدام اللغات في لجنة الملاحه الجوية)، و ٢٤-٢١ (نشر الوثائق وتوزيعها)، و ٣٧-٢٥ (سياسة الايكاو بشأن خدمات اللغات). وكان هذا القلق البالغ نتيجة لانخفاض المستمر في جودة وحجم خدمات اللغات في الايكاو، بما في ذلك جودة ترجمة المواد الفنية مثل إرشادات الايكاو، وقواعدها وممارساتها الدولية (SARPs). وتأكيداً على الأهمية السياسية لهذه المشكلة، فقد قطع مندوب الاتحاد الروسي بأن الإجراء الذي اتخذته الأمين العام حتى الآن لتحسين توفير خدمات اللغات غير كافٍ. فالدول والخبراء غير المتحدثين باللغة الإنجليزية قد أقصوا من عملية تطوير القواعد والتوصيات الدولية تحت شعار الحد من نفقات الميزانية، مما يُعد انحرافاً عن المبادئ الأساسية لاتفاقية شيكاغو، الذي ينص على تكافؤ الفرص، وعن مبدأ الأمم المتحدة المعني بالتنوع اللغوي، الذي كان واحداً من المبادئ الأساسية لتحقيق أهداف الايكاو باعتبارها إحدى الوكالات المتخصصة للأمم المتحدة في مجال الطيران المدني. وقد أكد مندوب الاتحاد الروسي مجدداً على قلق دولته الخطير بسبب الخفض الإضافي المزمع لست وظائف ترجمة فورية، الذي جاء في مشروع ميزانية المنظمة للأعوام ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦ (انظر الورقة WP/57، المستندات ١-٥). كما سلب الضوء على أنه منذ أول يناير ٢٠١٣ اقتصر نشر مجلة الايكاو على اللغة الإنجليزية فقط، الأمر الذي رأته دولته مخالفاً لسياسة المنظمة للتوعية والتواصل. ودعا الجمعية العمومية إلى اتخاذ عدد من الخطوات التي تهدف إلى تعزيز قرارات الجمعية العمومية السارية بشأن توفير خدمات اللغات في الايكاو.

٢٢- بعد ذلك قدم مندوب فرنسا الورقة WP/362 بشأن صون التعدد اللغوي في الايكاو، تلك الورقة التي شارك فيها كل من بوركينا فاسو، والكاميرون، وكندا، ومصر، وليبيا، والمغرب، والمملكة العربية السعودية، وأوكرانيا، والإمارات العربية المتحدة. وقد أكدت الورقة أن كفاءة التعددية وسلاسة الأداء لمنظمة مثل الايكاو من الأمور المرتبطة ارتباطاً وثيقاً باحترام التعددية اللغوية والتوسع فيها. ومن الضروري التأكيد على أولوية تعدد اللغوي في الوقت الذي كان يوجد فيه ميلاً متزايداً لدى جميع المنظمات إلى استخدام لغة واحدة في مخالفة للنظم الأساسية ذات الصلة التي نصت على استخدام عدة لغات عمل. ولا يمكن التعلل بقيود الميزانية لتبرير مثل هذه الممارسة. ولهذا السبب اعتمد المجلس في دورته (٧/١٩٨)، في إطار التحضير لمشروع ميزانية المنظمة لفترة الثلاث سنوات ٢٠١٤-٢٠١٦، عدة تدابير من أجل تحسين توفير خدمات اللغات إلى الحد الأمثل سواء حيث الجودة أو الإنتاجية. وأكد مندوب فرنسا دعم دولته لهذه التدابير ولتنفيذها وتنفيذاً كاملاً تحت إشراف وسلطة الأمين العام. وقد اقترحت الورقة، ضمن جملة

أمور، أن تعتمد الجمعية العمومية بعض الممارسات التكميلية ذات الصلة بأداء عمل المنظمة، وبسياستها الخاصة بالموارد البشرية، وممارساتها بالاتصالات والإعلام الخارجي التي لا تولد أي تكاليف إضافية.

٢٣- باسم الدول الأعضاء الاثنتين والعشرين في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)، قدم مندوب شيلي الورقة WP/227، التي سلطت الضوء على الصعوبات المستمرة التي وُجّهت فيما يتعلق بإتاحة بكل لغة من اللغات الرسمية لوثائق الايكاو المتعلقة بالسلامة وغيرها من مجالات العمل الهامة لدى المنظمة. وأشارت الورقة أن كوبا قد قدمت ورقة في هذا الشأن إلى المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة في عام ٢٠١٠ (HLSC 2010)، الذي أحرز توافق الآراء اللازم للعمل. وكانت كوبا قد قدمت في وقت لاحق ورقات أخرى بشأن مختلف الأحداث الإقليمية والعالمية، لافتاً الانتباه إلى عدم إتاحة وثائق الايكاو بكل اللغات الرسمية للمنظمة، الأمر الذي له عواقب سلبية على سير العمل، لاسيما في القضايا المتعلقة بالسلامة. ونظراً لعدم حل المشكلة حلاً مرضياً، فقد أكدت كوبا على ضرورة التوصل إلى حل. واقترحت ورقة إدخال تعديلات على قراري الجمعية العمومية ٣٧-١٥ (البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية)، والقرار ٣٧-٢٥، وذلك لزيادة نشر وثائق الايكاو بكل اللغات الرسمية للمنظمة، فضلاً عن إجراءات أخرى.

٢٤- في أثناء المناقشة، أعرب مندوبو فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، وإسبانيا، وبيرو، ومصر، وبوركينا فاسو، وكوبا، وغواتيمالا، والسنگال، وكولومبيا عن دعم دولهم للورقات الثلاث الداعية إلى التعدد اللغوي.

٢٥- وللقيام بذلك، أكدت مندوبة فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) أن دولتها، كعضو في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، وبالتالي كمشاركة في الورقة WP/227، أيدت، على وجه الخصوص، مبدأ تكافؤ الفرص بالنسبة لجميع الدول في النظام العام للتعدد اللغوي للأمم المتحدة، وهو ما أثاره الاتحاد الروسي في الورقة WP/307. وتأكيداً على أهمية التعدد اللغوي في تحقيق الأهداف الاستراتيجية للايكاو، فقد أبرزت أن عدم ترجمة بعض وثائق الايكاو، بما في ذلك المواد الإرشادية والتعاميم، قد أدى في غالبية الأحيان إلى سوء الفهم، وبالتالي إعاقة تحقيق تلك الأهداف الاستراتيجية، لاسيما الهدف المتعلق بالسلامة.

٢٦- وأشار مندوب إسبانيا إلى أن دولته تدعم بقوة مبدأ التعدد اللغوي باعتباره أحد المبادئ الأساسية التي استند إليها عمل الايكاو. وأنها أيدت الإجراء المقترح في الثلاث ورقات المذكورة، وعلى وجه الخصوص، ما اقترحه الاتحاد الروسي في الفقرة ٥ (أ)، (ب ج د) من الورقة WP/307، وذلك الإجراء الذي اقترحه المشاركون في الورقة WP/362 في الفقرات الإجرائية (أ)، (ب)، (ج).

٢٧- وأكد مندوب بيرو، الذي كانت دولته أيضاً ضمن المشاركين في الورقة WP/227، على ضرورة أن تؤكد الجمعية العمومية على أهمية النفاذ المتكافئ لجميع الدول إلى وثائق الايكاو من حيث التعدد اللغوي.

٢٨- في معرض التعبير عن دعمها لمبادئ التعدد اللغوي وتكافؤ الفرص، أكد مندوب مصر أن التعدد اللغوي وخدمات الترجمة من الأمور الأساسية لضمان سلامة الطيران المدني.

٢٩- وأشار مندوب بوركينا فاسو إلى أن المجلس والأمين العام كانا يوليان هذه المسألة اهتماماً جدياً، كما اتخذوا بالفعل بعض الخطوات لحلها. وإذ لاحظ، مع ذلك، وجود قيود نتيجة للميزانية، إلا أنه اقترح أن تكلف الجمعية المجلس والأمين العام بالنظر في مصادر بديلة للتمويل لتوفير خدمات اللغات لضمان وجود أموال كافية لتلك الوظيفة الهامة. خلاف ذلك، فسوف يتأثر عمل المنظمة تأثراً سلبياً.

٣٠- تأييداً لهذا الاقتراح، أكد مندوب كولومبيا أن التعدد اللغوي يضمن المساواة بين الدول الأعضاء في الايكاو والأقاليم.

٣١- وأكدت مندوبة كوبا أن التعدد اللغوي أمر ذو أهمية حاسمة في تطوير القواعد والتوصيات الدولية في المستقبل، وأن عدم وجود وثائق أخرى كافية في جميع اللغات الرسمية للمنظمة يمكن أن يؤدي إلى إساءة تفسيرها. ولهذا السبب فإن دولتها قد قدمت الورقة WP/227، بدعم من الدول الأخرى الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني.

٣٢- وأشار مندوب غواتيمالا إلى أن دولته، بوصفها عضواً في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، قد أيدت الورقة WP/227، فضلاً عن ورقتين أخريين، حيث إن اللغة ليست مجرد وسيلة للتواصل، وإنما هي عقلية أيضاً. وملاحظاً أن ميزانيات المنظمة لا تعكس دائماً أولوياتها، فقد شدد على ضرورة أن تسلط الجمعية العمومية الضوء على توفير خدمات اللغات كإحدى أولويات الايكاو.

٣٣- وأكد مندوب السنغال على أنه إذا تلقت دولته وثائق الايكاو بلغة أخرى غير اللغة الفرنسية، اللغة الرسمية لدولته، فسوف يستغرق الأمر مزيداً من الوقت لسلطات الطيران المدني السنغالية لإنفاذ ما يلزم من إجراءات، الأمر الذي يمكن أن يساء تفسيره على أنه تقاعس من جانب دولته. وأكد أن التعدد اللغوي قد ساهم إلى حد كبير، وعلى نطاق واسع، في تنمية الطيران المدني الدولي.

٣٤- ومشيراً إلى أن الايكاو كانت مصرة على التعدد اللغوي منذ نشأتها، فقد أكد مندوب المغرب أن تنفيذ هذا المبدأ قد أتى أكله من حيث عمل المنظمة. وقد أيدت دولته التدابير التي أقرها مجلس (٧/١٩٨) لتحسين تقديم خدمات اللغات في الايكاو، وأيدت كذلك الورقة WP/307 التي قدمها الاتحاد الروسي، والورقة WP/362 التي قدمتها فرنسا باسم عدة دول.

٣٥- وتعبيراً عن دعمه الكامل للورقة WP/362، فقد أكد مندوب موناكو أنه لا ينبغي دائماً تفرغ التعدد اللغوي من مضمونه مقابل التكاليف المرتبطة بها. وأكد أن تلك الورقة قد حددت عدداً من الطرق لتعزيز التعدد اللغوي دون تكبد تكاليف إضافية، من شأنها أن يضع عبئاً على كاهل جميع الدول الأعضاء في الايكاو.

٣٦- متضامناً مع مندوبي مصر والمغرب وغيرهم ممن أيدوا الورقة WP/227 المقدمة من الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، والورقة WP/307 المقدمة من الاتحاد الروسي، فقد أكد مندوب المملكة العربية السعودية على أهمية التعدد اللغوي في عمل الايكاو على ضمان سلامة وأمن الطيران المدني الدولي. وأكد أن تنفيذ هذا المبدأ لا ينبغي تقييده بقيود الميزانية.

٣٧- في معرض الإعراب عن التأييد للورقتين WP/227 و WP/362، أعرب ممثل الاتحاد الروسي عن تقديره لمشاركتهم في التأكيد على أهمية مبدأ التعدد اللغوي في الايكاو. وأشار إلى أن الجمعية العمومية، في الفقرة ٣ من منطوق القرار ٣٧-٢٥ قد أقرت بأن "خدمات اللغات هي جزء لا يتجزأ من أي برنامج من برامج الايكاو"، وشدد على أهمية أن ينعكس ذلك العنصر الحاسم في ميزانية المنظمة. ولاحظ ممثل الاتحاد الروسي أنه، مع الأسف، كان يُنظر إلى خدمات اللغات في معظم الحالات، إن لم يكن كلها، كعبء مالي إضافي على الدول الأعضاء في الايكاو. وأشار كذلك إلى أن دولته كانت بصدد إبرام مذكرة تفاهم الايكاو بشأن توفير خدمات اللغة الروسية للمنظمة.

٣٨- دعم الأمين العام بشدة باللغة الهدف الرئيسي لتلك الأوراق الثلاث المذكورة، الأمر الذي كان دفاعاً عن التعدد اللغوي في الايكاو. وأشار إلى أن تطوير وإصدار القواعد والتوصيات الدولية كان وظيفة أساسية للمنظمة، وأكد أن المجلس كان يعتمد القواعد والتوصيات الدولية دائماً بكل من اللغات الرسمية الست لدى الايكاو. حيث تم تنفيذها لاحقاً من قبل مجتمع الطيران الدولي بأسره، على الرغم من أن عدداً من الدول الأعضاء في الايكاو لم تكن لغتها الأم أياً من تلك اللغات الرسمية. وذكر الأمين العام أيضاً أنه أدخل توفير خدمات اللغة الصينية إلى لجنة الملاحظة الجوية.

٣٩- وبينما أيد الأمين العام الإجراءات المقترحة في الورقة WP/362، المقدمة من فرنسا باسم الدول المشاركة فيها، وفي الورقة WP/227، المقدمة من الدول الأعضاء الاثنتين والعشرين في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، فكانت لديه بعض الصعوبة إزاء ما جاء في اقتراح الاتحاد الروسي في الورقة WP/307. فقد طُرح في المجلس سابقاً عدد من تلك الإجراءات، وكانت الأمانة قد قدمت عروضاً تقديمية للممثلين بشأن الترتيبات الحالية لتوفير خدمات اللغات بما عكس قرارات المجلس. وبالإضافة إلى ذلك، فبعض الإجراءات المقترحة قد تم تنفيذها بالفعل. وأشار الأمين العام، في اتفاق مع مندوب بوركينا فاسو، إلى أن جانب الميزانية المعني بخدمات اللغات لا يمكن تجاهله بالكامل. ولاحظ الأمين العام أن مشروع الميزانية لفترة الثلاث سنوات ٢٠١٤-٢٠١٦ الذي أعده المجلس قد استند على مبدأ النمو الاسمي الصفري. وقد التزم بتحسين العمل في هذا المنحى في ضوء الموارد المتاحة. فالأمين العام

لا يمكنه، على أية حال، تخصيص نسبة مئوية أعلى مما تحدده الميزانية لخدمات اللغات عندما كانت هذه النسبة كبيرة بالفعل. وأعرب عن استعداده لتلقي أي مساهمات طوعية يمكن تقديمها من أجل توفير خدمات اللغات، سواء كانت مالية أو بشرية.

٤٠- بالإشارة إلى الفقرة ٢-١ من الورقة WP/307 بشأن استخدام الترجمة الآلية، أشار الأمين العام إلى أن أي وثائق أعدت باستخدام هذه التكنولوجيا يجب تنقيحها داخلياً. ومؤكداً أنه لا ينبغي المبالغة فيما تجري مواجهته من بعض الصعوبات من آن لآخر، فقد أشار إلى أن مئات الأوراق قد تُرجمت من أجل الجمعية العمومية وأن خدمات الترجمة الفورية كانت تقدم في جميع اللغات الرسمية الست. ولذلك فلا ينبغي اعتبار أن الوضع بتلك الخطورة البالغة. وأكد الأمين العام على أن، بناءً على مبادرته، كانت خدمات اللغات جزءاً لا يتجزأ من برامج العمل في إطار مشروع الميزانية لفترة الثلاث سنوات ٢٠١٤-٢٠١٦، وهو ما لم يكن الحال ذاته لميزانية الثلاث سنوات الحالية.

٤١- ومشيراً إلى التعليق بشأن مجلة *الايكاو*، فقد لاحظ الأمين العام أنه عند نشرها لأول مرة في عام ١٩٤٥، كانت الإنجليزية هي اللغة الوحيدة المستخدمة في *الايكاو*، ومنذ ذلك الوقت، تم إضافة لغات أخرى تدريجياً، إلى أن بلغ الإجمالي الحالي ست لغات رسمية.

٤٢- أكد رئيس اللجنة التنفيذية أن مجلة *الايكاو* لم تكن وثيقة تنظيمية وأن تحديد اللغة (اللغات) التي تنشر بها يقع ضمن اختصاص الأمين العام.

٤٣- وإيجازاً للمناقشة، أكد الرئيس على ضرورة التمييز بشكل واضح بين الهدف من تنفيذ سياسات الجمعية العمومية فيما يتعلق بخدمات اللغات، والكفاءة، الأمر الذي ينطوي على الاستخدام الأمثل للموارد من أجل تحقيق هذا الهدف. فقد ارتبطت الكفاءة بالإدارة. كما سلط الضوء على الجوانب المالية لتنفيذ السياسات المتعلقة بخدمات اللغات المذكورة، وقد أشار الأمين العام إلى قبول المجلس لسياسة النمو الصفري الاسمي لميزانية المنظمة لفترة السنوات الثلاث ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦. وتأكيداً لأنه ليس للجمعية العمومية أن تعطي تعليمات إلى الأمين العام، لا سيما من حيث الإدارة الصغرى، فقد أشار الرئيس إلى أنه كان ينبغي بدلاً من ذلك تكليف المجلس بأن يرصد بشكل وثيق تنفيذ السياسات والقرارات التي تم اتخاذها لتعزيز الكفاءة والفعالية التي قدمت بها خدمات اللغات في *الايكاو*.

٤٤- وأشار الرئيس إلى أن الورقة التي قدمها الاتحاد الروسي (WP/307)، التي لقيت دعماً واسعاً، قد أثارت عدداً من الجوانب الهامة. وكما أشار الأمين العام، فإن عدة من الإجراءات المقترحة قد اتخذت بالفعل. وكان هناك دعم واسع النطاق للورقة التي قدمتها عدة دول (WP / 362)، وكذلك الورقة التي قدمتها الدول الاثنتين والعشرين الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (WP / 227).

**البند ٢٥ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية**

تحديث قرار الجمعية العمومية ٢٢-٤  
(تشكيل لجنة الملاحظة الجوية والمشاركة في أعمالها)

٤٥- قدم الأمين العام الورقة WP/24، التي اقترح المجلس فيها تعديل قرار الجمعية العمومية ٢٢-٤ (تشكيل لجنة الملاحظة الجوية والمشاركة في أعمالها) ليعكس الزيادة في عدد أعضاء اللجنة من ١٥ إلى ١٩ عضواً بعد بدء سريان بروتوكول تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو الذي اعتمده الجمعية العمومية في ٦ أكتوبر عام ١٩٨٩.

٤٦- نظراً لعدم وجود المزيد من التعليقات، وافقت اللجنة التنفيذية على أن توصي إلى الجلسة العامة باعتماد التعديل المقترح لقرار الجمعية العمومية الملحق بالورقة، ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٢٢-٤.

صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات  
الدولية وإجراءات خدمات الملاحة  
الجوية والإبلاغ عن الاختلافات

٤٧- عرض الأمين العام الورقة WP/48، التي تناولت القضايا التي تؤثر على إبلاغ الدول الأعضاء عن الاختلافات ونشرها، وفقاً لما حددته دراسة شاملة للايكاو، والإجراءات التي اتخذتها المنظمة لمعالجتها. وأكد أن أكثر من ٧٠ في المائة من الدول الأعضاء واجهت صعوبات في تنفيذ مقتضيات المادة ٣٨ من اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالحيود عن القواعد والتوصيات الدولية، وأحكام الملحق ١٥ - خدمات معلومات الطيران فيما يتعلق بالإخطار ونشر الخلافات. وبالتالي فقد كان زيادة الالتزام من جانب الدول الأعضاء أمراً حيوياً، وذلك على النحو المبين في القرار الجديد المقترح للجمعية العمومية، الورد في المرفق (أ) بالورقة. وقد استند هذا القرار للجمعية العمومية على المرفقات (أ) و(د) و(هـ) بقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٥ (البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية)، وقد أدى إلى توسيع نطاق استمرار سياسات الايكاو المتعلقة بالقواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية الفنية المنصوص عليها هنا لتشمل جميع المرفقات والإرشادات الفنية. وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى استعراض واعتماد القرار المقترح للجمعية العمومية، ليحي محل المرفقات (أ) و(د) و(هـ) بقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٥.

٤٨- ثم قدمت مندوبية فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) الورقة WP/260، بشأن إعداد مواد إرشادية لتحديد الاختلافات والإبلاغ عنها. وكانت الجمعية العمومية والمجلس قد أبديا اهتماماً خاصاً بالإبلاغ عن الاختلافات، الذي كان ملزماً لجميع الدول الأعضاء في الايكاو، وأشارت إلى ما ورد من إعلانات لم يكن يبعث على الرضا في كثير من الأحيان. وكان التحليل قد كشف عن أن مرجع المشكلة قد يكمن في نقص التدريب والتوجيه الواضح من أجل تنفيذ هذه العملية بشكل سليم. كما كانت دولتها قد لاحظت أوجه القصور في إخطارها عن الاختلافات لديها، وأنها كانت تواصل بذل جهود كبيرة لتحسين هذه الإبلاغات إلى أقصى قدر ممكن. وقد دُعيت الجمعية إلى ما يلي: الإحاطة بالمعلومات الواردة في الورقة WP/260؛ تحت الايكاو على اتخاذ الإجراءات اللازمة لإعداد مواد إرشادية شاملة وواضحة المعالم، تشرح تفاصيل عملية تحديد الاختلافات الكبيرة والإبلاغ عنها ونشرها، فضلاً عن مبادرات تدريبية لتحديد الاختلافات والإبلاغ عنها، مثل حلقات العمل الإقليمية ومنصات التعلم الإلكتروني. وكانت فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) على استعداد للتعاون مع الايكاو بشأن تنفيذ هذه الإجراءات.

٤٩- أيد مندوبو إكوادور، وإيطاليا باسم الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، والاتحاد الروسي، وتوغو، وكوبا، وكولومبيا الورقة WP/260.

٥٠- وفي معرض تعليقها على الورقة WP/48، أكدت مندوبية فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) أنه منذ كان التوجه أن يحل نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) محل الإبلاغ عن الاختلافات بالإخطارات الورقية، كان ينبغي تحسين أداء نظام EFOD لجعله أكثر سهولة في الاستخدام. وعلاوة على ذلك، فكان من المهم التمكين من الإبلاغ عن الاختلافات من خلال نظام EFOD بجميع لغات العمل للايكاو. فإذا جرى تقديم إبلاغ عن اختلافات بإحدى لغات العمل الخمس الأخرى، فينبغي ألا يكون هناك إلزام بتزويد الايكاو بنسخة إنجليزية من هذا النص.

٥١- وأشار مندوبو إكوادور أن دولته اعتبرت أن تحديد الاختلافات، وبالتالي الإبلاغ عنها بشكل عملية مستمرة هدفها الحفاظ على أعلى مستوى من سلامة الطيران. وتجدر الإشارة إلى أن الإبلاغ عن الاختلافات بين الأنظمة والتوصيات الوطنية وبين قواعد الايكاو الواردة في ملحق اتفاقية شيكاغو قد شكل عملية أساسية في سياق التنسيق الفعال، حيث كان من الضروري أن يؤخذ في الاعتبار التدريب والوثائق الفنية في عملية نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD). ولهذا السبب، فقد أيدت إكوادور الورقة WP/260 المقدمة من فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) باعتبارها ورقة استباقية ينبغي أخذها في الاعتبار ضمن سياق سلامة الطيران ككل.

٥٢- بعد ذلك قدم مندوب فرنسا تعليقات دولته على الورقة WP/48، التي كانت مدعومة من اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، ومن وكالة السلامة الجوية الأوروبية (EASA). وأشارت فرنسا إلى تعريفي المصطلحين "القواعد" و"التوصيات" الواردين في تقديرات الملاحق باتفاقية شيكاغو. وأشار إلى أن القواعد كانت "أي مواصفات لخصائص فيزيائية، وتكوين، ومواد، وأداء، وأفراد أو إجراء، وتطبيق موحد، مما يعتبر ضرورياً لسلامة الملاحة الجوية الدولية أو انتظامها"، في حين كانت التوصيات هي أي من هذه المواصفات مثل "التطبيق الموحد المُعترف به كأمر مستصوب لمصلحة السلامة أو الانتظام أو الكفاءة في مجال الملاحة الجوية الدولية". وفي سياق التأكيد على أهمية احترام مجلس الايكاو لتلك التعريفات كلما اعتمد قواعد وتوصيات دولية، فقد أكدت فرنسا أن ذلك من شأن أن يعزز أهمية القواعد والتوصيات الدولية، وفهم الدول لها وتنفيذها. ولذلك فقد كان من المستصوب أن يجري تشاطر المسوغات المناظرة للقواعد والتوصيات الدولية باستخدام الوسائل المناسبة. ولذلك، فقد اقترحت فرنسا إضافة توصية جديدة رقم ٦ إلى مشروع قرار للجمعية الوارد في المرفق (أ) بالورقة WP/48 التي يتعين قراءتها على النسق التالي: "إن المجلس، مع مراعاة تعريف المصطلح 'القواعد' والمصطلح 'التوصيات'، ينبغي أن يضمن أن أحكام الملحق الجديدة، التي يجب تطبيقها بشكل موحد، تُعتمد باعتبارها قواعد، وأن تلك الأحكام الجديدة، التي يستصوب تطبيقها بشكل موحد تعتمد باعتبارها توصيات".

٥٣- ومتحدثاً باسم الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، لاحظ مندوب إيطاليا أنه كان واضحاً، من القسم الثاني من الورقة WP/48، أن قضايا هامة تتعلق بالإبلاغ عن الاختلافات ونشرها لا يزال يتعين حلها. وتأكيداً لضرورة معالجة هذه القضايا على وجه السرعة، فقد أوصت تلك الدول الأوروبية أن تطلب الجمعية العمومية إلى مجلس الايكاو أن يتخذ إجراءات إيجابية على مدى السنوات الثلاث المقبلة لحلها هذه القضايا، ورفع تقرير حول التقدم المحرز في هذا الشأن إلى الجمعية العمومية القادمة في عام ٢٠١٦. وفي حين أوصت أيضاً بأن تعتمد الجمعية العمومية مشروع قرار الجمعية العمومية الوارد في الملحق (أ) بالورقة WP/48، فقد رأت دول أوروبا أنه دون وجود توجيهات واضحة ومفصلة، مدعومة بأمثلة محددة، بشأن ما الذي يُعد اختلافاً بمقتضى المادة ٣٨ من اتفاقية شيكاغو، وما الذي يُعد اختلافاً كبيراً بمقتضى الملحق ١٥ - خدمات معلومات الطيران، فسيكون الإبلاغ عن الاختلافات متفاوتاً بدرجة كبيرة وذا قيمة محدودة. ورأت الدول الأوروبية ووكالة السلامة الجوية الأوروبية (EASA) أن إرشادات الايكاو كانت أمراً مطلوباً كمسألة ملحة. ولذلك فقد اقترحت الدول الأوروبية تعديل منطوق الفقرة ١٦ من القرار بحيث تشير إلى مزيد من الإرشادات في غضون اثني عشر شهراً فيما يتعلق بالإبلاغ عن الاختلافات ونشرها. ومع ملاحظة أن منطوق الفقرات ٤ و ٥ و ٨ و ٩ من مشروع قرار الجمعية العمومية قد ركز على طبيعة وجودة قواعد الايكاو وتوصياتها الدولية وإجراءات وخدمات الملاحة الجوية (PANS)، فقد أيدت تلك الدول الاعتماد الكامل للقرار لأن ذلك سيسهل عملية تنفيذ الدول لمثل هذه القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية. ومع ذلك، أكدت الدول الأوروبية مجدداً على ضرورة أن يبرهن المجلس للجمعية العمومية المقبلة في عام ٢٠١٦ على أنه قدتم معالجة أن القضايا الكبيرة العالقة بشأن الإبلاغ عن الاختلافات ونشرها.

٥٤- في إطار الدعم أيضاً للورقة WP/260 المقدمة من فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، لاحظت تلك الدول الأوروبية أنها لم تكن هي وحدها التي تواجه مشاكل بشأن الإبلاغ عن الاختلافات.

٥٥- وأشار مندوب الاتحاد الروسي إلى أن دولته كانت على استعداد لتأييد مشروع قرار الجمعية العمومية على النحو الوارد في المرفق (أ) بالورقة WP/48. وبينما اعتبر أن التعديل المقترح من قبل دول أوروبا كان مثيراً للاهتمام، فإنه بحاجة للاطلاع على النص قبل الموافقة عليها. وقد أيد الاتحاد الروسي أيضاً الورقة WP/260 المقدمة من فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية).

٥٦- تأييداً للورقتين WP/48 و WP/260، أكد مندوب توغو الأهمية التي علقته دولته على قواعد الايكاو وتوصياتها الدولية، واقترح عقد حلقات عمل وحلقات دراسية إقليمية حول كيفية تحديد الاختلافات والإبلاغ عنها لتمكين جميع الدول الأعضاء من المشاركة في تطوير سلامة وأمن الطيران.



٥٧- وأُعرب مندوبو كل من كوت ديفوار وكولومبيا أيضاً عن دعم دولتهما للورقة WP/260، حيث شدد مندوب كوت ديفوار على أهمية أخذ الفقرتين ٢-٤ و ٢-٥ منها في الاعتبار عند اتخاذ قرار بشأن العمل في المستقبل. وأكد مندوب كولومبيا مجدداً على أهمية تطوير مواد إرشادية حول كيفية تحديد الاختلافات والإبلاغ عنها، فضلاً عن المبادرات التدريبية.

٥٨- وأشارت مندوبية أستراليا إلى أن دولتها قد أيدت الورقة WP/48، بما في ذلك مشروع قرار الجمعية العمومية، مع التعديلات التي اقترحتها مندوبو فرنسا وإيطاليا. كما دعمت أستراليا المزيد من العمل من قبل الإيكاو من أجل ما يلي: توفير إرشادات للدول بشأن تنفيذ المادة ٣٨ من اتفاقية شيكاغو والملحق ١٥ - خدمات معلومات الطيران: تحديث دليل خدمات معلومات الطيران (الوثيقة Doc 8126)؛ وإعداد دراسة تقييم الأثر وتحسين بناء القدرات لمساعدة الدول على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية. ومع ذلك، فإن الإجراءات التي تضطلع بها الأمانة العامة لتنفيذ تلك التدابير لم تكن محددة بوضوح في هذه الورقة. وقد شجعت أستراليا مواصلة الاستعمال المستمر لنظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD)، والتوسع في اعتماده كوسيلة للإبلاغ عن الامتثال والاختلافات بديلة عن تقديم إخطارات مطبوعة عن الخلافات. كما أعربت أستراليا عن تقديرها لجهود الأمانة العامة وفرقة العمل المعنية بالإبلاغ عن الاختلافات (FDTF)، وعلى وجه الخصوص، رئيس الفرقة، السيد ل. لابن.

٥٩- كما شكرت مديرة إدارة الملاحة الجوية فرقة العمل المعنية بالإبلاغ عن الاختلافات (FDTF)، وعلى وجه الخصوص، رئيس الفرقة، السيد ل. لابن، على كافة الجهود المبذولة بشأن تلك القضية البالغة الحساسية والتعقيد المعنية بالإبلاغ عن الاختلافات. وفي معرض تأكيدها على أن نظام تسجيل الاختلافات اليدوي وليس الإلكتروني هو الذي أثار المشاكل، فقد وافقت على ضرورة تقديم أمثلة على الاختلافات. وبينما كانت فرقة العمل المعنية بالإبلاغ عن الاختلافات قد اضطلعت بالفعل بالعمل على إعداد مواد إرشادية، فإنها كانت متشككة في قدرتها على الانتهاء منها في غضون الاثني عشر شهراً المطلوبة نظراً لكثرة المهام الأخرى ذات الأولوية لدى الأمانة العامة. وبالتالي فإن أي مساعدة تقدمها إيطاليا أو أي دولة عضو أخرى في هذا الصدد ستكون موضع ترحيب. وقد لاحظت مديرة إدارة الحركة الجوية أنه من الضروري أيضاً للمجلس الموافقة على التعديل المقترح على المذكرة بشأن الإبلاغ عن الاختلافات التي أرفقت بكتاب المنظمة إلى الدول بشأن اعتماد التعديلات على الملحق، التي كانت الإرشادات الأساسية حول كيفية تحديد الاختلافات والإبلاغ عنها.

٦٠- كما أشارت مديرة إدارة الملاحة الجوية إلى أن الأمانة العامة ليس لديها صعوبات في التعديلات المقترحة على مشروع قرار الجمعية العمومية الوارد في المرفق (أ) بالورقة WP/48. وأشارت إلى أن الاقتراح بعقد حلقات عمل وحلقات دراسية إقليمية بشأن كيفية تحديد الاختلافات عن قواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية والإبلاغ عنها سيستعرضه مجلس الإيكاو آخذاً في الاعتبار تبعاته على الميزانية.

٦١- ولاحظ رئيس اللجنة التنفيذية، من سير أمور المناقشة، أن اللجنة قد أيدت الورقة WP/260 المقدمة من فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية). وفيما يتعلق بالورقة WP/48 ومشروع قرار الجمعية العمومية، فقد طلب أن يقدم مندوب فرنسا نص التوصية الجديدة المقترحة رقم ٦ ليتسنى إدراجها في مشروع التقرير المقدم إلى الجلسة العامة. وستتاح الفرصة للجنة للبت بشأن إدراج النص الجديد عند استعراضها لمشروع التقرير المذكور.

السياسة العامة في مجال تقديم  
المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات  
وأسرهم

٦٢- قدم الأمين العام الورقة WP/22، التي أفادت عن التقدم المحرز في تنفيذ قرار الجمعية العمومية ٣٢-٧ (تنسيق القواعد والبرامج التي تُنظم مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرهم)، واقترح أن يجري تحديثها. وأشار إلى أن الجمعية العمومية قد حثت في هذا القرار المجلس على وضع مواد، يمكن أن تشمل القواعد والتوصيات الدولية، لدعم ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرهم. وقد

والمقتضى ذلك أصدرت الايكاو في عام ٢٠٠١ الكتاب الدوري ٢٨٥ (إرشادات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم)، وفي عام ٢٠٠٥ أضيفت أحكام إلى الملحق التاسع - التسهيلات من أجل لتسريع عملية دخول أفراد أسر ضحايا حوادث الطيران إلى دولة وقوع الحدث. وتسليماً بضرورة اتخاذ مزيد من الإجراءات لتعزيز مساعدة الضحايا وأسرههم، فقد وافق المجلس بالإجماع، في أول مارس ٢٠١٣ (٦/١٩٨)، على الوثيقة المعنونة "سياسات الايكاو بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم" (Doc 9998). وكان الغرض من هذه الوثيقة، التي يرد رابط إليها في المرفق (أ) بالورقة WP/22، هو تشجيع الدول على إدراج سياسة الايكاو المذكورة في تشريعاتها و/أو لوائحها و/أو سياساتها المتعلقة بمساعدة الأسر. وخلال مناقشات المجلس، كان هناك دعم لمواصلة الايكاو النظر في تطوير القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بوضع الدول لخطط لمساعدة الأسر. ودُعيت الجمعية العمومية إلى ما يلي: أن تأخذ علماً بالمعلومات الواردة في الورقة WP/22؛ وإقرار سياسات الايكاو بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم" (الوثيقة 9998 Doc)؛ واعتماد القرار المقترح بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم، المنصوص عليه في المرفق (ب)، لكي يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٢-٧.

٦٣- بعد ذلك عرض مندوب إسبانيا الورقة WP/301 (مع التصويب رقم ١)، المقدمة من دولته بالتعاون مع الأرجنتين، والرأس الأخضر، وفنلندا، وفرنسا، وإيطاليا، والمكسيك، والبرتغال. ولاحظت تلك الدول المشاركة في هذه الوثيقة، مع الارتياح، العمل الذي اضطلع به المجلس لتطوير وثيقة سياسات الايكاو بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم (Doc 9998)، بمساعدة من فرقة العمل المختصة بمسألة سياسة تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران (AVPTF)، فضلاً عن الدعم من مختلف الجمعيات والرابطات، لا سيما رابطة المتضررين من الرحلة JK5022، وهي عضو في فريق أسر ضحايا حوادث الطائرات (ACVFG)، ودعت الجمعية العمومية إلى الاعتراف أيضاً بهذا العمل. وأيدت هذه الدول هذه السياسات، فضلاً عن قرار الجمعية العمومية المحدث الوارد في الورقة WP/22، وأوصت أن تفعل الجمعية العمومية أيضاً الشيء ذاته. ونظراً لأن السياسة غير إلزامية الطابع، فقد اقترحت تلك الدول أن تدعو الجمعية العمومية المجلس إلى النظر في جدوى إضافة فقرة ذات صلة إلى الملحق المناسب باتفاقية شيكاغو، خلاف الملحق ١٣ - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، مع ضمان عدم التأثير سلبياً في أن استقلال وفعالية التحقيقات في الحوادث والوقائع. واقترحت، على وجه الخصوص، أن ينظر المجلس في تضمين الملحق ٩ - التسهيلات توصية تقرأ على غرار ما يلي: "ينبغي للدول أن تضع تشريعات و/أو لوائح و/أو سياسات لدعم ضحايا حوادث الطيران وأسرههم". ويمكن الاستعانة بملاحظة مرتبطة لربط هذه التوصية مع وثيقة سياسات الايكاو بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم (Doc 9998). ورأت الدول المشاركة في هذه الورقة أنه مع الوقت والخبرة، يمكن ترقية التوصية لتصبح قاعدة إذا لزم الأمر في المستقبل.

٦٤- لوحظ أن فريق أسر ضحايا حوادث الطائرات (ACVFG) قد قدم ورقة المعلومات WP/300، التي أيدت الورقة WP/22 و WP/301.

٦٥- أعرب خلال المناقشة التي تلت ذلك عن التقدير للعمل الهام الذي تقوم به الايكاو وفرقة العمل المختصة بمسألة سياسة تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران (AVPTF) لضمان تقديم المساعدة الضرورية لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم.

٦٦- أيد مندوب المكسيك، وأستراليا، والولايات المتحدة، وإكوادور، وفرنسا، والبرازيل، وإيطاليا وثيقة سياسات الايكاو بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم (Doc 9998) في المرفق (أ) بالورقة WP/22، فضلاً عن مشروع قرار الجمعية العمومية الوارد في المرفق (ب) بالورقة أيضاً. وبالإضافة إلى ذلك، فقد أعرب مندوب المكسيك، وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، وكوبا، وإكوادور، وكوت ديفوار، وجمهورية تنزانيا المتحدة (من حيث المبدأ)، وموريتانيا، والسلفادور، وبوركينا فاسو عن دعمهم للورقة WP/301، وكذلك فعل مندوب إيطاليا، وهو أحد المشاركين في الوثيقة.

٦٧- وفي إطار الشيء ذاته، أعرب مندوب إكوادور عن تضامن دولته الكبير مع ضحايا حوادث الطائرات المأساوية وأسرههم.

٦٨- أشارت مندوبية أستراليا إلى تأييد دولتها الكبير لوثيقة سياسات الايكاو بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم (Doc 9998) ومقترح قرار الجمعية العمومية المحدث. ومع ذلك، ففي معرض الإشارة إلى أن السياسات والمواد الإرشادية المرتبطة بها لم يصدرها إلا مؤخراً، فقد رأت أستراليا أنه من المناسب أن يتم إعطاء الوقت الكافي لتقييم الآثار المترتبة على هذه السياسات بقدر ما تم تنفيذه منها على نطاق واسع من جانب الدول قبل النظر في الحاجة المستقبلية إلى تطوير قواعد أو توصيات. وإذا، في المستقبل، اعتبرت القواعد والتوصيات الدولية ضرورية، فعندئذ سوف تدعم أستراليا الاقتراح الوارد في الورقة WP/301 الذي يشير، كخطوة أولى، بأن يتم إدخال توصية، وستدعم النص المقترح في الفقرة ٣-٣ منها. وشارك مندوب البرازيل أستراليا هذا الرأي.

٦٩- وأشارت مندوبية الولايات المتحدة إلى أنه منذ أكثر من خمسة عشر عاماً، طلبت دولتها دعماً لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم من قبل المحقق في الحادث، والناقل الجوي، ومنظمات مواجهة الكوارث غير الهادفة لتحقيق الريح. وقد كانت خطط الولايات المتحدة لمواجهة الحوادث فعّالة في الحفاظ على استقلالية التحقيقات، بينما توفر أيضاً لأسر الضحايا والناجين معلومات عن عملية التحقيق ونتائجها فور إعلانها للعموم.

٧٠- وافق مندوب فرنسا على وجهة النظر التي أعربت عنها الورقة WP/301 بأن الملحق ١٣ - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات ليس هو الملحق المناسب لإدخال الحكم المتعلق بتقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم. ففي ضوء وجود الهدف الاستراتيجي الجديد للمنظمة - الأمن والتسهيلات - والقواسم المشتركة للأهداف بين التسهيل وحماية مصالح مستخدمي النقل الجوي، فقد اقترح أن يُطلب إلى المجلس أن يدرج في برنامج عمل لجنة التسهيلات للفترة ٢٠١٤-٢٠١٦: جميع الأنشطة المتعلقة بتقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم؛ والنظر في إعادة الهيكلة المناسبة للملحق ٩ - التسهيلات، إذا لزم الأمر.

٧١- في إشارة إلى أن دولته قد قدمت ورقة المعلومات (WP/232) في إطار البند ٣٠ من جدول الأعمال: سلامة الطيران - دعم التنفيذ، تبرز ملامح الإجراءات المتخذة حتى الآن لإنشاء المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIO) في منطقة أمريكا الوسطى، وأكد مندوب السلفادور أنه سيعزز، بمجرد تشغيله، القدرة على إجراء التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات، ليس فقط لدى دول الإقليم، وإنما أيضاً لدى هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA).

٧٢- شكر المراقب من فريق أسر ضحايا حوادث الطائرات (ACVFG) الوفود على دعمهم للورقتين WP/22 و WP/301، فضلاً عن الورقة المقدمة من رابطته إلى الجمعية العمومية (WP/300). وفي إطار التأكيد على أن العلاج المناسب لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم لم يكن ليصب في مصلحتهم فقط، وإنما أيضاً في مصلحة كل من الدول المتضررة من جراء تلك الحوادث المؤسفة، وأشار إلى أن فريق ACVFG قد تعهد بالعمل مع كل تلك الدول لتنفيذ سياسات الايكاو وإرشاداتها الأساسية. الأمر الذي من شأنه أن يضمن وجود معيار دولي للمعالجة الفعّالة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم في أعقاب وقوع مثل هذه المآسي.

٧٣- ولاحظ رئيس اللجنة التنفيذية، من سير المناقشة، وجود دعم واسع النطاق لسياسات الايكاو بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم (Doc 9998) ومشروع قرار الجمعية العمومية الوارد في المرفقين (أ) و(ب) بالورقة WP/22، فضلاً عن الإجراء المقترح في الورقة WP/301. وأثيرت نقطة فنية فيما يتعلق بالحاجة إلى تكييف هيكل الملحق ذي الصلة من أجل إدراج أي توصية أو قاعدة تصدر مستقبلاً بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم. وفي إشارة إلى التعليق الذي أدلت به مندوبية أستراليا، فقد لا يكون الوقت قد حان بعد لوضع قاعدة مناسبة في ملحق مناسب، وأشار الرئيس إلى أنه يمكن النظر على الأقل في إدخال التوصية في ذلك المكان.

السياسة العامة بشأن اعتماد الأطراف  
الثالثة وإبرام مذكرات التفاهم معها

٧٤- في تقديم الورقة WP/338 بشأن هذا الموضوع، أبرز مندوب كولومبيا ضرورة تصدي الايكاو لتحديات العولمة وتزايد حركة الملاحة الجوية. ومن أجل القيام بذلك، كان يتعين عليها تطبيق تقنيات ومنهجيات جديدة، مع الحفاظ على سلامة وأمن الطيران،

وضمن التنسيق العالمي لأنظمة الملاحة الجوية وأنظمة النقل الجوي، وحماية البيئة. وتطلب وضع وتنفيذ حلول لتلك التحديات مشاركة جميع الأطراف الفاعلة وأصحاب المصلحة في عملية صنع القرار بطريقة تعاونية. وقد طورت الايكاو آليات لتعزيز هذا التعاون مع غيرها من المنظمات الدولية وأوساط الصناعة والأوساط الأكاديمية كمدخل إلى خلق الابتكار وتجديد روح نشاط الطيران. وقد استلزم ذلك وضع شروط ولوائح لتفادي تضارب المصالح وضمن احترام مبادئ الشفافية وتكافؤ الفرص من خلال المنافسة العادلة والمنصفة والاختيار الموضوعي، فضلاً عن استخدام شعار منظمة الطيران المدني الدولي من قبل أطراف ثالثة. وينبغي وضع هذه الشروط واللوائح من خلال سياسات معتمدة من مجلس الايكاو من أجل الامتثال للأهداف المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو. ولذلك، فقد دُعيت الجمعية العمومية إلى أن تطلب إلى المجلس ما يلي: توفير إرشادات واعتماد سياسات معنية بتعاملات الايكاو مع أطراف ثالثة في شكل تصديقات ومذكرات التفاهم؛ ونشر قائمة بمذكرات التفاهم والتصديقات السارية.

٧٥- أيد مندوبو جمهورية كوريا، وسويسرا، وكوبا، وبيرو، والبرازيل هذا الإجراء المقترح. وفي إطار القيام بذلك، أكد مندوب سويسرا أن دولته، مثل كولومبيا، اعتقدت بقوة أن أوساط الصناعة وغيرها من الهيئات الدولية علاوة على الايكاو قد لعبت دوراً حاسماً في تعزيز تطوير التكنولوجيات والتقنيات الجديدة في مجال الملاحة الجوية. بيد أن ضمان قيادة الايكاو لهذه العملية أمرٌ أساسي من أجل تقديم بنية واضحة وقوية وتتسم بالشفافية.

٧٦- أعرب مندوب كوبا عن تأييده الكامل للورقة والإجراءات التي اقترحتها في ضوء المساهمة المبذولة، ضمن جملة أمور أخرى، من أجل مصلحة المنظمة من حيث مبادئ الشفافية وتكافؤ الفرص. وأشار إلى أن الإرشادات بشأن التعاون بين الأمم المتحدة وقطاع الأعمال (٢٠٠٩) تصلح كأساس لعمل المجلس المعني بإعداد إرشادات واعتماد سياسات لتعاملات الايكاو مع الأطراف الثالثة في شكل تصديقات ومذكرات التفاهم.

٧٧- خلّص الرئيس، من الآراء التي أعرب عنها، إلى أن اللجنة التنفيذية أوصت بأن تتخذ الجمعية العمومية الإجراء الذي اقترحته كولومبيا في الورقة WP/338.

مواعمة الأهداف الاستراتيجية للايكاو مع  
الدول الأعضاء وآلية الإبلاغ عن التقدم  
المحرز

٧٨- في معرض تقديمها للورقة WP/335 بشأن الموضوع أعلاه، أكدت مندوبية دولة الإمارات العربية المتحدة أن تحديد الايكاو لأهدافها الاستراتيجية ونشرها لم يكن كافياً لتنفيذها. ومن أجل سد هذه الفجوة، اقترحت الإمارات العربية المتحدة أن تنشئ الايكاو نظاماً متكاملًا عبر الإنترنت لإدارة الأداء، من شأنه أن يسلسل الأهداف الاستراتيجية الشاملة للمنظمة وربطها بالخطط التشغيلية على مستوى الدول الأعضاء، وذلك لضمان التوافق الاستراتيجي مع الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية. ودُعيت الجمعية إلى أن تطلب إلى المجلس تطوير هذا النظام الذي دعم نشر الأهداف الاستراتيجية للايكاو في خطط أعمال الدول الأعضاء، فضلاً عن آلية الإبلاغ لتعزيز ثقافة الالتزام والخضوع للمساءلة.

٧٩- أيد مندوبو مصر، اليمن، وكولومبيا، والصومال هذه الإجراءات المقترحة.

٨٠- وأشار الرئيس إلى أن اللجنة التنفيذية وافقت على أن توصي بأن تتخذ الجمعية العمومية الإجراء الذي اقترحته دولة الإمارات العربية المتحدة في الورقة WP/335.

البند ١٦ من جدول الأعمال: التسهيلات ووثائق السفر المقروءة آلياً

٨١- استهلّت اللجنة التنفيذية النظر في هذا البند من جدول الأعمال على أساس أربع ورقات عمل قدمها المجلس، الورقة WP/3 [التطورات المتعلقة بالملحق التاسع - التسهيلات وبرنامج العمل المقترح لفترة الثلاث سنوات القادمة]، والورقة WP/4 [التطورات

المستجدة فيما يتعلق ببرنامج وثائق السفر المقروءة آلياً برنامج (MRTD) ودليل المفاتيح العامة (PKD)، والورقة WP/11 [استراتيجية الايكاو المقترحة بشأن برنامج تحديد الهوية (ICAO TRIP)]، والورقة WP/23 (البيان الموحد لسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات)، وأوراق العمل وأوراق المعلومات ذات الصلة.

٨٢- بعد ذلك قدم الأمين العام الورقة WP/3، التي حددت المهام والأولويات لبرنامج الايكاو للتسهيلات (FAL)، وقدم تقريراً عن التطورات الهامة التي استجرت منذ الجمعية العمومية الماضية. مسلطاً الضوء على الأولويات المقترحة لبرنامج FAL والنتائج المتوخاة لفترة الثلاث سنوات ٢٠١٤-٢٠١٦، المنصوص عليها في الفقرة ٣-١٢، وأشار إلى أنه قد اقترح، وفقاً لمفهوم "العمل بصورة أفضل وفق ما يتوفر لدينا"، أن يدرس التسهيلات (FAL) المسائل المتصلة بعدم الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع - التسهيلات، وتعزيد عملها وتأسيس روابط وعلاقات تعاون أقوى مع الجهات الهامة. وتحت مفهوم "التخطيط للمستقبل"، اقترح أن يجري في إطار برنامج التسهيلات (FAL) إعداد الاستجابة للمسائل الجديدة والناشئة، والمواكبة المستمرة للتطورات التكنولوجية ذات الصلة. ودُعيت الجمعية العمومية إلى إقرار الأولويات المقترحة والنتائج المتوخاة.

٨٣- تلى ذلك تقديم الورقة WP/4، حيث أكد الأمين العام أن المجموعة الاستشارية الفنية المعنية بوثائق السفر المقروءة آلياً (TAG/MRTD) قد واصلت تقديم المساعدة للأمانة العامة من أجل إعداد وتحديث المواصفات الفنية المتضمنة في الوثيقة (Doc 9303) - وثائق السفر المقروءة آلياً، والمتضمنة كذلك في مواد الايكاو الإرشادية. وفي إشارته إلى أن القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بوثائق السفر المقروءة آلياً كانت متضمنة في الملحق التاسع - التسهيلات، أكد أنه في حين لا تزال هناك بعض التحديات، فإن جميع الدول الأعضاء في الايكاو على التقريب طبقت حالياً القاعدة ٣-١٠، فصارت لا تُصدر سوى وثائق السفر المقروءة آلياً (MRPs) وفقاً للمواصفات الواردة في الوثيقة (Doc 9303). وكان الموعد النهائي التالي المعني بوثائق السفر المقروءة آلياً يحين في ٢٤ نوفمبر عام ٢٠١٥، الذي يجب التوقف بحلوله عن تداول أي وثائق سفر غير مقروءة آلياً. وقد اضطلعت الأمانة العامة بأنشطة اتصالات مكثفة لدعم تحقيق الامتثال الكامل، وكانت على استعداد لتقديم المساعدة إلى الدول التي كانت تتوقع صعوبات في الوفاء بذلك الموعد النهائي. وفي إطار الإشارة إلى أن استخدام جوازات السفر البيومترية لا يفتأ يتزايد بسرعة، فقد أكد الأمين العام أنه ينبغي للدول أن تشارك في دليل المفاتيح العامة للايكاو (ICAO PKD) من أجل تحقيق الاستفاداة القصوى من وثائق السفر الإلكترونية. وقد واصلت الأمانة العامة تقديم المساعدة إلى الدول بهدف ضمان الامتثال العالمي للقاعدتين ٣-١٠ و ٣-١٠-١. ودُعيت الجمعية العمومية إلى الإحاطة علماً بتطورات وأنشطة برنامج نائق السفر المقروءة آلياً الواردة في الورقة.

٨٤- وفي تقديم الورقة WP/11، أكد الأمين العام أن استراتيجية برنامج الايكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP) المقترحة قد وفرت إطاراً لتحقيق تحسينات هامة في مجال أمن الطيران والتسهيلات من خلال الجمع بين عناصر إدارة الهوية والاعتماد على ريادة الايكاو في الأمور المتعلقة بوثائق السفر المقروءة آلياً. وفي قلب هذه الاستراتيجية، كان الاقتراح الرئيسي للدول والايكاو وجميع الأطراف المعنية هو الاعتراف بأن اتباع نهج شامل منسق يتسم بالتماسك فيما يتعلق بالعناصر المترابطة لإدارة هوية المسافرين كان ضرورياً للتعرف على الأفراد بشكل لا لبس فيه. وإدراكاً لفوائد إدارة هوية المسافرين العائدة على أمن الطيران والتسهيلات، فكانت مهمة الايكاو، في إطار استراتيجية، هي تعزيز قدرة الدول الأعضاء على تحديد الأفراد بشكل لا لبس فيه من خلال إمداد السلطات المختصة في جميع أنحاء العالم بآليات الدعم المناسبة لتحديد وتأكيد هوية المسافرين. ودُعيت الجمعية العمومية إلى الموافقة على استراتيجية برنامج الايكاو لتحديد هوية المسافرين (ICAO TRIP) المقترحة، وأن توصي بمشاركة الدول في دليل المفاتيح العامة للايكاو (ICAO PKD).

٨٥- في إطار عرض الورقة WP/161 بشأن منافع التسهيلات والأمن العائدة من برامج المسافرين الموثوقين، أكدت مندوبية الولايات المتحدة أن أعمال ذلك بطريقة منسقة يوفر مزيداً من الأمن الشامل لنظام الطيران الدولي، وبينما يوفر أيضاً المنافع العائدة من التعجيل بدخول المسافرين منخفضي المخاطر واستخدام أكثر فعالية من حيث التكلفة لأفراد الأمن وموارده. ودُعيت الجمعية العمومية إلى ما يلي: أن تحيط علماً بأهمية برامج المسافرين الموثوقين في تحسين التسهيلات والأمن؛ وأن توصي بالسبل والوسائل

الكفيلة بتمكين الايكاو من دعم تطوير برامج المسافرين الموثوقين وتحقق التشغيل المتبادل والاتساق فيما بين هذه البرامج في جميع أنحاء العالم. ورحبت الولايات المتحدة بفرصة دعم الايكاو ودولها الأعضاء في تسهيل برامج المسافرين الموثوقين لتلك الدول.

٨٦- بعد ذلك قدم مندوب جمهورية كوريا الورقة WP/267، التي سلطت الضوء على الزيادة الكبيرة في مجال أمن الطيران وكفائه لدى دولته نتيجة لتنفيذها للنظام الآلي لإنهاء إجراءات الهجرة، الذي يعتمد أسلوب التعرف على الوجه. ودُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: الإحاطة علماً بالمعلومات؛ تطلب إلى المجلس النظر في اقتراحات جمهورية كوريا بأن: تدرج في الملحق التاسع -/التسهيلات تعريفاً جديداً لمصطلح "النظام الآلي لإنهاء إجراءات الهجرة" والمبدأ العام والتوصيات المتعلقة به، وأن تدرج معلومات عن نظامها في ملحق مكمل للملحق ١٧ -/الأمن. ولوحظ أن جمهورية كوريا قد قدمت أيضاً ورقة المعلومات WP/269، الذي قدمت مزيداً من المعلومات المفصلة عن النظام الآلي لإنهاء إجراءات، ونتائج عمليات اختبار وفوائده المتوخاة.

٨٧- عرضت مندوبية دولة الإمارات العربية المتحدة WP/254، التي حددت الصعوبات التي تواجهها بعض الدول في الحصول على بيانات سجلات أسماء الركاب (PNR) اللازمة لأغراض التقييم الأمني وتقييم الأخطار، وذلك بسبب الحاجة إلى إبرام اتفاقات مشتركة مع الدول الأخرى، واقترحت وضع وتنفيذ إطار عالمي جديد لجمع واستخدام بيانات سجلات أسماء الركاب. ودُعيت الجمعية العمومية إلى أن تطلب إلى المجلس النظر في تعديل وثيقة إرشادات بشأن بيانات سجلات أسماء الركاب (Doc 9944).

٨٨- باسم الأربع والخمسين دولة عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)، قدم مندوب ناميبيا الورقة WP/105 المتعلقة بالورقة WP/4 بشأن برنامج وثائق السفر المقروءة آلياً ودليل المفاتيح العامة (PKD). وبينما دعمت هذه الدول لهذه الورقة، وإشادتها بالايكاو، لا سيما المجموعة الاستشارية الفنية المعنية بوثائق السفر المقروءة آلياً (TAG/MRDT)، ومجموعة عمل التكنولوجيات الجديدة (NTWG)، فإنها أعربت عن تخوفها من عدم تمكن الدول جميعها من الوفاء بالموعد النهائي المحدد في ٢٤ نوفمبر ٢٠١٥ للتوقف عن تداول وثائق السفر غير المقروءة آلياً. وبالتالي فقد دعت الجمعية العمومية إلى: أن تطلب إلى المجلس أن يكلف الأمين العام بعقد مشاركات رفيعة المستوى بين الوزراء المسؤولين عن إصدار وثائق السفر والوزراء المسؤولين عن الطيران المدني لضمان تنوير جميع الجهات ذات العلاقة بعواقب الفشل في الوفاء بهذا الموعد النهائي، والحد من المضايقات المحتملة التي قد تحدث لجمهور المسافرين؛ أن تلاحظ التطور المتوخى لخريطة الطريق النموذجية للايكاو لمساعدة الدول على مبادرات تنفيذ وثائق السفر الإلكتروني، وتكلف الايكاو بإيلاء هذا الشأن أولوية رفيعة؛ وأن تكلف الأمين العام بعقد ندوات وحلقات عمل إقليمية تهدف إلى تنقيف الدول حول فوائد المشاركة في دليل الايكاو للمفاتيح العامة.

٨٩- في معرض تقديمه للورقة WP/94 (التنقيح رقم ١)، بشأن نقل بيانات الركاب بواسطة شركات الطيران إلى الحكومات لأغراض مراقبة الحدود، أكد المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، أن طلبات الحصول على تلك البيانات لا تتبع في كثير من الأحيان القواعد والإرشادات التي وضعتها الايكاو، ومنظمة الجمارك العالمية (WCO)، واتحاد النقل الجوي الدولي. وأن هذه الطلبات غير القياسية لم تؤثر فقط في أوساط شركات الطيران، وإنما في الدول وفي تجربة السفر لدى مواطنيها أيضاً. ومع فهم اتحاد النقل الجوي الدولي وأعضائه بأن نقل البيانات إلكترونياً قد لعب دوراً هاماً في تقييم المخاطر قبل الوصول، فإنها اعتبرت أن هذه الطلبات غير القياسية تنطوي على احتمال إبطاء إدارة الحدود بدلاً من إسراعها. وبالتالي، فإنهم دعوا الجمعية العمومية إلى ما يلي: أن تطلب إلى الدول توعية سلطات الهجرة ومراقبة الحدود بالقواعد والتوصيات الدولية للايكاو وموادها إرشادية المعنية بالتعامل مع بيانات الركاب، مع الأخذ بعين الاعتبار للحملة المشتركة الجارية التي يقوم بها اتحاد النقل الجوي الدولي والايكاو ومنظمة السياحة العالمية (UNWTO) في هذا الصدد؛ وأن تطلب إلى الايكاو النظر في توسيع نطاق تنقيحاتها للملحق التاسع -/التسهيلات في إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP) وتدرج فيه جميع القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالمعلومات المسبقة عن الركاب (API)، وسجلات أسماء الركاب (PNR).

٩٠- قدم المراقب من منظمة السياحة العالمية الورقة WP/246، التي تناصر تسهيل منح تأشيرات الدخول كوسيلة لتحفيز نمو السياحة. وتطرح شروط منح تأشيرات الدخول وعمليات تجهيز هذه التأشيرات قيوداً كبيرة على نمو السياحة وبالتالي على النقل الجوي، كما شوهد مؤخراً في ندوة الايكاو/ماكجيل التي عقدت قبل الجمعية العمومية تحت عنوان تعزيز القدرة على الوصول في مجال

*النقل الجوي والريحية: الركاب والبضائع والتكنولوجيا*. وعلاوة على ذلك، فإن الشروط الأمنية المرتبطة بمنح التأشيرات قد تخف مع تزايد المتطلبات المتعلقة بالمعلومات المسبقة عن الركاب (API)، وسجلات أسماء الركاب (PNR). وقد أشارت الورقة، ضمن جملة أمور، إلى البيان المشترك الذي وقعه الأمينان العامان للايكاو ولمنظمة السياحة العالمية في شهر مارس عام ٢٠١٤ من أجل مزيد من التحسين الأمثل لفوائد الطيران والسياحة، مع الإشارة بشكل خاص إلى تعزيز القدرة على الوصل في مجال النقل الجوي من خلال التعاون في مجال منح التأشيرات وغيرها من الشكليات المرتبطة بوثائق السفر وإصدارها، بما في ذلك تبسيط إجراءات تجهيز التأشيرات، وتطوير التأشيرات الإقليمية المتعددة الدول والتأشيرات الإلكترونية. كما أفادت الورقة عن البحوث المشتركة التي تقوم بها منظمة السياحة العالمية مع المجلس العالمي للسفر والسياحة (WTTC) حول الجدوى الاقتصادية لتحسين عملية تجهيز التأشيرات، التي أقيمت وزراء السياحة في اقتصادات مجموعة العشرين (G20) بالموافقة على العمل معاً صوب تطوير مبادرات تسهيل السفر. وقد حددت الورقة WP/246 خمسة طرق للقيام بذلك. ومع ذلك، فهناك حاجة إلى اتخاذ إجراءات تكميلية من جانب الايكاو كسلطة عالمية معترف بها لتحديد القواعد القياسية الخاصة بوثائق السفر المقروءة آلياً، بما في ذلك تأشيرات الدخول. وقد دعت منظمة السياحة العالمية الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: حث الدول الأعضاء في الايكاو على مواصلة عملية تسهيل تأشيرات الدخول؛ وأن توافق على أنه ينبغي للايكاو ومنظمة السياحة العالمية أن يشتركا معاً في معالجة موضوع تسهيل منح تأشيرات الدخول على المستوى الاستراتيجي، واضعتين في اعتبارهما التجربة الإيجابية لمنظمة السياحة العالمية والمجلس العالمي للسفر والسياحة، في سياق مجموعة العشرين (G20).

٩١- ثم قدم الأمين العام الورقة WP/23، التي ألحق بها مقترح البيان الموحد لسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات. وأشارت الورقة إلى أنه بعد الموافقة على الهدف الاستراتيجي المشترك: الأمن والتيسير، قرر المجلس أن المسائل المتعلقة بالتسهيلات التي كانت قد ظهرت سابقاً في البيان الموحد لسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي ينبغي تقديمها في مشروع قرار قائم بذاته. وقد عكس مقترح البيان الموحد المسائل ذات الأهمية الدائمة، والتطورات المستجدة، ونطاق تركيز عمل الايكاو في المستقبل في مجال التسهيلات، الذي شمل تطوير وتنفيذ أحكام التسهيلات، والعناصر الرئيسية لبرنامج الايكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP) (انظر الورقة WP/11)، والعمل الوطني والدولي والتعاون بشأن مسائل التسهيلات.

٩٢- ولوحظ أن شيلي والصين قدمتا أوراق معلومات عن، الأنشطة التي اضطلعت بها شيلي فيما يتعلق بوثائق السفر المقروءة آلياً (الورقة WP/322)، والتقدم الذي أحرزته الصين بشأن وثائق السفر الإلكترونية (الورقة WP/180) على التوالي.

٩٣- وخلال المناقشة التي تلت ذلك، أعرب مندوب جمهورية تنزانيا المتحدة عن دعم دولته للورقة WP/105، المقدمة من الأربع والخمسين دولة عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، وعن تقديرها لجهود الايكاو المبذولة من أجل توفير المساعدة على بناء القدرات المتعلقة بوثائق السفر المقروءة آلياً كوسيلة لضمان مستوى عالمي من الالتزام بالقواعد القياسية ٣-١٠ و ٣-١٠ من الملحق التاسع - التسهيلات قبل الموعد النهائي المقرر في ٢٤ نوفمبر عام ٢٠١٥ للتوقف عن تداول وثائق السفر غير المقروءة آلياً. وأوصت جمهورية تنزانيا المتحدة بأن تواصل الايكاو هذه الروح حتى تمتثل جميع الدول للقواعد المعنية قبل الموعد النهائي لضمان استخدام وثائق السفر المقروءة آلياً، التي تمتثل لقواعد الايكاو، في جميع أنحاء العالم.

٩٤- وأشار مندوب نيجيريا إلى أن دولته أشادت بالايكاو من أجل ما أحرزته من تقدم في إطار برنامج وثائق السفر المقروءة آلياً (MRTD)، ودليل المفاتيح العامة (PKD). وكدولة مشاركة في ودليل المفاتيح العامة، فقد شجعت الدول الأخرى على الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة. كما أيدت الورقة WP/105، المقدمة من الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني.

٩٥- وأشار مندوب الاتحاد الروسي إلى أن دولته قد أيدت الورقة WP/161 التي قدمتها الولايات المتحدة وأكدت فيها على المنافع العائدة من برامج المسافرين الموثوقين، لا سيما إدارة المخاطر. وعلى الرغم من دعمها، من حيث المبدأ، لنهج جمع واستخدام بيانات سجلات أسماء الركاب، الذي اقترحتة دولة الإمارات العربية المتحدة في الورقة WP/254، فقد اعتبر الاتحاد الروسي

أن المبادئ الواردة في الفقرة ٢-٤ المتوخى إدراجها في *إرشادات بشأن بيانات سجلات أسماء الركاب* (Doc 9944) يجب استعراضها وتفتيحها في ضوء العمل الذي اضطلع به فريق خبراء التسهيلات (FALP).

٩٦- ولاحظ مندوب توغو أن دولته دعمت جميع الأوراق المقدمة، وعلى وجه الخصوص، الورقة WP/105، التي قدمتها الأربع والخمسون دولة عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، والورقة WP/23، التي تتضمن مشروع البيان الموحد لسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات.

٩٧- وأشار مندوب سويسرا إلى أن دولته قد دعمت الأوراق الأربعة التي قدمها المجلس (3 WPs/، و4، و11، و23). بيد أنه فيما يتعلق بالورقة WP/3، فقد رأيت سويسرا أنه يجب وضع تمييز واضح بين التدابير الرامية إلى زيادة الأمن وتلك التي تهدف إلى مكافحة الهجرة غير الشرعية. وبالتالي، ففيما يخص القضايا الأمنية، اقترحت أن تجري الإشارة إلى دليل أمن الطيران (الوثيقة Doc 8973 - المقيدة) بدلاً من تطوير مواد إرشادية جديدة تحت عنوان التسهيلات. كما دعمت سويسرا الورقة WP/105 المقدمة من الأربع والخمسين دولة عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، والوثيقة WP/161 التي قدمتها الولايات المتحدة، والوثيقة WP/94 (التتقيح رقم ١) التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي. وكانت تدرج، مع ذلك، أن بعض الإجراءات المقترحة في تلك الأوراق تطلبت المزيد من العمل، الذي يجب الاضطلاع به بطبيعة الحال في إطار من الناحية المثالية التي سيتم القيام به في إطار فريق خبراء التسهيلات (FALP).

٩٨- أشارت مندوبية كولومبيا إلى أن دولتها أيدت الأولويات المقترحة لبرنامج التسهيلات (FAL)، والنتائج المتوخاة لفترة الثلاث سنوات ٢٠١٤-٢٠١٦ المنصوص عليها في الفقرة ٣-١٢ من الورقة WP/3، وكذلك استراتيجية برنامج الايكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP) الواردة في الورقة WP/11. كما أيدت كولومبيا مشروع البيان الموحد لسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات، المنصوص عليه في الورقة WP/23.

٩٩- وأشارت مندوبية المملكة المتحدة إلى أن دولتها قد أيدت الورقة WP/161، التي قدمتها الولايات المتحدة، نظراً لأنها دفعت حجة مقننة لاتخاذ مزيد من الإجراءات من قبل الايكاو لتنسيق تطوير برامج المسافرين الموثوقين. وبينما كان من المثيرة جداً للاهتمام سماع مندوبي الولايات المتحدة وجمهورية كوريا يفندون الفوائد الملموسة التي يمكن جنيها من هذه البرامج من النواحي التشغيلية والأمنية وفي مجال التسهيلات، وهي تلك البرامج التي يتزايد عدد الدول التي تنتظر في استخدامها، فقد كانت هناك أيضاً مخاطر كبيرة لوجود مجموعة متنوعة من برامج مختلفة تنشأ على أساس مجموعة من القواعد المختلفة، وهو ما أوضحته الورقة WP/161 جلياً. لذلك اقترحت المملكة المتحدة تعديل الفقرة الإجرائية (ب) من تلك الورقة للإشارة إلى أن الجمعية العمومية قد دُعيت إلى التوصية بأن تدعم الايكاو تطوير برامج المسافرين الموثوقين، مع إحالة الشأن المعني بتحديد السبل والوسائل اللازمة للقيام بذلك إلى فريق خبراء التسهيلات (FALP) للمداولة. وفيما يتعلق بالوثيقة WP/267 المقدمة من جمهورية كوريا، فبينما حين دعمت المملكة المتحدة النظر في مبادرات معنية بقواعد وتوصيات دولية جديدة من أجل النظام الآلي لإنهاء إجراءات الهجرة، إلا أنها كانت ترى أنه ينبغي إحالة المقترحات الواردة في الفقرة ٤ من الورقة إلى فريق خبراء التسهيلات للمناقشة والتطوير.

١٠٠- ولاحظت مندوبية السويد أن دولتها تقاسمت الرأي الذي أعربت عنه دولة الإمارات العربية المتحدة في الورقة WP/254، بأنه من الضروري تنسيق تبادل بيانات سجلات أسماء الركاب (PNR) فيما بين الدول، وأنه يتعين على الدول اتباع *إرشادات بشأن بيانات سجلات أسماء الركاب* (وثيقة الايكاو Doc 9944). ومع ذلك، فقد رأيت السويد أن الإرشادات الحالية المدرجة في الوثيقة (Doc 9944) وطورت من قبل فريق خبراء التسهيلات (FALP)، قد قدمت إطاراً مفيداً للاتفاقات المشتركة بشأن تبادل بيانات سجلات أسماء الركاب.

١٠١- أما مندوبية هولندا، فأكدت على أن دولتها تتفق مع الورقة المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (WP / 94) (التتقيح رقم ١) بشأن ضرورة مواصلة توحيد بيانات الركاب والتنوعية بشأن القواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية ذات الصلة التي وضعتها الايكاو، فضلاً عن منظمة الجمارك العالمية واتحاد النقل الجوي الدولي. وأشارت إلى أنه عندما يتعين تقديم بيانات الركاب في شكل



إلكتروني، فسيتعين على كل شركة طيران تقديمها إلى جهات حكومية في مختلف الدول، وسيتعين على كل جهة من تلك الجهات أن تكون قادرة على استقبال بيانات الركاب من مختلف شركات الطيران ومعالجتها. مما سيجعل استخدام بيانات الركاب في شكل موحد أمراً أساسياً لكل من أوساط شركات الطيران وللحكومات. وتمنت هولندا مواصلة العمل مع الهيئات الدولية، بما في ذلك فريق خبراء التسهيلات، على وضع المزيد من الموائيق المتناغمة والموحدة بشأن بيانات الركاب.

١٠٢- وأشار مندوب فرنسا إلى أن دولته تعتبر أن استقرار نمو عدد المسافرين جواً جعل من تطوير أدوات ذات كفاءة ضرورة قصوى لتسهيل الرقابة على الحدود. فمن شأن مثل هذه الأدوات أن تعزز فعالية الرقابة على الحدود التي تقوم بها السلطات مع تبسيط الإجراءات في الوقت ذاته للركاب. ونتيجة لذلك، فقد شجعت فرنسا الدول على المشاركة في دليل المفاتيح العامة (PKD)، ودعمت استراتيجية برنامج الايكاو لتحديد هوية المسافرين (ICAO TRIP) (انظر الورقتين WPs/4، و11).

١٠٣- وأشار مندوب أستراليا إلى أن دولته أيدت التعليقات التي أدلى بها مندوب سويسرا والمملكة المتحدة فيما يتعلق بالورقة WP/161 التي قدمتها الولايات المتحدة. وفيما يتعلق بمشروع البيان الموحد المنصوص عليه في الورقة WP/23، فقد دعمت أستراليا القرار بأن تواصل الايكاو تطوير السياسات المتعلقة بتسهيلات الركاب. واعتبرت أن سياسات الايكاو لدعم تسهيلات الركاب بكفاءة من شأنها أن تحقق عوائد اقتصادية بسبب الإسراع بخطوات إنهاء إجراءات الركاب، بينما تسفر أيضاً عن تحسين نتائج أمن الحدود. كما كانت أستراليا ترى من وجهة نظرها أنه لا ينبغي اعتبار أن التسهيلات وأمن الحدود شيان منفصلان، نظراً لتشابك نتائج التسهيلات والأمن، مع الاعتراف بوجود تضارب في بعض الأحيان بين نتائج سياسات التسهيل وسياسات الأمن. ولذلك فقد اقترحت إضافة فقرة جديدة (١١) إلى منطوق القرار الوارد في المرفق (ج) بمشروع البيان الموحد، بحيث تُقرأ على النحو التالي: " تحث الدول الأعضاء على الدخول في حوار، وعلى التعاون بين الأجهزة المعنية بالتسهيلات والأمن على الصعيدين الوطني والإقليمي؛". كما اقترحت أستراليا تعديل منطوق الفقرة ١ من القرار الوارد في المرفق (ج) بالاستعاضة عن كلمة "المتعاقدة" بكلمة "الأعضاء".

١٠٤- وفيما يتعلق بالورقة WP/246 المقدمة من منظمة السياحة العالمية، فقد لاحظ مندوب أستراليا أن دولته تطبق نظام تأشيرة شامل، يلزم جميع القادمين إلى أستراليا بالحصول على تأشيرة للدخول، دون استثناء. وقد اعتبرت أستراليا أن عملية معالجة التأشيرة كان عنصراً هاماً في تسهيل فوائد السياحة، في الوقت الذي يوفر فيه للدول التي لديها القدرة على ضمان سلامة حدودها. أما برنامج العمل التطوعي ممثلاً في فريق خبراء التسهيلات (انظر الورقة WP/3)، فمن شأنه أن يعالج مجموعة واسعة من القضايا الهامة التي أثارها الدول الأعضاء التي تهدف إلى تحسين حركة الركاب عبر الحدود وتعزيز سلامة الحدود. وسيكون العمل المستقبلي لفريق خبراء التسهيلات هو استعراض المنافع التي تجنيها أنظمة معالجة التأشير، والمنافع التي يجنيها كل من المسافرين جواً والدول الأعضاء. ولم تؤيد أستراليا تخصيص موارد إضافية من الايكاو لتجهيز التأشير بمنأى عن العمل الذي حدده فريق خبراء التسهيلات.

١٠٥- وفيما يتعلق بالورقة WP/94 (التتقيح رقم ١)، التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي، فقد أشارت أستراليا إلى أن إحدى أولويات الايكاو كانت التحقيق في عدم الامتثال لمجموعة من القواعد والتوصيات الدولية القائمة. واعتبرت أن ذلك سيكون أكثر ملاءمة للايكاو لمواصلة التركيز في هذا الشأن، وأنها لن تدعم، في الوقت الحاضر، التوسع في نطاق البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP)، ليشمل مراجعة أحكام الملحق التاسع - التسهيلات المتعلقة بالمعلومات المسبقة عن الركاب (API)، وسجل أسماء الركاب (PNR).

١٠٦- وأعرب مندوب مصر عن دعم دولته للورقة WP/105، المقدمة من الأربع والخمسين دولة عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، فضلاً عن الورقة WP/254، المقدمة من دولة الإمارات العربية المتحدة، والورقة WP/161، المقدمة من الولايات المتحدة، وورقات العمل الأربع التي قدمها المجلس (WPs/3، و4، و11، و23).

١٠٧- وأشار مندوب سانت فنسنت وجزر غرينادين أن دولته أيدت الورقات WPs/3، و4، و11، وكذلك الورقة WP/246 المقدمة من منظمة السياحة العالمية، باستثناء رسوم التسجيل في دليل المفاتيح العامة (PKD) (التي تصل إلى نحو ٥٥ ألف دولار أمريكي)، وهو ما لا تطيقه الدول الصغيرة. وفي حين تود دولة سانت فنسنت وجزر غرينادين الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة، فإن سداد رسوم تسجيل مثل هذه يشكل أمراً بالغ الصعوبة لها. واقترحت أن ينظر المجلس في إمكان خفض هذه الرسوم للدول الصغيرة.

١٠٨- وتم الاتفاق على استئناف النظر في البند ١٦ من جدول الأعمال في الجلسة التالية للجنة التنفيذية، حيث سيجري في الجلسة ذاتها أيضاً مناقشة بند جدول الأعمال ١٣ (أمن الطيران - السياسة العامة)، والبند ١٤ من جدول الأعمال [البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP)]، والبند رقم ١٥ (أمن الطيران - دعم التنفيذ).

١٠٩- رُفعت الجلسة في الساعة ١٢١٥.



## محضر الجلسة السادسة

(الجمعة، ٢٧ سبتمبر ٢٠١٣، الساعة ١٤٠٠)

### المواضيع التي نوقشت

١- البند ١٦ من جدول الأعمال: التسهيلات ووثائق السفر المقروءة آلياً

- التطورات المتعلقة بالملحق ٩ - التسهيلات وبرنامج العمل المقترح لفترة السنوات الثلاث المقبلة
- التطورات المستجدة فيما يتعلق ببرنامج وثائق السفر المقروءة آلياً (MRTD) ودليل المفاتيح العامة (PKD)
- استراتيجية الايكاو المقترحة بشأن برنامج تحديد هوية المسافرين (ICAO TRIP)
- ورقة مقدمة من جمهورية كوريا
- ورقة مقدمة من دولة الإمارات العربية المتحدة
- ورقة مقدمة من الولايات المتحدة
- ورقة مقدمة من الأربع والخمسين دولة عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)
- ورقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)
- ورقة مقدمة من منظمة السياحة العالمية (UNTWO)
- ورقة معلومات مقدمة من شيلي
- ورقة معلومات مقدمة من الصين
- ورقة معلومات مقدمة من جمهورية كوريا
- بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال التسهيلات

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

- نتائج المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران (HLCAS)
- إعلان بشأن استراتيجية الايكاو الشاملة في مجال أمن الطيران (ICASS)
- ورقة مقدمة من مصر
- ورقة مقدمة من إندونيسيا
- ورقة مقدمة من الاتحاد الروسي
- ورقات مقدمة من فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)
- ورقة مقدمة من أستراليا، وبلجيكا، وكندا، والصين، وألمانيا، واليابان، والأردن، ولبنان، ونيوزيلندا، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، والسنغال، وسنغافورة، وجنوب أفريقيا، وسويسرا، والمملكة المتحدة، والولايات المتحدة، والمجلس الدولي للمطارات (ACI)، ورابطة شركات البريد السريع العالمية (GEA)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، والرابطة الدولية للشحن الجوي (TIACA)، والاتحاد البريدي العالمي (UPU)، ومنظمة الجمارك العالمية (WCO)
- ورقة مقدمة من أستراليا وكندا والولايات المتحدة

- ورقة مقدمة من ليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)
- ورقة مقدمة من نيكاراغوا باسم الدول الاثنتين والعشرين الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني
- ورقة مقدمة من أستراليا، وبلجيكا، وكندا، والصين، وألمانيا، وأيرلندا، وإيطاليا، واليابان، ولبنان، ولوكسمبورغ، والمكسيك، ونيوزيلندا، ونيجيريا، وقطر، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، والسنغال، وسنغافورة، وسلوفينيا، وجنوب أفريقيا، وإسبانيا، وسويسرا، والإمارات العربية المتحدة، والمملكة المتحدة، والولايات المتحدة
- ورقة مقدمة من أستراليا، والنمسا، وكندا، والصين، وألمانيا، وأيرلندا، وإيطاليا، واليابان، والأردن، ولبنان، ولوكسمبورغ، والمكسيك، وهولندا، ونيوزيلندا، ونيجيريا، والبرنغال، وقطر، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، والسنغال، وسنغافورة، وسلوفينيا، وجنوب أفريقيا، وإسبانيا، وسويسرا، والإمارات العربية المتحدة
- ورقة مقدمة من المجلس الدولي للمطارات
- ورقة معلومات مقدمة من إندونيسيا
- ورقة معلومات مقدمة من إسرائيل
- ورقة معلومات مقدمة من جمهورية كوريا
- ورقة معلومات التي قدمتها الولايات المتحدة
- ورقة معلومات مقدمة من فييت نام

٣- البند ١٤ من جدول الأعمال: البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP)

- البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP): الانتقال إلى نهج الرصد المستمر
- البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP)
- ورقة مقدمة من الاتحاد الروسي
- ورقة معلومات مقدمة من الجمهورية الدومينيكية
- ورقة معلومات مقدمة من الدول الأعضاء في جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS)

٤- البند ١٥ من جدول الأعمال: أمن الطيران - دعم التنفيذ

- استراتيجية المساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران
- برنامج دعم التنفيذ والتطوير الخاص بالأمن (ISD-SEC)
- ورقة مقدمة من أستراليا، وكندا، والأردن، ولبنان، وسنغافورة، وجنوب أفريقيا، والمملكة المتحدة، والولايات المتحدة، والمجلس الدولي للمطارات (ACI)، ورابطة شركات البريد السريع العالمية (GEA)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، والرابطة الدولية للشحن الجوي (TIACA)
- ورقة مقدمة من الدول الأربع والخمسين الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني
- ورقة مقدمة من الدول الاثنتين والعشرين الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني
- ورقة معلومات مقدمة من الجمهورية الدومينيكية
- ورقة معلومات مقدمة من الهند

- ورقة معلومات مقدمة من جمهورية كوريا
- ورقة معلومات مقدمة من الاتحاد الروسي
- ورقة معلومات مقدمة من الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا (UEMOA)
- بيان موحد بشأن سياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع

## ملخص المناقشات

### البند ١٦ من جدول الأعمال: التسهيلات ووثائق السفر المقروءة آلياً

١- استأنفت اللجنة التنفيذية، برئاسة النائب الأول للرئيس، السيد روبرت ديك (كندا)، جلستها الخامسة، وأكملت نظرها في هذا البند من جدول الأعمال على أساس أربع ورقات عمل قدمها المجلس، الورقة WP/3 التطورات المتعلقة بالملحق التاسع - التسهيلات وبرنامج العمل المقترح لفترة الثلاث سنوات القادمة، والورقة WP/4 التطورات المستجدة فيما يتعلق ببرنامج وثائق السفر المقروءة آلياً برنامج (MRTD) ودليل المفاتيح العامة (PKD)، والورقة WP/11 الاستراتيجية الايكاو المقترحة بشأن برنامج تحديد الهوية (ICAO TRIP)، والورقة WP/23 (البيان الموحد لسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات)، وأوراق العمل وأوراق المعلومات ذات الصلة.

٢- أعرب مندوب اليابان عن دعم كل الورقات الأربع التي قدمها المجلس. وفيما يتعلق بالورقة WP/3، ذكّر الجمعية العمومية بأن سجل أسماء الركاب (PNR) أمر حيوي، ليس فقط لتسهيل سفر ركاب الطائرات، وإنما أيضاً لمكافحة الإرهاب والسيطرة على تهريب العقاقير بطريقة تتسم بالكفاءة والفعالية. ولذلك كان من الأهمية البالغة لكل من الايكاو ودولها الأعضاء أن تتعاون، بشكل وثيق، مع بعضها ومع الشركاء الآخرين، مثل منظمة الجمارك العالمية (WCO)، من أجل تنفيذ سجل أسماء الركاب بطريقة مناسبة.

٣- كما أيدت مندوبه كويا الورقات الأربع، واعترفت، ليس فقط بما أنجزه المجلس من عمل، وإنما بما أنجزته الأمانة العامة أيضاً في مجال تسهيل وثائق السفر المقروءة آلياً. وفي سياق دعم الدور القيادي للايكاو في وضع مواصفات وثائق السفر واستراتيجية الايكاو المقترحة بشأن برنامج تحديد الهوية (ICAO TRIP)، ودعت جميع الدول إلى العمل مع المنظمة في هذا الشأن. كما حثت مندوبه كويا المجلس على مواصلة دراساته وتحليلاته وصياغة توصيات لإرشاد الدول بشأن تطوير برامجها الوطنية. وبالإضافة إلى ذلك، فإنها أيدت الموقف الذي أعربت عنه الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني لا سيما فيما يتعلق بتوفير المساعدة الفنية والتدريب. وتقاسمت مندوبه كويا القلق الذي أعرب عنه سلفاً، في الجلسة الخامسة، مندوب سانت فنسنت وجزر غرينادين بشأن رسوم التسجيل في دليل المفاتيح العامة (PKD) للدول الصغيرة، والذي اعتبرته أمراً يجب أن تأخذه الايكاو بعين الاعتبار.

٤- وفي معرض الإقرار أيضاً بالمساهمة الهامة للمجلس في هذا المجال، أكد مندوب فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) أن النهج الشامل لإدارة هوية المسافرين [انظر الورقة WP/11، المرفق (أ)] من شأنه أن يزيد من فعالية الملحق التاسع - التسهيلات، والملحق السابع عشر - الأمن. وينبغي إيلاء اهتمام خاص لوثائق السفر لأنها كانت واحدة من أهم الحلقات في سلسلة مكافحة أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي، وتعزز نظام الأمن. ومع علمه بأن استراتيجية برنامج الايكاو لتحديد هوية المسافرين (ICAO TRIP)، التي أيدتها دولته، كانت استراتيجية عامة، فإن مندوب فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) اعتبر أنه كان من الضروري مع ذلك أن يؤخذ في الاعتبار مسائل معينة، مثل الحاجة إلى: مراكز تدريبية معتمدة من الايكاو لتقديم معلومات حول وثائق تحديد الهوية، لا سيما وثائق السفر الإلكترونية؛ وإلى عنصر أمن الطيران للنظام لضمان عدم حدوث حالة فشل في التعرف على هوية مسافر؛ وإلى رفع مستوى كفاءة الرقابة على الحدود، الأمر الذي من شأنه أيضاً تعزيز التسهيلات والأمن. وفي سياق التشديد على أهمية العوامل البشرية هي الأخرى، فقد أكد أن استخدام التكنولوجيا يمكن أن يؤدي إلى الإفراط في

الثقة، الأمر الذي يمكن بدوره أن يخلق ثغرات في النظام الأمني. وكان من المهم الإصدار بشكل صحيح لإجراءات فعّالة، مستوفاة لجميع معايير الأمن ذات الصلة، وتطبيقها لمراقبة وثائق السفر المقروءة آلياً بكفاءة. وكان من المهم بالمثل التحقق من أن وثائق السفر المقروءة آلياً صحيحة ولم تنته صلاحية سريانها.

٥- أعربت مندوبية أفغانستان عن تقديره للورقة WP/3، التي أسست لبرنامج تسهيلات (FAL) ذي مستوى تقني رفيع لفترة الثلاث سنوات ٢٠١٤-٢٠١٦. كما أعربت عن دعم الوثيقة WP/105 المقدمة من الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، ولجهود المجموعة الاستشارية الفنية المعنية بوثائق السفر المقروءة آلياً (TAG/MRDT)، ومجموعة عمل التنفيذ وبناء القدرات (ICBWG)، المبدولة في إطار دعم الأمانة في مساعدة الدول من خلال الأنشطة التثقيفية والترويجية.

٦- وأكد مندوب بنغلاديش أن جميع الورقات التي قدمت في إطار البند ١٦ من جدول الأعمال، وكذلك الورقة WP/138 المقدمة من فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، بشأن وضع مواد إرشادية من أجل تنفيذ نهج القائم على النتائج في مجال أمن الطيران الوارد إطار البند ١٣ من جدول الأعمال، كانت أوراقاً مفيدة للغاية. وفي حين أنه يتفق تماماً مع النهج القائم على النتائج، فقد اعتبر أنه من الضروري أيضاً وجود آلية مناسبة لتحقيق النتائج المتوخاة. ولما كان أمن الطيران أكثر تعقيداً من سلامة الطيران من حيث توعية الدول بشأن نقاط سيادتها وسلامة أراضيها، فكان يتعين النظر إليه في توليفة مع تسهيلات الركاب، على النحو الممثل في الملحق التاسع - التسهيلات. وكان الجانب الأكثر صعوبة في أمن الطيران هو ترجمة الأهداف الاستراتيجية إلى وظائف فنية من جانب فرادى الدول. وأشاد مندوب بنغلاديش بالأمانة العامة لما قدمته من مبادرات، سواء في المعدات أو المجالات الأخرى مثل غيرها من المجالات مثل استراتيجية برنامج الايكاو لتحديد هوية المسافرين (ICAO TRIP) وبرنامج وثائق السفر المقروءة آلياً. واعتبر، مع ذلك، أن بعضاً من تلك المبادرات يتطلب دراية وافية ومتخصصة من النوعين، الأكاديمي والوظيفي على حد السواء. ونظراً لأن نظام أمن الطيران موجه نحو تحقيق الأهداف التي حددتها قواعد الايكاو وتوصياتها الدولية، فكان هناك ضرورة شديدة لتسهيل المهارات والكفاءات المهنية لموظفي أمن الطيران، لا سيما في الدول النامية. وأكد مندوب بنغلاديش، في هذا السياق، على أن أمن الطيران سيصبح آخذاً في التعقيد في السنوات المقبلة، نظراً لتزايد الاتجاه فيما بين الجهات الفاعلة غير الحكومية نحو استهداف الطيران المدني. وفي تأكيده لما يترتب على ذلك من ضرورة تولي الايكاو لدور القيادة الشاملة، فإنه يؤيد بقوة جميع الورقات المقدمة من المجلس في إطار هذا البند من جدول الأعمال.

٧- هنا مندوب إيطاليا الايكاو لعملها على تحسين تدابير التسهيلات، وأعرب عن دعمه لمشروع البيان الموحد عن سياسات الايكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات الوارد في الورقة WP/23.

٨- أيدت مندوبية جنوب أفريقيا الورقة WP/105 لكون دولتها عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني. واعترفاً بأهمية العمل الذي أنجزته الايكاو في هذا المجال، وإسهامات المجلس بأربع ورقات من أجل تحسين أمن الحدود، فقد أكدت على أن هذه الورقات قد وفرت أساساً جيداً لتطوير القواعد والتوصيات الدولية لبرامج المسافرين الموثوقين، ورقابة الحدود آلياً، وتسهيلات التأشيرات. كما تمتد منافع العمل المنجز في هذا الصدد لتشمل التحسن الأمني على الحدود فيما يتعلق بوسائط النقل الأخرى (البحرية والبرية). وتجدر الإشارة إلى أنه يجب مراعاة قدرة الدول النامية على تحمل تكاليف سلة هذه البرامج نظراً لتعلقها بالتغيرات التكنولوجية والتشغيلية وبالتغيرات كذلك المتعلقة ب

٩- كما أيد مندوب الكاميرون الورقة WP/105 دون تحفظ نظراً لأن بلده أيضاً عضو في اللجنة الأفريقية للطيران.

١٠- في معرض الدعم الكامل للورقة WP/246، المقدمة من منظمة السياحة العالمية حول تسهيل إصدار التأشيرات كوسيلة لتحفيز نمو السياحة، أكد مندوب ناميبيا أنه ينبغي للايكاو مواصلة مساعدة الدول على تسهيل إصدار التأشيرات في ضوء العقبات التي تواجه السياح، لا سيما في البلدان النامية والدول الأقل نمواً، على النحو المحدد في الورقة.

١١- إيجازاً للمناقشة، لاحظ النائب الأول للرئيس وجود تأييد عام لجميع الورقات العشر التي دعت إلى اتخاذ الجمعية العمومية لإجراء. ففيما يتعلق بالورقة WP/23، تحدث عدد من المندوبين في سياق دعم مشروع البيان الموحد عن سياسات الايكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات، وكان مندوب أستراليا قد اقترح (في الجلسة الخامسة) أن تُدرج فقرة إضافية جديدة (١١) إلى منطوق القرار الوارد في المرفق (ج) بمشروع البيان الموحد، بحيث تُقرأ على النحو التالي: "تحت الدول الأعضاء على الدخول

في حوار، وعلى التعاون بين الأجهزة المعنية بالتسهيلات والأمن على الصعيدين الوطني والإقليمي؛". وطلب من مندوب أستراليا تزويد الأمانة العامة بالنص المقترح. وفيما يتعلق بالورقة WP/94 (التنقيح رقم 1)، المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي، حيث عبرت عن دعمها للايكافو من أجل مواصلة عملها على في مجال المعلومات المسبقة عن الركاب (API)، وبيانات سجل أسماء الركاب (PNR)، من خلال فريق خبراء التسهيلات (FALP)، والحاجة إلى التنسيق العالمي لبرامج تبادل البيانات. بيد أن طلب اتحاد النقل الجوي الدولي بأن تنظر الايكافو في توسيع نطاق تنقيحاتها في إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP) لإدراج جميع القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالمعلومات المسبقة عن الركاب (API)، وسجلات أسماء الركاب (PNR) في الملحق التاسع - التسهيلات لم تلق دعماً.

١٢- فيما يتعلق بالورقة WP/246، المقدمة من منظمة السياحة العالمية، فقد أشير إلى أن أي عمل بشأن تسهيلات التأشيرات ينبغي الاضطلاع به في حدود الموارد المتاحة حالياً لدى فريق خبراء التسهيلات. وفيما يتعلق بالورقة WP/161، المقدمة من الولايات المتحدة، فقد أعرب عن تأييد للدور القيادي للايكافو في تحديد مواصفات لتعزيز القابلية للتشغيل البيئي بين برامج المسافرين الموثوقين، مع العمل المشار به إلى فريق خبراء التسهيلات من أجل المناقشة والتطوير.

١٣- وفيما يتعلق بدليل الايكافو للمفاتيح العامة (PKD)، فكان مندوب سانت فنسنت وجزر غرينادين قد طلب أن تنظر الايكافو في خفض رسوم التسجيل. وكانت وفود عديدة قد طلبت بشكل عام أن تأخذ الايكافو في الاعتبار احتياجات الدول الصغيرة في إطار المضي قدماً.

١٤- في معرض اتخاذ إجراء اقترحه بعد ذلك النائب الأول للرئيس، أقرت اللجنة التنفيذية على الأولويات المقترحة لبرنامج التسهيلات (FAL) والنتائج المتوخاة لفترة الثلاث سنوات ٢٠١٤-٢٠١٦، وذلك على النحو المبين في الفقرة ٣-١٢ من الورقة WP/3. كما أحاطت اللجنة علماً بالتطورات المتصلة ببرنامج وثائق السفر المقروءة آلياً ودليل المفاتيح العامة على النحو الوارد في الورقة WP/4.

١٥- أقرت اللجنة مقترح استراتيجية برنامج الايكافو لتحديد هوية المسافرين (ICAO TRIP)، وأوصت بمشاركة الدول في دليل المفاتيح العامة (PKD) على النحو المقترح في الورقة WP/11. كما طلبت اللجنة مراعاة المخاوف التي أثارها الدول الصغيرة بشأن رسوم المشاركة في دليل المفاتيح العامة.

١٦- وافقت اللجنة على أنه ينبغي أن يُطلب إلى المجلس أن ينظر في إدراج قواعد وتوصيات دولية جديدة في الملحق التاسع - التسهيلات تتعلق بالأنظمة الآلية لإنهاء إجراءات الهجرة، على النحو المبين في الفقرة ٤ من الورقة WP/267، المقدمة من جمهورية كوريا. كما وافقت على أنه ينبغي أن يُطلب إلى المجلس أن ينظر في المقترحات الواردة في الفقرة ٢-٤ من الورقة WP/254، المقدمة من الإمارات العربية المتحدة، من أجل تحديث الوثيقة Doc 9944، إرشادات بشأن بيانات سجل أسماء الركاب.

١٧- في إشارة إلى أهمية برامج المسافرين الموثوقين الوارد وصفها في الورقة WP/161، المقدمة من الولايات المتحدة، بغرض تحسين التسهيلات والأمن، فقد وافقت اللجنة على أنه ينبغي للمجلس أن يدرس السبل والوسائل التي يمكن بها للايكافو أن تدعم تطوير مثل هذه البرامج والقابلية للتشغيل البيئي والتنسيق.

١٨- وفيما يتعلق بالمسائل المتعلقة بإضافة أحكام جديدة إلى الملحق التاسع - التسهيلات بشأن الأنظمة الآلية لإنهاء إجراءات الهجرة، وتنقيح الوثيقة (Doc 9944) والقواعد والتوصيات الدولية من أجل برامج المسافرين الموثوقين، فقد وافقت اللجنة على أنه ينبغي إحالة هذه المسائل إلى فريق خبراء التسهيلات (FALP) للنظر فيها.

١٩- وافقت اللجنة على الاقتراحات الواردة في الورقة WP/105، المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني، بأنه ينبغي للمجلس أن يدعو إلى إجراء اتصالات رفيعة المستوى بين الدول المسؤولة عن إصدار وثائق السفر وسلطات الطيران المدني لضمان الوعي بالمسؤوليات المرتبطة بالموعد النهائي المحدد في ٢٤/١١/٢٠١٥ بشأن وثائق السفر المقروءة آلياً. وفي إشارة إلى الإعداد المرتقب لخريطة الايكافو النموذجية لمساعدة الدول على تنفيذ مبادرات أعمال وثائق السفر الإلكترونية، فقد وافقت اللجنة



على أنه ينبغي للايكاو أن تولي ذلك الأمر أولوية رفيعة، وأنه ينبغي تحديداً تنظيم حلقات دراسية / وحلقات عمل إقليمية بغية توعية الدول بشأن فوائد المشاركة في دليل المفاتيح العامة.

٢٠- وفيما يتعلق بورقة العمل WP/94 (التفتيح ١)، المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي، وافقت اللجنة على أنه ينبغي أن يُطلب إلى الدول توعية سلطات الهجرة ومراقبة الحدود لديها بشأن إلى رفع الوعي بين سلطات الهجرة ومراقبة الحدود بشأن القواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية الصادرة عن الايكاو التي تتعامل مع بيانات الركاب. غير أن اللجنة لم تؤيد اقتراحاً بتوسيع نطاق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران ليشمل كافة القواعد والتوصيات الدولية للملحق التاسع - التسهيلات، المتعلقة بمعلومات الركاب المسبقة وسجل أسماء الركاب.

٢١- وافقت اللجنة على أنه ينبغي حث الدول الأعضاء على مواصلة عملية تسهيلات التأشيرات، على النحو المقترح في الورقة WP/246، المقدمة من منظمة السياحة العالمية. كما وافقت على أنه ينبغي أن تقوم الايكاو ومنظمة السياحة العالمية بصورة مشتركة بمعالجة موضوع تسهيلات التأشيرات على مستوى استراتيجي، ولكن في إطار الموارد المتاحة لفريق خبراء التسهيلات.

٢٢- وفيما يتعلق بالورقة WP/23، لاحظت اللجنة أن المسائل المتعلقة بالتسهيلات قد وردت، حتى الآن، في البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي. غير أنه مراعاة للأهداف الاستراتيجية الجديدة التي اعتمدها المجلس، فقد وافقت اللجنة على أنه ينبغي تقديم المسائل المتعلقة بالتسهيلات في شكل مشروع قرار قائم بذاته، على النحو المقترح في الورقة. كما لاحظت أن البيان الموحد المقترح بشأن سياسات الايكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات يعبر عن التطورات المستجدة، فضلاً عن محور التركيز في المستقبل لأعمال الايكاو في هذا المجال. ويشمل الأخير أنشطة معترمة لبرنامج التسهيلات خلال السنوات الثلاث المقبلة، فضلاً عن عناصر رئيسية استراتيجية لاستراتيجية برنامج الايكاو لتحديد هوية الركاب تتعلق بإدارة تحديد الهوية وأمن وثائق السفر وسلامتها.

٢٣- وبعد أن استعرضت اللجنة مشروع البيان الموحد المقترح بشأن سياسات الايكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات، الوارد في الورقة WP/23، ووافقت على إدراج فقرة إضافية (١١) في المرفق (ج) (انظر الفقرة ١١ أعلاه)، فقد وافقت اللجنة التنفيذية على تقديمه إلى الجلسة العامة لاعتماده.

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

٢٤- نظرت اللجنة التنفيذية في هذا البند من جدول الأعمال على أساس ثلاث ورقات عمل قدمها المجلس: WP/12 [نتائج المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران (HLCAS)]; والورقة WP/13 [إعلان بشأن أمن الطيران واستراتيجية الايكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS)]; التي نوقشت بالتزامن مع عدة ورقات عمل وورقات معلومات ذات الصلة؛ والورقة WP/14 (البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع)، التي تم تقديمها في نهاية الاجتماع، عقب الانتهاء من النظر في جميع بنود جدول الأعمال المتعلقة بأمن الطيران (انظر الفقرة ١٣٤ أدناه). وقد لوحظ أنه قد تم سحب الورقة WP/277 [شركات الشحن الجوي أو البريد العاملة في الاتحاد الأوروبي من مطار بلد ثالث (ACC3)] المقدمة من ٥٥ دولة.

٢٥- في معرض تقديم الورقة WP/12، لاحظ مدير إدارة النقل الجوي (D/ATB) أن المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران (HLCAS)، الذي عقد في مونتريال خلال الفترة ١٢-١٤ سبتمبر ٢٠١٢، قد أسفرت عن عدد من التوصيات التي شكلت سياسة الايكاو العامة لأمن الطيران، وتوجه البرنامج لفترة السنوات الثلاث المقبلة. وهي توصيات معنية بمجالات مثل أمن الشحن الجوي، واتخاذ تدابير ضد التهديدات المتأتية من الداخل، والأمن القائم على المخاطر، والاستدامة، وتسهيلات الركاب، وشفافية نتائج التدقيقات. وقد دعت توصيات المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران (HLCAS) أيضاً الايكاو إلى أن تشجع الابتكار في مجال أمن الطيران، وأن تحدد التدابير اللازمة لتعزيز التعاون الدولي. وبالإضافة إلى ذلك، فقد دعم المؤتمر الانتقال بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) إلى نهج الرصد المستمر (CMA)، وذلك من خلال إصدار توصيات خاصة بإطار فعال لبناء القدرات. ووفقاً لتلك التوصيات، وكانت الأمانة قد وضعت خطة عمل لتنفيذ نتائج المؤتمر، واعتمدها المجلس لاحقاً في أكتوبر عام ٢٠١٢

(١/١٩٧). وتم إلحاق خطة العمل المحدثة بالورقة WP/12. وقد تم إحراز تقدم كبير بشأن تنفيذ التوصيات الرئيسية لهذا المؤتمر، مثل التعجيل باعتماد التعديل ١٣ على الملحق ١٧ - الأمن في ٢٠١٢/١١/١٣ (٧/١٩٧) من أجل معالجة نقاط الضعف المتعلقة بالشحن الجوي وما تطرحه من تهديدات متأتية من الداخل. وأُتيحت مواد إرشادية لمساعدة الدول على تنفيذ تلك التعديلات على الملحق، وتم نشر بيان الايكاو العالمي بشأن سياق المخاطر. وكان من المرتقب اكتمال بعض بنود العمل بحلول نهاية عام ٢٠١٣، بينما كانت هناك بنود أخرى ذات طابع طويلة الأجل، وقد تمتد لما يتجاوز فترة الثلاث سنوات القادمة. ودُعيت الجمعية العمومية إلى تأييد إجراءات المتابعة التي أقرها المجلس على النحو المبين في المرفق بالورقة.

٢٦- وخلال عرضه للورقة WP/13، أكد مدير إدارة النقل الجوي أنه نتيجة للدعم السخي من الدول الأعضاء لبرنامج الايكاو لأمن الطيران، سواء من الناحية المالية أو العينية، تمكنت المنظمة من المضي قدماً نحو تحقيق أهدافها في مجال أمن الطيران. ويقدم الملحق (أ) بالورقة لمحة عامة عن الإنجازات والتحديات الرئيسية في مجال أمن الطيران خلال السنوات الثلاث الحالية، وعن النتائج المتوخاة في السنوات الثلاث القادمة ٢٠١٤-٢٠١٦. بينما يصف الملحق (ب) الكيفية التي كان يجري بها استخدام التمويل من خارج الميزانية لمعالجة التهديدات، وتقديم المساعدة الفنية، وتعزيز الوعي الأمني في جميع أنحاء العالم. وعلى غرار السنوات السابقة، فإن التبرعات الطوعية ضرورية إذا كان يراد للايكاو أن تتمكن من الوفاء بولايته. ومع الاعتراف بامتنان للمساهمات الواردة حتى الآن، فقد أكد مدير إدارة النقل الجوي أن الموارد المالية والعينية من خارج الميزانية لا تزال تؤدي دوراً هاماً في تنفيذ استراتيجية الايكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS)، ودُعيت الجمعية العمومية إلى ما يلي: التأكيد مجدداً على ICASS كاستراتيجية رئيسية لتعزيز أمن الطيران، وبالتالي أن تكون الأساس لتخطيط برنامج أمن الطيران (AVSEC) لفترة الثلاث سنوات ٢٠١٤-٢٠١٦ وما بعدها؛ وحث الدول على مواصلة تقديم تبرعات لتوفير الدعم المادي والعيني لبرنامج عمل الايكاو في مجال أمن الطيران وتسهيلته.

٢٧- قدّم مندوب مصر الورقة WP/178، التي أكدت على الحاجة إلى تعزيز التدابير الواردة في القواعد والتوصيات الدولية بالملحق ١٧ - الأمن، بما فيها تلك المنصوص عليها في التعديل رقم ١٣ الملحق به، وكذلك التشريعات الوطنية للدول الأعضاء، من أجل مواجهة الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالبضائع والبريد. كما استعرض الجهود التي تبذلها مصر للمشاركة في مشروع الشحن الآمن لاتحاد النقل الجوي الآمن، وذلك لتلبية جميع متطلبات الشحن الجوي على المستويين الإقليمي والدولي، بما في ذلك تبادل المعلومات لتعزيز الإجراءات الأمنية والتشريعات المتعلقة بالشحن الجوي.

٢٨- عرض مندوب إندونيسيا الورقة WP/158، التي قدمت معلومات عن تنفيذ الفحص الأمني للبضائع والبريد في دولته، وأوجز بعض التحديات التي واجهتها في معرض تحسين أمن البضائع والبريد. ودعت الجمعية العمومية إلى أن تطلب إلى المجلس ما يلي: التعجيل باعتماد قواعد وتوصيات دولية جديدة في مجال أمن الطيران تتعلق بتنفيذ سلسلة إمداد آمنة لكي تطبقها وتأخذ بها جميع الدول الأعضاء؛ ومراعاة متطلبات أمن الجمارك والبريد لتحقيق اتساق وترابط القواعد والتوصيات الدولية الجديدة لأمن الطيران مع المتطلبات المطبقة بشأن أمن الجمارك والبريد.

٢٩- في معرض تقديمه للورقة WP/197، أشار مندوب الاتحاد الروسي إلى أن المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران (HLCAS) وفريق خبراء أمن الطيران (AVSECP) قد أكدا على ضرورة مواصلة تطوير شبكة جهات الايكاو للاتصال في مجال أمن الطيران. وقدمت الورقة وصفاً لتطور جهة الاتصال في مجال أمن الطيران في الاتحاد الروسي، وأبرزت تنفيذها الفعّال. واقترحت، مع ذلك، الإجراءات التالية لمزيد من التحسين لشبكة جهات الايكاو للاتصال في مجال أمن الطيران: أن يكلف المجلس فريق خبراء أمن الطيران بإعداد مواد توجيهية بشأن منهجية تشغيل جهات الاتصال في مجال أمن الطيران؛ ودعوة الدول إلى ما يلي: أن تحسّن باستمرار من فعالية شبكة جهات الايكاو للاتصال في مجال أمن الطيران، وتطوير التفاعات بين شبكة جهات الايكاو للاتصال في مجال أمن الطيران لمنع أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي؛ والاستخدام الفعّال لقدرات شبكة جهات الايكاو للاتصال في مجال أمن الطيران من أجل تنسيق جهود الدول الرامية إلى الحد من المخاطر، ومنع التهديدات، التي يتعرض لها الطيران المدني؛ وضمان أن الموارد المعلوماتية الخاصة بموسوعة أمن الطيران قد تم تنفيذها واستخدامها في عمل شبكة جهات الايكاو للاتصال في مجال أمن الطيران؛ وتنفيذ إجراءات تشغيل إضافية وتجهيز شبكة جهات الايكاو للاتصال في مجال أمن

الطيران بالتقنيات الحديثة باستخدام معدات الاتصال المتقدمة ووصلات الاتصال الجديدة؛ وإجراء اختبارات منمنظمة بين عمليات الايكاو لأمن الطيران وبين جهات الاتصال في مجال أمن الطيران للحفاظ على فعالية العمليات.

٣٠- وقدمت مندوبية فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) الورقة WP/138، التي سلطت الضوء على ظروف وعوامل مختلفة وعديدة يجب أن تأخذها الدول في الحسبان عندما تطبق نهجاً يقوم على النتائج في مجال أمن الطيران وفقاً للمبادئ الأساسية التي تنظم التعاون الدولي في مجال أمن الطيران، حسبما دعا إليه المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران (HLCAS). وتبعاً لما أقره فريق خبراء أمن الطيران في اجتماعه الرابع والعشرين في أبريل ٢٠١٣، فقد شملت هذه العوامل: تقييم المخاطر والأخطار الداخلية في كل دولة؛ وحجم وخصائص عمليات مطاراتها ومشغلي طائراتها؛ وإجراءات وتدابير التسهيلات والأمن؛ والتمويل المتاح؛ والمناخ والعوامل الجغرافية؛ واللوائح التنظيمية والجوانب الثقافية. وقد أكدت الورقة أنه عند تطبيق نهج يقوم على النتائج في مجال أمن الطيران، تنشأ تفسيرات متعددة قد تقود الدول إلى اتخاذ تدابير، وإن كانت قد تحل المشاكل الأمنية، فإنها قد تؤدي إلى تعارض أو مخاطر متبقية في أجزاء أخرى من قطاع الطيران، مثل التسهيلات. ولذلك فقد اقترح أن يضع المجلس مواد إرشادية لمساعدة الدول على تطبيق مثل هذا النهج القائم على النتائج بكفاءة وفعالية.

٣١- ثم قدمت مندوبية فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) الورقة WP/235، التي أكدت على أهمية تدريب العاملين في مجال الطيران المسؤولين عن تنفيذ الإجراءات الأمنية، وناصرت التعلم الإلكتروني، الذي سهل التدريب على مستوى الفرد والمنظمة. ونظراً للفوائد التي يمكن جنيها من التعلم الإلكتروني والاحتياجات التدريبية الحالية التي تستهدف الجمهور العريض المتنوع في مجال أمن الطيران، فقد اقترحت الورقة أن يُطلب إلى المجلس أن يضع إرشادات ومبادئ أساسية لتعزيز استخدام التعلم الإلكتروني في البرامج التدريبية في مجال أمن الطيران.

٣٢- وعرض مندوب أستراليا الورقة WP/133 باسم ٢٣ جهة راعية (١٧ دولة و٦ منظمات)، التي وضعت خريطة طريق مقترحة لتعزيز أمن الشحن الجوي العالمي. وأكدت الورقة أن التهديد الأمني لسلسلة الإمداد العالمية المعنية بالشحن الجوي كان دائماً من الأمور التي تطلبت مواجهة مستمرة ومراقبة متواصلة. وأشارت إلى أنه من أجل التخفيف بصورة فعّالة من هذا الخطر دون عرقلة كفاءة حركة التجارة، يتعين على الدول وأوساط الصناعة والهيئات العمل في تعاون وثيق، لا سيما منذ تنظيم الفعالية الخاصة بأمن الشحن الجوي في ٢٩/١١/٢٠١٠، وسلطت الضوء على دخول التعديل رقم ١٣ على الملحق ١٧ -/الأمن إلى حيز النفاذ مؤخراً، الأمر الذي وجه دعماً قوياً للقواعد والتوصيات الدولية الخاصة بأمن الشحن الجوي. وأكدت الورقة أنه لضمان أن تظل التعزيزات الأمنية المستقبلية لسلسلة إمداد الشحن الجوي فعّالة ومجدية ومستدامة، مع الاستمرار في تسهيل التجارة، كان من الأهمية بمكان الحفاظ على التعاون والحوار المفتوح عبر السلطات التنظيمية في مجال الطيران المدني وسلطات الجمارك والسلطات البريدية والهيئات الدولية وأوساط الصناعة. وقد فصّلت خريطة الطريق المقترحة لتعزيز أمن الشحن الجوي العالمي، التي طورها في البداية فريق عمل أمن الشحن الجوي (WGACS) التابع لفريق خبراء أمن الطيران (AVSECP)، ما تم إنجازه، وما لا يزال قيد التنفيذ، من أجل تعزيز أمن الشحن الجوي العالمي ضد خطر التدخل غير المشروع. وكانت خريطة الطريق أداة قيّمة لتحليل مختلف الأعمال قيد التنفيذ، ولتحديد سبل التعاون المشترك، فهي وسيلة موجزة لبيان ما تم إنجازه من إنجازات. ودُعيت الجمعية العمومية إلى تأييد خريطة الطريق لتعزيز أمن الشحن الجوي العالمي، والموافقة على تحديثها بشكل دوري لتعكس أحدث التطورات.

٣٣- بعد ذلك قدم مندوب أستراليا الورقة WP/136 باسم الرعاة الثلاثة (أستراليا وكندا والولايات المتحدة)، التي حددت ملامح نهج منسق، قائم على التكنولوجيا ومتعدد المراحل للكشف الأمني عن السوائل والأيروسولات والهلاميات (LAGs)، تنفذه هذه الدول ودول الاتحاد الأوروبي بغرض التخفيف تدريجياً من القيود المفروضة على نقل هذه المواد في المطارات، كل دولة حسب ولايتها القضائية. وكان المستهدف أن يبدأ تنفيذ المرحلة الأولى من مراحل هذا الكشف الأمني اعتباراً من ٣١/١/٢٠١٤، حيث يقتصر الفحص في أول الأمر على تغليف السوائل والأيروسولات والهلاميات ذات العبوات التي تزيد على ١٠٠ ملل في أكياس الايكاو المؤمنة ضد التلاعب (STEBs)، لاستخدامها أثناء الرحلة لأغراض طبية أو احتياجات غذائية خاصة. وتم تطبيق ذلك كمرحلة أولى بهدف التخفيف تدريجياً للقيود المتبقية على نقل السوائل والأيروسولات والهلاميات في الأمتعة اليدوية. وبينما قد يكون الانتقال نحو توسيع نطاق تطبيق الكشف الأمني على السوائل والأيروسولات والهلاميات تدريجياً بدرجات تختلف من دولة لأخرى، فإن الاعتماد الدولي لتقنيات الكشف الأمني والاعتراف المتبادل بممارسات الكشف الأمني من شأنه ضمان ضياع فرص استفادة

المسافرين من تحسُن تقنيات الكشف الأمني بسبب عدم تناسق أو عدم تناسق ترتيبات الكشف الأمني. ودُعيت الجمعية العمومية إلى ما يلي: الإحاطة علماً بالتدابير التي تتخذها أستراليا وكندا والولايات المتحدة ودول الاتحاد الأوروبي للكشف عن السوائل والأيروسولات والهلاميات باستخدام التكنولوجيا؛ وتشجيع الدول الأعضاء على الكشف الأمني عن السوائل والأيروسولات والهلاميات ضمن ولاياتها القضائية؛ وتشجيع المجلس على النهوض بالتنسيق على الصعيد الدولي لممارسات الكشف الأمني عن السوائل والأيروسولات والهلاميات، والتوصية بأن ينظر فريق خبراء أمن الطيران في الشروع في إعداد المقترحات الدنيا التي تحظى بالاعتراف المتبادل للكشف عن السوائل والأيروسولات والهلاميات لكي تستخدمها الدول الأعضاء.

٣٤- قدم مندوب بلجيكا بعد ذلك الورقة WP/64، المقدمة من ليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، وحددت هذه الورقة مقترحات بشأن أولويات السياسات والعمل في مجال أمن الطيران بناء على استنتاجات وتوصيات مؤتمر الايكاو الرفيع المستوى لأمن الطيران (HLCAS)، لتتظر فيها الجمعية العمومية في إطار تحديث قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٧ (البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع)، وكإسهام في برنامج عمل الايكاو لفترة السنوات الثلاث ٢٠١٤-٢٠١٦. وكانت أولويات السياسة المقترحة تتعلق بالأمن القائم على تحديد المخاطر، واستدامة إجراءات أمن الطيران، والاعتراف بالإجراءات الأمنية، والتنسيق بين مختلف الجهات والأنشطة المساعدة، وكان يتعين ودمجها بشكل كامل في عمل الايكاو من خلال القيام بسلسلة من المهام ذات الصلة على النحو الموضح في الورقة.

٣٥- وباسم ٢٢ دولة عضواً في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، قدم مندوب نيكاراغوا الورقة WP/172، حول التهديد الناشئ لأمن الطيران المدني الذي يشكله الاتجار غير المشروع والنقل الجوي للمخدرات والمؤثرات العقلية، إلى جانب ما يرتبط بذلك من ارتفاع في الجرائم الأخرى ممثلة في الجرائم المنظمة العابرة للحدود مثل الاتجار بالأسلحة، والجنوح، والإرهاب. وبالإضافة إلى قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة ٣٩/١٤٣، و ٤٠/١٢١، و ٤١/١٢٧ (الحملة الدولية لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات)، وقد نظرت الايكاو في قضية الاتجار غير المشروع والنقل الجوي للمخدرات والمؤثرات العقلية في العديد من الجمعيات العمومية وكذلك في المجلس، ولجنة النقل الجوي، ولجنة الملاحة الجوية، والأجهزة والهيئات الأخرى. ومع ذلك، لا يزال معلقاً، منذ انعقاد الدورة ٣١ للجمعية العمومية في عام ١٩٩٥، عدد من الأهداف المتفق عليها المتعلقة بتحديث القواعد والتوصيات الدولية، وتطوير أدلة توجيهية لمكافحة ذلك، وعقد ندوات وحلقات دراسية، ضمن جملة أمور أخرى. وقد أبرزت الورقة ما ترتب على ذلك من ضرورة الامتثال الكامل لقرار الجمعية العمومية ٢٧-١٢ (دور الايكاو في قمع النقل الجوي غير المشروع للمخدرات) وقرار الجمعية العمومية ٢٩-١٦ (دور الايكاو في مكافحة تعاطي المخدرات في مكان العمل)، ولا يزال القراران نافذين. ودُعيت الجمعية العمومية إلى ما يلي: أن تحيط علماً بالمعلومات الواردة في الورقة WP/172؛ والنظر في التحديثات المقترحة لوثائق الايكاو ذات الصلة المشار إليها في ورقة؛ واعتماد قرار لمعالجة القضايا المطروحة في هذه الورقة.

٣٦- بعد ذلك قدم مندوب سنغافورة الورقة WP/128 باسم ٢٥ دولة عضواً. وقد حددت الورقة ملامح التطورات الرئيسية في مجال أمن الطيران منذ الجمعية العمومية الماضية، وأوصت بنهج لتعزيز أمن الطيران العالمي للسنوات الثلاث المقبلة، مع الأخذ في الاعتبار لضرورة تحقيق الاستخدام الأمثل للموارد المحدودة. وتتعلق هذه النهج، ضمن جملة أمور، بما يلي: استمرار الدور القيادي العالمي للايكاو لتعزيز أمن الطيران بطريقة متناغمة ومترابطة في جميع أنحاء العالم؛ ومواصلة جميع الدول الأعضاء في الايكاو في "تصعيد مستوى" التدابير المتخذة في مجال أمن الطيران لكي تكون، كحد أدنى، مطابقة للقواعد القياسية الواردة في الملحق ١٧ - الأمن؛ ومواصلة الايكاو العمل بشكل وثيق مع المنظمات الدولية الأخرى، ومنظمات الطيران الإقليمية، والشركاء الآخرين من أوساط الصناعة، حيث تقع المسؤولية الجماعية عن تعزيز أمن الطيران العالمي؛ ووضع البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA)؛ وتشجيع تبادل أفضل الممارسات في مجال أمن الطيران، والاستفادة من شبكة جهات الايكاو للاتصال في مجال أمن الطيران؛ فضلاً عن أنشطة بناء القدرات؛ وتطوير نهج وتدابير جديدة ومبتكرة في مجال أمن الطيران الجديدة والمبتكرة التي تندرج ضمن الحاجة إلى التسهيل على نحو سلس، وكفاءة عمليات الطيران المدني، وفعالية التكاليف والاستخدام الأمثل للموارد المحدودة. ودُعيت الجمعية العمومية إلى الإحاطة علماً بعمل الايكاو إلى جانب دولها الأعضاء وأوساط

صناعة الطيران والجهات المعنية الأخرى، وذلك من أجل تعزيز أمن الطيران العالمي على النحو الموضح في الورقة WP/128؛ ومواصلة الدعم والتأييد للتوجه والنهج بشأن تعزيز أمن الطيران العالمي على النحو المقترح في الورقة.

٣٧- وبعد ذلك قدم مندوب سنغافورة الورقة WP/129، باسم ٢٦ دولة عضواً، وأشارت الورقة إلى المبادئ الثلاثة التي تحكم التعاون الدولي في مجال أمن الطيران، حسبما أقرها واعتمدها مؤتمر الايكاو رفيع المستوى لأمن الطيران (HLCAS)، (احترام روح التعاون المحددة في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية و/أو متعددة الأطراف؛ والاعتراف بالتدابير الأمنية المتكافئة؛ والتركيز على النتائج الأمنية)، والتي حددتها الخطوات التالية المستهدفة. ودُعيت الجمعية العمومية إلى ما يلي: التأكيد مجدداً على المبادئ الثلاثة؛ والموافقة على إدراجها في الصيغة المنقحة للبيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع (WP/14)؛ والموافقة على وضع خطة عمل من قبل الأمانة العامة للايكاو، مع مدخلات من فريق خبراء أمن الطيران (AVSECP) والأطراف المعنية، وذلك لتنفيذ تلك المبادئ الثلاثة.

٣٨- وقدم المراقب من المجلس الدولي للمطارات الورقة WP/276، التي تنص على توصيات بمزيد من العمل الذي يمكن أن يحسّن بشكل كبير من الأمن العالمي من خلال عمليات مبتكرة. وقد أوصت الورقة، على وجه الخصوص، بأن تعمل الايكاو المدني الدولي بشكل وثيق مع الشركاء في الصناعة على تطوير بيئة تنظيمية متوازنة، واقترحت إدخال تعديلات طفيفة على المرفق (ج) بالبيان الموحد (WP/14) ليعبر بشكل أفضل عن العملية التعاونية التي وافق عليها المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران (HLCAS)، على النحو التالي: إدخال فقرة جديدة إلى الديباجة تقرأ على النحو التالي: " في حين أن التطوير والتجريب والتنفيذ والتسليم لتدابير أمنية فعّالة لا يمكن أن يتم إلا من خلال شراكة راسخة مع أوساط الصناعة؛". وإضافة الفقرة ٥ مكرر التي تقرأ على النحو التالي " تشجع الدول الأعضاء على العمل في شراكة مع أوساط الصناعة على تطوير وتجريب وتنفيذ وتسليم تدابير أمنية فعّالة؛".

٣٩- وقد لوحظ تقديم خمس ورقات معلومات أيضاً، وذلك على النحو التالي: الورقة WP/159 (تنفيذ برنامج التوعية بالتهديد)، المقدمة من إندونيسيا؛ والورقة WP/124 [جهاز التدابير المضادة الموجه بأشعة الليزر تحت الحمراء (DIRCMS) المركبة على الأسطول التجاري الإسرائيلي المسجل]، المقدمة من إسرائيل؛ والورقة WP/273 (نظام التصدي للتهديدات باستخدام أعلى مستويات تكنولوجيا المعلومات في جمهورية كوريا)، المقدمة من جمهورية كوريا؛ والورقة WP/104 (الأمن القائم على تحليل المخاطر)، المقدمة من الولايات المتحدة؛ والورقة WP/345 (مستجدات التطورات الامنية الطيران في فييت نام)، المقدمة من فييت نام.

٤٠- وفي إطار الإعراب عن تأييده للورقة WP/172 (لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني)، أكد مندوب شبلي على ضرورة الحد من الأخطار الكبيرة التي تهدد الطيران المدني الدولي بسبب الاتجار غير المشروع والنقل الجوي للمخدرات والمؤثرات العقلية.

٤١- وأيد مندوب نيجيريا ورقة العمل WP/128 (باسم ٢٥ دولة عضواً)، والورقة WP/129 (باسم ٢٦ دولة عضواً). وفي معرض التأييد أيضاً للورقة WP/136، المقدمة من أستراليا وكندا والولايات المتحدة، فقد كرر الحاجة إلى تناغم الممارسات الدولية فيما يتعلق بالكشف الأمني على السوائل والأيروسولات والهلاميات، وشدد على أهمية ارتباط ذلك بتقديم المساعدة إلى الدول الأعضاء، لا سيما الدول النامية، من أجل إدراج الكشف الأمني على السوائل والأيروسولات والهلاميات باستخدام التكنولوجيا ضمن ولايتها القضائية.

٤٢- وأعربت مندوبة المملكة المتحدة عن دعمها للورقة WP/64 (الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني)، والورقة WP/128 (٢٥ دولة عضواً). ولاحظت، من الورقات البنّاءة والإيجابية التي قدمت، أنه قد تم إحراز تقدم حقيقي في مجال تعزيز التفكير والتنفيذ المتعلق بأمن الطيران العالمي خلال السنوات الثلاث الماضية. وقد أبدت مندوبة المملكة المتحدة إعجابها بتناسق العمل الذي تم في هذا الصدد وبالغرض الذي تم من أجله، لا سيما ذلك العمل الذي اضطلع به فريق خبراء أمن الطيران بقيادة الرئيس المتمكن من سنغافورة. وقد تم توثيق تلك الإنجازات في الورقة WP/128، وتوجت بالنتائج الناجحة لمؤتمر الايكاو الرفيع المستوى لأمن الطيران (HLCAS). وشددت على أهمية التطلع الآن إلى السنوات الثلاث المقبلة وما ينتظرها من تحديات

جسام ومزيد من العمل، على النحو الذي سعت إليه هاتان الورقتان. ولن يمكن للايكو ودولها الأعضاء التهاون في أمن الطيران، أو التغاضي عن أنه تسبب في مشكلة مشتركة يجب معالجتها على المستوى العالمي. وفي إشارة إلى الهجوم المروع الذي وقع مؤخراً في مركز "وست جيت" للتسوق في نيروبي، الذي أودى بحياة المواطنين من العديد من الدول المختلفة، وأكدت مندوبة المملكة المتحدة أنه على الرغم من أن ذلك لم يكن يستهدف الطيران المدني، إلا أنه يقف تذكيراً صارخاً بأن التهديد الإرهابي أصبح حقيقة غير منقوصة. وكان واضحاً جداً أن الطيران المدني لا يزال يشكل هدفاً مهماً ورمزاً جذاباً للإرهابيين والمنظمات الإرهابية. وكان معروفاً، بما لا يدع مجالاً للشك، أن وجود النية والقدرة من أجل مهاجمة الطيران المدني، ظلت موجودة فيما بين المنظمات الإرهابية. الفرصة فقط هي كل ما ينتظرونه.

٤٣- ومع ملاحظة أن الورقتين WP/64 و WP/128 تحددان مبادئ عمل الايكو المتواصل في مجال أمن الطيران على مدى السنوات الثلاث المقبلة، فقد أبرزت مندوبة المملكة المتحدة حقيقة أن كلا الورقتين شددتا على أهمية اعتماد نهج قائم على تحليل المخاطر. وهو نهج يعني ضمان وجود أفضل فهم ممكن لطبيعة التهديد والأخطار التي يتعرض لها الطيران المدني، بحيث تتمكن الدول من توجيه إجراءات التصدي بشكل صحيح ومتناسب مع الخطر أو التهديد. كما يعني النهج القائم على تحليل المخاطر فهم أماكن استمرار الثغرات الأمنية نظراً لأن الإرهابيين يقومون دون شك بدراسة نظام الطيران العالمي لتحديد أضعف نقاطه. ويعني هذا النهج كذلك استخدام هذا الفهم التي تم التوصل إليه بشكل جماعي في محاولة لمعالجة تلك الثغرات ونقاط الضعف على نحو أكثر فعالية من خلال العمل معاً. كما يعني اتباع نهج قائم على تحليل المخاطر السعي، كمجتمع، لتصور كيفية تطور التهديد والخطر بدلاً من مجرد الرد على ما فعل سابق قام به الإرهابيون، بحيث يمكن للدول العمل معاً وفي شراكة مع أوساط الصناعة لحماية الطيران المدني.

٤٤- وفي إطار التأييد للورقة WP/178 (المقدمة من مصر)، أقر المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) بعمل الايكو في مجال تعزيز القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بأمن الشحن الجوي وأمن سلسلة الإمداد، فضلاً عن دعم مصر في ذلك. كما أشار إلى أن إعلانات الشحن الآمن وإعلانات الأمن الإلكتروني شكلت أمثلة جيدة عن الكيفية التي ينبغي بها لأوساط الصناعة والحكومات أن تعمل في مجال أمن الشحن الجوي. وإقراراً بالورقة WP/276 (المقدمة من المجلس الدولي للمطارات)، فقد أبرز المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي التقدم المحرز في إطار تطوير جيل جديد من أدوات الكشف الأمني على الركاب من خلال تنفيذ برامج المسافرين المعروف، والكشف الأمني التمييزي، والتعرف على الدعم الهائل الذي تلقته رابطته من دول عديدة في الاختبارات والتجارب ذات الصلة.

٤٥- وفي لفت للانتباه إلى الورقة WP/12 (المقدمة من المجلس)، كررت مندوبة كولومبيا أن ضمان أمن الطيران المدني يمثل أولوية عالية. وفي تأكيد على أن الإجراءات الملموسة التي المتخذة من قبل الايكو لتنفيذ التوصيات الرئيسية لمؤتمر الايكو الرفيع المستوى لأمن الطيران كانت تعالج بشكل فعال التهديدات الأمنية الجديدة والناشئة التي يتعرض لها الطيران المدني، فقد حثت المنظمة على مواصلة عملها في هذا الصدد، ومساعدة الدول على تعزيز أمن الطيران ضمن ولايتها القضائية. وبعد ذلك في إشارة إلى الورقة WP/13 (المقدمة من المجلس)، أعربت مندوبة كولومبيا عن الموافقة بأن استراتيجية الايكو الشاملة لأمن الطيران (ICASS) قد شكلت الاستراتيجية الأساسية لتعزيز أمن الطيران، ويجب بالتالي أن تكون أساساً لبرنامج أمن الطيران لفترة الثلاث سنوات القادمة وما بعدها. في حين أعربت عن تأييدها للبيان الموحد المقترح الوارد في الورقة WP/14 (المقدمة من المجلس)، فقد اقترحت تعديل منطوق الفقرة ٦هـ) من الملحق (ج) بحيث تشير إلى الشروع في البحث عن حلول التكنولوجية ضرورية لرفع القيود تدريجياً على نقل السوائل والأيروسولات والهلاميات في الأمتعة اليدوية بدلاً من تنفيذ هذه الحلول.

٤٦- وأشارت مندوبة كولومبيا إلى أنه من أجل الامتثال لأحكام اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي عام ٢٠١٠ (اتفاقية بيجين)، فقد اعتمدت دولتها تشريعات صارمة تجرم النقل الجوي للمواد البيولوجية والكيميائية والنووية التي يمكن استخدامها في أعمال إرهابية ضد الطيران المدني. وشددت على ضرورة قيام الايكو بالترويج للتوقيع على هذه الاتفاقية والمصادقة عليها أو التقيدها بها. وقد دعمت مندوبة كولومبيا قرار المجلس بتنفيذ نهج الرصد المستمر ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP-CMA) بعد الانتهاء بنجاح من الدورة الثانية من عمليات تدقيق أمن الطيران في عام ٢٠١٣ والفترة الانتقالية. كما أيدت نهج تعزيز أمن الطيران العالمي التي أوصت بها الورقة WP/128 (المقدمة من ٢٥ بلداً عضواً). وفي

معرض الموافقة على الإجراء الذي اقترحتة الورقة WP/136 (المقدمة من أستراليا وكندا والولايات المتحدة)، فقد أكدت مندوبية كولومبيا على أن الإلغاء التدريجي للقيود المفروضة في المطارات على السوائل والأيروسولات والهلاميات من خلال إدخال الحلول التكنولوجية، وتنفيذ حد أدنى، يحظى الاعتراف المتبادل، من متطلبات الكشف الأمني على السوائل والأيروسولات والهلاميات سيساعد على ضمان تحقيق التوازن الصحيح بين أمن الطيران والتسهيلات. وأعربت في ختام حديثها عن دعمها الكامل للورقة WP/172، لكون كولومبيا دولة عضواً في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني.

٤٧- في معرض الدعم أيضاً للورقة WP/172، أكدت مندوبية كوبا على أنه على الرغم من إحراز تقدم ملموس في شأن مكافحة آفة الاتجار غير المشروع بالمخدرات، ألا أن ذلك لم يكن كافياً لمنع الجماعات الإجرامية المنظمة من استخدام الطيران المدني لأنشطتهم غير المشروعة. ولذلك فقد وافقت على أنه ينبغي للجمعية العمومية أن تتبنى قراراً يعالج القضايا التي أثرت في الورقة، التي من شأنها أن تؤدي إلى تنفيذ تدابير لمكافحة الاتجار غير المشروع والنقل الجوي للمخدرات والمؤثرات العقلية.

٤٨- وبالمثل، قدم أيضاً مندوبو كل من الجمهورية الدومينيكية، وبليز، وبوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات)، والسلفادور الدعم للورقة WP/172. وتعبيراً أيضاً عن الدعم للورقة WP/136 (المقدمة من أستراليا، وكندا، والولايات المتحدة)، فقد أكد مندوب السلفادور على ضرورة أن يؤخذ في الحسبان حقيقة أن العاملين في شركات الأمن الخاصة المستأجرين من أجل الكشف الأمني على الركاب و/أو أداء مهام أمنية أخرى في المطارات لا يتلقون دائماً التدريب الكافي.

٤٩- تأييداً للورقة WP/64 (المقدمة من الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني) حول أولويات عمل الايكاو في مجال أمن الطيران، فقد وافق مندوب تركيا تماماً على أنه يجب أن تركز سياسة الايكاو على اعتماد نهج قائم على تحليل المخاطر فيما يتعلق بأمن الطيران، واستدامة التدابير الأمنية في مجال الطيران، وتحديد التدابير الأمنية لتفادي ازدواج الضوابط الأمنية، وضمان أفضل توزيع للموارد. وأكد على أنه ينبغي للايكاو أن تركز أيضاً على استهداف أنشطة بناء القدرات على أساس تحليل المخاطر ومواطن الضعف، مع الأخذ بعين الاعتبار لنتائج تدقيق برنامج الايكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران. وقد أبدى مندوب تركيا دعمه الكامل للاقتراح بأنه ينبغي لبرنامج عمل الايكاو أن يركز على تنفيذ الأمن القائم على تحليل المخاطر من خلال ما يلي، على سبيل المثال: التصدي للتهديد الذي تشكله المتفجرات السائلة؛ وتطبيق الدول الأعضاء لضوابط أمنية جديدة للضائع والبريد، على النحو المحدد في التعديلات الأخيرة على الملحق ١٧ - الأمن؛ تحديد أولويات أنشطة المساعدة الفعالة؛ ووضع نهج موحد لقياس فعالية المساعدات وبناء القدرات. وأكد على أن المقترحات الواردة في الورقة WP/64 من شأنها أن تسهم إلى حد كبير في برنامج عمل الايكاو خلال السنوات الثلاث المقبلة.

٥٠- وتعليقاً على الورقة WP/276 (المقدمة من المجلس الدولي للمطارات)، أقرت مندوبية أيرلندا بأن صناعة الطيران قد أضافت قيمة كبيرة للمناقشة العالمية بشأن أمن الطيران، وكانت أحد الأطراف المعنية الهامة. وفي إشارة إلى أن المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران (HLCAS) قد اعترف تحديداً بأهمية العمل في شراكة مع الجهات المعنية في قطاع الطيران، وأعربت عن دعمها الكامل لهذا النهج. وبالتالي فقد اقترحت مندوبية أيرلندا تعديل نص الفقرة ٥ مكرر التي اقترحت المجلس الدولي للمطارات إضافتها إلى المرفق (ج) بالبيان الموحد المنقح الوارد في الورثة WP/14، ليصبح نصها على النحو التالي: "تشجع الدول الأعضاء على العمل في شراكة مع أوساط الصناعة لتطوير تدابير أمنية فعالة، وإجراء التجارب التشغيلية عليها قبل تنفيذها". وبينما رأت أن إدخال هذا المنطوق الجديد من شأنه أن يخدم هدف الورقة WP/276، إلا أنها لم تدعم الفقرة التي اقترحت المجلس الدولي للمطارات إضافتها إلى الديباجة (أنظر الفقرة ٣٨).

٥١- وفي مشاركة لهذا الرأي، جزم مندوب الولايات المتحدة بأن الفقرة الجديدة التي اقترحت المجلس الدولي للمطارات إضافتها إلى الديباجة يمكن أن تنتقص من سيادة الدولة من خلال التأكيد على نحو غير متناسب لسلطة أوساط الصناعة لأنها تتعلق بتطوير وتجريب وتنفيذ وتسليم تدابير أمنية فعالة. وأضاف أنه يؤيد صيغة منقحة من هذا المنطوق.

٥٢- في لفت للانتباه إلى الورقة WP/12 (المقدمة من المجلس)، أثنى مندوب إثيوبيا على اقتراح فريق خبراء أمن الطيران (AVSECP) بتحديد أولويات توصيات المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران، وسلط الضوء على أهمية بناء القدرات من أجل المعالجة بفعالية لتدابير أمن الطيران التي كانت قائمة على تحليل المخاطر، وتنسم بالكفاءة والجودة التشغيلية والاستدامة في

جميع النواحي. وأكد مندوب إثيوبيا على أنه في ظل مبادرات الايكاو المستمرة، وبمساعدة من الجهات المعنية الأخرى، سيتمكن تعزيز عقد حلقات العمل لتبادل الإنجازات التكنولوجية وأفضل الممارسات من أجل جميع الدول وليس فقط الدول المستهدفة ذات الأولوية. ولذلك فقد طلب التفسير بشكل صحيح للإجراءات التي اقترحتها الايكاو في إطار البند ٥ من جدول أعمال المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران: *بناء القدرات والمساعدة الفنية*، وذلك لكي تعكس روح النقاش خلال المؤتمر، الذي كان قد حضره. وأكد مندوب إثيوبيا أنه سيكون من الضروري تحقيق التناغم بين البيان الموحد المقترح (WP/14) وبين الإجراءات التي يتعين اتخاذها لمتابعة توصيات المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران. كما أكد على ضرورة الإسراع بعمل شركات الطيران المتعلق بسلسلة إمداد الشحن الجوي والكشف الأمني على أشخاص آخرين من غير الركاب، فضلاً عن نشر وثائق مشتركة بين الايكاو ومنظمة الجمارك العالمية بشأن أمن البضائع والتسهيلات. وأكد مندوب إثيوبيا أن ذلك سيخفف عن شركات النقل الجوي عبء الامتثال لمختلف الأنظمة، ويضمن استدامة الأطر الأمنية لعمليات الشحن الجوي. وفي معرض الإحاطة علماً بالعمل الذي اضطلعت به الايكاو منذ الجمعية العمومية الماضية لوضع خطة الانتقال إلى نهج الرصد المستمر ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP-CMA)، الذي كان من المقرر أن يدخل حيز النفاذ الكامل بحلول عام ٢٠١٥، فقد كرر تقدير دولته لذلك، مع الإقرار بما تتوخاه المنظمة من تحديات فنية مرتبطة بذلك.

٥٣- انضمت مندوبية السويد إلى وفود الدول الأوروبية الأخرى في دعم استنتاجات وتوصيات المجتمع العالمي لأمن الطيران المنبثقة عن المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران، مؤكدة أنها لم تسهم فقط في تعزيز خط الأساس للإجراءات الأمنية على المستوى العالمي، وإنما أكدت مجدداً أيضاً على أهمية التعاون بين جميع الشركاء المنخرطين في تأمين قطاع النقل الجوي، وناصرت تأييد الجمعية العمومية لإجراءات المتابعة لنتائج المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران المحددة في الورقة WP/12 (المقدمة من المجلس) نظراً لأنها جاءت متفقة، بشكل عام، مع الأولويات الأوروبية لأمن الطيران على النحو الوارد في الورقة WP/64.

٥٤- في إشارة إلى الورقة WP/133 (٢٣ راعياً)، تحدث مندوب إسبانيا مؤيداً لإقرار الجمعية العمومية لخريطة الطريق المقترحة لتعزيز أمن الشحن الجوي العالمي والموافقة على تحديثها دورياً لتعكس أحدث المستجدات. وشدد على ضرورة عمل جميع الجهات المعنية معاً من أجل ضمان التنفيذ المستدام من للتدابير الأمنية المعنية بالشحن الجوي في جميع الدول الأعضاء وتعزيز التدابير المتعلقة بأصناف البضائع العالية المخاطر.

٥٥- ودعمت مندوبية نيكاراغوا الورقة WP/235 [المقدمة من فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)] في ضوء الفوائد المتوخاة من التعلم الإلكتروني، بما في ذلك خفض تكاليف التدريب في مجال أمن الطيران، وتوفير هذا التدريب الافتراضي في مكان العمل، الذي يكفل استمرار إتاحة موظفي الطيران لأخذ دورات التعلم الإلكتروني. وقالت إنها تستصوب مقترح إنشاء إرشادات ومبادئ أساسية لتعزيز هذا الاستخدام للتعلم الإلكتروني، نظراً لأنه من شأن ذلك أن يسلط الضوء على الفوائد المرتبطة به. كما أيدت مندوبية نيكاراغوا الورقة WP/138 [المقدمة من فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)]، المتعلقة بتطوير مواد إرشادية لمساعدة الدول على التطبيق بكفاءة وفعالية للمبادئ الأساسية الحاكمة للتعاون الدولي، مع التركيز بشكل خاص على النهج الأمني القائم على النتائج.

٥٦- وتقاسم مندوب سويسرا الآراء التي أعرب عنها مندوبو آيرلندا والسويد والمملكة المتحدة وإسبانيا، وناصر الإجراءات المقترحة في ورقات العمل WPs/64، و128، و129، و133، التي كانت دولته من رعاتها. وسلط الضوء على الورقة WP/128، التي قدمت طريق واضحاً للمضي قدماً على مدى السنوات الثلاث المقبلة، التي ستكون سنوات حاسمة لأمن الطيران. وأعرب مندوب سويسرا عن دعمه للورقة WP/158 (المقدمة من إندونيسيا) والورقة WP/178 (المقدمة من مصر) بشأن أمن البضائع والبريد، وعلى وجه الخصوص: توحيد جهود الايكاو مع الجهات الأخرى العاملة في نفس المجال مثل منظمة الجمارك العالمية؛ والتنفيذ السليم للقواعد والتوصيات الدولية المعتمدة حديثاً للملحق ١٧ بشأن أمن الشحن الجوي والمواد الإرشادية الممتازة التي نشرتها الايكاو مؤخراً [انظر التعديل ١ للطبعة الثامنة من دليل أمن الطيران (الوثيقة Doc 8973 - المقيدة)]. وأكد على أن التركيز سينصب على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة بأمن الشحن الجوي خلال السنوات الثلاث المقبلة.

٥٧- وتمشياً مع موقف دولته كما عبرت عنه في المؤتمر الإقليمي لأمن الطيران الذي عقد في كراكاس خلال الفترة ٧-٨ فبراير ٢٠١٢، وفي المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران، الذي أعقبه، فقد أعرب مندوب فنزويلا (جمهورية فنزويلا



البوليفارية) عن دعم إجراءات المتابعة التي اقترحتها المجلس لتعزيز أمن الطيران (WP/12). كما أيد المقترحات التكميلية المفصلة المقدمة من الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (WP/64). وفي دعم مماثل للإجراء الذي اقترحه الاتحاد الروسي (WP/197)، هنا مندوب فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) تلك الدولة على التقدم الذي أحرزته في تطوير وتنفيذ شبكة جهات الاتصال المعنية بأمن الطيران لديها. وأكد أن المواد الإرشادية المتوخاة من شأنها أن تساعد كثيراً الدول على تعزيز أداء شبكة جهات الاتصال المعنية بأمن الطيران لديها. وبالإضافة إلى ذلك، فقد أعرب مندوب فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) عن دعمه للإجراء الذي اقترحته دول لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (WP/172) لمكافحة الاتجار غير المشروع والنقل الجوي للمخدرات والمؤثرات العقلية.

٥٨- وفي تأييد مماثل للإجراء المقترح في الورقة WP/172، كرر مندوب كوستاريكا التأكيد على أهمية اتخاذ التدابير اللازمة لمكافحة هذه الآفة، التي طالت دولاً عديدة. وأبرز، في هذا السياق، تبادل المعلومات عن المجرمين المتورطين في هذا النوع من الاتجار غير المشروع.

٥٩- وأعرب مندوب الاتحاد الروسي عن دعمه للورقات الممتازة التي قدمها المجلس (WPs/12، و13، و14)، وكذلك الورقة WP/128 (٢٣ راعياً) التي اقترحت أساليب لتعزيز أمن الطيران العالمي، والورقة WP/133 (٢٣ راعياً) التي حددت خريطة الطريق لذلك، والورقة WP/136 (المقدمة من أستراليا وكندا والولايات المتحدة) التي أبرزت الخطوط العريضة لنهج قائم على التكنولوجيا للكشف الأمني عن السوائل والإيروسولات والهلاميات بهدف التخفيف تدريجياً من القيود المفروضة على هذه البنود. وفي إشارة إلى الجهود التي يبذلها الأمين العام والدول الأعضاء في الايكاو لإنشاء نظام عالمي لأمن الطيران، فقد أكد أن معدات الكشف الأمني ذاتها كانت تستخدم في مطارات كل من هذه الدول الأعضاء، وكان العاملون في مجال الطيران لدى هذه الدول يتلقون تدريباتهم في مراكز التدريب على أمن الطيران (ASTCs) معتمدة لدى الايكاو، وأن مدققها كانوا معتمدين لدى الايكاو. وتقاسم مندوب الاتحاد الروسي الشواغل التي أعربت عنها اندونيسيا في الورقة WP/158 بشأن تنفيذ سلسلة الإمداد الآمنة للشحن الجوي.

٦٠- ثم لفت مندوب الاتحاد الروسي الانتباه إلى لائحة ACC3 لدى الاتحاد الأوروبي "شركات الشحن الجوي أو البريد العاملة في الاتحاد الأوروبي من مطار بلد ثالث" (انظر الورقة WP/277 برعاية مشتركة من ٥٥ دولة، بما في ذلك الاتحاد الروسي، غير أنها سُحبت في وقت لاحق)، وكانت تقتضي من شركات النقل الجوي من البلدان الأخرى المصنفة ضمن لائحة ACC3 أن تضمن أن جميع الشحنات الجوية والبريد قد خضعت للكشف الأمني وفقاً للقواعد القياسية السارية لدى الاتحاد الأوروبي أو وردت من سلسلة إمداد آمنة مصادق عليها من أمن الطيران لدى دول الاتحاد الأوروبي. وأكد على أن قاعدة ACC3 لدى الاتحاد الأوروبي قد انتهكت الفقرة ٢-٤-٢-٥ من الجزء (ج) إنشاء وإدارة جهاز حكومي لمراقبة أمن الطيران في دليل للمراقبة (الوثيقة Doc 9734)، التي تنص بوضوح على أنه "ينبغي للدول أن تحتفظ بسيطرة فعلية على جميع مهام مراقبة جودة أمن الطيران (أي عمليات التدقيق والتفتيش والاستقصاء والاختبار)" وأنه "لا ينبغي تفويض مثل هذه المهام لهيئات غير حكومية".

٦١- وواصل مندوب الاتحاد الروسي القول بأن لائحة ACC3 لدى الاتحاد الأوروبي قد ابتعدت بشكل فعّال عن المبدأ العام لضمان أمن الطيران باتجاه دعم المصالح التجارية الضيقة لهذه الكيانات غير الحكومية. وأكد أنه، مع الأخذ بعين الاعتبار للمسؤولية السيادية لكل دولة لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، وللحفاظ على سرية المعلومات الحساسة في مجال أمن الطيران، فإنه ينبغي معالجة قضية التنفيذ لأي عمليات مستقلة للتدقيق والتفتيش وغيرها من قبل الدول، وفقاً للقواعد القياسية الدولية ذات الصلة والاتفاقات السارية فيما بين الدول. وأشار مندوب الاتحاد الروسي إلى أنه بموجب القوانين الوطنية لدولته، تقتصر إتاحة المعلومات الحساسة المعنية بأمن الطيران على الأشخاص الذين يحتاجون إلى مثل هذه المعلومات من أجل أداء واجباتهم، ويرخص لهم بالتالي بالقيام بها. ويواجه مثل هؤلاء الأشخاص المسؤولية الجنائية عند إفشاء تلك المعلومات لأشخاص غير مصرح لهم بالحصول عليها. وتساءل عما إذا كانت دول الاتحاد الأوروبي ستتحمّل هذه المسؤولية عن الكشف غير المصرح به إلى الجماعات الإرهابية عن المعلومات الحساسة في مجال أمن الطيران التي قدمت أثناء المصادقة الأمنية المتوخاة من أمن الطيران لدى دول الاتحاد الأوروبي على عمليات الشحن الجوي والبريد المتعلقة بالدول الأخرى الموجودة ضمن لائحة ACC3.

٦٢- وفي إشارة إلى أنه قد دارت مناقشات مستفيضة بشأن لائحة ACC3 لدى الاتحاد الأوروبي ونظام التحقق الأمني المستقل المطبق على الناقلين من بلدان ثالثة، وذلك في الاجتماع الثاني الذي عقده مؤخراً فريق أمن الطيران التابع لمكتب الايكاو الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلنطي (أستانا، كازاخستان، ٤-٦ سبتمبر ٢٠١٣)، ولاحظ مندوب الاتحاد الروسي أن الفريق قد خلص إلى أنه كانت هناك ضرورة ملحة لإجراء مزيد من الحوار بين الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول غير الأعضاء فيه قبل تنفيذ هذه اللائحة. كما خلص فريق أمن الطيران التابع لمكتب الايكاو الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلنطي إلى أن القضايا القانونية والمالية المرتبطة بهذا الشأن كانت مثار مشكلة كبيرة. وشدد على أنه إذا تم تنفيذ لائحة ACC3 لدى الاتحاد الأوروبي في شكلها الحالي، فستكون بعض الدول مطالبة بشكل فعال باتخاذ تدابير متبادلة ضد المشغلين الأوروبيين. ولجميع هذه الأسباب المذكورة أعلاه، فقد عارض مندوب الاتحاد الروسي تنفيذ لائحة ACC3 لدى الاتحاد الأوروبي بالشكل التي عليه الآن. وأكد مجدداً دعمه للورقة WP/277 بشأن هذه المسألة.

٦٣- وأيدت مندوبية جنوب أفريقيا تماماً هذا الرأي بشأن لائحة ACC3 لدى الاتحاد الأوروبي.

٦٤- ورحب مندوب بربادوس بجميع الورقات التي قُدمت، وأشاد بالايكاو لعملها في مجال أمن الطيران. وتسلطاً للضوء على القلق المشترك لدى شركات طيران عديدة فيما يتعلق بنقل الركاب والأمتعة في المطارات الرئيسية، وأوصى بتعديل تعريفي مصطلحي "تقل الركاب والأمتعة" و"ركاب الترانزيت" الواردين في دليل أمن الطيران (الوثيقة Doc 8973 - المقيدة)، وذلك بالاستعاضة عن كلمة "رحلة" بكلمة "طائرة" المستخدمة في تعريف مصطلح "الشحن الجوي"، تمشياً مع الآليات القائمة لتحديث مواد الايكاو الإرشادية.

٦٥- أكد مندوب فرنسا على أن أمن الطيران كان مثار قلق لجميع الدول، وأنه كان من الضروري التوصل إلى حلول مشتركة لمكافحة أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي. وأشار إلى أن الورقة WP/128 (٢٥ راعياً) قد سلطت الضوء على العمل الهام المضطلع به منذ هجمات ١١/٩/٢٠٠١ نتيجة للتعاون بين الدول الأعضاء والمنظمات الدولية وأصحاب المصلحة الآخرين على المستويين العالمي والإقليمي. وفي تأكيد على أن هذا التعاون لن يكون هناك غنى عنه في السنوات القادمة، وأنه سيمنح جميع أصحاب المصلحة من التقييم والمراعاة بشكل أفضل للآثار التشغيلية للتدابير المتعلقة بأمن الطيران على المسافرين جواً، فقد أبرز بالتالي دعم فرنسا الكامل للإجراءات المقترحة في الورقة WP/128. مشيراً إلى أن دولته قد أيدت أيضاً الإجراء المقترح في الورقة WP/129 (٢٦ راعياً)، فقد أكد مندوب فرنسا أن التنفيذ المتوخى للمبادئ الثلاثة الحاكمة للتعاون الدولي في مجال أمن الطيران من شأنه أن يمكن الدول الأعضاء من العمل معاً بشكل أفضل على التصدي بفعالية للتحديات التي تواجه الطيران المدني الدولي باستخدام القواعد والتوصيات الدولية منظمة الطيران المدني الدولي ذات الصلة الصادرة عن الايكاو كأساس، مع احترام سيادة الدولة.

٦٦- وفي سياق مثل هذا التعاون، أكد مندوب فرنسا على أهمية مكافحة الاتجار غير المشروع والنقل الجوي للمخدرات والمؤثرات العقلية على النحو الوارد في الورقة WP/172 (المقدمة من لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني). وأكد على أن الاتجار غير المشروع شكل مشكلة كبيرة لم تؤثر فقط على النقل الجوي، وأن تدابير أمن الطيران المعنية بمكافحة أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي لم تكن مجهزة للحد من هذا الاتجار غير المشروع. ومشيراً إلى أن مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNDOC) قد جهل من المتاح الآن تتبع تلك المشكلة على الصعيد العالمي، فقد أكد مندوب فرنسا على أنه ينبغي للايكاو أن تتعاون بصورة فعّالة مع (UNDOC) لتفادي أي ازدواج للجهود. ولهذا السبب فقد استصوبت فرنسا وجود تعاون بين الايكاو ودولها الأعضاء و UNDOC من أجل اعتماد قرار الجمعية العمومية المعني تحديداً بالاتجار غير المشروع والنقل الجوي للمخدرات والمؤثرات العقلية أو تعديل الملحق ١٧ - الأمن.

٦٧- وإعراباً عن الدعم الكامل لاقتراح فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) بوضع إرشادات ومبادئ أساسية لتعزيز استخدام التعلم الإلكتروني في التدريب على أمن الطيران (WP/235)، أشار مندوب بلجيكا أن هذه المسألة مطروحة حالياً على جدول أعمال مجموعة عمل التدريب التابعة لفريق خبراء أمن الطيران (AVSECP/WGT).

٦٨- وأعربت مندوبية هولندا عن تقديرها لفريق عمل أمن الشحن الجوي التابع لفريق خبراء أمن الطيران (AVSEVP/WGACS) لما بذله من أجل تطوير خريطة طريق لتعزيز أمن الشحن الجوي العالمي (WP/133)، التي دعمتها بشكل كامل. كما أعربت عن تأييدها للمقترحات المقدمة في عدة ورقات لتعزيز الملحق ١٧ -/الأمن عبر تطوير سلسلة إمداد آمنة للشحن الجوي في جميع أنحاء العالم. وأكدت مندوبية هولندا، في هذا السياق، على أنه ينبغي إيلاء الاعتبار ليس فقط إلى القواعد والتوصيات الدولية التنظيمية وإلى المواد الإرشادية ذات الصلة، وإنما أيضاً إلى الأدوات المحسنة، مثل أدوات التكنولوجيا والمعلومات. وينبغي أن يتم ذلك بالتعاون الوثيق مع أوساط الصناعة والمنظمات الأخرى ذات الصلة، مثل منظمة الجمارك العالمية. وفي إشارة إلى أن الايكاو والمنظمة العالمية للجمارك قد أقرتا في يوليو ٢٠١٢ بضرورة تنسيق السياسات والأطر التنظيمية لتحقيق الترابط، فقد أعربت عن دعمها للأعمال ذات الصلة المقترحة في الورقة WP/158 (المقدمة من إندونيسيا).

٦٩- وأيد مندوب موناكو الورقة WP/64 (المقدمة من دول الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني)، والورقة WP/128 (٢٥ راعياً)، والورقة WP/129 (٢٦ راعياً)، التي صاغت اثنين من الأفكار المبتكرة الرئيسية هي: النهج قائم على تحليل المخاطر لأمن الطيران. والاعتراف المتبادل بالضوابط الأمنية بين الدول. وفيما يتعلق بالفكرة الأولى، فأكد أن سياسة أمن الطيران قد تطورت من الاعتماد بنسبة ١٠٠ في المائة على الضوابط إلى الاعتماد على الضوابط التي تركز على تحليل المخاطر. وبالإشارة إلى الفكرة الثانية، فقد لاحظ مندوب موناكو أنه قد تم إحراز تقدم كبير على مدى العقد الماضي بشأن معالجة مشكلة إجراء الفحص الأمني مرتين أو ثلاث مرات للركاب المواصلين على رحلات مكتملة. وفي تأكيد على أن المقترح الخاص بالاعتراف المتبادل بالضوابط الأمنية من شأنه أن يحل هذه المشكلة قريباً، فقد أشار إلى أن الايكاو والأطراف المعنية يمكنهم الحصول على البيانات اللازمة وتطوير وإصدار البطاقات الأمنية التي من شأنها أن تمكن الركاب على الرحلات المكتملة من تفادي تعدد عمليات الفحص الأمني.

٧٠- وأعرب مندوب أوغندا عن دعمه لجميع الورقات، وعلى وجه الخصوص، الورقة WP/129 (٢٦ راعياً)، التي اقترحت وضع خطة عمل لتنفيذ المبادئ الثلاثة الحاكمة للتعاون الدولي في مجال أمن الطيران. وفي إشارة إلى أن مسألة الهجمات الإلكترونية قد أثرت في عدة ورقات، فقد أعرب عن قلقه من أن العديد من الدول الأفريقية قد لا تكون على استعداد تام للتصدي لمثل هذه الهجمات وبناء القدرات اللازمة في هذا الصدد.

٧١- وأبدت مندوبية جنوب أفريقيا تأييدها الكامل للورقتين WP/128 و WP/129، مع التركيز بشكل خاص على التعاون الدولي والاعتراف بالتدابير الأمنية المكافئة. وأكدت أن تلك المبادئ الثلاثة قد شكلت أساساً جيداً لتعزيز التعددية وتنشيط الأحادية، مع احترام سيادة الدولة والالتزام بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو باعتبارها أساساً دولياً.

٧٢- وأيد مندوب البرازيل الورقة WP/12 (المقدمة من المجلس)، والورقة WP/128 (٢٥ راعياً)، والورقة WP/129 (٢٦ راعياً)، والورقة WP/172 (مقدمة من لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني)، والورقة WP/138 (مقدمة من فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية))، والورقة WP/136 (المقدمة من أستراليا وكندا والولايات المتحدة). وشدد على ضرورة بذل كل الجهود من أجل التوصل إلى أرضية مشتركة من التناغم والتوحيد قبل تنفيذ الإجراءات المقترحة في الورقات WP/129، و WP/138، و WP/136.

٧٣- وتعبيراً عن الدعم للورقة WP/136، لاحظ مندوب اليابان أن حكومته ترى أنه من الضروري التحرك في خطوة مع أستراليا وكندا والولايات المتحدة والدول الأوروبية لإلغاء القيود المفروضة على نقل السوائل والأيروسولات والهلاميات. وبالتالي فقد هدفت إلى التعاون مع أنشطة إدارة أمن النقل (TSA) والوكالات الأخرى ذات الصلة.

٧٤- أيد مندوب جمهورية تنزانيا المتحدة الورقات المقدمة، لا سيما الورقة WP/128 (٢٥ راعياً)، والورقة WP/129 (٢٦ راعياً)، والورقة WP/276 (المجلس الدولي للمطارات)، وفوق كل شيء، الورقة WP/172 (المقدمة من الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني). وأشار إلى أنه لن يتردد في دعم قرار الجمعية العمومية لمعالجة القضايا التي أثرت في الورقة الأخيرة المتعلقة بالاتجار غير المشروع والنقل الجوي للمخدرات والمؤثرات العقلية.

٧٥- وفي تأييد مماثل لجميع الورقات بشكل عام، أعرب مندوب سنغافورة عن دعمه للورقة WP/13 (المقدمة من المجلس) على وجه الخصوص، وشدد على أهمية استراتيجية الايكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS) كأساس لتخطيط برنامج أمن

الطيران لفترة الثلاث سنوات القادمة وما بعدها. كما أعرب عن دعمه للورقة WP/133 (٢٣ راعياً) التي حددت خريطة الطريق لأمن الشحن الجوي، الذي شدد مندوبون عديدون على أهميته البالغة، والورقة WP/138 [المقدمة من فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)] بشأن نهج أمن الطيران القائم على النتائج. وفيما يتعلق بالورقة الأخيرة، فقد أكد مندوب سنغافورة على أن تطوير المواد الإرشادية ذات الصلة سيكون أمراً أساسياً لضمان مرونة التدابير المتخذة لمكافحة أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي، مع الحفاظ على فعاليتها. وتعبيراً عن الدعم للورقة WP/197 (مقدمة من الاتحاد الروسي)، فقد شجع جميع الدول الأعضاء في الايكاو على اغتنام هذه الفرصة للاستفادة من شبكة جهات الايكاو للاتصال في مجال أمن الطيران، التي أنشئت كآلية للتوعية وتبادل المعلومات الأمنية الحساسة على وجه السرعة.

٧٦- وتعبيراً كذلك عن الدعم لبعض من الورقات المقدمة، استشهد مندوب إكوادور بالورقة WP/235 [المقدمة من فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)] بشأن مزايا التعلم الإلكتروني في التدريب في مجال أمن الطيران، والورقة WP/172 (المقدمة من لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني) بشأن الاتجار غير المشروع والنقل الجوي للمواد المخدرة والمؤثرات العقلية، والورقة WP/138 المقدمة من فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) المتعلقة بنهج أمن الطيران القائم على النتائج. وأكد أن المبادرات الواردة في تلك الورقات الثلاث من شأنها أن تعزز الخطوات الهامة التي تتخذها الايكاو من خلال التنفيذ الفعال للبرنامج التدريبي "تربير المتقدم". وأكد مندوب إكوادور أنه ينبغي النظر بتعمق في أي مقترحات لتحسين القدرة على التدريب في مجال أمن الطيران.

٧٧- وإعراباً عن دعمه للورقتين WP/64 و WP/133 التي كانت دولته أحد رعاتها، أكد مندوب ألمانيا أنه منذ وقوع الحادث الأمنية في أكتوبر ٢٠١٠، قد تم إحراز تقدم كبير بشأن تحسين القواعد الدولية المطبقة على الشحن الجوي والبريد، وتحسين خط أساس التدابير الأمنية على النحو الوارد في الملحق ١٧ -/الأمن. وقد أمكن إحراز هذا التقدم بفضل الجهود المشتركة للدول الأعضاء في الايكاو والجهات المعنية في قطاع الطيران. وفي حين كان ذلك التطور موضع ترحيب، إلا أن لم يتم تحقيق كل الأهداف، وكان من الضروري مواصلة بذل الجهود لتأمين الشحن الجوي، من ناحية من خلال التركيز الأنشطة على تنفيذ القواعد التي اعتمدت حديثاً في الملحق ١٧، ومن ناحية أخرى، من خلال الاستمرار في مراجعة التهديدات المحدقة بعمليات الشحن الجوي، وعلى هذا الأساس لتحديد تدابير أمنية كافية. وكانت تلك هي أسباب دعم مندوب ألمانيا لتأييد الجمعية العمومية لخريطة الطريق المقترحة لتعزيز أمن الشحن الجوي العالمي وتحديثها دورياً لتعكس ما يستجد مستقبلاً من تطورات على النحو المطلوب في الورقة WP/133.

٧٨- وتأييداً للورقة WP/128 (مقدمة من ٢٥ راعياً)، لاحظت مندوبية أفغانستان العمل الهام الذي تم الاضطلاع به في مجال أمن الطيران خلال السنوات الثلاث الحالية. وأكدت أن أمن الطيران كان أولوية رفيعة، وشددت على أنه كان ضرورة خاصة في إقليمها. وفي إطار التعبير أيضاً عن الدعم للورقة WP/138 [فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)]، أكدت مندوبية أفغانستان ضرورة تقديم المساعدة إلى دول عديدة من أجل التنفيذ المجدي لنهج قائم على النتائج في مجال أمن الطيران.

٧٩- وترحيباً بالورقتين WP/128 و WP/129 (٢٦ راعياً) نظراً لتعلقهما بالتعاون بين أوساط صناعة الطيران والجهات المعنية الأخرى، فقد أكد المراقب من المجلس الدولي للمطارات أنه كان من مصلحتهم المشتركة تعزيز نتائج أمن الطيران على نطاق كافة الأنشطة.

٨٠- لاحظ النائب الأول للرئيس، لدى تلخيصه للمناقشة، أن اللجنة التنفيذية دعمت جهود المجلس لتنفيذ توصيات المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران (HLCAS)، وأقر بما تم إنجازه حتى الآن. وعلى وجه الخصوص، فقد لاحظت مع التقدير الإجراء السريع الذي قام به المجلس لمعالجة الثغرات الأمنية في الشحن الجوي، والخطر الذي يطرحه المطلعين على بواطن الأمور، وذلك بالتعجيل بالتعديل ١٣ على الملحق ١٧ -/الأمن. وبالنظر إلى التقدم الكبير الذي أحرز بالفعل بشأن تنفيذ عدد كبير من التوصيات الأخرى للمؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران، بما في ذلك التحديث والنشر الدوري المنتظم لبيان الايكاو العالمي بشأن سياق المخاطر، وخطط عقد ندوة حول الابتكار في أمن الطيران في عام ٢٠١٤، فقد أيدت اللجنة خطة العمل المفصلة التي اعتمدها المجلس من أجل تنفيذ جميع توصيات المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران بحلول نهاية عام ٢٠١٦.

٨١- وقد اعترفت اللجنة بالنتائج الناجحة للمؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران في إرساء مبادئ هامة في مجال أمن الطيران، وأشارت إلى عدد من التوصيات الرئيسية لهذا المؤتمر التي تدعو الايكاو ودولها الأعضاء إلى القيام بما يلي: أ) تعزيز نهج قائم على تحليل المخاطر في مجال أمن الطيران؛ ب) ضمان استدامة التدابير المتعلقة بأمن الطيران؛ ج) تشجيع ترتيبات الاعتراف المتبادل والتعاون الدولي؛ د) تشجيع الابتكار؛ هـ) أنشطة المساعدة الموجهة.

٨٢- وافقت اللجنة على أنه ينبغي اعتبار التوصيات المذكورة أعلاه أولويات لسياسة برنامج عمل الايكاو المعني بأمن الطيران لفترة الثلاث سنوات ٢٠١٤-٢٠١٦، بينما اضطلعت المنظمة بمهام محددة في الورقات WP/12 (المجلس)، و WP/13 (المجلس)، و WP/64 (دول الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني)، و WP/128 (٢٥ راعياً).

٨٣- كما وافقت اللجنة أن الإعلان المعني بأمن الطيران يظل ذا صلة، وينبغي للدول والأطراف المعنية مواصلة الاسترشاد به في سياق جهودها لتعزيز أمن الطيران. وبعد أن لاحظت بارتياح الإنجازات الرئيسية في تنفيذ التكاليفات في مجال أمن الطيران التي قدمتها الدورة ٣٧ للجمعية العمومية، فقد أكدت اللجنة على استراتيجية الايكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS) كاستراتيجية رئيسية لتعزيز أمن الطيران على مدى السنوات الثلاث المقبلة، وشددت على أهمية الاستمرار في دعم الأنشطة المرتبطة باستراتيجية الايكاو الشاملة لأمن الطيران من خلال التبرعات المالية والعينية من الدول.

٨٤- وإدراكاً بوجود حل تكنولوجي الآن للكشف الأمني على السوائل والأيروسولات والهلاميات، فقد أشادت اللجنة بجهود عدة دول من أجل التخفيف تدريجياً من القيود المفروضة حالياً، وذلك باستخدام تكنولوجيا متعددة المراحل للكشف الأمني عن السوائل. ومع ذلك، فنظراً للتأثير المحتمل الذي قد يكون لذلك على دول أخرى، فقد وافقت اللجنة على ضرورة اتباع نهج منسق وخطوط اتصال واضحة بين الدول التي تطبق الكشف الأمني على السوائل والأيروسولات والهلاميات وتلك التي لم تطبقه بعد، وذلك تقديراً لإرباك الركاب وإزعاجهم. ودعت المجلس إلى النظر في وضع متطلبات دنيا للاعتراف المتبادل لكي تستخدمها الدول الأعضاء.

٨٥- وتسلماً بأهمية الاستدامة في مجال أمن الطيران، فقد أيدت اللجنة الاقتراح بأن تضع الايكاو خطة عمل لتنفيذ مبادئ التعاون الدولي في مجال أمن الطيران، وذلك على النحو الوارد في الورقة WP/129 (٢٦ راعياً). ورحبت، في هذا الصدد، بجهود الايكاو ودولها الأعضاء المبذولة من أجل تطبيق نهج قائم على تحليل المخاطر ويركز على تحقيق النتائج من أجل وضع تدابير وإرشادات في مجال أمن الطيران، وشجعت جميع الدول على تعزيز الاستدامة عبر هذه الوسائل، مع الاعتراف بالملحق ١٧ - الأمن كخط الأساس. وأكدت اللجنة أن تسهيلات الركاب ينبغي أن تكون في قلب الاعتبار عند تصميم وتنفيذ تدابير أمن الطيران.

٨٦- واعترافاً بأن شبكة جهات الايكاو للاتصال في مجال أمن الطيران كانت آلية فعالة لتبادل المعلومات الهامة قبل أو أثناء أو بعد حادث يؤثر في أمن الطيران، فقد حثت اللجنة الدول على استخدام الخصائص الوظيفية لشبكة جهات الاتصال في مجال أمن الطيران، وعلى تعزيز فعالية الشبكة من خلال الحفاظ على بيانات دقيقة لجهات الاتصال. كما شجعت الدول على إجراء اختبارات دورية بين جهات الاتصال للحفاظ على الفعالية. وقد اقترحت اللجنة، في هذا السياق، أن تطور الايكاو إرشادات لتسهيل استخدام الدول لشبكة جهات الاتصال في مجال أمن الطيران.

٨٧- مع ملاحظة أن أحكام أمن سلسلة الإمداد العالمية قد تعززت بالتعديل ١٣ على الملحق ١٧ - الأمن، فقد أقرت اللجنة أيضاً بأن المخاطر على الشحن الجوي والبريد لا تزال كبيرة. ومع توافر المواد الإرشادية المحدثة بشأن أمن الشحن الجوي والبريد، فقد شددت اللجنة على ضرورة أن تضمن الدول التنفيذ الفعال للقواعد ذات الصلة بالبضائع، فضلاً عن التحسين المستمر لأمن البضائع وسلسلة الإمداد من خلال مبادرات تعاونية تضم جميع أصحاب المصلحة. وناصرت من أجل المزيد من التعاون الدولي كوسيلة لتعزيز الاعتراف المتبادل بالإجراءات مع تسهيل حركة البضائع. وقد أقرت اللجنة خريطة الطريق المقترحة لتعزيز أمن الشحن الجوي العالمي (WP/133)، ودعت الدول إلى إبلاغ الايكاو بالأنشطة ذات الصلة، مع ملاحظة أن التحديات الدورية من شأنها أن تساعد على ضمان التنسيق العالمي لأنظمة أمن الشحن الجوي.

٨٨- لاحظت اللجنة الجهود التي بذلتها بعض الدول لتنفيذ أحكام أمن البضائع والبريد حسب ولايتها القضائية، فضلاً عن الجهود المبذولة لمواءمة متطلبات الشحن والجمارك. وشددت اللجنة على أهمية التعددية وشجعت جميع الدول الأعضاء على استخدام منصات الإيكاو القائمة لمناقشة المسائل المتعلقة بالسياسات التي تؤثر في الطيران المدني الدولي.

٨٩- واعترفت اللجنة باستغلال قطاع الطيران لمجموعة من الأنشطة الإجرامية، بما في ذلك النقل الجوي غير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية. وبالمثل، فإنها تدرك أهمية استمرار التعاون الفعال بين الإيكاو والأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة الأخرى، بما في ذلك مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNDOC)، وذلك في مجال معالجة المشاكل المتعلقة بالمخدرات التي تمس الطيران المدني الدولي.

٩٠- دعمت اللجنة اقتراح فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) (WP/235)، بأن يواصل المجلس تعزيز استخدام التعلم الإلكتروني في التدريب على أمن الطيران.

٩١- ولاحظت اللجنة الطلب المقدم من مندوب بربادوس بتعديل تعريفي مصطلحي "نقل الركاب والأمتعة" و"ركاب الترانزيت" الواردين في دليل أمن الطيران (الوثيقة 8973 Doc - المقيدة)، وذلك بالاستعاضة عن كلمة "رحلة" بكلمة "طائرة" المستخدمة في تعريف مصطلح "الشحن الجوي"، تمثيلاً مع الآليات القائمة لتحديث مواد الإيكاو الإرشادية.

٩٢- مع ملاحظة عدة تطورات هامة في مجال أمن الطيران على مدى السنوات الثلاث الماضية، وبالنظر إلى الدور الحاسم للإيكاو في الجهود العالمية الرامية إلى إشراك مجتمع الطيران المدني الدولي من أجل زيادة تعزيز أمن الطيران، وافقت اللجنة على الصيغة المنقحة من البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع (WP/14)، ووافقت، علاوة على ذلك، على تغيير اسمه إلى البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران. واستكمالاً للعمل بشأن هذا البند من جدول الأعمال، فقد وافقت على تقديم الصيغة المنقحة من البيان الموحد إلى الجلسة العامة لاعتمادها.

#### البند ١٤ من جدول الأعمال: البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP)

٩٣- تم النظر في هذا البند من جدول الأعمال على أساس ورقتي عمل قدمهما المجلس WP/15 [البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP): الانتقال إلى نهج الرصد المستمر]، والورقة (WP/16) [البرنامج العالمي لتدقيق الأمن]] مع التنقيح رقم ١ (باللغتين الفرنسية والروسية فقط)، مع ورقة عمل وورقات معلومات ذات صلة.

٩٤- في عرضه للورقة WP/15، أشار رئيس فرع أمن الطيران (C/AVSEC) إلى الدورة الثانية للبرنامج العالمي لتدقيق الأمن قد انتهت مؤخراً، في يونيو ٢٠١٣. وفي عام ٢٠١٢، وبعد تقييم مختلف الخيارات لاستمرار هذا البرنامج، وافق المجلس على الانتقال إلى نهج الرصد المستمر ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن، المعروف باسم USAP-CMA. وقدمت ورقة العمل لمحة موجزة عن المنهجية التي يتعين تطبيقها في سياق نهج الرصد المستمر ضمن إطار البرنامج العالمي لأمن الطيران، إلى جانب وصف لخطة الانتقال التي تنفذها الأمانة العامة. وأكد أنه على عكس التدقيقات الدورية، فإن نهج الرصد المستمر ضمن إطار البرنامج العالمي للأمن (USAP-CMA) من شأنه أن يمكن الإيكاو من التكيف مع تغير البيئة أمن الطيران المدني العالمية، والسماح بتركيز الموارد على تلك الدول التي كانت في أشد الحاجة إليها. وبالإضافة إلى ذلك، فإن نهج الرصد المستمر ضمن إطار البرنامج العالمي لأمن الطيران من شأنه أن يسمح بتصميم أنشطة الرصد وتوجيه المساعدة على نحو أكثر دقة. ويتم الانتقال إلى نهج الرصد المستمر ضمن إطار البرنامج العالمي للأمن على ثلاث مراحل، مرحلة التطوير، فالمرحلة الإعدادية، فمرحلة الاختبار، وذلك على النحو المبين في ورقة العمل. وسيتم الانتهاء منه في الوقت المحدد من أجل التنفيذ الكامل للمنهجية الجديدة، التي ستبدأ في يناير عام ٢٠١٥. وأشار إلى أن مرحلة التطوير كانت تسير بالفعل وفقاً لما هو مخطط له، وقد شجع رئيس فرع أمن الطيران الدول الأعضاء على تقديم الدعم الكامل للانتقال إلى نهج الرصد المستمر ضمن إطار البرنامج العالمي الجديد لتدقيق الأمن (USAP-CMA)، وعلى المشاركة بنشاط في حلقات دراسية وحلقات عمل وغيرها من الأنشطة الإعلامية الإقليمية، التي ستجرى خلال فترة

الانتقال. ودعت الجمعية العمومية إلى إقرار خطة الانتقال للعمل بنهج الرصد المستمر ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن، بصيغتها الواردة في ورقة العمل WP/15.

٩٥- ثم قدم رئيس فرع أمن الطيران بعد ذلك الورقة WP/16، التي تضمنت تقريراً بشأن التنفيذ الشامل للدورة الثانية من البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، فضلاً عن التطورات ذات الصلة منذ انعقاد الدورة ٣٧ للجمعية العامة. وقد ركزت الدورة الثانية من عمليات التدقيق، التي بدأت في يناير ٢٠٠٨ وانتهت في يونيو ٢٠١٣، على قدرات الدول على مراقبة أمن الطيران. وقد شمل نطاق هذه التدقيقات كلاً من القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق ١٧ - الأمن، والأحكام الأمنية ذات الصلة الواردة في الملحق ٩ - التسهيلات. وعلى مدى الدورة الثانية للبرنامج العالمي لتدقيق الأمن، أجريت ١٧٧ عملية تدقيق للدول الأعضاء في الايكاو، فضلاً عن تدقيق ماكاو، وهي منطقة إدارية خاصة تابعة للصين. وقد كشفت هذه التدقيقات عن متوسط عالمي لنسبة عدم التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة الثمانية في نظام مراقبة أمن الطيران قيمته ٣٠,٧ في المائة، مما يشير إلى أنه لا يزال هناك مجال كبير يتعين تحسينه، وكذلك الحاجة إلى مواصلة تعزيز الجهود الرامية إلى دعم الدول من خلال توفير المساعدة المناسبة والموجهة. وترد تفاصيل بشأن دورة التدقيق الثانية للبرنامج العالمي لأمن الطيران في الوثيقة التكميلية للبرنامج العالمي لتدقيق الأمن - تحليل نتائج التدقيق، الطبعة الخامسة (٢٠١٣)، وقد تم توزيع نسخة منها على الوفود وتم تسجيلها في وسائط تخزين من نوع USB ووزعت نسخها على الوفود كذلك.

٩٦- انتهز رئيس فرع أمن الطيران الفرصة لشكر الدول التي ساهمت في نجاح أمن الطيران، لا سيما تلك التي أعارت الخبراء إلى الايكاو لمدد قصيرة أو طويلة للعمل كمدققين في البرنامج العالمي لتدقيق الأمن أو لقيادة فريق التدقيق (انظر الفقرة ٣-١-٣ من الورقة WP/16). ودُعيت الجمعية العمومية إلى الإحاطة علماً بالتقرير النهائي عن تنفيذ الدورة الثانية من عمليات التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن.

٩٧- في معرض تقديم ورقة عمل WP/230، أكد مندوب الاتحاد الروسي أن دولته دعمت بقوة تطور البرنامج العالمي لتدقيق الأمن للتحويل إلى العمل بنهج الرصد المستمر. وفي إشارة إلى أن الاتحاد الروسي قد اعتمد تشريعات لتمكين إدخال نهج الرصد المستمر ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP-CMA)، فقد أكد أن هناك بالفعل إنجازات كبيرة في الانتقال إلى نهج الرصد المستمر. ودعا الاتحاد الروسي في الفقرة ٤-١ من الورقة الجمعية العمومية إلى ما يلي: أن تدعم أعمال آلية للرصد المستمر في مجال أمن الطيران، على أساس تقييم المخاطر؛ وأن تطلب من المجلس القيام بإعداد ونشر تعليمات حول تنفيذ آلية للرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق الأمن؛ تشجيع الدول على التنفيذ الفعال، على المستوى المحلي، في إطار نظام لمراقبة الجودة، لطريقة جديدة للرصد المستمر عند الاضطلاع بالتدقيق، وهو ما يُعد نهجاً فعالاً للارتقاء بمستوى أمن الطيران؛ واقتراح أن تتخذ الدول برامج أوسع نطاقاً لاعتماد إدارة نظام مراقبة الجودة لديها عن طريق سن التشريع المناسب واتخاذ الترتيبات اللازمة لتلقي العاملين درجة عالية من التدريب المهني في مجال ضمان أمن الطيران؛ تتفق مع مبدأ "الشفافية المحدودة" لنتائج تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق الأمن نظراً للخطر المحتمل الذي يمكن أن ينجم عن الاستخدام غير الصحيح للمعلومات السرية بشأن أمن الطيران.

٩٨- ومع ملاحظة أن العمل على تنفيذ تعليمات نهج الرصد المستمر ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن جارٍ بالفعل، إلا أن مندوب الاتحاد الروسي أكد على ضرورة التعجيل به، وأكد استعداد دولته للمشاركة الفعالة في هذا الجهد. وأعرب عن أمل الاتحاد الروسي في أن تقوم الأمانة العامة بمساعدة الدول على تطوير وتنفيذ البرامج المتوخاة لاعتماد الإدارة. وعلاوة على ذلك، فقد دعا جميع الأطراف المعنية للتخلي بالحكمة البالغة في معالجة مسألة الشفافية في عمليات التدقيق باتباع نهج الرصد المستمر ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن، وذلك في ضوء التهديدات الجديدة التي يطرحها الإرهاب الإلكتروني.

٩٩- وقد لوحظ أيضاً تقديم ورقات المعلومات التالية: WP/168 (مراقبة جودة أمن الطيران - تجربة الجمهورية الدومينيكية)، من الجمهورية الدومينيكية. و WP/328 [جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS) - تقرير عن الأنشطة والتقدم المحرز منذ انعقاد الدورة ٣٧ للجمعية العمومية]، من قبل الدول الأعضاء في جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي.

١٠٠- وإعراياً عن تأييده للانتقال إلى اتباع نهج الرصد المستمر ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن، فقد أكد مندوب المملكة العربية السعودية على الحاجة إلى دورات تدريبية لإعادة اعتماد مدققي البرنامج العالمي لتدقيق الأمن الموجودين، وإلى دورات تدريبية لاعتماد المدققين المبتدئين من أجل المدققين الجدد.

١٠١- تسليطاً للضوء على النتائج الإيجابية للدورة الثانية من عمليات التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن، فقد أعرب مندوب إيطاليا عن تقديره للجهود التي يبذلها الأمين العام والأمانة العامة. ملاحظاً، مع ذلك، أنه لا يزال يتعين الاضطلاع بالكثير من العمل لمعالجة كافة نتائج التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن، والتحديات التي يفرضها عدم التنفيذ الفعّال للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق ١٧ - الأمن، والأحكام المتعلقة بأمن الطيران في الملحق ٩ - التسهيلات، فقد أكد أن الآلية التي أنشئت للإبلاغ عن الشواغل البارزة في مجال الأمن (SSeCs) كانت ضرورية لتوجيه أنشطة الايكاو لبناء القدرات بشكل أفضل. وشجع مندوب إيطاليا الايكاو على مواصلة عملها للانتقال إلى نهج الرصد المستمر ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP-CMA).

١٠٢- لاحظت اللجنة التنفيذية النجاح الشامل للبرنامج العالمي لتدقيق الأمن الذي تحقق خلال دورته الثانية، والدور الذي قام به مدققو البرنامج في تحديد أوجه القصور، وتوجيه أنشطة المساعدة ووضع استراتيجيات جديدة للتدقيق. كما لاحظت، مع ذلك، أنه كان هناك الكثير من العمل الذي لا يزال مطلوباً من الدول لتعزيز أمن الطيران ومعالجة نتائج تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق الأمن.

١٠٣- وفي معرض الترحيب بقرار تطوير البرنامج العالمي لتدقيق الأمن والانتقال به إلى نهج الرصد المستمر ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن، فقد وافقت اللجنة التنفيذية على خطة الانتقال إلى نهج الرصد المستمر ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP-CMA) على النحو المبين في الورقة WP/15.

#### البند ١٥ من جدول الأعمال: أمن الطيران - دعم التنفيذ

١٠٤- كان لدى اللجنة التنفيذية لتتظر فيهما، ورقتا عمل قدمهما المجلس: WP/20 (استراتيجية المساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران)، و WP/21 (برنامج دعم التنفيذ والتنمية في مجال أمن الطيران (ISD-SEC))، مع ورقات العمل والمعلومات ذات الصلة.

١٠٥- في معرض تقديم الورقة WP/20، أشار مدير إدارة النقل الجوي (D/ATB) إلى أنه أنه وفقاً لأحكام قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٧ (البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع)، وإعلان أمن الطيران، فقد كثفت الايكاو، على مدى فترة الثلاث سنوات الحالية، من جهودها لتوفير وتنسيق المساعدة في مجال أمن الطيران إلى الدول الأعضاء في جميع الأقاليم. وكانت المساعدة المقدمة من الايكاو في إطار برنامج دعم التنفيذ والتنمية في مجال أمن الطيران (ISD-SEC) تدار في المقام الأول بشكل مباشر إلى الدول أو من خلال شراكات مع الدول المانحة من خلال استراتيجية الايكاو للمساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران. وقد تم تعزيز جهود الأمانة العامة من خلال إنشاء وظائف المسؤول الإقليمي عن أمن الطيران (RO/AVSEC) في المكاتب الإقليمية في كل من القاهرة وباريس وليما. والآن فقد استفادت جميع المكاتب الإقليمية للايكاو استفادت من وجود مسؤول إقليمي عن أمن الطيران.

١٠٦- لاحظ مدير إدارة النقل الجوي أنه من أجل زيادة تسهيل تقديم المساعدة في مجال أمن الطيران، أنشأت الايكاو الفريق المخصص المعني بالشراكات من أجل بناء القدرات في مجال أمن الطيران. وقد قامت الأمانة العامة، من خلال هذه المجموعة، بزيادة تبادل المعلومات بشأن المساعدة، وبالتالي بشأن مستوى المساعدة المقدمة من خلال الشراكات، وتقليل ازدواج الجهود بين الدول المانحة. وقد اعتبرت الأمانة العامة أن التدريب على أمن الطيران جزءاً لا يتجزأ من جهود المساعدة وبناء القدرات. وتحقيقاً لهذه الغاية، فقد أشرف برنامج دعم التنفيذ والتنمية في مجال أمن الطيران (ISD-SEC) على شبكة مراكز معتمدة لدى الايكاو للتدريب على أمن الطيران (ASTCs) التي غطت جمهوراً واسع النطاق على الصعيدين الدولي والإقليمي. ودُعيت



الجمعية العمومية إلى أن تحيط علماً بالجهود المبذولة لتوفير المساعدة من خلال تنفيذ استراتيجية الايكاو للمساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران على النحو الوارد في الوثيقة WP/20.

١٠٧- ثم قدم مدير إدارة النقل الجوي الورقة WP/21، التي تضمنت مقترحات لمواصلة تنفيذ الاستراتيجية المشار إليها لفترة الثلاث سنوات ٢٠١٤-٢٠١٦. وأبرز أن تنفيذها قد ثبت نجاحه الشديد حتى الآن، وأشار إلى أن التركيز في أنشطة المساعدة في مجال أمن الطيران قد كُنف بشكل كبير، وأن نطاق تغطيتها قد توسع، وحقق نتائج إيجابية وردود فعل طيبة من الدول. وتلك عوامل أشارت إلى أنه ينبغي للايكاو "البقاء على مسار" تنفيذ الاستراتيجية. وفي إشارة إلى أنه يجدر بالايكاو أن تتطلع إلى توسيع نطاق أنشطة المساعدة في مجال أمن الطيران ضمن إطار الاستراتيجية، فقد استشهد مدير إدارة النقل الجوي، على سبيل المثال، بتطوير وتنفيذ مزيد من أنشطة المساعدة لأفراد على المستوى التشغيلي. ويتعين على الأمانة العامة أيضاً أن تواصل التصدي للتحديات المتمثلة في تحديد أولوية الدول للحصول على المساعدة وتطوير وتطبيق نهج موحد لقياس فعالية ما تم تقديمه من مساعدة وبناء للقدرة. وفي إطار جهودها لتعزيز المساعدة في مجال أمن الطيران على المستوى الإقليمي، يتعين على الأمانة العامة أن تواصل دعم وتعزيز الاستفادة من المجموعات الإقليمية القائمة والبرامج التعاونية لأمن الطيران (CASP). وكان تطور برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق الأمن (USAP) ليصبح نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP-CMA) فرصة ممتازة لرصد الأنشطة، ويمكن استخدامه لتحديد الدول التي تحتاج إلى المساعدة. وبالإضافة إلى ذلك، فإنه يتيح فرصة لتقييم فعالية أنشطة المساعدة المضطلع بها. ويهدف توسيع نطاق أنشطة المساعدة، فإنه يتعين على الأمانة العامة مواصلة تقديم التدريب اللازم على نطاق شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران (ASTCs) المعتمدة لدى الايكاو. ودُعيت الجمعية العمومية إلى الموافقة على استمرار تنفيذ استراتيجية الايكاو للمساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران ومواصلة صقل أنشطتها وأدواتها ذات الصلة.

١٠٨- قدم بعد ذلك مندوب كندا الورقة WP/130 (استراتيجية بناء القدرات الخاصة بأمن الشحن الجوي) باسم أستراليا، وكندا، والأردن، ولبنان، وسنغافورة، وجنوب أفريقيا، والمملكة المتحدة، والولايات المتحدة، والمجلس الدولي للمطارات (ACI)، ورابطة شركات البريد السريع العالمية (GEA)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، والاتحاد الدولي للشحن الجوي (TIACA). وأشارت الورقة إلى أن مؤتمر الايكاو الرفيع المستوى لأمن الطيران (HLCAS) (مونتريال، ١٢-١٤ سبتمبر ٢٠١٢) قد أيد وضع استراتيجية دولية لبناء القدرات تختص بأمن الشحن الجوي والبريد، وذلك من أجل مساعدة تلك الدول الأعضاء في الايكاو التي طلبت المساعدة على تنفيذ القواعد الدولية الجديدة الخاصة بأمن الشحن الجوي والبريد، وأن تكون متسقة مع استراتيجية الايكاو الحالية للمساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران. ومنذ ذلك الوقت، اعتمد فريق عمل أمن الشحن الجوي (WGACS) التابع لفريق خبراء أمن الطيران (AVSECP)، إطاراً لأفضل الممارسات يتألف من ست ركائز رئيسية (أمن المرافق، وأمن الموظفين، والتدريب، والكشف الأمني على البضائع، وسلسلة المسؤوليات عن الإرساليات، والرقابة والامتثال) الذي تم دمجها في إرشادات الايكاو المعنية بأمن الشحن الجوي البريد. وتألقت استراتيجية مساعدة الدول على تنفيذ قواعد أمن الشحن الجوي والبريد مما يلي: الدمج الكامل للجهود المبذولة من أجل بناء القدرات في مجال الشحن الجوي ضمن استراتيجية الايكاو الشاملة للمساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران؛ وأن تتيح الدول الأعضاء وأوساط الصناعات موارد، مثل المواد التدريبية والمسؤولين من أجل الأمانة العامة للايكاو للمساعدة على التطوير المستمر لمواد التدريب على النحو المبين في الجمعية العمومية الماضية؛ وقيام فريق عمل أمن الشحن الجوي (WGACS) بنتائج جهود بناء القدرات للآخرين لتفادي الازدواج؛ والتنسيق بين التدريب والمواد الإرشادية يجري وضعها مع تبني أفضل الممارسات المعتمدة في إطار الركائز الست المذكورة تعزيزاً للاتساق. وكانت هذه الاستراتيجية متسقة مع مبادئ أمن الشحن الجوي المدرجة ضمن المواد الإرشادية وخريطة الطريق لتعزيز أمن الشحن الجوي العالمي المقترح في الورقة WP/133، التي سبق النظر فيها في إطار البند ١٣ من جدول الأعمال (أنظر الفقرة ٣٢).

١٠٩- دُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: أن تدعم مواصلة عمل الايكاو في مجال إعداد ومراجعة المواد الإرشادية والتدريبية على أساس إطار أفضل الممارسات في مجال أمن سلسلة إمدادات الشحن والبريد الجويين، بحيث تكون متسقة مع مبادئ أمن الشحن والبريد الجويين واستراتيجية الايكاو للمساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران، مع السماح بأن تتحلى الدول بالمرونة اللازمة لتكثيف ظروفها الخاصة؛ وأن تنتظر في المعلومات الواردة في ورقة العمل WP/130 لتحديث قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٧ (WP/14).

١١٠- في معرض تقديم الورقة WP/107 (استراتيجية المساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران) باسم الدول الأعضاء الأربع والخمسين في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، أبرزت مندوب جنوب أفريقيا أن الدول المذكورة قد لاحظت، مع التقدير، الجهود التي تبذلها الأمانة العامة للايكاو في توفير وتنسيق وتسهيل تقديم المساعدة للدول في مجال أمن الطيران على النحو المنصوص عليه في قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٧. وقد مكن تنفيذ خطط التحسين الوطنية للأمانة العامة للايكاو من تقديم المساعدة الفنية والدعم من أجل بناء القدرات للدول الأعضاء في الايكاو. وأبرزت الورقة حقيقة أنه في حين أشادت الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني بجهود المساعدة التي تبذلها الايكاو في مجالات التدريب وبناء القدرات لأنها قد أفادت عدداً من الدول الأفريقية وموظفيها في مجال أمن الطيران، واعتبرت أن مراكز التدريب على أمن الطيران الأربعة الموجودة في القارة الأفريقية لم تكن كافية. لذا دعت تلك الدول إلى تأييد الايكاو واعتمادها للمزيد من مراكز التدريب على أمن الطيران في أفريقيا من أجل ضمان حصول كافة الدول الأفريقية والدول الأخرى الأعضاء في الايكاو، ومن أجل ضمان توسيع نطاق شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران. وعلاوة على ذلك، فقد حثت الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني على تمكين الهيئات الإقليمية لأنها تعتبرها في الموقع الأفضل الذي يمكنها من المساهمة في إحراز التقدم صوب تنفيذ تدابير فعّالة ومستدامة في مجال أمن الطيران بهدف تعزيز أمن الطيران العالمي. ودُعيت الجمعية العمومية إلى ما يلي: أن تحيط علماً بمبادرات الايكاو لتبوء الريادة في تطوير وتنسيق التنفيذ لاستراتيجية تقديم المساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران؛ وأن تطلب إلى المجلس أن يقدم توجيهاته إلى الأمين العام بتوسيع نطاق شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران؛ وأن تطلب إلى الأمين العام أن يواصل تبوء الريادة في زيادة المساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران بغية تعزيز الترويج للاستراتيجية مع إعطاء الأولوية للبلدان النامية.

١١١- قدم مندوب شيلي بعد ذلك الورقة WP/320 المنقحة باسم الاثنتين والعشرين دولة عضواً في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني. وأبرزت الورقة العمل المنسق للمجموعة الإقليمية المشتركة بين الايكاو ولجنة أمريكا اللاتينية في مجال أمن الطيران والتسهيلات من أجل تحديد الأولويات الأمنية وتوحيد الممارسات الأمنية في إقليم أمريكا الشمالية والبحر الكاريبي (NACC)، وإقليم أمريكا الجنوبية (SAM)، ولتحسين أنشطة بناء القدرات، مما أدى إلى اعتماد لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، في الدورة العادية العشرين لجمعيتها العمومية (برازيليا، البرازيل، ٥-٨ نوفمبر ٢٠١٢)، للقرارات الثلاثة التالية: القرار ٢٠-١٧ (بورة تدريبية عن الركاب المشاغبيين والمخربين)؛ والقرار ٢٠-١٩ (دليل إلى منهجية تقييم التهديدات وإدارة المخاطر - المبادئ التوجيهية)؛ والقرار ٢٠-٢١ (الدليل إلى على معاملة الأشخاص ذوي القدرات الخاصة في مجال النقل الجوي). وقد نتج عن عمل المجموعة الإقليمية المشتركة بين الايكاو ولجنة أمريكا اللاتينية في مجال أمن الطيران والتسهيلات وثائق هامة ساعدت سلطات الطيران المدني في الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني على معالجة القضايا المتصلة بأمن الطيران والتسهيلات، وساهمت في تنمية وسائل النقل الجوي الدولي على نحو آمن ومنظم ويتسم بالكفاءة، مع الحفاظ على التوازن المناسب بين أمن الطيران والتسهيلات. ودُعيت الجمعية العمومية إلى ما يلي: الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في الورقة WP/320 المنقحة، والوثائق المشار إليها فيها، وضعها في متناول مجتمع الطيران الدولي؛ وأن تؤيد الأعمال المضطلع بها في إقليم أمريكا اللاتينية والكاريبي فيما يتعلق بأمن الطيران والتسهيلات على النحو المبين في الورقة.

١١٢- ولوحظ أيضاً تقديم ورقات المعلومات الخمس التالية: WP/152 [مقدمة من مدرسة أمن الطيران المدني (ESAC)، مركز التدريب الإقليمي للايكاو، ASTC/ESAC]، المقدمة من الجمهورية الدومينيكية؛ والورقة WP/160 (حماية المنطقة الأمنية المقيدة)، المقدمة من الهند؛ والورقة WP/299 (الأنشطة التدريبية وغيرها من الأنشطة ذات الصلة ببناء القدرات في مجال أمن الطيران لدى البلدان النامية بقيادة جمهورية كوريا)، المقدمة من جمهورية كوريا؛ والورقة WP/217 (المؤتمر الدولي "أمن الطيران: ٤٠ سنة من الخدمة في الطيران المدني الروسي")، المقدمة من الاتحاد الروسي؛ والورقة WP/313 المنقحة [برنامج التدقيق/التفتيش في الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا (UEMOA)]، المقدمة من الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا (UEMOA).

١١٣- في إعراب عن الدعم القوي للورقة WP/107 (اللجنة الأفريقية للطيران المدني) والورقة WP/320 (لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني)، فضلاً عن أوراق أخرى، سلط مندوب توغو الضوء على مشكلة نقص العاملين المدربين في مجال الطيران لدى الدول الأفريقية. فبينما كانت هناك بعض مدارس التدريب في أفريقيا، فإنها طلبت المساعدة من أجل تلبية متطلبات الايكاو

المعنية باعتماد مراكز التدريب على أمن الطيران، الأمر الذي من شأنه ضمان تدريب العاملين في مجال الطيران بشكل صحيح. مما يؤكد أن هناك ندرة في الموارد، وجزم مندوب توغو بأن الأمر الأكثر فعالية من حيث التكلفة هو إنشاء مراكز إضافية في أفريقيا للتدريب على أمن الطيران من أجل تدريب المعلمين والعاملين في مجال الطيران بدلاً من إرسالهم إلى مراكز تدريب تقع في قارات أخرى.

١١٤- تقاسم مندوب مالي، وجزر القمر، وبوركينا فاسو وجهة النظر هذه.

١١٥- في انضمام إلى المتحدثين السابقين في الإعراب عن الدعم للورقة WP/107 (اللجنة الأفريقية للطيران المدني)، أكدت مندوبية المملكة المتحدة أن بناء القدرات ظل عنصراً بالغ الأهمية ضمن مجموعة أدوات من أجل تحقيق أمن الطيران مجتمعة. وشددت على أنه يجب توجيه الموارد والجهود إلى حيث تحقق أكبر تأثير، وذلك باستخدام النهج القائم على تحليل المخاطر، على غرار ما كان للعناصر الأخرى في مجال أمن الطيران. وكانت المملكة المتحدة شديدة الالتزام ومواصلة تعزيز مشاركتها في أنشطة بناء القدرات. إذ كانت بالفعل مشاركاً بالغ الفعالية في مثل هذه الأنشطة، وتطلعت إلى مواصلة الايكاو لدورها الريادي للمساعدة على تسهيل هذه الأنشطة وتنسيقها. وأكدت مندوبية المملكة المتحدة على ضرورة تحديد الأولويات وتضافر الجهود من أجل العمل في شراكة مع تلك الدول التي أبدت التزاماً قوياً بالعمل والتي كان لديها استراتيجية واضحة للتنفيذ المستدام للتدابير الجديدة. وأعربت عن دعمها للورقتين WP/20 و WP/21 المقدمتين من مجلس، وكذلك الورقة WP/130، التي كان للمملكة المتحدة أحد المشاركين فيها.

١١٦- أيد مندوب جمهورية تنزانيا المتحدة هذه التعليقات.

١١٧- وأعرب مندوب سنغافورة عن دعمه للورقة WP/20 (مقدمة من المجلس)، فضلاً عن الورقة WP/107 (مقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني). وفي إطار أيضاً على الورقة WP/320 المنقحة، أكد على أن العمل الذي قامت به لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني قد ساهم في تعزيز الأمن والتسهيلات في شتى أنحاء العالم. وتأييداً للورقة WP/130 (مقدمة من ٨ دول و ٤ هيئات)، أكد مندوب سنغافورة أن أمن الشحن الجوي كان أمراً ذا أولوية، وأعرب عن دعمه لعمل الايكاو المتواصل لتطوير ومراجعة المواد الإرشادية والتدريبية ذات الصلة.

١١٨- في إطار الإثناء على الايكاو لما أحرزته من تقدم بشأن تقديم المساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران، وأيد مندوب نيجيريا الورقتين WP/20 و WP/21 المقدمتين من المجلس. وفي سياق دعمه كذلك للورقة WP/107 (مقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني)، كرر الحاجة إلى إنشاء مراكز إضافية في أفريقيا للتدريب على أمن الطيران، وذلك لتسهيل تدريب موظفي الطيران من الدول الأفريقية ودول في أقاليم أخرى.

١١٩- ومع تأييده كذلك للورقة WP/107، فقد اقترح مندوب الاتحاد الروسي تعديل الفقرة الإجرائية (أ) في الموجز التنفيذي لتشير إلى أن الجمعية العمومية مدعوة إلى دعم مبادرات الايكاو، وليس الإحاطة علماً بمبادرات الايكاو، وبالمثل يمكن أيضاً تعديل الفقرة الإجرائية (ج) لتعكس أنها كانت مدعوة إلى دعم مواصلة الايكاو لتبوء الريادة في زيادة المساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران بدلاً من أن تطلب من الأمين العام أن يواصل تبوء مثل هذه الريادة. ولاحقاً للانتباه بعد ذلك إلى ورقة المعلومات WP/217 الصادرة في مناسبة مرور ٤٠ عاماً على إنشاء نظام أمن الطيران في روسيا، أكد على أنه سيكون هناك احتفالاً آخر في عام ٢٠١٤ بمناسبة الذكرى الأربعين لاعتماد الملحق ١٧ - الأمن الصادر عن الايكاو. واقترح مندوب الاتحاد الروسي بأن تأخذ الجمعية العمومية علماً بعمل الايكاو في مجال أمن الطيران، وعلى وجه الخصوص، بالأهمية التاريخية للملحق ١٧.

١٢٠- ولاحظ النائب الأول للرئيس، في هذا السياق، أن الايكاو ستحتفل خلال عام ٢٠١٤ أيضاً بالعيد السبعين لتوقيع اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) (شيكاغو، ٧ ديسمبر ١٩٤٤).

١٢١- وأشارت مندوبية كولومبيا إلى أن المساعدة المقدمة من الايكاو في إطار استراتيجيتها لتقديم المساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران على النحو الموضح في الورقة WP/20 (المقدمة من المجلس). وأشارت إلى أنه في إطار البرنامج الوطني لدولتها للتدريب في مجال أمن الطيران، تم تقديم دورات تدريبية لتعزيز كفاءات العاملين في مجال الطيران المسؤولين عن

تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة، الصادرة عن الايكاو، وذلك في المطارات في جميع أنحاء كولومبيا. وفي ضوء التغييرات التي أدخلت مؤخراً على لوائح الطيران في كولومبيا لتعكس التعديلات التي أجريت على الملحق ١٧ - الأمان، كان من الضروري من أجل برنامج التدريب الوطني أن يتم وضع عملية لترخيص المدربين في مجال أمن الطيران، وأن يجري استعراض عملية الترخيص لموظفي أمن الطيران. وقد أيدت مندوبة كولومبيا التدابير التي تتخذها الايكاو في إطار برنامجها لدعم التنفيذ والتنمية في مجال أمن الطيران (ISD-SEC) الورقة (WP/21)، لتعزيز أنشطة وأدوات المساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران، وعلى وجه الخصوص، مبادراتها من أجل مكان العمل وتنويع برامج التدريب. وأعربت عن تأييدها الكامل للأعمال التي تقوم بها لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني في مجالات أمن الطيران والتسهيلات (WP/320 المنقحة).

١٢٢- وفي لفت للانتباه إلى الورقة WP/130 (٨ دول، و٤ هيئات)، أكد مندوب إسبانيا على الأهمية التي علقها المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران (HLCAS) على تطوير استراتيجية بناء للقدرات خاصة بالشحن الجوي والبريد. مؤكداً أن القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة، الواردة في الملحق ١٧ قد شكلت أساساً ممتازاً للتنسيق من أجل جميع الدول الأعضاء، وشدد على ضرورة أن يُراعى في الإرشادات التي كان يجري وضعها إطار أفضل الممارسات، وبالتالي مساعدة الدول من أجل تنفيذ تدابير فعالة لضمان أمن الشحن الجوي والبريد. وكمثال على التعاون الإسباني في هذا المجال، استشهد مندوب إسبانيا بالعمل الذي تضطلع به دولته بالمشاركة مع الأرجنتين من أجل تطوير عملية لاعتماد الكلاب المستخدمة في الكشف الأمني في مجال الشحن الجوي. مشيراً إلى أن إسبانيا كانت مشاركة في مشاريع المساعدة الفنية مع دول مختلفة. لا سيما في منطقة البحر الأبيض المتوسط، وأكد على التزام دولته بالتعاون مع تلك الدول التي تحتاج إلى المساعدة على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الجديدة، والعمل أيضاً في تعاون مع الدول والمنظمات الأوروبية الأخرى من أجل المساهمة في عملية التنفيذ تلك. وطلب مندوب إسبانيا أن تأخذ الجمعية العمومية للمعلومات الواردة في الورقة WP/130 في الاعتبار عند تحديث قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٧.

١٢٣- في إشارة إلى الورقتين WP/20 و WP/21 المقدمتين من المجلس، والورقة WP/107 (المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني)، أكد مندوب فرنسا أن تقديم الايكاو للمساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران يشكل أمراً حيوياً لتحقيق التنفيذ والتناغم على الصعيد العالمي للتدابير المتعلقة بأمن الطيران. وفي إطار التأكيد على أنه ينبغي للايكاو مواصلة بذل جهودها من أجل تقديم المساعدة الفنية والتعاون الفني من أجل التمكن من تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية التي تتعلق بأمن الطيران، فقد أشار إلى أن فرنسا كانت تشارك في ذلك مشاركة نشطة. وفي إشارة إلى أن دولته قد نفذت بالفعل أكثر من مائة نشاط من أنشطة التعاون خلال عام ٢٠١٣، تتضمن تسع وعشرين دولة أفريقية وعربية وأوروبية، فقد أكد مندوب فرنسا أن دولته ستواصل جهودها من أجل بناء القدرات في المستقبل. كما أكد على أن فرنسا دعمت مواصلة الايكاو للعمل في تعاون مع مقدمي المساعدة الآخرين من أجل تطوير وتطبيق نهج موحد لقياس فعالية المساعدات وبناء القدرات.

١٢٤- أيد مندوبو جزر القمر، والكاميرون، والسنغال، وبوركينا فاسو، وغينيا الوثيقة WP/107 (المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني)، وأعربوا عن تقديرهم لفرنسا لما تقدمه من تدريب للدول الأفريقية من خلال برنامج دعم أمن الطيران المدني في أفريقيا (ASACA)، الذي كان عظيم الفائدة. كما شكر مندوب بوركينا فاسو وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (ASECNA) للدعم المستمر الذي تقدمه للدول الأفريقية.

١٢٥- وأعرب مندوب السنغال أيضاً عن دعمه للورقة الأخرى التي كانت قيد النظر. وفي إشارة إلى أن مسألة ندرة دورات الايكاو التدريبية للمدققين قد أثرت في المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران، فقد أكد أن العديد من المدققين الأفريقيين سيبلغون سن التقاعد قريباً، وأنه من الضروري ضمان تهيئة من سيعقبهم. ولاحظ مندوب السنغال، مع ذلك، أنه على الرغم من أن العديد من الدول الأفريقية كانت ناطقة باللغة الفرنسية، إلا أنه يغلب تقديم دورات الايكاو التدريبية للمدققين باللغة الإنجليزية.

١٢٦- مع الإعراب عن الارتياح إزاء كل الجهود المبذولة من قبل الايكاو والكيانات الأخرى من أجل تقديم المساعدة في مجال أمن الطيران في القارة الأفريقية، فقد أكد مندوب غينيا على ضرورة أن تتولى الايكاو تنشيط برنامجها لتدريب المدربين، لما له من أهمية كبيرة للحفاظ على المستوى المطلوب لأمن الطيران.

١٢٧- وأعرب مندوبو السلفادور و فنزويلا و جمهورية فنزويلا البوليفارية عن دعمهما للورقة WP/320 المنقحة (المقدمة من لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني)، مع إشادة فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) بالعمل القيم الذي تقوم المجموعة الإقليمية المشتركة بين الايكاو و لجنة أمريكا اللاتينية في مجال أمن الطيران والتسهيلات (ICAO-LCAC AVSEC/FAL). كما أيد مندوب فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) الورقتين WP/20 و WP/21 المقدمتين من المجلس، والورقة WP/107 المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني.

١٢٨- وبالمثل، فقد أعرب مندوب بلجيكا عن الدعم الكامل للورقتين WP/20 و WP/21 (المقدمتين من المجلس) والورقة WP/130 (المقدمة من ٨ دول و ٤ هيئات)، التي أكدت جميعها على دور الايكاو في تنسيق الجهود في مجال بناء القدرات مع الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية. وشجع استمرار العمل على تطوير المواد التدريبية، فضلاً عن تطوير مراكز التدريب على أمن الطيران الموجودة تمثيلاً مع سياسة التدريب، الذي ينبغي تطويرها في حد ذاتها من قبل الايكاو.

١٢٩- في إطار الدعم أيضاً للورقة WP/21، أشار مندوب اليابان إلى أن دولته انتظرت أن تؤدي الايكاو دوراً قيادياً في تطوير وتنسيق أنشطة تقديم المساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران.

١٣٠- ولاحظ النائب الأول للرئيس، من سير المناقشة، أن اللجنة التنفيذية دعمت عمل المجموعة الإقليمية المشتركة بين الايكاو و لجنة أمريكا اللاتينية في مجال أمن الطيران والتسهيلات على النحو المبين في الورقة WP/320 المنقحة، ورحبت بمساهمتها. كما كان هناك تأييد واسع لورقات العمل الأخرى.

١٣١- في سياق اتخاذ الإجراء الذي اقترحه عندئذ النائب الأول للرئيس، فقد لاحظت اللجنة التنفيذية مع الارتياح التقدم المحرز بشأن تنفيذ استراتيجية المساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران على مدى السنوات الثلاث الحالية، ونتائج المساعدات المقدمة للدول، ولكنها دعت الايكاو إلى تولي القيادة في تنسيق التطوير المستمر لأنشطة فعّالة وموجهة ومستديمة لبناء القدرات. وإقراراً بالمستوى العالي من التدريب الذي يجري تقديمها في جميع أنحاء شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران، فقد رحبت اللجنة التنفيذية باحتمال زيادة توسيع الشبكة لتمكين الدول النامية من الاستفادة من التدريب على نحو أفضل. وأيدت تماماً مواصلة تنفيذ الاستراتيجية، وإجراء المزيد من الصقل لأنشطة وأدوات المساعدة وبناء القدرات، ومعالجة النقص في عدد المعلمين والمدققين في مجال أمن الطيران.

١٣٢- ولاحظت اللجنة التنفيذية أن عملية تقديم المساعدة يجب أن تستمر في إعطاء الأولوية للدول المحتاجة التي أظهرت الالتزام الضروري والقدرة على المحافظة على التحسينات. وينبغي أن تكون هذه المساعدة موجهة وقائمة على تحليل المخاطر.

١٣٣- كما لاحظت اللجنة التنفيذية العمل الهام المضطلع به فيما يتعلق بأمن الشحن الجوي، وأيدت تماماً إعطاء الأولوية لتطوير مواد تدريبية جديدة وأنشطة أخرى لبناء القدرات المختصة بالبضائع.

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

١٣٤- قدم بعد ذلك مدير إدارة النقل الجوي (D/ATB) الورقة WP/14، التي تضمنت التنقيحات المقترحة لقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٧ - البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، وتغيير اسمه إلى البيان الموحد لسياسات الايكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران. وشملت تعديلات تعكس التطورات الهامة التي استجبت منذ الجمعية العمومية الماضية، لا سيما النتائج الرئيسية للمؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران، الذي عقد في مونتريال خلال الفترة ١٢-١٤ سبتمبر ٢٠١٢)، فضلاً عن تعديلات لتوضيح القصد من السياسات الحالية.

١٣٥- اقترح مندوب سنغافورة تعديل البيان الموحد المنقح المقترح لإدراج بند يعترف بالمنظمات الدولية التي شكلت فعلياً جزءاً من أنشطة الايكاو في مجال أمن الطيران. على أن يكون مفهوماً أنه سيقدم نص هذا التعديل المقترح إلى الأمانة العامة

لاتخاذ الإجراء المناسب، ووافقت اللجنة التنفيذية على ذلك البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران المنصوص عليه في المرفق (أ) بالورقة WP/14، لتقديمه إلى الجلسة العامة لاعتماده.

رُفعت الجلسة في الساعة ١٧٠٠. -١٣٦



## محضر الجلسة السابعة

(الأربعاء، ٢ أكتوبر ٢٠١٣، الساعة ٠٩٠٠)

### المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ١١ من جدول الأعمال : تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢  
البند ١٨ من جدول الأعمال : التعاون مع الهيئات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية  
البند ١٩ من جدول الأعمال : مدة عمل الأمين العام  
- الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة
- ٢- البند ١٢ من جدول الأعمال : التعاون الفني — أنشطة وسياسات التعاون الفني والمساعدة الفنية  
- الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة
- ٣- البند ٢٠ من جدول الأعمال : اقتراح عقد الجمعية العمومية مرة كل سنتين  
البند ٢١ من جدول الأعمال : اقتراح تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو من أجل زيادة عضوية المجلس إلى ٣٩ دولة  
- الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة
- ٤- البند ٢٢ من جدول الأعمال : إدارة الموارد البشرية  
البند ٢٣ من جدول الأعمال : الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الايكاو  
- الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة
- ٥- البند ٢٤ من جدول الأعمال : زيادة كفاءة الايكاو وفعاليتها  
- الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة
- ٦- البند ٢٥ من جدول الأعمال : المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية  
- الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة
- ٧- البند ١٣ من جدول الأعمال : أمن الطيران - السياسة العامة  
- الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة
- ٨- البند ١٤ من جدول الأعمال : البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP)  
- الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة
- ٩- البند ١٥ من جدول الأعمال : أمن الطيران - دعم التنفيذ  
- الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة
- ١٠- البند ١٦ من جدول الأعمال : التسهيلات ووثائق السفر المقروءة آلياً  
- الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة
- ١١- الموافقة على مشروع نص القسم العام من تقرير اللجنة التنفيذية
- ١٢- البند ١٧ من جدول الأعمال : حماية البيئة  
- الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة  
(القسم المعني بالأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي والقسم المعني بتغير المناخ)



## ملخص المناقشات

- البند ١١ من جدول الأعمال : تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢  
البند ١٨ من جدول الأعمال : التعاون مع الهيئات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية  
البند ١٩ من جدول الأعمال : مدة عمل الأمين العام

### الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة

- ١- كان لدى اللجنة لتتظر فيها، الورقة WP/373، التي تحدد مشروع نص التقرير بشأن هذه البنود من جدول الأعمال.  
٢- خلال استعراض مشروع النص المتعلق بالبند ١٨ من جدول الأعمال بشأن التعاون مع الهيئات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية، اقترح مندوب أستراليا اقتراحاً، تمت الموافقة عليه، بتعديل الفقرة ١٨-٣ بحيث تقرأ على النحو التالي: "لاحظ أحد الوفود إلى أنه لم يتم في إقليم آسيا والمحيط الهادئ إنشاء هيئة إقليمية مماثلة لتلك الموجودة في أقاليم أخرى، وعرض دعم جيرانه الإقليميين لاستكشاف المبادرات الأخرى من أجل المشاركة المنسقة التي يمكنها أن تكمل الترتيبات القائمة."  
٣- رهنأ بالتعديل المذكور أعلاه، وافقت اللجنة على أن تقدم إلى الجلسة العامة مشروع التقرير المعني بالبنود ١١ و ١٨ و ١٩ من جدول الأعمال على النحو الوارد في الورقة WP/373. وبالإضافة إلى ذلك، فقد وافقت اللجنة على توصية الجلسة العامة باعتماده، في إطار البند ١٩ من جدول الأعمال، من مشروع القرار ١/١٩ (حدود مدد العمل في منسبي الأمين العام ورئيس المجلس).

### البند ١٢ من جدول الأعمال: التعاون الفني — أنشطة وسياسات التعاون الفني والمساعدة الفنية

### الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة

- ٤- استعرضت اللجنة مشروع نص تقريرها بشأن البند ١٢ من جدول الأعمال على النحو الوارد في الورقة WP/372، ووافقت على تقديمه دون تغيير إلى الجلسة العامة.  
البند ٢٠ من جدول الأعمال : اقتراح عقد الجمعية العمومية مرة كل سنتين  
البند ٢١ من جدول الأعمال : اقتراح تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو من أجل زيادة عضوية المجلس إلى ٣٩ دولة

### الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة

- ٥- استعرضت اللجنة مشروع نص تقريرها بشأن البندين ٢٠ و ٢١ من جدول الأعمال على النحو الوارد في الورقة WP/381، ووافقت على تقديمه دون تغيير إلى الجلسة العامة.

### البند ٢٢ من جدول الأعمال : إدارة الموارد البشرية

### البند ٢٣ من جدول الأعمال : الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الايكاو

### الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة

- ٦- استعرضت اللجنة مشروع نص تقريرها بشأن البندين ٢٢ و ٢٣ من جدول الأعمال على النحو الوارد في الورقة WP/386، ووافقت على تقديمه دون تغيير إلى الجلسة العامة.

### البند ٢٤ من جدول الأعمال : زيادة كفاءة الايكاو وفعاليتها

### الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة

- ٧- تم النظر بعد ذلك في الورقة WP/403 التي تحدد مشروع نص التقرير المعني بهذا البند من جدول الأعمال.
- ٨- لاحظت مندوبية كوبا موقف الأمين العام من التعدد اللغوي على النحو المبين في الفقرة ٢٤-٨، وعلى وجه الخصوص، أن قواعد والتوصيات الدولية قد أُقرت دائماً بلغات العمل الست للمنظمة. وأشارت إلى أن الورقة WP/227 (توفر وثائق الايكاو بلغات العمل الرسمية بالمنظمة)، التي اقترحت فيها الدول الأعضاء الاثنتين والعشرين في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني إجراءات لزيادة نشر وثائق الايكاو بجميع لغات العمل الرسمية للمنظمة، بما في ذلك ما يتم إدخاله من تعديلات على قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٥ (البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية)، وقرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٥ (سياسة الايكاو بشأن خدمات اللغات). (A37-25 سياسة منظمة الطيران المدني الدولي على الخدمات اللغوية). وسوف تطرح مندوبية كوبا اقتراحاً بتعديل الفقرة ٤ من منطوق قرار الجمعية العمومية أثناء نظر اللجنة في البند التالي من جدول الأعمال.
- ٩- في تقاسم للشواغل التي أعربت عنها الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، أكد مندوب الاتحاد الروسي أن نشر وثائق الايكاو المتعلقة بالسلامة وغيرها من المجالات الهامة لعمل المنظمة بكل لغات العمل الرسمية للايكاو كان أمراً بالغ الأهمية. وأشار إلى أن دولته قد اقترحت، في الفقرة ٥ ح) من الورقة WP/307 (التعدد اللغوي كأحد المبادئ الأساسية لتحقيق أهداف الايكاو كإحدى الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة)، أن يقوم المجلس بتتقيح إجراء تحديد الأولويات من أجل منشورات الايكاو ووثائقها في الحالات التي يتعذر فيها الامتثال لمبدأ التوزيع المتزامن بجميع لغات العمل الرسمية للايكاو (انظر منطوق الفقرة ١ من قرار الجمعية العمومية ٢٤-٢١). وفي إشارته إلى أن مثل هذا الإجراء قد تم اعتماده وحظى بدعم الدول الأعضاء في الايكاو، فقد أكد مندوب الاتحاد الروسي على ضرورة الاستمرار في تنفيذه.
- ١٠- في لفت للانتباه إلى الفقرة ٢٤-١٠، أشار مندوب الولايات المتحدة إلى أنه على الرغم من تأييده لمشروع نص التقرير، إلا أنه اعتبر أن الورقة WP/362 (صون التعدد اللغوي في الايكاو)، المقدمة من فرنسا، وبوركينا فاسو، والكاميرون، وكندا، ومصر، وليبيا، والمغرب، والمملكة العربية السعودية، وأوكرانيا، والإمارات العربية المتحدة، قد أفرطت في التقييد، وأن بعض الإجراءات المقترحة تشكل تعديلاً على مسؤوليات الإدارة وصنع السياسة لدى المجلس والأمين العام. بيد أنه أشار مع الارتياح، إلى أن الفقرة الفرعية ٤) بدت وكأنها لضمان أن المجلس والأمين العام يتحملان المسؤولية الكاملة عن تنفيذ سياسات المنظمة المعنية بتعزيز الكفاءة والفعالية فيما يتعلق بأمور خدمات اللغات.
- ١١- نظراً لعدم وجود المزيد من التعليقات، وافقت اللجنة التنفيذية على مشروع التقرير عن البند ٢٤ من جدول الأعمال على النحو الوارد في الورقة WP/403 لتقديمه إلى الجلسة العامة.

البند ٢٥ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

### الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة

- ١٢- استعرضت اللجنة بعد ذلك الورقة WP/387، التي تضمنت مشروع نص تقريرها عن البند ٢٥ من جدول الأعمال.
- ١٣- ووافقت على أن، على النحو الذي اقترحه مندوب الدانمرك: يتم حذف الفقرة الخامسة من ديباجة مشروع القرار ١/٢٥ (تشكيل لجنة الملاحة الجوية والمشاركة في أعمالها). ويتم الاستعاضة عن مصطلح "الدول المتعاقدة" بمصطلح "الدول الأعضاء" في الفقرة ٢ من المنطوق وفي أي مكان آخر ترد فيه في النص.
- ١٤- وبالإضافة إلى ذلك، فقد وافقت اللجنة على اقتراح تقدم به الأمين العام في ضوء اقتراح قدمته مندوبية كوبا (انظر الورقة WP/227، المرفق ب)، والتعليقات التي أدلى بها في هذا الشأن، بتعديل الجملة الثانية من منطوق الفقرة ٤ من مشروع القرار ٢/٢٥ (صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) والإبلاغ عن الاختلافات)، عن

طريق إدراج العبارة "ويجب، بالقدر الممكن وفي الوقت المناسب، أن تترجم المواصفات الفنية الداعمة، عند وضعها من قبل الإيكاو، بجميع لغات العمل الرسمية للإيكاو، وأن توضع في وثائق منفصلة؛"، لتحل محل العبارة "ويجب، بالقدر الممكن، أن توضع في وثائق منفصلة للمواصفات الفنية الداعمة، عند وضعها من قبل الإيكاو؛".

١٥- كما وافقت على تعديل منطوق البند ١٦ من مشروع القرار ٢/٢٥، على النحو الذي اقترحه مندوب فرنسا، وذلك بإضافة عبارة "في أقرب وقت ممكن" بعد كلمة "تزويدها"، بحيث تُقرأ "وتزويدها، في أقرب وقت ممكن، بالمزيد من الإرشادات فيما يتعلق بالإبلاغ عن الاختلافات ونشرها."، وحذف كلمة "احترامها" من الإجراء ٦ ضمن الإجراءات المتصلة بالقرار نظراً لأنها لا تعكس مناقشات اللجنة.

١٦- وبالإضافة إلى ذلك، فقد وافقت اللجنة على تعديل الجملة الثانية من الفقرة ٢٥-٩، على النحو الذي اقترحه مندوب إسبانيا، وذلك بإضافة العبارة "وأقرت السياسة العامة" بعد العبارة "الوثيقة 9998 Doc"، وذلك لتعكس الإجراء المقترح في الورقة WP/22 الذي يقضي بأن تقر الجمعية العمومية السياسة العامة للإيكاو في مجال تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم (الوثيقة 9998 Doc)؛ وتمديد الفقرة ٢٥-١٠ بإضافة جملة جديدة إلى نهايتها لتعكس اقتراح الورقة WP/22 بإدراج توصية في الملحق التاسع بشأن وضع الدول لتشريعات و/أو قواعد و/أو سياسات لدعم ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم.

١٧- وعلاوة على ذلك، فقد وافقت اللجنة على اقتراح تقدم به مندوب سنغافورة مدعوماً من مندوبى إسبانيا والولايات المتحدة بتعديل الجملة الثالثة من الفقرة ٢٥-١١ بإضافة عبارة "لمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم" بعد عبارة "مخصصة" وحذف ما تبقى من الجملة، وعلى الاقتراح الذي تقدم به مندوب إسبانيا بتحويل الجملة الثانية منها إلى فقرة منفصلة.

١٨- رهنأ بالتغييرات المشار إليها أعلاه، وافقت اللجنة على مشروع التقرير عن البند ٢٥ من جدول الأعمال، ووافقت على أن توصي إلى الجلسة العامة باعتماد ما يلي: مشروع القرار ١/٢٥ المعدل (تشكيل لجنة الملاحه الجوية والمشاركة في أعمالها)؛ ومشروع القرار ٢/٢٥ المعدل (صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحه الجوية (PANS) والإبلاغ عن الاختلافات)؛ ومشروع القرار ٣/٢٥ (تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم) على النحو الوارد في الورقة WP/387.

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

#### الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة

١٩- تم النظر بعد ذلك في الورقة WP/385، التي تحدد مشروع نص التقرير عن هذا البند من جدول الأعمال.

٢٠- وقد وافقت اللجنة، على النحو الذي اقترحه مندوب بربادوس، على إضافة جديدة ١٣-٣٣ في التقرير لتعكس توصيته (EX/6) بتعديل تعريف مصطلحي "الركاب المحولون والأمتعة المحولة" و"الركاب العابرون (ركاب الترانزيت)" الواردين في دليل أمن الطيران (الوثيقة 8973 Doc - المقيدة) بالاستعاضة عن كلمة "رحلة" المستخدمة في تعريف الشحن الجوي بكلمة "طائرة"، وذلك تمسياً مع الآليات الموجودة لتحديث مواد الإيكاو الإرشادية.

٢١- ووافقت كذلك على اقتراح تقدم به الرئيس في ضوء اقتراح قدمه مندوب الاتحاد الروسي وبدعم من مندوبه جنوب أفريقيا والتعليقات عليه، وذلك بتمديد الفقرة ١٣-٦ بإضافة جملة جديدة في نهايتها، بحيث تُقرأ على النحو التالي: "وقد أعرب عدد من الدول عن قلقها إزاء تطبيق الإجراءات في دول أعضاء أخرى".

٢٢- كما وافقت اللجنة على المقترحات التالية التي قدمها مندوب كندا: تعديل الجملة الأولى من الفقرة ١٣-١١ بنقل العبارة "اعتباراً من ٣١ يناير ٢٠١٤" من موقعها الحالي إلى ما بعد عبارة "تطبيق الكشف الأمني"، مع حذف كلمة "وذلك" التي كانت تسبق العبارة "اعتباراً من"، وذلك لتوضيح أن الكشف التكنولوجي عن السوائل والأيروسولات والهلاميات لن يطبق إلا اعتباراً من هذا التاريخ؛ وتعديل الجملة الأخيرة من الفقرة ١٣-٢٧ عن طريق الاستعاضة عن كلمة "إرضاء" بكلمة "تسهيل".

٢٣- ووافقت كذلك على تعديل الجملة الثانية من الفقرة ١٣-٢٧ عن طريق إدراج العبارة "، وذلك إقراراً بالملحق ١٧ كخط الأساس"، وذلك على النحو الذي اقترحه مندوب سويسرا.

٢٤- وبالإضافة إلى ذلك، فقد وافقت اللجنة، على النحو الذي اقترحه مندوب المملكة المتحدة، على تعديل الفقرة ١٣-١٢ بحذف كلمة "بعض" من السطر الثاني، وبالاستعاضة عن النص الوارد بعد عبارة "بمهام أمن الطيران" بما يلي: "، والنظر فيها عند تنقيح البيان الموحد بشأن سياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع. ودعت الجمعية العمومية إلى النظر في التعامل مع المهام الواردة في الورقة WP/64 على أساس أنها سياسات وأولويات عمل خلال فترة السنوات الثلاث المقبلة ٢٠١٤-٢٠١٦".

٢٥- وعلاوة على ذلك، فقد وافقت على أن تأخذ المقترحات التالية التي قدمتها مندوبية نيكاراغوا في الاعتبار مخاوفها مع البقاء ضمن إطار ولاية الايكاو: أن يتم تعديل السطر الثاني من الفقرة ١٣-١٣ عن طريق الاستعاضة عن العبارة "وأشارت نيكاراغوا في الورقة WP/172"، بالعبارة "وأوضحت نيكاراغوا في الورقة WP/172"، وحذف كلمة "إلى" الموجودة بأول العبارة "إلى المشكلة المتعلقة...؛" وتعديل الجملة الثانية من الفقرة ١٣-٣١ بالاستعاضة عن عبارة "وشددت على أهمية" بعبارة "وبالمثل، فقد اعترفت بأهمية؛" وتعديل مشروع القرار ١/١٣ (البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع المتعلقة بأمن الطيران)، وذلك بإضافة فقرة ديباجة إلى المرفق (أ)، تقرأ كالتالي: "وإن تشير إلى أن القرارين ٢٧-١٢، و٢٩-١٦ لا يزالان نافذين؛" ومنطوق بند "واعترافاً باستغلال قطاع الطيران من خلال مجموعة متنوعة من الأنشطة الإجرامية، بما في ذلك النقل غير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية عن طريق الجو".

٢٦- ووافقت اللجنة أيضاً على تعديل منطوق البند ٩ من المرفق (و) بمشروع القرار ١/١٣ بإضافة عبارة إلى نهايته، بحيث تُقرأ على غرار ما يلي: "وتشجيع استخدام التعلم الإلكتروني في التدريب على أمن الطيران"، وذلك على النحو الذي اقترحه مندوبية فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) في ضوء التأييد المُعرب عنه لاقتراح دولتها في هذا الشأن (WP/235).

٢٧- بناءً على التغييرات المذكورة أعلاه، فقد وافقت اللجنة، على تقديم مشروع نص تقريرها عن البند ١٣ من جدول الأعمال إلى الجلسة العامة، ووافقت على أن توصي الجلسة العامة باعتماد مشروع القرار المعدل ١/١٣ (البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع المتعلقة بأمن الطيران).

#### البند ١٤ من جدول الأعمال: البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP)

##### الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة

٢٨- استعرضت اللجنة بعد ذلك مشروع نص تقريرها عن البند ١٤ من جدول الأعمال الوارد في الورقة WP/392، ووافقت على تقديمه دون تغيير إلى الجلسة العامة، على أن يكون مفهوماً أنه سيجري في النسخة النهائية تصحيح الأخطاء المطبعية الطفيفة الموجودة في النصين باللغة الفرنسية والروسية.

#### البند ١٥ من جدول الأعمال: أمن الطيران - دعم التنفيذ

##### الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة

٢٩- تم النظر بعد ذلك في الورقة WP/396، التي تحدد مشروع نص التقرير عن هذا البند من جدول الأعمال.

٣٠- وقد وافقت اللجنة، على النحو الذي اقترحه مندوب المملكة المتحدة، على تعديل الجملة الأولى من الفقرة ١٥-١٢ بإضافة العبارة التالية إلى نهايتها: "ولكنها دعت الايكاو إلى قيادة عملية تنسيق المزيد من التطوير لأنشطة بناء القدرات الموجهة التي تتسم بالاستدامة والفعالية."؛ وتعديل العبارة الثانية من الفقرة ١٥-١٤ لتصبح "وأيدت بالكامل تحديد أولويات التطوير للجديد من المواد التدريبية وغيرها من أنشطة بناء القدرات المرتبطة بالشحن بصفة محددة.

٣١- بناءً على هذه التعديلات، وافقت اللجنة على مشروع نص تقريرها عن البند ١٤ من جدول الأعمال الوارد في الورقة WP/396 لتقديمه إلى الجلسة العامة.

البند ١٦ من جدول الأعمال: التسهيلات ووثائق السفر المقروءة آلياً

*الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة*

٣٢- استعرضت اللجنة التقرير المُعدّ عن البند ١٦ من جدول الأعمال، على النحو الوارد في الورقة WP/397، ووافقت على تقديمه دون تغيير إلى الجلسة العامة. كما وافقت على أن توصي الجلسة العامة باعتماد مشروع القرار ١/١٦ (البيان الموحد عن سياسات الايكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات).

الموافقة على مشروع نص القسم العام من تقرير اللجنة التنفيذية

*الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة*

٣٣- درست اللجنة مشروع نص القسم العام من تقريرها، على النحو الوارد في الورقة WP/405، ووافقت على تقديمه دون تغيير إلى الجلسة العامة.

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

*الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة*

*(القسم المعني بالأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي)*

٣٤- تم النظر بعد ذلك في مشروع التقرير عن البند ١٧ من جدول الأعمال، فيما يتعلق بالقسم المعني بالأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي على النحو المحدد في الورقة WP/371.

٣٥- وفقاً للنقطة التي أثارها مندوب غواتيمالا فيما يتعلق بالورقة WP/327 التتبع رقم ١ (الآثار الضارة للتعرض للجسيمات دقيقة) المقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)، فقد وافقت اللجنة على تعديل الفقرة ١٧-٢-١٤ بإضافة جملة إلى نهاية جملتها الثانية لتعكس أن المعلومات المقدمة من قبل الاتحاد الدولي لعمال النقل في تلك الورقة ستُعرض على نظر اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) لبحثها في عملها.

٣٦- كما وافقت، على النحو الذي اقترحه مندوب جنوب أفريقيا، على تمديد الفقرة ١٧-٢-١٦ لتعكس أن الورقة WP/240 (نهج جنوب أفريقيا وتوصياتها بشأن حظر ضجيج الطائرات) قد طلبت أيضاً من الدول والأقاليم التي فرضت حظر الطيران الليلي إلى إعادة النظر في سياساتها.

٣٧- وبالإضافة إلى ذلك، فقد وافقت اللجنة على تعديل منطوق الفقرة ٨ من المرفق (ب) بالقرار ١/١٧ (البيان الموحد بـسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي) على النحو الذي اقترحه مندوب الأرجنتين ليعكس التوصية الواردة في الورقة WP/318 (حماية البيئة، اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران ومكاتب الايكاو الإقليمية) التي قدمتها دولته، بأن يشجع المجلس المكاتب الإقليمية على الترويج للندوات وحلقات العمل والنشاطات الشبيهة الأخرى حتى تتمكن الدول غير الأعضاء في لجنة حماية البيئة أو المراقبة فيها من أن تستفيد أكثر من أعمال اللجنة، وذلك من خلال تعزيز قدرتها على الاطلاع بصورة على تلك الأعمال أوسع وأوثق. وكان من المفهوم أن مندوب الأرجنتين سيقدم نص تعديله المقترح إلى الأمانة العامة.

٣٨- في ضوء التعديلات المشار إليها أعلاه، وافقت اللجنة على مشروع نص تقريرها عن البند ١٧ من جدول الأعمال المتعلق بالقسم المعني بالأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي، وذلك على النحو الوارد في الورقة WP/371. كما وافقت على أن

توصي الجلسة العامة باعتماد مشروع القرار المعدل ١/١٧ (البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي).

**الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة  
(القسم المعني بتغير المناخ)**

٣٩- بدأت اللجنة النظر في مشروع التقرير عن البند ١٧ من جدول الأعمال المتعلق بالقسم المعني بتغير المناخ، الوارد في الورقة WP/378، مقترناً بورقات العمل WPs/424، و425، و426، و427 التي اقترحت تعديلات على مشروع القرار ٢/١٧ (البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ) الواردة في الورقة WP/34.

٤٠- في معرض تقديمه للورقة، أشار رئيس اللجنة التنفيذية إلى أنه تعذر على اللجنة، في اجتماعها الرابع يوم ٢٦/١١/٢٠١٣ (EX/4)، التوصل إلى توافق في الآراء، لا سيما حول الفقرتين ١٧ و١٨ المتعلقتين بالتدابير القائمة على آليات السوق (MBMs) في مشروع القرار ٢/١٧ (WP/34)، ووافق، في اقتراحه، على أن يُجري مشاورات مع الوفود من أجل تنقيح القرار. وأبرز الرئيس نتائج تلك المشاورات، التي وردت في الورقة WP/378 كتعديلات مقترحة على مشروع القرار ٢/١٧.

٤١- اقترح مندوب الاتحاد الروسي ما يلي: إدراج فقرة في القسم من التقرير المعني بأنواع الوقود البديلة المستدامة لأغراض الطيران، مستشهداً بالمخاوف بشأن محدودية القدرة الإنتاجية لهذه الأنواع وتكلفتها، وذلك على النحو الذي أثير في الورقة WP/250 (التدابير القائمة على آليات السوق كعامل لزيادة انبعاثات غازات الدفيئة في قطاع الطيران المدني الدولي) التي قدمتها دولته؛ وتعديل القسم من التقرير المعني بخطط عمل الدول ليعكس دعم الاتحاد الروسي لخطط العمل هذه؛ وتعديل الفقرة ١٧-٣-٩ بحيث تشير إلى الورقة WP/250، نظراً لأنها أبرزت أهمية خطط العمل الطوعية ومختلف الحلول المعنية بتقديم المساعدة إلى الدول من أجل تطوير وتحديث خطط عملها؛ وتعديل الجملة قبل الأخيرة من الفقرة ١٧-٣-٣١ بالاستعاضة عن عبارة "وأبدى الاتحاد الروسي كذلك اعتراضه على إعفاءات الحد الأدنى للتدابير القائمة على آليات السوق." بعبارة "وحدث الاتحاد الروسي الدول على التخلي عن مبدأ إعفاءات الحد الأدنى للتدابير القائمة على آليات السوق."

٤٢- تم الاتفاق على استئناف النظر في مشروع التقرير عن البند ١٧ من جدول الأعمال المتعلق بالقسم المعني بتغير المناخ (WP/378) في الجلسة التالية.

٤٣- رُفعت الجلسة في الساعة ١٢:٠٠.



## محضر الجلسة الثامنة

(الأربعاء، ٢ أكتوبر ٢٠١٣، الساعة ١٤٠٠)

### المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ١٧ من جدول الأعمال : حماية البيئة
- الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة  
(القسم المعني بحماية البيئة)
- ورقة مقدمة من الأرجنتين، والبرازيل، والصين، وكوبا، وغواتيمالا، والهند، وإيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وباكستان، وبيرو، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، وجنوب أفريقيا
- ورقة مقدمة من الأرجنتين، والبرازيل، والصين، وكوبا، وغواتيمالا، والهند، وإيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وباكستان، وبيرو، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، وجنوب أفريقيا
- ورقة مقدمة من الأرجنتين، والبرازيل، والصين، وكوبا، والهند، وإيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وباكستان، وبيرو، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، وجنوب أفريقيا
- ورقة مقدمة من الأرجنتين، والصين، وكوبا، والهند، وإيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وباكستان، وبيرو، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، وجنوب أفريقيا

### ملخص المناقشات

- ١- البند ١٧ من جدول الأعمال : حماية البيئة  
(القسم المعني بتغير المناخ)
- الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة
- ١- استأنفت اللجنة التنفيذية جلستها السابعة للنظر في الورقة WP/378 بشأن هذا البند من جدول الأعمال، مقترنة بورقات العمل WPs/424، و425، و426، و427 التي اقترحت تعديلات على أصل مشروع القرار ٢/١٧ (البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاء المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ) الواردة في الورقة WP/34.
- ٢- تحدث مندوب اليمن باسم الدول العربية الاثنتي عشرة، وأثار نقطة نظام فيما يتعلق بالطريقة التي كان يجري معالجة تلك المسألة الفائقة الحساسية المتعلقة بالطيران الدولي وتغير المناخ، وتحديداً من خلال المشاورات بين رئيس اللجنة التنفيذية رؤساء مختلف الكتل الإقليمية. وفي تعبير عن عدم ارتياحهم لهذه الآلية، فقد أكد أنه في حين سعت الدول العربية إلى التوصل إلى حل للقضايا العالقة مع رئيس اللجنة من خلال مثل هذه المشاورات، وكانوا يرون أن مقترحه بمشروع نص القرار ٢/١٧ الوارد في الورقة WP/378 لن يساعد اللجنة على التوصل إلى اتفاق، وربما يجبر الوفود على قبول اقتراحه دون أي مراعاة لمختلف وجهات نظرهم. وتقاسم هذا الرأي مندوبو الاتحاد الروسي، والهند، والمملكة العربية السعودية، وإيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وكولومبيا، والصين، ونيكاراغوا، والبحرين، ومصر، والإمارات العربية المتحدة، وملديف، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وقطر. وأكد مندوب الهند أن



الشفافية تشكل أمراً بالغ الأهمية عند معالجة هذه القضية البالغة الحساسية، وخاصة أنه كان من المفترض أن تكون الايكاو منظمة يقودها أعضاؤها.

٣- وأكد رئيس اللجنة التنفيذية أن مشروع القرار ٢/١٧ الوارد في الورقة WP/378 قد أخذ بعين الاعتبار المناقشات المطولة التي دارت بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، أخذ الكلمة فيها نحو ٤٠ مندوباً، علاوة على المشاورات الإضافية التي أجريت للتقريب بين مختلف مواقف الدول. وكان المقصود من مشروع النص الذي اقترحه هو مساعدة اللجنة على التوصل إلى أفضل حل وسط ممكن. وكان جميع المندوبين مدعويين إلى طرح مقترحاتهم لتعزيز القرار ٢/١٧.

٤- وأشار مندوب الاتحاد الروسي إلى أنه في الاجتماع الرابع للجنة التنفيذية (EX/4) في ٢٦ سبتمبر ٢٠١٣، كان قد اقترح هو ومندوبو المملكة العربية السعودية والبرازيل والصين بأن يشكل الرئيس فريق عمل لإعطاء دفعة للعمل المعقد الذي تضطلع به اللجنة بشأن مشروع القرار ٢/١٧. ومع ذلك، فكانت اللجنة قد وافقت على اقتراح بديل قدمه رئيسها بأن يُجري مشاورات غير رسمية مع الوفود لتقريب وجهات النظر المختلفة، وذلك باستخدام النص المقترح من المجلس على النحو الوارد في الورقة WP/34 كأساس للمضي قدماً.

٥- وباسم المشاركين في ورقات العمل WPs/424، و 425، و 426، و 427، أشار مندوب الاتحاد الروسي إلى أن مشروع نص القرار ٢/١٧ الذي اقترحه الرئيس (WP/378) لم يتطرق للأسف إلى معالجة بعض المخاوف الأساسية لديهم بشأن مختلف القضايا المطروحة في إطار البند ١٧ من جدول الأعمال (القسم المعني بتغير المناخ). وبالتالي فلم يكن من الممكن قبولهم مشروع القرار ٢/١٧ على النحو الوارد في الورقة WP/378 دون إدخال التغييرات المقترحة في الأوراق الأربع المذكورة. ورأى المشاركون في هذه الأوراق أن اقتراح الرئيس قد خالف اثنين من المبادئ الأساسية للايكاو، بتعزيز الأحادية على حساب التعددية، ومجموعات الدول على الدول. وكان هؤلاء المشاركون أيضاً ضد إدراج مفهوم مجموعة الدول في مشروع القرار ٢/١٧ نظراً لأن ذلك يخالف اتفاقية شيكاغو. وطرح المشاركون تعديلاتهم المقترحة على مشروع القرار ٢/١٧ مع مراعاة المبادئ الأساسية للتعددية والاتفاق المشترك.

٦- وفي معرض اقتراح بأنه تناقش اللجنة كل ورقة على حدة، قدم مندوب الاتحاد الروسي الورقة WP/425 باسم المشاركين فيها [الأرجنتين، والبرازيل، والصين، وكوبا، وغواتيمالا، والهند، وإيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وباكستان، وبيرو، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، وجنوب أفريقيا]. وأشار إلى أن التعديلات المقترحة في تلك الورقة يجب أن يكون أساساً للمناقشة بدلاً من تلك المقترحة في الورقة WP/424 المقدمة من المشاركين ذاتهم.

٧- وتحدث مندوبو المملكة العربية السعودية، والصين، والبرازيل أيضاً مؤيدين لمناقشة الأوراق الأربع في وقت واحد لتسهيل عملية اتخاذ اللجنة للقرار.

٨- أكد مندوب الأرجنتين أن الهدف الرئيسي للمشاركين في تقديم ورقتي العمل WPs/424، و 425 هو التعبير عن موقف دولهم النامية بشأن الفقرات من ١٦ إلى ١٩ من أصل مشروع القرار ٢/١٧ المعروض في الورقة WP/34. فهم لم يؤيدوا الصياغة التي اقترحتها الرئيس للفقرة ١٦ في الورقة WP/378 لأنهم رأوا أنها تحقق تطبيق دولة أو مجموعة دول للتدابير القائمة على آليات السوق من جانب واحد دون اشتراط وجود اتفاق مشترك مسبق مع الدول المعنية الأخرى، ريثما يتم إنشاء الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وفي اقتراح بالاستعاضة عن الفقرة ١٦ في الورقة WP/378 بالفقرتين ١٦ و ١٦ مكرر على النحو الوارد في الورقة WP/425، وكان المشاركون يؤكدون على ضرورة احترام جميع التدابير القائمة على آليات السوق لمبدأ الاتفاق المشترك، الذي لا يتعارض مع مبادئ الايكاو، وضرورة وجود عتبة الحد الأدنى لحماية الدول الصغيرة من التعرض لتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق من جانب واحد. واقترح المشاركون تطبيق عتبة الحد الأدنى بقيمة ١٪ من الأطنان الكيلومترية الإبرادية (RTKs) لأنشطة الطيران المدني الدولي، واقترحوا علاوة على ذلك حذف الفقرات ١٧ و ١٨ و ١٩ من النص الأصلي لمشروع القرار ١٧/ (WP/34).

٩- وفي إشارة منه إلى أنه كان عضواً في الفريق رفيع المستوى المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ (HGCC)، أكد مندوب الهند أن القضايا التي أثارها وآخرون خلال اجتماعات فريق HGCC ظلت ذاتها القضايا التي بقيت دون معالجة في النص الذي اقترحه الرئيس لمشروع القرار ٢/١٧ (WP/378). وكان يؤكد دائماً على التركيز على سلة من التدابير، تكون التدابير القائمة على آليات السوق مكملةً للابتكارات التكنولوجية والتشغيلية وغيرها من الابتكارات التي تشهدها صناعة الطيران. ومع ذلك، فإذا تم قبول اقتراح الرئيس، فإن تلك العناصر الهامة الأخرى في سلة التدابير ستُختزل تدريجياً من الناحية العملية بالتدابير القائمة على آليات السوق، الأمر الذي من شأنه أن يقوض ليس فقط النظام المتعدد الأطراف ولكن أيضاً التقدم المحرز في صناعة الطيران. وأعرب مندوب الهند عن دعمه الكامل لمبدأي التعددية والاتفاق المشترك، الذي تعاملت المنظمة على أساسه مع قضايا صعبة جداً في الماضي. وأكد أنه عند معالجة قضايا خلافية مثل تلك الموجودة قيد المناقشة، كان من الضروري التوصل إلى طريقة للمضي قدماً مع الأخذ في الاعتبار مختلف وجهات النظر المختلفة، وليس بفرض واحدة فقط.

١٠- واعتبر مندوب الهند أن اقتراح التدابير القائمة على آليات السوق الوارد في الورقة WP/378 لن يعالج أيّاً من تغير المناخ ولا النهوض الطيران المدني الدولي. مشيراً إلى أن مفهوم "الدول أو مجموعات الدول" (أو "الدول، سواء منفردين أو مجتمعين") كان جديداً، مؤكداً أنه كان لعنة لاتفاقية شيكاغو، وحذر من إدخاله من الباب الخلفي. مؤكداً أن دولته وغيرها من الجهات الراعية للورقة WP/425 ليس لديهم خيار آخر سوى تقديم تعديلاتهم المقترحة على مشروع القرار ٢/١٧، وأكد مندوب الهند أنهم طلبوا من الجمعية العمومية الإبقاء على ما تم الاتفاق عليه سابقاً في الفقرة ١٤ من قرار الجمعية لعمومية ٣٧-١٩ (البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ)، وهي تحديداً، على الدخول في مشاورات ومفاوضات بناءة ثنائية و/أو متعددة الأطراف بين الدول للتوصل إلى اتفاق عند تصميم تدابير جديدة قائمة على آليات السوق أو تنفيذ تدابير موجودة، فيما يتعلق بقطاع الطيران الدولي، وذلك بدلا من إدخال ذلك المفهوم الخلفي. ومع التفهم الكامل لمخاوف دول عديدة بشأن الحد الأدنى، فقد اقترح المشاركون أيضاً تطبيق عتبة الحد الأدنى بقيمة ١٪ من الأطنان الكيلومترية الإيرادية (RTKs) لأنشطة الطيران المدني الدولي في محاولة لمعالجة هذا الشأن. وتأكيداً لتعقيد اقتراح الرئيس بشأن الحد الأدنى، فقد أكد مندوب الهند أنه لن يكون بوسع جميع المندوبين الموافقة على ذلك دون التقييم أولاً لتأثيره على دولهم. ولهذا السبب، فثمة ضرورة التوصل إلى حل أبسط بكثير. وشدد على أنه في إطار استعراض اقتراح الرئيس، يجب أن يضع المندوبون في الاعتبار ضرورة احترام أحكام اتفاقية شيكاغو والنظر في ما إذا كانوا يريدون أن تعتمد الجمعية العمومية شيئاً من شأنه، من وجهة نظره، أن يؤدي إلى زوال التعددية وإعطاء الشرعية للأحادية. ولم ير مندوب الهند أن هذا هو الطريق إلى الأمام.

١١- تقاسم مندوبو إيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وكولومبيا، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وبنغلاديش الشواغل التي أعربت عنها وفود كل من الاتحاد الروسي والأرجنتين والهند.

١٢- وخلال مناقشة التأكيد، أيد التعديلات المقترحة في الورقة WP/425 كل من مندوبو غواتيمالا، والمملكة العربية السعودية، وإيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وكولومبيا، والصين، وكوبا، والبرازيل، وباكستان، ونيجيريا، وبيرو، ونيكاراغوا، وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية، وجمهورية كوريا، والبحرين، ومصر، وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، وأوغندا، وجنوب أفريقيا، وملديف، والمغرب، وبوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات)، والسودان، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وبنغلاديش، وجمهورية الكونغو الديمقراطية، وكيريباتي، وبربادوس، وسنغافورة.

١٣- في سبيل القيام بذلك، أكد مجدداً مندوبو كل من المملكة العربية السعودية، وإيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وكولومبيا، وباكستان، وبيرو، والبحرين، ومصر، وملديف، وجمهورية تنزانيا المتحدة معارضتهم للتطبيق للتدابير القائمة على آليات السوق من جانب واحد من قبل دولة أو مجموعة الدول. وأبرز مندوبو البحرين ومصر، في هذا الصدد، التأثير السلبي المحتمل لتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق من جانب واحد على شركات الطيران لدى الدول النامية. وأكد مندوبو كل من المملكة العربية السعودية، وكوبا، وبيرو، وأوغندا، والمغرب، وجمهورية تنزانيا المتحدة أن مشروع القرار ٢/١٧ المقترح من جانب الرئيس (WP/378) لا يبذل

مخاوف الدول النامية. كما أشارت مندوبية بيرو إلى أنها لم تكن مهياًة لقبول الفقرة ١٦ ج) التي اقترحتها الرئيس فيما يتعلق بعتبة الحد الأدنى لتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق لأنه كان من الضروري لتقييم أولاً لتأثيره المحتمل على دولتها.

١٤- وفي لفت للانتباه إلى فحوى مشروع التقرير المتضمنة في الورقة WP/378، اقترح مندوب الصين إضافة كلمة "مناقشة" كعنوان فرعي قبل الفقرة ١٧-٣-٤٢ المتعلقة بنظر اللجنة في الورقة WP/34، وتعديل الفقرة ١٧-٣-٤٤ بحيث تعكس أن بعض الدول قد اقترحت تشكيل فرقة عمل من أجل المضي قدماً. واقترح كذلك تعديل مشروع التقرير ليعكس تصريحاً سابقاً له في الاجتماع الرابع (EX/4) فيما يتعلق بمختلف القضايا التي تم تناولها في مشروع القرار ٢/١٧، وعلى وجه التحديد، الهدف الطموح العالمي للنمو الخالي من الكربون (CNG) اعتباراً من عام ٢٠٢٠، والتدابير الوطنية القائمة على آليات السوق، والخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، ومبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR)، ومبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC) لدى الدول النامية، فضلاً عن توفير الموارد المالية ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات. وقد أيدت مندوبية كوبا هذه التغييرات المقترحة للورقة WP/378.

١٥- في إشارة إلى الفقرة المقترحة ١٦ ١) في الورقة WP/425، أكد مندوب المكسيك أن الدول لديها الحق السيادي في تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق داخل مجالها الجوي الوطني بمقتضى المادة ١ (السيادة) من اتفاقية شيكاغو. وفي إشارة كذلك إلى التعليقات التي أدلى بها بشأن مقدمة المادة ١٦ من مشروع نص القرار ٢/١٧ الذي قدمه الرئيس (WP/378)، وشدد على أنه من الممارسات الضارّة بجنورها لدى الايكاو الاعتراف بمجموعة من الدول المفوضة من قبل بعض الدول في مجال سلامة الطيران. وكانت الجمعية العمومية قد دعمت دائماً مثل هذه الأنواع من الرابطات لأنها عملت على تعزيز سلامة الطيران. وفي تأييد لاقتراح الرئيس من حيث المبدأ، فقد أشار مندوب المكسيك إلى أنه منفتحاً، مع ذلك، لإضافة بعض عناصر من الورقة WP/425 من أجل معالجة المخاوف الموجودة لدى الدول المشاركة في هذه الورقة ودول أخرى.

١٦- ومتحدثاً عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، أعرب مندوب ليبنانيا عن مخاوفه نظراً لأن مشروع القرار ٢/١٧ المقترح من الرئيس لم يلب طموحات أوروبا في نقاط عديدة. ولكنه كان إيجابياً من ناحية أخرى لأنه قدّم حزمة واحدة. ولن تكون دول أوروبا مستعدة لقبول حل وسط مقترح من الرئيس إلا إذا ظل كل عنصر فيه جزءاً من الحزمة الشاملة؛ وأن يكون مقبولاً للغالبية الكبيرة من الوفود بشكل يفوق النص الذي اقترحه المجلس (WP/34).

١٧- وأكد مندوب البرازيل على أن الدعم ليس فقط للورقة WP/425 ولكن أيضاً للورقة WP/426 المقدمة من الأرجنتين، والبرازيل، والصين، وكوبا، والهند، وإيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وباكستان، وبيرو، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، وجنوب أفريقيا، التي اقترحت إضافة فقرة جديدة (ع) عن مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR)، ومبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC) لدى الدول النامية إلى المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي المرفقة بمشروع القرار ٢/١٧.

١٨- كما أيد مندوبو باكستان، ومصر، وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، وجنوب أفريقيا، وملديف، وأفغانستان الورقة WP/426.

١٩- بعد أن درست تلك الورقة، كان لمندوبية دولة الإمارات العربية المتحدة رأي بأن الحل الوسط يمكن التوصل إليه من خلال ما يلي: إعادة إدراج الفقرة ١٥ من قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ في مشروع القرار ٢/١٧، تلك الفقرة المتعلقة بعتبة الحد الأدنى بقيمة ١٪ من الأطنان الكيلومترية الإبرادية (RTKs) لأنشطة الطيران المدني الدولي؛ وتعديل الاقتراح الخاص بالفقرة (ع) الجديدة في المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي المرفقة بمشروع القرار ٢/١٧ (WP/426)، وذلك لكي يمكن الإشارة أيضاً إلى مبدأ عدم التمييز. وشارك مندوب قطر هذا الرأي.

٢٠- وفي إطار تسليط الضوء على أن تغير المناخ يشكل قضية حقيقية وخطيرة أثرت في الجميع كمواطنين يتشاركون كوكب الأرض، فقد أكد مندوب باكستان أن جميع سكان الأرض عليهم مسؤولية مشتركة للتصدي لذلك. وفي إشارته، مع ذلك، إلى أن

المشكلة الحالية المتمثلة في تراكم التلوث البيئي قد نشأت في معظمها بسبب الدول المتقدمة بينما كانت تحقق التقدم التكنولوجي، فقد أكد أن حصة الدول النامية كانت أقل من ذلك بكثير. وبالتالي فإن المسؤولية التي يتشاركها الجميع لمعالجة هذه القضية البيئية تطلبت معاملة تفضيلية وفقاً للإسهام التاريخي، والتقدم التكنولوجي، والموارد المالية، وما إلى ذلك، وأشار مندوب باكستان، في هذا السياق، إلى أن انبعاثات الطيران الدولي تمثل في الوقت الحالي أقل من ٢ في المائة من إجمالي الانبعاثات العالمية لثاني أكسيد الكربون. مؤكداً أنه كانت هناك عناصر أخرى ضمن سلة التدابير تتساوى في أهمية مع التدابير القائمة على آليات السوق. واستشهد، ضمن جملة أمور أخرى، بتحسين كفاءة الوقود، والتدابير التشغيلية، وأنواع الوقود البديلة المستدامة لأغراض الطيران. وجزم مندوب باكستان بأن التركيز على الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لم تكن مفيدة للطيران المدني الدولي، لأنه سيؤدي إلى تشويه السوق، وبالتالي التأثير بشكل سلبي في صناعة الطيران في الدول النامية. وفي معرض تسليط الضوء على أن دولته قد شاركت في الورقات 427-424/WPs، فقد أكد على ضرورة احترام مبادئ سيادة الدولة والتعددية والاتفاق المشترك عند معالجة قضية تغير المناخ العالمية. وفي معارضة لمفهوم "الدول أو مجموعات الدول" (أو "الدول، سواء منفرداً أو مجتمعين") المستخدم في مشروع القرار ٢/١٧ المقترح من الرئيس (WP/378)، جزم مندوب باكستان أنه لم يكن متوافقاً مع اتفاقية شيكاغو ومن شأنه أن يخلق سابقة لا لزوم لها في الجمعية العمومية للافياكو. وفي مثل هذا الرفض الشديد للفقرة ١٦ من النص المقترح من الرئيس، فقد أشار إلى أنه لن يدعم سوى الحل الذي يكون في إطار اتفاقية شيكاغو.

٢١- معرباً عن عدم ارتياحه للفقرة ١٦ (ج) من مقترح مشروع القرار ٢/١٧ الذي قدمه الرئيس، فقد أشار مندوب نيجيريا أنه ظل ملتزماً بالموقف الذي أعربت عنه الدول الأفريقية الأربع والخمسون خلال المشاورات، التي جسدها الورقة WP/425 بشكل صحيح. ومؤكداً بأن أرقام عتبات الحد الأدنى الواردة في الفقرة ١٦ (ج) كانت عشوائية وغير مقبولة، فقد أعرب عن تأييده لعتبة الحد الأدنى بقيمة ١٪ من الأطنان الكيلومترية الإبرادية (RTKs) لأنشطة الطيران المدني الدولي الواردة في الفقرة ١٥ من قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩، وقدّمت في الفقرة ١٨ من أصل مشروع نص القرار ٢/١٧ والفقرة ١٦ ٢ الواردة في الورقة WP/425.

٢٢- وأعرب مندوب فرنسا عن دعمه الكامل للطريقة التي اختار بها رئيس اللجنة إجراء مشاورات مع الوفود، وللروح التي أجرى بها هذه المشاورات. وأكد مجدداً أن اقتراح الرئيس (WP/378) قد شكل حزمة لتوجيه أعمال للافياكو في المستقبل في مجال الطيران الدولي وتغير المناخ، وتضمن العناصر الأساسية لتحديد وتنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وتحديد إطار للتدابير القائمة على آليات السوق يمكن للدول تطبيقه ريثما يتم تنفيذ الخطة العالمية المذكورة. وأكد مندوب فرنسا على أنه لا توجد أحكام في اتفاقية شيكاغو تمنع الدولة من اتخاذ تدابير داخل مجالها الجوي الوطني، أو تمنع الدول من الانضمام معاً لتنسيق مثل هذه التدابير. وبالتالي فلن يمكنه قبول أي تعديلات مقترحة على مشروع القرار ٢/١٧ تتعارض مع هذا المبدأ. وفي إشارة إلى الاقتراح (WP/426) بشأن إضافة فقرة جديدة (ع) إلى المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي المرفقة بمشروع القرار ٢/١٧، وذلك بشأن مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR)، ومبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC) لدى الدول النامية، فقد تمسك بأن ذلك من شأنه أن يجعل العملية أكثر تعقيداً، ويتعارض مع مفهوم الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. ولكل هذه الأسباب، فقد رجح مندوب فرنسا العمل على أساس نص المقترح من الرئيس (WP/378).

٢٣- وفي معرض تأييد التعليقات التي أدلى بها مندوب ليتوانيا، أكد مندوب المملكة المتحدة أن التقدم الكبير الذي تم إحرازه منذ الجمعية العمومية الماضية بشأن السلة الكاملة من التدابير قد انعكس بشكل جيد في مشروع القرار ٢/١٧ الواردة في الورقة WP/378. وفي معرض التأييد الكامل للعملية التشاورية التي أجراها الرئيس، فقد أكد على أن النص المقترح من الرئيس كان تحسناً عن النص المقترح من المجلس والوارد في الورقة WP/34. وبالتالي فكان مندوب المملكة المتحدة على استعداد لمواصلة مناقشات اللجنة على أساس اقتراح الرئيس (WP/378)، الذي يجب اعتباره حزمة تعكس بالفعل جميع الجوانب. وشدد على ضرورة إدراك أن تلك كانت لحظة تاريخية للافياكو لإظهار ريادتها وتولي القيادة من خلال تحديد اتفاق قبل انتهاء الجمعية العمومية لكي يتسنى للطيران الدولي الاضطلاع بدوره في الجهود المبذولة للتخفيف من تغير المناخ العالمي. وفي إطار التأكيد على ضرورة الخطة

العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لتحقيق أهداف الايكاو، فقد أشار مندوب المملكة المتحدة إلى أنه حتى صناعة الطيران كانت موافقة على ذلك. وبالتالي فإنه يؤيد تماماً فقرات مشروع القرار ٢/١٧ التي تحدد برنامج العمل إلى أن يحين انعقاد الجمعية العمومية القادمة في عام ٢٠١٦.

٢٤- وفي إطار ملاحظة أن الأدلة العلمية أظهرت أن الانبعاثات يجب أن تكون في ذروتها قبل عام ٢٠٢٠، فقد أكد مندوب المملكة المتحدة أن أوروبا اعتبرت أن تلك الدول التي ترغب في اتخاذ إجراءات مبكرة يجب أن تكون قادرة على تنفيذ التدابير الأكثر فعالية من حيث التكلفة للحد من الانبعاثات، بما في ذلك التدابير القائمة على آليات السوق. وكانت أوروبا ترى أيضاً أنه من أجل تحقيق المزيد من الكفاءة وتوسيع نطاق التغطية بالتدابير المعنية بالانبعاثات ثاني أكسيد الكربون، فإنه ينبغي تشجيع التدابير الإقليمية أو التدابير التي تتخذها مجموعات من الدول. وينبغي للإطار المتوخى للتدابير القائمة على آليات السوق أن يسهل ذلك. وقد أكد مندوب المملكة المتحدة أن الايكاو قد شجعت التعاون الإقليمي في العديد من المجالات الأخرى، بما في ذلك سلامة الطيران. كما أكد على أن العمل الإقليمي قد سمح بتنسيق السياسات فيما بين عدد من الدول، الأمر الذي أسفر عن نهج أكثر شمولاً، وتخفيض العبء الإداري عن كاهل المشغلين، وهو ما يتناغم مع مبادئ التدابير القائمة على آليات السوق التي وافقت عليها الجمعية العمومية السابقة في قرارها ٣٧-١٩. وكانت أوروبا عموماً تدرک تماماً أنه لم تكن كل الدول على استعداد لاتخاذ إجراءات مبكرة، وأنه كان يجب مراعاة الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC)، على سبيل المثال، عن طريق شرط الحد الأدنى، إلى أن يتم وضع الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وأكد مندوب المملكة المتحدة على أهمية مواصلة العمل بصورة بناءة معاً للتوصل إلى أفضل حل وسط.

٢٥- وأعرب مندوب الدانمرك عن تأييده لمداخلات مندوبي المكسيك، ولبنان، وفرنسا، والمملكة المتحدة، فضلاً عن العملية التشاركية التي أجراها الرئيس للتوصل إلى اتفاق بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وقد تم إحراز تقدم ملحوظ منذ بدء انعقاد الجمعية العمومية، وكان لا بد من مواصلة السعي للتوصل إلى اتفاق بروح توافق بناءة. مؤكداً على أنه يجب اعتبار مثل هذا الاتفاق والتراضي كحزمة. وأكد مندوب الدانمرك ضرورة إحراز تقدم في جميع الجوانب، بما في ذلك أصعب المجالات. ولهذا السبب، فإنه يستصوب مشروع نص القرار ٢/١٧ الذي قدمه الرئيس (WP/378).

٢٦- في إشارة إلى المقترحات التي طرحتها الورقة WP/425، أكد مندوب الدانمرك أن قضية تغير المناخ تُعدُّ مشكلة خطيرة، وأنه من الضروري لقطاع الطيران، شأنه شأن أي قطاع آخر، البدء في خفض انبعاثات من الآن إذا كان جاداً في تحقيق الأهداف المتفق عليها عالمياً للحد من الزيادة في متوسط درجات الحرارة العالمية. لذلك كان من الضروري أن تعترف الايكاو بحقوق ومسؤوليات الدول وفقاً للمادة ١ من اتفاقية شيكاغو (السيادة)، وذلك لتكون قادرة على اتخاذ إجراءات من الآن لخفض انبعاثات الطيران. وقد اعتمدت الدول الأوروبية بالفعل مجموعة شاملة من التدابير، وتهدف إلى مواصلة الإسهام في الجهود المبكرة للحد من تأثير المناخ الناتج عن انبعاثات الطيران. وفي إطار تأكيده على ضرورة أن تبرهن الايكاو على قدرتها على تنظيم الطيران بطريقة فعّالة، فقد أكد مندوب الدانمرك مجدداً أنه لا يجب تفويت الفرصة السانحة حالياً.

٢٧- وأعرب مندوب جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية عن تقديره للعمل العظيم الجاد الذي قامت به الأمانة العامة للايكاو من أجل دفع استراتيجية ومبادرات الطيران المدني الدولي إلى الأمام في مجال معالجة تأثيرها على المناخ. وفي معرض الدعم الكامل للتعديلات على مشروع القرار ٢/١٧ الوارد في الورقة WP/425، فقد سلط الضوء على أهمية نظر المجلس في الحد الأدنى على النحو المطلوب في الفقرة الجديدة المقترحة ٦ مكرر.

٢٨- انضم مندوب البرتغال إلى مندوبي ليتوانيا، وفرنسا، والمملكة المتحدة، والدانمرك وغيرهم في دعم اقتراح الرئيس كحزمة واحدة، وبروح من التوافق، في اتباع مسار واحد لتحقيق الهدف الرئيسي لهذه الجمعية العمومية في مجال الطيران الدولي وتغير المناخ.

٢٩- أيد مندوب بلجيكا التعليقات التي أدلى بها مندوبو المكسيك، وليتوانيا، وفرنسا، والمملكة المتحدة، ضمن جملة أمور. وأكد أنه على الرغم من أن النص المنقح للقرار ٢/١٧ الوارد في الورقة WP/378 جاء بعيداً عن تلبية توقعاته في نواح عديدة، إلا أنه عند النظر إليه كحزمة واحدة، كان على استعداد لمسايرته ومواصلة دفعه للأمام في مناقشات اللجنة. وفي إشارة إلى أنه لا يمكنه قبول التعديلات المقترحة على القرار ٢/١٧ التي قدمها المشاركون في ورقات العمل WPS/424، و425، و426، و427، وأكد مندوب بلجيكا أنه يؤيد التطوير ضمن إطار يسمح لتلك الدول التي ترغب في القيام بذلك بأن تتخذ تدابير للحد من الانبعاثات الناجمة عن أنشطتها في مجال الطيران. وفي إطار التشديد على ضرورة الفهم الكامل لمفهوم التعددية، فقد تشكك فيما إذا كان الإطار قد وضع تعريفاً للمبادئ المعنية التي يجب أن تمثل لها تلك التدابير. وجزم مندوب بلجيكا بأن شرط الاتفاق المشترك لا يتفق مع الإطار وفقاً لتعريفه، بطبيعته، للطرائق والمبادئ التي يجب أن تمثل لها التدابير. وعلاوة على ذلك، فكما أبرز مندوب فرنسا، فإن اشتراط الاتفاق المشترك يمكن أن يتعارض مع سيادة الدول على مجالها الجوي.

٣٠- ترديداً للتعليقات التي أدلى بها مندوب الدانمرك، جزم مندوب إيطاليا بأن الحزمة التي لا تعترف بحق الدول في اتخاذ إجراءات لخفض انبعاثات أنشطتها في مجال الطيران داخل مجالها الجوي الوطني قبل تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لن تبدو كإشارة حقيقية على الالتزام بالحد من تغير المناخ في جميع أنحاء العالم. ونظراً لأن التحدي كان مسألة خطيرة، فيجب أن يكون التصدي على مستوى التحدي. وإذ يؤكد مجدداً على أن النص المقترح لمشروع القرار ٢/١٧ المقدم من الرئيس يجب اعتباره كحزمة واحدة من أجل حصد تأييد واسع النطاق، فقد أعرب مندوب إيطاليا عن معارضته للاقتراحات البديلة الواردة في ورقات العمل WPs/424 - 427، كما انها تقوض هذا النهج. وشدد، في هذا الصدد، على أن الاقتراح الوارد في الورقة WP/425 يخل بالتوازن الذي تحقق في الورقة WP/378 بحذف الإشارة إلى حق الدول المذكور.

٣١- وأيد مندوب ألمانيا مداخلات مندوبي المكسيك، وليتوانيا، وفرنسا، والمملكة المتحدة، والدول الأعضاء الأخرى في الاتحاد الأوروبي. وأشار إلى أن القضايا البيئية، لا سيما القضايا المتعلقة بتغير المناخ، كانت بالغة الأهمية لدولته. وفي معرض التأكيد مجدداً على ضرورة قيادة الايكاو للتصدي لمسألة الطيران الدولي وتغير المناخ، فقد أكد مندوب ألمانيا على أنه ينبغي اتباع نهج شامل. وفي سياق إشارته إلى أن التدابير التكنولوجية والتشغيلية، وكذلك أنواع الوقود البديلة المستدامة لأغراض الطيران، قد تم بالفعل تحديدها على أنها عناصر هامة لهذا النهج، فقد شدد على أن تلك السلة من التدابير كان لا بد من استكمالها بالتدابير القائمة على آليات السوق من أجل سد الفجوة التي تحول دون تحقيق أهداف الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، مؤكداً أن التدابير القائمة على آليات السوق هي السبيل الأكثر فعالية من حيث التكلفة لتحقيق التخفيضات المطلوبة، فقد أشار مندوب ألمانيا إلى أن العديد من الوفود قد أيدت هذا المفهوم في مناقشات سابقة (EX/4). وفي تأكيده لضرورة انتهاز هذه الفرصة لاستكمال مجموعة الأنشطة المعنية بخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي تضطلع بها الدول بمقتضى خطط عملها الوطنية، أشار إلى أن دولته نظرت في استخدام التدابير القائمة على آليات السوق بحيث تكون جزءاً هاماً من أنشطتها الوطنية المعنية بخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون ريثما يتم تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وفي إطار التأكيد على أن دولته لن تنفذ التدابير القائمة على آليات السوق بطريقة من شأنها أن تسبب تشوهات في السوق، فقد أشار مندوب ألمانيا إلى أن دولته تعتبر أن استخدام التدابير القائمة على آليات السوق يمكن أن يكون خطوة مشروعة، وترغب في أن توفر الايكاو إطاراً لذلك.

٣٢- وتأكيداً على أن مشروع القرار ٢/١٧ الذي اقترحه الرئيس (WP/378) قد شكل أساساً جيداً لحل توافقي وحزمة يقبل بها إذا أبقّت على جميع عناصرها، ولاحظ مندوب ألمانيا أنه يصف الإجراء الذي يمكن للدول اتخاذه من أجل خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على المستوى الوطني أو الإقليمي، وهو ما يجب على الايكاو أن تشجعه. ومن وجهة نظره، فإنه يعكس مختلف اهتمامات الدول وقدم إعفاءات لتلك الدول التي تتخفف حصتها من أنشطة الطيران المدني الدولية بشكل كبير، وهو المفهوم الذي كان يؤيده بشكل عام. وإذ يؤكد مجدداً أن النص الذي اقترحه الرئيس قد شكل بالتالي أساساً للتوافق، فقد شدد مندوب ألمانيا على أن هذا الإنجاز الهائل لا ينبغي أن يتعرض للخطر من خلال اقتراح عناصر جديدة تماماً، على غرار ما حدث. في مزيد من التأكيد على أنه لا ينبغي الخوض مجدداً في المناقشات السابقة، فقد جزم بأن ورقات العمل من WPs/424 إلى 427 لا تتلاءم مع النهج الذي

أورد الرئيس ملامحه في ملاحظاته التمهيدية بشأن البند ١٧ من جدول الأعمال، عندما تطرق إلى الصعوبة البالغة في المواءمة بين وجهات النظر المتباينة. ونظراً للأسباب المذكورة أعلاه، فقد دعم مندوب ألمانيا الحزمة التي اقترحها الرئيس في الورقة WP/378، لا سيما الفقرة ١٦ من مشروع القرار ٢/١٧.

٣٣- وأشارت مندوبية فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) إلى أن أحد الأهداف الرئيسية للايكوا كان ضمان التنمية المستدامة للنقل الجوي. وفي إشارة إلى المواقف المختلفة للدول والأقاليم، فقد أكدت مجدداً على ضرورة مراعاة ظروف كل منهم عند وضع القرار ٢/١٧ في شكله النهائي. وتعبيراً عن التأييد للتعديلات المقترحة على هذا القرار في ورقات العمل WP/424، و425، و426، فقد طلبت مندوبية فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) إضافة دولتها كراعٍ مشارك في تلك الورقات. واعترافاً بجهود الايكوا وقيادتها في مجال الطيران الدولي وتغير المناخ، فقد شددت على أن فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) ستواصل العمل من أجل التوصل إلى حل توافقي يتسم بالتوازن ويراعي التنمية المستدامة للنقل الجوي.

٣٤- بعد أن شارك على نطاق واسع في المشاورات، كان مندوب أوغندا على علم بأن الفقرة ١٦ (ج) من مشروع القرار ٢/١٧ الذي اقترحه الرئيس لتحديد عتبات الحد الأدنى كانت محاولة لمعالجة مخاوف الدول النامية. وتأكيداً لأنها لم تحقق ذلك بشكلٍ كافٍ للأسباب ذاتها التي كان قد أعرب عنها خلال عملية التشاور، فقد أعرب عن تأييده للتعديلات المقترحة في الورقة WP/425، التي عالجت تلك المخاوف. وأعرب عن أمله في قبول التعديلات على نطاق واسع بحيث تؤخذ مخاوف الدول النامية في الاعتبار في الصيغة النهائية للقرار ٢/١٧، لا سيما تلك الدول التي ينخفض مستوى نشاط الطيران المدني الدولي لديها بشكلٍ بالغ.

٣٥- وفي معرض التأكيد مجدداً على دعم الورقتين WP/425 و WP/426 التي شاركت فيها دولتها، أكدت مندوبية جنوب أفريقيا على أهمية أن تسترشد الجمعية العمومية باتفاقية الأمم المتحدة بشأن تغير المناخ وبمبادئها عند معالجة القضايا المعنية بتغير المناخ، وعلى وجه الخصوص، مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR) للدول، وقدرات كل منها، والمساواة، والتنمية المستدامة، والسلامة البيئية. وفي معرض طلب مراعاة تلك المبادئ، فقد أشارت إلى أنها عارضت اقتراح رعاة الورقة WP/426 بإضافة الفقرة الجديدة (ع) التي تنص على أنه ينبغي أن تلتزم التدابير القائمة على آليات السوق بمبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR)، ومبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC) لدى الدول النامية. وتأكيداً لتعقيد الصياغة المستخدمة في الفقرة ١٦ من الورقة WP/378، فقد اقترحت مندوبية جنوب أفريقيا الاستعاضة عن ذلك بصياغة مبسطة كذلك المستخدمة في الفقرة ١٦ والفقرة ١٦ مكرر في الورقة WP/425. وفي إطار التأكيد على أن هذه التسوية ستكون مفيدة للجميع، فقد شددت على أن هاتين الفقرتين تعززان المشاركة البناءة قبل تنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق مع الإبقاء على مبدأ الحد الأدنى كما هو متفق عليه في قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩. وفي إشارة منها إلى أن عتبة ١ في المائة المقترحة في الورقة WP/425 قد أثارت عدداً من الأسئلة، فقد أكدت مندوبية جنوب أفريقيا على أن استعراض المجلس لهذه العتبة على النحو المقترح في الفقرة ١٦ مكرر سيساعد الجمعية العمومية في الدورة ٣٩ عام ٢٠١٦ على تحديد العتبة المناسبة.

٣٦- في تسليط الضوء على أن دولته ستكون أكثر المتضررين بالمقارنة بأي دولة أخرى بسبب تغير المناخ العالمي، فقد أكد مندوب ملديف أن النص الحالي لمشروع القرار ٢/١٧ (WP/378) من شأنه أن يؤثر سلباً على السياحة، وهي المورد الوحيد لملديف. وجزم بأنه قد يؤدي إلى تلاشي دولته اقتصادياً قبل أن تتلاشي طبيعياً بسبب ارتفاع منسوب مياه البحر. وفي ملاحظة أن القرارات التي أثرت في دولته كانت قرارات من جانب واحد من قبل الدول أو مجموعات الدول، فقد أشار مندوب ملديف إلى أن الأمر بدأ وكأنهم يقولون إنهم يعرفون ما هو الأفضل لدولته. وتساءل لماذا كان من الضروري الإشارة في القرار ٢/١٧ إلى حق الدول في اتخاذ تدابير في مجالها الجوي الوطني إذا كان لديها هذا الحق، كما أشار المتحدثون من قبل، بمقتضى اتفاقية شيكاغو. فإذا أرادوا اتخاذ مثل هذا الإجراء، فلهم ذلك. بيد أن مندوب ملديف لا يمكن أن يقبل بضمير حي، أن تسمح منظمة متعددة الأطراف مثل الايكوا لدولة أو لمجموعة من الدول باتخاذ قرارات من جانب واحد. ولذا فهو يؤيد التعديلات المقترحة على مشروع القرار ٢/١٧ على النحو الوارد في الورقة WP/425. كما أيد مندوب ملديف إدراج الفقرة الجديدة (ع) عن مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة

(CBDR)، ومبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC) لدى الدول النامية في المرفق بالقرار على النحو المقترح في الورقة WP/426.

٣٧- تمسكاً بأن مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR) ليس له مكان في محفل الايكاو، فقد أشار مندوب الولايات المتحدة إلى أن هذا المفهوم مستمد من منتدى الاتفاقية الإطارية للأمم المتحدة بشأن تغير المناخ. وأكد على أن مبدأ عدم التمييز والفرص المتكافئة والمنصفة (أي تجنب تشويه السوق) كان مبدأً جوهرياً في الايكاو. وفي إشارة إلى أن هناك شركات طيران في بعض الدول النامية من بين الأفضل والأقوى والأغنى والأكثر تنافسية في العالم، فقد أكد مندوب الولايات المتحدة أنه كان مفهوماً مختلفاً ولكنه ذو صلة بمبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC) الذي تطور كوسيلة للاعتراف بالظروف والقدرات المختلفة للدول في إطار الايكاو. وفي حين أنه رأى أن ذلك مناسب، فقد أصر على أن مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR)، وأي انقسام حاد بين الدول المتقدمة والدول النامية، في حد ذاته، يتعارض مع اتفاقية شيكاغو ولا ينتمي بالتالي إلى الايكاو.

٣٨- وفي معرض الإشارة إلى البيان العام الذي أدلى به وزير النقل لدى الولايات المتحدة خلال الاجتماع الثاني للجلسة العامة (P/2) في ٢٤/٩/٢٠١٣، أكد مندوب الولايات المتحدة من جديد أن دولته ملتزمة بالتصدي بحزم لآثار تغير المناخ، وبالعامل بشكل مكثف في الايكاو من أجل وضع نهج عالمي لمعالجة تغير المناخ. وتمشياً مع هذا الالتزام، فقد أعرب عن تأييده لعديد من جوانب مشروع القرار ٢/١٧ الذي اقترحه الرئيس (WP/378)، ولكن ليس للمقترح بأكمله. وأشار مندوب الولايات المتحدة، على نحو من الأهمية، إلى أن القرار قد برهن على التزام الايكاو بمعالجة آثار تغير المناخ الناتجة عن الطيران الدولي. وعلى وجه الخصوص، ففي ظل اقتراح الرئيس، ستقرر الجمعية العمومية للايكاو وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران الدولي، وهو انجاز بارز للايكاو. لقد كان التزاماً هاماً، التزاماً مدعوماً من الولايات المتحدة، وصناعة الطيران لديها وشركائها من المنظمات غير الحكومية المعنية.

٣٩- وأكد مندوب الولايات المتحدة، أنه نظراً لطبيعة التحدي بشأن هذه المسألة، فقد كانت هناك جوانب من مشروع نص القرار ٢/١٧ الذي اقترحه الرئيس تتطلب التوافق ولا تعكس النتائج مثالية لأي طرف في حد ذاته. وأشار، في هذا الصدد، إلى أن هناك من الأحكام ما لم يكن مثالياً بالتأكيد. وفي تنفيذ لوجهات نظره بشأن عدد قليل من تلك الأحكام، أشار مندوب الولايات المتحدة، فيما يتعلق بالفقرة ١٦، إلى دولته فهمت أن القرار ٢/١٧ ليس تأييداً أو ترخيصاً لأي تدابير محددة قائمة على آليات السوق، وليس أيضاً توصية للدول بوضع وتنفيذ تدابير قائمة على آليات السوق للطيران الدولي. وفي إشارة إلى الفقرة ١٦ (ب)، التي حثت الدول على إجراء مشاورات ومفاوضات لتنفيذ أي تدابير قائمة على آليات السوق من أجل الطيران الدولي، وإلى أنه ينبغي التوصل إلى اتفاق مشترك بين الدول المعنية إذا كانت التدابير القائمة على آليات السوق تشمل رحلات جوية لا تغادر أراضيها ولا تهبط فيها، أو رحلات جوية تغادر أراضيها أو تهبط فيها فيما يتجاوز نطاق المجال الجوي الوطني لتلك الدول، فقد أشار مندوب الولايات المتحدة، من وجهة نظر دولته، إلى أنه يجب التوصل إلى اتفاق مشترك مع الدولة التي تغادر منها الرحلة، والدولة التي تهبط فيها الرحلة، ودولة تسجيل مشغل الطائرة. وعلاوة على ذلك، فقد فهمت الولايات المتحدة "المجال الجوي الوطني" في سياق الفقرة ١٦ (ب) على أنه المجال الجوي السيادي الذي لا يمكن أن يتجاوز ١٢ ميلاً بحرياً من الحدود البحرية، ولا يمكن أن يشمل المجال الجوي فوق أعالي البحار. كما أشار مندوب الولايات المتحدة إلى أن الامتثال للتدابير القائمة على آليات السوق سيأخذ في الاعتبار تطبيق المبادئ التوجيهية المشار إليها في الفقرة ١٦ أ) والمدرجة في المرفق بمشروع القرار ٢/١٧، بما في ذلك، على وجه الخصوص، ضرورة الحد من تشويه السوق ومدى مشاركة الدول الأخرى فيه.

٤٠- وفيما يتعلق بالفقرة ١٦ ج)، فقد أبرز مندوب الولايات المتحدة على أنه بينما دعمت دولته، من حيث المبدأ، مفهوم عتبات الحد الأدنى، إلا أنه كان لديها مخاوف جدية بشأن أحكام الحد الأدنى الواردة في النص المقترح من الرئيس (WP/378). وعلى الرغم من أن النهج التدريجي يُعدّ تحسناً عما ورد في الورقة WP/34، فإن الولايات المتحدة لا تعتبر أن ٤,٧ مليار من الأطنان الكيلومترية الإبرادية (RTKs) كان عتبة أولية مناسبة، كما أنها ترى أنه لا ينبغي أن تستند العتبة إلى أنشطة الطيران الدولية للدول وليس المشغلين. واعتبرت الولايات المتحدة أن المعايير تتعارض بذلك مع مبدأ الايكاو المعني بعدم التمييز وبالفرص المتكافئة والمنصفة،



والتزامها بتجنب تشويه السوق. وللولايات المتحدة مخاوف كبيرة مع اتباع هذا النهج فيما يتعلق بالتدابير القائمة على آليات السوق على النطاقين الوطني والإقليمي، على الرغم من أنه كان من دواعي سرورها أنه لم يُقصد أن يكون له أي تأثير، وترى أنه لا يؤثر في تطوير أي خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

٤١- وإذ يؤكد مجدداً دعمه للورقة WP/425 التي كانت دولته أحد راعيها، فقد أشار مندوب غواتيمالا إلى أنه سيدعم أيضاً أي تحسينات عليها يعتبرها غالبية الوفود ضرورية. واقترح بأن يُدرج في النص المقترح من الرئيس (WP/378)، التعديلات المقترحة على مشروع القرار ٢/١٧ الواردة في الورقة WP/425.

٤٢- وبروح من الواقعية والتوافق، وافق مندوب سنغافورة على العمل على أساس الورقتين WP/378 و WP/425. وشدد على ضرورة تطبيق عملية شفافة شاملة ولكنها تحت السيطرة لتضييق الخلافات في الرأي حول مشروع القرار ٢/١٧ والتوصل إلى اتفاق في هذا الشأن.

٤٣- وأكد مندوب السودان أن الايكاو هي المحفل الوحيد الذي مكن جميع الدول من العمل معاً للتوصل إلى حلول بشأن قضية الطيران الدولي وتغير المناخ. وإذ أعرب عن قلقه بشأن الفقرة ١٦ (ج) التي يتضمنها اقتراح الرئيس (WP/378)، أكد دعمه للوثيقة WP/425، فضلاً عن التعليقات التي أدلى بها مندوبو نيجيريا، وأوغندا، والمملكة العربية السعودية، وملايف، والمغرب وغيرهم.

٤٤- تقاسم مندوب جمهورية تنزانيا المتحدة الآراء التي أعرب عنها مندوبو نيجيريا، وأوغندا، وجنوب أفريقيا، ضمن جملة أمور.

٤٥- مع ملاحظة أن الايكاو، كمنظمة رائدة في مجال الطيران، عليها دور شاق تؤديه في مجال الحفاظ على البيئة، فقد أكد مندوب بنغلاديش أهمية قيام الدول الأعضاء، سواء المتقدمة منها والنامية، بالعمل معاً للتوصل إلى توافق في الآراء.

٤٦- في إطار التأكيد مجدداً على أن تغير المناخ يشكل قضية صعبة بالغة التعقيد، أكدت مندوبية أفغانستان على أن الدول النامية تحتاج إلى حل عملي من أجل الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، التي تلي شواغلهم بشكل مناسب من أجل التمكن من التنفيذ بشكل سليم. وبالتالي فإنها تؤيد إضافة الفقرة الجديدة (ع) عن مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR) ومبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC) للدول النامية إلى المبادئ التوجيهية المرفقة بمشروع القرار ٢/١٧ على النحو المقترح في الورقة WP/426.

٤٧- وأعرب مندوب جمهورية الكونغو الديمقراطية عن امتنانه لرئيس المجلس والأمين العام لجهودهما الحميدة المبذولة لمساعدة الدول على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو من أجل تطوير الطيران المدني الدولي بطريقة آمنة ومنظمة وفعالة. وأكد أن النص المنقح الذي اقترحه الرئيس لمشروع القرار ٢/١٧ (WP/378) قد أثبت مخاوفه بأن تنفذ جميع الدول التدابير الجديدة المقترحة للحد بشكل كبير من انبعاثات الطيران من أجل حماية البيئة. بيد أنه مع ملاحظة أنه كانت هناك بعض الاختلافات في الرأي بشأن اقتراحه، فقد اقترح مندوب جمهورية الكونغو الديمقراطية أنه لكي يتسنى التوصل إلى توافق في الآراء، يتعين تعديله ليشمل عتبة الحد الأدنى بقيمة ١٪ من الأطنان الكيلومترية الإيرادية (RTKs) لأنشطة الطيران المدني الدولي المقترحة في الورقة WP/425 وبدعم من الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني ودول أخرى.

٤٨- تأييداً لهذا الاقتراح، أكد مندوب كيريباتي أن النص الناتج من مشروع القرار ٢/١٧ من شأنه أن يسهم إلى حد كبير في تطوير الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. مشدداً على أن تأثير تغير المناخ قد وصل بالفعل إلى إقليمه، وسلط الضوء على أن أكد أن المطارات المنخفضة في منطقة وسط المحيط الهادئ، شأنها شأن منطقة المحيط الهندي-بحر العرب كذلك الموجودة في ملايف، قد تختفي تحت الماء عاجلاً وليس آجلاً. وفي تسليط الضوء على التأثير الكبير لتغير المناخ على دولته، فقد لاحظ مندوب كيريباتي أن أجزاء من شريط المدرج في أحد المطارات الرئيسية قد تآكلت مؤخراً بسبب ارتفاع منسوب مياه البحر. وقد أعرب عن تقديره للبنك الدولي لتأمين الأموال اللازمة لإنشاء الحاجز البحري الواقي.

٤٩- وفي إشارة إلى أن اقتصادات دولته والدول الجزرية الصغيرة النامية الأخرى كانت قائمة على السياحة، فقد أكد مندوب بربادوس على أنهم قد تأثروا بالفعل بظاهرة الاحتباس الحراري وتطبيق الدول المتقدمة للتدابير القائمة على آليات السوق على منتجاتهم السياحية. بينما يدعم مشروع القرار ٢/١٧ الذي اقترحه الرئيس (WP/378)، فقد انضم إلى الدول الأخرى في الدعم أيضاً للتعديلات المقترحة في الورقة WP/425. وأكد أن تطبيق أي تدابير موجودة قائمة على آليات السوق ينبغي وقفها عند بدء تنفيذ الخطة العالمية المتوخاة للتدابير القائمة على آليات السوق.

٥٠- ومع ترحيبه بالتقدم المحرز خلال المشاورات، فقد أثار المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) ثلاث مسائل فنية تتعلق بالآثار المترتبة على الفقرة ١٦ (ب) من مشروع القرار ٢/١٧ الذي اقترحه الرئيس (WP/378). وكان لدى اتحاد النقل الجوي الدولي فهم بأنه إذا اتفقت دولتان على إدراج شركات الطيران لديهما في تدابير قائم على آليات السوق، ثم طبقت بعد ذلك ذلك التدبير على شركات طيران من دول أخرى، وحدث بعد ذلك أن رفضت بعض تلك الدول الأخرى الامتثال لذلك، فقد يؤدي ذلك إلى تشويه المنافسة على المسار ذاته بين تلك الدول. وفي سياق التساؤل بشأن ما إذا كان الحال كذلك، فقد أكد على أن السلامة البيئية تأتي في طليعة اهتمامات أوساط صناعة الطيران، يليها فرص متكافئة، دون تشويه المنافسة أو تشويه المنافسة بقدر محدود.

٥١- رأى اتحاد النقل الجوي الدولي أنه إذا لم يتم تنفيذ تدبير قائم على آليات السوق بطريقة شاملة بين الدول أو عدد من الدول في إطار اتفاق، فسيكون هناك خطر بأن تتحول الحركة من الطرق التي تطبق هذا التدبير القائمة على آليات السوق إلى طرق بديلة لا تطبق هذا التدبير بهدف ضمان خيار أدنى تكلفة. وتساءل المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي عما إذا كان الحال كذلك.

٥٢- يعتقد اتحاد النقل الجوي الدولي أنه عند اتفاق دولتين، فسيكون بوسعهما أن يدرجا في التدبير القائم على آليات السوق لديهما الرحلات الجوية و/أو أجزاء من الرحلات الجوية التي تحدث في أي مكان خارج نطاق مجالهما الجوي. وفي إشارة إلى أن ذلك يمكن أن تشمل حتى الرحلات التي تحدث بالكامل داخل المجال الجوي لدولة ثالثة، والرحلات في المجال الجوي الدولي، حتى إذا كان المشغل شركة أجنبية، وتساءل المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي عما إذا كان ذلك موافقاً لمبادئ اتفاقية شيكاغو. وطلب أن تؤخذ أسئلته في الاعتبار أثناء المداولات الأخرى التي تجريها اللجنة.

٥٣- في عرض تلخيصي للمناقشة، لاحظ الرئيس أن اللجنة التنفيذية لم تنقسم إلى معسكرين نظراً لأن الورقتين WP/378 و WP/425 بينهما عناصر مشتركة. وفي معرض التأكيد مجدداً على أن هدفه هو التقريب بين وجهات النظر المتباينة، وأشار إلى أن الورقة WP/425 قد اقترحت نصاً جديداً للفقرة ١٦ من أصل مشروع القرار ٢/١٧ (WP/34)، ويمكن إدراج بعض عناصره في نصه المقترح (WP/378)، لا سيما نسبة ١٪ من الأطنان الكيلومترية الإيرادية (RTKs) لأنشطة الطيران المدني الدولي كعتبة الحد الأدنى للسنوات الثلاث المقبلة [راجع الفقرة ١٦ (٢) من الورقة WP/425]. ورأى الرئيس أن اللجنة يمكنها قبول العتبة كحل وسط. وبالإضافة إلى ذلك، يمكن أن يطلب إلى المجلس، أو حتى تخويله سلطة، إجراء استعراض لعتبة الحد الأدنى بهدف صقلها، على غرار المادة ١٦ مكرر المقترحة في الورقة WP/425. وإذا أمكن التوصل إلى حل يكون أكثر كفاءة، فسيتمكن للمجلس عندئذ أن يقدمه لتتظر فيه الجمعية العمومية المقبلة في عام ٢٠١٦. وإذ لاحظ أن الورقة WP/425 قد اقترحت أيضاً حذف الفقرات ١٧ و ١٨ و ١٩ من أصل مشروع القرار ٢/١٧ (WP/34)، فقد أكد الرئيس أن تلك الفقرات لم تكن مدرجة في نصه المقترح. وبالتالي فإن العنصر الوحيد الذي ظل دون تقارب بشأنه تعلق بالفقرة ١٦ (ب) من اقتراحه بشأن قدرة الدول على وضع تدابير قائمة على آليات السوق داخل فضاءها الجوي الوطني أو خارجه، في ظل ظروف معينة. وفي ملاحظة منه إلى بقاء اختلاف في الرأي حول ما يمكن القيام به، وكيفية القيام به، فقد أشار رئيسة إنه سيعيد مشروع نص منقح في ضوء هذه المناقشة وتقديمها لتتظر فيه اللجنة في اجتماعها القادم.

٥٤- تمسكاً بأن الفقرة ١٩ لم يتم حذفها من النص المقترح من الرئيس في الورقة WP/378، فقد أكد مندوب الهند أن ذلك قد انعكس، في جزء منه، في مقدمة الفقرة ١٦. ومشيراً إلى أن دولته كانت قد شاركت في رعاية الورقة WP/425، فقد أعرب عن ارتياحه للدعم الذي أعرب عنه وفود عديدة من المندوبين للتعديلات المقترحة في هذا الشأن، لا سيما الفقرة ١٦ (١) و (٢). وفي معرض تأكيده، مع ذلك، على أن اقتراح الرئيس بمجرد دمج بعض عناصر الورقة WP/425 في الورقة WP/378 لم تعالج مخاوف

المشاركين في الورقة المعنية، فقد أشار مندوب الهند أنه إذا كانت اللجنة قد اختتمت مناقشتها للورقة WP/425، فبمقتضى المادة ٤٦ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي (الوثيقة Doc 7600)، فإنه قد تقدم رسمياً باقتراح إجراء التصويت على التعديلات المقترحة على مشروع القرار ٢/١٧ الواردة في هذه الورقة. وعبر مندوب الصين، الذي كانت دولته أيضاً ضمن المشاركين في رعاية الورقة WP/425، عن دعم دولته لمثل هذا التصويت.

٥٥- وأشار الرئيس إلى أنه بينما لم يكن معارضا لذلك، فإن اللجنة التنفيذية لم تنته بعد من مناقشتها للورقة WP/425. ونظراً لضيق الوقت، فقد وافقت اللجنة التنفيذية على اقتراح الرئيس قدمه باستئناف النظر في هذا الموضوع في اجتماعها المقبل.

٥٦- رُفعت الجلسة في الساعة ١٢.٠٠.

## محضر الجلسة التاسعة

(الخميس، ٣ أكتوبر ٢٠١٣، الساعة ٠٩٠٠)

### المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ١٧ من جدول الأعمال : حماية البيئة
- الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة  
(القسم المعني بحماية البيئة)
- ورقة مقدمة من الأرجنتين، والبرازيل، والصين، وكوبا، وغواتيمالا، والهند، وإيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وباكستان، وبيرو، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، وجنوب أفريقيا
- ورقة مقدمة من الأرجنتين، والبرازيل، والصين، وكوبا، وغواتيمالا، والهند، وإيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وباكستان، وبيرو، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، وجنوب أفريقيا
- ورقة مقدمة من الأرجنتين، والبرازيل، والصين، وكوبا، والهند، وإيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وباكستان، وبيرو، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، وجنوب أفريقيا
- ورقة مقدمة من الأرجنتين، والصين، وكوبا، والهند، وإيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وباكستان، وبيرو، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، وجنوب أفريقيا
- ورقة مقدمة من الأرجنتين، والبرازيل، والصين، وكوبا، وغواتيمالا، والهند، وإيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وباكستان، وبيرو، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، وجنوب أفريقيا

### ملخص المناقشات

البند ١٧ من جدول الأعمال : حماية البيئة

(القسم المعني بتغير المناخ)

الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة

- ١- استأنفت اللجنة التنفيذية أعمال جلستها السابعة والثامنة للنظر في الورقة WP/378 بشأن هذا البند من جدول الأعمال، مقترنة بورقات العمل WPs/424، و425، و426، و427، و432.
- ٢- وأشار رئيس اللجنة التنفيذية إلى أنه في الجلسة السابقة طلب اثنين من المندوبين التصويت على التعديلات المقترحة الواردة في الورقة WP/425 بشأن مشروع القرار ٢/١٧ (البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكوا المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ) المرفق بالورقة WP/34 المقدمة من مجلس الايكوا وأدرجت في الورقة WP/378. وعلى الرغم من عدم اعتراضه على مثل هذا التصويت، المنصوص عليها في النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي (الوثيقة Doc 7600)، إلا أنه رغب في إعطاء الفرصة للوفود الأخرى التي طلبت أخذ الكلمة للقيام بذلك. وفي حين أشار الرئيس

كذلك خلال الاجتماع إلى أنه قد يكون بوسعه أن يقترح تحسينات على مشروع القرار المذكور في ضوء المناقشة، إلا أنه أدرك بعد ذلك أن الحال لم يكن كذلك.

٣- لاحظ مندوب ماليزيا أن دولته قد درست مجهود المجلس ورئيسه على النحو الوارد في الوثيقة WP/34 لتخفيف تأثير الطيران على تغير المناخ من حيث الحد أو الخفض من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من خلال تنفيذ سلة من التدابير التي تشمل تطوير ونشر التكنولوجيات والعمليات صديقة البيئة، وأنواع الوقود البديلة المستدامة، والتدابير القائمة على آليات السوق. ورغبت ماليزيا أن تؤكد مجدداً على موقفها الداعم للتوصل إلى حل من أجل إطار عالمي للتدابير القائمة على آليات السوق، مشروطاً بوضع خطة عالمية مقبولة للتدابير القائمة على آليات السوق، وآلية غير تمييزية لا تسبب تشوهاً للسوق.

٤- في لفت للانتباه إلى الفقرة المعدلة ١٦ (ج) من مشروع القرار ٢/١٧ الوارد في الورقة WP/378 فيما يتعلق بعتبة الحد الأدنى لتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق، أكد مندوب ماليزيا أنه قد تم التوصل إلى اتفاق من أجل المشاركة المستمرة للنظر في أفضل السبل للتوصل إلى حل توافقي في هذا الشأن مع مراعاة مبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC). وقد رغبت دولته مواصلة التحسين لصياغة هذا الحكم والنظر في أفضل السبل لتعديل الفقرة ١٧ ذات الصلة لتعزيز وضوح الفقرة ١٦ (ج)، وبالتالي ضمان تحقيق الهدف المتمثل في النقل الجوي المستدام. كما رغبت ماليزيا في استكشاف إمكان تقديم التعديلات المقترحة في الورقة WP/425 للخيار الأفضل التالي من أجل تحقيق خطة عالمية مقبولة للتدابير القائمة على آليات السوق.

٥- ومع الاتفاق على ضرورة مراعاة مبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة، لا سيما الدول النامية، فقد أكد مندوب أوروغواي على أنه يجب أن تكون غير تمييزية. وشدد على أهمية المساواة بين الدول في الفرص وفي المعاملة.

٦- وفي إطار الإعراب عن تقدير دولته للجهد الجبار المبذول للتوصل إلى اتفاق حول القضايا الخلافية جداً فيما يتعلق بالتدابير القائمة على آليات السوق، أشار مندوب سويسرا إلى أنه رحب قبل كل شيء بحقيقة أن الايكاو كانت على استعداد آنذاك للعمل على الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وكانت سويسرا ترى أنه لا ينبغي أن يغيب عن بال الجمعية العمومية ذلك الإنجاز الكبير، ودعمت بشكل كامل مشروع القرار ٢/١٧ فيما يتعلق بتطوير مثل هذه الخطة. غير أنها اعتبرت، مع ذلك، ضرورة عقد مزيد من المناقشات من أجل التوصل إلى اتفاق بشأن تحديد وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق على المستوى الإقليمي قبل التنفيذ الكامل للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وينبغي أن تستند هذه المناقشات على المقترحات التي قدمها رئيس اللجنة التنفيذية مع مراعاة جميع المناقشات الثنائية والمتعددة الأطراف التي كان قد عقدها مع عدد كبير من الوفود. وكان رأي سويسرا الواضح هو أن يجب منح الدول الحد الأدنى من الإعفاءات للخطط الإقليمية للتدابير القائمة على آليات السوق وفقاً لمبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة. وفي هذا الصدد، فقد حثت الرئيس على النظر في استخدام صياغة واضحة وغير مثيرة للجدل في تحديد مبادئ هذه الإعفاءات من أجل تفادي نشوء مشاكل لاحقاً حول تفسير القرار ٢/١٧.

٧- في إطار تأكيده على أنه لم يبق سوى ٢٤ ساعة قبل ختام دورة الجمعية العمومية، شدد مندوب سنغافورة على أهمية التفكير بشأن أفضل طريقة بناءة ومثمرة للمضي قدماً من أجل تحقيق أقصى قدر من فرص تحقيق بعض الحلول التوافقية. وتقاسم مندوب إسبانيا هذا الرأي.

٨- لقي الاقتراح الذي قدمه مندوب الأرجنتين بأن يجري التصويت الاسمي على التعديلات على مشروع القرار ٢/١٧ على النحو الوارد في الورقة WP/425 عملاً بالمادة ٤٦ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (الوثيقة Doc 7600) دعماً من مندوبي الاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، والهند، وكوبا.

٩- وطلب مندوب سويسرا، وفقاً للمادة ٤٨، فيما يتعلق بجزئين من هذا الاقتراح المقدم، وهما تحديداً إدراج الفقرة الجديدة ١٦ (١)، والفقرتين الجديدتين ١٦ (٢)، و١٦ مكرر في مشروع القرار ٢/١٧، أن يجري التصويت عليهما عبر عمليتي تصويت منفصلتين نظراً لأنهما يتعاملان مع أمور مختلفة جداً، مع طرح الاقتراح الناتج للتصويت النهائي في مجمله. وأوضح أن هذا لم يكن تعديلاً على الاقتراح الأصلي المقدم من مندوب الأرجنتين المشار إليها في المادة ٤٩. ودعم مندوب النرويج هذا الاقتراح.

١٠- وفي معارضة لهذا الاقتراح، أكد مندوبو المملكة العربية السعودية، والهند، والاتحاد الروسي، والصين، واليمن، والبرازيل أن التصويت على التعديلات الواردة في الورقة WP/425 يجب إجراؤه كحزمة واحدة دون تجزئة حيث يمكن للدول الممثلة في الجمعية العمومية إما قبوله وإما رفضه.

١١- وفي إشارة إلى التعليقات التي أدلى بها خلال الجلسة السابقة، وملاحظة أن الدعم المُعرب عنه من أجل مختلف عناصر الورقتين WP/378 و WP/425، فقد تمسكت مندوبية هولندا بأنه لا يزال من الممكن صياغة اقتراح من شأنه حصد تأييد أوسع. ومع ملاحظة أنه لا يزال هناك يوم آخر لانعقاد الجمعية العمومية، فقد جازمت بأنه من السابق لأوانه المضي قدماً للتصويت، وقدمت اقتراحاً بتعليق الاجتماع، على أساس المادتين ٤٠ و ٤١ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (الوثيقة 7600 Doc)، وأيد مندوب أوروغواي هذا الاقتراح.

١٢- أعرب مندوبو المملكة العربية السعودية، والهند، وكوبا، والأرجنتين عن معارضتهم للاقتراح. وفي إطار الرد على نقطة نظام أثارها مندوب كندا في إطار المادة ٣٦، أوضحت مندوبية هولندا أن التعليق المقترح سيكون للصباح بأكمله. بينما عارض مندوب كندا التعليق طيلة تلك المدة، ورأى أنه كان من الممكن للجنة أن تخرج إلى استراحة قصيرة لمناقشة هذه المسألة.

١٣- طرح مندوب ليتوانيا اقتراحاً لحذف الفقرات ١٦ و ١٧ و ١٨ و ١٩ من مشروع القرار ٢/١٧ على النحو المبين في الورقة WP/34.

١٤- ولم يوافق مندوب اليابان على إجراء تصويت على الورقة WP/425 في هذه المرحلة نظراً لأن ذلك يعني تقسيم الايكاو إلى معسكرين بينما كان يجري بذل جهود كبيرة للتوصل الى حل وسط.

١٥- وأشار رئيس اللجنة التنفيذية إلى أنه بمقتضى المادة ٤٠ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (الوثيقة 7600 Doc)، كان من الضروري التصويت على هذا الاقتراح المقدم من قبل مندوبية هولندا بتعليق الجلسة. وفي سياق تقديم إيضاحات بشأن الإطار القانوني لذلك، الواردة في المواد ٤٥ و ٤٦ و ٤٧ من النظام الداخلي، لاحظ الأمين، والقائم بأعمال مدير الإدارة القانونية (A/D/LEB) أن المادة ٤٦ نصت على أن "يكون التصويت عادة شفاهة، أو برفع الأيدي، أو بالوقوف، ولكن يكون التصويت ببناء الأسماء إذا طلب ذلك وقد أي دولة متعاقدة، ويجري التصويت ببناء الأسماء وفقاً للترتيب الأبجدي الإنجليزي لأسماء الدول المتعاقدة، ابتداء بالدولة التي يسحب الرئيس اسمها بالقرعة. ويسجل صوت كل وفد مشترك في التصويت ببناء الأسماء في المحضر، حسبما تنص عليه المادة ٦٥".

١٦- اقترح رئيس اللجنة التنفيذية إجراء التصويت برفع الأيدي. وأيد مندوبو الهند والاتحاد الروسي طلب مندوب الأرجنتين بدلاً من ذلك أن يكون التصويت ببناء الأسماء.

١٧- وقد شرعت اللجنة عندئذ في التصويت ببناء الأسماء، بدءاً بموريشيوس، بناءً على اقتراح من مندوبية هولندا بتعليق الاجتماع الحالي للصباح بأكمله. وجاءت النتائج على النحو التالي:

**المؤيدون: ٥٦ دولة** [أستراليا، النمسا، بلجيكا، البوسنة والهرسك، بلغاريا، بوركينا فاسو، بوروندي، كندا، جمهورية أفريقيا الوسطى، شيلي، كرواتيا، قبرص، جمهورية التشيك، الدانمرك، الجمهورية الدومينيكية، إكوادور، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، غانا، اليونان، هنغاريا، آيسلندا، آيرلندا، إيطاليا، اليابان، كيريباتي، لاتفيا، ليتوانيا، لوكسمبورغ، مالطا، المكسيك، موزامبيق، ميانمار، هولندا، نيوزيلندا، النرويج، الفلبين، بولندا، البرتغال، جمهورية كوريا، رومانيا، السنغال، صربيا، سيشيل، سيراليون، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد، سويسرا، تركيا، أوكرانيا، المملكة المتحدة، الولايات المتحدة، أوروغواي]

**المعارضون: ٨٨ دولة** [أفغانستان، الجزائر، أنغولا، الأرجنتين، جزر البهاما، البحرين، بنغلاديش، بربادوس، بيلاروس، بنن، بوتان، بوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات)، بوتسوانا، البرازيل، بروني دار السلام، كمبوديا، الكاميرون، الرأس الأخضر، تشاد، الصين، كولومبيا، جزر القمر، الكونغو، جزر كوك، كوستاريكا، كوت ديفوار، كوريا، جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية، جمهورية الكونغو الديمقراطية، مصر، السلفادور، إثيوبيا، فيجي، غابون، غامبيا، غواتيمالا، غينيا بيساو، غيانا، هندوراس، الهند، إندونيسيا، إيران (جمهورية إيران

(الإسلامية)، العراق، جامايكا، كينيا، الكويت، لبنان، ليسوتو، ليبيا، ماليزيا، ملديف، مالي، موريشيوس، ميكرونيزيا (ولايات ميكرونيزيا الموحدة)، المغرب، ناميبيا، نيبال، نيكاراغوا، عمان، باكستان، بنما، باراغواي، بيرو، قطر، الاتحاد الروسي، سانت كيتس ونيفس، سانت فنسنت وجزر غرينادين، ساموا، المملكة العربية السعودية، سنغافورة، جنوب أفريقيا، جنوب السودان، سري لانكا، السودان، سوازيلند، تايلند، توغو، تونغغا، ترينيداد وتوباغو، تونس، أوغندا، الإمارات العربية المتحدة، جمهورية تنزانيا المتحدة، أوزبكستان، فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، اليمن، زامبيا، زمبابوي]

#### الممتنعون عن التصويت:

ونظراً لأن عدد الأصوات المدلى بها بلغ ١٤٤ صوتاً، فكانت الأغلبية المطلوبة ٧٣ صوتاً. وبالتالي رُفض الاقتراح المقدم من مندوبة هولندا.

١٨- ورداً على النقطة التي أثارها مندوب الولايات المتحدة فيما يتعلق بالورقة WP/425، أكد مندوب الاتحاد الروسي، باعتبار دولته من رعاة الورقة، أن الإشارة فيها إلى الفقرات ١٧ و ١٨ و ١٩ المتعلقة بمشروع نص القرار ٢/١٧ الوارد في الورقة WP/34 وليس الوارد في الورقة WP/378.

١٩- وأشار الأمين إلى أنه وفقاً للمادة ٤٩، "يجرى التصويت على أي تعديل لاقتراح ما قبل التصويت على الاقتراح نفسه. وإذا اقترح تعديلاً أو أكثر على اقتراح ما، يجرى التصويت أولاً على التعديل الأبعد عن الاقتراح الأصلي ثم على التعديل الأقل منه بعداً، وهكذا دواليك. ويقرر الرئيس ما إذا كان التعديل المقترح يتصل بالاقتراح بحيث يشكل تعديلاً سليماً عليه، أو أنه يعتبر اقتراحاً بديلاً أو اقتراحاً مضاداً، ويجوز إبطال قرار الرئيس بأغلبية الأصوات المدلى بها". ولذلك كان يجب تحديد أي التعديلات المقترحين حالياً هو الأبعد عن الورقة WP/34.

٢٠- وطلب مندوب ليتوانيا إجراء التصويت أولاً على اقتراحه بحذف الفقرات ١٦ و ١٧ و ١٨ و ١٩، الذي كان في الواقع اقتراحاً بتعديل الورقة WP/425، وكان أكثر بعداً عن الورقة WP/34 من سلفه. وفي سياق دعم هذا الطلب، وافق مندوب المملكة المتحدة على أن الاقتراح كان أكثر موضوعية من الاقتراح الوارد في الورقة WP/425 نظراً لانطوائه على حذف بدلاً من تعديل للفقرة ١٦. وأشار إلى أن التصويت يجب أن يُجرى أولاً على حذف جميع الفقرات الأربع، ثم يُجرى بعد ذلك فقط على الفقرات الجديدة المقترحة ١٦ (١)، و ١٦ (٢)، و ١٦ مكرر.

٢١- إعراباً عن المعارضة، أكد مندوب الاتحاد الروسي والهند أن الاقتراح المقدم من مندوب ليتوانيا لا يشكل تعديلاً على الورقة WP/425 وإنما هو تعديل قائم بذاته على الورقة WP/34. وكأحد رعاة الورقة WP/425، فقد أكد مندوب الهند أن الفقرات الجديدة المقترحة ١٦ (١) و ١٦ (٢) حفظتا مفاهيم المشاورات والمفاوضات الثنائية و/أو متعددة الأطراف مع الدول الأخرى للتوصل إلى اتفاق عند تصميم تدابير جديدة قائمة على آليات السوق أو تنفيذ تدابير موجودة، والحدود ننياً للإعفاءات منصوص عليها في الفقرتين ١٤ و ١٥، على التوالي، من قرار الجمعية العمومية الساري ٣٧-١٩.

٢٢- وفي معرض التشديد على ضرورة أن يكون هناك فهم أفضل للآثار المترتبة على اقتراح حذف الفقرات ١٦ و ١٧ و ١٨ و ١٩ قبل بدء التصويت في هذا الشأن، استقر مندوب الصين عما إذا كان ذلك من شأنه أن يؤدي إلى تطبيق الاتحاد الأوروبي لخطة الاتجار بالانبعاثات (ETS) من جانب واحد، وإذا كان الأمر كذلك، فهل سيأخذ الاتحاد الأوروبي في الاعتبار الحدود الدنيا للإعفاءات. وفي ملاحظة لهذا التعليق، أكد الرئيس أن اللجنة التنفيذية لم تكن المنتدى الذي تُناقش فيه اللوائح المحددة للبلدان أو للهيئات الإقليمية.

٢٣- عقدت اللجنة بعد ذلك ثاني تصويت ببناء الأسماء، بدءاً بكينيا، بناءً على اقتراح من مندوب ليتوانيا بحذف الفقرات ١٦ و ١٧ و ١٨ و ١٩ من مشروع القرار ٢/١٧ على النحو المبين في الورقة WP/34. وجاءت النتائج على النحو التالي:

المؤيدون: ٤٠ دولة [أستراليا، النمسا، بلجيكا، البوسنة والهرسك، بلغاريا، شيلي، كرواتيا، قبرص، جمهورية التشيك، الدانمرك، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، هنغاريا، آيسلندا، أيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، ليتوانيا، لوكسمبورغ،

مالطا، المكسيك، هولندا، نيوزيلندا، النرويج، بنما، بولندا، البرتغال، جمهورية مولدوفا، رومانيا، صربيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد، سويسرا، تركيا، أوكرانيا، المملكة المتحدة]

**المعارضون: ١٠٠ دولة** [أفغانستان، الجزائر، أنغولا، الأرجنتين، جزر البهاما، البحرين، بنغلاديش، بربادوس، بيلاروس، بنن، بوتان، بوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات)، بوتسوانا، البرازيل، بوركينا فاسو، بوروندي، الكاميرون، كندا، الرأس الأخضر، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، الصين، كولومبيا، جزر القمر، الكونغو، جزر كوك، كوستاريكا، كوت ديفوار، كوبا، جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية، جمهورية الكونغو الديمقراطية، الجمهورية الدومينيكية، إكوادور، مصر، السلفادور، إثيوبيا، غابون، غامبيا، غانا، غواتيمالا، غينيا بيساو، غيانا، هايتي، هندوراس، الهند، إندونيسيا، إيران (جمهورية إيران الإسلامية)، جامايكا، اليابان، كينيا، الكويت، قبرغيزستان، لبنان، ليسوتو، ليبيا، ملديف، مالي، موريشيوس، ميكرونيزيا (ولايات ميكرونيزيا الموحدة)، المغرب، موزامبيق، ميانمار، ناميبيا، نيبال، نيكاراغوا، عمان، باكستان، باراغواي، بيرو، قطر، الاتحاد الروسي، رواندا، سانت كيتس ونيفس، سانت فنسنت وجزر غرينادين، ساموا، المملكة العربية السعودية، السنغال، سيشيل، سيراليون، سنغافورة، جنوب أفريقيا، جنوب السودان، سري لانكا، السودان، سوازيلند، تايلاند، توغو، تونغوا، ترينيداد وتوباغو، تونس، أوغندا، الإمارات العربية المتحدة، جمهورية تنزانيا المتحدة، الولايات المتحدة، أوروغواي، أوزبكستان، فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، اليمن، زامبيا، زمبابوي]

**الممتنعون عن التصويت: ٩** [بروني دار السلام، كمبوديا، فيجي، كيريباتي، ماليزيا، نيجيريا، الفلبين، جمهورية كوريا، سانت لوسيا]

ونظراً لأن عدد الأصوات المدلى بها بلغ ١٤٩ صوتاً، فكانت الأغلبية المطلوبة ٧٥ صوتاً. وبالتالي رُفض الاقتراح المقدم من مندوب ليتوانيا.

٢٤- وبناءً على اقتراح من رئيس اللجنة التنفيذية، تم الاتفاق على مواصلة المداولات باللغة الإنجليزية فقط نظراً للقيود على توفير خدمات الترجمة الفورية.

٢٥- ووفقاً لاقتراح قدمه مندوب الأرجنتين، أُجريَ تصويت ببدء الأسماء، بدءاً بليسوتو، على التعديلات التي أدخلت على مشروع نص القرار ١٧/٢ الوارد في الورقة WP/34 على النحو المقترح في الورقة WP/425. وجاءت النتائج على النحو التالي:

**المؤيدون: ٩٨ دولة** [أفغانستان، الجزائر، أنغولا، الأرجنتين، جزر البهاما، البحرين، بنغلاديش، بربادوس، بيلاروس، بنن، بوتان، بوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات)، بوتسوانا، البرازيل، بروندي دار السلام، بوروندي، الكاميرون، الرأس الأخضر، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، الصين، كولومبيا، جزر القمر، الكونغو، جزر كوك، كوت ديفوار، كوبا، قبرص، جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية، جمهورية الكونغو الديمقراطية، الجمهورية الدومينيكية، إكوادور، مصر، السلفادور، إثيوبيا، غابون، غامبيا، غانا، غواتيمالا، غينيا بيساو، غيانا، هايتي، هندوراس، الهند، إندونيسيا، إيران (جمهورية إيران الإسلامية)، جامايكا، كينيا، الكويت، قبرغيزستان، لبنان، ليسوتو، ليبيا، ماليزيا، ملديف، مالي، موريشيوس، ميكرونيزيا (ولايات ميكرونيزيا الموحدة)، المغرب، موزامبيق، ميانمار، ناميبيا، نيبال، نيكاراغوا، عمان، باكستان، بنما، باراغواي، بيرو، قطر، الاتحاد الروسي، رواندا، سانت لوسيا، سانت فنسنت وجزر غرينادين، ساموا، المملكة العربية السعودية، سيشيل، سيراليون، سنغافورة (فقط بالدرجة التي جعلت نص الفقرة ١٦ مسودة تستخدمها اللجنة لعمل مزيد التحريات ومزيد من التعديلات وإدخال مزيد من التحسينات)، جنوب أفريقيا، جنوب السودان، سري لانكا، السودان، سوازيلند، تايلاند، توغو، تونغوا، ترينيداد وتوباغو، تونس، أوغندا، الإمارات العربية المتحدة، جمهورية تنزانيا المتحدة، أوروغواي، أوزبكستان، فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، اليمن، زامبيا، زمبابوي]

**المعارضون: ٤٠ دولة** [أستراليا، النمسا، بلجيكا، البوسنة والهرسك، بلغاريا، كندا، شيلي، كرواتيا، جمهورية التشيك، الدانمرك، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، هنغاريا، آيسلندا، أيرلندا، إيطاليا، اليابان، لاتفيا، ليتوانيا،



لوكسمبورغ، مالطا، هولندا، نيوزيلندا، النرويج، بولندا، البرتغال، جمهورية كوريا، جمهورية مولدوفا، رومانيا، السنغال، صربيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد، سويسرا، المملكة المتحدة، الولايات المتحدة]

**الممتنعون عن التصويت: ٩** [بوركينا فاسو، كمبوديا، فيجي، كيريباتي، المكسيك، نيجيريا، الفلبين، تركيا، أوكرانيا]

ونظراً لأن عدد الأصوات المدلى بها بلغ ١٤٧ صوتاً، فكانت الأغلبية المطلوبة ٧٤ صوتاً. وبالتالي فقد تم قبول الاقتراح المقدم من مندوب الأرجنتين، وإعتمدت التعديلات على مشروع القرار ٢/١٧ المقترحة في الورقة WP/425 لإدراجها في تقرير اللجنة التنفيذية إلى الجلسة العامة بشأن البند ١٧ من جدول الأعمال (القسم المعني بتغير المناخ) (WP/378).

رُفعت الجلسة في الساعة ١٢٤٥.

## محضر الجلسة العاشرة

(الخميس، ٣ أكتوبر ٢٠١٣، الساعة ١٤٣٠)

### المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ١٧ من جدول الأعمال : حماية البيئة
- الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة  
(القسم المعني بحماية البيئة)
- ورقة مقدمة من الأرجنتين، والبرازيل، والصين، وكوبا، وغواتيمالا، والهند، وإيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وباكستان، وبيرو، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، وجنوب أفريقيا
- ورقة مقدمة من الأرجنتين، والبرازيل، والصين، وكوبا، وغواتيمالا، والهند، وإيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وباكستان، وبيرو، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، وجنوب أفريقيا
- ورقة مقدمة من الأرجنتين، والبرازيل، والصين، وكوبا، والهند، وإيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وباكستان، وبيرو، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، وجنوب أفريقيا
- ورقة مقدمة من الأرجنتين، والصين، وكوبا، والهند، وإيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وباكستان، وبيرو، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، وجنوب أفريقيا
- ورقة مقدمة من الأرجنتين، والبرازيل، والصين، وكوبا، وغواتيمالا، والهند، وإيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وباكستان، وبيرو، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، وجنوب أفريقيا

### ملخص المناقشات

البند ١٧ من جدول الأعمال : حماية البيئة

(القسم المعني بتغير المناخ)

الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة

- ١- استأنفت اللجنة التنفيذية أعمال جلساتها السابعة والثامنة والتاسعة (EX/7، وEX/8، وEX/9) للنظر في الورقة WP/378 بشأن هذا البند من جدول الأعمال، مقترنة بورقات العمل WP/424، و425، و426، و427، و432، التي اقترحت إدخال تعديلات على أصل مشروع القرار ٢/١٧ (بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ) الوارد في الورقة WP/34. وأشار رئيس اللجنة التنفيذية إلى أن التعديلات على مشروع القرار ٢/١٧ الواردة في الورقة WP/425 التي تم اعتمادها في الجلسة السابقة (EX / 9) ستدرج في النسخة النهائية من تقرير اللجنة الذي ستقدمه إلى الجلسة العامة. وفي اقتراح بأن تركز اللجنة على الفقرتين ١٨ و ١٩ من مشروع القرار ٢/١٧ المتعلقين بوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران الدولي، فقد أكد أنها تشكل سياسة الايكاو الأساسية لسنوات قادمة. ويجب أن يضع المندوبون في اعتبارهم أن

الغرض منها هو الدفاع عن مصالح الطيران الدولي، وإيجاد سبل من أجله لمكافحة تغير المناخ من خلال التحكم في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران.

٢- وبدأ مندوب الولايات المتحدة بالإعراب عن تعازي دولته لنيجيريا فيما يتعلق بالخسائر في الأرواح الناجمة عن الحادث الجوي الذي وقع في وقت سابق من ذلك اليوم في لاغوس. وفي سياق معالجة الشأن المتصل بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، فقد أثنى على التعليقات الافتتاحية (P/1) التي أدلى بها رئيس المجلس، السيد روبرتو كوبيه غونزاليس، كرئيس مؤقت للجمعية العمومية، وشدد على أهمية استكمال العمل الذي بذل من أجله الكثير من أجل المضي قدماً خلال فترة ولايته المتميزة. وتأكيداً منه على أهمية التركيز على الصورة الكبيرة، فقد شدد مندوب الولايات المتحدة على أن اتفاق الجمعية العمومية على وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق سيكون معلماً رئيسياً من شأنه أن يكمل العناصر الأخرى في سلة التدابير، مثل التدابير التكنولوجية والتشغيلية وأنواع الوقود البديلة المستدامة لأغراض الطيران. ومؤكداً من جديد على أن التركيز يجب أن يكون على العمل المتعدد الأطراف، فقال إنه حذر من السماح للخلافات الحادة حول وطنية أو إقليمية التدابير القائمة على آليات السوق بأن تشتت تركيز اللجنة وتصرفها عن من عملها. وأكد مندوب الولايات المتحدة أن دولته لم تدعم مطلقاً تطبيق خطة الاتحاد الأوروبي للاتجار بالانبعاثات (EU ETS) لشركات الطيران الأجنبية، وعارضت ذلك لأسباب مختلفة. ومع ذلك، فقد حاولت الولايات المتحدة في الوقت ذاته، خلال العام الماضي، أن تقوم بدور الوسيط والبحث عن أرضية مشتركة. وعلى أية حال فقد تم اعتماد مشروع القرار ٢/١٧ على النحو الوارد في الورقة WP/425. وبالتالي فقد حان الوقت للمضي قدماً.

٣- وفي إشارة إلى أن بعض الدول قد دأبت طيلة العامين الماضيين على تكرار الانتقاد لما يسمى عمل من جانب واحد من قبل الاتحاد الأوروبي وأكدت على أولوية العمل المتعدد الأطراف، فقد شدد مندوب الولايات المتحدة على أن الوقت قد حان للعمل. فالوفود لن تسمح بفشل مساعي الجمعية العمومية بينما كانت الايكاو هي الحارس للسفر الجوي الدولي. وفي إشارته إلى أن إطار التدابير القائمة على آليات السوق قد تم معالجته الآن، فقد حث مندوب الولايات المتحدة اللجنة على دعم نص الفقرتين ١٨ و ١٩ المقترحتين في الورقة WP/378 دون أي تعديلات إضافية من شأنها أن تند الجهود الرامية إلى وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في مهدها. وأكد أن قرار وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق عملاً بالفقرة ١٨ لم يكن أكثر من اتفاق على عملية لتطوير عناصرها الأساسية، التي يتعين الاتفاق بشأنها في الجمعية العمومية المقبلة في عام ٢٠١٦. فليس هناك أي قرار نهائي كان يجري اتخاذه بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وكانت هناك فرصة كبيرة لإثارة أي مسائل. ولاحظ مندوب الولايات المتحدة أن النص الحالي للفقرتين ١٨ و ١٩ قد تضمن بالفعل تغييرات لمعالجة مخاوف دول عديدة، مثل الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة، والحد الأدنى، والدراسات، وتدخل الدولة... الخ. وأشار إلى أن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق قد حظيت بالدعم والعمل الجاد من قبل اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، بمشاركة من جميع شركات الطيران العالمية تقريباً في محاولة لتفادي خلط اللوائح في مختلف الدول والأقاليم. وكانت صناعة الطيران هي المحرك لتطوير خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، كما كانت السبيل الوحيد لمعالجة انبعاثات الطيران بشكل مقبول. ووافق مندوب الولايات المتحدة هذا الرأي. وفي إشارة إلى أن هناك عنوانين رئيسيين يمكن أن يصدر عن الجمعية العمومية، أولهما أن الايكاو تحدثت ضد الإجراءات أحادية الجانب ومن أجل الإجراءات المتعددة الأطراف بشأن تغير المناخ، والثاني أن يبوء الأمر بالفشل، وشدد على ضرورة جعل العنوان الأول واقعاً.

٤- وافق مندوبو نيوزيلندا، والمكسيك، والاتحاد الروسي، وكندا، وجمهورية كوريا، والدانمرك على أنه ينبغي اعتماد الفقرتين ١٨ و ١٩ من الورقة WP/378 دون أي تعديل إضافي.

٥- وأكد مندوب الهند أنه في رأي دولته ودول أخرى عديدة، حتى بعد الانتهاء من الدراسات المتعلقة بالجوانب الفنية والمنافع البيئية، والآثار الاقتصادية وطرائق مثل هذه الخطة المنفذة بموجب الفقرة ١٨ من قرار الجمعية ٣٧-١٩، فإن الجدوى والفائدة العملية من وراء خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق كانت بعيدة عن التحقق. لذلك كان من الضروري إعطاء جميع الدول الأعضاء فرصة لمناقشة الجدوى والطابع العملي واتخاذ قرار في هذا الشأن قبل الشروع في تطوير مثل هذه الخطة

العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وقد انعكس ذلك في التعديلات المقترحة في الورقة WP/424 على مشروع القرار ٢/١٧، وبينما لم يحدد رعاة تلك الورقة الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في حد ذاتها، فإنهم يودون التأكيد من الجدوى والطابع العملي لها في حدود الهدف الطموح العالمي للنمو الخالي من الكربون (CNG) اعتباراً من عام ٢٠٢٠. وأبرز مندوب الهند، في هذا الصدد، أن هناك مخاوف جدية لدى عدد كبير جداً من الدول النامية بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، يتعين أخذها في الاعتبار قبل البدء في اتخاذ قرار بشأن هذه الخطة. وفي هذا السياق، لاحظ مندوب الهند، مع التقدير، أن الفقرة ٢١ (أ) من مشروع القرار ٢/١٧ الوارد في الورقة WP/34 قد تم تنقيحها بحيث أشارت إلى "الآثار البيئية والاقتصادية" للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في الفقرة ١٩ (أ) من مشروع القرار ٢/١٧ (WP/378)، وأن الفقرة الجديدة ١٩ (ب) قد أضيفت أيضاً بشأن تنظيم حلقات دراسية وحلقات عمل بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

٦- جزم مندوب الولايات المتحدة بأن السؤال ليس هو ما إذا كان من المناسب، أو من الممكن، النظر في جميع أنواع القضايا، بما في ذلك الجدوى والطابع العملي للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وإنما ما إذا كانت الوسائل المقترحة لذلك من شأنها أن تعرقل أو تؤخر إحراز التقدم. وفي معرض التشديد على أن الفقرات ١٩ (أ)، و(ب)، و(ج) من مشروع القرار ٢/١٧ (WP/378) تتيح فرصة كاملة للنظر في الجدوى والطابع العملي للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، فقد أشار مندوب الولايات المتحدة إلى أن الفقرة الفرعية (ج) قد طلبت إلى المجلس أن يحدد القضايا والمشاكل الرئيسية، بما في ذلك من أجل الدول الأعضاء، وتقديم توصية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق التي تعالج ذلك بشكل مناسب. ورأى مندوب الهند أن المشكلة في هذا الاقتراح هي أنه لن يمكن البدء في العمل على وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق إلا بعد الانتهاء من التحديد الكامل للجدوى والطابع العملي لها، بطريقة ما، من قبل الدول الأعضاء. وقد يستغرق بسهولة السنوات الثلاث المقبلة، ونتيجة لذلك، سيظل النقاش في الجمعية العمومية المقبلة في عام ٢٠١٦ حول نتائج الدراسات.

٧- كبديل للنص الوارد في الفقرة ١٨، بأن تطوير خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لا يمكن أن يتم إلا بعد تحديد الجدوى والطابع العملي لها من جانب الدول الأعضاء، فقد اقترح مندوب الولايات المتحدة اقتراحاً، بروح توافقية لا يرى معها ضرورة لتعديل الفقرة ١٨، إضافة عبارة "مع إيلاء الاعتبار للأعمال المدعو لها في الفقرة ١٩" بحيث تُقرأ "تقرر وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بالنسبة للطيران الدولي، مع إيلاء الاعتبار للأعمال المدعو لها في الفقرة ١٩". وتمسك بأن هذا النص المقترح يشكل تفويضاً مطلقاً للنظر في جميع القضايا التي تهم الدول الأعضاء، بما في ذلك الجدوى والطابع العملي للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. ومن شأنها أن تمكن الإيكو من التحرك على جميع المسارات في آن واحد، وإعطائها فرصة لتكون في وضع يمكنها من النظر فيما إذا كان يتعين المضي قدماً نحو خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في الجمعية العمومية المقبلة في عام ٢٠١٦.

٨- ولاحظ مندوب الاتحاد الروسي أن هذا التعديل المقترح قد انعكس أيضاً في الفقرة ٢-١ من الورقة WP/432 المقدمة من الأرجنتين، والبرازيل، والصين، وكوبا، والهند، وإيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وباكستان، وبيرو، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، وجنوب أفريقيا.

٩- ولاحظ رئيس اللجنة التنفيذية أن اقتراح مندوب الولايات المتحدة كان حلاً وسطاً يحقق التوازن بين النص الحالي للفقرة ١٨ والاقتراح المقدم من مندوب الهند. وأشار إلى أنه يمكن تعديل الفقرة ١٩ (ب) من مشروع القرار ٢/١٧ (WP/378) بحيث تشير إلى أن معالجة قضايا تتعلق بالجدوى والطابع العملي للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في الحلقات الدراسية وحلقات العمل المتوخاة.

١٠- ووجد مندوب شيلي أن مشروع القرار ٢/١٧، على النحو المعزز بموجب التعديلات الواردة في الورقة WP/425، وتم اعتماده في الجلسة السابقة (EX/9)، كان مقبولاً تماماً. وفي معرض ملاحظته، مع ذلك، أن اللجنة كانت بعيدة جداً عن التوصل إلى اتفاق بالإجماع في هذا الشأن، فقد أيد النص الذي يمثل حلاً وسطاً بشأن الفقرة ١٨ الذي اقترحه مندوب الولايات المتحدة.

- ١١- وأشار مندوب النرويج إلى أنه على الرغم من أن وفده كان هو من اقترح النص الحالي للفقرة ١٨ من مشروع القرار ٢/١٧، فإنه قبل التعديل الذي اقترحه مندوب الولايات المتحدة، وأيد تعليقاته تماماً.
- ١٢- وأعرب مندوب الصين عن تقديره للجهود المبذولة من قبل مندوب الولايات المتحدة وغيره للتوصل إلى نص توفيقى للفقرة ١٨. وكتعليق أولي، اقترح أن يكون تعديل تلك الفقرة على غرار المشار إليه في الفقرة ٢-١ من الورقة WP/432، التي كانت دولته راعياً مشاركاً فيها، بحيث تشير إلى أن الجمعية العمومية قررت العمل على وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران الدولي، مع الأخذ في الاعتبار للعمل المشار إليه في الفقرة ١٩، بدلاً من أنها قد قررت وضع مثل هذه الخطة. كما اقترح مندوب الصين إضافة فقرة فرعية جديدة تطلب بموجبها الجمعية العمومية من جميع الدول الأعضاء تقديم آرائها بشأن دراسة الجدوى التي قدمت إلى المجلس (انظر C/WP/13984؛ ٦/١٩٧). وكانت تلك مماثلة لواحدة من التعديلات المقترحة الواردة في الورقة WP/432 في الفقرة ٢-١ من الورقة WP/432 نظراً لأن الإطار الزمني لتنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق كان خاضعاً لمزيد من المناقشة.
- ١٣- تأييداً للاقتراح الوارد أعلاه بشأن الفقرة الفرعية الجديدة، أكد مندوب فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) أنه سيتمكن من أخذ آراء الدول الأعضاء بشأن جدوى الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في الاعتبار، مع مراعاة أن الدول تحقق تقدماً بخطى متباعدة وبالتالي فعليها مسؤوليات مختلفة. ولذلك فهو قد أيد التعليقات التي أدلى بها مندوب الهند، فضلاً عن روح التعاون السائدة التي من شأنها أن تساعد اللجنة على التوصل يرضي جميع الأطراف.
- ١٤- في معرض التعبير عن اعتراضه القوي على مداخلة مندوب الصين، أكد مندوب الولايات المتحدة أن مقترحاته كانت من النوع الذي يقصده تماماً، وأنها ستؤدي إلى تأخير وعرقلة إحراز التقدم. وفي تأكيده على عدم وجود مبرر لتغيير الصياغة المستخدمة في الفقرة ١٨ من "تقرر وضع" إلى "تقرر العمل على وضع" خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، ولاحظ أن النص تضمن بالفعل فقرات شرطية من أنواع كثيرة.
- ١٥- فيما يتعلق باقتراح حذف عبارة "اعتباراً من سنة ٢٠٢٠"، أشار مندوب الولايات المتحدة إلى أن الجمعية العمومية الماضية قد قررت في الفقرة ٦ من قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ "السعي إلى تحقيق هدف جماعي طموح، على المدى المتوسط، يتمثل في الإبقاء على صافي الانبعاثات العالمية من الكربون المتأتية من الطيران الدولي ابتداءً من عام ٢٠٢٠ على نفس المستوى" أي تحقيق النمو الخالي من الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠. ومن شأن قبول اقتراح مندوب الصين أن يبعث بإشارة إلى المجتمع الدولي بأن الايكاد ودولها الأعضاء غير جادين في وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، ومن شأنه أن يضعف من جهودهم للقيام بذلك.
- ١٦- تمسك مندوب الولايات المتحدة بعدم ضرورة السعي للحصول على آراء جميع الدول الأعضاء بشأن دراسة الجدوى قال نظراً لاتساع النطاق وكثرة الاعتبارات الوفيرة التي أعطيت للمشاكل والقضايا التي أثارها. وأكد على أنه إذا قبلت اللجنة التعديل الذي اقترحه الرئيس بشأن الفقرة ١٩ (ب)، فسيتم حينئذ مناقشة قضايا الجدوى والفوائد العملية للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من خلال الحلقات الدراسية وحلقت العمل المتوخاة بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وأشار مندوب الولايات المتحدة إلى أن المناقشة قد أثارته حماسه بشكل كامل حتى ذلك الحين، لأنه يرى أن هناك مجموعة واسعة جداً من الدول، المتقدمة منها والنامية، من جميع الأقاليم، وقد أبدت المضي قدماً في تطوير خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق على النحو المنصوص عليه في الفقرتين ١٨ و ١٩ من مشروع القرار ٢/١٧ في الورقة WP/378. وحث اللجنة بقوة للقيام بذلك، مع مراعاة التعديلات التي اقترحتها هو ورئيس اللجنة.
- ١٧- ومتحدثاً باسم المشاركين في الورقة WP/424، أعرب مندوب الهند عن تقديره لرئيس اللجنة لتفهمه لمخاوفهم بشأن الجدوى والطابع العملي للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، حيث أقر بأهمية هذه القضايا وعكسها في تعديله

المقترح على الفقرة ١٩ (ب) من مشروع القرار ٢/١٧ (WP/378). ومؤكداً رغبة المشاركين في أن تكون بناءة وتحقق صياغة يمكن تتفق عليها جميع الوفود، ولاحظ أن ذلك هو ما حول مندوب الصين فعله بتعديلاته المقترحة. وعلى أية حال، فلم تكن مقترحاته هي ذاتها تلك المقترحة في الورقتين WP/424 أو WP/432. وكان المشاركون في الورقة WP/424 على استعداد لإعادة النظر في نص الفقرتين ١٨ و ١٩، على أساس اقتراح الرئيس، لتحديد أفضل السبل لدمج القضايا الهامة المعنية بالجدوى والطابع العملي للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في مشروع القرار ٢/١٧. وأكد مندوب الهند مجدداً أنه لا يكفي مجرد قيام الخبراء بحصر وتقييم الجدوى والطابع العملي للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وإنما ينبغي للدول الأعضاء المشاركة مع المجلس في هذه العملية.

١٨- قدم بعد ذلك مندوب المملكة العربية السعودية، الورقة WP/426، باسم الأرجنتين، والبرازيل، والصين، وكوبا، والهند، وإيران (جمهورية إيران الإسلامية)، وباكستان، وبيرو، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، وجنوب أفريقيا، تلك الورقة التي اقترحت إضافة الفقرة الجديدة (ع) إلى المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي المرفقة بمشروع قرار ٢/١٧، بحيث تُقرأ على النحو التالي: "يجب أن تلتزم التدابير القائمة على آليات السوق بمبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة، وبمبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول النامية". وأشار إلى أن مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة فيما يتعلق بتغير المناخ قد تم اعتماده من خلال اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، في قمة الأرض في ريو في عام ١٩٩٢ كانت بمثابة أساس بروتوكول كيوتو لعام ١٩٩٧، الذي تدعو المادة ٢-٢ منه الدول إلى متابعة الحد أو الخفض من الانبعاثات الناجمة عن أنشطتها الجوية أو البحرية بالعمل من خلال الأيكاو ومن خلال المنظمة البحرية الدولية (IMO) على التوالي. واعتبر المشاركون في الورقة WP/426 أنه لا يمكن النظر في مسألة تغير المناخ برمتها على أساس مبادئ مختلفة في مختلف المحافل والهيئات. وبناءً على ذلك، فكان من الضروري مراعاة المبادئ التوجيهية التي اعتمدت أبان الاتفاقيات السابقة، لا سيما مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR). ولاحظ مندوب المملكة العربية السعودية أنه في حين أن الفقرة ١٠ من ديباجة مشروع القرار ٢/١٧ أقرت بمبادئ وأحكام المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة وبالقدرة الخاصة بكل دولة، إلا أن القرار لم يجسد ذلك في أي موضع آخر من القرار. ولهذا السبب، فقد المشاركون المذكورون أعلاه إضافة الفقرة الجديدة (ع). ومع ذلك، ففي ملاحظة أنه قد تم الإعراب عن مختلف وجهات النظر في هذا الشأن قبل العرض الرسمي للورقة WP/426، فقد طلب مندوب المملكة العربية السعودية أنه يتم طرح المسألة للتصويت ببناء الأسماء بمقتضى المادة ٤٦ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (الوثيقة Doc 7600). وأكد على أن الالتزام بالحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون يجب أن يقع على عاتق الدول وليس فقط على أولئك المعنيين بقطاع أوحده، قطاع الطيران.

١٩- أيد مندوب الهند هذه التعليقات تأييداً كاملاً، فضلاً عن اقتراح التصويت ببناء الأسماء. كما تحدث مندوب الأرجنتين مؤيداً التصويت ببناء الأسماء.

٢٠- تشجيعاً للمزيد من النقاش بشأن التعديل المقترح، أشار رئيس اللجنة التنفيذية إلى أن مشروع القرار ٢/١٧ (WP/378) قد اعترف ليس فقط بمبادئ وأحكام اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC) المتعلقة بالمسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة والقدرات الخاصة بكل دولة، وإنما أيضاً بمبادئ اتفاقية شيكاغو التي تقوم على عدم التمييز وعلى الفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي. وأعرب عن قلقه إزاء استخدام التصويت ببناء الأسماء، مؤكداً أن الأيكاو قد اعتمدت أساليب العمل التي مكنت من التوصل إلى التوافق وتقريب وجهات الخلاف.

٢١- ولاحظ مندوب اليابان أن دولته قد اعترفت بالحاجة الملحة للتصدي لآثار تغير المناخ، وأن القيام بذلك أمرٌ ذو أولوية قصوى للمجتمع الدولي. وكان لليابان وجهة نظر قوية بأنه ينبغي للايكاو، في هذا الوقت، تولي دور ريادي قوي في معالجة مسألة الطيران الدولي وتغير المناخ. وأنها اعتقدت اعتقاداً راسخاً بأنه كان من الضروري لهذه الجمعية التوصل إلى اتفاق مثمر على أساس التقدم والإنجازات التي تحققت نتيجة للمناقشات المطولة التي جرت بالفعل. وفي هذا الصدد، فقد أيدت اليابان بقوة الورقة WP/378، والتعليقات التي أدلى بها مندوب الولايات المتحدة بشأن ضرورة وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق

لإظهار الالتزام القوي من جانب المجتمع الطيران الدولي القوي بمعالجة هذه القضية العالمية تحت قيادة الايكاو. وفي إشارة إلى الورقة WP/426، دعمت اليابان الموقف الذي أعرب عنه مندوب الولايات المتحدة، من وجهة نظره القوية بأن مبدأ الاتفاقية الإطارية بشأن تغيير المناخ المتمثل في المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR) يتنافى مع مبادئ الايكاو التي تقوم على عدم التمييز وعلى التعددية.

٢٢- أيد مندوب نيوزيلندا والدانمرك التعليقات التي أدلى بها مندوب اليابان بشأن مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة.

٢٣- أيد مندوب المكسيك بقوة إدراج مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR) في مرفق مشروع القرار ٢/١٧ عبر الفقرة الجديدة المقترحة (ع)، حتى وإن اعتبرت زائدة عن الحاجة، وذلك نظراً لأن ديباجة الفقرة ١٠ منه قد اعترفت بهذا المبدأ. وعلى أية حال، فقد أكد على أنه ينبغي أن تتضمن تلك الفقرة المقترحة (ع) أيضاً مبدأ عدم التمييز. كما ينبغي أن تأتي الإشارة إلى هذا المبدأ في بداية الفقرة وقبل الإشارة إلى مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة ومبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول النامية. وعلاوة على ذلك، فإنه ينبغي الاستعاضة عن عبارة "تلتزم" بعبارة "يجب أن تُراعى".

٢٤- وفي معرض إشارته إلى أن دولته كانت ضمن المشاركين في الورقة WP/426، فقد حث مندوب الاتحاد الروسي الدول الأخرى على تأييدها بهدف التوصل إلى موقف توافقي بشأن مشروع القرار ٢/١٧. وإعراياً منه عن تأييده لمبدأ عدم التمييز، كأحد المبادئ الأساسية لاتفاقية شيكاغو، أكد أن ذلك لا ينطبق فقط على القرار الموجود قيد المناقشة، وإنما كان القوة الموجهة وراء جميع أعمال الايكاو، وفي الواقع وراء جميع هيئات منظومة الأمم المتحدة في جميع أنحاء العالم.

٢٥- وأشارت مندوبة كولومبيا إلى أن دولتها كانت مؤيدة للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، التي من شأنها أن تؤدي إلى خفض غازات الدفيئة الناتجة عن قطاع الطيران. وأيدت جميع التدابير الرامية إلى حماية البيئة، لا سيما التدابير التشغيلية والتكنولوجية واستخدام أنواع الوقود البديلة المستدامة لأغراض الطيران. وكانت كولومبيا ترى أن التدابير القائمة على آليات السوق تعتبر تدابير تكاملية وانتقالية إلى أن يتم تحقيق أهداف طموحة تشغيلية وعالمية لخفض انبعاثات الطيران. وأيدت مبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة، الذي يُعتبر أساس الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي. وهذا المبدأ لا يتعارض، في رأيها، مع مبدأ عدم التمييز الذي تتضمنه اتفاقية شيكاغو. ولذلك فإن كولومبيا تؤيد الفقرة الجديدة (ع) على النحو الوارد في الورقة WP/426.

٢٦- أكد مندوب فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) أن التدابير التشغيلية قد مكنت من إحراز تقدم كبير في مجال الحد من انبعاثات الطيران.

٢٧- وأشار مندوب كندا إلى أن دولته تشاطر الرأي القائل بضرورة تولى الايكاو دور القيادة في هذه المسألة التي واجهت جميع الدول الأعضاء، بما في ذلك تلك الموجودة في الجمعية العمومية. وفي إطار التأكيد على أن مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة يتعارض ببساطة مع مبادئ الايكاو، وردد تعليقاً أدلى من قبل رئيس المجلس مفاده أن نمو الطيران الدولي حتى الآن لم يكن في حاجة أبداً إلى الاعتماد على مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة بين الدول. وكان لكندا وجهة نظر بأن الإشارة إلى الفقرة المقترحة الجديدة (ع) لن تؤدي سوى إلى عرقلة التقدم الذي يجب على الايكاو إحرازه في هذه المسألة على مدى السنوات الثلاث المقبلة، وبالتالي عرقلة التنمية المستدامة للطيران الدولي. وفي هذا الصدد، أيدت كندا مداخلات مندوبي الولايات المتحدة ونيوزيلندا واليابان وغيرهم.

٢٨- وأكد مندوب جمهورية كوريا أن الخطابة لن تكون كافية لإقناع الهيئات الأخرى للأمم المتحدة بأن الايكاو تقوم بدورها الريادي بفعالية في معالجة انبعاثات الطيران، وأنه كان من الضروري إحراز هذه الجمعية العمومية لتقدم ملموس. مشيراً إلى أن أكبر شغل له كان التخوف من إزاحة الايكاو عن دورها الريادي في المستقبل لصالح اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ، وشدد على أهمية البرهنة للعالم على أن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق ستنشأ من الايكاو. ومؤكداً على

أن هذه النقطة يجب أن تظهر بوضوح في مشروع قرار الجمعية العمومية ٢/١٧، فقد أعرب مندوب جمهورية كوريا عن دعمه القوي للفقرتين ١٨ و ١٩ الواردتين في الورقة WP/378.

٢٩- واستهل مندوب الصين كلمته بالإعراب عن تعازيه لدولة نيجيريا من أجل الحادث الجوي الذي وقع في لاغوس. مبيناً أن ذلك الحادث قد أظهر بوضوح ضرورة تقديم مجتمع الطيران الدولي المساعدة والدعم للدول النامية في مجال مراقبة السلامة، وأكد على أنه ينبغي توفير هذه المساعدة والدعم في مجال حماية البيئة أيضاً. وتأكيداً منه على أهمية الالتزام بمبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة في صياغة الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، فقد أيد مندوب الصين، بشكل كامل، إدراجها في الفقرة المقترحة الجديدة (ع) المنصوص عليها في الورقة WP/426، التي كانت دولته أحد راعيها، نظراً لأنها تخفف العبء عن كاهل دول النامية وتتفادى التأثيرات السلبية في اقتصاداتها وسلامة طائراتها.

٣٠- في إشارة إلى الورقة WP/426، التي شاركت دولته أيضاً في تقديمها، جزم مندوب الهند بأنه في حين استشهدت فقرات ديباجة مشروع القرار ٢/١٧ بمبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة وبمبادئ الفرص المتكافئة والعدالة وعدم التمييز من أجل تطوير الطيران الدولي، كان هناك فارق كبير بينهما. فمبادئ عدم التمييز والفرص المتكافئة والمنصفة قد تم تضمينها في اتفاقية شيكاغو، التي تعمل الايكاو تحت مظلتها، بينما مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة غير منصوص عليه في اتفاقية شيكاغو، إذ لم يكن تغير المناخ يثير قضية وقت أن تم اعتمادها في عام ١٩٤٤. والآن، بعد أن أدخلت إلى مناقشات مجتمع الطيران الدولي، فما كان الصواب إلا تحقيق المبادئ التي قررت اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بموجبها مناقشة هذا الأمر في عام ١٩٩٢. ولهذا السبب فإن المشاركين في الورقة WP/426 يقترحون إدراج مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتبادلة، الذي أقرته بالفعل فقرات الديباجة، في المبادئ التوجيهية في المرفق بمشروع القرار ٢/١٧ كفقرة جديدة (ع). أما القول بأن المبادئ التوجيهية لم تذكر مبادئ عدم التمييز والفرص المتكافئة والمنصفة، فليس عائقاً لأنها قد تجسدت بالفعل في اتفاقية شيكاغو، التي التزمت بها جميع الدول الأعضاء. وبالتالي فإن المشاركين في الورقة WP/426 اعتبروا أن الإشارة إلى مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتبادلة في ديباجة مشروع القرار ٢/١٧ لم تكن كافية، ومن الأهمية البالغة أن يجري إدراجها في المبادئ التوجيهية المرفقة به.

٣١- وفي إشارة إلى أن مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتبادلة قد استرشدت بها المناقشات الجارية بشأن تغير المناخ تحت مظلة الاتفاقية الإطارية بشأن تغير المناخ بهدف إبرام اتفاق جديد ليحل محل بروتوكول كيوتو بعد عام ٢٠٢٠، فقد أكد مندوب الهند ضرورة اتساق المبادئ التي تظل هذه المناقشات الدائرة سواء تحت مظلة الاتفاقية الإطارية أو في الايكاو أو في أي محل آخر. وأكد على الأهمية البالغة لمبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتبادلة للدول النامية، بغض النظر عن مرحلة تنميتها، بما في ذلك في سياق الايكاو.

٣٢- ولاحظ مندوب الهند أن الفقرة الجديدة المقترحة (ع) قد أشارت أيضاً إلى مبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول النامية، وقد استخدمت المصطلحات ذاتها في الفقرة ٦ (أ) من قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ وأماكن أخرى في هذا القرار. وقد أشار مشروع القرار ٢/١٧ المنصوص عليه في الورقة WP/378، إلى هذا المبدأ بثلاثة طرق مختلفة: فالفقرة ١٧ أشارت إلى "الظروف الخاصة لكل دولة"؛ والفقرة ٢٠ أشارت إلى "الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة، وخاصة الدول النامية"؛ بينما أشارت الفقرة ٢١ إلى "الظروف والاحتياجات المعنية للدول النامية". وفي معرض التأكيد على أنه لا يجب طرح مبدأ واحد بثلاث صيغ مختلفة، فقد كرر مندوب الهند الطلب الوارد في الورقة WP/424 إلى بأنه يتعين الإشارة إلى مبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول النامية في مشروع القرار ٢/١٧ بأكمله.

٣٣- ولاحظ مندوب سنغافورة أن التقدم الطيب الذي أحرزته الايكاو على مدى سنوات عديدة كان ممكناً بسبب الحفاظ على التوازن الدقيق بين مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة ومبدأ عدم التمييز، وهي مبادئ تتمسك بها بقوة كل من الدول المتقدمة والنامية، وقد خشي أن يؤدي الإخلال بهذا التوازن الدقيق، إلى تحول عمل الايكاو إلى القسوة وخنق التقدم المُنجز. وفي إشارة إلى الورقة WP/426، حث مندوب سنغافورة بقوة على الحفاظ على هذا التوازن من أجل الوحدة، وعلى أن تشير الفقرة



الجديدة المقترحة (ع) إلى مبدأ عدم التمييز، إضافة إلى مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة، وعلى نفس المستوى. وبدلاً لذلك، ينبغي للجنة أن تقبل مشروع القرار ٢/١٧ في شكله الحالي، مع الإشارة في ديباجته إلى هذان المبدأين.

٣٤- وأشار مندوب الأرجنتين إلى أن دولته لم تجد أي تناقض بين مبادئ الاتفاقية شيكاغو من عدم التمييز والفرص المتكافئة والمنصفة ومبدأ اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية للمسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة. وأشار إلى أنه وفقاً لمبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة، كان من الضروري معاملة الدول النامية التي لا تتحمل مسؤولية تاريخية عن تغيير المناخ بطريقة مختلفة عن الدول المتقدمة التي تتحمل هذه المسؤولية. وفي إطار الإشارة إلى أن المادة ٢-٢ من بروتوكول كيوتو دعت الدول المتقدمة إلى الوفاء بالتزاماتها بالحد من انبعاثات الطيران الناتجة عنها بالعمل من خلال الايكاو، فقد أكد مندوب الأرجنتين أنه يجب على الدول النامية حماية مصالحها وحقوقها وعدم قبول تدابير تفرض عليها تكاليف إضافية، بل وربما تعرض تميزتها للخطر. ولهذا السبب فإن المشاركين في الورقة WP/426، التي كانت الأرجنتين من بينهم، قد قدموا مقترحهم بالفقرة الجديدة (ع). وقد رغبوا في العمل مع الايكاو خلال جلسات المجلس القادمة لضمان وجود خطة عالمية يمكنهم دعمها للتدابير القائمة على آليات السوق. وبالتالي فإن الدول النامية بحاجة إلى ضمان بأن مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة سيُدرج ضمن المبادئ التوجيهية الواردة في مرفق مشروع القرار ٢/١٧ التي ستستخدم في تصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق. وتشديداً على ضرورة التوصل إلى توافق والإسراع بالمضي قدماً، فقد أعرب مندوب الأرجنتين عن تأييده لمقترح التصويت ببناء الأسماء بشأن الورقة WP/426.

٣٥- في تسليط للضوء على أهمية وجود خطة عالمية متوازنة للتدابير القائمة على آليات السوق تحت مظلة الايكاو، أكدت مندوبة دولة الإمارات العربية المتحدة أنها ستحمي قطاع الطيران من فرض إجراءات أحادية من جانب الدول أو الأقاليم تكون لها تداعيات اقتصادية سلبية. ولذا كان من المهم دعم الايكاو منظمة الطيران المدني الدولي في نشر رسالتها بأنها كانت ملتزمة بالاضطلاع بمهام محددة بدعم من جميع الدول الأعضاء. وأكدت أن أي مسعى لإضعاف النصوص ذات الصلة التي سبق أن تمت الموافقة عليها في قرار الجمعية ٣٧-١٩ من شأنه أن يؤدي إلى عدم الوفاء بهذا الالتزام.

٣٦- وتصديقاً للتعليقات التي أدلى بها مندوبو المملكة العربية السعودية، والهند، والأرجنتين وغيرهم، أكد مندوب البرازيل أنه لا يوجد تناقض بين مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة ومبدأ عدم التمييز. وترى البرازيل أن تلك المبادئ يمكن اعتبارها مبادئ توجيهية مشتركة لعمل الايكاو بشأن هذه المسألة على سبيل التوافق، كما هي للعمل ذي الصلة الذي تضطلع به المنظمة البحرية الدولية (IMO).

٣٧- وافق مندوب الدانمرك المتحدثين السابقين بأن الوقت قد حان للايكاو لتبوء الريادة في مجال تطوير خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. ورأى أن الورقة WP/378 تشكل أساساً متيناً للعمل الذي يتعين على الايكاو الاضطلاع به في هذا المجال، وقد دعم بالتالي التعليقات التي أدلى بها مندوبو الولايات المتحدة، ونيوزيلندا، وجمهورية كوريا، وكندا، والمكسيك، ضمن جملة أمور.

٣٨- في معرض ملاحظته أن هناك فارقاً جوهرياً بين الاتفاقية الإطارية للأمم المتحدة بشأن تغيير المناخ، حيث أمضى معظم وقته، وبين الايكاو، فقد أشار مندوب الولايات المتحدة إلى أن مبدأ عدم التمييز لدى الايكاو كان متعلقاً بعدم تشويه السوق. وبنفرد مجال الطيران تقريباً بأن به ساحة تنافسية حقيقية على نطاق العالم، حيث بعض أفضل شركات الطيران وأكثرها تنافسية ونجاحاً كانت في دول نامية. فليست القضية هي ما إذا كانت الدول محدودة الموارد المالية و/أو كانت في حاجة إلى مساعدة تقتضي منحها نوعاً من المعاملة أو الإقرار بشكل خاص، كما كان الحال في الاتفاقية الإطارية بشأن تغيير المناخ. وفي إشارة إلى أن مبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة قد وُضِعَ بشكل خاص للايكاو، فقد أكد مندوب الولايات المتحدة على أنه يختلف عن مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة من حيث أن تلك المعاملة الخاصة تمنح للدول على أساس وضعها كبلدان نامية، حتى وإن كانت شركات الطيران لديها أفضل وأكثر فعالية ونجاحاً من شركات طيران من دول متقدمة. وتلك كانت المشكلة:

إنها قضية التنافسية في جوهر الأمر. لذلك فقد عارضت الولايات المتحدة الفقرة الجديدة (ع) الواردة في الورقة WP/426، حتى مع التعديل الذي اقترحه مندوب سنغافورة الذي حسن النص.

٣٩- وإعراياً عن دعم الورقة WP/426، أكد مندوب مصر أن إدراج مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة في الفقرة الجديدة المقترحة (ع) من شأنه أن يسهل تحقيق وضع أهداف الدول النامية في مجال الطيران المدني الدولي.

٤٠- وفي حديثه أيضاً تأييداً للفقرة (ع)، تمسك مندوب بيرو بأنه لا يوجد تعارض بين مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة ومبدأ عدم التمييز. وأكد، على العكس من ذلك، أن إدراج مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة في الفقرة (ع) سيعزز مشروع قرار ٢/١٧ ويكسبه الاتساق والتلاحم اللازمين مع ما يجري تطويره من اتفاقات وعمل على المستوى الدولي تحت مظلة الاتفاقية الإطارية بشأن تغير المناخ.

٤١- وفي معرض ملاحظة أن نتائج المناقشات السابقة، سواء في الجمعية العمومية والمجلس، بشأن توافق مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة مع اتفاقية شيكاغو، قد انعكست في أصل مشروع نص القرار ٢/١٧ على النحو الذي قدمه المجلس في الورقة WP/34 الذي عدّله لاحقاً لرئيس اللجنة التنفيذية في الورقة WP/378 في ضوء الآراء المُعرب عنها، فقد أكد مندوب بلجيكا أنه ينبغي للجنة البناء على التوازن الدقيق الذي تحقق في الورقة WP/378 بدلاً من الإخلال بهذا التوازن والدخول في حلقة مفرغة.

٤٢- وفي ضوء الآراء المُعرب عنها، اقترح رئيس اللجنة التنفيذية إجراء التغييرات التالية على مشروع القرار ٢/١٧ الوارد في الورقة WP/378: يجري تعديل الفقرة ١٨ بإضافة عبارة "مع إيلاء الاعتبار للأعمال المدعو لها في الفقرة ١٩" إلى نهايتها؛ وتعديل الجملة الأولى من الفقرة ١٩ بإضافة عبارة "بدعم الدول الأعضاء" بعد عبارة "تطلب إلى المجلس"؛ وتعديل الجملة الأولى من الفقرة ١٩ (أ) إضافة عبارة "بما في ذلك الجدوى والطابع العملي" بعد عبارة "للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق".

٤٣- بناءً على دعوة من الرئيس، عرض المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي وجهات نظر صناعة الطيران في جميع أنحاء العالم مجتمعة، ممثلة في الجمعية العمومية من خلال المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، والمجلس التنسيقي الدولي لتنسيق لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA). وفي معرض لفت الانتباه إلى اتفاق جماعي من جانب الصناعة بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، المقدمة في الورقة WP/68 التنقيح رقم ٣ (EX/4)، فقد أكد أنه كان يجب على الأطراف المعنية من أوساط الصناعة أن تجاوز خلافاتهم وقبول بعض التنازلات من أجل التوصل إلى توافق في الآراء. ولم يسبق لصناعة بأكملها أن اتخذت موقفاً مشتركاً من قضية تغير المناخ، ولكن هذا هو بالضبط ما فعلته صناعة الطيران.

٤٤- وأشار المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي إلى أن واضعي اتفاقية شيكاغو، في عام ١٩٤٤، قد اتفقوا فيما بينهم على مبادئ وترتيبات معينة من أجل أن "تطوير الطيران المدني الدولي بطريقة آمنة ومنظمة، وإنشاء خدمات النقل الجوي الدولي على أساس من تكافؤ الفرص، وتشغيله بشكل اقتصادي سليم" (راجع الديباجة، الفقرة ٣). وكانت تلك هي الروح ذاتها التي عملت بها أوساط صناعة الطيران نحو تطوير خطة عالمية واحدة للتدابير القائمة على آليات السوق، تحافظ على تكافؤ الفرص والمنافسة العادلة وتحترم الظروف الخاصة والقدرات المناظرة لكل دولة. ونظرت صناعة الطيران إلى الايكاو باعتبارها الكيان الذي حمى تناغم النظام العالمي للقواعد مما مكن من توفير الخدمات الجوية بطريقة سليمة وآمنة وموثوق بها. وكانت تلك الخدمات هي العمود الفقري لاقتصاد العالم اليوم، بما توفره من ربط للمجتمعات والتجارة والسياحة في كل من البلدان المتقدمة والنامية في جميع أنحاء العالم. وكانت قيادة الايكاو المستمرة لمسألة وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق أمراً حاسماً لصناعة الطيران. ورأى اتحاد النقل الجوي الدولي أنه ينبغي النظر إلى الخطة العالمية الواحدة للتدابير القائمة على آليات السوق كإجراء مكمل ضروري لجهود الايكاو الرامية إلى تحسين التطورات التكنولوجية والتشغيلية والبنية التحتية. وكان التوصل إلى طرائق لمثل هذه الخطة من أجل ضمان السلامة البيئية والبساطة الإدارية، وقبل كل شيء، للحد من المنافسة وتشويه السوق أمراً فائق الحساسية.

وبالتالي فإن صناعة الطيران وقفت وقفة واحدة من أجل حث الدول على تقديم التزام واضح لا لبس فيه بالطلب إلى مجلس الايكاو أن يضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي، لعرضها على الجمعية العمومية القادمة في عام ٢٠١٦.

٤٥- من أجل تسهيل عمل المجلس في تحقيق أفضل اقتراح محتمل لمثل هذه الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، فقد حثت صناعة الطيران الدول على عدم فرض قيود وشروط على هذا العمل بينما لا يزال في هذه المرحلة المبكرة جداً. ولذلك فقد نادى بدعم النص الذي اقترحه الرئيس للفقرتين ١٨ و ١٩ من مشروع القرار ٢/١٧ (أنظر الفقرة ٤٢ أعلاه). وكانت صناعة الطيران شعرت بقلق بالغ من أن يحدث عدم إمداد للمجلس باتجاه واضح، غير مقيد بشروط سياسية، أو ما قد يكون أسوأ بسبب عدم وجود اتجاه على الإطلاق، بشكل يهدد باستنكار من جانب الركاب ومشغلي الخدمات الجوية في جميع أنحاء العالم، في البلدان المتقدمة والنامية، مع خليط من الضرائب والرسوم والتدابير المتضاربة التي من شأنها أن تعرقل بالتأكد النمو المستدام للطيران في المستقبل.

٤٦- وأكد المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي أن الطيران كان قوة للخير، ويرجع ذلك إلى العمل الشاق الذي اضطلعت به الايكاو لعدة عقود. كما كان دافعاً لا غنى عنه لتحقيق النمو المستدام والتنمية في جميع أنحاء العالم. فصلحية الطيران للنمو وقدرته المستمرة على جلب المنافع الاجتماعية والاقتصادية للمجتمع العالمي اعتمد على قدرته على معالجة تأثيراته على البيئة بشكل صحيح. وفي سياق تأكيده على أن تلك كانت لحظة تاريخية، وأن صناعة الطيران العالمية في حاجة للمساعدة والدعم من الايكاو، منظمة الطيران المدني الدولي والدعم، فقد حث المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي الوفود على اتخاذ خطوة جريئة إلى الأمام، على غرار ما فعلته الصناعة، لتأمين صناعة طيران ناجحة ومستدامة بيئياً من أجل المستقبل.

٤٧- تم الاتفاق على استئناف النظر في هذا البند من جدول الأعمال في الاجتماع القادم.

٤٨- رُفعت الجلسة في الساعة ١٧:٠٠.

محضر الجلسة الحادية عشرة  
(الخميس، ٣ أكتوبر ٢٠١٣، الساعة ١٨٣٠)

المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ١٧ من جدول الأعمال : حماية البيئة  
- الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة  
(القسم المعني بحماية البيئة)

ملخص المناقشات

- البند ١٧ من جدول الأعمال : حماية البيئة  
(القسم المعني بتغير المناخ)

الموافقة على مشروع نص التقرير لتقديمه إلى الجلسة العامة

- ١- استأنفت اللجنة التنفيذية أعمال جلساتها السابعة والثامنة والتاسعة والعاشر (EX/7، EX/8، EX/9، وEX/10) للنظر في هذا البند من جدول الأعمال بناءً على الورقة WP/378 والورقات ذات الصلة: WPs/424، و425، و426، و427، و432.  
٢- وأشار رئيس اللجنة التنفيذية إلى أنه قد اقترح، في نهاية الجلسة السابقة، الفقرتين ١٨ و١٩ (أ) من مشروع القرار ٢/١٧ الوارد في WP/378 ليصبح نصهما كالتالي:  
"١٨- تقرر وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بالنسبة للطيران الدولي، مع إيلاء الاعتبار للأعمال المدعو لها في الفقرة ١٩؛  
١٩- تطلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، أن:

(أ) يختتم الأعمال المتعلقة بالجوانب الفنية والآثار البيئية والاقتصادية وطرائق هذه الخيارات الممكنة للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك الجدوى والطابع العملي، ومع مراعاة الحاجة إلى تطوير الطيران الدولي ومقترح قطاع الطيران وسائر المستجدات الدولية، حسب الاقتضاء، ومن دون إخلال بالمفاوضات الجارية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛".

وفي إشارة إلى المناقشة التي دارت في الجلسة الماضية للجنة (EX/10) بشأن الورقة WP/426، فقد دعا بعد ذلك إلى تلقي مقترحات إضافية للفقرة الجديدة (ع) لإدراجها في المرفق بالقرار المذكور، التي تحدد المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي.

- ٣- ولاحظ مندوب سنغافورة أن بعض الوفود قد شعرت بعدم الارتياح للنص التوفيق للفقرة (ع) الذي اقترحه سلفاً في الجلسة (EX/10)، وأشار فيه إلى مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة ومبدأ وعدم التمييز، ولأسباب عديدة، منها ما هو ذو حساسية سياسية إزاء المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة. وفي روح من تقادي المزيد من الانقسام ومحاولة تحقيق أكبر قدر من التوافق من أجل تحقيق الوحدة، فقد اقترح نصاً توفيقياً بديل على غرار "يجب أن تُراعى التدابير القائمة على آليات السوق الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول النامية مع الخفض إلى أدنى حد ممكن من تشويه السوق؛". وأيد مندوب الولايات المتحدة هذا الاقتراح الثاني.

٤- وفي معرض ملاحظة أن المناقشات غير الرسمية التي جرت عقب رفع الجلسة السابقة قد ركزت على المبادئ الثلاثة: المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة، والظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول النامية، وعدم التمييز، فقد أعرب مندوب الهند عن أنه فوجئ بهذا الاقتراح. وأكد أن تطبيق مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة في الفقرة الجديدة (ع) لم يعن عدم قبول الدول للالتزاماتها بموجب قرارات اتفاقية شيكاغو والجمعية العمومية. وأكد مندوب الهند على أن مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة قد غطى مفهوماً هاماً لم يغطه أي من المبدأين الآخرين، وهو الطوعية. وأشار إلى أن بعض الوفود قد أصرت على إدراج مفهوم الاتفاق المشترك في الفقرة ١٦ من مشروع القرار ٢/١٧ كما رغبوا في إدخال مفهوم الطوعية ذاته في تنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق. وكان فهمه للمناقشات غير الرسمية أن الفقرة المقترحة (ع) الواردة في الورقة WP/426 سَتُعدّل بالاستعاضة عن عبارة "تلتزم" بعبارة "يجب أن تُراعى"؛ وإضافة العبارة "وقدرات كل منها"، بعد العبارة "المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة"؛ وإضافة العبارة "ومبدأ عدم التمييز والفرص المتكافئة والمنصفة" بعد عبارة "البلدان النامية". وبالتالي تُقرأ الفقرة (ع) الجديدة على النحو التالي: "يجب أن تُراعى التدابير القائمة على آليات السوق مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة وقدرات كل منها، والظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول النامية، ومبدأ عدم التمييز والفرص المتكافئة والمنصفة".

٥- في إطار توضيح مفهوم الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة، لاحظ مندوب اليابان أن الايكاو قد أدخلته كحل للتضارب بين مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، و مبدأ عدم التمييز لاتفاقية شيكاغو. وفي حين كان فهمه لمناقشات المجلس أن أعضاء المجلس لم يعترضوا على تطبيق مبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة، لا سيما الدول النامية، فقد أكد على أن هذا المفهوم ينطبق أيضاً على الدول المتقدمة. ولهذا السبب فقد أشارت الفقرة ٢٠ من مشروع القرار ٢/١٧ إلى أنه "تتقرر أن تراعى التدابير القائمة على آليات السوق والظروف والقدرات الخاصة بكل دولة، وخاصة الدول النامية، مع تجنب اختلال الأسواق؛". ولذلك فقد رأى مندوب اليابان عدم وجود مبرر لإضافة وصف لمبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة في الفقرة الجديدة (ع)، حيث سيكون زائداً عن الحاجة. ومع ذلك، فإذا أيد غالبية المندوبين الاقتراح الذي تقدم به مندوب سنغافورة، فإنه سيوافق حينئذ على استخدام نص الفقرة ٢٠ الحالي من أجل الفقرة الجديدة (ع)، على النحو الوارد في الورقة WP/378.

٦- وكان مندوب الاتحاد الروسي مستعداً لقبول النصوص المقترحة للفقرتين ١٨ و ١٩ من مشروع القرار ٢/١٧، الذي كان متماشياً مع موقف دولته. وفي إشارة للفقرة الجديدة (ع) للمرفق، فقد بين أنه في حين لم تكن الإشارة فيها إلى مبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة مرضية جداً، للاتحاد الروسي على الأقل، فقد رأته دولته أنها مثلت حلاً وسطاً مقبولاً في هذه المرحلة. وكان الاتحاد الروسي على استعداد للموافقة على النص المقترح من أجل حماية مصالح الدول النامية، وناشد الدول الأخرى على أن تحذو حذوها لتمكين اللجنة من المضي قدماً.

٧- في إشارة إلى أن اللجنة التنفيذية قد توصلت بالفعل إلى اتفاق بشأن مبدأ التنفيذ الطوعي للتدابير القائمة على آليات السوق، أكد مندوب الاتحاد الروسي أنه إنجاز كبير أحدث تقارباً بين مواقف الوفود. وحث اللجنة على الذهاب إلى ما هو أكثر من ذلك وقبول اقتراح الرئيس للفقرة الجديدة (ع). وفي حين أنه أبدى تعاطفاً كبيراً مع اقتراح مندوب سنغافورة، فقد أعرب عن رغبته في الاستماع إلى آراء الدول النامية في هذا الشأن، فإذا كانت راضية، سيقبلها الاتحاد الروسي أيضاً.

٨- في تأييد للاقتراح المقدم من مندوب الهند، شجع مندوب الصين الدول المتقدمة على أن تحذو حذو الاتحاد الروسي وأن تكون مرنة وداعمة للدول النامية، وأن توافق أيضاً على الاقتراح.

٩- مع ملاحظة أن النص الذي اقترحه مندوب سنغافورة كان مماثلاً لذلك النص المستخدم في الفقرة ٢٠ من مشروع القرار ٢/١٧، فقد تمسك مندوب المملكة العربية السعودية بأنه لم يلب تطلعات الدول النامية. ولكن كان يمكنه قبول اقتراح مندوب الهند كحل وسط.

١٠- وبناءً على التغييرات التي اقترحتها للفقرتين ١٨ و ١٩ (أ) من مشروع القرار ٢/١٧ ومناقشات اللجنة، اقترح الرئيس، كحل وسط، أن يكون نص الفقرة جديدة (ع) من المرفق كالتالي: "يجب أن تُراعى التدابير القائمة على آليات السوق مبدأ المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة وقدرات كل منها، والظروف والقدرات الخاصة بكل دولة، ومبدأ عدم التمييز والفرص المتكافئة والمنصفة؛". وأن توافق اللجنة على مشروع تقريرها إلى الجلسة العامة بشأن البند رقم ١٧ (القسم المعني بتغير المناخ) المنصوص عليه في الورقة WP/378 بمقتضى تلك التعديلات. وأيد هذا المسار المقترح للعمل مندوبو كل من المكسيك، والهند، وجنوب أفريقيا، والمملكة العربية السعودية، والاتحاد الروسي، والصين، وبوركينا فاسو، وبيرو، والكونغو، وكولومبيا، ومصر، وكوبا، والأرجنتين، وفنزويلا (الجمهورية البوليفارية)، والإمارات العربية المتحدة، والسودان، ولبنان، وإيسلندا، واليابان الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني].

١١- وأعرب مندوب نيجيريا عن قلقه إزاء اتخاذ عدد من القرارات بشأن مشروع القرار ٢/١٧ بالتصويت ببناء الأسماء، وتلك لم تكن ممارسة معهودة للايكاو لفترة طويلة. ففي حين أنه كان من حق المندوبين، في إطار النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (الوثيقة 7600 Doc)، تقديم اقتراحات واقتراحات مقابلة لمثل هذا التصويت، إلا أن ذلك لم يكن من تقاليد الايكاو، لسبب وجيه. وفي معرض التأكيد على أنه ينبغي الحفاظ على التقليد الطيب للمنظمة بالتوصل إلى القرارات بتوافق الآراء، فقد أكد مندوب نيجيريا على أنه في حين لم يتحقق الإجماع دائماً فإن التوافق استحوذ على غالبية النتائج. وفي سياق التشديد على أن هناك أعمالاً كثيرة تنتظر المجلس بشأن اتخاذ القرار، فقد أكد على أنه كان يُنتظر من العديد من الدول التي تم انتخابها مؤخراً في المجلس وشاركت في المناقشات بشأن قرار ٢/١٧ أن تُغلب مصالح جميع الدول الأعضاء في الايكاو في المجلس وليس مصالحها الخاصة فقط.

١٢- مع ملاحظته أن دولته قد امتنعت عن التصويت في عمليتي التصويت على مشروع القرار ٢/١٧، اللتين أُجريتاً ببناء الأسماء، وذلك لتخوفها من العملية، وأعرب مندوب نيجيريا عن أمله في أن تكون تلك العمليتين هما آخر ما يعقد في هذا الشأن. وحث اللجنة على اعتماد مشروع تقريرها الوارد في الورقة WP/378، بمقتضى التعديلات التي اقترحتها الرئيس على القرار المذكور، وتقديمه إلى الجلسة العامة للموافقة عليه.

١٣- وبينما أيد الفقرة الجديدة المقترحة (ع)، فقد تحدث مندوب المكسيك مؤيداً لتغيير ترتيب سرد المبادئ الثلاثة بحيث يأتي ذكر مبدأ عدم التمييز المنصوص عليه في الوثيقة الدستورية للايكاو واتفاقية شيكاغو، قبل مبدأ المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة، ومبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة.

١٤- في ضوء التعليقات التي أدلى بها مندوب نيجيريا، وافق مندوب الهند، بروح حقيقية تتشد التوافق، على اقتراح الرئيس. وأشار إلى أنه قدم تنازلاً بالفعل بشأن الورقة WP/424، التي كانت الهند من بين مقدميها، ولم يضغط من أجل اتخاذ الإجراء المقترح في الورقة WP/427 حيث كان للهند تحفظات جدية في هذا الشأن، على الرغم من كونها من المشاركين

١٥- وفي دعم مماثل لاقتراح الرئيس، سحب مندوب المملكة العربية السعودية طلباً سبق أن قدمه في الجلسة (EX/10) بإجراء تصويت ببناء الأسماء بشأن الورقة WP/426 بمقتضى المادة ٤٦ من النظام الداخلي الدائم للجمعية الوطنية (الوثيقة 7600 Doc).

١٦- في حين لا تزال لديه مخاوف بشأن النص الذي اقترحه الرئيس للفقرتين ١٨ و ١٩ (أ) من مشروع القرار ٢/١٧، فقد قبل مندوب الصين اقتراحه لهاتين الفقرتين والفقرة الجديدة (ع) بروح توافقية من أجل إحراز تقدم. وحث الوفود الأخرى على أن تحذو حذوه.

١٧- وأشاد مندوب بوركينا فاسو اللجنة التنفيذية وجميع أعضائها لهذه الروح التوافقية السائدة، التي أظهرت حسن النية وروح الجماعة. وأشار إلى أنه قد امتنع عن التصويت خلال واحدة من عمليتي التصويت ببناء الأسماء التي عقدت بشأن مشروع القرار ٢/١٧ نظراً لأنه أن هذا التصويت لم يكن انقساماً فحسب، وإنما أيضاً وسيلة لإملاء إرادة أحد الأطراف على مجتمع الطيران

الشديد التوحد. وود مندوب بوركينيا فاسو، وقد عادت الروح التوافقية الرائعة إلى الايكاو، أن تتلافى الوفود الانقسام مجدداً لأن ذلك الانقسام قد أسف له.

١٨- على الرغم من أنه لم يُستشر بشأن صياغة الفقرتين ١٨ و ١٩ (أ) أثناء المناقشات غير الرسمية، وأن لديه وجهات نظره الخاصة بشأن تلك الصياغة المقترحة، فقد أيد مندوب كوبا ذلك، كما أيد النص الجديد المقترح للفقرة (ع)، بروح بناءة.

١٩- وأشار مندوب الأرجنتين إلى أن دولته التزمت خلال جلستي المجلس الماضيتين بتعزيز التوافق في الآراء بشأن هذه المسألة الشائكة جداً، وأنها كررت هذا الالتزام مجدداً خلال البيان العام الذي قُدم في الجلسة العامة الثانية (P/2) التي عُقدت يوم ٢٤/٩/٢٠١٣. وأعرب عن سروره الشخصي لقوله بأن الأرجنتين قد كرمت التزامها وعززت توافق الآراء بشأن مشروع القرار ٢/١٧ على الرغم من المسائل التي تراها إزاءه. وبالتالي فقد أعرب مندوب الأرجنتين عن تأييده لمبادرة الرئيس.

٢٠- وعلى الرغم من أن مندوب فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) كانت لديه مخاوف بشأن النص المقترح للفقرتين ١٨ و ١٩ (أ)، فقد قبلهما كما قبل الفقرة الجديدة (ع)، بروح من التعاون ورغبة في المضي قدماً.

٢١- تعبيراً عن السرور لتحقيق الإجماع بشأن مشروع القرار ٢/١٧، أشار مندوب السودان إلى أنه لم يأسف على إجراء التصويتين بنداء الأسماء نظراً لأن كل تصويت تالي قد مهد الطريق. وأعرب، في روح من التوافق، عن تأييد اقتراح الرئيس، الذي شكل حلاً وسطاً من جانب جميع الدول النامية.

٢٢- متحدثاً باسم جميع الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، فقد رحب مندوب ليتوانيا بالاتفاق الذي تم التوصل إليه بشأن مشروع القرار ٢/١٧. وأعرب عن أمله في أن يكون اعتماد الجمعية العمومية له بداية جيدة لمفاوضات تؤدي إلى نجاح اعتماد خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في الجمعية العمومية المقبلة في عام ٢٠١٦، الأمر الذي سيكون إنجازاً كبيراً لجميع الدول الأعضاء في الايكاو.

٢٣- لاحظ رئيس اللجنة التنفيذية أن الأغلبية الساحقة من الدول قد أعربت عن تأييدها للنصوص التوفيقية التي كان قد اقترحها للفقرتين ١٨ و ١٩ (أ) من مشروع القرار ٢/١٧ والفقرة الجديدة (ع) من المرفق به. وخلص إلى أن اللجنة قد وافقت على مشروع القرار ٢/١٧، بصيغته المعدلة، فضلاً عن مشروع نص تقريرها بشأن البند ١٧ من جدول الأعمال (القسم المعني بتغير المناخ) الوارد في الورقة WP/378، لتقديمه إلى الجلسة العامة.

٢٤- ومع ملاحظة أنه لا تزال لديهم مخاوف بشأن الفقرة ٧ من مشروع القرار ٢/١٧ المتعلقة بالهدف الطموح العالمي للنمو الخالي من الكربون، فقد أشار مندوبو الصين، والبرازيل، والمملكة العربية السعودية إلى أنهم سيعبرون عن تحفظاتهم عليها أثناء نظر الجلسة العامة في هذا الأمر.

٢٥- وأعرب مندوبو نيجيريا، والمكسيك، والمملكة العربية السعودية، ومصر، والصين، والبرازيل عن تقديرهم لجهود الرئيس في التوصل إلى اتفاق بشأن مشروع القرار ٢/١٧.

#### دقيقة صمت وتقديم التعازي

٢٦- بناءً على اقتراح قدمه مندوب السودان، شهدت اللجنة التنفيذية دقيقة صمت تكريماً لأولئك الذين فقدوا حياتهم في الحادث الجوي الذي وقع في وقت سابق من ذلك اليوم في لاغوس، نيجيريا. وأعرب مندوب نيجيريا عن تقديره لمشاعر التعاطف التي أبدتها مندوبوا الولايات المتحدة، والصين خلال الجلسة السابقة (EX/10)، وأبداها خلال الجلسة الحالية مندوبو جنوب أفريقيا، والمملكة العربية السعودية، والاتحاد الروسي، وبوركينا فاسو، وبيرو، وكولومبيا، ومصر، وكوبا، والأرجنتين، وفنزويلا (الجمهورية البوليفارية)، والإمارات العربية المتحدة، والسودان، وليتوانيا (باسم دول الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني).

تفويض السلطة لرئيس الجمعية العمومية  
للتصديق على محاضر اجتماعات اللجنة  
التنفيذية

- ٢٧- فوضت اللجنة التنفيذية السلطة لرئيس الجمعية العمومية، باعتباره رئيسها، للتصديق على محاضر اجتماعاتها.
- ٢٨- رُفعت الجلسة في الساعة ١٩٤٠.





## مرفق

### قائمة بورقات العمل التي نظرت فيها اللجنة التنفيذية

البند ١٠: الاشتراكات المتأخرة	
الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة (٢٠١٣/٨/١٤)	A38-WP/43 EX/30; AD/4
الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة (٢٠١٣/٩/٢٠)	A38-WP/43 Revision No. 1 EX/30; AD/4
الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة (٢٠١٣/٩/٢٤)	A38-WP/43 Revision No. 1 Addendum No. 1 EX/30; AD/4
البند ١١: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢	
مشروع نص التقرير عن البنود ١١ و ١٨ و ١٩ من جدول الأعمال (٢٠١٣/٩/٢٦)	A38-WP/373 EX/126
البند ١٢: التعاون الفني - أنشطة وسياسات التعاون الفني والمساعدة الفنية	
السياسات الخاصة بالمساعدة الفنية والتعاون الفني والأنشطة الأخرى في مجال التعاون الفني خلال الفترة ٢٠١٠-٢٠١٢ (٢٠١٣/٥/٣٠)	A38-WP/19 EX/14
السياسات الخاصة بالمساعدة الفنية والتعاون الفني والأنشطة الأخرى في مجال التعاون الفني خلال الفترة ٢٠١٠-٢٠١٢ (٢٠١٣/٨/١٤)	A38-WP/19 Revised EX/14
النهج الجديد في تنفيذ المشروع المشترك بين الايكاو ولجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة (ICAO-IAC) في إطار برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران الذي تنفذه الايكاو في كومنولث الدول المستقلة (COSCAP-CIS) RER/01/901 (٢٠١٣/٨/٢١)	A38-WP/134 EX/51
سياسة المساعدة الفنية والتعاون الفني (٢٠١٣/٨/٢٦)	A38-WP/171 EX/65
سياسة المساعدة الفنية والتعاون الفني (٢٠١٣/٩/١٦)	A38-WP/171 Corrigendum No. 1 EX/65
التعاون الياباني والتكنولوجيا المتاحة في قطاع المطارات بما في ذلك المطارات التي تراعي الشروط البيئية (٢٠١٣/٠٩/١٦)	A38-WP/334 EX/115
مشروع نص التقرير عن البند ١٢ من جدول الأعمال (٢٠١٣/٩/٢٦)	A38-WP/372 EX/125
البند ١٣: أمن الطيران - السياسة العامة	

نتائج المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران (HLCAS) (٢٠١٣/٥/٢٢)	A38-WP/12 EX/7
إعلان بشأن أمن الطيران واستراتيجية الايكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS) (٢٠١٣/٥/٣٠)	A38-WP/13 EX/8
البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع (٢٠١٣/٥/٣١)	A38-WP/14 EX/9
مقترحات بشأن أولويات العمل في مجال أمن الطيران (٢٠١٣/٧/٢٢)	A38-WP/64 EX/32
الأمن القائم على تحليل المخاطر (٢٠١٣/٨/١٣)	A38-WP/104 EX/40
جهاز التدابير المضادة الموجه بأشعة الليزر تحت الحمراء المركبة على الأسطول التجاري الإسرائيلي المسجل (٢٠١٣/٨/١٩)	A38-WP/124 EX/45
أمن الطيران في الفترة الثلاثية المقبلة (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/128 EX/46
المبادئ التي تحكم التعاون الدولي في مجال أمن الطيران - الخطوات المقبلة (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/129 EX/47
خارطة الطريق المقترحة لتعزيز أمن الشحن الجوي العالمي (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/133 EX/50
الكشف عن السوائل والأيروسولات والهلاميات (١٣/٨/١٩)	A38-WP/136 EX/52
إعداد مواد إرشادية لتطبيق نهج بشأن أمن الطيران يقوم على النتائج (١٣/٨/١٧)	A38-WP/138 EX/53
أمن الشحن والبريد الجويين (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/158 EX/56
تنفيذ برنامج التوعية بالتهديدات (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/159 EX/57
الاتجار غير المشروع والنقل الجوي للمخدرات والمؤثرات العقلية (٢٠١٣/٨/٢٢)	A38-WP/172 EX/56
أمن الشحن الجوي (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/178 EX/69
جهة الايكاو للاتصال لشؤون أمن الطيران في الاتحاد الروسي (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/197 EX/73
اقترح باتخاذ مبادرات للتدريب على أمن الطيران افتراضياً (التعلم الإلكتروني) (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/235 EX/80
نظام التصدي للتهديدات باستخدام أعلى مستويات تكنولوجيا المعلومات في جمهورية كوريا	A38-WP/273 EX/93

(٢٠١٣/٩/٩)

الابتكار في مجال أمن الطيران - تطوير الجيل القادم من التكنولوجيات الأمنية والمشاركة مع أوساط الصناعة (٢٠١٣/٩/١٠)	A38-WP/276 EX/95
التطورات المستجدة في مجال أمن الطيران في فييت نام (٢٠١٣/٩/١٦)	A38-WP/345 EX/118
مشروع نص التقرير عن البند ١٣ من جدول الأعمال (٢٠١٣/٩/٢٧)	A38-WP/385 EX/131

البند ١٤: البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP)

البرنامج العالمي لتدقيق الأمن: الانتقال إلى العمل بنهج الرصد المستمر (٢٠١٣/٥/٣١)	A38-WP/15 EX/10
البرنامج العالمي لتدقيق الأمن: الانتقال إلى العمل بنهج الرصد المستمر (٢٠١٣/٧/٨)	A38-WP/15 Revision No. 1 EX/10
البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (٢٠١٣/٧/١٢)	A38-WP/16 EX/11
مراقبة جودة أمن الطيران - الجمهورية الدومينيكية (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/168 EX/64
التمية المتطورة للبرنامج العالمي لتدقيق الأمن (٢٠١٣/٩/٩)	A38-WP/230 EX/78
التمية المتطورة للبرنامج العالمي لتدقيق الأمن (٢٠١٣/٩/٢٥)	A38-WP/230 Corrigendum No. 1 EX/78
جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS) - تقرير عن الأنشطة والتقدم المحرز منذ انعقاد الدورة ٣٧ للجمعية العمومية (٢٠١٣/٩/١٧)	A38-WP/328 EX/114; TE/145
مشروع نص التقرير عن البند ١٤ من جدول الأعمال (٢٠١٣/٩/٢٧)	A38-WP/392 EX/134

البند ١٥: أمن الطيران - دعم التنفيذ

استراتيجية تقديم المساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران (٢٠١٣/٦/١٠)	A38-WP/20 EX/15
برنامج دعم التنفيذ والتنمية في مجال أمن الطيران (ISD-SEC) (٢٠١٣/٦/٧)	A38-WP/21 EX/16
استراتيجية تقديم المساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران (٢٠١٣/٨/٢١)	A38-WP/107 EX/43
استراتيجية بناء القدرات الخاصة بأمن الشحن الجوي (٢٠١٣/٨/٢١)	A38-WP/130 EX/48

مقدمة من مدرسة أمن الطيران المدني (ESAC)، مركز التدريب الإقليمي للايكاو، ASTC/ESAC (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/152 EX/54
حماية المنطقة الأمنية المقيدة (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/160 EX/58
المؤتمر الدولي "أمن الطيران: ٤٠ سنة من الخدمة في الطيران المدني الروسي" (٢٠١٣/٨/٢٧)	A38-WP/217 EX/74
التدريب على أمن الطيران والأنشطة التدريبية أخرى ذات الصلة من أجل بناء قدرات البلدان النامية بقيادة جمهورية كوريا (٢٠١٣/٩/١١)	A38-WP/299 EX/102
برنامج التدقيق/التفتيش في الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا (UEMOA) (٢٠١٣/٩/١١)	A38-WP/313 EX/107
برنامج التدقيق/التفتيش في الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا (UEMOA) (٢٠١٣/٩/٢٠)	A38-WP/313 Revision EX/107
القرارات الصادرة عن لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني في مجال أمن الطيران والتسهيلات (٢٠١٣/٩/١١)	A38-WP/320 EX/111
القرارات الصادرة عن لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني في مجال أمن الطيران والتسهيلات (٢٠١٣/٩/١٩)	A38-WP/320 Revised EX/111
مشروع نص التقرير عن البند ١٥ من جدول الأعمال (٢٠١٣/٩/٢٧)	A38-WP/396 EX/135

البند ١٦: التسهيلات ووثائق السفر المقروءة آلياً

التطورات المتعلقة بالملحق التاسع - التسهيلات وبرنامج العمل المقترح لفترة السنوات الثلاث المقبلة (٢٠١٣/٢/٢٦)	A38-WP/3 EX/1
التطورات المستجدة فيما يتعلق ببرنامج وثائق السفر المقروءة آلياً (MRTD) ودليل المفاتيح العامة (PKD) (٢٠١٣/٥/٦)	A38-WP/4 EX/2
استراتيجية الايكاو المقترحة بشأن برنامج تحديد هوية المسافرين (ICAO TRIP) (٢٠١٣/٥/١٧)	A38-WP/11 EX/6
البيان الموحد عن سياسات الايكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات (٢٠١٣/٦/٢٠)	A38-WP/23 EX/18
بيانات الركاب ومراقبة الحدود (٢٠١٣/٨/٧)	A38-WP/94 EX/39
بيانات الركاب ومراقبة الحدود (٢٠١٣/٩/٣)	A38-WP/94 Rev.No.1, EX/39
التطورات المتعلقة ببرنامج وثائق السفر المقروءة آلياً (MRTD) ودليل المفاتيح العامة (PKD)	A38-WP/105 EX/41

(٢٠١٣/٨/٢١)	
برنامج المسافرين الموثوقين (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/161 EX/59
آخر المعلومات عن التقدم المحرز في مجال التسهيلات وجوازات السفر الإلكترونية في الصين (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/180 EX/71
تسهيل منح تأشيرات الدخول كوسيلة لتحفيز نمو السياحة (٢٠١٣/٩/٩)	A38-WP/246 EX/82
إطار عالمي لجمع واستخدام بيانات سجلات أسماء الركاب (٢٠١٣/٩/١٧)	A38-WP/254 EX/84
قواعد وتوصيات دولية مقترحة للأنظمة التلقائية لإنهاء إجراءات الهجرة (٢٠١٣/٩/١٧)	A38-WP/267 EX/87
تأثير الخدمة التلقائية لإنهاء إجراءات الهجرة (٢٠١٣/٩/١١)	A38-WP/269 EX/89
الأنشطة التي اضطلعت بها شيلي فيما يتعلق بوثائق السفر المقروءة آلياً (٢٠١٣/٩/١١)	A38-WP/322 EX/112
مشروع نص التقرير عن البند ١٦ من جدول الأعمال (٢٠١٣/٩/٢٧)	A38-WP/397 EX/136
البند ١٧: حماية البيئة	
التطورات في مجال الطيران المدني والبيئة (٢٠١٣/٧/١٨)	A38-WP/25 EX/20
الاتجاهات الحالية والمستقبلية الناجمة عن ضوضاء وانبعثات الطائرات (٢٠١٣/٧/١٨)	A38-WP/26 EX/21
البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة المتعلقة بحماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي (٢٠١٣/٧/١٨)	A38-WP/27 EX/22
أنواع وقود الطيران البديل والمستدام (٢٠١٣/٧/١٨)	A38-WP/28 EX/23
التدابير القائمة على آليات السوق (٢٠١٣/٩/٤)	A38-WP/29 EX/24
خطط عمل الدول لأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون (٢٠١٣/٧/٢٣)	A38-WP/30 EX/25
مساعدة الدول - الطيران وتغير المناخ (٢٠١٣/٧/١٨)	A38-WP/31 EX/26
حماية البيئة - التطورات في هيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى (٢٠١٣/٧/١٨)	A38-WP/32 EX/27
مبادرة الأمم المتحدة للحياد المناخي (٢٠١٣/٧/٢)	A38-WP/33 EX/28
البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة المتعلقة بحماية البيئة - تغير المناخ (٢٠١٣/٩/٤)	A38-WP/34 EX/29

معالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتأتية من الطيران (٢٠١٣/٧/٢٤)	A38-WP/68 EX/33
معالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتأتية من الطيران (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/68 Revision No. 1 EX/33
معالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتأتية من الطيران (٢٠١٣/٩/٣)	A38-WP/68 Revision No. 2 EX/33
معالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتأتية من الطيران (٢٠١٣/٩/١٧)	A38-WP/68 Revision No. 3 EX/33
الآراء الأوروبية بشأن تأثير الطيران على البيئة المحلية (٢٠١٣/٧/٢٥)	A38-WP/70 EX/34
نهج شامل من أجل التخفيف من تأثيرات الطيران الدولي على المناخ (٢٠١٣/٧/٣١)	A38-WP/83 EX/38
نهج شامل من أجل التخفيف من تأثيرات الطيران الدولي على المناخ (٢٠١٣/٩/٢٥)	A38-WP/83 Revision No. 1 EX/38
معالجة ضوضاء الطائرات والتأثيرات على نوعية الهواء المحلي (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/106 EX/42
أنواع الوقود البديل المُستدام للطائرات النفاثة (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/108 EX/44
الجمهورية الدومينيكية - خطة عمل لتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني الدولي (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/131 EX/49
سياسات الايكاو بشأن القيود التشغيلية المتعلقة بالضوضاء (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/163 EX/60
سياسات الايكاو بشأن القيود التشغيلية المتعلقة بالضوضاء (٢٠١٣/٩/٣)	A38-WP/163 Rev. No.1, EX/60
المبادرات الخضراء التي اتخذتها إندونيسيا في مجال الطيران من أجل التنمية المستدامة: أنواع الوقود البديلة لعمليات الطيران (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/164 EX/61
مبادرات إندونيسيا للطيران الأخضر من أجل التنمية المستدامة: استخدام الطاقة المتجددة من أجل تشغيل المطارات (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/165 EX/62
مبادرات إندونيسيا للطيران الأخضر من أجل التنمية المستدامة: استخدام الطاقة المتجددة من أجل تشغيل المطارات (٢٠١٣/٩/٢٥)	A38-WP/165 Revision EX/62
مبادرات الطيران الأخضر لأغراض التنمية المستدامة: المؤتمر الدولي للطيران الأخضر ٢٠١٣ (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/166 EX/63
المتوقع والمأمول من الجمعية العمومية (٣٨) فيما يتعلق بالطيران الدولي وتغير المناخ من وجهة نظر	A38-WP/176 EX/67

المملكة العربية السعودية (٢٠١٣/٨/٢٠)

- تحقيق تخفيض في الانبعاثات من خلال اتخاذ تدابير فنية وتشغيلية - ما قامت به الصين من أعمال  
(٢٠١٣/٨/٢٠) A38-WP/183  
EX/72
- إدارة الضجيج في الهند وخارطة الطريق للطيران الدولي (٢٠١٣/٨/٢٠) A38-WP/222  
EX/75
- معالجة آثار الطيران على المناخ (٢٠١٣/٨/٢٠) A38-WP/234  
EX/79
- نهج جنوب أفريقيا وتوصياتها بشأن حظر ضجيج الطائرات (٢٠١٣/٨/٢٩) A38-WP/240  
EX/81
- التدابير القائمة على آليات السوق كعامل لزيادة انبعاثات غازات الدفيئة في قطاع الطيران المدني الدولي  
(٢٠١٣/٨/٢٠) A38-WP/250  
EX/83
- آراء دولة الإمارات العربية المتحدة بشأن الطيران وتغير المناخ (٢٠١٣/٩/٩) A38-WP/258  
EX/85
- اتفاقية الأنشطة الطوعية لخفض انبعاثات غازات الدفيئة في جمهورية كوريا (٢٠١٣/٩/١١) A38-WP/268  
EX/88
- تطوير برنامج تعليم الطيران البيئي (٢٠١٣/٩/١١) A38-WP/270  
EX/90
- إدارة انبعاثات المطار من الكربون (٢٠١٣/٩/١٠) A38-WP/271  
EX/91
- موقف دول أفريقيا بشأن تغير المناخ (٢٠١٣/٩/١١) A38-WP/272  
EX/92
- تحسينات مقترحة من أجل مشروع البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكواو المستمرة في مجال حماية  
البيئة - تغير المناخ (٢٠١٣/٩/١٠) A38-WP/275  
EX/94
- خطة عمل أمريكا الوسطى لتخفيض الانبعاثات الناتجة عن الطيران المدني الدولي (CAAPER)  
(٢٠١٣/٩/١٠) A38-WP/279  
EX/97
- تدابير فعالة قائمة على آليات السوق لمواجهة انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي  
(٢٠١٣/٩/١٢) A38-WP/288  
EX/100
- الشفافية والعملية المتعلقة بالقضايا البيئية (٢٠١٣/٩/١٢) A38-WP/289  
EX/101
- قاعدة الايكواو القياسية المعنية بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون كجزء من سلة من التدابير لتلبية الأهداف  
المعنية بخفض الانبعاثات (٢٠١٣/٩/١٩) A38-WP/297  
EX/99
- خطة عمل البرازيل لتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون (٢٠١٣/٩/١٣) A38-WP/305  
EX/105
- تطورات الطيران المدني في أمريكا اللاتينية في إطار دعم استدامة النقل الجوي في الإقليم (٢٠١٣/٩/١٠) A38-WP/317  
EX/109



تطورات الطيران المدني في أمريكا اللاتينية في إطار دعم استدامة النقل الجوي في الإقليم (٢٠١٣/٩/٢٤)	A38-WP/317 Corrigendum No. 1 EX/109
حماية البيئة، اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران ومكاتب الايكاو الإقليمية (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/318 EX/110
ملايين الناس الذين يعملون في المطارات قد يتأثرون بالهواء الضار المحتمل (٢٠١٣/٠٩/١٦)	A38-WP/327 EX/113
الآثار الضارة للتعرض للجسيمات الدقيقة (٢٠١٣/٩/٢٠)	A38-WP/327 Rev.No.1, EX/113
جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS) - تقرير عن الأنشطة والتقدم المحرز منذ انعقاد الدورة ٣٧ للجمعية العمومية (٢٠١٣/٩/١٧)	A38-WP/328 EX/114; TE/145
المبادرات الخضراء - الهند (٢٠١٣/٩/٢٣)	A38-WP/346 Revision No. 1 EX/123; TE/154
تدابير حماية البيئة في قطاع الطيران المدني (٢٠١٣/٩/١٧)	A38-WP/348 EX/119
من أجل خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتج عن الطيران (٢٠١٣/٩/١٧)	A38-WP/350 EX/120
مشروع نص التقرير عن البند ١٧ من جدول الأعمال (قسم عن الأحكام العامة، والضجيج، ونوعية الهواء المحلي) (٢٠١٣/٩/٢٧)	A38-WP/371 EX/124
مشروع نص التقرير عن البند ١٧ من جدول الأعمال (الجزء المتعلق بتغير المناخ) (٢٠١٣/١٠/١)	A38-WP/378 EX/127
مشروع نص التقرير عن البند ١٧ من جدول الأعمال (الجزء المتعلق بتغير المناخ) (٢٠١٣/١٠/٢)	A38-WP/378 Rev.No.1, EX/127
البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ (٢٠١٣/١٠/١)	A38-WP/424 EX/139
تعديلات مقترحة من أجل مشروع البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ (٢٠١٣/١٠/١)	A38-WP/425 EX/140
تعديلات مقترحة من أجل مشروع البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ (٢٠١٣/١٠/١)	A38-WP/426 EX/141
تعديلات مقترحة من أجل مشروع البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية	A38-WP/427 EX/142

البيئة - تغير المناخ (٢٠١٣/١٠/٢)

تعديلات مقترحة من أجل مشروع البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكوا المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ (٢٠١٣/١٠/١)	A38-WP/432 EX/144
--	----------------------

البند ١٨: التعاون مع الهيئات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية

التعاون مع الهيئات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية (٢٠١٣/٥/٣٠)	A38-WP/9 EX/5
التعاون مع الهيئات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية - التعاون مع المنظمات الإقليمية (٢٠١٣/٨/٢٠)	A38-WP/157 EX/55
أهمية مشاركة الهيئات الإقليمية في برنامج عمل النقل الجوي في إطار الايكوا (٢٠١٣/٩/١١)	A38-WP/286 EX/98
أهمية مشاركة الهيئات الإقليمية في برنامج عمل النقل الجوي في إطار الايكوا (٢٠١٣/٩/١٨)	A38-WP/286 Revision No. 1 EX/98
مشروع نص التقرير عن البنود ١١ و ١٨ و ١٩ من جدول الأعمال (٢٠١٣/٩/٢٦)	A38-WP/373 EX/126

البند ١٩: مدة عمل الأمين العام

مدة عمل الأمين العام (٢٠١٣/٣/٢٢)	A38-WP/5 EX/3
مشروع نص التقرير عن البنود ١١ و ١٨ و ١٩ من جدول الأعمال (٢٠١٣/٩/٢٦)	A38-WP/373 EX/126

البند ٢٠: اقتراح عقد الجمعية العمومية مرة كل سنتين

اقتراح عقد دورات الجمعية العمومية مرة كل سنتين (٢٠١٣/٦/٥)	A38-WP/18 EX/13
مشروع نص التقرير عن البندين ٢٠ و ٢١ من جدول الأعمال (٢٠١٣/٩/٢٧)	A38-WP/381 EX/128

البند ٢١: اقتراح تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو من أجل زيادة عضوية المجلس إلى ٣٩ دولة

اقتراح بتعديل المادة ٥٠ (أ) في اتفاقية شيكاغو لزيادة عدد الأعضاء في المجلس إلى ٣٩ عضواً (٢٠١٣/٥/٢٨)	A38-WP/17 EX/12
مشروع نص التقرير عن البندين ٢٠ و ٢١ من جدول الأعمال (٢٠١٣/٩/٢٧)	A38-WP/381 EX/128

البند ٢٢: إدارة الموارد البشرية

إدارة الموارد البشرية (٢٠١٣/٧/٣١)	A38-WP/75 EX/36
مشروع نص التقرير عن البندين ٢٢ و ٢٣ من جدول الأعمال (٢٠١٣/٩/٢٧)	A38-WP/386 EX/132

مشروع نص التقرير عن البندين ٢٢ و ٢٣ من جدول الأعمال (٢٠١٣/٩/٢٨) A38-WP/386 Revised, EX/132

البند ٢٣: الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الايكاو

الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الايكاو (٢٠١٣/٧/٣٠)	A38-WP/76 EX/37
الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الايكاو (٢٠١٣/٨/٢٣)	A38-WP/76 Revision EX/37
معلومات عن إغارة إدارة الطيران المدني في الصين للموظفين دعماً لعمال الايكاو (٢٠١٣/٩/٩)	A38-WP/226 EX/76
مشروع نص التقرير عن البندين ٢٢ و ٢٣ من جدول الأعمال (٢٠١٣/٩/٢٧)	A38-WP/386 EX/132
مشروع نص التقرير عن البندين ٢٢ و ٢٣ من جدول الأعمال (٢٠١٣/٩/٢٨)	A38-WP/386 Revised EX/132

البند ٢٤: زيادة كفاءة الايكاو وفعاليتها

تعديل المادة ٦٣ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي بحيث تشمل استخدام اللغة الصينية (٢٠١٣/٥/١٥)	A38-WP/6 EX/4
زيادة كفاءة وفعالية الايكاو - تحسين إدارة المعلومات (٢٠١٣/٧/٣٠)	A38-WP/74 EX/35
توفر وثائق الايكاو بلغات العمل الرسمية بالمنظمة (٢٠١٣/٩/٢٣)	A38-WP/227 EX/77
التعدد اللغوي كأحد المبادئ الأساسية لتحقيق الأهداف الاستراتيجية للايكاو كوكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة (٢٠١٣/٩/١٧)	A38-WP/307 EX/106
صون التعدد اللغوي في الايكاو (٢٠١٣/٩/٢٣)	A38-WP/362 EX/122
مشروع نص التقرير عن البند ٢٤ من جدول الأعمال (٢٠١٣/٩/٢٩)	A38-WP/403 EX/137

البند ٢٥: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

سياسة عامة في مجال تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم (٢٠١٣/٥/٣١)	A38-WP/22 EX/17
تحديث قرار الجمعية العمومية ٢٢-٤، تشكيل لجنة الملاحة الجوية والمشاركة في أعمالها (٢٠١٣/٦/١١)	A38-WP/24 EX/19
صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإبلاغ عن الاختلافات (٢٠١٣/٧/٣١)	A38-WP/48 EX/31
إعداد مواد إرشادية لتحديد الاختلافات والإبلاغ عنها (٢٠١٣/٩/١١)	A38-WP/260 EX/86

تنفيذ سياسة معالجة احتياجات ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم (٢٠١٣/٩/١٢)	A38-WP/300 EX/103
تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم (٢٠١٣/٩/١٢)	A38-WP/301 EX/104
تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم (٢٠١٣/٩/١٨)	A38-WP/301 Corrigendum No. 1 EX/104
مواومة الأهداف الاستراتيجية للايكاو مع الدول الأعضاء وآلية الإبلاغ عن التقدم المحرز (٢٠١٣/٩/٩)	A38-WP/335 EX/116
السياسة العامة بشأن اعتماد الأطراف الثالثة وإبرام مذكرات التفاهم معها (٢٠١٣/٩/١٧)	A38-WP/338 EX/117
مشروع نص التقرير عن البند ٢٥ من جدول الأعمال (٢٠١٣/٩/٢٧)	A38-WP/387 EX/133
البند ٢٦: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢	
البند ٢٧: سلامة الطيران - السياسة العامة	
البند ٢٨: سلامة الطيران - التوحيد القياسي	
البند ٢٩: سلامة الطيران - الرصد والتحليل	
البند ٣٠: سلامة الطيران - دعم التنفيذ	
جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS) - تقرير عن الأنشطة والتقدم المحرز منذ انعقاد الدورة ٣٧ للجمعية العمومية (٢٠١٣/٩/١٧)	A38-WP/328 EX/114; TE/145
البند ٣١: سلامة الطيران - المسائل الناشئة	
البند ٣٢: الملاحة الجوية - السياسة العامة	
البند ٣٣: الملاحة الجوية - التوحيد القياسي	
البند ٣٤: الملاحة الجوية - الرصد والتحليل	
البند ٣٥: الملاحة الجوية - دعم التنفيذ	
البند ٣٦: الملاحة الجوية - المسائل الناشئة	
البند ٣٧: التقدم المحرز في تنفيذ الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (خطة AFI)	
البند ٣٨: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية	
المبادرات الخضراء - الهند (٢٠١٣/٩/٢٣)	A38-WP/346 Rev.No.1, EX/123;TE/154
البند ٢٩: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢	
البند ٤٠: تنمية النقل الجوي الاقتصادية - السياسة العامة	
البند ٤١: التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي	

البند ٤٢: اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية	
البند ٤٣: بيانات الطيران — الرصد والتحليل	
البند ٤٤: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الاقتصادية	
البند ٤٥: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢	
البند ٤٦: الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق أوساط الطيران الدولي والتي لا تغطيها وثائق قانون الجو الحالية	
البند ٤٧: برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني	
البند ٤٨: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة القانونية	
البند ٤٩: تقارير المجلس السنوية إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢	
البند ٥٠: ميزانيات السنوات ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦	
البند ٥١: تأكيد قرارات المجلس بتحديد الاشتراكات في الصندوق العام وتحديد السلف في صندوق رأس المال العامل للدول التي انضمت إلى الاتفاقية	
البند ٥٢: الاشتراكات المتأخرة على جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية الاشتراكية السابقة	
البند ٥٣: الاشتراكات المتأخرة	
الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة (١٣/٨/١٤)	A38-WP/43 EX/30; AD/4
الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة (١٣/٩/٢٠)	A38-WP/43 Rev.No. 1 EX/30; AD/4
الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة (١٣/٩/٢٤)	A38-WP/43 Rev.No. 1, Add. No.1 EX/30; AD/4
البند ٥٤: الاشتراكات في الصندوق العام عن السنوات ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦	
البند ٥٥: تقرير بشأن صندوق رأس المال العامل	
البند ٥٦: التصرف في الفائض/العجز النقدي	
البند ٥٧: تعديل النظام المالي	
البند ٥٨: استعراض النفقات، وإقرارات الحسابات والنظر في تقارير مراجعة الحسابات عن السنوات المالية ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢	
البند ٥٩: تعيين مراجع الحسابات الخارجي	
البند ٦٠: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الإدارية	





ISBN 978-92-9249-860-3



9

789292

498603