

Doc 10082, A39-EX

اىكاو



الجمعية العمومية
الدورة التاسعة والثلاثون
مونتريال، ٢٧/٩/٢٠١٦-٦/١٠/٢٠١٦

اللجنة
التفذية

التقرير ومحاضر الجلسات

اعتمده الجلسة العامة التابعة للجمعية العمومية
وتُشر بموجب سلطة الأمانة العامة

Doc 10082, A39-EX

اىكاو



الجمعية العمومية
الدورة التاسعة والثلاثون
مونتريال، ٢٧/٩/٢٠١٦-٦/١٠/٢٠١٦

اللجنة
التفذية

التقرير ومحاضر الجلسات

اعتمده الجلسة العامة التابعة للجمعية العمومية
وتُشر بموجب سلطة الأمانة العامة

تتشر هذه الوثيقة في طبعات منفصلة باللغات العربية
والاسبانية والانجليزية والروسية والصينية والفرنسية
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

الوثيقة 10082 Doc - تقرير ومحاضر جلسات اللجنة التنفيذية

Order Number: 10082

ISBN 978-92-9258-725-3

© ICAO 2019

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 (ورد هذا الموضوع في تقرير شفوي مقدم إلى الجلسة العامة؛ ولا يوجد نص خطي في الجزء الأول من هذه الوثيقة)
7	.....	٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥
8	.....	١١: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات
8	.....	١٢: اقتراح بتعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو بغرض زيادة عدد الأعضاء في المجلس
8	.....	١٣: اقتراح بتعديل المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو بغرض زيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية
11	.....	١٤: برنامج المساعدة الفنية
12	.....	١٥: التعاون الفني - أنشطة وسياسات التعاون الفني
24	.....	١٦: أمن الطيران - السياسة العامة
48	.....	١٧: البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA)
50	.....	١٨: دعم التنفيذ والتنمية في مجال الأمن (ISD-SEC)
51	.....	١٩: التسهيلات واستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية الركاب (ICAO TRIP)
60	.....	٢٠: حماية البيئة - ضوضاء الطائرات - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ

80	.....	البند ٢١: حماية البيئة - انبعاثات محركات الطائرة التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ
80	.....	البند ٢٢: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ
108	.....	البند ٢٣: سياسة الإيكاو للتدريب في مجال الطيران المدني وبناء القدرات في مجال الطيران
110	.....	البند ٢٤: إدارة الموارد البشرية
111	.....	البند ٢٥: الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الإيكاو
111	.....	البند ٢٦: تعدد اللغات في الإيكاو
112	.....	البند ٢٧: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها
119	.....	البند ٢٨: مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"
124	.....	البند ٢٩: خطة الأمم المتحدة حتى عام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة
126	.....	البند ٣٠: تعبئة الموارد
128	.....	البند ٣١: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية ...

الجزء الثاني - محاضر الجلسات

139	.....	محاضر الجلسة الأولى، الأربعاء، ٢٨ سبتمبر ٢٠١٦، الساعة ٩،٠٠
143	.....	محاضر الجلسة الثانية، الأربعاء، ٢٨ سبتمبر ٢٠١٦، الساعة ١٤،٣٠
173	.....	محاضر الجلسة الثالثة، الخميس، ٢٩ سبتمبر ٢٠١٦، الساعة ٩،٠٠
199	.....	محاضر الجلسة الرابعة، الخميس، ٢٩ سبتمبر ٢٠١٦، الساعة ١٤،٠٠
225	.....	محاضر الجلسة الخامسة، الجمعة، ٣٠ سبتمبر ٢٠١٦، الساعة ٩،٠٠
253	.....	محاضر الجلسة السادسة، الجمعة، ٣٠ سبتمبر ٢٠١٦، الساعة ١٤،٠٠
283	.....	محاضر الجلسة السابعة، السبت، ١ أكتوبر ٢٠١٦، الساعة ١٤،٣٠
309	.....	محاضر الجلسة الثامنة، الأثنين، ٣ أكتوبر ٢٠١٦، الساعة ٩،٠٠
327	.....	محاضر الجلسة التاسعة، الثلاثاء، ٤ أكتوبر ٢٠١٦، الساعة ٩،٠٠
337	.....	محاضر الجلسة العاشرة، الأربعاء، ٥ أكتوبر ٢٠١٦، الساعة ١٥،٠٠
349	.....	محاضر الجلسة الحادية عشرة، الخميس، ٦ أكتوبر ٢٠١٦، الساعة ١٠،٠٠
355	.....	المرفق - قائمة بورقات العمل التي نظرت فيها اللجنة التنفيذية

الجدول الزمني للبنود التي ناقشتها اللجنة التنفيذية

التاريخ وعدد الاجتماعات											البند	
أكتوبر					سبتمبر							
٦ صباحا	٥ بعد الظهر	٤ صباحا	٣ صباحا	١ بعد الظهر	٣٠ بعد الظهر	٣٠ صباحا	٢٩ بعد الظهر	٢٩ صباحا	٢٨ بعد الظهر	٢٨ صباحا		
١١	١٠	٩	٨	٧	٦	٥	٤	٣	٢	١	X	١٠ الاشتراكات المتأخرة
					X				X			١١ تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥
					X				X			١٢ اقتراح بتعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو بغرض زيادة عدد الأعضاء في المجلس
					X				X			١٣ اقتراح بتعديل المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو بغرض زيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحه الجوية
		X		X								١٤ برنامج المساعدة الفنية
		X			X							١٥ التعاون الفني - أنشطة وسياسات التعاون الفني
		X				X	X					١٦ أمن الطيران - السياسة العامة
		X				X						١٧ البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA)
		X			X	X						١٨ دعم التنفيذ والتنمية في مجال الأمن (ISD-SEC)
		X			X							١٩ التسهيلات واستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية الركاب (ICAO TRIP)
					X				X			٢٠ حماية البيئة - ضوضاء الطائرات - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفي
					X				X			٢١ حماية البيئة - انبعاثات محركات الطائرة التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ
X	X						X	X	X			٢٢ حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ
		X		X								٢٣ سياسة الإيكاو للتدريب في مجال الطيران المدني وبناء القدرات في مجال الطيران
		X	X									٢٤ إدارة الموارد البشرية
		X	X									٢٥ الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الإيكاو
		X	X									٢٦ تعدد اللغات في الإيكاو
		X	X									٢٧ زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها
		X		X	X							٢٨ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراءه الركب"
		X		X								٢٩ خطة الأمم المتحدة حتى عام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة
		X		X								٣٠ تعبئة الموارد
		X	X	X								٣١ المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

الجزء الأول

تقرير

اللجنة التنفيذية

تقرير اللجنة التنفيذية إلى الجمعية العمومية

معلومات عامة

١- عقدت اللجنة التنفيذية التابعة للجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين ١١ جلسة خلال الفترة من ٢٠١٦/٩/٢٧ إلى ٢٠١٦/١٠/٦. وقد عقدت الجلسات برئاسة رئيس الجمعية العمومية، السيد أزهري الدين عبد الرحمن (ماليزيا).

وفود الدول ووفود المراقبين الممثلة

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

أفغانستان	كمبوديا	فرنسا
ألبانيا	الكاميرون	غابون
الجزائر	كندا	غامبيا
أندورا	جمهورية وسط أفريقيا	جورجيا
أنغولا	تشاد	ألمانيا
انتيغوا وبربودا	شيلي	غانا
الأرجنتين	الصين	اليونان
أرمينيا	كولومبيا	غرينادا
أستراليا	الكونغو	غواتيمالا
النمسا	جزر كوك	غينيا
اذربيجان	كوستاريكا	غينيا - بيساو
جزر البهاما	كوت ديفوار	غيانا
البحرين	كرواتيا	هايتي
بنغلاديش	كوبا	هندوراس
بربادوس	قبرص	هنغاريا
بيلاروس	تشيكيا	ايسلندا
بلجيكا	جمهورية الكونغو الديمقراطية	الهند
بليز	الدانمرك	اندونيسيا
بنن	جيبوتي	جمهورية ايران الاسلامية
بوتان	الجمهورية الدومينيكية	العراق
دولة بوليفيا متعددة القوميات	اكوادور	ايرلندا
البوسنة والهرسك	مصر	إسرائيل
بوتسوانا	السلفادور	إيطاليا
البرازيل	غينيا الاستوائية	جامايكا
بروني دار السلام	إريتريا	اليابان
بلغاريا	استونيا	الأردن
بوركينافاسو	اثيوبيا	كازاخستان
بوروندي	فيجي	كينيا
الرأس الأخضر	فنلندا	كيريباتي

الكويت	بيرو	ترينيداد وتوباغو
قيرغيزستان	الفلبين	تونس
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	بولندا	تركيا
لاتفيا	البرتغال	تركمانستان
لبنان	قطر	أوغندا
ليسوتو	جمهورية كوريا	اوكرانيا
ليبيريا	جمهورية مولدوفا	الإمارات العربية المتحدة
ليبيا	رومانيا	المملكة المتحدة
لكسمبرغ	الاتحاد الروسي	جمهورية تنزانيا المتحدة
مدغشقر	رواندا	الولايات المتحدة
ماليزيا	سانت كيتس ونيفيس	اوروغواي
ملايف	سانت لوسيا	أوزبكستان
مالي	سانت فنسنت وغرينادين	فانواتو
مالطة	ساموا	جمهورية فنزويلا البوليفارية
جزر مارشال	سان مارينو	فيتنام
موريتانيا	المملكة العربية السعودية	زامبيا
موريشيوس	السنغال	زيمبابوي
المكسيك	صربيا	
ولايات ميكرونيزيا الموحدة	سيشيل	
موناكو	سيراليون	
منغوليا	سنغافورة	
الجبل الأسود	سلوفاكيا	
المغرب	سلوفينيا	
موزامبيق	جزر سليمان	
ميانمار	الصومال	
ناميبيا	جنوب أفريقيا	
ناورو	اسبانيا	
نيبال	سري لانكا	
هولندا	السودان	
نيوزيلندا	سورينام	
نيكاراغوا	سوازيلند	
النيجر	السويد	
نيجيريا	سويسرا	
النرويج	طاجكستان	
عمان	تايلند	
باكستان	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	
بنما	تيمور - ليشتي	
بابوا غينيا الجديدة	توغو	
باراغواي	تونغا	

وبالإضافة إلى ذلك، مثل أحد المراقبين دولة توفالو غير العضو في جلسة أو أكثر من جلسات اللجنة. -٣

وحضر مراقبون من ٥٦ منظمة من المنظمات الدولية التالية، جلسة أو أكثر من جلسات اللجنة: -٤

- اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)
وكالة مراقبة السلامة الجوية في أفريقيا الوسطى (ASSA-AC)
وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (ASECNA)
الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVFFI)
جمعية أبحاث النقل الجوي (ATRS)
المجلس الدولي للمطارات (ACI)
المنظمة العربية للنقل الجوي (AACO)
الهيئة العربية للطيران المدني (ACAC)
هيئات الطيران المدني في أفريقيا ومدغشقر (AAMAC)
مجموعة عمل الطيران (AWG)
منظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بانجول (BAGASOO)
النظام الكاريبي لمراقبة سلامة وأمن الطيران (CASSOS)
هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)
منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)
وكالة مراقبة سلامة وأمن الطيران المدني في جماعة شرق أفريقيا (EAC CASSOA)
الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا (ECOWAS)
اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)
المنظمة الأوروبية لمعدات الطيران المدني (EUROCAE)
المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)
الاتحاد الأوروبي (EU)
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)
البرنامج الدولي للنظام الفضائي للبحث عن السفن المستغيثة ونظام التتبع لأغراض البحث والانقاذ بواسطة الأقمار الصناعية (ICSP)
المجلس الدولي لرابطات مالكي الطائرات والطيارين (IAOPA)
الاتحاد الدولي لرابطات إدارة معلومات الطيران (IFAIMA)
الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)
الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA)
الاتحاد الدولي لرابطات الكرونيات سلامة الحركة الجوية (IFATSEA)
الاتحاد الدولي لرابطات مرحلي الطائرات (IFALDA)
الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن (FIATA)
رابطة القانون الدولي (ILA)

المنظمة الدولية للاتصالات بالأقمار الصناعية المتقلة (IMSO)
الجمعية الدولية للحفاظ على بيئة الصناعات النفطية (IPIECA)
منتدى النقل الدولي (ITF)
الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)
لجنة الطيران المشتركة بين الدول (IAC)
رابطة النقل الجوي لأمريكا اللاتينية والكاريبي (ALTA)
رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الجو والفضاء (ALADA)
لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)
اللجنة الفنية اللاسلكية للطيران (RTCA)
الجمعية الدولية لمهندسي المحركات (SAE)
الاتحاد الانمائي للجنوب الأفريقي (SADC)
الرابطة الدولية للشحن الجوي (TIACA)
منظمة الأمم المتحدة (UN)
برنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP)
اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC)
الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا (UEMOA)
البنك الدولي (WB)
منظمة السياحة العالمية (UNWTO)
المجلس العالمي للسفر والسياحة (WTTC)
فريق تنسيق المطارات على الصعيد العالمي (WWACG)

٥- وشارك رئيس المجلس، الدكتور أو. ب. أليو، والأمينة العامة، الدكتورة فانع ليو في جميع جلسات اللجنة. وعمل السيد ج. أوغستين مدير الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، أمينا للجنة، وعمل السيد ب. فيرهاغن نائبا لأمين اللجنة، والسيد م. بيلينه، والسيدة ل. كومو ستووارت، والسيد س. ب. كريم، والسيد أ. ديتشو، والسيد ب. جيبو، والسيد أي. غالان، والسيد ه. غوردجي، والسيد ت. هازيغاوا، والسيدة ج. هوبي، والسيد أ. لاركوس، والسيد ر. ماكفارلان، والسيد أ. كيروز، والسيد ك. رادو، والسيد ف. شميث، والسيد ج. فان أمناء مساعدين. وسجلت محاضر الجلسات السيدة م. باري، والسيدة س. بلانك، والسيدة د. ج. كوير، والسيدة أ. تيو، والسيدة ل. ويرتانن.

٦- وتنتشر محاضر الجلسات بالرمز A39-Min. EX/1-11

جدول الأعمال

٧- أحالت الجلسة العامة البنود التالية إلى اللجنة التنفيذية للنظر فيها:

- البند ١٠: الاشتراكات المتأخرة
البند ١١: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥
البند ١٢: اقتراح إدخال تعديل على المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو من أجل زيادة عضوية المجلس
البند ١٣: اقتراح إدخال تعديل على المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو من أجل زيادة عضوية لجنة الملاحة الجوية
البند ١٤: برنامج المساعدة الفنية
البند ١٥: التعاون الفني - سياسات وأنشطة التعاون الفني

- البند ١٦: أمن الطيران - السياسة العامة
- البند ١٧: البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP CMA)
- البند ١٨: برنامج دعم التنفيذ والتطوير الخاص بالأمن (ISD-SEC)
- البند ١٩: استراتيجية الايكاو المقترحة بشأن برنامج تحديد هوية الركاب (ICAO TRIP)
- البند ٢٠: حماية البيئة - ضوضاء الطائرات - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ
- البند ٢١: حماية البيئة - انبعاثات محركات الطائرات التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ
- المادة ٢٢: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ
- البند ٢٣: سياسة الإيكاو العامة للتدريب في مجال الطيران المدني وبناء القدرات في مجال الطيران
- البند ٢٤: إدارة الموارد البشرية
- البند ٢٥: حالة القوى العاملة في الإيكاو
- البند ٢٦: تعدد اللغات في الإيكاو
- البند ٢٧: زيادة كفاءة وفعالية الإيكاو
- البند ٢٨: مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"
- البند ٢٩: خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة (SDGs)
- البند ٣٠: تعبئة الموارد
- البند ٣١: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

٨- أدرجت جميع الوثائق وأوراق العمل التي نظرت فيها اللجنة وفق بنود جدول الأعمال على موقع الجمعية العمومية للإيكاو على الإنترنت www.icao.int/Meetings/a39.

البند ١١ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥

١-١١ في الجلسة الثانية للجنة التنفيذية، عرض رئيس المجلس لمحة عامة عن التقارير السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥، إلى جانب تقرير إضافي لفترة الستة أشهر الأولى من ٢٠١٦. وتمت الإشارة إلى أنه يمكن أيضا الاطلاع على النص الكامل لهذه التقارير، التي وُزعت من قبل على جميع الدول الأعضاء، من خلال موقع الإيكاو على الإنترنت.

٢-١١ وفي أثناء الاستعراض الذي قدمه رئيس المجلس، تم إخطار اللجنة التنفيذية أن المجلس كان نشيطاً للغاية خلال هذه الفترة في توطيد التغييرات والإنجازات المفضية إلى تحول المنظمة خلال الفترة الثلاثية السابقة، فضلا عن تهيئة الايكاو بحيث تستجيب للتحديات الناشئة في الفترة الثلاثية المقبلة.

٣-١١ وأخيراً، أحاطت اللجنة التنفيذية علماً بأن كل لجنة من اللجان التي تم تشكيلها في هذه الدورة التاسعة والثلاثين سوف تستعرض أجزاء التقارير السنوية التي تقع ضمن نطاق اختصاصها.

- البند ١٢: اقتراح بتعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو بغرض زيادة عدد الأعضاء في المجلس
- البند ١٣: اقتراح بتعديل المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو بغرض زيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية

١٢-١ نظرت اللجنة التنفيذية في اجتماعها الثاني في هاتين المسألتين الدستوريتين معاً. وكان أمام اللجنة وثائق مقدمة من المجلس في ورقتي العمل A39-WP/18 و A39-WP/13، ومن إندونيسيا في ورقة العمل A39-WP/179.

١٢-٢ وقدمت الأمانة العامة ورقتي العمل A39-WP/18 و A39-WP/13 اللتين تضمنتا توصيات من المجلس بإقرار التعديلات على المادة ٥٠ (أ) والمادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو لزيادة عدد الأعضاء في المجلس ولجنة الملاحة الجوية. وذكرت الأمانة العامة أنه في الدورة ٢٠٦، نظر المجلس في اقتراح مقدم من البرتغال والمملكة العربية السعودية لزيادة عدد أعضاء المجلس. وقد وافق المجلس، من حيث المبدأ، على زيادة عدد أعضاء المجلس بالنظر إلى زيادة عدد الدول الأعضاء في الإيكاو، وتوسع وتنامي أهمية النقل الجوي بالنسبة للاقتصادات الوطنية في العديد من البلدان، وضرورة ضمان التمثيل الملائم للدول الأعضاء في مجلس الإيكاو. وقرّر المجلس بتوافق الآراء في الدورة ٢٠٧ أن يوصي الجمعية العمومية بزيادة عدد الأعضاء في المجلس من ٣٦ عضواً إلى ٤٠ عضواً.

١٢-٣ وذكّرت الأمانة العامة أيضاً بأن المجلس قد نظر كذلك في اقتراح قدمته مجموعة من الدول بصورة مشتركة لزيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية. وكان المجلس قد وافق، من حيث المبدأ، على زيادة أعضاء لجنة الملاحة الجوية بالنظر إلى زيادة عدد الدول الأعضاء في الإيكاو، وضرورة الاستفادة من الخبرات والتجارب التي تأتي من مجموعة متنوعة من المهارات والمعارف التشغيلية. وقرّر المجلس بتوافق الآراء في الدورة ٢٠٧ أن يوصي الجمعية العمومية بزيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية من ١٩ عضواً إلى ٢١ عضواً.

١٢-٤ وتضمن المرفقان (هـ) و(و) مشروعَي قرارين للجمعية العمومية لإقرار التعديلات على المادتين ٥٠ (أ) و ٥٦ فضلاً عن مشروعَي قرارين للتشجيع على التصديق على بروتوكولي التعديل على وجه الاستعجال البالغ.

١٢-٥ وأيدت إندونيسيا في ورقة العمل A39-WP/179 التوصية بزيادة عدد أعضاء المجلس من ٣٦ عضواً إلى ٤٠ عضواً واعتماد مشروعَي القرارين المتصلين بذلك.

١٢-٦ وفي المناقشة التالية، أيدت كل الوفود التي تحدثت الاقتراحات بتعديل المادتين ٥٠ (أ) و ٥٦ من الاتفاقية لزيادة عدد أعضاء المجلس ولجنة الملاحة الجوية.

١٢-٧ وأشار أحد الوفود أنه نظراً لأسباب التمثيل الجغرافي العادل، من الجدير إيلاء الاهتمام لمسألة حصول إقليم آسيا والمحيط الهادئ على مقاعد إضافية.

١٢-٨ وأشارت بعض الوفود الأخرى أنه لم تُشر المادة ٥٠ (أ) ولا المادة ٥٦ إلى مفهوم التمثيل الجغرافي العادل وأنه طُلب إلى الجمعية العمومية النظر في عدد المقاعد وعدم تخصيص المقاعد. كما أُشير إلى أن العضوية في لجنة الملاحة الجوية ينبغي أن تستند إلى الخبرة، وأن الأعضاء لا يمثلون دولة معينة أو إقليمياً معيناً.

١٢-٩ وأشار رئيس اللجنة إلى أنه كان هناك تأكيد عام للتعديلات المقترحة وطلب معرفة الآراء من خلال رفع الأيدي بشأن مشروعَي القرارين اللذين يقران تعديل المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية لزيادة عدد أعضاء المجلس من ٣٦ عضواً إلى ٤٠ عضواً، وتعديل المادة ٥٦ من الاتفاقية لزيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية من ١٩ عضواً إلى ٢١ عضواً، فضلاً عن القرارين اللذين يشجعان الدول على التصديق على بروتوكولي التعديل في أقرب وقت ممكن. وانتقلت اللجنة التنفيذية إلى مسألة معرفة الآراء من خلال رفع الأيدي الذي بيّن أن هناك تأييداً بالإجماع لمشروعات القرارات الأربعة.

١٠-١٢ ثم أجرت اللجنة التنفيذية عملية استطلاع أخرى برفع الأيدي ووافقت فيه بالإجماع على أن توصي الجلسة العامة باعتماد مشروعات القرارات التالية وهي القرارات ١/١٢ و ٢/١٢ و ١/١٣ و ٢/١٣، وأوصت أن تعتمد الجلسة العامة القرارات الأربعة بتوافق الآراء.

١١-١٢ القراران المندرجان في إطار البند ١٢ من جدول الأعمال

القرار ١/١٢: تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي

إن الجمعية العمومية

إذ اجتمعت في دورتها التاسعة والثلاثين، في مونتريال في [أكتوبر ٢٠١٦؛

ولاحظت أن عدداً كبيراً من الدول المتعاقدة لديه الرغبة في توسيع عضوية المجلس؛

واعتبرت أنه من الملائم السماح بزيادة عدد الأعضاء في المجلس إلى ٤ وبالتالي زيادة عضوية الدول الأعضاء من

٣٦ عضواً إلى ٤٠ عضواً؛

واعتبرت أنه من الضروري، للغرض المذكور أعلاه، أن تعدل اتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو في

اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤؛

١- تقرّ وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة أعلاه التعديل المقترح التالي على الاتفاقية المذكورة:

"في المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية، يجب تعديل الجملة الثانية بالاستعاضة عن العدد "٣٦" بالعدد "٤٠".

٢- تحدد بمائة وثمان وعشرين عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذاً،

وذلك وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة؛

٣- تقرّر أن تقوم الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية

والروسية والإسبانية، بحيث يكون كل منها متساوياً في الحجية، متضمناً التعديل المقترح المذكور أعلاه ومتضمناً الأحكام

الواردة أدناه؛

(أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية والأمين العام على البروتوكول؛

(ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أي دولة تكون قد صدقت على اتفاقية الطيران

المدني الدولي المذكورة أو تكون قد انضمت إليها؛

(ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي؛

(د) يصبح البروتوكول نافذاً بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق المائة

والثامنة والعشرين؛

(هـ) تقوم الأمانة العامة فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية بتاريخ إيداع كل تصديق على

البروتوكول؛

(و) تقوم الأمانة العامة فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة أو الموقعة عليها

بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.

(ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأي دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

القرار ٢/١٢ التصديق على بروتوكول تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي

إن الجمعية العمومية:

- لما كانت قد قررت تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو للسماح بزيادة عدد الأعضاء في المجلس؛
ولما كانت ترى أنه من المستصوب للغاية أن يدخل التعديل المذكور أعلاه حيز النفاذ في أسرع وقت ممكن؛
١- توصي جميع الدول المتعاقدة بأن تقوم بالتصديق في أسرع وقت ممكن على تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو؛
٢- تكلف الأمانة العامة بتوجيه عناية الدول المتعاقدة إلى هذا القرار في أسرع وقت ممكن.

١-١٣ القرار المندرجان في إطار البند ١٣ من جدول الأعمال.

القرار ١/١٣ تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي

إن الجمعية العمومية

- إذ اجتمعت في دورتها التاسعة والثلاثين، في مونتريال في [أكتوبر ٢٠١٦؛
ولاحظت أن عدداً كبيراً من الدول المتعاقدة لديه الرغبة في توسيع عضوية لجنة الملاحة الجوية؛
واعتبرت أنه من الملائم السماح بزيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية من ١٩ عضواً إلى ٢١ عضواً؛
واعتبرت أنه من الضروري، للغرض المذكور أعلاه، أن تعدل اتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤؛

- ١- تقرّ وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة أعلاه التعديل المقترح التالي على الاتفاقية المذكورة:
"في المادة ٥٦ من الاتفاقية تحل عبارة "واحد وعشرين عضواً" محل عبارة "تسعة عشر عضواً".
٢- تحدّد بمائة وثمان وعشرين عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذاً، وذلك وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة؛
٣- تقرّر أن تقوم الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية، بحيث يكون كل منها متساوياً في الحجية، متضمناً التعديل المقترح المذكور أعلاه ومتضمناً الأحكام الواردة أدناه؛

- (أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينتها العامة على البروتوكول؛
(ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أي دولة تكون قد صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة أو تكون قد انضمت إليها؛
(ج) تودّع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي؛

- (د) يصبح البروتوكول نافذاً بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق المائة والثامنة والعشرين؛
- (هـ) تقوم الأمانة العامة فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول؛
- (و) تقوم الأمانة العامة فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة أو الموقعة عليها بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.
- (ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأي دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

القرار ٢/١٣ التصديق على بروتوكول تعديل المادة ٥٦ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو للسماح بزيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية؛

ولما كانت الجمعية العمومية ترى أنه من المستصوب للغاية أن يدخل التعديل المذكور أعلاه حيز النفاذ في أسرع وقت ممكن؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- توصي جميع الدول المتعاقدة بأن تقوم بالتصديق في أسرع وقت ممكن على تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي؛
- ٢- تكلف الأمانة العامة بتوجيه عناية الدول المتعاقدة إلى هذا القرار في أسرع وقت ممكن.

البند ١٤ من جدول الأعمال: برنامج المساعدة الفنية

١-١٤ لاحظت اللجنة أن ورقة العمل A39-WP/28، المُقدّمة من المجلس، التي أفادت عن الأنشطة المتصلة ببرنامج الإيكاو للمساعدة الفنية، وغطت جميع الأهداف الاستراتيجية للإيكاو، كان قد تم النظر فيها في إطار البند ٢٠ من جدول الأعمال، وأن ورقة العمل A39-WP/105، التي قدّمتها سلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي، واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)، كان قد تم النظر فيها في إطار البند ٢٨ من جدول الأعمال. وبالتالي، فلم تتم إعادة النظر فيهما في إطار البند ١٤ من جدول الأعمال.

٢-١٤ ولاحظت اللجنة ورقة العمل A39-WP/27، المُقدّمة من المجلس، ووافقت على أنه من أجل مواصلة تحسين أوضاع السلامة الجوية في أفريقيا، ينبغي مواصلة أنشطة الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا بعد عام ٢٠١٦، بما في ذلك نطاق عملها الموسع في مجالات التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، والمطارات والمساعدات الأرضية، وخدمات الملاحة الجوية. كما لاحظت اللجنة التقدم المحرز بشأن تنفيذ الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا، واتفق على ضرورة استمرار مساعدة الدول من خلال هذه الخطة بالتعاون مع الشركاء في مجال السلامة الجوية.

٢-١٥ وقدم المجلس، في ورقة العمل A39-WP/47، معلومات حديثة بشأن سياسات الإيكاو واستراتيجيتها في مجال المساعدة الفنية والتعاون الفني. وشدد التقرير على أنّ المنظمة لديها، من جهة، ومن أجل تبسيط وتعزيز برامج الإيكاو للدعم الفني، برنامجاً للدعم الفني يدعم الدول بموارد الميزانية العادية وتبذرات للصناديق الطوعية للإيكاو مخصصة وفقاً للمبادئ القائمة ولمعايير الأولوية، مركزة أساساً على معالجة جوانب القصور المحددة في عمليات التدقيق التابعة للإيكاو. وكذلك يدعم برنامج التعاون الفني الدول والكيانات الأخرى من أجل وضع وتنفيذ مشاريع للطيران المدني التي تمولها الحكومات ذاتها أو الجهات المانحة على أساس استرداد التكاليف. إذ أشار التقرير إلى أنّ برنامج التعاون الفني هو نشاط من أنشطة المنظمة الذي يحظى بأولوية دائمة، فقد عرض تحليلاً لنتائج الأداء المالي والتشغيلي للبرنامج في فترة السنوات الثلاث ٢٠١٣-٢٠١٥، وذلك لعرض مقارنة بين فترتي السنوات الثلاث السابقتين، وعرض نتائج صندوق الخدمات الإدارية والتشغيلية للفترة المعنية. ولقد تمّ إكمال ذلك بواسطة موجز يتضمن إنجازات الهدف الاستراتيجي في المرفق (أ). وقدم التقرير أيضاً معلومات عن التطورات الهامة التي طرأت ضمن إدارة التعاون الفني في فترة السنوات الثلاث، بما فيها الحصول على شهادة ISO 90001:2008، وتعزيز تعهد الإيكاو بمواصلة تحسين نوعية وفعالية خدماتها للتعاون الفني من أجل صالح الدول الأعضاء وسائر أوساط الطيران في العالم. ويقترح المرفق (ب) بورقة العمل تحديث قرار الجمعية العمومية ١٧/٣٦ في شكل "البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية" لكي تعتمده الجمعية العمومية.

٣-١٥ وفي ورقة العمل A39-WP/45، أبلغ المجلس الجمعية العمومية بإنشاء برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران وذلك في إطار مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب، وقدم وصفاً تفصيلياً لإطاره. وإذ أشار التقرير إلى أنّ الكثير من الدول الأعضاء يفتقر إلى الأموال اللازمة لتمويل المساعدة المطلوبة من أجل تطوير برامجها ومواردها البشرية وبنيتها التحتية في مجال الطيران المدني تطويراً ثابتاً، فقد أشار إلى أنّ الإيكاو ستعمل من خلال البرنامج على أن تتيح للدول المهتمة خبراء الطيران المستعدين لتقديم المساعدة القصيرة الأجل كمتطوعين في مجال خبراتهم. وسيعمل هؤلاء الخبراء عن كثب مع المسؤولين الحكوميين من أجل معالجة، من جملة أمور، جوانب القصور المحددة أثناء عمليات التدقيق التي تقوم بها الإيكاو، والتصديّ لحالات الطوارئ، وتطوير قدرات الدول في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو لتكملة المبادرات الأخرى. وشدد التقرير على أنّ المشاركة في برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران مفتوحة لجميع مهنيي الطيران من الدول وقطاع الطيران والقطاع الخاص رهناً باستعراض الإيكاو لمؤهلاتهم، وأشار إلى إنشاء المجلس لصندوق تطوعي من أجل استلام التبرعات الخاصة بتنفيذ البرنامج. وفي المرفق بورقة العمل، اقترح المجلس مشروع قرار لكي تعتمده الجمعية العمومية.

٤-١٥ وفي ورقة العمل A39-WP/383، التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية، ورّد اقتراح بإنشاء نظامٍ للتشاور يُساعد الدول على التحقق من المعلومات وأداء الجهات المتعاقدة مع الإيكاو في مشاريع التعاون الفني، وعلى وجه الخصوص، أوصت الجمهورية الدومينيكية الجمعية العمومية أن تطلب فيما يتعلّق بالجهات المتعاقدة التي لا تفي بالتزاماتها المتعاقدة تجاه الدول و/أو المتورّطة في دعاوى قضائية مُضرة بالدول (١) أن تزيلها من قائمة مورّدي الإيكاو، و(٢) استبعادها من المشاركة الفعالة في الأنشطة التي ترعاها الإيكاو، و(٣) الإفصاح عن هويتها علناً.

٥-١٥ وتمّ التركيز في ورقة العمل A39-WP/244 Revised، التي قدمتها إندونيسيا، على أهمية البرامج البيئية في مجال الطيران، لا سيما في الاقتصادات النامية. واسترعت الانتباه إلى تعبئة الموارد من أجل تيسير الدعم المالي للتنفيذ الفعال لخطة الإيكاو العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. ولقد وصفت، على سبيل المثال، نجاح التعاون الدولي في إندونيسيا ضمن إطار عمل، في جملة أمور، مشروع للتعاون الفني تابع للإيكاو ومتّصل بالتدابير البيئية في مجال الطيران المدني. ولذا تقترح إندونيسيا توسيع نظام هذا التعاون الفني لكي يشمل دعم الدول ذات الموارد المحدودة من خلال تبرعات الدول الأعضاء والجهات المعنية والمنظمات الدولية والهيئات الأخرى التابعة للأمم المتحدة لتقديمها لصندوق البيئة التابع للإيكاو. وورّد في

ورقة العمل A39-WP/244 أيضاً اقترح بإنشاء برنامج للتعاون الفني في مجال البيئة، وذلك بالتعاون الوثيق بين فرع شؤون البيئة وإدارة التعاون الفني في الإيكاو.

٦-١٥ وعرضت ورقة العمل A39-WP/292، التي قَدّمها بيرو بدعم من الأرجنتين وبوليفيا والبرازيل وشيلي وكولومبيا وإكوادور وغويانا وبنما وباراغواي وسورينام وأوروغواي وفنزويلا، معلومات بشأن ثلاثة مشاريع للإيكاو للتعاون الفني المنفذة في إقليم أمريكا الجنوبية التي يدعمها مكتب الإيكاو الإقليمي لأمريكا الجنوبية، ألا وهي: المشروع RLA/99/901 (نظام مراقبة السلامة على الصعيد الإقليمي)، والمشروع RLA/03/901 (إدارة الشبكة الرقمية لأمريكا الجنوبية (REDDIG) وتدابير قطاع الأقمار الصناعية، والمشروع RLA/06/901 (المساعدة في تطبيق منظومة إقليمية لإدارة الحركة الجوية). وتُمثّل هذه المشاريع، الرامية إلى تطبيق الخطة الإقليمية للملاحة الجوية، حلاً مستداماً لمشاركة الدول من خلال الشراكات التعاونية، وتتضمن تبادل الخبرات والموارد المتوفرة، وبناء القدرات. وتسلط الورقة الضوء على مختلف إنجازات المشاريع والتي تتراوح من تطبيق تكنولوجيات الاتصالات والملاحة والاستطلاع إلى وضع لوائح متسقة لسلامة الطيران المدني وتدريب الخبراء الوطنيين في مجال الطيران المدني، مما ينجم عنه تحسين كبير في نتائج تنفيذ الدول الفعّال من الإقليم. وبناءً على هذه الخبرة الإيجابية، فقد دعت بيرو الجمعية العمومية إلى تشجيع الدول الأعضاء من الإيكاو على العمل بصورة تعاونية من أجل تحقيق الأهداف الإقليمية المشتركة من خلال تنفيذ مشاريع التعاون الفني.

٧-١٥ وفي ورقة العمل A39-WP/105، التي قَدّمها سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية، تمّ التشديد على أهمية أنشطة بناء القدرات التي تُنظمها الإيكاو أو فرادى الدول أو المنظمات الإقليمية أو قطاع الطيران من أجل دعم الدول لتحقيق الامتثال الفعال والمستدام للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو. وسلّطت الضوء، في هذا المضمّن، على المساهمات الكبيرة من جانب الدول الأوروبية والمنظمات الإقليمية، مثل المفوضية الأوروبية ووكالة السلامة الجوية الأوروبية واللجنة الأوروبية للطيران المدني والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية، لصالح الدول المستفيدة في مجال السلامة وإدارة الحركة الجوية والأمن والتسهيلات والتنمية الاقتصادية وحماية البيئة. وطالبت الورقة بإضفاء الأولوية على الاحتياجات الواردة في خطط العمل وقياس نتائج بناء القدرات بواسطة استخدام مؤشرات الأداء الرئيسية. وطالبت أيضاً باعتماد الشفافية من خلال التمكن من الاطلاع على الوثائق ونتائج عمليات التدقيق المتصلة بأنشطة بناء القدرات المنفذة في السابق. وأوصت الورقة بما يلي: (١) أوصت، من جملة أمور، بأن تعترف الجمعية العمومية بالقيمة المضافة وتكامل مبادرات بناء القدرات التي تضطلع بها مختلف الجهات المعنية؛ و(٢) دعوة الإيكاو إلى استحداث نهجٍ موجهٍ نحو النتائج بما في ذلك استخدام مؤشرات الأداء الرئيسية لقياس فعالية وكفاءة استدامة أنشطة لبناء القدرات؛ و(٣) دعوة الإيكاو والدول الأعضاء والمنظمات وقطاع الطيران إلى استخدام الأدوات القائمة، مثل قاعدة بيانات الإيكاو التي تتضمن قائمة الجهات التي يمكنها تقديم المساعدة في دعم التنفيذ والتطوير لتبادل المعلومات بشأن أنشطتها لبناء القدرات.

٨-١٥ وقدمت ورقة العمل A39-WP/141، التي قَدّمها لجنة الطيران المشتركة، معلومات بشأن مشروع التعاون الفني "برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في كومنولث الدول المستقلة". وسلّطت الضوء على النتائج المحققة منذ بداية المشروع في عام ٢٠٠١ في مجال التدريب، بالتعاون مع شركة "إيرباص" (Airbus) وشركة "بوينغ" (Boeing) وإدارة الطيران الاتحادية للولايات المتحدة (FAA) في أكثر من ١٠٠ ندوة ومؤتمر ودورة تدريبية لما مجموعه نحو ٩٠٠٠ خبير طيران من الإقليم. ولقد كان التدريب المقدم في إطار المشروع متصلاً بالتفتيش في مجال السلامة الجوية وإزالة الجليد وطرزات محددة من الطائرات.

٩-١٥ وتضمنت ورقة المعلومات A39-WP/415، التي قَدّمها سلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية، معلومات للجمعية

العمومية عن المساهمة الأوروبية والدعم المتجدد في أهداف مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وترد بمرفق ورقة المعلومات هذه قائمة غير حصرية للمساعدة الفنية وأنشطة بناء القدرات في مختلف مجالات الطيران المدني التي يضطلع بها الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية من أجل دعم الدول المستفيدة في مختلف الأقاليم. وذلك بالإضافة للمبادرات الأخرى التي اضطلعت بها، على الصعيد الثنائي الأطراف والمتعدد الأطراف، مختلف الدول الأوروبية، والتي لا تغطيها هذه الورقة.

١٥-١٠ وأحاطت اللجنة التنفيذية علماً بأن أداء برنامج التعاون الفني للإيكافو في فترة السنوات الثلاث الحالية قد حظت باهتمام الدول والجهات المانحة والقطاع الخاص، بما مجموعه ٣٨٩,٧ مليون دولار لإنجاز البرنامج وتنفيذ نحو ١١٠ برنامج في السنة في ١٥٠ دولة في جميع أنحاء الأقاليم. وتم إبلاغ اللجنة أيضاً بأن النتائج المالية للعمليات بالنسبة للسنة أشهر الأولى من عام ٢٠١٦ بيّنت توقعات إيجابية فيما يتعلق بفترة السنوات الثلاث المقبلة. ومن الناحية التشغيلية، أكدت الأمانة العامة على أن برنامج التعاون الفني سيواصل الاضطلاع بدور هام في توفير الدعم للدول الأعضاء، وذلك نظراً لحالات التقدم التكنولوجي السريع في مجال الطيران المدني. ومما يحظى بأهمية خاصة أن اللجنة لاحظت أن هذه الفترة قد شهدت أيضاً تعزيز نظام إدارة الجودة في إدارة التعاون الفني نتيجة تحقيق شهادة ISO-9001:2008 بواسطة أقسام إدارة التعاون الفني في أكتوبر ٢٠١٤.

١٥-١١ وأقرت اللجنة إنشاء برنامج الإيكافو للمتطوعين وصندوق الطيران الطوعي المتصل بذلك في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" من أجل معالجة جوانب القصور المحددة أثناء عمليات التدقيق التي تجريها الإيكافو والتصدي لحالات الطوارئ، فضلاً عن تعزيز الاعتماد الذاتي والنمو. ولقد دُعيت الدول الأعضاء بالإيكافو والمؤسسات المالية وقطاع الطيران وغيرها من الجهات المعنية إلى المشاركة في البرنامج بواسطة موارد مالية وبشرية ثابتة.

١٥-١٢ وأعرب عن الدعم لتعزيز رقابة الإيكافو على خدمات المشتريات بواسطة تعزيز الشفافية وتبادل المعلومات بشأن أداء البائعين. وعلى وجه الخصوص، فقد أُوصي بطلب آراء الدول بشأن البائعين ونوعية الخدمات المقدمة، وذلك اتساقاً مع التزامات الإيكافو إزاء رضا المستهلكين ومسؤوليتها المشتركة عن المشاريع المنفذة بواسطة إدارة التعاون الفني. وقُدمت توصية بوجود نظر الإدارة القانونية في المسائل القانونية الناجمة عن الاقتراح الذي طرحته الجمهورية الدومينيكية في ورقة العمل A39-WP/244. وسلمت اللجنة بأنه على أثر توصية وحدة التفتيش المشتركة التابعة للأمم المتحدة، كجزء من جهود المنظمة ككل لضمان النزاهة في أنشطتها الخاصة بالمشتريات، فإن الإيكافو تقوم فعلاً بوضع سياسة لمراقبة البائعين على أساس إطار السياسات النموذجي لمراقبة البائعين التابع للأمم المتحدة، لكي يستعرضها المجلس وإقرارها أثناء دورته المقبلة في عام ٢٠١٧.

١٥-١٣ وتمّ الاتفاق على أنه ثمة حاجة إلى تيسير الدعم المالي لإنشاء برامج بيئية في البلدان النامية، بما في ذلك التنفيذ الفعال لخطة الإيكافو العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (GMBM). وإذ اعترفت اللجنة بدور التعاون الدولي في حشد الموارد والسبل المحتملة للمساعدة الثنائية، فقد سلّمت أيضاً بالفوائد المتأتية عن آلية الإيكافو الحالية للتعاون الفني والصندوق الطوعي للبيئة. وبناء على ذلك أوصت اللجنة التنفيذية بأن تطلب الجمعية العمومية إنشاء برنامج للتعاون الفني في مجال البيئة وذلك بالتنسيق الوثيق بين فرع شؤون البيئة وإدارة التعاون الفني بالإيكافو.

١٥-١٤ واعترفت اللجنة التنفيذية بأهمية التعاون الفني من أجل تعزيز شبكة الطيران المدني وما يتصل بذلك من بنى تحتية وموارد بشرية، وفقاً للخطة الإقليمية للملاحة الجوية، وذلك من خلال تبادل الخبرات واتساق اللوائح وجهود بناء القدرات، لا سيما في ضوء الإنجازات الملموسة التي حققتها دول أمريكا الجنوبية التي أسفرت عن تحسن كبير في نتائج التنفيذ الفعال

في المنطقة. ولذا أوصت اللجنة الجمعية العمومية بتشجيع الدول الأعضاء في الإيكو على العمل بصورة تعاونية من أجل تحقيق الأهداف المشتركة بواسطة تنفيذ مشاريع التعاون الفني الإقليمية ودون الإقليمية.

وفي ضوء مداوات اللجنة التنفيذية، فقد قررت هذه اللجنة دعوة الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: ١٥-١٥

- (أ) تشجيع الدول الأعضاء والمؤسسات المالية وقطاع الطيران وغيرها من الجهات المعنية على المشاركة في برنامج الإيكو للمتطوعين في مجال الطيران بواسطة توفير موارد مالية وبشرية ثابتة؛
- (ب) تطلب من الأمانة العامة إحالة المسائل القانونية المترتبة على الاقتراح الذي طرحته الجمهورية الدومينيكية في ورقة العمل A39-WP/244 إلى الإدارة القانونية للنظر فيها؛
- (ج) تطلب تأسيس "برنامج للتعاون الفني في مجال البيئة" بالتنسيق الوثيق مع فرع شؤون البيئة وإدارة التعاون الفني بالإيكو؛
- (د) تشجيع الدول الأعضاء على العمل بصورة تعاونية من أجل تحقيق الأهداف المشتركة من خلال تنفيذ مشاريع إقليمية ودون إقليمية للتعاون الفني.

١٦-١٥ ووافقت اللجنة أيضاً على إحالة القرار الذي قدّمه المجلس في ورقة العمل A39-WP/47 - "البيان الموحد بسياسات الإيكو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية" والقرار الذي قدمه المجلس في ورقة العمل A39-WP/45 - "برنامج الإيكو للمتطوعين في مجال الطيران" إلى الجلسة العامة لإقرارها.

القرار رقم ١/١٥: البيان الموحد بسياسات الإيكو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية

لما كان المجلس قد اعتمد سياسات جديدة من أجل تقديم الدعم الفني في شكل من أشكال المساعدة الفنية والتعاون الفني، وأقرتها الجمعية العمومية في الدورة الثامنة والثلاثين؛

ولما كانت "المساعدة الفنية" هي أي شكل من أشكال المساعدة المقدمة من الإيكو إلى الدول، والممولة من الميزانية العادية و/أو الصناديق الطوعية، والمنفذة بواسطة أي إدارة أو مكتب وفقاً لطبيعة المشروع ومدته؛

ولما كان "التعاون الفني" هو أي شكل من أشكال المشاريع المطلوبة والممولة من الدول و/أو المنظمات، والمنفذة بواسطة إدارة التعاون الفني على أساس استرداد التكاليف، حيث يتم استرداد جميع التكاليف المباشرة وغير المباشرة المتعلقة بالمشروع؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد بسياسات الإيكو للتعاون الفني والمساعدة الفنية كما كانت عند انتهاء الدورة-التاسعة والثلاثين.

٢- تعلن أن هذا القرار يحل محل-القرار ١٧-٣٦.

المرفق (أ)

برنامجا الإيكو للتعاون الفني والمساعدة الفنية

لما كان نمو وتحسين الطيران المدني يشكل إسهاماً قوياً في التنمية الاقتصادية للدول.

ولما كان الطيران المدني يمثل عنصرا مهما للتقدم التكنولوجي والاقتصادي والاجتماعي والثقافي في جميع البلدان، لا سيما البلدان النامية، وللتعاون فيما بينها على المستوى شبه الإقليمي والإقليمي والعالمي.

ولما كان يوسع الإيكاو أن تساعد الدول على تقدم طيرانها المدني والنهوض في الوقت ذاته بتحقيق الأهداف الاستراتيجية.

ولما كان القرار رقم IX)A 222 الصادر في ١٥ أغسطس ١٩٤٩ عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة، والذي أقرته الجمعية العامة للأمم المتحدة في قرارها الصادر بتاريخ ١٦ نوفمبر ١٩٤٩ وأيدته الجمعية العمومية للإيكاو في قرارها رقم ٤-٢٠، قد طلب من جميع منظمات الأمم المتحدة أن تشارك على نحو كامل في البرنامج الموسع لتقديم المساعدة الفنية من أجل التنمية الاقتصادية، ولما كانت الإيكاو بوصفها الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة لشؤون الطيران المدني قد بدأت تتفد منذ سنة ١٩٥١ مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية بتمويل من حساب الأمم المتحدة الخاص للمساعدة الفنية والذي نشأ بموجب القرار أعلاه.

ولما كان العجز الكبير الذي حدث من سنة ١٩٨٣ إلى سنة ١٩٩٥ قد اقتضى وضع سياسات جديدة للتعاون الفني والمساعدة الفنية وتجديد الهيكل التنظيمي لإدارة التعاون الفني.

ولما كان تنفيذ السياسات الجديدة للتعاون الفني والمساعدة الفنية التي أيدتها الدورة الحادية والثلاثون للجمعية العمومية واستندت إلى مفهوم الاكتفاء بالعدد الأساسي من الموظفين، ودمج إدارة التعاون الفني في هيكل المنظمة، وإنشاء آلية الإيكاو لتمويل تنفيذ الأهداف، بالإضافة إلى تنفيذ الهيكل التنظيمي الجديد لإدارة التعاون الفني في التسعينات، قد أدت إلى خفض التكاليف بدرجة كبيرة وإلى تحسين ملحوظ للأوضاع المالية في برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية.

ولما كانت أهداف السياسات الجديدة قد شددت على أهمية برنامج التعاون الفني والمساعدة الفنية لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وخطط الملاحة الجوية، ولتطوير البنية الأساسية للطيران المدني والموارد البشرية في الدول النامية التي تحتاج إلى تعاون فني أو مساعدة فنية من الإيكاو.

ولما كان توحيد ورصد تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية هما من الوظائف المهمة للمنظمة وإذ تم التشديد على دور الإيكاو إزاء التنفيذ ودعم الدول المتعاقدة.

ولما كان القرار ٣٥-٢١ قد شجع المجلس والأمين العام على اعتماد هيكل وآلية يتبعان الممارسات التجارية لإقامة شركات مشتركة مع شركاء التمويل والدول المنتفعة.

ولما كان المجلس قد وافق على إعطاء إدارة التعاون الفني مزيدا من المرونة التشغيلية في ظل الإشراف والمراقبة الملائمين على أنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية.

ولما كانت جميع أنشطة التعاون الفني للمنظمة مبنية على مبدأ استرداد التكاليف، وأنه ينبغي اتخاذ تدابير لخفض التكاليف الإدارية والتشغيلية بقدر الإمكان.

ولما كان برنامجا التعاون الفني والمساعدة الفنية وما يتصل بهما من إيرادات في صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لفترة السنوات الثلاث وما بعدها لا يمكن تقديره بدقة، ويمكن أن يتفاوت بشكل كبير بناءً على عوامل متباينة تخرج عن سيطرة الإيكاو.

ولما كان المجلس قد اعتمد سياسة لاسترداد التكاليف، معنية بتوزيع التكاليف فيما بين الميزانية العادية وصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية المتكبدة مقابل الخدمات التي يقدمها البرنامج العادي إلى إدارة التعاون الفني والخدمات التي تقدمها إدارة التعاون التقني إلى البرنامج العادي.

فإن الجمعية العمومية:

برنامجا التعاون الفني والمساعدة الفنية

- ١- تسلم بأهمية برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية في التشجيع على تحقيق الأهداف الاستراتيجية للمنظمة.
- ٢- تؤكد من جديد على أن برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية اللذين ينفذا وفقا للقواعد والأنظمة والإجراءات التي وضعتها الإيكاو يشكلان نشاطا دائما وذا أولوية ضمن أنشطة الإيكاو، ويكمل دور البرنامج العادي في تزويد الدول بالدعم لكي تنفذ القواعد والتوصيات الدولية وخطط الملاحة الجوية الإقليمية تنفيذا فعالا وتنمي البنية الأساسية لهيئات الطيران المدني ومواردها البشرية.
- ٣- تؤكد من جديد على ضرورة تعزيز برنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية في حدود الموارد المالية الراهنة، وذلك على مستوى المكاتب الإقليمية وعلى المستوى الميداني، بما يتيح لإدارة التعاون الفني أداء دورها بمزيد من الكفاءة والفاعلية مع الفهم أنه لن تكون هناك زيادة في تكاليف المشاريع.
- ٤- تؤكد من جديد على أن إدارة التعاون الفني هي إحدى الأدوات الرئيسية التي تستخدمها الإيكاو لمساعدة الدول على سد الثغرات في مجال الطيران المدني بما يفيد مجتمع الطيران المدني بكامله.
- ٥- تؤكد على أن تحسين تنسيق التعاون الفني والمساعدة الفنية لأنشطة الإيكاو ينبغي أن يتم من خلال تحديد واضح لصلاحية وأنشطة كل إدارة ومن خلال تعزيز التعاون، فضلا عن تنسيق أوثق لبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية وبرامج المساعدات الأخرى في الإيكاو لتجنب الازدواج والتكرار.
- ٦- تؤكد من جديد على أن أي عجز مالي قد يحدث في ميزانية التكاليف في نهاية أي سنة مالية ينبغي أن يمول في المقام الأول من الفائض المتراكم في صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، على أن يكون اللجوء إلى تمويله من ميزانية البرنامج العادي هو الملاذ الأخير.
- ٧- تطلب من الأمين العام تنفيذ تدابير أكثر كفاءة، بما يؤدي إلى خفض تدريجي في تكاليف الدعم الإداري المحملة على مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية.
- ٨- تؤكد من جديد أن هذه التكاليف التي تستردها المنظمة مقابل خدمات الدعم المقدمة إلى إدارة التعاون الفني، يجب أن تكون متصلة اتصالاً مباشراً وحصرياً بعمليات المشروع لكي يتسنى الحفاظ على تكاليف الدعم الإداري عند أدنى حد.

الإيكاو بوصفها الوكالة المعترف بها في الطيران المدني

- ٩- توصي الدول المانحة ومؤسسات التمويل وغيرها من شركاء التنمية، ولاسيما صناعة الطيران والقطاع الخاص، بإعطاء الأفضلية للإيكاو، في الحالات المناسبة، في عمليات تحديد وصياغة وتحليل وتنفيذ وتقييم مشاريع الطيران المدني في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية، وتطلب أن يواصل الأمين العام الاتصال بهذه الهيئات والدول التي يمكنها أن تتلقى المساعدة، وذلك لتخصيص الأموال لتنمية الطيران المدني مع الاعتماد على الإيكاو بوصفها الوكالة التنفيذية.
- ١٠- توصي الدول المتعاقدة التي لديها برامج معونة ثنائية أو برامج معونة تحت رعاية الحكومة بأن تقيم الاعتبار لأهمية الاستعانة ببرنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية من أجل تنفيذ البرامج الرامية إلى تقديم المساعدات إلى الطيران المدني.

توسيع نطاق أنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية

١١- **تؤكد من جديد** على أن اعتماد الممارسات ذات الوجهة التجارية في إدارة التعاون الفني يقتضي ضمان المحافظة على السمعة الطيبة التي تتمتع بها الإيكاو.

١٢- **تؤكد من جديد** على الحاجة إلى توسيع نطاق خدمات التعاون الفني والمساعدة الفنية التي تقدمها الإيكاو ليشمل الهيئات غير الحكومية (العامة أو الخاصة) المعنية مباشرة بالطيران المدني، وذلك للمساهمة في تحقيق أهداف الإيكاو الاستراتيجية، وينبغي لهذا التعاون وتلك المساعدة أن تشمل جملة أمور منها الأنشطة التي كانت توفرها عادة هيئات الطيران المدني الوطنية والجاري خصصتها حالياً إلى حد ما حيث تظل الدولة بموجب اتفاقية شيكاغو تحمل مسؤولية ضمان نوعية الخدمات المقدمة وامتثالها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، **وتطلب** إلى الأمين العام إبلاغ سلطة الطيران المدني المعنية بالجوانب الفنية للمشروع فور بدء المفاوضات مع الهيئات غير الحكومية.

١٣- **تؤكد من جديد** على ضرورة توسيع نطاق خدمات التعاون الفني والمساعدة الفنية التي تقدمها الإيكاو بناء على الطلب ليشمل هذا النطاق الهيئات غير الحكومية (العامة والخاصة) التي تتفد في الدول المتعاقدة مشاريع في مجال الطيران المدني تهدف إلى تعزيز سلامة وأمن وفاعلية النقل الجوي الدولي، **وتكلف** الأمين العام بالنظر في كل طلب على حدة من الطلبات التي تقدمها هذه الهيئات للحصول من الإيكاو على التعاون والمساعدة في المجالات التقليدية للتعاون الفني والمساعدة الفنية، مع إقامة اعتبار خاص للالتزام في المشاريع بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وللسياسات واللوائح الوطنية السارية ذات الصلة التي تصدرها الدولة المتلقية.

اتفاقات التعاون الفني والمساعدة الفنية

١٤- **تؤكد من جديد** على أن تستخدم الإيكاو في إطار برنامجها للتعاون الفني والمساعدة الفنية اتفاقات الصناديق الائتمانية واتفاقات الخدمات الإدارية وخدمة مشتريات الطيران المدني والاتفاقات الإطارية الأخرى وترتيبات التمويل حسب الاقتضاء لتقديم أقصى تعاون ومساعدة لأصحاب المصلحة الذين ينفذون مشاريع الطيران المدني.

١٥- **تنظر بعين الارتياح** إلى مبادرات الدول الرامية إلى الاعتماد بصورة أكبر على هذه الترتيبات للحصول على التعاون الفني والمساعدة الفنية في مجال الطيران المدني.

المرفق (ب)

تمويل برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية

لما كانت الأموال المتاحة للتعاون الفني والمساعدة الفنية في مجال الطيران المدني غير كافية لإشباع احتياجات الطيران المدني، ولا سيما في البلدان النامية.

ولما كان برنامج التعاون الفني ممولاً، باستثناءات صغيرة، من خلال توفير البلدان النامية للأموال اللازمة لمشاريعها.

ولما كان برنامج المساعدة الفنية ممولاً من صناديق التبرعات ومن خلال الميزانية العادية للمنظمة.

ولما كانت هيئات الطيران المدني في أقل البلدان نمواً هي التي تحتاج على وجه الخصوص إلى أكبر قدر من الدعم، وهي التي تعتمد أساساً في الوقت ذاته على المؤسسات المالية وصناعة القطاع لتمويل مشاريعها للتعاون الفني.

ولما كان التمويل الذي يقدمه برنامج الأمم المتحدة الإنمائي يوجه بصفة رئيسية إلى تنمية قطاعات غير الطيران المدني، وأصبحت مساهماته المالية في أنشطة الطيران المدني أقل بكثير عن ذي قبل حتى وصلت إلى أقل من واحد في المائة من برنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية، ولكن يواصل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي تقديم الدعم الإداري للإيكاو على المستوى الوطني.

ولما كانت سرعة التطور الفني في الطيران المدني تقتضي من الدول النامية أن تتفق مبالغ كبيرة على تجهيزات الطيران الأرضية توخيا لمواكبة ذلك التطور وأن تواصل بذل جهد متزايد لتدريب موظفي الطيران الوطنيين وهذا الجهد يفوق مواردها المالية وتجهيزاتها التدريبية.

ولما كانت الجمعية العمومية قد وضعت "آلية تمويل تنفيذ أهداف الإيكاو" بقصد تعبئة موارد إضافية لمشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية الضرورية لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية والتجهيزات والخدمات المقررة في خطط الملاحة الجوية، ويقصد تنفيذ توصيات الإيكاو المرتبطة بعمليات التدقيق وسد الثغرات المكتشفة.

ولما كانت المؤسسات التمويلية تتوقع من منفذي المشاريع التي تمويلها أن ينفذوها بسرعة وفاعلية وأن يقدموا معلومات تفصيلية وفورية عن أنشطة هذه المشاريع وأوضاعها المالية.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب** إلى مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين، بما في ذلك قطاع الصناعة والقطاع الخاص، إعطاء أقصى أولوية لتنمية قطاع النقل الجوي في البلدان النامية، **وتطلب** إلى رئيس المجلس والأمين العام والأمانة العامة تكثيف الاتصال بالأمم المتحدة، وببرنامج الأمم المتحدة الإنمائي لزيادة إسهامهما في مشاريع الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية.

٢- **تسترعي انتباه** مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين إلى أن الإيكاو هي الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة والمعنية بالطيران المدني، وأنها من هذا المنطلق الوكالة التي قبلتها الأمم المتحدة بوصفها السلطة الخبيرة التي توفر التعاون الفني والمساعدة الفنية للبلدان النامية من أجل تنفيذ مشاريع الطيران المدني.

٣- **تحث** الدول المتعاقدة المرتبطة بمصادر التمويل على أن تسترعي انتباه ممثلها في تلك المنظمات إلى أهمية تقديم التعاون والمساعدة إلى مشاريع الطيران المدني، ولا سيما المشاريع الضرورية لإنشاء البنية الأساسية الحيوية للنقل الجوي و/أو الضرورية للتنمية الاقتصادية في البلد.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على إعطاء أولوية عالية لتنمية الطيران المدني، وعلى أن تبادر عندما تلتزم بالتعاون والمساعدة الخارجيين لهذا الغرض من خلال المستوى الحكومي الملائم إلى إفادة مؤسسات التمويل برغبتها في إشراك الإيكاو بوصفها وكالة منفذة في مشاريع الطيران المدني التي قد تمويلها تلك المنظمات.

٥- **تشجع** الإجراءات التي تتخذها البلدان النامية للحصول على الأموال اللازمة لتنمية طيرانها المدني من جميع المصادر الأخرى لاستكمال الأموال المتاحة في الميزانيات الوطنية ومؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين، حتى تتقدم هذه التنمية بأقصى معدل ممكن.

٦- **تسلم** بأن المساهمات المقدمة من المانحين خارج إطار الميزانية تتيح لبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية أن يوسع نطاق الخدمات التي يقدمها إلى الدول بخصوص السلامة وأمن الملاحة الجوية والحماية البيئية والكفاءة فيما يتعلق

بمجال الطيران المدني، بما يشكل مزيداً من الإسهام في بلوغ الأهداف الاستراتيجية، وخصوصاً تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات التي كشفتها عمليات التدقيق.

٧- **تأذن** للأمين العام بأن يتلقى باسم برنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية المساهمات المالية أو العينية إلى تقدم إلى مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية، ولا سيما التبرعات التي تقدم على شكل منح دراسية ومنح تدريبية ومعدات التدريب وأموال التدريب من الدول ومؤسسات التمويل وغيرها من المصادر الأخرى العامة والخاصة، وبأن يعمل وسيطا بين الدول بخصوص تقديم المنح الدراسية والمنح التدريبية ومعدات التدريب.

٨- **تحث** الدول القادرة على توفير أموال إضافية لبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية التابعين للإيكاو عن طريق صناديق التبرعات الخاصة بالإيكاو من أجل تنفيذ مشاريع في مجال الطيران المدني.

٩- **تشجع** الدول وشركاء التنمية الآخرين، ولا سيما صناعة الطيران والقطاع الخاص، على الإسهام في آلية تمويل تنفيذ أهداف الإيكاو لأنها تمكنهم من المشاركة في تنفيذ مشاريع الإيكاو للطيران المدني.

١٠- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم المشورة والمساعدة إلى البلدان النامية لدعم مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين من أجل تنفيذ البرامج الإقليمية وشبه الإقليمية للسلامة الجوية وأمن الطيران، مثل برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAP) والبرنامج التعاوني لأمن الطيران (CASP).

المرفق (ج)

تنفيذ برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية

لما كان هدف الإيكاو هو تأمين سلامة وانتظام نمو الطيران المدني الدولي في العالم أجمع.

ولما كان تنفيذ مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية يكمل أنشطة البرنامج العادي الرامية إلى بلوغ أهداف الإيكاو الاستراتيجية.

ولما كانت الدول المتعاقدة تعتمد أكثر فأكثر على الإيكاو للحصول على المشورة والتعاون الفني والمساعدة الفنية اللازمة لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وتنمية طيرانها المدني من خلال تعزيز هيئاتها وتحديث بنياتها الأساسية وتنمية مواردها البشرية.

ولما كانت الحاجة ملحة إلى إجراء المتابعة والتصحيح الفعال فيما يتعلق بنهج الرصد المستمر في إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران حتى يتسنى تقديم الدعم إلى الدول لسد الثغرات المكتشفة، بما في ذلك الشواغل البارزة في مجال السلامة والأمن.

ولما كان التمويل المقدم إلى برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية من خارج الميزانية يتيح للإيكاو أن تقدم الدعم الأولي إلى الدول التي تحتاج إلى المساعدة لسد الثغرات التي كشفها نهج الرصد المستمر في إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وبعثة التحقق المنسقة التابعة للإيكاو وبرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران.

ولما كان قيام إدارة التعاون الفني أو أي طرف آخر خارج الإيكاو بتنفيذ المشاريع مع الالتزام تماماً بالقواعد والتوصيات الدولية يسفر عن تعزيز جوهرية لسلامة وأمن وكفاءة الطيران المدني في جميع أنحاء العالم.

ولما كانت أعمال التقييم التالية للتنفيذ يمكن أن تشكل أداة قيمة لتحديد تأثير المشاريع على الطيران وتخطيط المشاريع في المستقبل.

ولما كانت الهيئات غير الحكومية (العامة والخاصة) التي تنفذ مشاريع في مجال الطيران المدني لحساب الدول المتعاقدة تعتمد على الإيكاو أكثر فأكثر للحصول من خلال إدارة التعاون الفني على المشورة والتعاون الفني والمساعدة الفنية في مجالات التعاون الفني والمساعدة الفنية التقليدية وتضمن التزام المشاريع بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تسترعي انتباه** الدول المتعاقدة التي تطلب التعاون الفني والمساعدة الفنية إلى المزايا التي يمكن تحصيلها من المشاريع المحددة بوضوح والمستندة إلى خطط رئيسية للطيران المدني.

٢- **تسترعي انتباه** الدول المتعاقدة إلى التعاون والمساعدة التي تقدم من خلال المشاريع شبه الإقليمية والمشاريع الإقليمية التي تنفذها الإيكاو، مثل مشاريع "برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران" (COSCAP) ومشاريع البرنامج التعاوني لأمن الطيران (CASP)، **وتحث** المجلس على أن يواصل إعطاء أسبقية عالية لإدارة وتنفيذ هذه المشاريع من خلال برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية لأن فوائد هذه المشاريع عظيمة.

٣- **تحث** الدول على إعطاء أولوية عالية لتدريب موظفيها الفنيين والتشغيليين والإداريين من خلال إعداد برنامج تدريب شامل، **وتذكر** الدول بأهمية تقديم هذا التدريب على النحو الوافي، وبالحاجة إلى تقديم الحوافز المناسبة للاحتفاظ بهؤلاء الموظفين، كل في مجال تخصصه، بعد اكتمال تدريبهم.

٤- **تشجع** الدول على تركيز جهودها على تطوير مراكز التدريب الراهنة، وعلى دعم مراكز التدريب الإقليمية في منطقتها حتى توفر التدريب العالي لموظفي الطيران المدني الوطنيين كلما كان هذا التدريب غير متوفر على المستوى الوطني، وذلك من أجل النهوض بقدرة الاعتماد على الذات في الإقليم.

٥- **تشجع** الدول التي تتلقى التعاون الفني والمساعدة الفنية للمساعدات من خلال الإيكاو على أن تتفادى التأخير في تنفيذ المشاريع، وذلك باتخاذ القرارات في حينها بشأن الخبراء والتدريب وشراء المكونات طبقاً لاتفاقات المشاريع.

٦- **تسترعي انتباه** الدول المتعاقدة إلى خدمة مشتريات الطيران المدني، وهي خدمة تقدمها الإيكاو للبلدان النامية لشراء المعدات ذات القيمة العالية من معدات الطيران المدني والتعاقد على الخدمات الفنية.

٧- **تطلب** إلى الدول المتعاقدة، وخصوصاً البلدان النامية منها، أن تشجع الخبراء الفنيين المؤهلين تماماً على التقدم بطلبات لإدراجهم في قائمة خبراء برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية.

٨- **تشجع** الدول على الاستفادة من خدمات ضمان الجودة التي تقدمها إدارة التعاون الفني على أساس استرداد التكاليف، للإشراف على المشاريع التي تنفذها أطراف أخرى خارج برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية في الإيكاو، بما في ذلك استعراض مدى امتثالها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

٩- **تشجع** الدول والجهات المانحة على إدراج أعمال التقييم التالية لتنفيذ مشاريع الطيران المدني الخاصة بها وتوفير الأموال لها، بوصفها جزءاً لا يتجزأ من أعمال تخطيط وتنفيذ المشاريع.

القرار ١٥-٢: برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران

حيث إنه وفقاً للمادة ٣٧ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تتعهد كل دولة بأن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والإجراءات والتنظيم فيما يتعلق بالطائرات والأفراد والمطارات والطرق الجوية والخدمات المساعدة في جميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛

وحيث إن الكثير من الدول تواجه صعوبات في الوفاء بالتزاماتها بموجب الاتفاقية وحالات الاختلاف في مستوى تنفيذ قواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية؛

وحيث إن عدد من الدول لا يملك ما يكفي من الموارد المالية والبشرية ولا يمكنه التصدي بصورة مناسبة لجوانب النقص في نظم طيرانها المدني؛

وحيث إن الإيكاو تتقلد دور الريادة في تيسير تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وتصحيح جوانب النقص المتصلة بالطيران المدني بواسطة تنسيق المساعدة وتعبئة الموارد ضمن الشركاء في مجال الطيران؛

وحيث إن المساعدة المقدمة إلى الدول للتصدي لجوانب النقص المحددة أثناء عمليات الإيكاو لتدقيق السلامة والأمن، لإعداد القدرات لتنفيذ قواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية، والتصدي لحالات الطوارئ التي تؤثر على نظم طيران الدول ولتعزيز الاعتماد الذاتي والنمو هي مساعدة لازمة ومرغوبة؛

وإذ تذكر بقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ١٢٩/٧٠ - إدماج العمل التطوعي في مجالي السلام والتنمية: خطة عمل للعقد المقبل وما بعده؛

وإذ تقر بأن العمل التطوعي، من حيث تنوعه وعالميته وقيمه، يمكن أن يشكل أداة تنمية قوية للحكومات والشركاء في جميع أنحاء العالم، مع إمكانية العمل كمورد تكميلي للدعم الفني، ينبغي استغلاله استغلالاً تاماً؛

وحيث إن مهنيي الطيران من ذوي الخبرة من الإيكاو وقطاع الطيران والدول والقطاع الخاص يشكلون مورداً قيماً للمعرفة التي يمكن أن تسهم في تنمية الطيران المدني المستدامة؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- دعم العمل التطوعي كأداة هامة ومجدية للخبراء المؤهلين للمشاركة مشاركة إيجابية في تنمية الطيران المدني المستدامة في جميع أنحاء العالم؛

٢- الموافقة على القرارات التي يتخذها المجلس بشأن إنشاء وتشجيع برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران؛

٣- التشجيع على المشاركة النشطة والإدماج المُجدي، للمهنيين من ذوي المهارات والخبرات في مجال الطيران من الإيكاو والدول وقطاع الطيران والقطاع الخاص، وذلك كمتطوعين في برامج ومشاريع الإيكاو للمساعدة الفنية والتعاون الفني من خلال برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران؛

٤- تدعو الدول المتعاقدة إلى النظر في برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران من أجل المساعدة الفنية والتعاون الفني، عند الاقتضاء؛

٥- تشدد على أن توفير السبل المناسبة للعمل التطوعي أمر هام لاستغلال الطاقة الكاملة للعمل التطوعي وبرنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران؛

٦- تشجع الدول المانحة وغيرها من الجهات المعنية القادرة، وبالتعاون مع أوساط الطيران المدني الدولي، على المشاركة في برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران بواسطة توفير الموارد المالية والبشرية من أجل دعم الدول النامية والأقل نمواً في معرض جهودها للوفاء بالتزاماتها بموجب "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛

٧- تدعو الدول المتعاقدة والمؤسسات المالية وغيرها من الشركاء في مجال التنمية إلى توفير التمويل الدائم لدعم إدارة ورصد وتنفيذ برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران بواسطة صندوق التبرعات لبرنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران؛

٨- تناشد المجلس مواصلة تقديم الدعم والمساعدة لتشجيع برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران.

البند ١٦ من جدول الأعمال: أمن الطيران – السياسة العامة

١-١٦ نظرت اللجنة التنفيذية، في اجتماعها الخامس، في موضوع السياسة العامة الخاصة بأمن الطيران بناءً على تقرير المجلس بشأن استراتيجية الإيكو والشاملة في مجال أمن الطيران (ورقة العمل WP/14) وتقرير المجلس بشأن وضع الخطة العالمية لأمن الطيران (ورقة العمل WP/15). وبناءً على هذه المعلومات، نظرت اللجنة أيضاً في اقتراح المجلس فيما يتعلق بتحديث "البيان الموحد بسياسات الإيكو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران" (الوثيقة WP/16)، والاقتراح فيما يتعلق بالقرار الجديد بشأن معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني (الوثيقة WP/17). وبالإضافة إلى ذلك، هناك ٢٣ ورقة عمل قدمتها الدول والمراقبون، وهي: WPs/98، و99، و131، و132، و136، و145، و175، و177، و180، و184، و187، و198، و219، و238، و254، و310، و311، و312، و315، و327، و330، و361، و373.

٢-١٦ وبهدف وضع إطار لإجراء المناقشات بشأن ورقات العمل المذكورة أعلاه، نظرت اللجنة في تحديث قدمته فرنسا ونيوزيلندا والمملكة المتحدة للقرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) بشأن أمن الطيران، الذي اعتمد في الاجتماع الاستثنائي لمجلس الأمن التابع للأمم المتحدة في ٢٢/٩/٢٠١٦، وتلاه تقرير الأمانة العامة بشأن الإحاطة التي قدمتها في مجلس الأمن.

٣-١٦ وأبلغت الأمانة العامة للإيكو أيضاً أن القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) أقر بأن التهديدات الإرهابية التي يتعرض لها الطيران المدني على الصعيد العالمي هي بمثابة تهديد للسلام والأمن الدوليين، وتدعو الأمانة العامة جميع الدول إلى تنفيذ تدابير فعالة للتخفيف من هذا التهديد، وتحث الدول على العمل مع الإيكو لدعم التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بأمن الإيكو.

٤-١٦ أما الجهود التي يبذلها مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة سعياً إلى تعزيز التعاون والتعاقد على الصعيد الدولي وذلك للتصدي للتهديد الذي يشكله الإرهابيون في استهدافهم للطيران المدني فقد تلقت تأييداً واسعاً من قبل اللجنة التي أقرت بأن قرار الأمم المتحدة بشأن الإرهاب وأمن الطيران من شأنه أن يساعد في زيادة الوعي بالتهديدات المرتبطة بالطيران المدني ويعزز الإطار الدولي القائم الخاص بالتدابير الفعالة لمواجهة هذا التهديد. وأقر المندوبون أيضاً بأن القرار سيكون أداة رئيسية مفيدة للإيكو والدول الأعضاء فيها حين يتم تكيف وضبط أولويات أمن الطيران. وقد أشارت عدة دول أعضاء إلى القرار (٢٣٠٩) في إطار التأكيد على ضرورة الإسراع بوضع الخطة العالمية لأمن الطيران.

٥-١٦ وفيما يتعلق بوجه خاص بالتعاون بين الأمم المتحدة والإيكو في مجال أمن الطيران، أيد المندوبون دعوات مجلس الأمن لمواصلة التعاون بين الإيكو وهيئات الأمم المتحدة المعنية، مثل المديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب بشأن تحديد الفجوات وأوجه الضعف المتعلقة بأمن الطيران، وفرقة العمل المعنية بالتنفيذ في مجال مكافحة الإرهاب لتيسير تقديم المساعدة الفنية وبناء القدرات في مجال أمن الطيران، ولجنة مكافحة الإرهاب.

٦-١٦ وأفاد المجلس، في ورقة العمل WP/14، عن الإنجازات التي حققتها استراتيجية الإيكو الشاملة في مجال أمن الطيران خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٤-٢٠١٦، وسلط الضوء على مواصلة التقدم في تنفيذ الاستراتيجية، والدروس المستخلصة. واقترح المجلس أيضاً، أنه ريثما يتم اعتماد الخطة العالمية لأمن الطيران، ينبغي توسيع نطاق تنفيذ استراتيجية الإيكو الشاملة في مجال أمن الطيران في الفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩.

٧-١٦ وفي ضوء النتائج والإنجازات التي حققتها استراتيجية الإيكو الشاملة في مجال أمن الطيران خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٤-٢٠١٦، قدم المجلس في ورقة العمل WP/15 اقتراحاً يتعلق بتطوير الخطة العالمية لأمن الطيران. وتتناول هذه الوثيقة احتياجات الدول والمناطق للمساعدة في توجيه الجهود الرامية إلى تعزيز أمن الطيران في جميع الدول، وكذلك تلك المتعلقة بالجهات المعنية الأخرى، وذلك من خلال مجموعة من الأهداف والغايات المتفق عليها على الصعيد الدولي.

١٦-٨ وبناءً على طلب الجمعية العمومية في دورتها الثامنة والثلاثين، وفي ضوء التطورات التي شهدتها أمن الطيران منذ انعقاد الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية وكذلك التركيز المقبل للإيكاو في هذا المجال، قدم المجلس في ورقة العمل WP/16 اقتراحات فيما يتعلق بتنقيح قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٥ - "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران".

١٦-٩ وفي محاولة لتعزيز نهج متسق ومترايط في إدارة التهديدات والمخاطر الإلكترونية، اقترح المجلس، في ورقة العمل WP/17، مشروع قرار بشأن كيفية تناول المسائل المتعلقة بالأمن الإلكتروني على نحو أفضل في مجال الطيران المدني. ويهدف هذا القرار إلى معالجة الأمن الإلكتروني من خلال نهج أفقي وشامل ووظيفي، لإعادة التأكيد على أهمية وضرورة حماية النظم والبيانات الخاصة بالبنى الأساسية الحاسمة للطيران المدني ضد التهديدات الإلكترونية. كما يسعى هذا القرار إلى الحصول على التزام عالمي بعمل الإيكاو والدول الأعضاء فيها والجهات المعنية بقطاع الطيران، بهدف معالجة القضايا المرتبطة بالأمن الإلكتروني بصورة تعاونية ومنهجية في مجال الطيران المدني والتخفيف من التهديدات والمخاطر المرتبطة بها.

١٦-١٠ وقدمت سلوفاكيا، في ورقة العمل WP/98، بالإجابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، وغيرها من الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، اقتراحات فيما يتعلق بالأولويات في مجال أمن الطيران. وتستند هذه المقترحات إلى الدروس المستخلصة من تنفيذ قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٥ وبرنامج عمل الإيكاو للفترة الثلاثية ٢٠١٤-٢٠١٦، والتي ينبغي أن تتوضح في إدخال تعديلات على قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٥، ومراعاتها عند تحديد أولويات عمل المنظمة في مجال أمن الطيران للفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩.

١٦-١١ وقامت الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، وغيرها من الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول) بتشجيع اتباع نهج منسق للتخفيف من حدة التهديد الذي تشكله الهجمات الإلكترونية. وأيدت الورقة النهج المشترك لإدارة المخاطر المرتبطة بالطيران التي من شأنها تحديد المبادئ والأساليب المشتركة لتحديد وتقييم وتخفيف المخاطر المرتبطة بالهجمات الإلكترونية من أجل تحقيق القدرة على التكيف بشكل شامل ومنسق مع الأمن الإلكتروني. وبالإضافة إلى ذلك، سلّطت ورقة العمل هذه الضوء على الحاجة الحاسمة إلى تبادل المعلومات بشأن الحوادث والمخاطر المرتبطة بالأمن الإلكتروني وذلك للمساعدة على تحقيق التكيف الشامل مع الأمن الإلكتروني والتصدي للهجمات الإلكترونية ذات الطبيعة المتنامية.

١٦-١٢ وشددت اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاف)، في ورقة العمل WP/145، على أهمية مواكبة التهديدات الجديدة والناشئة ووضع التدابير والمواد الإرشادية التي تهدف إلى التخفيف من المخاطر المرتبطة بهذه التهديدات، على نحو استباقي. وسلّطت ورقة العمل هذه الضوء، على وجه الخصوص، على الهجمات المتزايدة في المناطق المفتوحة للجمهور والتهديدات التي يتسبب بها أشخاص آخرون غير الركاب، مثل موظفو المطارات. واعترافاً بالتقدم الذي حققته الإيكاو فيما يتعلق بأمن المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات، كما يدل على ذلك ما جرى مؤخراً في رفع الأحكام المتعلقة بالملحق السابع عشر من مستوى توصيات إلى مستوى قواعد دولية، دعت هذه الورقة إلى إعداد إرشادات إضافية مع الاضطلاع بأنشطة بناء القدرات لمساعدة الدول الأعضاء في التصدي للتهديدات الداخلية.

١٦-١٣ وفي ورقة العمل WP/175، أكدت سنغافورة، بالنيابة عن ٢٣ دولة عضو، على الأهمية البالغة للتصدي للتحديات التي تطرحها المخاطر الإلكترونية. واستعانت الورقة بالقضايا الرئيسية التي جرت مناقشتها في مؤتمر الأمن الإلكتروني للطيران المدني الذي عقد في سنغافورة في يوليو ٢٠١٥ لنقترح عدداً من الإجراءات التي يمكن أن تتخذها الجهات التنظيمية وأصحاب المصلحة في إطار الإيكاو وتحت قيادتها. وعلى وجه الخصوص، دعت إلى تبادل المعلومات وأفضل

الممارسات فيما بين الوكالات المسؤولة عن الأمن الإلكتروني للطيران المدني لمساعدة الدول وأصحاب المصلحة على أساس جماعي وفردى على كشف الاتجاهات والتعرف على المخاطر ووضع تدابير التصدي الملائمة.

١٤-١٦ وسلّطت الولايات المتحدة الضوء في ورقة العمل WP/177 على اكتساب الخبرات في إجراء التقييمات الذاتية. وكان هناك اقتراح بأن توضع في أعلى سلم أولويات سلامة الطيران مسألة التركيز على تجويد الأدوات المتاحة للدول والتأسيس عليها لتطبيق القواعد والتوصيات الدولية وتقييم نظم الأمن. ويمكن أن تشمل هذه الأدوات المعلومات وأفضل الممارسات بشأن كيفية تحسين التقييمات الذاتية كجزء من برامج مراقبة الجودة الوطنية لأمن الطيران. وربما اتضح من خلال تحليل ينفذ إلى جذور مشكلة بيانات الامتثال أن إشكالات التطبيق هي إشكالات نُظمية تتطلب التصدي لها على المستوى التأسيسي.

١٥-١٦ وفي حين أن الإيكاو ودولها الأعضاء دأبت تقليدياً على التركيز على الأخطار الخارجية التي تواجه بيئة الطيران، تشير الولايات المتحدة في الورقة WP/180 إلى أن نظم الطيران المدني تظل ضعيفة إزاء المخاطر المتأتمية من عناصر الداخل، وهي مخاطر موجودة في جميع الصناعات تقريباً بما في ذلك الطيران المدني. وتدعو الورقة منظمات طيران المدني والهيئات الأخرى إلى مواصلة بذل الجهود للتعرف على المخاطر الداخلية وفهمها وتنفيذ تدابير للتصدي لها وتقوية الأمن فيما يشكل تأييداً مباشراً للفصل الرابع من ملحق الإيكاو السابع عشر - الأمن، على أن تؤخذ في الاعتبار تجارب الولايات المتحدة في التعامل مع المخاطر الداخلية وإدارتها.

١٦-١٦ وشدّدت جنوب أفريقيا في ورقة العمل WP/184 على الحاجة إلى التوصل إلى اعتراف أفضل بالتدابير الأمنية المعادلة المتعلقة بتطبيق الضوابط الأمنية على السوائل والأيروسولات والهلاميات (LAGs)، والأوكياس المؤمنة ضد التلاعب (STEBs). ومع تسليمها بحق الدول الأعضاء الأساسي في فرض قيود على حمل السوائل والأيروسولات والهلاميات التي تعبر أراضيها، شجعت الورقة على الاعتراف المتبادل بالتدابير المعادلة وعلى المزيد من التعاون فيما بين الدول في هذا الصدد.

١٧-١٦ وفي ورقة العمل WP/187، شددت منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية على أهمية حماية كافة المعلومات والنظم الرقمية في شبكات الطيران ودعت إلى المزيد من التعاون بين دوائر الطيران المتعددة باستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. واعترفت الورقة بأن حماية الأصول الهامة من الهجمات الإلكترونية يمكن القيام بها بسبل متنوعة في نظم الطيران المختلفة، حسب أولويات الأطراف الفاعلة. وفي هذا الصدد، أيدت الورقة اتباع نهج مشترك في التصدي لقضايا الأمن الإلكتروني، ينبغي التمسك به حتى يتسنى إدماج الأمن الإلكتروني في البرامج الأمنية الوطنية والإقليمية والدولية.

١٨-١٦ وفي ورقة العمل WP/198، أعرب المجلس الدولي للمطارات عن دعمه للإجراءات التي قامت بها الإيكاو فيما يتصل بأمن المنطقة المفتوحة للجمهور، وأشار إلى عدد من الإجراءات التي تعتبر في غاية الأهمية لتأمين هذه المنطقة من المطارات، بما في ذلك آلية لتحسين تبادل المعلومات بشأن المخاطر فيما بين الكيانات المعنية مثل هيئات إنفاذ القانون المحلية، ووكالات الاستخبارات والمطارات. وحذرت الورقة من مغبة التفسير الخاطئ لما هو مقصود بالمناطق المفتوحة للجمهور لدى المطارات والوكالات والسلطات والدول. وتساءلت الورقة عن جدوى وجود أماكن الكشف الأمني في نقاط التفتيش التي تقع في مدخل المحطة النهائية للمطارات، إذ أنها قد تشكل مصادر تهديد وأهداف للهجمات نظراً لتكدس الناس في داخلها.

١٩-١٦ وبالتأسيس على تجربتها عند إجراءها مؤخراً لتدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر، أشارت الهند في الورقة WP/219 إلى أن بعض أسئلة البروتوكول في القواعد والتوصيات الدولية للملحق السابع عشر تقتفر إلى الأساس الواضح. وتسعى الورقة إلى تجسير الهوة بين أسئلة البروتوكول واللوائح من خلال التوصية بإدخال قواعد وتوصيات دولية جديدة وحذف بعض أسئلة البروتوكول.

٢٠-١٦ وشددت نيجريا في الورقة WP/254 على أن المسائل المتعلقة بإجراءات الكشف على السوائل والأيروسولات والهلاميات عالميا تكشف عن قصور في موامة السياسات وتبادل المعلومات بشأن تكنولوجيا الكشف الأمني، الأمر الذي يشكل تحديا رئيسيا أمام رفع القيود المفروضة على حمل السوائل والأيروسولات والهلاميات.

٢١-١٦ وفي ورقة العمل WP/310، أعرب الاتحاد الروسي عن تأييده لموافقة مجلس الإيكاو على إدخال التعديل الخامس عشر على الملحق السابع عشر - الأمن، الذي استحدث قواعد قياسية جديدة أو استكمل أخرى بغرض تخفيف المخاطر التي تطرحها المناطق المفتوحة للجمهور. واقترحت الورقة كذلك إضافة قاعدة قياسية جديدة تُدعى فيها الدول إلى وضع معدات كشف بالأشعة السينية وأجهزة ثابتة أو محمولة لكشف المعادن عند التفتيش الأولى الذي ينبغي أن يخضع له جميع الأشخاص في طريقهم إلى مرافق المحطة النهائية، وإلى إعداد إرشادات إضافية.

٢٢-١٦ واقترح الاتحاد الروسي كذلك في الورقة WP/311 استخدام المراقبة عن طريق الفيديو على متن طائرات الركاب أو مواقف الطائرات كوسيلة للرصد الموضوعي سعيا لتقادي أعمال التدخل غير المشروع والتحقق فيها. وعددت الورقة مزايا تزويد الطائرات ومواقف الطائرات بمثل هذه النظم وطلبت من مجلس الإيكاو النظر في الحاجة إلى وضع متطلبات جديدة في هذا الخصوص.

٢٣-١٦ وفي الورقة WP/312، قدم الاتحاد الروسي عرضا موجزا للإطار التنظيمي لأمن الطيران في روسيا وهو إطار يأخذ في الحسبان أوجه الضعف المتأصلة في البنية التحتية للطيران المدني الروسي وتتخذ الإجراءات الأمنية المناسبة وفقا للتصنيف المعمول به لأنواع البنية التحتية. ودعت الورقة الدول إلى رفع مستوى تبادل المعلومات بغرض تعزيز أمن الطيران والجهات الفاعلة فيه وهياكله الأساسية.

٢٤-١٦ واستعرضت كولومبيا في الورقة WP/315 العمل الذي قام به الفريق الإقليمي المعني بأمن وتسهيلات الطيران التابع للجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني في مجال نظم إدارة أمن الطيران. وأبرزت الورقة التزام الفريق بإعداد نظم لإدارة أمن الطيران في مسعى لتقوية أمن الطيران في داخل المنطقة خارجها. وتحقيقا لهذه الغاية، طلب الفريق دعما من الدول الأعضاء في شكل خبرات فنية متخصصة.

٢٥-١٦ أما فنزويلا فقد أشارت في ورقة العمل WP/327 مع القلق إلى قلة المعلومات الملاحظة عن السوائل والأيروسولات والهلاميات، وخاصة عدم وجود قاعدة قياسية تعنى بهذا الأمر في الملحق السابع عشر. وقالت إن استحداث مثل هذه القاعدة من شأنه أن يساعد على كفالة اعتماد نهج دولي موحد لتطبيق التدابير والبروتوكولات المتعلقة بالسوائل والأيروسولات والهلاميات.

٢٦-١٦ وفي الورقة WP/330، قدمت بنما عرضا عن التجارب التي حدثت فيما يتصل بالجهود الإقليمية المبذولة لوضع نظام نقطة الكشف الأمني الواحدة بالاستناد إلى الإرشادات الصادرة عن الإيكاو، وطلبت من الجمعية العمومية أن تؤيد جهود لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني.

٢٧-١٦ وأبرزت الصين في ورقة معلومات WP/361، الجهود المبذولة لإجراء تقييمات للمخاطر الأمنية بشأن فروع شركات الطيران الصينية في الخارج؛ ومطارات المقصد الواقعة خارج الأراضي الصينية وشركات الطيران التي تسير رحلات إلى الصين.

٢٨-١٦ ووصفت الهند في ورقة معلومات WP/136 ما تقوم به من جهود لاستحداث نظم لمراقبة الدخول إلى جميع مطاراتها تقوم على البيانات البيومترية في مسعى لتعزيز متانة الهياكل الأمنية في المطارات الهندية.

٢٩-١٦ وأبلغت اندونيسيا في ورقة معلومات WP/238، عن تحقيق تقدم على صعيد سياسات أمن الطيران وتطبيق الاستراتيجيات الأمنية في الدولة، لافتة الانتباه إلى مبادرات أمن الطيران المصممة للحيلولة دون وقوع أفعال التدخل غير المشروع.

٣٠-١٦ وقدمت اسبانيا في ورقة المعلومات WP/131 بعض المعلومات عن أمن الطيران في المطارات الاسبانية ومرافق الملاحة الجوية، فضلا عن التدابير الأمنية المرتبطة بكل مستوى من هذه المستويات.

٣١-١٦ وفي ورقة المعلومات WP/132، لفتت اسبانيا الانتباه إلى مبادراتها التشريعية المتعلقة بنظم الطائرات الموجهة عن بعد، ووصفت الظروف التشغيلية لأنواع المختلفة للطائرات الموجهة عن بعد وإلى الاحتياجات الخاصة لمشغلي هذه النظم.

٣٢-١٦ وفي ورقة معلومات WP/373 وصفت منظمة الجمارك العالمية التقدم المحرز منذ الدورة الأخيرة للجمعية العمومية في المشاريع المشتركة للإيكاو ومنظمة الجمارك العالمية فيما يتصل بأمن الشحن الجوي وتسهيلاته.

المناقشة

الإطار العالمي

٣٣-١٦ لاحظت اللجنة مع الارتياح تنفيذ استراتيجية الإيكاو الشاملة في مجال أمن الطيران خلال فترة الثلاث سنوات ٢٠١٤-٢٠١٦، وأعربت عن تأييدها للاقتراح بالاستمرار في المدى القريب في الاستراتيجية لفترة الثلاث سنوات المقبلة ٢٠١٧-٢٠١٩ بالاستناد إلى الورقة WP/14، إلى أن يحين موعد استبدالها بالخطة العالمية لأمن الطيران.

٣٤-١٦ نظرا لأن بيئة المخاطر الحالية تتطلب الإبقاء على أمن الطيران في أعلى سلم الأولويات، وتماشياً مع تعليقات وردت من عدة دول أشارت فيها إلى القرار ٢٣٠٩ كأداة رئيسية لتكثيف وضبط أولويات أمن الطيران، فقد أبدت اللجنة التعجيل بإعداد الخطة العالمية لأمن الطيران بالاستناد إلى المفهوم الذي أوجزته الورقة WP/15، كما أقرت اللجنة ما تقدمه الدول وأوساط الصناعة من دعم ومساهمات لكفالة إعداد الخطة في الوقت المناسب، بما في ذلك دعوة الخبراء للمساعدة على الصياغة. فقد أبد أعضاء الوفود الاقتراحات الواردة في مشروع الخطة التي من المتوقع أن تكون متاحة للاستعراض بحلول موعد الاجتماع الثامن والعشرين لفريق أمن الطيران المعتمَر عقده في ٢٠١٧.

٣٥-١٦ وإقراراً منها بأهمية التشاور مع الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة الآخرين، أهابت اللجنة بالإيكاو أن تكفل المشاركة للصيقة لفريق أمن الطيران في وضع الخطة العالمية لأمن الطيران، وكذلك أن تنظر في استخدام أشكال أخرى من دعم الدول، مثل توفير خبراء متخصصين.

الأولويات الاستراتيجية لفترة الثلاث سنوات المقبلة

٣٦-١٦ اتفق أعضاء اللجنة، بالنظر إلى التطور السريع للبيئة المحفوفة بالتهديدات والمخاطر والنمو المتوقع للحركة الجوية، على أن تركز الأولويات الاستراتيجية لفترة الثلاث سنوات المقبلة على التالي:

(أ) تعزيز الجهود المبذولة من قبل الدول وقطاع الطيران وغيرهما من الجهات المعنية لضمان التنفيذ الفعال والمستدام للملحق ١٧ - الأمن، وللقواعد والتوصيات المتعلقة بالأمن والواردة في الملحق ٩ - التسهيلات،

- (ب) مواصلة اتخاذ الإجراءات والتدابير المناسبة لمواجهة المخاطر الواردة من الداخل وتخفيفها، وتشجيع تبادل أكبر للمعلومات وتشارك الأدوات الناجحة وغيرها من المبادئ التوجيهية ذات الصلة داخل قطاع الطيران،
- (ج) تعزيز المعرفة وبناء القدرات وثقافة الأمن في مجال تطوير واستخدام أدوات وتقنيات التقييم الذاتي بهدف التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالأمن؛ وإرشادات إضافية؛ ومواد تدريب؛ وغيرها من الأدوات بما يلزم لدعم التنفيذ بشكل فعال ومُعزَّز للتدابير الأمنية وأنظمة مراقبة الجودة،
- (د) تعزيز التعاون الدولي في حالات تزايد التهديدات لضمان الاستخدام الفعال للتدابير الإضافية،
- (هـ) مراجعة وتنقيح منهجية البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران للتأكد من استمرارها في تقديم صورة موثوقة لمعايير الإجراءات الأمنية على أرض الواقع،
- (و) مواصلة تحسين فعالية أنشطة بناء القدرات لضمان تعزيز قدرة الدول على تصحيح أوجه القصور.

الأمن الإلكتروني

٣٧-١٦ إدراكا منها للطبيعة العاجلة والهامة لضرورة حماية البنى التحتية الحيوية للطيران المدني ونظم البيانات وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات الخاصة به ضد التهديدات الإلكترونية، اتفقت اللجنة على ضرورة وضع نهج متناسق لتحقيق حجم مقبول ومتناسب من القدرة على الصمود ومواجهة المخاطر على نطاق عالمي. ورحبت اللجنة، وفي هذا الصدد، بالإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/175، خصوصا ما يتعلق منها بإنشاء إطار عالمي للجهات المعنية بالطيران المدني من أجل التصدي لقضايا الأمن الإلكتروني عبر اتباع مقاربات شاملة ومتكاملة. كما شجعت اللجنة الدول والجهات المعنية في القطاع على تطوير شراكات وآليات حكومية وقطاعية سواء على المستوى الوطني أو الدولي من أجل التبادل المنتظم للمعلومات المتعلقة بالأمن الإلكتروني والحوادث والتوجهات المرتبطة به وجهود الحد منه.

٣٨-١٦ وناقشت اللجنة، على ضوء ما سبق، مشروع القرار المتعلق بقضايا الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني، المقدم من مجلس الإيكاو، والذي يعكس إرادة المنظمة والجهات المعنية في قطاع الطيران المدني للتصدي للتهديدات الإلكترونية عبر اتباع نهج تعاوني ومتناسق ومتكامل. وإدراكا منها لضرورة تعزيز استراتيجية متناسقة ومتماسكة لإدارة المخاطر والتهديدات الإلكترونية، أعربت اللجنة عن تأييدها لمشروع القرار بالإجماع.

أمن المنطقة المفتوحة للجمهور

٣٩-١٦ لاحظت اللجنة بعين الرضا في مناقشتها لمسألة المخاطر الناجمة عن أمن المنطقة المفتوحة للجمهور في المطارات التعديل الجديد المقترح لقواعد الملحق ١٧ -الأمن - الذي يهدف إلى تقييم المخاطر وتحقيق التنسيق الفعال وتعبئة الموارد بين الجهات ذات الصلة من أجل معالجة قضايا أمن المنطقة المفتوحة، بدل توصيف مناهج أو معالجات متفرقة. وتحقيقا لهذه الغاية، حذرت دولٌ عديدة والمجلس الدولي للمطارات من خلق نقاط ضعف جديدة أو تحويل نقاط الضعف الموجودة عند القيام بإجراءات أمنية من أجل معالجة حالات الانهيار الأرضي. ووافقت اللجنة على أن يجري دعم هذه الإجراءات بعمليات تقييم المخاطر التي تقوم بها السلطات المعنية. واتفقت اللجنة على ضرورة أن يتم تحديد المنطقة المفتوحة وإعداد المواد الإرشادية والأدوات التدريبية المتعلقة بها بشكل متناسق مع المناهج والمبادئ التي تتضمنها القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، مع مراعاة الممارسات السارية.

تدابير الحد من التهديد الداخلي

٤٠-١٦ إدراكا منها باستمرار تعرض الطيران المدني للتهديد الداخلي، اتفقت اللجنة على ضرورة استفادة الدول من المواد الإرشادية المتوفرة وأفضل الممارسات الهادفة إلى الحد من المخاطر المتنامية في هذا المجال وتبادلها. كما اتفقت اللجنة أيضا على أن تقوم الإيكاو والدول الأعضاء فيها بتأدية دور حيوي في ضمان تجهيز قطاع الطيران بما يلزم لفهم وإدارة نطاق الهجمات التي تستهدف منظومة الطيران والتي يتم تسهيلها من الداخل. وذكرت اللجنة بتوفر المواد الإرشادية المتعلقة بهذا الموضوع ضمن دليل الإيكاو لأمن الطيران (الوثيقة ٨٩٧٣) وأوصت بتحديثها حسب الاقتضاء لتعكس تطور هذا التهديد.

السوائل والأيروسولات والهلاميات

٤١-١٦ أقرت اللجنة بأن استخدام المتفجرات لا يزال يشكل مصدر قلق كبير يهدد أمن الطيران، وأشارت إلى القضايا التي طرحتها جنوب إفريقيا ونيجيريا في ورقتي العمل WP/184 و WP/254 بالتوالي، والمتعلقين بتوحيد السياسات وتبادل المعلومات وسرعة تطوير المواد الإرشادية والتدريبية الخاصة بإجراءات الرقابة الأمنية على السوائل والأيروسولات والهلاميات. وفي حين اعترفت اللجنة بالحق الأساسي للدول الأعضاء في الحد من نقل السوائل والأيروسولات والهلاميات عبر أراضيها، إلا أنها شجعت على الاعتراف المتبادل بإجراءات مماثلة عبر تعزيز التعاون بين الدول. وأعرب عدد من الدول الأعضاء عن دعمها لهذه المبادرات. وأحالت اللجنة هذه المسائل إلى فريق خبراء أمن الطيران لمواصلة عمله.

٤٢-١٦ وناقشت اللجنة الاقتراح المقدم من قبل فنزويلا في ورقة العمل WP/327 لإدراج قاعدة قياسية جديدة ضمن الملحق ١٧ - الأمن، تتناول الإجراءات الأمنية التي قد تتضمن إخضاع السوائل والأيروسولات والهلاميات للكشف الأمني عند دخول المناطق الأمنية المقيدة داخل المطارات. كما تم الاتفاق على أن تحيل اللجنة المقترحات القاضية بإدراج قواعد إضافية على فريق خبراء أمن الطيران للنقاش والمداولة.

الملحق ١٧ والمواد الإرشادية ذات الصلة به

٤٣-١٦ أخذت اللجنة علما بالمقترحات المتعلقة بإضافة قواعد وتوصيات دولية في مجال التدريب ومراقبة الجودة وفيما يتعلق بحراس الأمن على متن الطائرات وأمن خدمات التموين وتقنيات كشف السلوك في محاولة لسد الفجوة بين القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالأمن من جهة وبين الأسئلة البروتوكولية المتعلقة بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران من جهة أخرى. واعتبرت اللجنة أنه من الأنسب أن تتم المناقشات الفنية المتعلقة بالمراجعات المقترح إدخالها على القواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية المتعلقة بها في فريق خبراء أمن الطيران.

٤٤-١٦ وأخذت اللجنة علما باقتراح إدراج موضوع نظم تسجيل المراقبة بالفيديو على متن الطائرات وفي مواقف الطائرات ضمن الملحق ١٧ - الأمن، مع الاعتراف بأن هذه المسألة موجودة حالياً قيد نظر فريق خبراء أمن الطيران، بينما تظل ذات صلة بأفرقة الخبراء الأخرى التابعة للإيكاو.

قضايا أخرى على مستوى السياسات

٤٥-١٦ أشادت اللجنة بجهود وضع نظام أمني موحد في منطقة أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى والكاريبي ومنطقة أمريكا الجنوبية، وبالإجراءات التي تم اتخاذها قصد تحقيق هذا الهدف. وأقر المشاركون بأهمية تحقيق توازن مناسب بين فعالية الإجراءات الأمنية والتسهيلات وبين الدور الذي تقوم به الإيكاو في تعزيز الترتيبات الأمنية الموحدة والتي ينبغي أن تستند إلى عملية تصديق شاملة ومتواصلة متفق عليها وإلى تبادل فعّال للمعلومات المتعلقة بموارد نظم أمن الطيران الخاصة بها، وبالمبادئ الأخرى على النحو المبين في دليل أمن الطيران (الوثيقة 8973 Doc)

٤٦-١٦ كان هناك إعراب عن تأييد لفكرة تشجيع الدول على تطبيق نظم إدارة أمن الطيران ضمن برنامجها الوطني لأمن الطيران المدني حسب الإمكان.

٤٧-١٦ وفي ختام مناقشتها لهذا البند من جدول الأعمال، اتفقت اللجنة على أن تطرح أمام الجلسة العامة تعديلا للبيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال أمن الطيران، مع مراعاة التعديلات المقترحة من قبل اللجنة.

القرار رقم ١/١٦: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران

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

ولما كانت الجمعية العمومية قد قررت في قرارها ٣٨-١٥ أن تصدر في كل دورة من دوراتها بيانًا موحدًا بسياسات الإيكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل هذا البيان الموحد عن سياسات الإيكاو المستمرة، الوارد في المرفقات (أ) إلى (ح) بالقرار ٣٨-١٥، وعدلت ذلك البيان ليشمل القرارات الصادرة عن الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية:

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تقرر** أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الإيكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، حسبما كانت عليه هذه السياسات عند ختام الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية؛
- ٢- **تقرر** أن تطلب إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة من دوراتها العادية بيانًا موحدًا عن سياسات الإيكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع؛
- ٣- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-١٥.

المرفق (أ)

السياسة العامة

لما كان تطور الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد كثيرا على إيجاد الصداقة وحسن التفاهم والحفاظ عليهما بين أمم العالم وشعوبه، بينما يمكن لسوء استعماله أن يصبح تهديدا 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 (مانبادز)، أو القذائف الصاروخية الأخرى أرض جو، أو الأسلحة الخفيفة والقنابل المقذوفة بالصواريخ أو حمل السوائل والمزاد 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 جميع أعمال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي تشكل جريمة خطيرة تخالف القانون الدولي؛

وإن تذكر بأنّ القرارين ١٢-٢٧ و ١٦-٢٩ يظان ساريين؛

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

وتشير إلى قراري الجمعية العمومية ١-٣٣ و ١٩-٣٦ وتوصيات المؤتمر الوزاري الرفيع 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 البيانات المشتركة الصادرة عن المؤتمرات بين الإيكاو ومنظمة الجمارك العالمية بشأن تعزيز أمن الشحن الجوي والتسهيلات التي عقدت في سنغافورة في يوليو ٢٠١٢، وفي المنامة بالبحرين في أبريل ٢٠١٤، وفي كوالالمبور بماليزيا في يوليو ٢٠١٦؛

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 الإيكاو الشاملة لأمن الطيران ومجالات التركيز الاستراتيجية السبعة المتعلقة بها، كما اعتمد ذلك المجلس في ٢٠١٠/٢/١٧، التي تقدم إطاراً لأنشطة الإيكاو في مجال أمن الطيران للفترتين الثلاثيتين ٢٠١١-٢٠١٦؛

وتضع في اعتبارها الدروس القيمة المستفادة من تنفيذ استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران، والتي تتيح أساساً وقاعدة متينة لمواجهة التحديات الراهنة والمستقبلية في مجال أمن الطيران، والتي ينبغي استخدامها في إعداد الخطة العالمية لأمن الطيران كإطار عالمي لتحسين التدريجي لأمن الطيران بشكل في المستقبل؛

وتضع في اعتبارها قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٣٠٩ (٢٠١٦) - الأخطار التي تهدد السلام والأمن الدوليين من جراء الأعمال الإرهابية: أمن الطيران.

وتسلم بأهمية المشاورات العالمية وجهود التواصل مع الدول الأعضاء لإعداد وتنقيح عناصر الخطة العالمية لأمن الطيران؛

وتسلم بضرورة استمرار المنظمة في تنفيذ استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران حتى تتم الموافقة على تنفيذ الخطة العالمية الجديدة لأمن الطيران؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تدين بشدة** جميع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني بغض النظر عن مكان ارتكابها وهوية مرتكبيها وأسباب ارتكابها؛

- ٢- **تلاحظ** بشعور من المقت جميع أفعال ومحاولات أفعال التدخل غير المشروع التي تهدف إلى تدمير الطائرات المدنية في أثناء طيرانها، بما في ذلك إساءة استخدام الطائرات المدنية كأسلحة للدمار وقتل الأشخاص على متنها وعلى الأرض؛
- ٣- **تؤكد مجدداً** 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- **تنشأ** جميع الدول الأعضاء أن تؤكد تأييدها الحازم لسياسة الإيكاو 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 مجدداً** مسؤولية الإيكاو في تسهيل الحل المنسق والموحد للمسائل 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 الإيكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS) 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 الإيكاو الشاملة لأمن الطيران خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٤-٢٠١٦؛
- ٨- **تحث** جميع الدول الأعضاء على مواصلة دعم تمويل أنشطة المنظمة في مجال أمن الطيران خارج الأنشطة الممولة في إطار البرنامج العادي بواسطة استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران.
- ٩- **تكلف** المجلس بالنظر في الدروس المستفادة من استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران عند وضع الخطة العالمية لأمن الطيران على أساس الأهداف والغايات الواضحة والجماعية لأمن الطيران، والاستناد إلى المؤشرات الملموسة والقابلة للقياس لتوجيه الإيكاو والدول والجهات المعنية في ضمان التحسين المستمر في مجال أمن الطيران؛
- ١٠- **تكلف** المجلس بتكليف فريق خبراء أمن الطيران بالإسراع بإعداد الخطة العالمية لأمن الطيران وعرضها على المجلس للموافقة عليها والتشاور مع الدول الأعضاء والجهات المعنية بحلول النصف الثاني من عام ٢٠١٧.
- ١١- **تحث** جميع الدول الأعضاء على المشاركة بفعالية في المشاورات العالمية والإقليمية لإضفاء الطابع العالمي الحقيقي على الخطة العالمية لأمن الطيران وأيضاً إبراز الطموحات والاحتياجات والأولويات على المستويين الوطني والإقليمي.

المرفق (ب)

المواثيق القانونية الدولية وسن التشريعات الوطنية

وعقد الاتفاقات المناسبة

لقمع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني

(أ) مواثيق قانون الجو الدولية

لما كانت حماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع قد عززتها الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (طوكيو، ١٩٦٣) 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، المكمّل للاتفاقية بشأن قمع أفعال التدخل غير المشروع ضد سلامة الطيران المدني (مونتريال، ١٩٨٨)، فضلاً عن اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها (مونتريال، ١٩٩١)، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (بيجين، ٢٠١٠)، والبروتوكول المكمّل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بيجين، ٢٠١٠)، وبروتوكول تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (مونتريال، ٢٠١٤) 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 المكمّل لاتفاقية مونتريال واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها (مونتريال، ١٩٩١)، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (بيجين، ٢٠١٠)، والبروتوكول المكمّل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بيجين، ٢٠١٠)، وبروتوكول تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (مونتريال، ٢٠١٤) تحثها على الانضمام إليها. قوائم الدول الأطراف في موثيق أمن الطيران القانونية موجودة على موقع الإيكاو www.icao.int تحت عنوان ICAO Treaty Collection؛

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

٣- **تطلب** من المجلس أن يوجه الأمانة العامة بالاستمرار في تذكير الدول بأهمية انضمامها أطرافاً في اتفاقيات طوكيو ولاهاي ومونتريال وبيجين وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمّل لاتفاقية مونتريال، والبروتوكول المكمّل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، وبروتوكول عام ٢٠١٤ لتعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن 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- **تتشهد** الدول الأعضاء أن تولي اهتماماً خاصاً لاعتماد إجراءات وافية 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- **تتشهد** الدول الأعضاء أن تتخذ إجراءات وافية 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

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

ولما كانت 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 الملغاة، 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، من أجل 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 تتبادى بها المنظمة يشكل وسيلة فعالة لمنع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني؛

ولما كان يجب استخدام مجموعة واسعة من الاستراتيجيات والأدوات المتعلقة بإدارة المخاطر للمواءمة بين التدابير الأمنية والمخاطر الأمنية لضمان فعالية واستدامة التدابير المتعلقة بأمن الطيران؛

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 وتدبير التسهيلات، وفي تعريف مستقبل نظم التفيتش 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؛
- ٣مكرر- **تذكر مجدداً** بمسؤولية جميع الدول عن تنفيذ تدابير فعالة تتعلق بأمن الطيران داخل أراضيها، مع الأخذ بعين الاعتبار للتهديدات المتطورة.
- 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 الإيكاو (Doc 8973 - مقيد التوزيع) والمواد الإرشادية الأخرى المتصلة بالأمن والمتاحة في موقع الإيكاو الإلكتروني المقيد الدخول؛
- 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 بفاعلية؛
- 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 ومنع 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 والمرذاذ والهلاميات، بما في ذلك تنفيذ الحلول التكنولوجية اللازمة للرفع التدريجي عن القيود المفروضة على حمل السوائل والمرذاذ والهلاميات في أمتعة الركاب المحمولة يدويا؛
- (و) معالجة الرحلات التي تصل من الدول والتي يطبق فيها الكشف عن السوائل والمرذاذ والهلاميات بنفس طريقة معالجة الرحلات من الدول التي تطبق فيها القيود على السوائل والمرذاذ 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 الموجهة عن بُعد لمنع التدخل غير المشروع؛
- (ط) ضمان إجراء عمليات تقييم التهديدات والمخاطر التي تواجه الطيران المدني في المجال الجوي، وضمان أن تقدم الدول المعلومات إلى الجهات المعنية في الوقت المناسب بشأن جميع المخاطر المحتملة بالنسبة إلى الطيران المدني.
- (ي) معالجة مخاطر التهديدات في المناطق المفتوحة للجمهور، بما في ذلك مباني محطات الركاب، من خلال العمل مع جميع الجهات المعنية من أجل:
- (١) الحفاظ على توازن عملي بين احتياجات التدابير الأمنية الفعالة والمستدامة وتسهيلات الركاب؛
 - (٢) تنفيذ مجموعة من التدابير المرنة والعملية، القائمة على تحديد المخاطر، مع تحديد المسؤوليات بشكل واضح بين الجهات الفاعلة ذات الصلة؛
 - (٣) تقادي خلق أي مناطق تجمع جمهور داخل المحطة أو في محيطها؛
 - (٤) ترسيخ ثقافة تقوم على اليقظة المستمرة والردع والوقاية والاستجابة والقدرة على الصمود بشكل منسق في مواجهة التهديدات المتطورة، مع مراعاة الحاجة إلى.
- (ك) ضمان حماية الطيران المدني ضد الهجمات والتهديدات الإلكترونية.

٨- **تناشد** الدول الأعضاء أن تحسّن استخدامها لآليات تبادل المعلومات، ولا سيما آلية المعلومات المسبقة عن الركاب التي يقدمها الناقلون الجويون، لتعزيز أمن الطيران والتقليل من الخطر على الركاب، مع ضمان حماية الخصوصية والحريات المدنية؛

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

١٠- **تناشد** 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- **تطلب** إلى المجلس أن يوجّه الأمانة العامة إلى ما يلي:

(أ) أن تتأكد من أن أحكام الملحق السابع عشر والملحق التاسع — "التسهيلات" متوافقة ومكاملة لبعضها البعض بشرط عدم الإخلال بفعالية التدابير الأمنية؛

(ب) أن تضمّن جداول أعمال اجتماعات الإيكاو المسائل التي تتعلق بأمن الطيران في الحالات الملائمة؛

(ج) أن تستمر 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 تواصل التعاون مع فريق خبراء أمن الطيران لمعالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وأن يضع الإجراءات الوقائية الملائمة التي تشمل التفتيش 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، فضلاً عن اختيار وتدريب الأشخاص الذين ينفذون ويطبّقون إجراءات الأمن؛

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

(و) أن تواصل 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؛

١٢- **تطلب** من المجلس أن يوجه الأمانة العامة بتحديث وتعديل دليل أمن الطيران على فترات ملائمة وإعداد مواد إرشادية جديدة، بما في ذلك مواد إرشادية تفصيلية بشأن السوائل والمرذات والهلاميات، حسب الاقتضاء، لمساعدة الدول

الأعضاء على معالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وعلى تنفيذ المواصفات والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني؛

١٣- **تطلب** من المجلس أن يبلغ الأمانة العامة وفريق خبراء أمن الطيران أن يضمنا الاستعراض الدوري والتحديث لبيان الإيكاو العالمي الخاص بسياق المخاطر، الذي ينص على منهجية تقدير المخاطر لأمن الطيران التي يمكن أن تنتظر فيها الدول الأعضاء لاستخدامها في تطوير تقيّماتها الوطنية للأخطار وإدراج التقيّمات القائمة على الأخطار مع أي توصيات لاعتماد تدابير أمن الطيران الجديدة أو المعدلة في الملحق السابع عشر أو في أي وثيقة أخرى من وثائق الإيكاو.

١٤- **تطلب** من المجلس أن يبلغ الأمانة العامة وفريق خبراء أمن الطيران ليضمنا 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؛

١٥- **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 وبروتوكول عام ٢٠١٤ لتعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات؛

٣- **توصي** بأن تراعي الدول الاعتباريات 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 يملها الواجب الأعلى وهو حماية أرواح البشر؛
- ٦- **تسَلِّم** بأهمية المشاورات بين الدولة التي هبطت فيها طائرة خاضعة للاستيلاء غير المشروع ودولة مشغّل 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 مشغّل الطائرة التي تعرضت للتدخل غير المشروع، ودولة إنتاج الطائرة ودولة تسجيل الطائرة، مع اتخاذ التدابير في أراضيها لتحرير ركاب تلك الطائرة وطاقمها؛
- ٨- **تدين** فشل أي دولة عضو في الوفاء بالتزاماتها التي تقضي بأن تعيد بدون تأخير الطائرة المحتجزة بصفة غير قانونية، أو أن ترّحل أي شخص متهم بارتكاب أحد أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني، أو أن تعرض القضية بدون تأخير على السلطات المختصة؛
- ٩- **تدين** الإبلاغ عن تهديدات كاذبة للطيران المدني، وتدعو الدول الأعضاء إلى محاكمة مرتكبي مثل هذه الأفعال لمنع تعطل عمليات الطيران المدني؛
- ١٠- **تتشاور** 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 تقدّمها إلى الإيكاو 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 الإيكاو 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 الإيكاو المأمونة (<https://portal.icao.int>)؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تلاحظ** بقلق أن دولاً كثيرة لا تقدّم 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 الأمانة العامة بأن تطلب 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 الأمانة العامة 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 الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران

لما كان برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران قد نجح في الوفاء بالتكليف الوارد في المرفق (هـ) من قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٥؛

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

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 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 تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران تنفيذاً فعالاً يعد عنصراً أساسياً وحاسماً من عملية الرصد من أجل تحقيق الهدف العام وهو تعزيز أمن الطيران العالمي؛

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

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

وتسلم بأهمية وضع استراتيجية منسقة تيسيراً للمساعدة المقدمة إلى الدول اعتماداً على مجلس استعراض الرصد والمساعدة الرفيع 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؛

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

وتضع في اعتبارها أن التنفيذ الكامل للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر قد بدأ في ١/١/٢٠١٥؛

وتذكر بأن الجمعية العمومية قد طلبت من المجلس في دورتها الثامنة والثلاثين أن يقدم تقريراً بشأن التنفيذ الشامل للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر؛

فإن الجمعية العمومية:

١- *تلاحظ بارتياح* أن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران قد ثبتت فاعليته 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 كمدقي 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- **تطلب** من المجلس أن يضمن استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران في الإشراف 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 للإيكاو المتعلقة بالأمن وتنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية التي تقوم بها الدول؛
- ٤- **تطلب** من المجلس تكليف الأمانة العامة للإيكاو باستعراض نطاق ومنهجية البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، بالتشاور مع الدول الأعضاء، لضمان أنه يقدم معلومات موثوقة إلى الدول الأعضاء بشأن التنفيذ الفعّال للتدابير أمن الطيران على الأرض، وأن هذه المنهجية تأخذ في حسابها نهجاً قائماً على تحديد المخاطر لتنفيذ تدابير أمن الطيران.
- ٥- **تعتمد** سياسة مستوى محدود من الكشف عن 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 للإيكاو 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 الإيكاو 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 وبتشاور مع سيادتها، نتائج عمليات التدقيق وغيرها من أنشطة نهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، وهي الأنشطة التي تجريها الإيكاو 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 الإيكاو — برنامج أمن الطيران

لما كان تنفيذ التدابير الفنية لمنع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي يتطلب موارد مالية وتدريباً للأفراد؛ **ولما كانت** بعض البلدان، وخصوصاً البلدان النامية، تفتقر للقدرة على مراقبة أمن الطيران، ولا تزال تواجه صعوبات في تنفيذ التدابير الوقائية تنفيذاً تاماً رغم المساعدة المقدمة لها لأن مواردها المالية والفنية والمادية غير كافية؛ **فإن الجمعية العمومية:**

- ١- **تكلف** المجلس بأن يطلب إلى الأمانة العامة 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 طوعاً بالموارد المالية والعينية لزيادة نطاق وتأثير أنشطة الإيكاو لتعزيز أمن الطيران؛
- ٣- **تحث** الدول القادرة على تقديم المساعدة على تنفيذ الأنشطة الفعالة والموجهة في مجالات بناء القدرة، والتدريب والموارد الضرورية الأخرى، والمساعدة الفنية، ونقل التكنولوجيا والبرامج، حيثما كانت هناك حاجة إلى ذلك من أجل تمكين جميع الدول من تنفيذ نظام أمن طيران فعال ومُحسَّن؛
- ٤- **تدعو** الدول الأعضاء إلى الاستفادة من قدرة الإيكاو على تقديم أو تسهيل أو تنسيق المساعدة العلاجية القصيرة الأجل والمساعدة الطويلة الأجل لسد الثغرات في تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية في الملحق السابع عشر، وقدرة الإيكاو على تحقيق الاستخدام الأفضل لنتائج تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران لتعريف وتوجيه أنشطة بناء القدرات في أمن الطيران من أجل منفعة الدول الأعضاء المحتاجة؛
- ٥- **تدعو** الدول الأعضاء إلى أن تنظر أيضاً في طلب المساعدة من الإيكاو والمنظمات الدولية الأخرى لتلبية احتياجاتها إلى المساعدة الفنية الناشئة عن الحاجة لحماية الطيران المدني الدولي؛
- ٦- **تحث** الدول الأعضاء والمنظمات على أن تشارك في معلومات الإيكاو عن برامج المساعدة وأنشطتها من أجل النهوض بالموارد والاستخدام الكفؤ والفعال لها؛
- ٧- **تكلف** المجلس بأن يطلب من الأمانة العامة تسهيل تنسيق برامج المساعدة وأنشطتها بجمع المعلومات عن هذه المبادرات؛
- ٨- **تكلف** المجلس بأن يطلب من الأمانة العامة أن تقيم نوعية وفعالية مشاريع الإيكاو للمساعدة؛
- ٩- **تحث** الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة المعنيين على التشارك لتنظيم وتوصيل أنشطة بناء القدرات، التي توثق الالتزامات التي أبدتها كل طرف؛
- ١٠- **تطلب** من المجلس أن يوجه الأمانة العامة إلى تحسين برنامج الإيكاو للتدريب على الطيران المدني، والبرامج القياسية للتدريب في مجال الطيران المدني وورش أمن الطيران، وإلى تشجيع الوسائل الأخرى في التدريب على أمن الطيران كالتعلم بالوسائل الإلكترونية والتعلم الممزوج؛
- ١١- **تحث** الدول الأعضاء على المساهمة في وثائق التدريب بما يساعد مستقبلاً على إعداد وتحديث برنامج الإيكاو للتدريب على أمن الطيران، بما يشمل جملة أمور منها المواد التدريبية في مجال الطيران وحلقات العمل بشأن أمن الطيران؛
- ١٢- **تطلب** من المجلس أن يوجه الأمانة العامة إلى أن تشرف على إعادة تقييم شبكة مراكز التدريب على الطيران المدني وتطورها وتعززها وتواظب على التأكد من مراعاة معايير التدريب وتحقيق مستويات التعاون السليمة؛
- ١٣- **تحث** الدول الأعضاء على استخدام مراكز الإيكاو للتدريب على أمن الطيران لغرض التدريب الأمني؛
- ١٤- **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 يكتمل 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 جزءاً لا يتجزأ من اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية؛

ولما كان التركيز على نتائج الأمن والاعتراف بالتعادل وبأمن المحطة الواحدة واحتراماً لروح التعاون المعرّفة في الاتفاقات متعددة الأطراف و/أو الثنائية الخاصة بخدمات النقل الجوي، تعد مبادئ سياسية يمكن لتنفيذها أن يسهم كثيراً في استدامة أمن الطيران.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تدرك** أن النجاح في إزالة الأخطار التي تهدد الطيران المدني لن يتسنى إلا من خلال تضافر جهود جميع المعنيين ومن خلال إقامة علاقات عمل وثيقة بين الهيئات الوطنية ومنظمي أمن الطيران في جميع الدول الأعضاء؛

٢- **تحث** جميع الدول الأعضاء على إدراج بند يتعلق بأمن الطيران في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية، مع مراعاة البند النموذجي الذي اعتمده المجلس في ١٩٨٦/٦/٢٥، وعلى أن تأخذ في الحسبان نص الاتفاق النموذجي الذي اعتمده المجلس في ١٩٨٩/٦/٣٠؛

٣- **تحث** جميع الدول الأعضاء على أن تعتمد المبادئ الرئيسية التالية باعتبارها أساساً للتعاون الدولي لأمن الطيران، ولضمان التعاون الفعال في مجال أمن الطيران بين الدول والإيكاو وغيرها من المنظمات الدولية الأخرى:

(أ) احترام روح التعاون المعرّفة في الاتفاقات الثنائية و/أو متعددة الأطراف للخدمات الجوية؛

(ب) الاعتراف بتدابير الأمن المكافئة؛

(ج) التركيز على نتائج الأمن؛

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

٥- **تحث** المجلس على أن يطلب من الأمانة العامة 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 المتباينة في منع التهديدات التي يتعرض لها الطيران المدني الدولي في مختلف مناطق العالم؛

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

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

المرفق (ح)

التعاون الدولي والإقليمي في مجال أمن الطيران

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

فإن 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 الأفريقي، والاتحاد الأوروبي، والهيئة العربية للطيران المدني، واللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)، واللجنة الأوروبية للطيران المدني، ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، 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- **توجه** المجلس إلى 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 (المانبادز) وتشجع على تنفيذ جميع الدول الأعضاء لتلك التدابير؛

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

إعلان أمن الطيران

(على النحو الذي اعتمده الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين)

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 الإيكاو والترويج لها، مع التركيز بوجه خاص على الملحق السابع عشر — "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 الإيكاو للمفاتيح العامة (PKD) مع الاستعانة بالمعلومات البيومترية، والالتزام بالإبلاغ، بصورة منتظمة، عن جوازات السفر المفقودة والمسرقة إلى قاعدة بيانات الإنترنت الخاصة بوثائق السفر المفقودة والمسرقة؛

(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، من أجل 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.

القرار ١٦-٢: معالجة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني

لما كانت شبكة الطيران العالمية شبكة بالغة التعقيد والتكامل وتشتمل على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الحيوية للغاية لسلامة وأمن عمليات الطيران المدني؛

وإذ تُلاحظ أن قطاع الطيران يعتمد اعتماداً متزايداً على توفّر منظومات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، فضلاً عن سلامة البيانات وسريتها؛

وتُدرِك أن التهديد الذي تُشكِّله الهجمات الإلكترونية على الطيران المدني يتطور بشكل سريع ومستمر، وأن الجهات القائمة على التهديد تُركِّز على النوايا السيئة وعرقلة استمرارية الأعمال التجارية وسرقة المعلومات لدوافع سياسية أو مالية أو غيرها من الدوافع، وأن التهديد يُمكن أن يتطور بسهولة لكي ينال من منظومات الطيران المدني الحيوية بجميع أنحاء العالم؛

وتُقر بأن مسائل الأمن الإلكتروني التي تؤثر على سلامة الطيران المدني ليست جميعها غير مشروعة و/أو متعمدة، ولذا ينبغي معالجتها من خلال تطبيق نظم إدارة السلامة؛

وتُعبد التأكيد على أهمية حماية البنى التحتية الهامة للطيران المدني وبياناتها من الهجمات الإلكترونية؛

وتُراعي ضرورة العمل بصورة تعاونية من أجل وضع إطار فعّال ومنسق وعالمي للجهات المعنية بالطيران المدني من أجل التصدي للتحديات الخاصة بالأمن الإلكتروني، إلى جانب إجراءات قصيرة الأجل لزيادة مقاومة شبكة الطيران العالمية للهجمات الإلكترونية التي قد تتهدد سلامة الطيران المدني؛

وتُقدّر قيمة المبادرات وخطط العمل والمطبوعات وغيرها من الوسائل الإعلامية في هذا المجال والمصمّمة للتصدي للمساءل الخاصة بالأمن الإلكتروني بطريقة تعاونية وشاملة؛

وتُذكر بمبادرات المسؤولين عن المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية واتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعة الطيران والفضاء والإيكاو التي أقرت بالحاجة إلى العمل جنباً إلى جنب وإلى الاسترشاد بالرؤية والاستراتيجية وخريطة العمل المشتركة لتعزيز حماية شبكة الطيران العالمية من الهجمات الإلكترونية وقدرتها على الصمود؛

وتُقر بالسمة المتعددة الوجوه والتخصّصات للتحديات والحلول الخاصة بالأمن الإلكتروني؛

إن الجمعية العمومية تُقرر ما يلي:

١- مناقشة الدول والجهات المعنية بقطاع الطيران اتخاذ الإجراءات التالية لمكافحة الهجمات الإلكترونية ضدّ الطيران المدني:

أ) تحديد التهديدات والمخاطر من الهجمات الإلكترونية المحتملة على عمليات الطيران المدني والمنظومات الحيوية، والعواقب الوخيمة التي يُمكن أن تنجم عن هذه الهجمات؛

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

ج) تشجيع التوصل إلى تفاهم مشترك فيما بين الدول الأعضاء بشأن تهديدات ومخاطر الأمن الإلكتروني، وإلى معايير مشتركة لتحديد مدى أهمية الأصول والمنظومات التي يتعيّن حمايتها؛

- (د) تشجيع التنسيق بين الحكومات وقطاع الطيران فيما يتعلق باستراتيجيات الأمن الإلكتروني للطيران والسياسات والخطط في هذا الشأن، فضلاً عن تبادل المعلومات للمساعدة في تحديد أوجه الضعف الأساسية التي يتعين معالجتها؛
- (هـ) استحداث شراكات وآليات بين الحكومات وقطاع الطيران والمشاركة فيها على الصعيد الوطني والدولي، من أجل تبادل المعلومات بصورة منتظمة بشأن التهديدات والأحداث والاتجاهات الإلكترونية وجهود التخفيف من حدتها؛
- (و) بناءً على التفاهم المشترك بشأن التهديدات والمخاطر في مجال الأمن الإلكتروني، اعتماد نهج مرن وقائم على المخاطر من أجل حماية منظومات الطيران الحيوية من خلال تطبيق نُظْم إدارة الأمن الإلكتروني؛
- (ز) تشجيع ثقافة قوية وشاملة في مجال الأمن الإلكتروني ضمن الوكالات الوطنية وعبر قطاع الطيران؛
- (ح) تحديد العواقب القانونية لهجمات الأمن الإلكتروني ضد الطيران المدني؛
- (ط) تشجيع اعتماد قواعد قياسية واستراتيجيات وأفضل الممارسات على الصعيد الدولي بشأن حماية المنظومات الهامة لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات المستخدمة لأغراض الطيران المدني من أعمال التدخل التي قد تتل من سلامة الطيران المدني؛
- (ي) رسم السياسات وتخصيص الموارد عند الاقتضاء لضمان تأمين هياكل المنظومات من حيث التصميم ، بالنسبة لنُظْم الطيران الهامة، وتعزيز هذه النُظْم وتأمين أساليب نقل البيانات وضمان نزاهة وسرية البيانات وأساليب رصد النُظْم واكتشاف الهجمات وإجراء تحليل جنائي للهجمات الإلكترونية؛
- (ك) التعاون في وضع إطار عام للأمن الإلكتروني في الإيكاو وفقاً لنهج شاملٍ وجامعٍ وعملي يتضمّن الملاحة الجوية والاتصالات والمراقبة وعمليات الطائرات وصلاحيات الطائرات للطيران وغيرها من التخصصات اللازمة.

٢- تطلب إلى المجلس تكليف الأمانة العامة بالقيام بما يلي:

- (أ) مساعدة الدول وقطاع الطيران في اتخاذ هذه الإجراءات وتيسير هذا الأمر؛
- (ب) ضمان النظر في المسائل الخاصة بالأمن الإلكتروني وتنسيقها على أكمل وجه في جميع التخصصات اللازمة داخل الإيكاو.

البند ١٧ من جدول الأعمال: البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA)

- ١-١٧ تطرقت اللجنة التنفيذية، خلال جلستها الخامسة، لمناقشة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر. وقدّم المجلس تقريراً حول التنفيذ الشامل للبرنامج منذ تأسيسه في يناير ٢٠١٥ (ورقة العمل WP/20). كما تم تقديم أربع ورقات عمل إضافية من الدول الأعضاء والمراقبين وهي: ورقات العمل WP/151 و WP/224 و WP/316 و WP/371.
- ٢-١٧ وقدم المجلس في ورقة العمل رقم WP/20 تقريراً عن تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، بما في ذلك معدل تنفيذ العناصر الحاسمة لنظم الدول لمراقبة أمن الطيران الجوية. واقترح المجلس مواصلة دعم البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران عبر إغارة خبراء ذوي الاختصاص سواء على فترات قصيرة أو طويلة الأجل وكذا عبر المشاركة في دورات تدريبية وحلقات دراسية.

٣-١٧ وأكدت اللجنة الأفريقية للطيران المدني مجدداً، في ورقة العمل WP/151، وبالنيابة عن الدول الأعضاء فيها، على ضرورة المحافظة على مستويات الإفصاح عن نتائج التدقيق في حدود التوصية رقم ٢-٤-٥ من الملحق السابع عشر - الأمن، مع مراعاة مخاطر وفوائد الإفصاح عن مثل هذه المعلومات. كما حثت اللجنة الإيكاو على مواصلة توفير المساعدة للدول ذات المستويات المنخفضة من الامتثال لأحكام الملحق السابع عشر وأحكام الأمن الواردة في الملحق التاسع - التسهيلات.

٤-١٧ واقترح الاتحاد الروسي، في ورقة العمل رقم WP/316، تأييد الجمعية العمومية لحرية كل دولة في الكشف عن نتائج التدقيق الخاصة بها بناء على مستويات معينة من الإفصاح، مع الحفاظ في الوقت نفسه على مبدأ السرية، وتحديد ما إذا كان يجب نشر نتائج التدقيق الخاصة بها على الموقع الإلكتروني للأمن للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران.

٥-١٧ وقدمت إندونيسيا، في ورقة المعلومات رقم WP/224، لمحة عامة عن تجربتها فيما يخص إجراء عملية التدقيق ضمن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، كما قدمت الدروس التي استقتها من هذا التدقيق.

٦-١٧ وقدمت الصين، في ورقة المعلومات WP/371، شرحاً لبرنامجها الوطني لتدقيق أمن الطيران الذي أطلقته في عام ٢٠٠٤. وهو برنامج يغطي المطارات ومشغلي الطائرات ويتسم بالاستدامة ويقوم على أساس تقييم المخاطر، كما أن يتكامل مع مسألة ترخيص نظم إدارة أمن الطيران. وقد ساهم البرنامج بشكل كبير في تحسين إدارة الأمن وتحسين الأمن العام لنظام الطيران المدني في الصين.

٧-١٧ وأعربت اللجنة عن دعمها للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، معترفة بأهميته في المساعدة على ضمان فعالية واستدامة النظام العالمي لأمن الطيران. وحثت الدول على مواصلة دعم برنامج التدقيق عبر إغارة الخبراء وتوقيع مذكرة التفاهم الخاصة بالبرنامج، وكذلك عبر المشاركة في الدورات التدريبية والحلقات الدراسية.

٨-١٧ كما أعربت اللجنة عن قلقها من أن البرنامج، الذي يركز في شكله الحالي على نظم الرقابة الأمنية الخاصة بالدول، لا يغطي مسألة التطبيق الفعلي للإجراءات الأمنية بما يكفي من التفصيل أو التعمق. ونتيجة لذلك، كان هناك إجماع واسع على ضرورة أن تقوم الإيكاو، بالتشاور مع الدول الأعضاء، بمراجعة نطاق البرنامج وطرق تنفيذه، وذلك للتأكد من أن برنامج التدقيق يوفر ضمانات أقوى بشأن تطبيق الإجراءات الأمنية على الأرض، ومن أن منهجية تنفيذه تأخذ بالاعتبار النهج القائم على أساس تقييم المخاطر عند تنفيذ تدابير أمن الطيران. وتم الاتفاق على أن مجموعة الدراسة الحالية التابعة للأمانة العامة والمعنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران تشكل جهة ملائمة للقيام بهذه المراجعة.

٩-١٧ وفيما يتعلق بمسألة الإفصاح عن نتائج التدقيق، أعرب أعضاء اللجنة عن وجهات نظر مختلفة بشأن أفضل السبل لتحقيق التوازن الأمثل بين توفير المعلومات اللازمة لجميع الدول التي تحتاج للاطلاع عليها من جهة وحماية سرية نتائج التدقيق من جهة أخرى. وسرية المعلومات هذه مهمة للحيلولة دون الإفصاح عن معلومات قد تكون حساسة للغاية، مع احترام، في الوقت نفسه، سيادة الدول. وتم الاتفاق على أن مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر قد تكون هي المحفل المناسب لمواصلة المناقشات المتعلقة بهذه المسألة.

١٠-١٧ ودعت اللجنة أيضاً الإيكاو لمواصلة تقديم المساعدة الموجهة للدول التي تعاني من مستويات منخفضة للتنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة لنظام مراقبة أمن الطيران وكذا مستويات منخفضة من التنفيذ الفعال لقواعد الإيكاو القياسية المتعلقة بالأمن.

البند ١٨ من جدول الأعمال: دعم التنفيذ والتنمية في مجال الأمن

١-١٨ نظرت اللجنة التنفيذية، خلال جلستها الخامسة والسادسة، في موضوع دعم التنفيذ والتنمية في مجال الأمن. وتقدّم ورقة العمل WP/21، المقّمة من المجلس، تقريراً مرحلياً عن تنفيذ خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Pan) منذ بدايتها في مايو ٢٠١٥. وتختتم باقتراح الدعم المستمر للخطة المذكورة مع حثّ الدول على تقديم مساهمات مالية و/أو عينية و/أو مساهمات أخرى لدعم تنفيذها.

٢-١٨ وجرى النظر في ورقة العمل WP/28 في إطار البند ٢٠ من جدول الأعمال، ولذلك لم يُعاد النظر فيها ضمن البند ١٨ من جدول الأعمال.

٣-١٨ واقترحت كازاخستان والاتحاد الروسي، في ورقة العمل WP/258 تعزيز مكتب الإيكاو الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلنطي في مجال أمن الطيران والتسهيلات عن طريق شموله وظيفة ممولة من ميزانية البرنامج العادي فضلاً عن وظيفة لأمن الطيران تُموّل عن طريق مساهمات طوعية.

٤-١٨ أحاط المجلس، في ورقة العمل WP/351، الجمعية العمومية علماً باعتماد إعلان الرياض بشأن أمن الطيران والتسهيلات في إقليم الهيئة العربية للطيران المدني وإقليم مكتب الإيكاو في الشرق الأوسط، وطلب اتخاذ الإجراءات الملائمة لتنفيذ أحكامه.

٥-١٨ واقترحت سنغافورة، في ورقة العمل WP/185، نيابةً عن ٣١ دولة عضواً وثلاث منظمات دولية أن تقوم الإيكاو بتنظيم وتقديم ورشة عمل بشأن أفضل ممارسات أمن البضائع الجوية لإتاحة فرص للمسؤولين الذين يتطلّبون مزيداً من التدريب التشغيلي للتعلم من أفضل الممارسات في مجال أمن البضائع الجوية التي يُطبّقها واضعو التنظيمات وقطاع الصناعة في العالم.

٦-١٨ عرضت اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)، في ورقة العمل WP/164 نيابةً عن دولها الأعضاء البالغ عددهم ٥٤ دولة، التقدّم المحرز في تنفيذ خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Plan) منذ بدايتها. ودعت الجمعية العمومية لحثّ الإيكاو على مواصلة الاضطلاع بدورها الريادي ودعم خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة وعلى التعاون مع لجنة أفكاك لتعزيز قدرات الخبراء الأفارقة في مجموعة RASFALG-AFI، وعلى تشجيع أقاليم الإيكاو الأخرى على مضاهاة نهج خطة AFI SECFAL. وطلبت أيضاً تنفيذ بعثات رفيعة المستوى من الإيكاو إلى الدول منخفضة التقدّم في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو، وذلك بالتنسيق مع لجنة أفكاك.

٧-١٨ في ورقة المعلومات WP/446، لخصت جمهورية الدومينيكان التقدّم الذي أحرزته في ميدان أمن الطيران ومساهمتها في النظام العالمي لأمن الطيران المدني. وأكدت كذلك التزامها مواصلة التعاون مع الإيكاو ودعمها في مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب.

٨-١٨ أحييت اللجنة علماً بأنّ ورقة العمل WP/105 سيجري النظر فيها ضمن إطار البند ٢٨ من جدول الأعمال.

٩-١٨ أشادت اللجنة التنفيذية بالتقدّم المحرز في تنفيذ خطة AFI SACFAL مع التشديد، بصفة خاصة، على أهمية امتلاك آليات للتنسيق، ولاحظت ملاءمة مجموعة الأهداف التي حُدّدت لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا وإنشاء مجموعة من الخبراء والجهود المبذولة لزيادة الالتزام السياسي. وأقرت اللجنة جميع إجراءات ورقة العمل WP/21 وورقة العمل WP/164، بما في ذلك مشروع قرار الجمعية العمومية بشأن خطة AFI SECFAL، وحثت الدول الأعضاء من إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على الالتزام بتحقيق غايات وأهداف خطة AFI SECFAL. وأحاطت علماً كذلك بالحاجة لأن يدعم المجتمع الدولي الخطة ويعمل مع الإيكاو ولجنة أفكاك من أجل تنفيذها.

١٠-١٨ بالإشارة إلى الاقتراح المشترك المقدم من كازاخستان والاتحاد الروسي للنظر في رفع مستوى وظائف بمكتب الإيكاو الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلنطي، بما في ذلك مصدر التمويل، لاحظت اللجنة أن تخصيص وإدارة موارد الأمانة العامة هما سلطة الأمانة العامة.

١١-١٨ رحبت اللجنة باعتماد إعلان الرياض بشأن أمن الطيران والتسهيلات ودعت الدول في إقليمي الهيئة العربية للطيران المدني ومكتب الإيكاو الإقليمي في الشرق الأوسط إلى تنفيذ الإعلان. كما طلبت من الإيكاو دعم تنفيذ الإعلان عن طريق وضع خطة أمن وتسهيلات لدول الهيئة العربية للطيران المدني ومنطقة الشرق الأوسط الخاصة بالإيكاو، وذلك استناداً إلى تجربة خطة .AFI SECFAL

١٢-١٨ دعمت اللجنة بشكل عام اقتراح سنغافورة لتنظيم الإيكاو لورشة عمل بشأن أفضل ممارسات أمن البضائع الجوية. وأعربت الأمانة العامة عن تقديرها لمعالج الورشة المقدمة ولاحظت أن تطوير الكفاءة البشرية يُمثل أولوية عالية في أمن البضائع الجوية.

البند ١٩ من جدول الأعمال: التسهيلات واستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية الركاب (ICAO TRIP)

١-١٩ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلستها السادسة، في التطورات التي حصلت في مجالات دليل المفاتيح العامة للإيكاو، واستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين والملحق التاسع - التسهيلات على أساس التقارير التي قدمها المجلس في ورقات العمل WP/19 و WP/40 و WP/42. وكذلك فقد قدمت الدول والجهات المراقبة ثلاث ورقات عمل، ألا وهي WP/191 و WP/203 و WP/326.

٢-١٩ وقدم المجلس، في ورقة العمل WP/19، وصفا للتطورات المتعلقة بدليل المفاتيح العامة للإيكاو واستخدامه منذ الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو، واقترح أولويات لبرنامج عمل دليل المفاتيح العامة للإيكاو والنتائج المتوخاة من أعماله أثناء الفترة الثلاثية المقبلة.

٣-١٩ وفي ورقة العمل WP/40، قدم المجلس عند تسليط الضوء على المهام والأولويات الحالية لاستراتيجية الإيكاو لبرنامج تحديد هوية المسافرين، على التطورات التي طرأت على البرنامج منذ الدورة الأخيرة للجمعية العمومية. وقرر اقتراح أولويات لاستراتيجية الإيكاو لبرنامج تحديد هوية المسافرين وعرض النتائج المتوخاة من أعماله أثناء الفترة الثلاثية المقبلة.

٤-١٩ وعرض المجلس، في ورقة العمل WP/42، تقريراً عن التطورات المتعلقة بالملحق التاسع - التسهيلات منذ انعقاد الدورة الأخيرة للجمعية العمومية والأولويات الحالية بشأن أعمال برنامج التسهيلات المتعلقة بالملحق التاسع. واقترح أولويات للأعمال بشأن الملحق التاسع، والنتائج المتوخاة للفترة الثلاثية المقبلة.

٥-١٩ وقدمت جنوب أفريقيا، في ورقة العمل WP/191، تقريراً عن المبادرة التي اتخذتها الدولة لإدراج بيانات أولياء الأمور في وثائق سفر الأطفال للتصدي لمشكلة الاتجار بالأطفال، ودعت الجمعية العمومية إلى الإحاطة علماً بهذه المبادرة والموافقة على إدراج مشكلة بيانات أولياء الأمور في وثائق سفر الأطفال في خطة عمل الإيكاو وإحالتها إلى فريق خبراء التسهيلات للنظر فيها.

٦-١٩ وطالبت إندونيسيا، في ورقة العمل WP/203، بتعزيز تنفيذ القواعد القياسية الخاصة بالنموذج الموحد لنقل البيانات (PNRGOV) بواسطة منظمة الجمارك العالمية واتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) والإيكاو من أجل توفير أداة تحليل دقيقة وسريعة للتصدي لزيادة المخاطر والأخطار التي تتهدد أمن الطيران بسبب نمو الحركة الجوية، ودعت الجمعية العمومية إلى تعزيز تنفيذ القواعد القياسية الخاصة بالنموذج الموحد لنقل البيانات وطلبت من المنظمات المشاركة استعراض القواعد

القياسية الخاصة برسائل النموذج الموحد لنقل البيانات، بواسطة فريق العمل المعني بهذا النموذج من أجل تعزيز فرص الانتفاع بها في النظم المختلفة بما في ذلك في سياق المصدر المفتوح.

٧-١٩ وقدمت البرازيل، في ورقة العمل WP/326، موجزا عن التجربة البرازيلية فيما يتعلق بوضع لوائح بشأن نوعية الخدمات في المطارات الدولية، مع مراعاة تطبيق الملحق التاسع - التسهيلات، واقترحت تطوير القاعدة القياسية ٦-٦ من الملحق التاسع بواسطة الطلب من المجلس اعتماد إجراءات لتشجيع وتعزيز برنامج عمل خاص بالتسهيلات ونوعية الخدمات في المطارات في المنتديات الفنية التابعة للإيكاو وحث الدول الأعضاء على الإحاطة علما بأهمية هذه المسألة.

٨-١٩ ووافقت اللجنة على برنامج العمل الخاص بدليل المفاتيح العامة للإيكاو حسب ما ورد في ورقة العمل WP/19 وحثت جميع الدول الأعضاء على الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة للإيكاو واستخدامه استخداما فعليا للتحقق والتثبت من صحة جوازات السفر الإلكترونية.

٩-١٩ وفيما يتعلق بالفقرة ٢-٥ من ورقة العمل WP/40 التي تناولت وضع خريطة طريق تتعلق بجوازات السفر الإلكترونية، فقد أعربت بعض الوفود عن رأي مفاده أنها لن تتمكن من دعم أعمال قاعدة قياسية للإيكاو مخصصة لجوازات السفر الإلكترونية نظرا للأعباء التي ستفرضها على الدول الصغيرة وللأولوية الحاسمة بالتركيز على تعزيز إدارة الهوية من أجل ضمان إصدار وثائق السفر للشخص الصحيح. وفيما يتعلق بالأولويات والنتائج الخاصة باستراتيجية الإيكاو لتحديد هوية المسافرين للفترة الثلاثية المقبلة، فقد أعرب عن رأي مفاده أنه قبل وضع خريطة طريق للإيكاو لبرنامج تحديد هوية المسافرين، ينبغي جمع آراء مزيد من الدول في هذا الشأن من أجل ضمان أن تبين خريطة الطريق قدرا أكبر من المتطلبات. وفي أعقاب المناقشة، وافقت اللجنة على الأولويات المقترحة لاستراتيجية الإيكاو لبرنامج تحديد هوية المسافرين والنتائج المتوخاة للفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩، حسبما وردت المرفق (د) من ورقة العمل WP/40.

١٠-١٩ وفيما يتعلق بالأولويات المقترحة بشأن العمل الخاص ببرنامج التسهيلات الوارد بالملحق التاسع والنتائج المتوقعة لفترة السنوات الثلاث المذكورة في الفقرة ٣-٣ من ورقة العمل WP/42، فقد أعربت بعض الوفود عن رأي مفاده أنه من السابق لأوانه إدراج إعداد "خطة عالمية لتسهيلات الطيران" كنتيجة متوقعة لأن فريق خبراء التسهيلات قد كلف مجموعة عمل للنظر في هذه المسألة، وتقديم تقرير بشأن مداولاته إلى الجلسة المقبلة للجلسة العامة. ونظرا لوجود دعم كبير للأعمال المعتمدة والواردة في الفقرة ٣-٣، فقد وافقت اللجنة على الأولويات المقترحة بالنسبة لبرنامج التسهيلات المتعلقة بالملحق التاسع - التسهيلات والنتائج المتوقعة للفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩.

١١-١٩ وأحاطت اللجنة علما بالمبادرة التي اضطلعت بها جنوب أفريقيا، حسبما وردت في ورقة العمل WP/191، للتصدي لمشكلة الاتجار بالأطفال، رغم أن بعض الوفود أعربت عن رأي مفاده أن إدراج بيانات أولياء الأمور في وثائق سفر الأطفال قد يؤدي إلى تعقيد إضافي في إصدار جوازات السفر وإجراءات عبور الحدود. ووافقت اللجنة مع ذلك، على أنه ينبغي المضي في التحقيق في هذه المسألة من جانب الخبراء الفنيين التابعين للإيكاو وإحالتها إلى المجموعة الاستشارية الفنية لبرنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين وفريق التسهيلات، للنظر فيها.

١٢-١٩ ووافقت اللجنة على اقتراح إندونيسيا، الوارد في ورقة العمل WP/203، من أنه ينبغي للمجلس النظر في القواعد القياسية الخاصة برسائل النموذج الموحد لنقل البيانات. وإذ لاحظت اللجنة أن صيانة ومراقبة القواعد القياسية الخاصة برسائل النموذج الموحد لنقل البيانات هو من مسؤولية منظمة الجمارك العالمية، التي عملت بصورة مشتركة مع الإيكاو واتحاد النقل الجوي الدولي في هذا الشأن، فقد وافقت اللجنة أيضا على أن تقوم المنظمات باستعراض رسالة القواعد القياسية الخاصة برسائل النموذج الموحد لنقل البيانات عند الاقتضاء. وأحاطت اللجنة علما أيضا بأن القواعد القياسية الخاصة برسائل النموذج الموحد لنقل البيانات هي مصدر مفتوح تماما ومتوفر لجميع الدول.

١٣-١٩ وفيما يتعلق بموضوع ورقة العمل WP/326، التي عرضتها البرازيل، فقد وافقت اللجنة على اقتراح حث الدول الأعضاء على الإحاطة علماً بأهمية هذه المسألة. وطلبت اللجنة من المجلس تشجيع إجراء دراسة بشأن نوعية الخدمات بالمطارات والمنتديات الفنية للإيكاو، مع مراعاة الأعمال التي تم تنفيذها بالفعل في هذا المجال بواسطة المجلس الدولي للمطارات واتحاد النقل الجوي الدولي.

١٤-١٩ وأكملت اللجنة أعمالها بشأن هذا البند من جدول الأعمال، ونظرت في التنقيحات المقترحة على البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتصلة بالتسهيلات حسبما ورد في ورقة العمل WP/41، والتي تضمنت نسخة منقحة لمشروع قرار من أجل أن تعتمد الجمعية العمومية (القرار ١/١٩).

١٥-١٩ واستعرضت اللجنة النسخة المنقحة من مشروع القرار، وبعد أن عدّلت المرفقات (ب) و(ج) و(د)، اتفقت اللجنة على أن توصي الجلسة العامة باعتماد القرار التالي الذي سيحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٦.

القرار ١/١٩: البيان الموحد لسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

المرفق (أ) - إعداد وتنفيذ أحكام التسهيلات

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

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

المرفق (د) - نظم تبادل بيانات الركاب

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

٣- **تعن** أن هذا القرار يحل محلّ القرار ٣٨-١٦: البيان الموحد لسياسات الإيكار وممارساتها المستمرة فيما يخص 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 في ٣/٥/٢٠٠٨؛

ولما كانت مواصفات وثائق السفر المقروءة آلياً التي أعدتها المنظمة قد أثبتت فاعليتها في استحداث نظم تعجل بتخليص إجراءات الركاب الدوليين وأفراد الطواقم من خلال مراقبة الدخول والخروج 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 والمنتهقين الآخرين قد أثبت فاعليته وفائدته.

فإن 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 وملبية لاحتياجات الدول الأعضاء؛

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

٦- **تطلب** إلى المجلس أن يقوم بتحديث الوثيقة Doc 9636 - "الإشارات الدولية لإرشاد الأشخاص في المطارات والمحطات البحرية"، من أجل ضمان تواجدها وتليبيتها لاحتياجات الدول الأعضاء.

المرفق (ب)

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

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

- (أ) الوثائق الأساسية والأدوات والعمليات اللازمة لضمان التحقق دليل إثبات الهوية؛
- (ب) تصميم وتصنيع وثائق سفر موحدة ومقروءة آلياً، وخاصة جوازات السفر الإلكترونية، المطابقة لمواصفات الإيكاو؛
- (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 للإيكاو؛
- (هـ) تطبيقات قابلة للتشغيل البيئي توفر ربطاً مناسباً من حيث التوقيت ومضموناً وموثوقاً به لوثائق السفر المقروءة آلياً وأصحابها بالبيانات المتاحة وذات الصلة في سياق عمليات التفتيش؛

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

ولما كانت استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين توفر الإطار العام لتحقيق أقصى المنافع من وثائق السفر ومراقبة الحدود وذلك عبر الجمع بين عناصر إدارة شؤون الهوية، وبالبناء على نجاح برنامج الإيكاو لوثائق السفر المقروءة آلياً؛

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

ولما كانت صحة وصلاحية وثائق السفر المقروءة آلياً تعتمدان على مقروئية وحماية هذه الوثائق والأمن المادي الخاص بها والأمن الإلكتروني الذي يضمنها؛

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

ولما كان جواز السفر هو الوثيقة الرسمية الرئيسية 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 استخدام جوازات السفر الفارغة المسروقة، من قبل أولئك الذين يحاولون دخول البلاد بهوية مزورة، أخذ في الازدياد في شتى أنحاء العالم؛

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

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

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

ولما كان القرار ١٣٧٣ الذي اعتمده مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة في ٢٠٠١/٩/٢٨ ينص على أن تمنع الدول الأعضاء كافة تنقل الإرهابيين أو المجموعات الإرهابية من خلال مراقبة فعالة على الحدود وعلى إصدار وثائق الهوية ووثائق السفر، ومن خلال اتخاذ التدابير اللازمة لمنع تزيف هذه الوثائق وتزويرها أو استخدامها بطرق احتيالية؛

ولما كان من المطلوب تعزيز وتكثيف التعاون بين الدول الأعضاء 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 وثائق سفر اتفاقية الأمم المتحدة (CTDs) تمثل وثائق السفر التي يجب على الدول الأطراف في اتفاقية عام ١٩٥١ المتعلقة بوضع اللاجئين ("اتفاقية عام ١٩٥١") واتفاقية عام ١٩٥٤ المتعلقة بوضع الأشخاص العديمي الجنسية ("اتفاقية عام ١٩٥٤") أن تمنحها للاجئين أو للأشخاص العديمي الجنسية المقيمين على أراضيها بصورة قانونية (انظر المادة ٢٨ في كلتا الاتفاقيتين)، وتمثل على هذا النحو وثائق السفر المنصوص عليها في المعاهدتين الدوليتين فيما يتعلق بالأشخاص المستفيدين من الوضع المعترف به على الصعيد الدولي؛

ولما كانت الإيكاو وقد وضعت دليل المفاتيح العامة لفحص وتدقيق جوازات السفر المقروءة آلياً المعززة بالقياسات البيولوجية (الجوازات الالكترونية)، بما يعزز أمن هذه الجوازات وسلامة عمليات مراقبة الحدود؛

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

فإن الجمعية العمومية:

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

٢- **تحث** الدول الأعضاء على تنفيذ الإجراءات والأدوات الصارمة للحفاظ على أمن وسلامة مستندات الهوية الأساسية؛

- ٣- **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؛
- ٤- **تحث** الدول الأعضاء على تكثيف جهودها لإنشاء وتنفيذ نظام تحقق من سلامة جوازات السفر الإلكترونية، لا سيما بواسطة قراءة توقيعاتها الإلكترونية والتحقق من صلاحيتها؛
- ٤-٥ **تطلب** إلى المجلس أن يكلف الأمانة العامة بتنفيذ استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين وذلك من أجل مساعدة الدول الأعضاء على تحديد هوية الأفراد بذاتهم، وتعزيز أمن وسلامة وثائق السفر الخاصة بهم وعمليات مراقبة الحدود؛
- ٥-٦ **تطلب** إلى الدول الأعضاء أن تكثف جهودها للمحافظة على أمن وسلامة وثائق السفر الخاصة بها وعمليات مراقبة الحدود وأن تساعد بعضها بعضاً في هذه المسائل؛
- ٦-٧ **تحث** الدول الأعضاء التي لم تصدر بعد جوازات السفر المقروءة آلياً طبقاً للمواصفات الواردة في الجزء الأول الرابع من الوثيقة Doc 9303 على أن تبادر إلى إصدارها؛
- ٧-٨ **تحث** **تذكر** الدول الأعضاء بأن تكفل سحب الجوازات غير المقروءة آلياً من التداول؛
- ٨-٩ **تذكر** الدول الأعضاء بأن تتأكد عند إصدار وثائق سفر اللاجئين والأشخاص العديمي الجنسية ("وثائق سفر اتفاقية الأمم المتحدة") من كونها وثائق مقروءة آلياً، طبقاً للمواصفات الواردة في الوثيقة Doc 9303؛
- ٩-١٠ **تذكر** الدول الأعضاء بوضع الضوابط للتصدي لحالات سرقة وثائق السفر الفارغة واختلاس وثائق السفر الصادرة حديثاً؛
- ١٠-١١ **تحث** الدول الأعضاء التي تحتاج إلى المساعدة في وضع نظم فعالة وناجعة لتحديد هوية المسافرين ومراقبة حدودها على الاتصال بالإيكاو دون تأخير؛
- ١١-١٢ **تطلب** إلى المجلس أن يضمن أن تظل المواصفات والمواد الإرشادية الواردة في الوثيقة Doc 9303 - وثائق السفر المقروءة آلياً، مواكبة للتطورات في ضوء التقدم التكنولوجي؛
- ١٢-١٣ **تطلب** إلى المجلس أن يواصل النظر في الحلول التكنولوجية التي تهدف إلى تعزيز الأمن وتسهيل المراقبة على الحدود مع تحسين عملية تخليص الإجراءات، مثل بوابات المراقبة الآلية على الحدود؛
- ١٣-١٤ **تطلب** إلى المجلس تحديث "دليل إصدار وثائق سفر اتفاقية الأمم المتحدة المقروءة آلياً للاجئين والأشخاص العديمي الجنسية" الخاص بالإيكاو والمفوضية السامية للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين (UNHCR)؛
- ١٤-١٥ **تطلب** إلى المجلس أن يواصل العمل على زيادة تعزيز أمن وسلامة أنشطة تحديد هوية المسافرين وعمليات مراقبة الحدود، ووضع الإرشادات لمساعدة الدول الأعضاء على تحقيق المزيد من هذه الأهداف؛
- ١٥-١٦ **تحث** المجلس على استكشاف سبل تكثيف أنشطة المساعدة والدعم في بناء القدرات للدول الأعضاء في مجالي تحديد هوية المسافرين ومراقبة الحدود، بما في ذلك قيام الإيكاو بدور ريادي في المجتمع الدولي لتسهيل وتنسيق مثل هذه المساعدة؛
- ١٦-١٧ **تحث** جميع الدول الأعضاء على الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة للإيكاو واستخدام المعلومات المتاحة في هذا الدليل للتحقق من صحة وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً في عمليات مراقبة الحدود؛

- ١٧-١٨ - تُذَكَّر الدول الأعضاء التي لا تقدم بشكل منتظم وفي الوقت المناسب بيانات عن وثائق السفر المسروقة والمفقودة والملغاة إلى الإنتربول لإيداعها في قاعدة بيانات وثائق السفر المسروقة والمفقودة (SLTD) بتقديم تلك البيانات؛
- ١٨-١٩ - تُحث الدول الأعضاء على أن تتحقق - إن لم تقم بذلك بعد - على نقاط مراقبة حدودها للدخول والمغادرة، من وثائق السفر الخاصة بالأشخاص الذين يسافرون عبر حدود الدول، من خلال مقارنتها بمضمون قاعدة بيانات الإنتربول لوثائق السفر المسروقة والمفقودة (SLTD).
- ١٩-٢٠ - تُحث الدول الأعضاء على أن تنشئ آليات تتسم بالفعالية والكفاءة بهدف تنفيذ عمليات إيداع البيانات في قاعدة بيانات وثائق السفر المسروقة والمفقودة (SLTD) وعمليات استخراج المعلومات منها.

المرفق (ج)

الإجراءات الوطنية والدولية والتعاون على مسائل التسهيلات

- لما كانت الحاجة تقضي بأن تتخذ الدول الأعضاء إجراءات مستمرة لتحسين فعالية وكفاءة عمليات تخليص الإجراءات؛
- ولما كان إنشاء برامج التسهيلات الوطنية واللجان المعنية بالتسهيلات وتشغيلها بفعالية يمثل وسيلة ناجحة لإدخال التحسينات اللازمة؛
- ولما كان التعاون على مسائل التسهيلات بين الدول الأعضاء ومع مختلف الأطراف الوطنية والدولية التي تهمها شؤون التسهيلات قد عاد بالنفع على جميع المعنيين؛
- وحيث أن هذا التعاون قد أصبح حيويًا بعد تعدد النظم غير الموحدة لتبادل المعلومات عن المسافرين مما أثر سلبياً على جدوى قطاع النقل الجوي؛
- ولما كان خطر انتقال الأمراض السارية عن طريق النقل الجوي في شتى أنحاء العالم قد ازداد في الأعوام الماضية؛
- ولما كان الملحق التاسع ينص على توفير التسهيلات فيما يتعلق بتقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسره؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تُحث الدول الأعضاء على إنشاء برامج التسهيلات الوطنية واللجان المعنية بالتسهيلات والاستعانة بها، واعتماد سياسات للتعاون على الصعيد الإقليمي مع الدول المجاورة؛
- ٢- تُحث الدول الأعضاء على المشاركة في برامج التسهيلات الإقليمية ودون الإقليمية للمنظمات الدولية الحكومية الأخرى المعنية بالطيران؛
- ٣- تُحث الدول الأعضاء على أن تتخذ جميع التدابير الضرورية من خلال برامج التسهيلات الوطنية واللجان المعنية بالتسهيلات أو بالوسائل الملائمة الأخرى للقيام بما يلي:

(أ) المواظبة على استرعاء اهتمام جميع الهيئات المختصة في حكوماتها الخاصة بكل منها، للحاجة إلى ما يلي:

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

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

(ب) المبادرة إلى تنفيذ إجراءات المتابعة الضرورية؛

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

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

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

(أ) تحديد مشاكل التسهيلات وحلها؛

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

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

٨- **تحث** الدول الأعضاء على أن تنفذ أحكام الملحق التاسع لتيسير تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسْرهم؛

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

١٠- **تحث** الدول الأعضاء على إجراء الحوار وإقامة التعاون بين التسهيلات الوطنية والإقليمية والهيئات المتعلقة بالأمن.

المرفق (د)

نظم تبادل بيانات الركاب

لما كان من الضروري أن تواصل الدول الأعضاء العمل على تحسين فعالية وكفاءة عملية تخليص الإجراءات؛

ولما كان مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة قد أهاب، في الفقرة ٩ من القرار ٢١٧٨ (٢٠١٤)، بالدول الأعضاء أن تلتزم شركات الطيران العاملة في أراضيها بتقديم معلومات مسبقة عن المسافرين إلى السلطات الوطنية المختصة كي تتمكن من اكتشاف حالات قيام الأفراد الذين حددتهم اللجنة المنشأة عملاً بالقرارين ١٢٦٧ (١٩٩٩) و١٩٨٩ (٢٠١١) ("اللجنة") بمغادرة أراضيها، أو محاولة دخول تلك الأراضي أو عبورها على متن طائرات مدنية، وأهاب كذلك بالدول الأعضاء أن تبلغ اللجنة بأي عملية مغادرة لأراضيها أو أي محاولة من هذا القبيل لدخولها أو عبورها من قبل هؤلاء الأفراد، وأن تطلع دولة الإقامة أو الجنسية على هذه المعلومات حسب الاقتضاء ووفقاً للقانون الداخلي والالتزامات الدولية".

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول الأعضاء على دعوة مشغلي الطائرات الذين يوفر خدمات النقل الجوي الدولية إلى المشاركة في نظم تبادل البيانات الإلكترونية عن طريق توفير معلومات مسبقة عن الركاب من أجل تحقيق أقصى مستويات الكفاءة في معالجة حركة المسافرين في مباني المطارات الدولية؛
- ٢- تحث الدول الأعضاء، في استخدامها لنظم تبادل البيانات الإلكترونية، على ضمان أن تكون شروط بيانات المسافرين مطابقة للقواعد القياسية الدولية التي تعتمد عليها وكالات الأمم المتحدة المختصة لهذا الغرض، وضمان أمن تلك البيانات ومعالجتها معالجة منصفة وصيانتها؛
- ٣- تحث الدول الأعضاء على التعاضد وتبادل أفضل الممارسات، حسب الاقتضاء، مع الدول الأعضاء الأخرى من أجل إنشاء نظم تبادل بيانات الركاب.

البند ٢٠ من جدول الأعمال: حماية البيئة - ضوضاء الطائرات - السياسات

والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ

٢٠-١-١ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلستها الثانية، في موضوع حماية البيئة على أساس التقارير عن التقدم الذي أحرزه المجلس في الأعمال الفنية للمنظمة عن ضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات وتغير المناخ (ورقات العمل WP28 و WP51 و WP55 والتصويب رقم ١). وبناء على تقارير التقدم المحرز هذه، نظرت اللجنة التنفيذية في اقتراحات المجلس لتحديث قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٧، بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي (ورقة العمل ٤٨ والتصويب رقم ١). بالإضافة إلى ثمة ١١ ورقة عمل قَدِّمتها الدول والجهات المراقبة WP/91 و WP/152 و WP/156 و WP/170 و WP/210 (Revision No 1) و WP/223 و WP/225 و WP/250 (Revision No1) و WP/429 و WP/430 و WP/447.

أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي

٢٠-١-٢ قدّم المجلس تقريراً (WP/51) بشأن التقدم الذي أحرزته الإيكاو منذ الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية بشأن المسائل المتصلة بالطيران المدني والبيئة، بما في ذلك أنشطة الأمانة العامة والأعمال التي اضطلعت بها لجنة حماية البيئة والتعاون مع منظمات أخرى. وقدمت الورقة تفاصيل بشأن اتفاق الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة بشأن مجلد ثالث جديد للملحق السادس عشر لوضع قاعدة قياسية جديدة مقترحة لترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لمحركات الطائرات ومجلد ثاني مقترح للملحق السادس عشر بشأن قاعدة قياسية جديدة للجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لمحركات الطائرات. وتتضمن ورقة العمل WP/51 أيضاً تفاصيل بشأن الوثيقة Doc 9184 المحدثة - "دليل تخطيط المطارات"، الجزء ٢، "استخدام الأراضي والمراقبة البيئية"، وهو كتاب دوري جديد عن مشاركة المجتمع في إدارة الشؤون البنية ولمحة عامة عن الفوائد المترتبة على تنفيذ الحزمة صفر من حزم التحسينات في منظومة الطيران. وتضمنت الورقة آخر التطورات بشأن عمل الإيكاو المتعلقة بضوضاء الطائرات، بما في ذلك العمل المستمر بشأن وضع قاعدة قياسية لضوضاء الطائرات الأسرع من الصوت من أجل طائرات المستقبل. وقدمت تفاصيل عن التعاون الوثيق مع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والمنظمة البحرية الدولية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة والمشاركة في عملية إعداد أهداف التنمية المستدامة. وجرى إبراز أن المجلس قد وافق على جميع توصيات الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة، ويجري التشاور مع الدول بشأن التعديلات المقترحة إدخالها من المجلدين الأول والثاني والطبعة الأولى الجديدة من المجلد الثالث من الملحق السادس عشر.

٢٠-١-٣ وأقرت اللجنة بالتقدم الهام الذي أحرزته الإيكو في معالجة آثار الضوضاء ونوعية الهواء المحلي والانبعاثات العالمية، وشددت على أهمية هذا العمل الفني.

٢٠-١-٤ وحسب ما طلبته الدورة الثامنة والثلاثون للجمعية العمومية، قدم المجلس ورقة العمل WP/55 والتصويب رقم (١)، التي تقدّم تقريراً عن تقييم الاتجاهات البيئية الذي تضطلع به لجنة حماية البيئة في مجال الطيران للتأثير الحالي والمستقبلي لضوضاء وانبعثات محركات الطائرات. وبحلول عام ٢٠٤٠، من المتوقع أنه على الرغم من زيادة مرتقبة بواقع ٤,٢ ضعف في الحركة الجوية الدولية، فمن المتوقع أن يزداد استهلاك الوقود من ٢,٨ إلى ٣,٩ أضعاف فقط خلال نفس الفترة. وفيما يتعلق بأنواع الوقود البديل المستدام، توجد شكوك كبيرة في التنبؤ بإسهام استخدامها في الأجل الطويل، غير أنه بالاستناد إلى سيناريوهات قيمتها لجنة حماية البيئة، يمكن في عام ٢٠٥٠ الوفاء بالطلب عليها بنسبة تبلغ ١٠٠ في المائة من وقود الطائرات النفاثة للطيران الدولي. وفي هذا السيناريو، المستند إلى افتراضات التحليل، يمكن خفض انبعثات ثاني أكسيد الكربون الصافي بنسبة ٦٣ في المائة. وسيعتمد إنتاج أنواع الوقود البديلة في المستقبل إلى حد كبير على السياسات والحوافز القائمة لمثل هذه الأنواع من الوقود، وكذلك على الفعالية البيئية والاقتصادية لاستخدامها. وقد قامت لجنة حماية البيئة أيضاً بتحديث الاتجاهات للانبعاثات التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي وضوضاء الطائرات. وفي جميع الحالات، تدل الاتجاهات على أنه من المتوقع أن تستمر انبعثات محركات الطائرات وضوضاء الطائرات في التزايد في المستقبل، ولكن بمعدل أبطأ من النمو في الحركة. وفي حالة ضوضاء الطائرات فإنه، بحلول عام ٢٠٣٠، قد لا تعود ضوضاء الطائرات للنمو مع زيادة في الحركة، في ظل سيناريو تفاؤلي للتكنولوجيا والتحسين التشغيلي.

٢٠-١-٥ وأقرت اللجنة بأهمية وجود قاعدة معلومات واحدة قوية من أجل المناقشة واتخاذ القرار بشكل سليم. وأوصت اللجنة بإقرار الاتجاهات البيئية كأساس لاتخاذ القرارات بشأن المسائل البيئية، مع إخطار الجمعية العمومية القادمة بالمستجدات في هذا الشأن. كما حثت اللجنة الدول على تقديم البيانات دعماً لطلب الجمعية العمومية بالإبلاغ عن انبعثات الطيران.

٢٠-١-٦ ونظرت اللجنة أيضاً في ورقة العمل WP/28، التي قدّمت تقريراً بشأن الأنشطة المتعلقة ببرنامج الإيكو للمساعدة الفنية، الذي يغطي جميع الأهداف الاستراتيجية للإيكو بما في ذلك حماية البيئة. وأدرجت في الورقة معلومات عن المساعدة المتصلة بالبيئة ومبادرات بناء القدرات، مثل شراكات الإيكو مع الاتحاد الأوروبي وكذلك مع برنامج الأمم المتحدة الانمائي ومرفق البيئة العالمية.

٢٠-١-٧ وفي ورقة العمل WP/48 والتصويب رقم (١)، قدم المجلس اقتراحاً لتتقيد قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٧، "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي"، في ضوء التطورات منذ الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية. وتتسأ التتقيحات بشكل رئيسي عن أنشطة الأمانة العامة والعمل الذي تضطلع به لجنة حماية البيئة.

٢٠-١-٨ وفي ورقة العمل WP/91 التي عرضتها سويسرا، أكدت سلوفاكيا، نيابةً عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء ودول أعضاء أخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، أن أوروبا اعتمدت نهجاً شاملاً لتخفيف الآثار البيئية للطيران الدولي، وتدعم بقوة الجهود المستمرة داخل الإيكو كجزء من هذا النهج. وأقرت الورقة وأيدت الأعمال الهامة التي تضطلع بها لجنة حماية البيئة وضرورة أن تعمل اللجنة المذكورة بطريقة حرة وشاملة وشفافة. وأبرزت الورقة أهمية إعطاء الأولوية لتنفيذ القواعد القياسية التي أوصى بها الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة بشأن انبعثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات وتركيز كتلة الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة من محركات الطائرات، فضلاً عن المزيد من التطوير للقاعدة القياسية الخاصة بكتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة.

٢٠-١-٩ وفي ورقة العمل WP/225 قُدمت غواتيمالا، نيابة عن الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، معلومات عن التطورات بشأن البيئة والطيران المدني. وشملت تفاصيل بشأن توحيد الرؤى والمبادئ التوجيهية المتصلة بالبيئة والطيران المدني في أمريكا اللاتينية من مختلف منظمات الطيران المدني. ودعت الورقة الجمعية العمومية إلى مراعاة الاستراتيجيات والرؤية البيئية لإقليم أمريكا اللاتينية في الوثائق التي تقوم الإيكاف بإعدادها، ودعت الجمعية العمومية إلى أن تطلب وجود مستوى أعلى من التمثيل في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بالنسبة للدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني.

٢٠-١-١٠ وأبرزت كندا في ورقة العمل WP/170 التقدم الذي تم إحرازه في الأداء ووظائف أنظمة الملاحة التي مكنت من تحقيق عمليات طيران تتسم بكفاءة أكبر، مما خلق فرصا لخفض انبعاثات غازات الدفيئة والضوضاء. وعلى أية حال، عادة ما تؤدي هذه التحسينات في محيط المطارات إلى التركيز المتصور للضوضاء نتيجة اتباع المزيد من الطائرات لنفس المسارات في عملية الاقتراب. وناشدت ورقة العمل الدول لأن تقدم البيانات بشأن الآثار الناتجة عن الضوضاء في محيط المطارات، كما دعت الجمعية العمومية إلى أن تصدر توجيهاً إلى المجلس بوضع نهج عملي لموازنة انبعاثات الغازات الدفيئة والآثار الناتجة عن الضوضاء عند تنفيذ إجراءات الملاحة القائمة على الأداء.

٢٠-١-١١ وتحدثت جمهورية كوريا في ورقة العمل WP/250 (التفتيح رقم ١) عن تجربة فرض رسوم خاصة بالضوضاء في مطاراتها وأبرزت غياب التوحيد في هذا المجال ضمن الدول الأعضاء في الإيكاف. واعتبرت جمهورية كوريا المبادئ التوجيهية الحالية للإيكاف حول الرسوم الخاصة بالضوضاء مبادئ غير كافية وطلبت أن تقوم الدول الأعضاء بتبادل أفضل الممارسات على موقع الإيكاف الإلكتروني من أجل تعزيز المبادئ التوجيهية للإيكاف في المستقبل. واقترحت في الورقة أن تقوم الإيكاف بمراجعة توصياتها بخصوص الرسوم المتعلقة بالضوضاء وأن تقوم بتوزيع "نشرة" على الدول الأعضاء عبر موقع الإيكاف الإلكتروني الرسمي حتى تتمكن الدول الأعضاء من تبادل الأفكار والسياسات بحرية من أجل تحسين المبادئ التوجيهية للإيكاف.

٢٠-١-١٢ وفي ورقة العمل WP/210 (التفتيح رقم ١)، أقرت الولايات المتحدة بالتقدم الذي تم إحرازه في مجال الحد من الضوضاء والآثار السلبية على جودة الهواء المحلي من خلال إعداد السياسات والقواعد، وشجعت الدول الأعضاء على الامتناع عن فرض قيود تشغيلية على أساس قواعد الإيكاف القياسية لترخيص مستوى الانبعاثات البيئية. كما شجعت الدول على اتباع النهج المتوازن لإدارة ضجيج الطائرات. ورحبت الورقة بالتوصية المقدمة من لجنة حماية البيئة (CAEP) فيما يخص تحويل خط حدّ الرقم الدخاني المنصوص عليه في القاعدة القياسية الخاصة بالترخيص إلى قاعدة قياسية خاصة بالانبعاثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة الناجمة عن محركات الطائرات، وإقرار ذلك كخطوة أخرى نحو خفض انبعاثات الطيران عند المصدر. كما شجعت الولايات المتحدة الدول الأعضاء على مواصلة السعي إلى توشي المزيد من الصرامة فيما يخص القاعدة القياسية الخاصة بالانبعاثات الجسيمات الدقيقة الناتجة عن محركات الطائرات بحلول انعقاد الاجتماع الحادي عشر للجنة حماية البيئة في عام ٢٠١٩. كما أيدت الولايات المتحدة الأمريكية فكرة إضافة انبعاثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة الناجمة عن محركات الطائرات إلى البحث التكنولوجي للجنة حماية البيئة وإلى عملية تحديد الأهداف في هذا الشأن.

٢٠-١-١٣ وفي ورقة العمل WP/152، رحب الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) باعتماد لجنة حماية البيئة للتوصيات المؤدية إلى وضع أول قاعدة قياسية لترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرة وأول قاعدة قياسية للجسيمات غير المتطايرة لمحركات الطائرات. وأكد الاتحاد على ضرورة الحفاظ على الغرض الأصلي لقواعد الإيكاف القياسية، كما حث الدول على الإحجام عن فرض أي قيود تشغيلية أو رسوم للانبعاثات على أساس قاعدة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وحول موضوع ضوضاء الطائرات، أكد الاتحاد على ضرورة اتباع نهج متوازن لإدارة ضوضاء الطائرات، وأعرب عن معارضته الشديدة لأي تدبير من شأنه أن يؤدي إلى التخلص التدريجي من الطائرات المطابقة لأحكام الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق

السادس عشر، ودعم الطلب الموجه إلى الدول بعدم السماح بفرض أي قيود تشغيلية تهدف إلى سحب الطائرات المطابقة لأحكام الفصلين الرابع والرابع عشر من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

١٤-١-٢٠ وأقرت اللجنة ورقات العمل الخمس (156 و 223 و 429 و 430 و 447) المقدمة كورقات معلومات، ولم تُعرض في الاجتماع، ولكن تتلخص فيما يلي:

١٥-١-٢٠ قدمت الأرجنتين في ورقة العمل WP/156 تفاصيل عن اقتراحها الخاص بإعداد دورة في إطار برنامج تدريب تدريب المتقدم تركز على إجراءات الحد من ضوضاء طائرات هليكوبتر. وستعتمد هذه الدورة التدريبية على الخبرة التي استقاها الجيش الأرجنتيني من خلال عملياته في أنتاركتيكا، وهي منطقة محمية بيئياً، وعلى فوائد إجراءات الحد من الضوضاء بالنسبة للعمليات التي يتم القيام بها في المناطق الحضرية المكتظة بالسكان. ويهدف هذا البرنامج التدريبي إلى تحقيق الاستفادة القصوى من إجراءات الحد من الضوضاء من طرف طواقم طائرات هليكوبتر من خلال الممارسة الفعالة لمثل هذه الإجراءات، كما سيتضمن أيضاً الجوانب النظرية المرتبطة بالضوضاء الناتجة عن طائرات هليكوبتر.

١٦-١-٢٠ وقدمت إندونيسيا في ورقة العمل WP/223 تفاصيل عن تنفيذ الأحكام المرتبطة بالترخيص في الجزء الأول من الملحق السادس عشر ضمن إطارها التنظيمي الوطني عبر مرسوم وزارى. كما قدمت معلومات عن مبادرتها الجارية لإصدار شهادات الضوضاء لأسطولها الوطني الإندونيسي، حيث تم حتى الآن تقديم ١١١٩ شهادة ضوضاء من طرف المديرية العامة للطيران المدني.

١٧-١-٢٠ وفي ورقة العمل WP/429، قدم المجلس الدولي للمطارات معلومات عن تعاونه الفعال مع هيئات أخرى في قطاع الطيران ومع الإيكاو فيما يتعلق بحماية البيئة على النحو الوارد في القرارات التي تم الاتفاق عليها في الجمعية العمومية للمجلس في سبتمبر ٢٠١٦. وبالإضافة إلى ذلك، عرض المجلس المشاريع التي يقوم بها من أجل مساعدة المطارات على التصدي بفعالية للآثار البيئية للأنشطة، بما في ذلك اعتماد المطارات من حيث الكربون وأدوات الإبلاغ عن الكربون والانبعاثات واستخدام الطاقة المتجددة المستدامة بالمطارات.

١٨-١-٢٠ وفي ورقة العمل WP/430، أوضحت جمهورية كوريا، استناداً إلى التوجيهات الواردة في وثيقة الإيكاو Doc 9829 الخاصة بالنهج المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات، أنها تقوم حالياً بتنفيذ سياسات الحد من الضوضاء عند المصدر وتخطيط استخدام وإدارة الأراضي والإجراءات التشغيلية للحد من الضوضاء وقيود التشغيل على الطائرات. وحددت جمهورية كوريا ستة مطارات إقليمية يلزم فيها الحد من الضوضاء عند المصدر وتحتاج للمراقبة الحكومية. وتقوم ثلاثة من هذه المطارات بتنفيذ إجراءات تشغيلية للحد من الضوضاء. وتقوم الحكومة بتقديم المساعدة للمجتمعات المتأثرة بضوضاء الطائرات كما قامت بإنشاء مؤسسة تتولى المشاورات مع الجهات المعنية. وتود جمهورية كوريا الاطلاع على أفكار الدول الأعضاء في الإيكاو والحصول على المشورة بشأن معالجة الضوضاء.

١٩-١-٢٠ وفي ورقة العمل WP/447، قدم الاتحاد الدولي لعمال النقل تفاصيل حول بحث جديد بشأن تلوث الهواء في المطارات ومصادر التلوث وتعرض الموظفين للجزئيات المتناهية الصغر وإجراءات الحد من التلوث. واقترح في الورقة اشتمال أحكام "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المتعلقة بحماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" على تلوث الهواء الناتج عن محركات الديزل. كما عرض الاتحاد أيضاً توفير خبراته ومعرفته في إطار أعمال الإيكاو.

٢٠-١-٢٠ ورحبت اللجنة بالتقدم الذي أحرزته لجنة حماية البيئة في اجتماعها العاشر، بما في ذلك الاتفاق على القاعدة القياسية الجديدة الخاصة بترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات الواردة في المجلد الثالث الجديد من الملحق السادس عشر، والقاعدة القياسية المقترحة الجديدة للجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لمحركات الطائرات (nvPM) من

أجل المجلد الثاني من الملحق السادس عشر. ودعت اللجنة إلى إعطاء الأولوية لتنفيذ هاتين القاعدتين القياسيتين، فضلاً عن مواصلة العمل على إعداد قواعد قياسية في المستقبل لكتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لمحركات الطائرات.

٢٠-١-٢١ وأحاطت اللجنة علماً بالمسائل المرتبطة بعضوية لجنة حماية البيئة التي أثرت لزيادة مشاركة الدول الأعضاء من لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، وأوصت بأن ذلك شأن يتصل بالمسائل الإدارية الخاصة بلجنة حماية البيئة، وينبغي معالجتها عن طريق المجلس.

٢٠-١-٢٢ وفيما يتعلق بالعمل على موازنة انبعاثات غازات الدفيئة وآثار الضوضاء عند تنفيذ إجراءات الملاحة القائمة على الأداء، أقرت اللجنة بأن الترابط بين مختلف الآثار البيئية هو أحد المبادئ الرئيسية التي تراعى في أعمال لجنة حماية البيئة، وأن لجنة حماية البيئة مدعوة إلى مواصلة هذه الأعمال بمزيد من البيانات التي ينبغي أن تقدمها الدول.

٢٠-١-٢٣ وأحاطت اللجنة علماً بأن ثمة معلومات عن الرسوم المتعلقة بالضوضاء في وثائق مختلفة صادرة من الإيكاو (على سبيل المثال الوثيقة Doc 7100 - تعريفات المطارات وخدمات الملاحة الجوية، والوثيقة Doc 9082 - سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، والوثيقة Doc 9184 - دليل تخطيط المطارات)، وأن قاعدة البيانات الخاصة بالرسوم المتعلقة بالضوضاء يمكن الاطلاع عليها أيضاً عبر موقع الإيكاو الإلكتروني الخاص بالبيئة. وأوصت اللجنة بأن يُطرح على لجنة حماية البيئة مقترح باستعراض توصيات الإيكاو الخاصة بالرسوم المتعلقة بالضوضاء للنظر فيه.

٢٠-١-٢٤ وأوصت اللجنة بأن تؤكد الجمعية العمومية التزامها بالنهج المتوازن، مع الاعتراف بأنه لا ينبغي تطبيق القيود التشغيلية باعتبارها الملاذ الأول، وإنما بعد النظر في كل عنصر من العناصر الأخرى. ومع التسليم بذلك، فقد سلطت بعض الدول الضوء على فائدة فرض بعض القيود التشغيلية في ظل ظروف محلية محددة. كما لوحظ أن تطبيق بعض القيود التشغيلية قد يؤدي إلى تحويل مشاكل الضوضاء من دولة إلى أخرى.

٢٠-١-٢٥ واتفقت اللجنة على توصية الجمعية العمومية بأن تعتمد القرار التالي:

القرار ١/٢٠: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها ٣٨-١٧، أن تواصل في كل دورة من دوراتها العادية اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة،

ولما كان القرار ٣٨-١٧ يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكن مترابطة،

وبالنظر إلى الحاجة إلى التعبير عن التطورات التي استجرت منذ الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية في مجال ضوضاء وانبعاثات محركات الطائرات.

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه، مع القرار ٣٩-.. : بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ والقرار ٣٩-.. : بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التدابير العالمية القائمة على آليات السوق، تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، حسبما كانت هذه السياسات قائمة عند اختتام الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية:

- المرفق (أ) — لمحة عامة
- المرفق (ب) — وضع القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية بشأن نوعية البيئة
- المرفق (ج) — السياسات والبرامج المبنية على "النهج المتوازن" للسيطرة على ضوضاء الطائرات
- المرفق (د) — سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات المنصوص عليها في المجلد الأول من الملحق السادس عشر
- المرفق (هـ) — فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضوضاء في المطارات
- المرفق (و) — تخطيط وإدارة استخدام الأراضي
- المرفق (ز) — الطائرات الأسرع من الصوت - مشكلة الفرقة الصوتية
- المرفق (ح) — أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي

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

٣- **تعن** أن هذا القرار مع القرار ٣٩-٠٠ : بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ والقرار ٣٩-٠٠ : بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة- خطة التدابير العالمية القائمة على آليات السوق، تحل محل القرارين ٣٨-١٧ و ٣٨-١٨.

المرفق (أ)

لمحة عامة

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ولما كان التعاون مع المنظمات الدولية الأخرى 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، من حيث نوعية الهواء المحلي والمناخ العالمي على حد سواء.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تعلن** أن الإيكاو، بصفتها وكالة الأمم المتحدة الرائدة في المسائل المتعلقة بالطيران المدني الدولي، تعي الآثار الضارة بالبيئة والتي قد تكون متعلقة بنشاط الطيران المدني، وأنها ستستمر في معالجتها، وأنها تقر 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 الإيكاو والدول الأعضاء فيها بمسؤولياتها، فإنها سوف تسعى للقيام بما يلي:

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

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

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

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

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

- ٤- **تطلب** 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 الوقع والاتجاهات في الحاضر والمستقبل لضوضاء الطائرات واستهلاك الطائرات للوقود وكفاءة الوقود في نظام الطيران وانبعاثات الجسيمات الدقيقة وأكاسيد النتروجين من محركات الطائرات، مع تبيان عمل المنظمة، وخطط العمل التي تقدمها الدول، وخطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية، والقواعد والتوصيات الدولية التي تضعها الإيكاو، وسياسة الإيكاو وموادها الإرشادية في مجال البيئة بطريقة ملائمة، مثلًا من خلال تقديم التقارير المنتظمة والحلقات الدراسية، بما يشمل التنسيق مع مكاتب الإيكاو الإقليمية.
- ٧- **تدعو** الدول إلى أن تواصل تقديم دعمها النشط لأنشطة الإيكاو 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 الإيكاو 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 سلبًا على التطور المنتظم والمستدام للطيران المدني الدولي.

المرفق (ب)

وضع القواعد والتوصيات والإجراءات

و/أو المواد الإرشادية بشأن نوعية البيئة

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

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

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

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

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

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

وترحبا بتوصية لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن وضع قاعدة معيارية جديدة لانبعاثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة؛

وترحبا بتوصية لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن وضع قاعدة قياسية عالمية جديدة بشأن الترخيص لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات، ستشكل بعد اعتمادها المجلد الثالث - انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات من الملحق السادس عشر.

وإقرارا بأن القاعدة القياسية بشأن الترخيص لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون تمثل مقارنة فنية لتكنولوجيات الطيران المصممة للاستخدام في عمليات ترخيص مستويات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، ولم تصمم لتستخدم أساسا يركز عليه لفرض قيود تشغيلية أو جبايات على الانبعاثات.

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

٢- **ترحب** باعتماد المجلس، في، مارس ٢٠١٤ القواعد القياسية الجديدة الأكثر صرامة بشأن الضوضاء التي من المقرر تطبيقها في ٢٠١٧/١٢/٣١ أو بعد هذا التاريخ، وفي ٢٠٢٠/١٢/٣١ أو بعد هذا التاريخ بالنسبة للطائرات التي تقل كتلتها القصوى عند الإقلاع عن ٥٥ طنا؛

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

٤- **ترحب** بوضع المجلس قاعدة قياسية جديدة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات من المقرر تطبيقها اعتبارا من ٢٠٢٠/١/١ أو بعد هذا التاريخ على أنواع الطائرات الجديدة التي تزيد كتلتها القصوى عند الإقلاع على ٦٠ طنا واعتبارا من ٢٠٢٣/١/١ أو بعد هذا التاريخ على أنواع الطائرات الجديدة التي تساوي كتلتها القصوى عند الإقلاع ٦٠ طنا أو تقل عن ذلك، وتبلغ سعتها القصوى ١٩ مقعدا للركاب أو أقل من ذلك؛ والتي قد يتحدد تاريخ وجوب تطبيقها في ٢٠٢٣/١/١ أو بعد هذا التاريخ؛

٥- **ترحب** بوضع المجلس القاعدة القياسية الجديدة بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي من المقرر تطبيقها اعتبارا من ٢٠٢٣/١/١ أو بعد هذا التاريخ على الطائرات التي لا تزال قيد الإنتاج والتي يتوقف إنتاجها في ٢٠٢٨/١/١؛

- ٦ - **تحث** الدول الإقرار بأن القاعدة القياسية بشأن الترخيص لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون لم تُصمّم لتستخدم كأساس لأي قيود تشغيلية أو جبايات على الانبعاثات؛
- ٧ - **ترحب** بوضع القاعدة القياسية الجديدة بشأن انبعاثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة من جميع محركات الطائرات التوربينية المروحية والنفائثة التي يتجاوز دفعها المقدّر ٢٦,٧ كيلونيوتن ويقع تاريخ صنع كل محرك فيها في ٢٠٢٠/١/١ أو يتجاوز ذلك؛
- ٨ - **تطلب** إلى المجلس أن يواصل بنشاط وضع القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية التي تعالج تأثير الطيران على البيئة، وذلك بمساعدة وتعاون هيئات المنظمة الأخرى والمنظمات الدولية الأخرى؛
- ٩ - **تطلب** إلى المجلس ضمان مواصلة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لبرنامج عملها في مجالي الضوضاء والانبعاثات على وجه السرعة، من أجل وضع الحلول الملائمة بأسرع ما يمكن، وإتاحة الموارد اللازمة لتحقيق ذلك.
- ١٠ - **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؛
- ١١ - **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؛
- ١٢ - **تحث** الدول الأعضاء على أن تتبع، حسب ما هو ملائم، الأحكام التي وضعتها الإيكاو عملاً بالفقرة (٥) من هذا المرفق؛
- ١٣ - **تطلب** إلى المجلس أن يواصل العمل في وضع سيناريوهات واستخدامها لتقييم تأثير انبعاثات الطيران على البيئة في المستقبل والتعاون مع المنظمات الدولية الأخرى في هذا المجال.

المرفق (ج)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

وإدراكا لأن لدى الدول التزامات قانونية واتفاقيات قائمة وقوانين سارية وسياسات ثابتة ذات صلة بهذا الموضوع قد تؤثر على تنفيذها "النهج المتوازن" للإيكاو.

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

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

تأخذ علماء بأن تحليل لجنة حماية البيئة للاتجاهات في ضوضاء الطائرات تظهر أنه، في ظل سيناريو التحسينات التكنولوجية المتقدمة، قد لا تؤدي الزيادة في عمليات الطائرات إلى زيادة في مساحة كونتورات الضوضاء بعد عام ٢٠٣٠.

فإن الجمعية العمومية:

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

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

٣- **تحث الدول على ما يلي:**

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

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

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

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

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

تشجيع الدول على ما يلي:

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

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

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

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

-٥ **تطلب إلى الدول القيام بما يلي:**

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

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

ج) مراعاة الظروف الاقتصادية الخاصة للبلدان النامية.

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

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

أ) إجراء تقييم متواصل لتطور أثر ضوضاء الطائرات.

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

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

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

المرفق (د)

سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات المنصوص عليها في المجلد الأول من الملحق السادس عشر

لما كانت قواعد ترخيص مستويات ضوضاء الطائرات النفاثة دون الصوتية محددة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر. ولما كان تعريف هذا السحب، لأغراض هذا المرفق، هو سحب فئة من الطائرات، على أساس الضوضاء، من العمليات الدولية في جميع مطارات الدولة الواحدة أو الأكثر.

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

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

وإدراكاً لأن الهدف من قواعد الضوضاء 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 ضوضاء الطائرات يجب أن يستند إلى اعتراف كل دولة بالمصاعب التي تواجهها الدول الأخرى، وإلى تحقيق التوازن بين الشواغل المختلفة لكل منها.

فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

(ج) ما إذا كان يمكن تحقيق الحماية الضرورية بقيود يقتصر فرضها على المطارات والمدارج التي اعتبرتها هذه الدول محدثة لمشكلات الضوضاء أو أعلنت أنها محدثة لمشكلات الضوضاء، وعلى الفترات الزمنية التي تسبب الضوضاء فيها 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، سحب الطائرات التي تمتثل لقواعد ترخيص الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، ولكن ضوضاءها يتجاوز المستويات المنصوص عليها في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر على أن تقوم بما يلي:

(أ) أن تحدد القيود بحيث يمكن سحب طائرات الفصل الثاني التابعة لأي مشغل جوي والتي تطير 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

المرفق (هـ)

فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضوضاء في المطارات

لما كانت قواعد ترخيص ضوضاء الطائرات النفاثة دون الصوتية مقررة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر . ولما كان تعريف القيد التشغيلي في أي مطار ، لأغراض هذا المرفق، على أنه إجراء بشأن الضوضاء يحد أو يقلل من استخدام الطائرة لذلك المطار .

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول على أن تضمن بقدر الإمكان أن اعتماد القيود التشغيلية لا يتم إلا إذا كان مدعوما بتقييم مسبق للمنافع المتوقعة والآثار الضارة الممكنة.
- ٢- تحث الدول على عدم فرض أي قيود تشغيلية في أي مطار على الطائرات التي تتمثل لأحكام الفصل الثالث بالملجد الأول من الملحق السادس عشر قبل ما يلي:
 - أ) الانتهاء من سحب الطائرات التي تتجاوز ضوابطها المستويات المقررة في الفصل الثالث بالملجد الأول من الملحق السادس عشر في المطار المعني.
 - ب) إجراء تقييم كامل لجميع التدابير الأخرى المتاحة لمعالجة مشكلة الضوضاء في المطار المعني وفقا للنهج المتوازن المبين في المرفق (ج).
- ٣- تحث الدول التي تسمح، رغم الاعتبارات المذكورة في الفقرة ٢ من المنطوق أعلاه، بفرض قيود في أي مطار على عمليات الطائرات التي تتمثل لأحكام الفصل الثالث بالملجد الأول من الملحق السادس عشر بموجب شهادة الضوضاء الأصلية أو المجددة، على ما يلي:
 - أ) الاستناد في فرض هذه القيود على أداء الطائرة من حيث الضوضاء حسبما تبين من إجراءات الترخيص التي أجريت وفقا للملجد الأول من الملحق السادس عشر.
 - ب) إعداد هذه القيود بحيث تتناسب مع مشكلة الضوضاء في المطار المعني وفقا للنهج المتوازن.
 - ج) الاقتصار على القيود الجزئية حسب الإمكان بدلا من سحب الطائرات تماما من المطار.
 - د) مراعاة العواقب الممكنة على خطوط النقل الجوي التي لا يوجد لها بدائل مناسبة (مثل الخطوط طويلة المدى).
 - هـ) مراعاة الظروف الخاصة لمشغلي الطائرات الذين ينتمون إلى البلدان النامية، لتجنيبهم الصعوبات التي لا داعي لها، وذلك عن طريق منحهم إعفاءات.
 - و) فرض هذه القيود تدريجيا، مع مرور الزمن حسب الإمكان، بهدف مراعاة الآثار الاقتصادية على مشغلي الطائرات المعنية.
 - ز) إعطاء مشغلي الطائرات إخطارا مسبقا بمدة معقولة.
 - ح) مراعاة الآثار الاقتصادية والبيئية على الطيران المدني.
 - ط) إبلاغ الإيكاو والدول المعنية الأخرى بجميع القيود المفروضة.
- ٤- وتحث الدول كذلك على ألا تسمح بفرض أي قيود تشغيلية تهدف إلى سحب الطائرات، التي تتمثل بموجب شهادتها الأصلية أو المجددة، لقواعد الضوضاء الواردة في الفصل الرابع والفصل الرابع عشر من الملجد الأول من الملحق السادس عشر ولأي مستويات صرامة أخرى يعتمدها المجلس.

المرفق (و)

تخطيط وإدارة استخدام الأراضي

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

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

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

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

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

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.

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

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

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 الضوضاء.

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

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

- (أ) إنشاء المطارات الجديدة في أماكن ملائمة، مثل الأماكن البعيدة عن المناطق الحساسة للضوضاء.
- (ب) اتخاذ التدابير الملائمة لتحقيق المراعاة التامة لتخطيط استخدام الأراضي في المرحلة الأولية من إنشاء المطار الجديد أو تطوير المطار الراهن.
- (ج) تحديد نطاقات حول المطارات ذات مستويات الضوضاء المختلفة، مع مراعاة أعداد السكان الحالية والزيادة المتوقعة بالإضافة إلى تقديرات نمو الحركة، ووضع معايير للاستخدام الملائم لتلك الأراضي حسب إرشادات الإيكاو.
- (د) إصدار التشريعات ووضع الإرشادات أو الوسائل المناسبة لتحقيق الالتزام بتلك المعايير الموضوعية لاستخدام الأراضي.
- (هـ) ضمان إتاحة معلومات سهلة الفهم عند القراءة بشأن عمليات الطائرات وآثارها البيئية على المجتمعات المحلية القريبة من المطارات.

٤- **تطلب من المجلس ما يلي:**

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

وإقراراً بالعمل الجاري في وضع قاعدة قياسية جديدة للطائرات الأسرع من الصوت فيما يخص طائرات المستقبل، والعمل الرامي إلى فهم الحالة الراهنة للمعارف الخاصة بالفرقة الصوتية والبحوث والمشاريع المتعلقة بالطائرات الأسرع من الصوت.

وإقراراً بأن منح ترخيص صلاحية الطيران لطائرة أسرع من الصوت يمكن أن يحدث ضمن الفترة الزمنية ٢٠٢٠-٢٠٢٥.

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 المتوافرة 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 على طريقة 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 الإيكاو في الوقت المناسب باقتراحات حول طريقة الالتزام بالموصفات التي تقررها الإيكاو.

المرفق (ح)

أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي

لما كان هناك قلق متزايد إزاء أثر الطيران على الغلاف الجوي فيما يتعلق بنوعية الهواء المحلي والآثار المرتبطة به على صحة البشر ورفاهيتهم.

ولما كانت أدلة هذا الأثر من انبعاثات أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية من محركات الطائرات على السطح المحلي ونوعية الهواء الإقليمي أصبحت الآن أكثر إقناعاً.

وإقراراً بأن المجتمع العلمي يحسن فهم أوجه عدم التأكيد المرتبطة بالتأثير من انبعاثات أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية من محركات الطائرات على المناخ العالمي.

وإقراراً بأنه توجد أوجه ترابط تتعلق بتصميم وعمليات الطائرات عند معالجة الشواغل المتعلقة بالضوضاء ونوعية الهواء المحلي وتغير المناخ.

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

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 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 الإيكاو قد أعدت إرشادات سياسية للدول الأعضاء بشأن الرسوم (سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، Doc 9082) بما في ذلك إرشادات محددة بشأن الرسوم المتصلة بالضوضاء والرسوم المتصلة بالانبعاثات من أجل نوعية الهواء المحلي.

ولما كان مجلس الإيكاو قد اعتمد في ١٩٩٦/١٢/٩ قراراً فيه السياسات المؤقتة بشأن فرض الرسوم والضرائب على الانبعاثات، أوصي فيه بشدة بأن أياً من تلك الجبايات يجب أن يكون في صورة رسوم لا ضرائب، وبأن الأموال المحصلة ينبغي أن تستخدم في المقام الأول للتخفيف من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة.

ولما كانت هذه الرسوم ينبغي أن تحسب على أساس تكاليف تخفيف الأثر البيئي لانبعاثات محركات الطائرات بقدر ما يتسنى تحديد هذه التكاليف على الوجه الصحيح وعزوها مباشرة إلى النقل الجوي.

ولما كان مجلس الإيكاو قد اعتمد مواد سياسية وإرشادية تتعلق باستخدام الرسوم المتصلة بالانبعاثات لمعالجة أثر انبعاثات محركات الطائرات في المطارات أو حولها.

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

وتلاحظ أن مجلس الإيكاو قد أعد دليلاً 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 رفاهية البشر 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 متطلبات لترخيص انبعاثات المواد الجسيمية غير المتطايرة مع مواصلة رصد التقدم في الفهم العلمي والفني للمكونات المتطايرة وغير المتطايرة لانبعاثات المواد الجسيمية.

٤- **تشجع** الإجراءات التي تتخذها الدول الأعضاء للمساعدة على وضع شروط ترخيص انبعاثات المواد الجسيمية غير المتطايرة؛

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

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 الإيكاو 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 وتحث الدول المتعاقدة على تداول المعلومات عن تنفيذ مثل هذه الرسوم.
- ١٢- تحث الدول المتعاقدة على ضمان أعلى مستوى عملي من التوافق وإن تراعي على النحو الواجب سياسات الإيكاو وإرشاداتها بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي.

البند ٢١ من جدول الأعمال : حماية البيئة - انبعاثات محركات الطائرة التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ

- ٢١-١ لم تقدم أي ورقات عمل تحت البند ٢١ بمفرده. وبناءً على ذلك، يرد مشروع نص التقرير عن البند ٢١ في التقرير عن البند ٢٠.

البند ٢٢ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ

- ٢٢-١ نظرت اللجنة التنفيذية، خلال اجتماعها الثالث والرابع والعاشر، في موضوع حماية البيئة استناداً إلى تقارير عن التقدم الذي أحرزه المجلس بشأن أعمال المنظمة في مجال الطيران الدولي وحماية البيئة (ورقات العمل WP/28 و WP/51 و WP/54 و WP/55 والتصويبان رقم ١ ورقم ٥٦). وبناءً على تقارير التقدم المحرز هذه، نظرت اللجنة التنفيذية في اقتراح المجلس بشأن تحديث قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" (WP/49). وقد أدرجت التعديلات على بعض جوانب القرار ٣٨-١٨ بشأن خطة التدابير القائمة على آليات السوق في ورقة عمل منفصلة (WP/52 والتصويب رقم ١) بعنوان "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق". وبالإضافة إلى ذلك، كانت هناك ٤٤ ورقة مقدمة من الدول والمراقبين هي: وقرارات العمل WP/91 و WP/138 و WP/152 و WP/153 (التتقيح رقم ١) و WP/154 (التتقيح رقم ١) و WP/155 (التتقيح رقم ١) و WP/163 و WP/170 و WP/181 و WP/182 و WP/206 و WP/207 و WP/208 و WP/209 و WP/211 (التتقيح رقم ١) و WP/212 (التتقيح رقم ١) و WP/222 و WP/227 و WP/232 و WP/233 و WP/234 و WP/248 و WP/262 و WP/321 و WP/343 و WP/363 و WP/364 و WP/377 و WP/387 و WP/411 و WP/412 و WP/413 و WP/414 و WP/415 و WP/426 و WP/427 و WP/428 و WP/429 و WP/431 و WP/433 و WP/443 و WP/448 و WP/449 و WP/455 و WP/465.

٢٢-٢ تغير المناخ بدون خطة التدابير القائمة على آليات السوق

- ٢٢-٢-١ قدم المجلس تقريراً (WP/56) عن أنشطة الإيكاو الرامية إلى تعزيز وتيسير ظهور أنواع الوقود البديل المستدام في مجال الطيران، بما في ذلك: تبادل المعلومات وتعزيز الحوار بين الدول والجهات المعنية؛ والحفاظ على الإطار العالمي لأنواع الوقود البديل للطيران (GFAAF)؛ والأعمال التي تقوم بها "فرقة عمل أنواع الوقود البديل" في إطار لجنة حماية البيئة

(CAEP). وأوضح التقرير أنه بالرغم من إثبات إمكانية إنتاج أنواع الوقود البديلة من الناحية التكنولوجية، فإن الأولويات القادمة ستكون في معالجة العوائق الاقتصادية خلال المراحل الأولى، وضمان النشر المستدام على المستوى التجاري، وأنه لا بد من قيام الدول بوضع سياسات مكرسة لهذا الأمر، بما يشمل دعم التدابير والأحكام التي تكفل الاستدامة. وأقرت اللجنة التقدم المحرز، وأيدت استمرار عمل المنظمة.

٢٢-٢-٢٢ وقدّم المجلس تقريراً (WP/54) عن التطورات التي حدثت منذ دورة الجمعية العمومية السابقة بشأن خطط العمل الطوعية للدول فيما يخص أنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، فضلاً عن الخطوات المقبلة التي تمكّن الإيكو من دعم الدول في إعداد وتحديث وتنفيذ خطط العمل. وحتى يومنا هذا، قدمت ١٠٠ دولة، وهو ما يمثل نسبة ٨٩,٩٠ في المائة من النقل الجوي الدولي، خطط عملها. وعلى الرغم من أن هذا يشكل تحسناً ملحوظاً، إلا أن ما يزيد على نصف خطط العمل المقدمة مازالت لا تتضمن خطوط أساس محددة كميًا أو النتائج المتوقعة. وكخطوة مقبلة، سوف تُمضي الأمانة العامة قدماً في تقديم الدعم إلى الدول في إعداد وتحديث خطط عمل طوعية تتضمن بيانات كمية، وفي بناء الشراكات لمساعدة الدول التي لم تقم بعد بإعداد خطط عملها. وأقرت اللجنة التقدم المحرز، وأيدت استمرار عمل المنظمة.

٢٢-٢-٣ وشجعت اللجنة كذلك الدول الأعضاء على تبادل المعلومات وأن تشمل تلك المعلومات بيانات أكثر اكتمالاً ومثانة في خطط العمل، والتي من شأنها تيسير عمل الإيكو في جمعها للبيانات الخاصة بالانبعاثات على الصعيد العالمي. كما شجعت إقامة الشراكات بين الدول لدعم بعضها البعض في إعداد خطط العمل وتحسينها.

٢٢-٢-٤ ونظرت اللجنة كذلك في ورقة العمل WP/28، التي تناولت الأنشطة المتعلقة ببرامج الإيكو للمساعدة الفنية، بما يغطي جميع الأهداف الاستراتيجية للمنظمة بما في ذلك حماية البيئة. وتتضمن الورقة معلومات عن مبادرات المساعدة وبناء القدرات في مجال البيئة، مثل شراكات الإيكو مع الاتحاد الأوروبي ومع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومرفق البيئة العالمية (GEF). وأحاطت اللجنة علماً بشراكات المساعدة الجديدة المتعلقة بالبيئة، مثل الدعم الإضافي الذي يقدمه الاتحاد الأوروبي؛ ودعم ألمانيا لمشروع ريادي فيما يتعلق بتنفيذ رصد الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، ونظام الرصد والإبلاغ والتحقق؛ ونوايا مؤكدة أعرب عنها المجلس الدولي للمطارات للدخول في شراكة مع الإيكو بشأن المبادرات فيما يتعلق بالمطارات الأكثر مراعاة للبيئة؛ وشراكة جديدة مع البنك الدولي لدعم تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

٢٢-٢-٥ وفي ورقة العمل WP/49، قدم المجلس اقتراحاً بتقيح قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨، "البيان الموحد بسياسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ"، في ضوء ما حدث من مستجدات منذ الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية بشأن الطيران الدولي وحماية البيئة.

٢٢-٢-٦ وفي ورقة العمل WP/91 التي قدمتها سويسرا، أعربت سلوفاكيا، نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، عن الحاجة إلى أن تضع الدول التدابير اللازمة لاستيعاب أنواع الوقود البديل المستدام، كما أعربت عن التزام أوروبا ببناء قدرات الدول النامية لأغراض حماية البيئة وأكدت على دعوتها للأطراف الأخرى إلى الانخراط في أنشطة ترمي إلى تحقيق نفس الهدف، فضلاً عن دعمها لوضع هدف طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وللعمل مستقبلاً على تحسين مدى فهم الآثار البيئية على الطيران من منظور علمي، بما في ذلك الآثار غير الناجمة عن ثاني أكسيد الكربون.

٢٢-٢-٧ وفي ورقة العمل WP/262، أوضحت الجمهورية الدومينيكية، بالنيابة عن ٢٢ دولة عضو في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)، التحديات التي يواجهها عدد من بلدان اللجنة في إعداد وتنفيذ خطط العمل بشأن خفض الانبعاثات، وأبرزت التجربة التي حققتها الجمهورية الدومينيكية بنجاح بفضل المشروع الذي مولّه الاتحاد الأوروبي إلى جانب المنافع المحققة عموماً من خلال البرنامج الذي مولّه برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومرفق البيئة العالمية. وطلبت هذه الدول

تخصيص مبالغ معينة حتى يتسنى إعداد وتوسيع نطاق المشاريع المخصصة لمساعدة الدول في وضع وتنفيذ خطط عملها وتطوير نظم الرصد والإبلاغ والتحقق، مثل "نظام البيئة في مجال الطيران" (AES)، بغرض إعداد قوائم جرد الانبعاثات ورصد انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي.

٢٢-٢-٨ وفي ورقة العمل WP/321، عرضت تسع دول من دول وسط أفريقيا المستفيدة من المشروع المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي التقدم الذي أحرزته هذه الدول في وضع خطط العمل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وتنفيذ "نظام البيئة في مجال الطيران" في إطار مشروع المساعدة المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي. وتطرق العرض كذلك إلى التعاون بين هذه الدول في وضع خطة عمل إقليمية. وطلبت هذه الدول من الإيكاو، وغيرها من الدول والمنظمات الدولية، إيجاد مصادر تمويل إضافية للنهوض بالمساعدة الفنية سعياً لإعداد خطط العمل وتنفيذ التدابير التي تتضمنها.

٢٢-٢-٩ وفي ورقة العمل WP/170، أبرزت كندا إمكانية وجود حل توفيقى فيما يتصل بتحليل المنافع البيئية الناجمة عن تطبيق إجراءات الملاحقة القائمة على الأداء، نظراً لأنه من شأن هذه الإجراءات أن تمكن من زيادة كفاءة العمليات التي تؤدي إلى خفض احتراق الوقود والانبعاثات، غير أنها يمكن كذلك أن تفضي إلى إحساس بتركز الضوضاء، وذلك نظراً لاتباع المزيد من الطائرات للمسارات ذاتها. واقترحت كندا أن تسهم الدول بتقديم بيانات عن آثار الضوضاء على المناطق المجاورة للمطارات، وأن يتبع المجلس، عند تطبيق إجراءات الملاحقة القائمة على الأداء، نهجاً عملياً ينطوي على إيجاد توازن بين خفض غازات الدفيئة وآثار الضوضاء في المناطق المجاورة للمطارات.

٢٢-٢-١٠ وفي ورقة العمل WP/181، أبلغت كينيا عن التجربة التي شهدتها والتقدم الذي حققته في جمع ورصد بيانات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي والإبلاغ عنها، في إطار مبادرتها لتحديث وتعزيز خطة عملها الطوعية. واقترحت أن تعمل الإيكاو على النهوض ببرنامجه لبناء القدرات فيما يخص الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، لمساعدة الدول في وضع خطط عمل محكمة وتعزيز مستوى استعدادها للمتطلبات المحتملة للرصد والإبلاغ والتحقق، وذلك بناء على التجربة الناجحة من خلال شراكة الإيكاو مع الاتحاد الأوروبي والبدء في تطبيق "نظام البيئة في مجال الطيران" في بعض الدول، وتيسير حصول الدول على الموارد المالية والخبرة الفنية ونقل التكنولوجيا. وشجعت الدول على إقامة الشراكات، بما في ذلك من خلال "برنامج الأصدقاء الخاص بالإيكاو" أو زيادة المشاريع الإقليمية المخصصة لبناء القدرات لمواصلة توطيد التعاون وتبادل المعارف على المستوى الإقليمي.

٢٢-٢-١١ وسلطت إندونيسيا الضوء، في ورقة العمل WP/212 Revision No. 1، على إنتاج أنواع الوقود البديل المستدام فيما يتعلق بالطيران، وهو موضوع مندرج في خطة عمل الدولة، وأدرج الطيران، نتيجة لذلك، في السياسة العامة للطاقة الحيوية وأهداف قطاع النقل. وشددت على أن أنواع الوقود البديل المستدام للطيران يتطلب سياسات وحوافز مناسبة لاستحداث آفاق للسوق في الأجل الطويل، وطلبت إعداد إرشادات من الإيكاو موجهة إلى الدول لوضع إجراءات متسقة على الصعيد العالمي فيما يخص السياسات. كما شجعت الدول على إدراج الطيران في سياساتها الوطنية للطاقة الحيوية و/أو أهدافها في مجال النقل.

٢٢-٢-١٢ وأيدت الولايات المتحدة الأمريكية، في ورقة العمل WP/232، "سلة التدابير" الخاصة بالإيكاو للتصدي لتغير المناخ الناجم عن الطيران المدني الدولي، وسلطت الضوء على عدة مبادرات تمولها حالياً الولايات المتحدة بشأن تنفيذ واستقصاء مختلف العناصر الموجودة في سلة التدابير.

٢٢-٢-١٣ ووصفت بوركينا فاسو، في ورقة العمل WP/363، التقدم المحرز لتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران المدني، وسلطت الضوء على الخطوات الرامية إلى إعداد خطة عملها وتنفيذ الهيئة الوطنية للطيران المدني لنظام البيئة في مجال الطيران. وجرت أيضاً مناقشة التحديات المتوقعة في تنفيذ الخطة، وكذلك توقعات بوركينا فاسو فيما

يتعلق بالمساعدة والتعاون. وشجعت الدول الأعضاء والمنظمات الدولية على تخصيص أموال لبناء القدرات والمشاريع الجديدة للمساعدة في مجال البيئة على الصعيد الإقليمي، على غرار المشروع المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي.

١٤-٢-٢٢ وقدمت مصر، في ورقة العمل WP/364، تقريراً عن أنشطتها في مجال حماية البيئة الناجمة عن الطيران المدني، والتقدم الذي أحرزته فيما يتعلق بتقديم خطة عملها لتخفيض الانبعاثات الناجمة عن ثاني أكسيد الكربون. وطلبت من الإيكاو إدراج فريق تدريب متخصص في برنامج ترينير المتقدم (TRAINAIR PLUS) بشأن خطط عمل الدول، لتعزيز القدرات البيئية في مكاتب الإيكاو الإقليمية، وتوفير الخبراء لمساعدة الدول في وضع خطط العمل وإقامة شراكات فيما بينها.

١٥-٢-٢٢ وقدمت المكسيك، في ورقة العمل WP/455، موجزاً عن الوضع الراهن من أجل إنتاج ونشر أنواع الوقود البديل المستدام للطيران، بوصفه عنصراً أساسياً من عناصر سلة التدابير لتخفيض الانبعاثات الناجمة عن الطيران. ودعت الجمعية العمومية إلى تشجيع جميع الدول وقطاع الطيران والجهات المعنية الأخرى للمشاركة في الندوة التحضيرية للإيكاو التي ستعقد في مونتريال في فبراير ٢٠١٧، وفي مؤتمر الإيكاو بشأن الوقود البديل، الذي سيعقد في مدينة مكسيكو بالمكسيك في أكتوبر ٢٠١٧ الذي من شأنه أن يبلور رؤية الإيكاو فيما يتعلق بالوقود البديل في مجال الطيران الدولي كوسيلة لتشجيع الدول على اتخاذ الإجراءات اللازمة للارتقاء بإنتاج ونشر الوقود البديل في مجال الطيران.

١٦-٢-٢٢ ورحب اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، في ورقة العمل WP/152، باعتماد لجنة حماية البيئة في مجال الطيران مجموعة من التوصيات، بما في ذلك القاعدة القياسية الأولى لترخيص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات. وشدد اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) على أنه ينبغي أن تمتنع الدول عن فرض أي قيود تتعلق بالتشغيل أو رسوم على الانبعاثات على أساس القاعدة القياسية لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

١٧-٢-٢٢ وأقرت اللجنة عشر ورقات عمل قُدمت لأغراض المعلومات. ولم تُعرض هذه الورقات على الاجتماع بل يرد فيما يلي موجزاً لها:

١٨-٢-٢٢ وقدمت الهند، في ورقة العمل WP/138، لمحة عامة عن المبادرات التي تتخذها حكومة الهند وغيرها من الجهات المعنية لتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون نحو النمو المستدام.

١٩-٢-٢٢ وقدمت إندونيسيا، في ورقة العمل WP/222، معلومات محدثة بشأن تنفيذ خطة عمل الدولة في إندونيسيا لتسليط الضوء على الإنجازات الأخيرة والخطط المستقبلية والبحث عن فرص التعاون مع الدول الأعضاء.

٢٠-٢-٢٢ وقدم جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS)، في ورقة العمل WP/227، وصفاً للتحديات التي تواجه عدداً من دول إقليم الكاريبي في وضع وتنفيذ خطط عملها بشأن تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، مع تسليط الضوء على النجاح الذي حققه عدد من مبادرات الإيكاو، بما في ذلك المشروع الذي موله الاتحاد الأوروبي والمشروع الذي موله برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومرفق البيئة العالمية (UNDP/GEF) و"برنامج الأصدقاء" الذي تشرف عليه الأمانة العامة للإيكاو.

٢١-٢-٢٢ وقدمت سلوفاكيا، في ورقة العمل WP/415، بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء وغيرها من الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، أنشطتها في دعم أهداف مبادرة الإيكاو عدم ترك أي بلد وراء الركب، بما في ذلك المشروع المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي للمساعدة في وضع وتنفيذ خطط عمل الدولة لتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في ١٤ دولة من دول منطقة الكاريبي ومنطقة أفريقيا.

٢٢-٢-٢٢ وقدمت غواتيمالا، في ورقة العمل WP/426، بالنيابة عن ٢٢ دولة من الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)، العمل الذي اضطلعت به الدول الأعضاء في هذه اللجنة المتعلق بالتعاون ووضع خطط

العمل الوطنية لتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات. وقدمت وصفاً للتدابير التي تتخذها دول المنطقة وفقاً لقدرات كل منها، وشجعت الدول التي لم تقدم بعد خطط عملها الطوعية على المشاركة في الجهود المبذولة.

٢٢-٢-٢٣ وساق التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA)، في ورقة العمل WP/207، حجة أن ست سنوات من الجهود المكثفة لم تسفر عن قاعدة قياسية لثاني أكسيد الكربون فيما يتعلق بطرازات جديدة أو في إنتاج جديد للطائرات التي ستخفف من الانبعاثات بما يتجاوز ما يمكن تحقيقه بدون قاعدة قياسية. ونظراً إلى النمو المتوقع لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون والضرورة الملحة لاعتماد جميع تدابير التخفيف المجدية وفقاً لما أكد عليه بشدة اتفاق باريس، فإن هذه النتيجة تبقى، في نظر التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA)، مخيبة للأمل.

٢٢-٢-٢٤ وأكد التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA)، في ورقة العمل WP/208، على أهمية التدقيق العام والانفتاح فيما يتعلق بعمل الإيكاو لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي. وسلط هذا التحالف الضوء على أن هناك تآخراً في الشفافية وعمل الإيكاو وراء الممارسات التي طال أمدها في هيئات الأمم المتحدة الأخرى، وشدد على التزام الدول الأعضاء في الإيكاو بشأن تعزيز الشفافية في غيرها من العمليات الدولية.

٢٢-٢-٢٥ واقترح التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) أنه ينبغي على الإيكاو أن تأخذ زمام المبادرة في وضع هدف ذي مصداقية في الأجل الطويل يتمثل في تخفيض الانبعاثات فيما يتعلق بقطاع الطيران الدولي، بما يتسق مع أهداف اتفاق باريس (باستخدام ميزانية كربون قدرها ٢٠٠ جيجا طن)، وأن نتيجة هذه العملية ينبغي أن تقدم إلى اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC) في إطار المساهمة التي تعترف الإيكاو بتقديمها. واقترح التحالف أنه ينبغي استعراض نطاق "سلة التدابير" وأنه ينبغي أن تشمل هذه "السلة" تدابير أخرى تتعلق بالضرائب، والتي ستمثل أيضاً فرصة لإعادة النظر في إدرار الإيرادات للتمويل في مجال المناخ. واقترح أيضاً أن يتم تعديل التدابير التي اعتمدها الإيكاو لتبين عامل تأثير محافظ غير مندرج في تأثير ثاني أكسيد الكربون، وذلك من خلال إدراج إمكانية "تسليم الحصص الإضافية" في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

٢٢-٢-٢٦ وسلط التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) الضوء على ضرورة اتخاذ التدابير الإضافية المتعلقة بالسوق والتدابير غير المتعلقة بالسوق في الأجل الطويل إلى ما بعد عام ٢٠٣٥ لضمان تحقيق أهداف التنمية المستدامة وتغيير المناخ على حد سواء.

٢٢-٢-٢٧ وقدم المجلس الدولي للمطارات (ACI)، في ورقة العمل WP/429، معلومات بشأن تعاونه الفعال مع الهيئات الأخرى في قطاع الطيران ومع الإيكاو فيما يتعلق بحماية البيئة، على النحو الوارد في القرارات التي وافقت عليها الجمعية العمومية العالمية السنوية للمجلس الدولي للمطارات في سبتمبر ٢٠١٦. وبالإضافة إلى ذلك، عرضت مشاريع المجلس الدولي للمطارات (ACI) لمساعدة المطارات الأعضاء على التصدي بفعالية للآثار البيئية والأنشطة الناجمة عنها، بما في ذلك، اعتماد المطارات من حيث الكربون وأداة الإبلاغ عن الكربون والانبعاثات الخاصة بالمطارات واستخدام الطاقة المتجددة المستدامة في المطارات.

٢٢-٢-٢٨ وأقرت اللجنة بأنه ينبغي تكريس المزيد من الجهود المبذولة لتطوير ونشر أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران. ورحبت اللجنة بانعقاد مؤتمر الإيكاو المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة في أكتوبر ٢٠١٧ بالمكسيك بهدف تطوير رؤية الإيكاو بشأن أنواع الوقود البديلة للطيران الدولي بوصفها وسيلة لتشجيع الدول على اتخاذ إجراءات مناسبة لتحقيق هذا الهدف.

٢٢-٢-٢٩ وبالإضافة إلى ذلك، خلصت اللجنة إلى أنه ينبغي للإمانة العامة للإيكاو تعزيز أنشطة الإيكاو في بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بإعداد وتنفيذ خطط العمل الطوعي الخاصة بالدول وذلك لتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد

الكربون الناجمة عن الطيران. وينبغي تشجيع إقامة المزيد من الشراكات بين الدول لمساعدة الدول التي لم تُعد بعد خطط عملها أو التي هي بحاجة إلى تحسين خطط عملها، بما في ذلك من خلال برنامج الأصدقاء الخاص بالإيكاو. واعترفت الدول التي استفادت من المساعدة بقيمة بناء القدرات.

٣٠-٢-٢٢ وأقرت اللجنة بشكل كامل الإنجازات الهامة التي تحققت على مدى السنوات الثلاث الماضية، والتأييد الكبير لمزيد من العمل فيما يتعلق بجميع عناصر سلة التدابير وكذلك بناء القدرات والمساعدة على وضع وتنفيذ خطط عمل الدول، في حين تمت الإشارة إلى شواغل بعض الدول بشأن الأهداف الطموحة العالمية للإيكاو وعلاقتها بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

٣١-٢-٢٢ ولذا، وافقت اللجنة على تعليق النظر في مشروع نص قرار الجمعية العمومية الوارد في المرفق بورقة العمل WP/49. كما قررت اللجنة أنها، في أعقاب المناقشة المقبلة بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، ستستعرض من جديد هذا الموضوع.

٣٢-٢-٢٢ وبعد مناقشة الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق والمشاورات غير الرسمية التي أجراها رئيس اللجنة ورئيس المجلس في وقت لاحق مع بعض الدول نظرت اللجنة في الاقتراحات التي أدت إليها المشاورات، ووافقت على إدخال التعديلات التالية على مشروع نص قرار الجمعية العمومية المقترح في المرفق بورقة العمل WP/49:

- إدراج فقرة تمهيدية جديدة "وإن تُسَلَّم بأن هذا القرار لا يشكل سابقة لنتائج المفاوضات ولا يمثل حكماً مسبقاً عليها في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC) أو اتفاق باريس، لا تمثل موقف الأطراف من تلك الاتفاقيات؛"
- وحذف النص التالي "، خاصة عن طريق تقييم نصيب الطيران الدولي في ميزانية الكربون العالمية في ضوء درجتي الحرارة ٢ درجة مئوية و ١,٥ درجة مئوية" من الفقرة ٩ من مشروع نص القرار؛
- وإدراج الإرشادات الواردة في الملحق بقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ في الملحق بمشروع نص قرار الجمعية العمومية. وبالإضافة إلى ذلك، ترد أيضاً الفقرة التمهيدية المعنية في قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ وتُعدّث على النحو التالي: "وإن تشير إلى أن قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، الاضطلاع بالعمل لوضع إطار للتدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك مواصلة وضع المبادئ التوجيهية المدرجة في الملحق بقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩، وأن المبادئ التوجيهية وضعت على النحو المدرج في الملحق بقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨، والتي ترد في الملحق بهذا القرار؛".

٣٣-٢-٢٢ وأكدت غالبية الدول مجدداً تأييدها لمشروع نص قرار الجمعية العمومية المقترح في المرفق بورقة العمل WP/49 مع التعديلات المقترحة إدخالها أعلاه حسب نتيجة المشاورات غير الرسمية.

٣٤-٢-٢٢ وأكد عدد قليل من الدول مجدداً على الشواغل المتعلقة بالهدف الطموح العالمي للإيكاو المتمثل في انعدام النمو الكربوني ابتداءً من عام ٢٠٢٠.

٣٥-٢-٢٢ واتفقت اللجنة على توصية الجمعية العمومية باعتماد القرار التالي:

القرار ١/٢٢: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

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

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

وتقرر بأن عمل المنظمة بشأن البيئة يسهم في ١٠ أهداف من ١٧ هدفاً من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، بما في ذلك هدف التنمية المستدامة رقم ١٣ - "القيام بالعمل العاجل لمكافحة تغيّر المناخ وآثاره".

ولما كان التقرير الخاص الذي صدر في عام ١٩٩٩ عن الطيران والغلاف الجوي العالمي، والذي أعده، بناء على طلب من الايكاو، فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ (IPCC)، يتضمن تقييماً شاملاً لتأثير الطيران على الغلاف الجوي؛

ولما كان فريق الخبراء الحكومي الدولي قد سلم في تقريره الخاص بأن آثار بعض أنواع الانبعاثات الناجمة عن الطائرات مفهومة جيداً، فقد كشف أن آثار بعضها الآخر غير مفهومة، وحدد عدداً من المجالات الرئيسية التي تتسم بعدم اليقين العلمي مما يحد من القدرة على توقع الآثار الكاملة للطيران على المناخ والأوزون، ستقوم المنظمة بتحديث المعلومات التي يتضمنها التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي.

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

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 خطراً 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) إلى العمل على الحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن "وقود الطائرات" (الطيران الدولي) أو خفضها، وذلك بالعمل من خلال الايكاو (المادة ٢-٢)؛

ولما كان اتفاق باريس، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر ٢٠١٥، يعزز تطبيق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ بما في ذلك هدفها، ويرمي إلى تقوية الاستجابة العالمية لتهديد تغير المناخ، في سياق التنمية المستدامة والجهود لاستئصال الفقر، بما في ذلك قصر الزيادة في متوسط درجة الحرارة في العالم على أقل من درجتين مئويتين بكثير فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية ومواصلة الجهود للحد من زيادة درجة الحرارة بواقع ١,٥ درجة مئوية فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية، تقرر بأن هذا سيخفف بقدر كبير مخاطر تغير المناخ وآثاره.

وانه تعترف بالأهداف الطموحة العالمية لقطاع الطيران الدولي المتمثلة في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً والحفاظ على انبعاثات الكربون الصافية من ٢٠٢٠ على نفس المستوى، حسبما اعتمده الجمعية العمومية للايكاو في دورتها ٣٧ في ٢٠١٠ وأكنته من جديد في دورتها الثامنة والثلاثين في ٢٠١٣، وكذلك العمل المضطلع به لاستكشاف هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي في ضوء هدفي درجة الحرارة البالغة درجتين مئويتين و ١,٥ درجة مئوية لاتفاق باريس.

وانه تسلّم بأنه من غير المرجح أن يؤدي الهدف الطموح المتمثل في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً إلى تحقيق الخفض بالمستوى اللازم لاستقرار حصة الطيران المطلقة من الانبعاثات المتسببة في تغير المناخ وتقليصها لاحقاً، وأنه ثمة حاجة إلى أهداف أكثر طموحاً لرسم مسار مستدام للطيران؛

وإن تَوَكَّد أن التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي يقتضي المشاركة والتعاون الفاعلين من جانب الدول وقطاع الطيران، وإن 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، ومواصلة 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؛

وإن تنكّر باتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغيّر المناخ واتفاق باريس وتقرّ بمبدئها الخاص بالمسؤوليات المشتركة لكن المتباينة وقدرات كل دولة، في ضوء الظروف الوطنية المختلفة؛

وإن تقرّ بمبادئ عدم التمييز وبالفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي، المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛
وإن تُسَلِّم بأن هذا القرار لا يشكل سابقة لنتائج المفاوضات ولا يمثل حكماً مسبقاً عليها في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ (UNFCCC) أو اتفاق باريس، لا تمثل موقف الأطراف من تلك الاتفاقيات؛

وإن تشير الى أن النهوض بالنمو المستدام للطيران الدولي وتحقيق أهدافه الطموحة العالمية يستلزم اتباع نهج شامل يتمثل في سلّة من التدابير التي تشمل التكنولوجيا ووضع القواعد القياسية والتحسينات التشغيلية والتدابير القائمة على السوق لخفض الانبعاثات؛

وإنقرّاراً 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؛
وإن ترحب بالاتفاق الذي توصلت إليه لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة للافياكاو (CAEP) بشأن معيار ترخيص انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون للطائرات؛
واعتراضاً منها بالعمل المضطلع به للنظر في الجوانب البيئية لانتهاج عمر الطائرات مثل أن يتم ذلك من خلال تدوير الطائرات.

وإن تسلّم بأن تدابير إدارة الحركة الجوية (ATM) بموجب الخطة العالمية للافياكاو للملاحة الجوية تسهم في تعزيز الكفاءة التشغيلية والحد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون من الطائرات؛
وإن ترحب بتقييم المنافع البيئية لحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) الذي أكمل بالنسبة للحزمة صفر ويجري الاضطلاع به بالنسبة للحزمة ١.

وإن 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؛

وإن تشير أيضاً الى أن مؤتمر الطيران وأنواع الوقود البديلة وضع إطاراً عالمياً تابعا للافياكاو يتعلق بأنواع وقود الطيران البديلة تم من خلاله تسجيل تقدم، بما في ذلك خمس طرائق لترخيص أنواع وقود الطيران البديلة حتى تاريخه، وأول مطار رئيسي لمثل هذه الأنواع من الوقود؛

وإن تسلّم بأن الجدوى التكنولوجية لأنواع الوقود البديلة المستدامة المطابقة لأغراض الطيران تم إثباتها ومن المطلوب استحداث السياسات والحوافز المناسبة لإيجاد منظور سوقي طويل الأجل؛

وإنّ تسلّم بالحاجة إلى تطوير هذه الأنواع من الوقود ونشرها بطريقة مجدية اقتصادياً ومقبولة اجتماعياً وبيئياً والتقدم المحرز في التنسيق بين نهج تحقيق الاستدامة؛

وتسلّم بالحاجة إلى استكشاف وتسهيل حصول قطاع الطيران المدني على الطاقة المتجددة بما في ذلك عن طريق تعاونه مع مبادرة الطاقة المستدامة للجميع، كجزء من مساهمة المنظمة في هدف التنمية المستدامة ٧ "ضمان الحصول على الطاقة الميسورة التكلفة والموثوقة والمستدامة والحديثة للجميع".

وإنّ تشييراً إلى أن قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، الاضطلاع بالعمل لوضع إطار للتدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك مواصلة وضع المبادئ التوجيهية المدرجة في الملحق بقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩، وأن المبادئ التوجيهية وضعت على النحو المدرج في الملحق بقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨، والتي ترد في الملحق بهذا القرار؛

وإنّ تلاحظ أنّ المنظمة، وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨، اعتمدت استراتيجية جوهرية لبناء القدرات والمساعدة الفنية والمالية الأخرى، تمشياً مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب من أجل مساعدة الدول على إعداد وتقديم خطط عملها، بما في ذلك تنظيم ندوات إقليمية، ووضع وتحديث وثيقة الايكاو Doc 9988 /إرشادات بشأن إعداد خطط عمل الدول فيما يتعلق بأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والبرنامج التفاعلي على الموقع الإلكتروني وأداة الإيكاو لتقدير وفورات الوقود وأداة الايكاو للمنافع البيئية؛

وإنّ ترحّب بما قامت به طوعاً ٩٤ دولة عضواً، أي ما يعادل أكثر من ٨٨ في المائة من الحركة الجوية العالمية، من إعداد وتقديم خطط العمل عملها إلى الايكاو اعتباراً من ٢٠١٦/٦/٨؛

وإنّ 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؛

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

وتعترف بالمساعدة التي تقدمها الايكاو في شراكة مع منظمات أخرى، لتسهيل عمل الدول الأعضاء على خفض انبعاثات الطيران، فضلاً عن البحث المستمر عن شراكات مساعدة محتملة مع منظمات أخرى؛

وإنّ تسلّم بأهمية العمل المضطلع به للتعرف على الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي والهيكل الأساسية ذات الصلة والإبلاغ عن تلك الآثار؛

وإنّ تسلّم بما أحرزته الايكاو من تقدم في تنفيذ مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخياً وبالدعم الكبير الذي قدمته الايكاو لهذه المبادرة، ولا سيما من خلال وضع أداة احتساب الكربون الخاصة بالايكاو، لدعم تقييم الانبعاثات الناجمة عن الركاب المسافرين جواً وترحّب بتوسيع نطاقها لإضافة انبعاثات نقل البضائع جواً؛

فاين الجمعية العمومية:

١- تقرر بأن يحل هذا القرار، إلى جانب القرار ٣٩-٧٧: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة، والضجيج ونوعية الهواء المحلي والقرار ٣٩-٧٧: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — التدابير العالمية القائمة على آليات السوق، محل القرارين ٣٨-١٧ و ٣٨-١٩ للجمعية العمومية، وبشكل 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، تتضمن حلولاً فنية وتدابير قائمة على السوق، مع مراعاة ما قد يكون لهذه التدابير من آثار محتملة على البلدان النامية والبلدان المتقدمة على حد سواء؛

ج) أن يواصل التعاون مع المنظمات المشاركة في رسم السياسات في هذا المجال، وخاصة مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛

٣- تؤكد مجدداً على ما يلي:

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

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

٦- تقرر أيضاً، دون أن تتسبب أي التزامات محددة الى دول فردية، أن تواصل الايكاو والدول الأعضاء فيها، الى جانب المنظمات ذات الصلة، السعي الى أن تحقق في المدى المتوسط جمعياً الهدف العالمي الطموح المتمثل في الإبقاء على صافي الانبعاثات العالمية من الكربون الناجمة عن الطيران الدولي ابتداء من عام ٢٠٢٠ على نفس المستوى، وأن تأخذ في الحسبان: الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول، ولاسيما البلدان النامية؛ ومدى نضج أسواق الطيران؛ والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي؛ وأنّ الانبعاثات ربما تزداد بسبب النمو المتوقع في الحركة الجوية الدولية، حتى يتم تطوير ونشر تكنولوجيات وأنواع وقود أقل انبعاثاً، واتخاذ تدابير أخرى مخففة؛

٧- تسلّم بالإجراءات الكثيرة التي اتخذتها وتعتمت 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؛

٨- تتفق على أن تستعرض، في دورتها الأربعين، الهدف المبين في الفقرة ٦ أعلاه على ضوء الدراسات حول إمكانية بلوغ ذلك الهدف والمعلومات ذات الصلة الواردة من الدول؛

٩- *تطلب* من المجلس أن يواصل استكشاف الجدوى من وضع هدف عالمي طموح على المدى البعيد في مجال الطيران الدولي، بواسطة إجراء دراسات مفصلة لتقييم إمكانية 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 للإيكاو في دورتها الأربعين. وينبغي أن يشمل تقييم الأهداف طويلة الأجل معلومات من الدول الأعضاء من حيث خبراتها في العمل على تحقيق هدف متوسط الأجل.

١٠- تشجع أيضا الدول على أن تقدم طوعاً خطط عمل تبيّن السياسات والإجراءات، وعلى إبلاغ الإيكاو سنوياً عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي؛

١١- تدعو الدول، التي تود أن تعد خطط عمل أو تقوم بتحديث هذه الخطط، إلى عرض تلك الخطط على الإيكاو في أقرب وقت ممكن ويحدّد أن يكون ذلك بنهاية يونيو ٢٠١٨ ومرة كل ثلاث سنوات بعد ذلك، لكي يتسنى للإيكاو أن تواصل جمع المعلومات المحددة كماً بشأن تحقيق الأهداف العالمية الطموحة، على أن تتضمن خطط العمل تلك المعلومات عن مجموعة التدابير التي نظرت فيها الدول والتي تعكس القدرات والظروف الوطنية الخاصة، ومعلومات محددة كماً عن المنافع البيئية المتوقعة من تنفيذ التدابير المنتقاة من تلك المجموعة، وكذا معلومات عن أي مساعدة معينة قد تحتاج إليها؛

١٢- تشجّع الدول التي قدمت خطط عمل على تبادل المعلومات الواردة في تلك الخطط وعلى إقامة شراكات مع الدول الأعضاء الأخرى من أجل مساعدة تلك الدول التي لم يتسّن لها إعداد خطط عمل، وإتاحة خطط العمل المقدمة للجمهور، مع مراعاة الحساسية التجارية للمعلومات التي تحتوي عليها خطط عمل الدول؛

١٣- *تطلب* من المجلس أن ييسّر 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 ٢٠١٨، لكي يتسنى للدول أن تجري الدراسات اللازمة وتقدم طوعياً خطط عمل إلى الإيكاو؛

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

١٥- *تطلب* إلى المجلس أن يطلب من الدول مواصلة دعم الجهود التي تبذلها الإيكاو لتعزيز موثوقية قياس/تقدير الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي وأن يبلغ بشكل منتظم أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، كجزء من إسهامه في تقييم التقدم المحرز إزاء إجراءات التنفيذ في ذلك القطاع، وبناء على المعلومات التي أقرتها الدول الأعضاء في الإيكاو؛

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

١٧- *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 الإيكاو للتعاون الفني؛

- (ب) إقامة المزيد من الشراكات مع المنظمات الدولية الأخرى لتلبية احتياجات الدول الأعضاء في الايكاو من المساعدة، بوسائل منها برنامج أصدقاء خطة عمل الايكاو وتيسير الوصول إلى الموارد المالية القائمة والجديدة، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات، للبلدان النامية والابلاغ عن النتائج المحققة، فضلاً عن التوصيات الأخرى، وذلك بصورة أولية قبل نهاية عام ٢٠١٨ وخلال الدورة الأربعين للجمعية العمومية؛
- (ج) مواصلة اتخاذ تدابير محددة لمساعدة الدول النامية وكذلك تيسير حصولها على الموارد المالية، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات؛

تطلب من الدول القيام بما يلي:

-١٨

- (أ) أن تنهض بالبحث العلمي الذي يهدف الى استمرار معالجة أوجه الريبة المحددة في التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي بشأن الطيران والغلاف الجوي العالمي وفي تقارير التقييم وكفالة أن تتضمن عمليات التقييم المقبلة لتغير المناخ، التي يضطلع بها فريق الخبراء الحكومي الدولي وهيئات الأمم المتحدة الأخرى ذات الصلة، معلومات محدثة، إن وجدت، عن الآثار التي تحدثها الطائرات على الغلاف الجوي؛
- (ب) أن تنظر في وضع سياسات تشجع على إدخال طائرات إلى السوق تتسم بمزيد الكفاءة في استهلاك الوقود؛ والعمل معاً من خلال الايكاو لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن انتهاء عمر الطائرات مثل تدوير الطائرات؛
- (ج) أن تعجل بالاستثمار في البحث والتطوير كيما تُسوّق تكنولوجيا أكثر كفاءة بحلول عام ٢٠٢٠؛
- (د) أن تعجل بتطوير وتشغيل الطرق التي تحقق الكفاءة في استهلاك الوقود والإجراءات التي تقلل من الانبعاثات الناجمة عن الطيران؛ والعمل مع الايكاو لإيصال المنافع البيئية إلى جميع الأقاليم والدول، مع مراعاة استراتيجية حزمة التحسينات في منظومة الطيران؛
- (هـ) 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؛
- (و) وضع نهج منسق من أجل إبلاتتها الإدارات الوطنية من أجل إجراءات سياسة واستثمار للتعجيل بطريقة ملائمة بتطوير مصادر طاقة نظيفة ومنجدة للطيران، بما في ذلك استخدام أنواع مستدامة من الوقود البديل، ونشرها واستخدامها، وفقاً لظروفها الوطنية؛
- (ز) النظر في إمكانية توفير الحوافز للتشجيع على استخدام مصادر الطاقة النظيفة والمتجددة للطيران، بما في ذلك أنواع الوقود البديل المستدام؛
- (ح) 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؛

- (ط) الإقرار بالنهوج القائمة لتقييم الاستدامة لجميع أنواع الوقود البديلة عموماً، بما في ذلك أنواع الوقود المستخدمة للطيران، والتي ينبغي أن تحقق خفضاً صافياً في انبعاثات غازات الدفيئة على أساس دورة الحياة وتسهم في التنمية الاجتماعية والاقتصادية المحلية، كما ينبغي لها تجنب المنافسة مع الأغذية والمياه؛
- (ي) 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؛ والعمل معاً من خلال الايكاو والهيئات الدولية الأخرى ذات الصلة، من أجل تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، بما في ذلك من أجل التنسيق بشأن معايير استدامة أنواع وقود الطيران البديلة؛

تطلب من المجلس القيام بما يلي:

- ١٩

- (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 ومنافع مختلف التدابير، بما فيها التدابير القائمة، بغرض معالجة مسألة انبعاثات محركات الطائرات بأكثر الطرق فعالية من حيث التكلفة، مع مراعاة مصالح جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك الآثار المحتملة على الدول النامية؛
- (د) مساعدة الدول الأعضاء بالدراسات والتقييمات ووضع الإجراءات، بالتعاون مع الدول الأخرى بالإقليم، بغرض الحد من انبعاثات غازات الدفيئة أو خفضها على الصعيد العالمي، والعمل معاً بشكل تعاوني لبلوغ المستوى الأمثل من المنافع البيئية التي يمكن تحقيقها عن طريق برامجها المختلفة؛
- (هـ) اعتماد معيار ترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات في أقرب وقت ممكن؛
- (و) تحديث أهداف تكنولوجية على المدى المتوسط والبعيد، في مجال حرق وقود الطائرات؛
- (ز) الأخذ بإرشادات يتم تحديثها بشأن التدابير التشغيلية لخفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي والتركيز على زيادة كفاءة الوقود في كل جوانب خطة الايكاو العالمية للملاحة الجوية؛ وتشجيع الدول والجهات المعنية على تطوير إدارة الحركة الجوية التي تحقق أقصى منافع بيئية، ونشر وتبادل أفضل الممارسات المطبقة في المطارات؛
- (ح) 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)؛
- (ط) أن يشجع الدول الأعضاء ويدعو أوساط الصناعة والمؤسسات المالية والمنظمات الدولية الأخرى من أجل المشاركة الفعالة في تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، ويسهل إقامة شركات وتحديد سياسات ستحدث المزيد من تعزيز الانتقال إلى مصادر نظيفة ومتجددة للطاقة من أجل الطيران، بما في ذلك أنواع مستدامة من الوقود البديل، من خلال ندوات إقليمية؛
- (ي) أن يواصل الحفاظ على الإطار العالمي للايكاو المعني بأنواع وقود الطيران البديلة؛

- (ك) أن يواصل إعطاء 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؛
- (ل) أن يعمل مع المؤسسات المالية على تيسير الوصول الى تمويل مشاريع تطوير الهياكل الأساسية المكرسة لأنواع الوقود البديلة المستدامة، وحوافز لتجاوز عوائق السوق الأولية؛
- (م) أن يتعاون مع المبادرات الدولية ذات الصلة الأخرى، بما في ذلك مبادرة الطاقة المستدامة للجميع، لتسهيل حصول الطيران على الطاقة المتجددة؛
- (ن) أن يحدد الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي وما يرتبط بها من هياكل أساسية وأن يحدد تدابير التكيف لمعالجة الآثار المحتملة لتغير المناخ، 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، بما في ذلك أداة احتساب الكربون الخاصة بالايكاو التي تتضمن أيضاً انبعاثات طائرات نقل البضائع، والمضي قدماً في إعداد وتنفيذ الاستراتيجية الخاصة بخفض انبعاثات غازات الدفيئة وتعزيز الممارسات الإدارية المستدامة المتبعة داخل المنظمة.

الملحق

المبادئ التوجيهية لتصميم وتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي:

- (أ) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تدعم التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي؛
- (ب) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تدعم التخفيف من انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي؛
- (ج) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تساهم في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛
- (د) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتسم بالشفافية والبساطة من الناحية الإدارية؛
- (هـ) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تكون 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 تفر 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.

٣-٢٢ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق

١-٣-٢٢ في ورقة العمل WP/52 والتصويب رقم (١)، قدم المجلس نص مشروع قرار الجمعية العمومية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، "البيان الموحد بسياسات الايكار وممارساتها السارية في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق"، الذي أُعد على ضوء الأعمال التي أنجزتها المنظمة منذ الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية في سبيل إعداد خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، على النحو الملخص في المرفق (أ). و قدم المرفق (ب) بورقة العمل هذه نص مشروع قرار الجمعية العمومية، لتتظر فيه الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.

٢-٣-٢٢ في ورقة العمل WP/414، أعربت سلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، عن الحاجة إلى خطة عالمية موثوقة و متسكة وفعالة للتدابير القائمة على آليات السوق تقررها الجمعية العمومية خلال دورتها التاسعة والثلاثين كعنصر رئيسي "لسلة التدابير" لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي ولتحقيق نمو محايد بالنسبة للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠. وعرضت الورقة الموقف الأوروبي بشأن الحاجة إلى عناصر تصميم رئيسية لتكون واضحة وموثوقة ومتفقاً عليها كصفحة لمدة الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، إلى جانب خارطة طريق للتنفيذ اعتباراً من عام ٢٠٢٠. وشملت أيضاً اعتراف الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني بتنفيذ هذه الخطة منذ البداية، وطلبت من الدول، التي تستطيع القيام بذلك، أن تعلن قبل انتهاء الجمعية العمومية عن التزامها بالمشاركة طوعاً في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق منذ البداية.

٣-٣-٢٢ في ورقة العمل WP/412، اقترحت الهند والصين والاتحاد الروسي تغييرات لأحكام معينة لنص مشروع قرار الجمعية العمومية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وخاصة: استعراض للخطة بعد المرحلة الرائدة والمراحل الأولى سيحدد معايير التصميم والمرحلة الثانية من عام ٢٠٢٧، مثل عتبة الطن الكيلومترى الإبرادي لإعفاء الدول والسعر الفردي المحدد في النهج الديناميكي اعتباراً من عام ٢٠٣٠ والاعتراف بأن "الدول المتطورة ستتولى القيادة" وتوزيع متطلبات التعويض على أساس المساهمات المقررة وطنياً من دول مشاركة منفردة أو عن طريق الصيغة المقدمة في الفقرة ٩ من مشروع النص واستخدام عتبات مختلفة للمشاركة في الخطة بين الملحقين بها الجدد من الدول المتقدمة والنامية وعدم

استخدام القواعد والتوصيات الدولية لمتطلبات الرصد والابلاغ والتحقق وجداول زمنية مختلفة لتنفيذ الرصد والابلاغ والتحقق بواسطة الدول المشاركة في مراحل الخطة المختلفة.

٢٢-٣-٤ في ورقة العمل WP/449، قَدِّمت غواتيمالا وإسبانيا معلومات بشأن مبادرة "التحالف من أجل استدامة الطيران" (ALAS)، التي أعدتها غواتيمالا وإسبانيا والولايات المتحدة، من أجل الترويج لبرامج ومشاريع الحد من الانبعاثات والتوصل إلى قطاع طيران قابل للاستدامة من الناحية البيئية والاجتماعية والاقتصادية ويُركِّز على نهج للتطوير التدريجي من أجل خفض الانبعاثات. وهي تدعو الدول والمنظمات الأخرى للانضمام إلى هذه المبادرة، وتُشدِّد على الحاجة إلى التعاون في ما بين الدول من أجل تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA).

٢٢-٣-٥ وفي ورقة العمل WP/182، أعربت قطر عن رأيها على أساس البند (١) من المرفق بالقرار ٣٨-١٨ الذي يُشير تحديداً إلى الاعتراف في وقت مبكر بالتدابير التي تتخذها شركات الطيران لتحسين مستويات الكفاءة في استهلاك الوقود وتخفيض انبعاثات الطيران وأشارت قطر إلى أنَّ الاقتراحات لا تشمل عنصر تصميم هام يُعرف بعبارة "الجهات المبكرة للانتقال". وإنَّ عدم الاعتراف هذا من شأنه أن يُثبِّط من عزيمة شركات الطيران في تحسين كفاءتها بمعدَّل أعلى من معدَّل قطاع الطيران وقد يُوَدِّي ذلك في الواقع إلى معاقبة الجهات المبكرة الانتقال إلى حين يُنفَّذ هدف الكربون المحايد.

٢٢-٣-٦ وفي ورقة العمل WP/211, Revision No. 1، دعمت إندونيسيا إنشاء خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق خاصة بالطيران الدولي ولخصت موقفها الذي يشمل الحاجة إلى ضمان خفض التزامات المشغل الجوي من حيث معاوضة الانبعاثات بواسطة استخدام أنواع الوقود البديلة المستدامة على أساس فردي، وأنَّ إندونيسيا مستعدة لاتخاذ إجراءات مبكرة للانضمام إلى الخطة اعتباراً من العام ٢٠٢١ إذا تمَّ تلقِّي الدعم الفني من جانب الإيكاو أو من الدول الأعضاء الأخرى، وأنَّ إندونيسيا تدعم عملية انتقالية ديناميكية لتوزيع التزامات المعاوضة من النهج القطاعي بنسبة ١٠٠٪ إلى النهج الفردي.

٢٢-٣-٧ وفي ورقة العمل WP/233، أيدت البرازيل نهجاً يتكوّن من مرحلتين لتنفيذ الخطة العالمية، مع فترة زمنية، بمدة ٥ سنوات على الأقل بين المرحلتين، ودعت إلى تصنيف الدول في كلِّ مرحلة بناءً على معايير الطيران مثل الأطنان الكيلومترية الإيرادية. وهي تعتقد اعتقاداً شديداً بأنَّ جميع البلدان من أمريكا الجنوبية وأمريكا الوسطى التي تتمتع بالإعفاءات ينبغي أن تنضمَّ إلى الخطة معاً في المرحلة الثانية. وهي تؤيد بنسبة ١٠٠٪ النهج القطاعي لتوزيع شروط التعويض. وتُسلِّم أيضاً بأنه ينبغي إسناد المزيد من العمل إلى لجنة حماية البيئة في مجال الطيران في ما يتعلّق بتنفيذ الخطة، سيما أنَّه يجب أن تسترشد وتتماشى معايير وحدة الانبعاثات مع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن المناخ واتفاق باريس التابع لها.

٢٢-٣-٨ وفي ورقة العمل WP/234، لخصت البرازيل الحجج الفنية لدعم اعتماد النسبة ١٠٠٪ من النهج القطاعي لتوزيع التزامات التعويض، وذلك من أجل تجنّب تشوهات السوق وإلقاء أعباء غير متناسبة على بعض الأقاليم في ما يتعلّق بتطوير الحركة الجوية الدولية.

٢٢-٣-٩ وفي ورقة العمل WP/343، أيدت ماليزيا تطوير تدبير عالمي قائم على آليات السوق وذلك في صورة خطة تعويض عالمية ترمي إلى تخفيض تأثير انبعاثات الكربون الناتجة عن قطاع الطيران الدولي. وأنَّ ماليزيا ستضطلع بجميع الإجراءات اللازمة للتخصيص لتنفيذ الخطة، بينما تطلب المساعدة الفنية من الإيكاو وتُشجِّع التعاون مع الدول الأخرى. وتؤيد ماليزيا التنفيذ المرحلي للخطة على أساسي توافق الآراء من جانب الدول الأعضاء وهي تدعم أيضاً النهج القطاعي بشأن توزيع التزامات التعويض. وأعربت ماليزيا عن اعتزامها المشاركة طوعياً في الخطة منذ بدايتها.

٢٢-٣-١٠ وفي ورقة العمل WP/387، قدّم الاتحاد الروسي تحليلاً إجمالياً بشأن التأثيرات السلبية المرتبطة بتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران، وعرض نهجاً بديلاً من أجل التصدي للتحديات البيئية على أساس آلية التنمية النظيفة (CDM) من أجل الطيران المدني الدولي (ACDM)، كأساس لتنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق.

ويرمي الاقتراح إلى إنشاء آلية لحشد الموارد المتوفرة للطيران الدولي، بواسطة فرض رسم بيئي يُجبي من الدول ويُحتسب كرسوم ثابت لكل طن من وقود الطيران المستخدم في الرحلات الجوية الداخلية، وذلك من أجل تمويل مشاريع الطيران الكفؤة من الناحية البيئية بالبلدان النامية.

٢٢-٣-١١ وفي ورقة العمل WP/411، أعربت كندا عن رأيها بأن خطة عالمية واحدة و متماسكة بشأن التدابير العالمية القائمة على آليات السوق كعنصر من عناصر سلّة تدابير للتصدّي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي ستحقق نتائج أقلّ تكلفة في مجال البيئة أفضل بكثير من تلك التي ستحقق من توليفة من التدابير الوطنية والإقليمية القائمة على آليات السوق. وأقرّت بأن مشروع قرار الجمعية العمومية الوارد في ورقة العمل WP/52 هو نتاج جهود كبيرة للتوفيق بين الآراء، وأنّ العناصر ستؤدّي مهامها عندما تعمل معاً كسلّة تدابير وأنه ينبغي لسلّة التدابير هذه أن تكون متوازنة وتُبيّن المنظورات المتعدّدة لمختلف الدول. وعبرت كندا عن عزمها المشاركة الطوعية في الخطة منذ بدايتها وشجّعت الدول الأخرى على أن تفعل الشيء نفسه.

٢٢-٣-١٢ وفي ورقة العمل WP/428، قدمت شيلى وجهات نظرها بشأن العمل الفني المتواصل الذي تقوم به لجنة حماية البيئة في مجال الرصد والإبلاغ والتحقق، ومعايير وحدة الانبعاثات والسجلات المتعلقة بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وفوائد جميع الدول الأعضاء في الحصول على المعلومات ذات الصلة بشفافية. واقترحت شيلى أن يتم تسهيل اطلاع جميع الدول الأعضاء على المناقشات المتعلقة بالعمل الفني الذي ستقوم به لجنة حماية البيئة مستقبلاً بخصوص خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

٢٢-٣-١٣ وفي ورقة العمل WP/448، أعربت الولايات المتحدة الأمريكية عن دعمها لنهج الإيكواو الشامل لتحقيق نمو حيادي للكربون ابتداء من عام ٢٠٢٠، وذلك من خلال حزمة من التدابير تشمل التدابير القائمة على آليات السوق لملء الفجوة. كما دعمت الولايات المتحدة الأمريكية تطوير خطة لتعويض الكربون وخفضه في مجال الطيران واعتماد النص المقترح لقرار الجمعية في الملحق (ب) لورقة العمل WP/52، والذي يتألف من مجموعة متوازنة بعناية من العناصر الأساسية. كما أعربت الولايات المتحدة الأمريكية عن نيتها لتقديم الدعم لبناء قدرات الدول للمساعدة في تنفيذ خطة تعويض الكربون وخفضه في مجال الطيران. كما أعربت الولايات المتحدة الأمريكية أيضاً عن نيتها في الانضمام إلى الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق منذ البداية، على افتراض مشاركة دول أخرى تمثل مشتركة انبعاثات عالمية هامة. وشجّعت الدول الأخرى على التفكير في المشاركة في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق منذ البداية والتصريح علناً عن استعدادها للقيام بذلك خلال دورة الجمعية العمومية إذا أمكن ذلك.

٢٢-٣-١٤ وفي ورقة العمل WP/153 (التتقيح رقم ١)، أكدت الإياتا ان انتشار صكوك تسعير الكربون على الطيران من شأنه أن يؤدي إلى خليط من التدابير غير قابل للاستمرار بالنسبة للمشغلين وللحكومات. وفي المقابل، أعربت الإياتا عن اعتقادها أنه إذا كانت خطة تعويض الكربون الرامية إلى دعم النمو المحايد للكربون ابتداء من عام ٢٠٢٠ تشكل الإجراء العالمي الوحيد لمعالجة انبعاثات الكربون من الطيران المدني، فإن تكاليف ذلك بالنسبة للقطاع ستكون أكثر قابلية "للتحكم" على الرغم من أهميتها.

٢٢-٣-١٥ وفي ورقة العمل WP/154 (التتقيح رقم ١)، أعربت الإياتا عن وجهات نظرها بشأن التنفيذ المرحلي للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بما في ذلك: ضرورة المساواة بين جميع المشغلين على أي مسار كان، وألا يتم إعادة توزيع الانبعاثات غير الخاضعة للتغطية من طرف الخطة على أي من المشغلين المنخرطين في الخطة، وألا تقل نسبة الانبعاثات من الطيران الدولي المشمول في مختلف المراحل عن المستوى المتوخى في إطار المقترح كنتيجة للاجتماع الرفيع

المستوى الذي تم انعقاده في شهر مايو ٢٠١٦، وأن تحد الأحكام الخاصة بالدول الأقل نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية والدول النامية غير الساحلية من تأثير الخطة على الاقتصادات النامية والناشئة.

١٦-٣-٢٢ وفي ورقة العمل WP/155 (التقني رقم ١)، قدم كل من المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية واتحاد النقل الجوي والمجلس الدولي لطيران الأعمال والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء القرار الخاص بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، الذي تم اعتماده من طرف الاجتماع السنوي العام ٧٢ للإيكاو المنعقد في شهر يونيو ٢٠١٦، والذي يحدد مجموعة من عناصر التصميم الموصى بها بما في ذلك عدم تسبب التنفيذ المرحلي في أية اختلالات في السوق، ومعاملة جميع المشغلين على مسار معين بطريقة متساوية وتوزيع متطلبات التعويض بطريقة تولى الاعتبار اللازم للموازنة المناسبة بين المكون القطاعي والمكون الخاص مع الوعي بأن هذه الموازنة قد تتغير خلال مدة سريان الخطة.

١٧-٣-٢٢ في ورقة العمل WP/413، أوضح أيضاً كل من المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، ومجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA) أنه بالرغم من اعتراف قطاع الطيران بالاعتبارات التي أدت إلى اقتراح تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA) على أساس طوعي في مرحلة تجريبية تليها مرحلة أولى، فقد أكد على أهمية الحرص على ألا يؤدي ذلك إلى تشوهات إضافية في السوق، وأن يحافظ على الطابع العالمي والحصري للخطة. كما ناقشت الحاجة إلى القدرة على التنبؤ التنظيمي والاستقرار، وشددت على دور بناء القدرات في مجال تسهيل المشاركة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي. وشجعت الدول على الانضمام طواعيةً إلى خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وذلك من بداية الخطة، وطلبت من المجلس تسريع العمل على الرصد والإبلاغ والتدقيق، ومعايير وحدة الانبعاثات، والسجلات.

١٨-٣-٢٢ في ورقة العمل WP/248، يهدف البنك الدولي إلى تسليط الضوء على فرص الشراكة بين الإيكاو ومجموعة البنك الدولي لدعم التنفيذ الناجح للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. فمجموعة البنك الدولي لديها خبرة واسعة بشأن أنشطة بناء القدرات التي ستكون محورياً لآليات خطة الإيكاو، بما في ذلك تصميم وإنشاء السجلات؛ نظم الرصد والإبلاغ والتدقيق؛ وأدوات جمع وإدارة البيانات. وأبدت مجموعة البنك الدولي استعدادها لدعم برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرة الذي يشكل ضرورة للنجاح في تنفيذ الخطة.

١٩-٣-٢٢ في ورقة العمل WP/431، تتشاطر جمهورية كوريا المعلومات، قبل بدء الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران الدولي، بشأن الدروس التي استخلصتها جمهورية كوريا استناداً إلى خبرتها في نظام الرصد والإبلاغ والتدقيق بمقتضى اتفاق النشاط الطوعي مع مشغلي الطائرات الوطنيين، وبموجب خطة كوريا للتجار بالانبعاثات للرحلات الداخلية.

٢٠-٣-٢٢ في ورقة العمل WP/443، قدمت تايلند معلومات تتعلق ببرنامج تايلند الطوعي لخفض الانبعاثات، وذلك باعتباره أحد آليات خفض انبعاثات غازات الدفيئة في إطار سوق الكربون الطوعي في تايلند، داعية الجمعية العمومية إلى دعم أرصدة برنامج تايلند الطوعي لخفض الانبعاثات لاستخدامها كأرصدة تعويضية لوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

٢١-٣-٢٢ في ورقة العمل WP/163، أكد اتحاد النقل الجوي الدولي على أهمية تحلي مشغلي الطائرات بمبادئ البساطة والنزاهة والسرية، وأن هناك حاجة إلى مواصلة بذل جهد كبير بشأن عدة عناصر أساسية تتعلق بالرصد والإبلاغ

والتدقيق ومعايير وحدة الانبعاثات والسجلات لتحقيق التنفيذ الكامل للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي.

٢٢-٣-٢٢ في ورقة العمل WP/206، حدد التحالف الدولي للطيران المستدام عناصر رئيسية لتتظّر فيها الجمعية العمومية من أجل وضع الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق على أرضية صلبة بيئياً واقتصادياً. وقدمت الورقة توصيات لتعزيز نص قرار الجمعية العمومية تضمنت ما يلي: الحاجة إلى وضع مزيد من الطموح من خلال عملية الاستعراض تمثيلاً مع اتفاق باريس؛ وأنه ينبغي تحميل المسارات الإقليمية المثقلة بالفعل بالتلوث الكربوني بقدر أكبر من المسؤولية الأولية؛ وينبغي زيادة التزامات المسارات الإقليمية الصغيرة سريعة النمو مع تزايد معدلات التلوث الكربوني بها؛ كما ينبغي تحديث المسؤوليات بانتظام.

٢٢-٣-٢٣ في الورقة WP/377، أشادت رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الطيران والفضاء بالعمل الذي تضطلع به الايكاو ودولها الأعضاء بشأن القضايا البيئية، وقدمت موقفها فيما يتعلق بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك استصواب أن يكون تنفيذ الخطة مقروناً بإلزام الدول بتقديم خطط عملها في هذا الصدد، مع إدراج القضايا البيئية في برامج التدقيق لدى الايكاو.

٢٢-٣-٢٤ في ورقة العمل WP/465، عرضت جمهورية الدومينيكان تقدّمها في تنفيذ خطة عملها لتقليل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي أعدت امتثالاً للمتطلبات وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ وبدعم من مشروع المساعدة المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي، ومن ثم تقديم التحديث لخطة العمل في يوليو ٢٠١٥.

٢٢-٣-٢٥ أقرت اللجنة بمسألة العضوية في لجنة حماية البيئة التي أثارته ورقة العمل WP/428 من شيلي وأحاطت علماً بأن المجلس سبق أن اتخذ قراراً لنشر مزيد من المعلومات عن تقدم لجنة حماية البيئة وستكشف الأمانة العامة أفضل طريقة لتسهيل أن تصبح جميع الدول المهتمة بأن تكون لها صفة المراقب في لجنة حماية البيئة وأن تعين خبراءها للمشاركة في العمل المتعلق بالتدابير القائمة على آليات السوق.

٢٢-٣-٢٦ اعترفت اللجنة بأن عدة ورقات ركزت على أهمية بناء القدرة الاستيعابية ومساعدة الدول لتنفيذ تدابير عالمية قائمة على آليات السوق، وبأن نص مشروع قرار الجمعية العمومية تضمن أحكاماً محددة في هذا الصدد. ورحبت اللجنة بورقة العمل WP/248 من البنك الدولي الذي يعترّم تقديم الدعم لأنشطة بناء القدرة الاستيعابية لتنفيذ خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في مجالات الرصد والابلاغ والتحقق والسجلات.

٢٢-٣-٢٧ أقرت اللجنة بحجم الأعمال التي أنجزها المجلس وفريقه الاستشاري لشؤون البيئة والفريق الرفيع المستوى والاجتماع الرفيع المستوى واجتماع مجموعة أصدقاء الرئيس غير الرسمية والآراء الفنية من الخبراء، قبل أن يأتي المجلس بنص مشروع القرار الوارد في المرفق (ب) بورقة العمل WP/52.

٢٢-٣-٢٨ أعرب عدد هائل من الدول عن دعمها لنص مشروع قرار الجمعية العمومية حسب ما يرد في ورقة العمل WP/52، نظراً لأنه كان يمثل نتائج الجهود الكبيرة التي بذلتها المنظمة طوال السنوات الثلاث الماضية ويعبر عن الآراء المختلفة للدول، ولذلك فهو متوازن بعناية وحل وسط مقبول كصفحة.

٢٢-٣-٢٩ أعربت بعض الدول عن قلقها، خاصة بشأن الحاجة للاضطلاع بمزيد من العمل لضمان إدراج آراء جميع الدول في نص مشروع قرار الجمعية العمومية، واقترحت القيام بمزيد من المناقشة والتشاور لتحسين مشروع النص. وأقرت اللجنة بأن هذه المسائل عالجتها الفقرة ٢ من ورقة العمل WP/52.

٣٠-٣-٢٢ أحاطت اللجنة علماً بأن الرئيس سينشاور، هو ورئيس المجلس، مع بعض الدول من أجل مناقشة التحسينات الممكنة لنص مشروع قرار الجمعية العمومية، بدون التأثير على التأييد الذي اكتسبه النص حتى الآن.

٣١-٣-٢٢ عقب المشاورات غير الرسمية مع بعض الدول، نظرت اللجنة في الاقتراحات الناتجة عن المشاورات، ووافقت على التعديلات التالية لمشروع نص قرار الجمعية العمومية:

- إضافة فقرة جديدة للديباجة إلى مشروع النص: "وتسليماً بأن هذا القرار لا يبرسي سابقة أو يحكم مسبقاً على نتيجة المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ أو اتفاق باريس أو اتفاقات دولية أخرى، ولا يمثل موقف الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ أو اتفاق باريس أو اتفاقات دولية أخرى؛"

- إضافة فقرة جديدة برقم ٧ ج) تضاف إلى مشروع النص "تشجع جميع الدول بقوة على المشاركة الطوعية في المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى، مع ملاحظة أن الدول المتقدمة، التي تطوعت بالفعل، تأخذ بزمام القيادة، وأن العديد من الدول الأخرى قد تطوعت أيضاً؛"

- إضافة فقرة جديدة برقم ١٧ مكرر: "تقرر أن وحدات الانبعاثات الناتجة عن الآليات المنشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ واتفاق باريس يمكن استخدامها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي بشرط أن تتماشى مع قرارات المجلس، مع المساهمة الفنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك ما يخص تجنب العد المزدوج والسنوات والفترات الزمنية المؤهلة."

٣٢-٣-٢٢ أعربت الدول عن طائفة من الآراء بشأن ما ينبغي أن يكون قاعدة قياسية أو توصية أو مادة ارشادية بصدد الرصد والإبلاغ والتحقق ومعايير وحدة الانبعاثات. وفي هذا الشأن، طلبت اللجنة أن المجلس، بينما يضطلع بالأعمال لوضع القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) والمواد الارشادية ذات الصلة من أجل تنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق ضمن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، تقديم ارشادات واضحة بشأن ما ينبغي أن يكون قاعدة قياسية أو توصية وما ينبغي أن يكون في مادة ارشادية.

٣٣-٣-٢٢ أخذت اللجنة علماً بأنه، فيما يتعلق بوحدات الانبعاثات الصادرة عن آليات أنشئت ضمن اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ واتفاق باريس، سينظر المجلس في قابليتها للاستخدام في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بشرط أن تتوافق مع قرارات المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بشأن النجاح المؤهل والإطار الزمني.

٣٤-٣-٢٢ أحاطت اللجنة علماً بأن المجلس، بينما يضطلع بأعمال بشأن معايير وحدات الانبعاثات، سيعزز وضع منهجيات من أجل مشاريع خفض الانبعاثات التي ستستحدث وحدات انبعاثات ناشئة عن قطاع الطيران وتنفيذ ذلك. وأكدت اللجنة أن الدول تشجع على تطوير مشاريع متصلة بالطيران الداخلي.

٣٥-٣-٢٢ أحاطت اللجنة علماً بأن إدارة الخطة وتنظيمها الشامل، باتباع قرارات الجمعية العمومية، سيكونان من مسؤولية المجلس.

٣٦-٣-٢٢ ردد عدد هائل من الدول دعمها لنص مشروع قرار الجمعية العمومية حسبما يرد في ورقة العمل WP/52 مع التعديلات المقترحة أعلاه نتيجة لمشاورات غير رسمية.

٣٧-٣-٢٢ ردد عدد قليل من الدول قلقها بشأن آثار بعض عناصر التصميم للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق على التنمية المستدامة للطيران الدولي، وخاصة، آثارها على البلدان النامية.

٣٨-٣-٢٢ وافقت اللجنة على توصية الجمعية العمومية باعتماد القرار التالي:

القرار ٢/٢٢: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق

لما كان قرار الجمعية العمومية ١٨-٣٨ قد نصَّ على وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي، لكي تعتمد الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية قراراً بشأنها؛

وتذكيراً بأن قرار الجمعية العمومية ١٨-٣٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، أن يختتم الأعمال المتعلقة بالجوانب الفنية والآثار البيئية والاقتصادية والأساليب المتبعة في الخيارات الممكنة للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك آثارها على إمكانية تطبيقها وطابعها العملي، ومع مراعاة الحاجة إلى تطوير الطيران الدولي والمقترح المقدم من قطاع الطيران وسائر المستجندات الدولية، حسب الحالة، ومن دون الإخلال بالمفاوضات الجارية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ؛

وتذكيراً أيضاً بأن قرار الجمعية العمومية ١٨-٣٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، تحديد القضايا والمشاكل الرئيسية، بما في ذلك ما يتعلق بالدول الأعضاء، ووضع توصية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تعالجها بشكل ملائم وتتناول عناصر التصميم الرئيسية، ومنها وسيلة لمراعاة الظروف والقدرات الخاصة، 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 للإيكاو؛

وتسليماً بأن الإيكاو هي المنتدى الملائم لتناول مسألة الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، وبالقدر الكبير من العمل، الذي اضطلع به المجلس والفريق الاستشاري لشؤون البيئة ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران المنبثقين عنه، والرامي إلى وضع توصية للخطة العالمية بشأن التدابير القائمة على آليات السوق وعناصر التصميم وآليات التنفيذ التابعة للخطة، بما في ذلك تحليل الاتجاهات المختلفة فيما يتعلق بتوزيع الالتزامات؛

وتذكيراً كذلك بأن قرار الجمعية العمومية ١٨-٣٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم الدول الأعضاء، تنظيم حلقات تدارس وحلقات عمل بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي بمشاركة مسؤولين وخبراء من الدول الأعضاء إلى جانب المنظمات المعنية؛

وإقراراً بعقد جولتين من حلقات التدارس في إطار الحوارات العالمية في مجال الطيران في عامي ٢٠١٥ و ٢٠١٦ فيما يتعلق بجميع المناطق؛

وإشارة 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 في ذلك التدابير المتعلقة بالتكنولوجيا والعمليات والبنى التحتية؛

وإقراراً بأنه لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تطبق على نحو مزدوج ولا ينبغي احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي إلا مرة واحدة؛

وتشديداً على أن القرار الذي اتخذته الجمعية العمومية في دورتها الثامنة والثلاثين بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي يعكس دعم الدول الأعضاء القوي لإيجاد حل على الصعيد العالمي فيما يتعلق بقطاع الطيران الدولي، في مقابل خليط محتمل من التدابير القائمة على آليات السوق الخاصة بالدول والأقاليم؛

وتأكيداً للشاغل الناجم عن استخدام الطيران المدني الدولي كمصدر محتمل لتعبئة الإيرادات من أجل تمويل شؤون المناخ في القطاعات الأخرى، ولوجوب أن تكفل التدابير القائمة على آليات السوق المعاملة العادلة لقطاع الطيران الدولي مقارنةً بالقطاعات الأخرى؛

وتذكيراً باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبتوافق باريس وتسليماً بمبدئه الخاص بالمسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة وقدرات كل دولة، التي تختلف باختلاف الظروف الوطنية؛

وتسليماً أيضاً بمبادئ عدم التمييز وبالفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛

وترحيباً باعتماد اتفاق باريس في نطاق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وإقراراً بأن العمل المتعلق بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي وتنفيذها سيسهم في تحقيق الأهداف المحددة في اتفاق باريس؛

ولما كانت اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس تتصان على آليات، كآلية التنمية النظيفة مثلاً، وعلى وضع آلية سوق جديدة في إطار اتفاق باريس من أجل المساهمة في تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة لدعم التنمية المستدامة، الأمر الذي تستفيد منه الدول النامية على وجه الخصوص؛

وترحيباً بالتعاون بين اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والإيكاو بشأن إعداد منهجيات آلية التنمية النظيفة لأغراض الطيران؛

وتسليماً بأن هذا القرار لا يرسى سابقة أو يحكم مسبقاً على نتيجة المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ أو اتفاقات دولية أخرى، ولا يمثل موقف الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ أو اتفاق باريس أو اتفاقات أخرى؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرّر أن هذا القرار يحل، مع القرار ٣٩-٠٠: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والوضوء ونوعية الهواء المحلي والقرار ٣٩-٠٠: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ، محل القرارين ٣٨-١٧ و ٣٨-١٨ وتشكّل هذه القرارات معاً البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- وتسلم بالتقدّم المحرز بشأن جميع العناصر الخاصة بسلة التدابير المتاحة لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، بما في ذلك تكنولوجيات الطيران والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة والخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وأي تدابير أخرى، وتؤكد إعطاء الأفضلية إلى استخدام تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة التي توفر فوائد بيئية في قطاع الطيران؛

٣- وتسلم أيضاً بأنه، على الرغم من هذا التقدم المحرز، فإن الفوائد البيئية الناجمة عن تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة قد لا تحقق ما يكفي من تخفيضات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لمواكبة نمو حركة

النقل الجوي الدولي في الوقت المناسب لتحقيق الهدف الطموح العالمي المتمثل في الإبقاء على الصافي العالمي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠ على المستوى نفسه؛

٤ - وتشدّد على الدور الذي تضطلع به الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق استكمالاً لحزمة التدابير الأوسع نطاقاً، من أجل تحقيق الهدف الطموح العالمي، من دون فرض أعباء اقتصادية غير مناسبة على الطيران الدولي؛

٥ - وتقرّر تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSA) للتصدّي لأي زيادة سنوية في إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني الدولي (أي رحلات الطيران المدني التي تغادر من أحد البلدان وتصل إلى بلد آخر) بما يتجاوز مستويات عام ٢٠٢٠، مع مراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل منها؛

٦ - وتطلب إلى المجلس مواصلة ضمان كافة الجهود الرامية إلى تحقيق المزيد من التقدم في تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة، التي تبتذلها الدول الأعضاء وتتعكس في خطط عملها للتصدي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، ورصد التقدم المحرز في تنفيذ خطط العمل وتقديم تقرير في هذا الشأن، علماً بأنه ينبغي وضع منهجية لضمان أن يكون خفض متطلبات التعويض لدى مشغل الطائرة في إطار الخطة في سنة معينة ممكناً باستخدام أنواع الوقود البديل المستدامة، بحيث لا يُغفل أي عنصر من عناصر سلة التدابير؛

٧ - تطلب إلى المجلس مواصلة رصد تنفيذ جميع عناصر سلة تدابير، والنظر في السياسات والإجراءات الضرورية من أجل ضمان تحقيق التقدم في كافة العناصر بطريقة متوازنة مع زيادة النسبة المئوية لحالات تخفيض الانبعاثات الناجمة عن التدابير غير القائمة على آليات السوق عبر الزمن.

٨ - وتسلم بالظروف الخاصة وقدرات كل دولة من الدول، ولا سيما الدول النامية، من حيث قابليتها للتأثر بتغير المناخ ومستويات التنمية الاقتصادية والمساهمة في الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، وغير ذلك من الأمور، مع تخفيض أوجه الخلل في السوق إلى حدّها الأدنى؛

٩ - وتقرر الاضطلاع بتنفيذ تدريجي فيما يتعلق بخطة التعويض عن الكربون والحد منه في مجال الطيران الدولي لمراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل دولة من الدول، ولا سيما الدول النامية، مع تخفيض أوجه الخلل الخاصة بالسوق إلى حدّها الأدنى، على النحو التالي:

أ) تنطبق مرحلة التنفيذ التجريبي من عام ٢٠٢١ حتى نهاية عام ٢٠٢٣ على الدول التي تطوعت بالمشاركة في الخطة. ويجوز للدول المشاركة في هذه المرحلة تحديد أساس شروط التعويض لمشغلي طائراتها من الفئرتين ١١ هـ) و ط) أدناه

ب) تنطبق المرحلة الأولى من عام ٢٠٢٤ حتى نهاية عام ٢٠٢٦ على الدول التي شاركت طواعية في المرحلة التجريبية، فضلاً عن أي دول أخرى تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة، مع احتساب شروط التعويض في الفقرة ٩ أ) أدناه

ج) تشجّع جميع الدول بقوة على المشاركة الطوعية في المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى، مع ملاحظة أن الدول المتقدمة، التي تطوعت بالفعل، تأخذ بزمام القيادة، وأن العديد من الدول الأخرى قد تطوعت أيضاً؛

د) وستضع الأمانة العامة على موقع الإيكاو الإلكتروني معلومات حديثة بشأن الدول التي تطوعت للمشاركة في المرحلة التجريبية وفي المرحلة الأولى

هـ) وتطبق المرحلة الثانية من عام ٢٠٢٧ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥ على جميع الدول التي لديها حصة فردية في أنشطة الطيران الدولي بالأطنان الكيلومترية الإيرادية في عام ٢٠١٨ بما يتجاوز ٠,٥ في المائة من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، أو تبلغ حصتها التراكمية في قائمة الدول من أكبر كميات الأطنان الكيلومترية الإيرادية إلى أقلها ٩٠ في المائة من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، باستثناء أقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية ما لم تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة

و) وتُشجّع الدول المعفّية أو التي لم تشارك بعد تشجيعاً قوياً على المشاركة في الخطة في أقرب وقت ممكن، ولا سيما تلك الدول التي هي أعضاء في إحدى المنظمات الإقليمية للتكامل الاقتصادي. أما الدول التي تقرر المشاركة الطوعية في الخطة، أو تقرر عدم مواصلة المشاركة الطوعية في الخطة، لا يجوز لها أن تقوم بذلك إلا اعتباراً من ١ يناير في أي سنة ما وينبغي أن تُخطر الإيكافو بقرارها في موعد لا يتعدى ٣٠ يونيو من السنة السابقة

ز) واعتباراً من عام ٢٠٢٢، سيُجري المجلس استعراضاً لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران كل ثلاث سنوات، بما في ذلك تأثيره على نمو الطيران الدولي، والذي سيشكل أساساً هاماً للمجلس للنظر في ما إذا كان من الضروري إدخال تعديلات على المرحلة المقبلة أو دورة الامتثال وكذلك لكي يقوم، عندما يكون ذلك مناسباً، بالتوصية بهذه التعديلات للجمعية العمومية بغية اتخاذ قرار بشأنها

١٠ - وتقرر أنه يجب أن تُطبّق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي على جميع مشغلي الطائرات على نفس الطرق بين الدول من أجل تخفيض أوجه الخلل الخاصة بالسوق إلى حدها الأدنى، على النحو التالي:

أ) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين تتدرج كلاهما في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة ٩ أعلاه، تشملها شروط التعويض الخاصة بخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي.

ب) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولة مدرجة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وأخرى غير مدرجة في هذه الخطة بموجب الفقرة ٩ أعلاه، معفاة من شروط التعويض الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على شروط التعويض المبسطة؛

ج) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين، لا تتدرج كلاهما في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة ٩ أعلاه، معفاة من شروط التعويض الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على شروط التعويض المبسطة؛

١١ - وتقرر بأن تحتسب كل عام كمية انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المطلوبة للتعويض من قبل مشغل الطائرات في سنة محدّدة اعتباراً من عام ٢٠٢١ على النحو التالي:

أ) التعديل الخاص بمشغل الطائرات = [النسبة المئوية القطاعية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي في سنة معينة × مُعامل نمو القطاع في سنة معينة)] + [النسبة المئوية الفردية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة × مُعامل نمو مشغل الطائرات في سنة معينة)]؛

ب) حيث يكون مُعامل نمو القطاع = (إجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - متوسط إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة الكربون بين عام ٢٠١٩ وعام ٢٠٢٠) / إجمالي الانبعاثات التي تشملها هذه الخطة في سنة معينة ؛

ج) عندما يكون معامل نمو مشغل الطائرات = (مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - متوسط انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون بين عام ٢٠١٩ وعام ٢٠٢٠) / مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة؛

د) عندما تكون النسبة المئوية القطاعية = (١٠٠٪ - النسبة المئوية الفردية)؛

هـ) عندما تسري النسبة المئوية القطاعية والنسبة المئوية الفردية على النحو التالي:

١- من عام ٢٠٢١ وحتى نهاية عام ٢٠٢٣، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية وصفر في المائة فردية، رغم أن كل دولة مشاركة قد تختار أثناء هذه المرحلة التجريبية ما إذا كان ستطبق ذلك على ما يلي:

أ) انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة حسب ما ورد أعلاه؛

ب) أو انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في عام ٢٠٢٠.

٢- من عام ٢٠٢٤ وحتى نهاية ٢٠٢٦، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر في المائة فردية؛

٣- من عام ٢٠٢٧ وحتى نهاية ٢٠٢٩، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر في المائة فردية؛

٤- من عام ٢٠٣٠ وحتى نهاية ٢٠٣٢، على الأقل بنسبة ٢٠٪ فردية، مع توصية المجلس للجمعية العمومية في عام ٢٠٢٨ عما إذا كان يتعين تعديل النسبة المئوية الفردية وإلى أي مدى؛

٥- من عام ٢٠٣٣ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥، على الأقل بنسبة ٧٠٪، مع توصية المجلس للجمعية العمومية في عام ٢٠٢٨ عما إذا كان يتعين تعديل النسبة المئوية الفردية وإلى أي مدى؛

و) انبعاثات مشغل الطائرات وإجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي في سنة محددة لا تشمل الانبعاثات المعفاة من الخطة في تلك السنة؛

ز) سيعاد احتساب نطاق الانبعاثات الوارد في الفقرتين الفرعيتين ١١ ب) و ١١ ج) أعلاه في بداية كل سنة لمراعاة الطرق الجوية إلى جميع الدول ومنها التي ستضاف نظراً لمشاركتها الطوعية أو بداية مرحلة جديدة أو دورة امتثال؛

١٢- وتقرر أن الوافد الجديد^١ يُستثنى من تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لثلاث سنوات أو حتى السنة التي تتجاوز فيها الانبعاثات السنوية نسبة ٠,١ في المائة من إجمالي الانبعاثات في عام ٢٠٢٠، أيهما يحدث أولاً. وابتداءً من السنة التالية، يندرج الناقل الجديد في الخطة ويعامل بالطريقة ذاتها التي يعامل بها غيره من مشغلي الطائرات.

^١ يُعرّف "الناقل الجديد" بأي مشغل طائرات يستهل نشاطاً في مجال الطيران يقع في نطاق الخطة عند سريان مفعولها أو بعده ولا يتمثل نشاطه في الاستمرار بأداء نشاط في مجال الطيران اضطلع به سابقاً مشغل طائرات آخر، أكان هذا النشاط كاملاً أم جزئياً.

١٣- وتقرر أنه على الرغم من الأحكام الواردة أعلاه، لا تنطبق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران على مستويات النشاط المنخفضة في مجال الطيران الدولي من أجل تقاضي الأعباء الإدارية: مشغلو الطائرات التي لا تتجاوز الانبعاثات الصادرة عنها ١٠ ٠٠٠ طناً مترياً من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي في السنة؛ أو الطائرات التي لا تتجاوز كتلتها القصوى عند الإقلاع ٧٠٠ ٥ كغ؛ أو العمليات الإنسانية والطبية وعمليات إطفاء الحريق؛

١٤- وتقرر أن الانبعاثات التي لا تشملها الخطة، وكذلك نتائج الاضطلاع بالتنفيذ التدريجي والإعفاءات لا تدخل في نطاق شروط التعويض لأي من مشغلي الطائرات المدرجين في الخطة؛

١٥- وتحيط علماً بعمل المجلس، مع المساهمة الفنية للجنة حماية البيئة، بشأن ما يلي: (أ) نظام الرصد والإبلاغ والتحقق؛ (ب) ومعايير وحدات الانبعاثات التي سيشتريها مشغلو الطائرات والتي تراعي التطورات في عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛ (ج) والسجلات المدرجة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، وتطلب إلى المجلس، مع المساهمة الفنية للجنة حماية البيئة، أن ينجز عمله في أقرب وقت ممكن بما يشمل توفير بناء القدرات والمساعدة، بحيث يتسنى تطبيق هذه الخطة اعتباراً من عام ٢٠٢٠؛

١٦- وتقرر أن تكون دورة الامتثال لمدة ثلاث سنوات، بدءاً من الدورة الأولى الممتدة من عام ٢٠٢١ إلى عام ٢٠٢٣، لكي يتسنى لمشغلي الطائرات تلبية ما ينطبق عليهم من شروط التعويض في إطار الخطة، وتقديم البيانات المطلوبة إلى السلطة التي تعينها دولة السجل لمشغلي الطائرات كل عام؛

١٧- وتقرر ضرورة توفير ضمانات في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لضمان التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي والتصدي للأعباء الاقتصادية غير الملائمة على الطيران الدولي، وتطلب إلى المجلس أن يقر ما يلزم من أساس ومعايير للشروع في هذه الإجراءات وأن يحدد السبل الممكنة لمعالجة هذه الأمور؛

١٨- وتقرر إجراء مراجعة دورية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي يتولاها المجلس كل ثلاث سنوات ابتداءً من عام ٢٠٢٢ للغرض المشار إليه في الفقرة ٩ (ز) أعلاه ومن أجل المساهمة في تنمية قطاع الطيران الدولي المستدامة وفي فعالية الخطة، وتُعرض على الجمعية العمومية للنظر فيها. وسوف يشمل ذلك جملة أمور منها ما يلي:

(أ) تقييم الأمور التالية: التقدم المحرز نحو تحقيق هدف الإيكاو العالمي الطموح؛ وسوق الخطة وآثار التكلفة على الدول ومشغلي الطائرات وعلى الطيران الدولي؛ وعمل عناصر تصميم الخطة؛

(ب) النظر في إدخال تحسينات على الخطة من شأنها أن تدعم الغرض من اتفاق باريس، ولا سيما أهدافه الخاصة بدرجة الحرارة على المدى الطويل. وتحديث عناصر تصميم الخطة لتحسين التنفيذ وزيادة الفعالية وتقليل انحراف السوق، مع مراعاة الآثار المترتبة على تغيير عناصر تصميم الخطة، ومنها على سبيل المثال متطلبات الرصد والإبلاغ والتحقق؛

(ج) إجراء مراجعة خاصة بحلول نهاية عام ٢٠٣٢ بشأن إنهاء الخطة أو تمديدتها لما بعد عام ٢٠٣٥ أو إدخال أي تحسينات أخرى عليها، بما في ذلك النظر في المساهمة التي تقدمها تقنيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة سعياً إلى تحقيق الأهداف البيئية للإيكاو؛

١٩- تحدد أن خطة التعويض عن الكربون أو أي خطة أخرى قررتها الجمعية العمومية يجب تطبيقها على التدابير القائمة على السوق المنطبقة على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي،

٢٠- وتطلب اتخاذ الإجراءات التالية، سعياً إلى وضع الآليات اللازمة لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠:

فيما يتعلق بتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق،

(أ) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بوضع القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات المعنية فيما يتعلق بتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك إجراءات مبسطة للرصد والإبلاغ والتحقق، ليعتمدها المجلس بحلول ٢٠١٨؛

(ب) اضطلاع جميع الدول الأعضاء التي ينفذ مشغلو طائراتها رحلات جوية دولية بوضع الترتيبات اللازمة، وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية القائمة على الرصد والإبلاغ والتحقق، من أجل تنفيذها اعتباراً من ٢٠١٩/١/١؛

وفيما يتعلق بمعايير وحدة الانبعاثات،

(ج) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بوضع القواعد والتوصيات الدولية وما يرتبط بها من مواد إرشادية فيما يتعلق بمعايير وحدة الانبعاثات ترمي إلى دعم مشغلي الطائرات لشراء وحدات الانبعاثات الملائمة في إطار الخطة، مع مراعاة التطورات ذات الصلة بالموضوع في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والمادة ٦ من اتفاق باريس، وذلك ليعتمدها المجلس في أقرب وقت ممكن، على ألا يتجاوز ذلك عام ٢٠١٨؛

(د) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بإنشاء هيئة استشارية فنية دائمة بشأن معايير وحدة الانبعاثات ترمي إلى تقديم توصيات إلى المجلس بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة للاستخدام في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي؛

(هـ) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بإجراء مراجعة دورية للقواعد والتوصيات الدولية القائمة على معايير وحدة الانبعاثات وما يرتبط بها من مواد إرشادية، حسب الاقتضاء، لتعزيز التوافق مع القرارات التي تصدر مستقبلاً في هذا الشأن بموجب اتفاق باريس؛

وفيما يتعلق بإنشاء السجلات،

(و) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بوضع السياسات وما يرتبط بها من مواد إرشادية من أجل دعم إنشاء سجلات في إطار هذه الخطة، ليعتمدها المجلس بحلول عام ٢٠١٨؛

(ز) اضطلاع المجلس بوضع سجل مركزي موحد برعاية الإيكاو لتفعيل العمل به في موعد أقصاه ٢٠٢١/١/١؛

(ح) اضطلاع الدول الأعضاء بوضع الترتيبات اللازمة لإنشاء سجلات خاصة بها أو سجلات مجموعات تُنشئها مجموعات الدول، وفقاً لإرشادات الإيكاو؛

وفيما يتعلق بنظم إدارة خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي،

(ط) اضطلاع المجلس بالإشراف على سير عمل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بدعم من الهيئة الاستشارية الفنية الدائمة ولجنة حماية البيئة حسب الاقتضاء؛

وفيما يتعلق بالإطار التنظيمي،

(ي) اتخاذ الدول الأعضاء الإجراءات اللازمة لضمان أن يوضع الإطار التنظيمي الوطني اللازم للامتثال للخطة وإنفاذها بحلول عام ٢٠٢٠.

٢١- وتقرر أن تكون وحدات الانبعاثات الناجمة عن الآليات المنشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس مؤهلة لاستخدامها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، شريطة أن تكون متمشية مع قرارات مجلس الإيكاو والإسهامات الفنية للجنة حماية البيئة، بما في ذلك ما يخص تفادي العد المزدوج والسنوات والفترات الزمنية المؤهلة.

٢٢- وتقرر أن تتخذ الإيكاو والدول الأعضاء جميع الإجراءات اللازمة لتوفير إمكانية بناء القدرات وتقديم المساعدة وبناء الشراكات فيما يتعلق بخطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠، بما في ذلك ما يلي: -
فيما يتعلق بتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق،

(أ) اتخاذ المجلس الإجراءات اللازمة لتوسيع نطاق توفير بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بإعداد وتنفيذ خطط عمل الدول الأعضاء، للمواءمة مع بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بتطبيق الدول الأعضاء لنظام الرصد والإبلاغ والتحقق اعتباراً من ٢٠١٩/١/١، بما في ذلك تنظيم حلقات تدارس وتدريب في جميع المناطق اعتباراً من عام ٢٠١٧، وتيسير الدعم المالي حيثما تدعو الحاجة، سيما بالنسبة لتلك البلدان التي تتطوع للمشاركة في المرحلة التجريبية ويلزم دعمها للقيام بذلك؛

(ب) اضطلاع الدول الأعضاء ببناء شراكات فيما بينها للتعاون في تنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق؛

وفيما يتعلق بإنشاء السجلات،

(ج) اتخاذ المجلس الإجراءات اللازمة لتوسيع نطاق توفير بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بإعداد وتنفيذ خطط عمل الدول الأعضاء، للمواءمة مع بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بإنشاء الدول للسجلات، بما في ذلك تنظيم حلقات التدارس والتدريب في جميع المناطق اعتباراً من عام ٢٠١٧، وتيسير الدعم المالي حيثما تدعو الحاجة، سيما بالنسبة لتلك البلدان التي تتطوع للمشاركة في المرحلة التجريبية ويلزم دعمها للقيام بذلك؛

(د) اضطلاع الدول الأعضاء ببناء شراكات فيما بينها للتعاون في إنشاء سجلاتها الخاصة بها أو سجلات مجموعات تُنشئها مجموعات الدول، والتنفيذ التجريبي المحتمل؛

٢٣- وتقرر أن تُستخدم خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وحدات الانبعاثات التي تفي بمعايير وحدة الانبعاثات الواردة في الفقرة ٢٠ أعلاه؛

٢٤- تطلب إلى المجلس تعزيز استخدام وحدات الانبعاثات الناتجة التي تستفيد منها الدول النامية، وتشجع الدول على إعداد مشاريع داخلية في مجال الطيران؛

٢٥- وتطلب إلى المجلس استكشاف المزيد من إمكانيات إعداد منهجيات أخرى متعلقة بالطيران لاستخدامها في برامج التعويض، بما في ذلك آليات أو برامج أخرى مندرجة في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، وتشجع الدول على استخدام هذه المنهجيات في اتخاذ الإجراءات الرامية إلى تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، التي يمكن أن تزيد من نطاق استخدام الوحدات الناجمة عن هذه البرامج في تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بدون حساب مزدوج لعمليات تخفيض الانبعاثات؛

البند ٢٣ من جدول الأعمال: سياسة الإيكاو للتدريب في مجال الطيران المدني وبناء القدرات في مجال الطيران

٢٣-١ نظرت اللجنة التنفيذية، فيما يتعلق بالبند ٢٣ من جدول الأعمال، في موضوع برنامج التدريب في مجال الطيران المدني وبناء القدرات في مجال الطيران، بناء على ورقة العمل A39 WP/62، التي قدمها مجلس الإيكاو، وكذلك ورقات العمل التي قدمتها البرازيل (A39 WP/348)، والكاميرون (A39-WP/349)، ومصر (A39-WP/364)، والهند (A39-WP/346)، وسلوفاكيا (A39-WP/105)، بالإتابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، وغيرها من الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول). وبالإضافة إلى ذلك، عرضت ثلاث ورقات معلومات قدمتها الأرجنتين (A39-WP/183)، ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (A39-WP/354)، وإندونيسيا (A39-WP/353).

٢٣-٢ واستعرضت اللجنة التنفيذية ورقة العمل A39-WP/62، التي تتضمن ملخصاً لأنشطة وإنجازات مكتب التدريب العالمي على الطيران منذ إنشائه في ١/١/٢٠١٤. كما تقدّم معلومات عن الوضع القائم فيما يخص تنفيذ المرفق (د) من قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٢ وسياسات الإيكاو للتدريب في مجال الطيران المدني وأولويات الفترة الثلاثية المقبلة (٢٠١٧-٢٠١٩). وسلطت ورقة العمل هذه الضوء على أنشطة التدريب التالية، ويتولى برنامج ترينير المتقدم تنفيذ أنشطة التدريب في ٦٦ من الدول الأعضاء في الإيكاو. وتتكون شبكة البرنامج، حتى تاريخ ١/٣/٢٠١٦، من ٨٩ عضواً، منهم ١٣ عضواً التحقوا بها في عام ٢٠١٥ و ٤ أعضاء في عام ٢٠١٦. وتضم الشبكة ١٦ مركزاً من المراكز الإقليمية للامتياز في مجال التدريب و ٣١ عضواً كامل العضوية و ٣٨ عضواً منتسباً و ٤ أعضاء من المؤسسات. وتم إعداد مجموعات المواد التدريبية الموحدة، وتوجد ٥٧ مجموعة قيد الإعداد حالياً، لتمكين الإيكاو من زيادة الدورات التدريبية إلى ١٣٦ دورة. وفيما يتعلق بعمليات تقييم منظمة التدريب، أجرى مكتب التدريب العالمي ١٣٠ عملية تقييم، تشمل التقييم الأولي وإعادة التقييم لمؤسسات تدريبية للتصديق على عضويتها في البرنامج، أولاً، ثم التصديق على احتفاظها بعضويتها. ومن حيث الدروس، تم تنظيم ٤٨٢ درساً من دروس الإيكاو المُعترف بها على الصعيد العالمي واستفاد منها حوالي ١٠٠ ٧ متدرب. كما استهلّت الإيكاو خطة تطوير دورات التدريب القائمة على الكفاءة مع الشركاء الداخليين والخارجيين، والأوساط الأكاديمية لدعم بناء قدرات الموارد البشرية للدول الأعضاء.

٢٣-٣ واستعرضت اللجنة أيضاً أنشطة مكتب التدريب العالمي على الطيران للفترة الثلاثية القادمة، على النحو المبين في ورقة العمل A39-WP/62. وتحدد الورقة بأن برنامج ترينير المتقدم سيواصل عمله على أساس آلية استرداد التكاليف. ومن المتوقع أن يصل عدد أعضاء برنامج ترينير المتقدم إلى ١٠٠ عضو بنهاية عام ٢٠١٦. وبالإضافة إلى ذلك، يُتوقع إعداد عشرين مجموعة جديدة من مجموعات التدريب الموحدة الصادرة عن الإيكاو وإتاحتها كل سنة. وسوف تُتاح، خلال الفترة الثلاثية المقبلة، الأدوات والموارد الجديدة، مثل كتالوج إلكتروني للمهام الوظيفية، وأداة قائمة على الإنترنت لتصميم نظم التدريب، ومنهجية تقييم الاحتياجات من التدريب، ومنهجية التقييم بعد التدريب.

٢٣-٤ وتدعو ورقات العمل التي قدمتها الدول الأعضاء الخمسة فيما يتعلق بوضع الأساليب والأدوات وكذلك خريطة الطريق لتصميم وإدارة الموارد والاحتياجات على نحو أفضل، بهدف بناء الكفاءات والقدرات والتعاون الإقليمي في مجال التدريب.

٢٣-٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/348، التي قدمتها البرازيل، تحت عنوان "تنمية الموارد البشرية في إطار مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب: قاعدة بيانات الدورات التدريبية ولجنة إدارة موارد التدريب". وتُذكر هذه الورقة بالأهداف الواردة في المرفق (د) من قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٢، وسياسة الإيكاو للتدريب في مجال الطيران المدني، فيما يتعلق بمساعدة الدول الأعضاء، وتدعو إلى إنشاء قاعدة بيانات مركزية خاصة بالدورات القائمة في أنحاء العالم، بوصفها

امتداداً وتحسيناً لشبكة برنامج ترينير المتقدم (TRAINAIR PLUS) والمبادرات المرتبطة به. وبالإضافة إلى ذلك، تدعو هذه الورقة إلى إنشاء لجنة في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" ترمي إلى تخطيط وإدارة موارد التدريب والاحتياجات من التدريب، في محاولة لمعالجة الفجوات التدريبية على الصعيدين المحلي والإقليمي، ولتعزيز تخطيط التنسيق في مجال التدريب الإقليمي بغية ترشيد استخدام الموارد وكذلك لدعم تبادل وتشارك الخبرات.

٦-٢٣ وتتناول ورقة العمل A39-WP/349، التي قدمتها الكامبيرون، بعنوان "إعداد خريطة طريق لبناء القدرات في مجال الطيران في الكامبيرون"، مشروع إعداد خريطة طريق لبناء القدرات في مجال الطيران التي بدأتها الكامبيرون وتفاصيل التقدم المُحرز حتى الآن. وتشجع الدول الأعضاء التي تواجه نقصاً في العاملين المؤهلين لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية وإعداد خريطة طريق لتعزيز كفاءاتها. وتدعو أيضاً مجلس الإيكاو إلى موصلة دعم الدول الأعضاء لتنسيق مستويات كفاءة المهنيين في مجال الطيران، وضمان أن تقوم الإيكاو بانتظام بتزويد الدول الأعضاء بالكفاءات المطلوبة لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية، وأن تساعد الإيكاو الدول الأعضاء في تنفيذ خريطة طريق لتطوير القدرات في مجال الطيران.

٧-٢٣ وتدعو ورقة العمل A39-WP/346، التي قدمتها الهند، بعنوان "التعاون الإقليمي لبناء القدرات"، إلى التعاون الإقليمي لبناء القدرات في إقليم آسيا والمحيط الهادئ عن طريق تحديد مجموعة من مفتشي عمليات الطيران التي يُمكن أن تُوزع ضمن الإقليم لأغراض التدريب على الترخيص والاستطلاع. وتدعو هذه الورقة الجمعية العمومية إلى الإقرار بالحاجة إلى بناء قدرات مفتشي عمليات الطيران على الصعيد الإقليمي والاستفادة من تلك القدرات كوسيلة للحد من العجز في صفوف القوى العاملة الماهرة، وإلى إدماج بناء القدرات على الصعيد الإقليمي في الإطار الوطني لمراقبة سلامة الطيران المدني.

٨-٢٣ وتقدم ورقة العمل A39-WP/364، التي قدمتها مصر، بعنوان "خطة عمل مصر للتخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي"، تقريراً عن الأنشطة التي اضطلعت بها مصر في مجال حماية البيئة في سياق الطيران الدولي، والتقدم الذي أحرزته فيما يتعلق بتقديمها لخطة عملها بشأن خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وفيما يتعلق بالتدريب، تدعو هذه الورقة الجمعية العمومية إلى الطلب من الإيكاو التأكيد على إدراج دورة تدريبية متخصصة ضمن أنشطة برنامج ترينير المتقدم (TRAINAIR PLUS) بشأن "خطط عمل الدول الطوعية لخفض ثاني أكسيد الكربون الناجم عن الطيران الدولي".

٩-٢٣ وورقة العمل الأخيرة في إطار البند ٢٣ من جدول الأعمال هي الورقة A39-WP/364، التي قدمتها سلوفاكيا، بالإتابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، وغيرها من الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول). وعلى الرغم من عدم وجود إشارة مرجعية محددة إلى التدريب، تسلط هذه الورقة الضوء على الأساليب والفرص الرامية إلى تحقيق إدارة فعالة لأنشطة بناء القدرات وذلك لضمان تحقيق نتائج ملموسة.

١٠-٢٣ وأيدت اللجنة التنفيذية بالإجماع أنشطة التدريب العالمي على الطيران وأقرت خطة عملها للفترة الثلاثية المقبلة. كما أعربت اللجنة عن تأييدها لورقة العمل A39-WP/349، التي قدمتها الكامبيرون، ودعت إلى أن تضع الدول التي تواجه نقصاً في العاملين ذوي الكفاءة في المؤهلات في مجال الطيران خريطة طريق للتدريب وبناء القدرات، وإدخال تعديلات على المرفق (د) من قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٢، مع مراعاة الحاجة إلى خريطة الطريق هذه.

١١-٢٣ وطلبت اللجنة التنفيذية أن تكون عمليات التقييم الخاصة ببرنامج ترينير المتقدم مرتبطة بالملحق الأول من القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو، وذلك بغية الحد من التكرار في عمليات التقييم والتدقيق. كما رحبت الدول الأعضاء باستخدام أداة تقييم الاحتياجات من التدريب لتمكين مراكز التدريب من تحديد احتياجات التدريب على نحو فعال.

١٢-٢٣ واقتُرحت الدول الأعضاء إجراء استعراض دوري للرسوم المرتبطة بمختلف مستويات برنامج ترينير المتقدم (العضو المناوب والعضو الكامل والمركز الإقليمي للامتياز في مجال التدريب (RTCE)) وذلك من أجل تقييم وخفض التكاليف بالنسبة لمؤسسات التدريب والدول فيما يخص وضع وتقيح وتقديم التدريب الموحد، الذي يدير شؤونه مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT).

١٣-٢٣ وبالإضافة إلى ذلك، أشارت اللجنة أيضاً إلى أنه ينبغي لبرنامج ترينير المتقدم أن يصل إلى المؤسسات التدريبية في الدول النامية، كما سلطت اللجنة الضوء على مسألة الاحتفاظ بالمهنيين المدربين.

البند ٢٤ من جدول الأعمال: إدارة الموارد البشرية

١-٢٤ نظرت اللجنة في ورقة العمل A39-WP/74، المقدمة من المجلس، التي تبرز المبادرات المتواصلة والاجراءات المستقبلية لتحسين إدارة الموارد البشرية للمنظمة وجعلها متنسقة مع أفضل الممارسات بغية مساعدة المنظمة على جذب قوى عاملة كفؤة ومرنة ومتنوعة والمحافظة عليها وحفزها.

٢-٢٤ أحاطت اللجنة علماً بأنه قد حققت تحسينات في الإطار التنظيمي المتصل بالأخلاقيات وترتيبات التعاقد والتوظيف، وكذلك في المجالات الاستراتيجية المتصلة بتقل الموظفين وإدارة الأداء والتعلم والتطور وتخطيط التعاقب. وأحيط علماً أيضاً بأن عمليات الأعمال لتحديث الموارد البشرية قد استمرت، جنباً إلى جنب مع تنفيذ تحسينات التشغيل الآلي الرامية إلى تحسين الكفاءة والاستجابة لاحتياجات البرنامج. وبناء على الانجازات حتى اليوم، فإن المجالات ذات الأولوية التي ستتابع لإجراء مزيد من التحسينات في إدارة الموارد البشرية في الفترة الثلاثية المقبلة ستركز على التنوع وإدارة المواهب وتحفيز الموظفين وإدارة الأداء وتخطيط التعاقب ورعاية الموظفين.

٣-٢٤ خلال مناقشة اللجنة، أبرزت أهمية تخطيط التعاقب.

٤-٢٤ أكدت بعض الوفود على أهمية أن تكون للمنظمة استمرارية على مستوى الإدارة لكي تحقق الأهداف الاستراتيجية رسالة الإيكاو على نحو أفضل، وأن الحدود بفترات على هذا المستوى يمكن أن تؤثر بصورة غير مؤاتية على استمرار عمل الإيكاو والذاكرة المؤسسية للمنظمة، وجرت التوصية بإزالة مثل هذه الحدود بفترات. وتم إيضاح أن هذه المسألة من اختصاص المجلس وسيستعرضها المجلس.

٥-٢٤ أحاطت اللجنة علماً بالمعلومات المقدمة من الصين في ورقة العمل A39-WP/423.

٦-٢٤ في ضوء المناقشة تدعو اللجنة التنفيذية الجمعية العمومية إلى ما يلي:

(أ) الاحاطة علماً بالإصلاحات والإنجازات التي حققتها المنظمة لتعزيز إدارة مواردها البشرية؛

(ب) الموافقة على المبادرات ذات الأولوية والإجراءات المستقبلية المحددة لإدارة الموارد البشرية للفترة الثلاثية المقبلة، على النحو الوارد في الفقرة ٩-١ من ورقة العمل WP/74، وفقاً للخطة التشغيلية لإدارة الموارد البشرية وما يرتبط بها من نواتج؛

(ج) احالة مسألة الحدود بفترات على مستوى الإدارة، على النحو الموصوف في الفقرة ٢٤-٤ أعلاه، إلى المجلس.

البند ٢٥ من جدول الأعمال: الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الإيكاو

١-٢٥ نظرت اللجنة، خلال جلستها الثامنة، في ورقة العمل A39-WP/73 (مع التصويب رقم (١))، التي تقدم تقريراً عن تكوين القوى العاملة للإيكاو في ٣١ ديسمبر للأعوام ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥، بما في ذلك الوضع القائم للتمثيل الجغرافي العادل والتوازن بين الجنسين، وتحليلاً لتعيينات الفئة الفنية والفئات العليا.

٢-٢٥ خلال المناقشة، أبرزت بعض الدول أهمية وجود توزيع متوازن بشكل ملائم لوظائف الفئة الفنية والفئات العليا، مع الأخذ بعين الاعتبار احتياجات البرنامج والمنظمة.

٣-٢٥ تدعو اللجنة التنفيذية الجمعية العمومية إلى ما يلي:

أ) الإحاطة علماً بالتقرير عن الوضع الراهن المقدم في ورقة العمل WP/73؛

ب)حثّ الدول الأعضاء على التعاون مع الأمانة العامة للإيكاو فيما يخص الحصول على قوى عاملة متنوّعة ومرنة ومتحفزة والحفاظ عليها.

البند ٢٦ من جدول الأعمال: تعدد اللغات في الإيكاو

١-٢٦ نظرت اللجنة التنفيذية، خلال جلستها الثامنة، في ثلاث من أوراق العمل A39-WP/43 و 355 و 357 تحت بند جدول الأعمال "تعدد اللغات في الإيكاو".

٢-٢٦ احتوت ورقة العمل A39-WP/43 على تقرير المجلس الذي يشرح الإجراءات المنفّذة للتشجيع على تعدّد اللغات في الإيكاو من خلال المساواة بين جميع اللغات ونوعية الخدمة التي تقدّم بها وتحسين استخدام الموارد المتاحة إلى الحد الأمثل والالتزام باتّباع أفضل ممارسات الأمم المتحدة المتعلقة بخدمات اللغات، ومن خلال تطوير واستخدام الأدوات الفنية المحسّنة.

٣-٢٦ وعرض التقرير أيضاً الوضع الحالي في تقديم خدمات اللغات، والتخفيض المهم في تمويل خدمات اللغات منذ عام ٢٠٠٨. فعلى الرغم من التخفيضات الكبيرة، استطاعت الأمانة العامة أن تضمن تحقيق المساواة في خدمات اللغات، والحفاظ على حجم وجودة خدمات المطبوعات والترجمة التحريرية والفورية بل وزيادتها. وعلى الرغم من أوجه الكفاءة التي تم تحقيقها، فقد كان لمستوى الموارد في الميزانية آثار على قدرة الإيكاو على نشر المعلومات في الوقت المناسب بجميع اللغات، وتوفير خدمات الترجمة الفورية لبعض فئات الاجتماعات.

٤-٢٦ ولاحظت اللجنة أن مشروع الميزانية المقترح للفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩ والوارد في ورقة العمل A39-WP/46 يقدم نفس مستوى التمويل المخصص للخدمات اللغوية في الفترة الثلاثية الحالية. وستنفذ المنظمة تدابير لإدارة الطلب فيما يخص تحقيق الكفاءة من خلال إعادة تصميم الأعمال، وتعزيز التخطيط، وزيادة المساءلة، وتحوّل العملية برمتها وذلك من إعداد الوثائق إلى نشرها نهائياً.

٥-٢٦ وأبرزت ورقة العمل A39-WP/355، المقدمة من كولومبيا نيابة عن الدول الأعضاء الـ ٢٢ في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، أبرزت الحاجة إلى وثائق لدعم السلامة ومجالات عمل المنظمة المهمة الأخرى لتكون متاحة بجميع اللغات الرسمية. وأوصت الورقة أن الطرق والإجراءات الجديدة، بما في ذلك إضافة الدعم من مكاتب الإيكاو الإقليمية، يجب أن تستكشف لتعزيز الكفاءة وضمان أن تستطيع المنظمة الاستمرار في تقديم خدمات عالية الجودة لدولها الأعضاء.

٦-٢٦ وذكرت ورقة العمل A39-WP/357 المقدمة من الاتحاد الروسي أن خدمات اللغات في الإيكاو قد خُفّضت مما أساء إلى البلدان غير المتحدثين باللغة الإنجليزية وطلب أن تدعى الجمعية العمومية إلى اتخاذ عدد من الخطوات، حسبما ورد في الفقرة ٥ من ورقة العمل A39-WP/357، بهدف تعزيز قرارات الجمعية العمومية السارية المفعول حول هذا الموضوع، بما في ذلك أهمية تعدد اللغات كمفتاح رئيسي لعمل الإيكاو ومتطلباتها بغية ضمان الوصول العادل والمشاركة الكاملة في جميع هيئات المنظمة التشريعية تمثيلاً مع المادة ٣٧ من اتفاقية شيكاغو، التي تؤكد على وحدة القواعد القياسية للطيران وإجراءاته.

٧-٢٦ وتحدث العديد من الدول الأعضاء أمام اللجنة لدعم تعدد اللغات كمبدأ رئيسي لتحقيق أهداف الإيكاو. وأبرز البعض الحاجة إلى وفرة الوثائق على أساس زمني مبكر وفي نفس الوقت بجميع لغات العمل في الإيكاو، وبصفة أساسية ولكن ليس بصفة حصرية تلك المتعلقة بتنفيذ القواعد القياسية والتوصيات وإجراءات خدمات الملاحة الجوية وإجراءات السلامة والأمن. وقد لوحظ أيضاً أن تعدد اللغات ينبغي ألاّ يعتبر فقط كنفقات، ولكن أيضاً كاستثمار في إعداد بيئة للطيران المدني العالمي تتمتع بالسلامة والأمن. وناقشت الدول الأعضاء الأخرى أثر الموازنة، على ضمان أن الأدلة المتعلقة بتنفيذ القواعد القياسية تتاح بصفة آنية في جميع لغات عمل الإيكاو، وطلبت إعادة تقييم مستوى الاستعانة بخدمات خارجية بشكل أكبر مع إقامة الاعتبارات لأفضل الممارسات المعمول بها في منظمات الأمم المتحدة الأخرى المماثلة.

٨-٢٦ وأقرت اللجنة بأن خدمات اللغات هي جزء لا يتجزأ من كل برنامج من برامج الإيكاو، وأنها ضرورية لجميع الأهداف الاستراتيجية للمنظمة، وللتنفيذ العالمي للقواعد القياسية والتوصيات وخدمات الملاحة الجوية، وأنها مطلب رئيسي في مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وأقرت اللجنة أيضاً بالدعم المقدم من بعض البلدان لترجمة الموقع الشبكي للإيكاو إلى لغات مختلفة.

٩-٢٦ وبعد أن نظرت في ورقات العمل A39-WP/43 و355 و357، وفي ضوء المناقشات، أوصت اللجنة الجمعية العمومية بالقيام بما يلي:

- (أ) أن تطلب من المجلس أن يرصد عن قرب تنفيذ السياسات والقرارات التي اعتمدها لتعزيز الكفاءة والفعالية لشؤون خدمات اللغات، مع الاعتراف بتعدد اللغات كمبدأ أساسي لتحقيق أهداف الإيكاو؛
- (ب) وتطلب من المجلس أن يواصل تحليل وإعادة تقييم الموارد اللازمة لضمان أن تكون وثائق الإيكاو المتعلقة بتنفيذ القواعد القياسية متاحة على أساس مبكر بجميع لغات عمل الإيكاو، وأن يواصل استعراض مستوى الاستعانة بالمصادر الخارجية اللازمة لتحقيق هذه الأهداف، مع إقامة الاعتبار لأفضل الممارسات في منظمات الأمم المتحدة الأخرى المماثلة.

البند ٢٧ من جدول الأعمال: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها

١-٢٧ في اجتماعها الثامن، نظرت اللجنة التنفيذية في ورقة العمل WP/75، التي تضمنت تقرير المجلس الذي عرض ملامح التقدم المستمر المحرز صوب تحسين كفاءة المنظمة وفعاليتها، مع الأخذ في الحسبان قراري الجمعية العمومية ٣١-٢ و٣٢-١. كما عرض التقرير الإجراءات والتدابير التي تم تحديدها من أجل تحقيق مزيد من التحسينات خلال فترة الثلاث سنوات ٢٠١٧-٢٠١٨-٢٠١٩.

٢-٢٧ ولاحظت اللجنة، مع التقدير، التقدم الذي أحرزته المنظمة بشأن تحسين كفاءتها وفعاليتها، وتدعو الجمعية العمومية إلى أن تطلب إلى المجلس مواصلة العملية الجارية من أجل العمل على تحسين فعالية الإيكاو وكفاءتها.

معالجة المعدل المنخفض لاستجابة الدول الأعضاء لكتب المنظمة الموجّهة إلى الدول

٢٧-٣ نظرت اللجنة في ورقة العمل WP/22، التي تناولت موضوع زيادة معدل استجابة الدول الأعضاء لكتب المنظمة، وقدمت إجراءات لمعالجة انخفاض معدلات الاستجابة مشفوعة بتحليل لحالة معدل الاستجابة لكتب المنظمة والأسباب التي أدت إلى انخفاضه.

٢٧-٤ أوصت الولايات المتحدة، في ورقة العمل WP/86، بأن تستعرض الدول المتعاقدة إجراءاتها المتعلقة بتطوير القواعد والتوصيات الدولية؛ وحثت الدول على الاستجابة لكتب المنظمة التي تصدرها الايكاو فيما يتعلق بالتعديلات المقترحة على الملاحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS)؛ وأوصت مكاتب الايكاو الإقليمية بأداء دور نشط في تشجيع الدول على الاستجابة. وقد شملت الورقة مقترح قرار للجمعية العمومية ليحل محل قرارها السابق ٣٨-١١. ولوحظ أن المناقشة الموضوعية التي دارت في اللجنة الفنية قد أسفرت عن تعديل صياغة الفقرتين ١٩ و ٢٠ من قرار الجمعية العمومية لتوضيح العزم في أحكام هاتين الفقرتين على التواصل من خلال الدول الأعضاء.

٢٧-٥ تشاطرت كوبا، من خلال ورقة العمل WP/119، تجربتها ومنهجياتها في الاستجابة بفعالية لكتب المنظمة التي تصدرها الايكاو، وأوصت بإدراج بعض العناصر من ممارساتها في إجراءات تتبع التواصل التي تقوم الايكاو بتطويرها.

٢٧-٦ قدمت دولة الإمارات العربية المتحدة ورقة المعلومات (WP/320) بشأن التحديات التي تواجهها الدول نظراً لكبر حجم المراسلات التي تبعث بها الايكاو.

٢٧-٧ أيدت اللجنة، في مناقشتها، التوصيات. ووافقت على الإجراءات المقترحة التي تهدف إلى زيادة معدل الاستجابة لكتب المنظمة على النحو المبين في الفقرة ٢-٣-١ من ورقة العمل WP/22، ولاحظت قصد الأمانة العامة بدمج المعلومات الواردة في مختلف الورقات، على النحو الذي تعزز خلال المناقشات، عند قيامها بإعداد هذه الإجراءات وتنفيذها.

٢٧-٨ وافقت اللجنة، في ضوء المناقشة، على تقديم القرارين التاليين لتعتمدهما الجلسة العامة

القرار ١/٢٧: معالجة المعدل المنخفض لاستجابة الدول الأعضاء لكتب المنظمة الموجّهة إلى الدول

حيث إن المادة ٣٧ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (اتفاقية شيكاغو) تطلب من المنظمة اعتماد وتعديل القواعد القياسية والتوصيات الدولية والإجراءات الدولية الموصى بها وأن تتعاون كل دولة متعاقدة لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والممارسات في جميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛

وإقراراً بأن كتاب المنظمة هو الوسيلة التي تقوم رسمياً من خلالها المنظمة، تحت سلطة الأمانة العامة، بتعميم قواعدها القياسية وتوصياتها وسياساتها على دولها الأعضاء والتفاعل مع الجهات المعنية الأخرى؛

وإذ يساورها القلق لأن المعدل المنخفض لاستجابة الدول الأعضاء لكتب المنظمة هو مسألة قائمة منذ وقت طويل ويمكن أن تؤثر سلباً على الوفاء بالالتزامات بمقتضى المواد ٣٧ و ٣٨ و ٥٤ و ٥٧ و ٩٠ من اتفاقية شيكاغو؛

وتذكّر بأن القرار ٢٩-٣ حثّ الدول على الاستجابة لطلبات مجلس الايكاو بخصوص تقديم التعليقات والموافقة أو عدم الموافقة على القواعد التي تقترحها الايكاو، وذلك لمنع اتخاذ قرارات على أساس عدد قليل من الردود؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تدعو الدول الأعضاء لأن تؤكد مجدداً ضرورة التزامها بالاستجابة لكتب المنظمة التي تصدرها الايكاو وذلك بشكل كامل وفي الوقت المناسب والتشارك في أفضل الممارسات والوفاء بالتزامها في هذا الشأن، من خلال مكاتب الايكاو الإقليمية

و/أو اللجان الإقليمية للطيران المدني، وذلك من أجل تعزيز التحسين المستمر، وتعبئة الموارد وبناء القدرات داخل الدول الأعضاء وذلك بالاقتران مع مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛

٢- توجّه الأمانة العامة لتنفيذ خطة سمات للسجل لكتب المنظمة تحدد الفئة والأولوية والفرع المعرفي أو الموضوع واحتياجات الاستجابة، لتسهيل المعالجة المحسنة لكتب المنظمة بواسطة الدول الأعضاء والمرسل إليهم الآخرين؛

٣- تطلب من الأمانة العامة أن تستعرض وأن تراجع، حسب الضرورة، شكل كتب المنظمة والنشرات الإلكترونية، بما في ذلك الشكل العام للتصميم، كوسيلة لإيصال مضمونها إلى الدول الأعضاء والمرسل إليهم الآخرين بمزيد من الفعالية؛

٤- تطلب من الأمانة العامة استكشاف وتطبيق ما يلزم من أدوات اتصالات جديدة، بما في ذلك الحلول القائمة على الإنترنت كوسيلة لتحسين الاتصال والتفاعل مع الدول الأعضاء والمرسل إليهم كتب المنظمة الآخرين وتسجيل الردود في نظام الإيكاو لإدارة السجلات؛

٥- تكلف الأمانة العامة بتنفيذ نظام آلي متفاعل على الشبكة الإلكترونية قادر على تقديم تقارير عن معدلات الاستجابة لكتب المنظمة، وبذلك يحسن وضوح مدى استجابة الدول الأعضاء لكتب المنظمة، حسب الأقاليم أو عالمياً، وتعزيز التوعية وبناء القدرات فيما بين الدول؛

٦- تكلف الأمانة العامة بإدخال إجراءات متابعة في جميع المكاتب الإقليمية للإيكاو، والعمل عند الضرورة على إدراجها في دليل المكاتب الإقليمية، كوسيلة لتعزيز إحاطة جهات الاتصال داخل الدول الأعضاء والتفاعل معها في مجال اعتمادها حيث تكون الاستجابات منخفضة أو منعدمة، والاستفادة من وجود مندوبين في مقر الإيكاو لتناول هذه المسألة أيضاً؛

٧- تكلف المجلس برصد وتحليل معدل الاستجابة لكتب المنظمة دورياً وتقديم توصيات عندما يكون معدل استجابة الدول الأعضاء دون المتوسط العالمي؛

٨- تدعو الدول الأعضاء للنظر في تحديد جهات اتصال للتسيق الداخلي (على مستوى الدولة) ومتابعة كتب المنظمة والاستعراض باستمرار لدليل الإيكاو للمديرين العامين للطيران المدني وضمان المواظبة على تحديث معلومات التواصل مع الجهات المرسل إليها كتب المنظمة مع إبلاغ الإيكاو بالتغييرات بشكل كامل وفي الوقت المناسب؛

٩- تطلب من الأمانة العامة بإجراء حملة توعية موجهة إلى الدول الأعضاء، من خلال المكاتب الإقليمية، والمؤتمرات الإقليمية للمديرين العامين للطيران المدني و/أو غيرها من المحافل مثل اللجان الإقليمية للطيران المدني، وذلك لزيادة مستوى الوعي بأهمية الاستجابة لجميع الكتب التي توجهها المنظمة والاحتفاظ بأحدث المعلومات للاتصال.

القرار ٢٧/٢: صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) والإبلاغ عن الاختلافات

حيث إن المادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تطلب من كل دولة عضو 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 عضو 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 الإيكاو؛

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 وتمميته 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 الأعضاء تواجه صعوبات في الوفاء بالتزاماتها بموجب المادتين ٣٧ و ٣٨ من الاتفاقية ومواكبة وتيرة التعديلات في الملاحق؛
وتسلّم بأن الإرشادات الفنية الحديثة التي توفرها الايكاو تشكل مساعدة قيمة للدول الأعضاء 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 الايكاو الإرشادية الفنية الخاصة بالقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية؛
وتلاحظ زيادة عدد الاختلافات المُبلغ عنها إلى الايكاو؛
وتسلّم بأن هناك حاجة ماسة لالتماس واستخدام كافة الوسائل المتاحة لتشجيع الدول الأعضاء ومساعدتها على التغلب على المصاعب التي تعترض تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية؛
وتسلّم بتزايد تنفيذ قاعدة قياسية عالمياً من خلال وضع عملية تطوير تشجع على مراعاة وجهات النظر فيما بين جميع الدول والجهات المعنية في قطاع الطيران.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تدعو الدول الأعضاء 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 الأعضاء 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 تشتمل 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 الايكاو، وأن وتوضع في وثائق منفصلة بقدر المستطاع؛
- ٥- تكلف المجلس بأن يعتمد، لدى إعداد القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية ومواد الايكاو 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 الايكاو؛ وينبغي في تلك الحالة الإشارة إليها في وثائق الايكاو؛

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 الأعضاء بشأن اقتراحات تعديل القواعد والتوصيات وإجراءات خدمات الملاحة الجوية قبل أن يبت 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 الأعضاء، وذلك بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. ومع ذلك يجب توفير هذه المواد للدول الأعضاء بناء على طلبها.

٨- تقرر أنه يجب أن تحدد تواريخ بدء سريان تعديلات القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بما يتيح للدول الأعضاء 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 الأعضاء بالشرط المفروض بموجب الملحق ١٥ بأن تنشر في أدلة طيرانها أي اختلافات هامة وأن تدرج ترجمة إنجليزية للأجزاء معبراً عنها بصياغة واضحة.

١١- تشجّع الدول الأعضاء على استخدام نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) عند إبلاغ الايكاو عن اختلافاتها.

١٢- تكلف الأمين العام بمواصلة تحسين نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) ومساعدة الدول الأعضاء 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 الأعضاء 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 الأعضاء 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- تهيب بجميع الدول الأعضاء القادرة 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 الأعضاء 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- تحث الدول الأعضاء على استعراض إجراءاتها المرتبطة بإعداد القواعد والتوصيات الدولية بغرض تعزيز مشاركة مجموعة من الجهات المعنية في قطاع الطيران على نطاق أوسع؛
- ٢٠- وتطلب إلى الإيكاو أن تنتظر في إعداد استراتيجية انتقالية وتواصلية طوال مرحلتي التخطيط والتنفيذ بالنسبة للدول الأعضاء، التي ينبغي بدورها أن تيسر التواصل مع الجهات المعنية، على أن تشمل عملية الاتصال بالمجموعات المتعددة من أصحاب المصلحة.
- ٢١- تكلف الإيكاو بتعزيز دور مكاتبها الإقليمية في تيسير ورصد عملية استعراض تعديل القواعد والتوصيات الدولية.
- ٢٢- تدعو جميع الدول الأعضاء إلى الرد على الكتب التي توجهها إليها الإيكاو بشأن التعديلات المقترحة إدخالها على الملاحق وعلى وثائق إجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS).
- ٢٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-١١

الممارسات 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 الإيكاو 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 الأعضاء 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 الأعضاء مهلة قدرها ٣٠ يوماً على الأقل للإبلاغ بعزمها على إقرار أو اعتماد أي مواد تفصيلية لم يتم التشاور معها بشأنها.
- ٣- ينبغي إعطاء الدول الأعضاء 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 ان 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 يحث الدول الأعضاء على إخطار المنظمة بأي اختلافات موجودة بين نظمها وممارساتها الوطنية وأحكام القواعد والتوصيات الدولية، وكذلك بالتواريخ التي ستلتزم فيها بتلك الأحكام. وينبغي للدول الأعضاء التي تجد نفسها

غير قادرة على الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية أن تخطر الايكاو بسبب عدم تنفيذها لها، بما في ذلك اي لوائح وممارسات وطنية مطبقة تختلف من حيث الشكل أو المبدأ.

٨- ينبغي تيسير إتاحة الاختلافات عن القواعد القياسية والتوصيات الدولية المتلقاة للأطراف الأعضاء على وجه السرعة.
٩- ينبغي للمجلس، وهو يشجع ويساعد الدول الأعضاء 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 الأعضاء 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 للايكاو أن تقوم بتحديث وتطوير الإرشادات الفنية وفقاً للأولويات المنفق عليها لتغطية جميع المجالات الفنية على النحو الوافي.

١٢- ينبغي للايكاو أن تقوم بتعديل وتعزيز العمليات الحالية لإعداد القواعد القياسية والتوصيات الدولية لضمان اعتماد نهج متين متعدد الاختصاصات وأن تسعى إلى جعل التنسيق بين الدول الأعضاء شفافاً قدر الإمكان.

٢٧-٩ عرضت ورقة العمل WP/79، المُقدّمة من المجلس، تقريراً عن الاجتماعات الاستراتيجية الخارجية التي أُنحت للمجلس فرصة لاستخدام إطار مختلف للتفكير والنظر في توجهات الايكاو واستراتيجيتها، مع التعزيز في الوقت ذاته للعلاقات بين ممثلي المجلس، ولجنة الملاحة الجوية والأمانة العامة، والاستفادة كذلك من مشاركة الشركاء في الصناعة. كما عرضت الورقة تقريراً عن التوصيات الصادرة عن هذه الفعاليات، وتتعرض في السياسات والمبادرات والأنشطة الجارية بما في ذلك مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب، ومبادرة منتدى الايكاو العالمي للطيران، والشراكات العالمية لتنمية الطيران. وقد أسهمت زيارات رئيس المجلس وممثليه إلى المكاتب الإقليمية في تسهيل تواصل الايكاو مع الأقاليم. ومن المتوخى أن تستمر الجمعية العمومية والدول الأعضاء في دعم عقد الاجتماعات الاستراتيجية الخارجية والقيام بالزيارات الإقليمية في المستقبل.

٢٧-١٠ أحاطت اللجنة بالمعلومات الواردة في ورقة العمل WP/308، المُقدّمة من لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة.

٢٧-١١ لاحظت اللجنة إسهام اجتماعات المجلس الاستراتيجية الخارجية والزيارات الإقليمية في تعزيز كفاءة المنظمة وفعاليتها، وأعربت عن دعم هذه الاجتماعات كألية لتعزيز عملية التخطيط الاستراتيجي للمنظمة.

٢٧-١٢ أبرزت ورقة العمل WP/325، المُقدّمة من مجموعة ABIS Group¹، ومجموعة التناوب لأوروبا الوسطى CERG2^٣، وشيلي، ووفد دول الشمال الأوروبي في الايكاو NORDIACO3^٤، مزايا إنشاء مجموعات تناوب بهدف جعل التمثيل في الايكاو أكثر فعالية، ودعت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

(أ) الأخذ علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل هذه؛

(ب) الإعراب عن تقديرها لوجود مجموعات التناوب الحالية كوسيلة فعالة لضمان حصول عدد أكبر من الدول الأعضاء على فرصة العمل في المجلس؛

^٢ النمسا، وبلجيكا، وكرواتيا، وأيرلندا، ولكسمبورغ، وهولندا، والبرتغال، وسويسرا.

^٣ بلغاريا، وقبرص، والجمهورية التشيكية، واليونان، وهنغاريا، وليتوانيا، وبولندا، ورومانيا، وسلوفاكيا، وسلوفينيا.

^٤ الدانمرك، واستونيا، وفنلندا، وآيسلندا، ولاتفيا، والنرويج، والسويد.

(ج) تشجيع الدول الأعضاء التي تسعى للعمل في مجلس الإيكاو على إنشاء مجموعات تناوب جديدة أو الانضمام إلى مجموعات التناوب القائمة بالفعل؛

وقد سلّط الضوء على أنه من خلال مجموعات التناوب يتمكن عدد أكبر من الدول من متابعة أعمال المجلس والمشاركة فيها بشكل أوثق، مع تعزيز التنسيق والتعاون فيما بين الدول، فضلاً عن إتاحة الفرص لأعضاء المجلس.

أخذت عدة وفود الكلمة لدعم دور جماعات التناوب والاعتراف بها وتشجيع المشاركة في مثل هذه المجموعات. وبينما أيدت وفود أخرى ورقة العمل لا سيما بنودها الإجرائية (أ) و(ب) و(ج)، فقد حددت الحق لكل دولة من الدول الأعضاء في تقديم ترشيحها لانتخابات المجلس؛ وضرورة التنسيق مع التجمعات الإقليمية مع مراعاة الترتيبات الموضوعية لهم؛ وغياب جماعات التناوب في بعض الأقاليم كعوامل ينبغي أخذها في الاعتبار عند النظر في دور جماعات التناوب ووضعها.

وافقت اللجنة بناءً على ذلك على البنود الإجرائية (أ) و(ب) و(ج) أعلاه، والرجوع إلى المجلس لمواصلة دراسة دور جماعات التناوب ووضعها في أعمال المنظمة، مع الأخذ بعين الاعتبار التعليقات المُدلى بها.

البند ٢٨ من جدول الأعمال: مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"

١-٢٨ استعرضت اللجنة ورقة العمل WP/23 التي قدمها المجلس وتضمنت معلومات عن تأسيس مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" الخاصة بالإيكاو التي تهدف إلى تحقيق ما يلي: تقديم المساعدة إلى الدول في التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو والسياسات والخطط والبرامج بطريقة منسقة على المستوى العالمي؛ والنهوض بمستوى معالجة الشواغل البارزة في مجالي السلامة والأمن؛ وتشجيع وتنفيذ جميع أنشطة المساعدة التي تضطلع بها الإيكاو. وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بأعمال الإيكاو في إطار هذه المبادرة في منطقة أمريكا الوسطى والكاريبية، على النحو الوارد في ورقة العمل A39-WP/261 التي قدمتها سلفادور بدعم من دول أمريكا الشمالية والوسطى والكاريبية. واتفقت اللجنة على تأييد مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وتشجيع الدول والمنظمات الدولية والصناعة والجهات المانحة على تقديم دعمها لهذه المبادرة.

٢-٢٨ وفي ضوء المناقشة، اتفقت اللجنة على أن تقدم إلى الجلسة العامة القرار التالي بهدف اعتماده:

القرار ١/٢٨: مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"

إن الجمعية العمومية:

لما كانت المادة ٤٤ من اتفاقية الطيران الدولي المدني تنص على أنه ضمن غايات وأهداف الإيكاو العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي لكي تلبي احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والاقتصاد؛

ولما كانت المنظمة قد وضعت، من أجل تحقيق هذه الأهداف، أهدافاً استراتيجية بشأن السلامة وسعة وكفاءة الملاحة الجوية والأمن والتسهيلات والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي وحماية البيئة؛

وإذ تُذكّر بقرارات الجمعية العمومية العديدة، بما فيها القرارات ٥-٣٨ و ١١-٣٨ و ١٢-٣٨ و ١٥-٣٨ و ١٦-٣٨ و ١٧-٣٨ و ١٩-٣٣، تحث الدول على تعزيز تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو؛

وتُقدّر أن جميع الدول ينبغي أن تنفذ تنفيذاً فعالاً القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وسياسات المنظمة لكي تتمتع جميع الدول بشبكات نقل جوي تتسم بالسلامة والأمن والكفاءة والجدوى الاقتصادية والاعتبارات البيئية في قطاع النقل الجوي

بحيث تدعم التنمية المستدامة والازدهار الاجتماعي والاقتصادي، مما يؤدي في نهاية المطاف إلى خلق الصداقة والتفاهم والحفاظ عليهما فيما بين أمم العالم وشعوبه؛

ولما كانت نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وأنشطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران تواصل الإشارة إلى تعرض الكثير من الدول لصعوبات في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو؛

وإذ تُسَلِّم بأن الدول ليست قادرة دائماً على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية تنفيذاً فعالاً وفي الوقت المناسب وبالمعدل الذي اعتمده الإيكاو، وذلك نتيجة لتفاوت مستويات القدرات لامتثال بصورة مستمرة للقواعد والتوصيات الدولية؛

وتدرك أن المجلس وضع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب؛

وتدرك أن النجاح في تنفيذ مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب يعزّز شبكات النقل الجوي في الدول ويندرج في سياق تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة؛

وتدرك أن أفضل طريقة لتحقيق المزيد من التقدم في تحسين الطيران المدني، بما في ذلك الموارد البشرية والمالية الفعالة لتنفيذ أنشطة المساعدة المصممة لتناسب مع احتياجات كل دولة، يكون من خلال نهج تعاوني ومنسق بالشراكة مع جميع الجهات المعنية؛

وتقرّ بأن جميع آليات وأنشطة المساعدة التابعة للإيكاو لها هدف مشترك وهو دعم التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية والسياسات؛

تقرر ما يلي:

- ١- **تحث** جميع الدول على تأييد مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب؛
- ٢- **تحث** الدول الأعضاء على تحسين شبكات طيرانها المدني بواسطة المشاركة النشطة في أعمال الإيكاو والتنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وسياسات المنظمة لكي تعزز الازدهار المحلي والإقليمي المستدام ولكي تستفيد على نحو كامل من تحسين شبكة الربط الجوي العالمي؛
- ٣- **تطلب** من المجلس مواصلة تركيز أوساط الطيران على إسهام وقيمة الطيران على الصعيد العالمي من خلال دعم الجهود المبذولة في إطار مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب ومنشآت الطيران العالمية التابعة للإيكاو في المستقبل؛
- ٤- **تُكَلِّف** الأمانة العامة بتنسيق وتيسير وتنفيذ برامج المساعدة الشاملة، بالشراكة مع جميع الجهات المعنية، التي تساعد الدول الأعضاء في تحسين شبكات طيرانها المدني وقدراتها الخاصة بالمراقبة؛
- ٥- **تحث** الدول الأعضاء وقطاع الطيران والمؤسسات المالية والجهات المانحة وغيرها من الجهات المعنية على التنسيق والتعاون فيما بينها ومن خلال الإيكاو، ودعم تنفيذ أنشطة المساعدة بما يتماشى مع الأولويات العالمية والإقليمية التي أرسنها الإيكاو، ومن ثم تجنب ازدواجية الجهود؛
- ٦- **تحث** الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية على استخدام أدوات وخدمات صنع القرار القائمة على البيانات من أجل المساعدة في تحديد أوجه القصور في الطيران وتنفيذ مشروعات وبرامج الإيكاو ووضع الحلول وإعداد دراسات الجدوى، وتحديد التمويل اللازم لتيسير البحث عن الجهات المانحة والمستثمرة الممكنة؛

- ٧- **تشجّع** الدول الأعضاء على إدراج عناصر التدريب وبناء القدرات في مشاريعها لتطوير البنى الأساسية الخاصة بالطيران بغرض تعزيز سلطات الطيران المدني وقدراتها الإشرافية؛
- ٨- **تشجّع** الدول الأعضاء على إقامة الشراكات مع الدول الأعضاء الأخرى وقطاع الطيران والمؤسسات المالية والجهات المانحة والجهات المعنية الأخرى من خلال الإيكاو من أجل تعزيز شبكات طيرانها المدني وقدراتها الإشرافية؛
- ٩- **تشجّع** الدول الأعضاء على استخدام مؤتمرات الإيكاو للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية والاستفادة منها، باعتبارها منتدياً مفتوحاً للدول الأعضاء للتفاوض وإبرام اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية والمتعددة الأطراف، مما يساهم في تحسين روابط النقل الجوي وبالتالي تنمية السياحة والتجارة والاقتصادات الوطنية والعالمية؛
- ١٠- **تناشد** جميع الدول الأعضاء والشركاء المعنيين القادرين على تزويد الدول المحتاجة بالموارد المالية والفنية من أجل مساعدتها في تعزيز شبكات طيرانها المدني بواسطة تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية والوفاء بمسؤولياتها في مجال المراقبة؛
- ١١- **تُكلف** الأمانة العامة بمواصلة تعزيز آليات التنفيذ والتقييم المنسقة والشاملة من أجل مساعدة الدول في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وسياسات المنظمة وخططها وبرامجها؛
- ١٢- **تطلب** إلى الأمانة العامة التنسيق مع الدول والمنظمات الدولية وقطاع الطيران والجهات المانحة بشأن تنفيذ أنشطة المساعدة بواسطة إنشاء شراكات من خلال شبكة الإيكاو لتطوير الطيران؛
- ١٣- **تطلب** إلى الأمانة العامة الاتصال بالدول والمؤسسات المالية لتأمين دعمها من أجل تعزيز سلامة نظام الطيران العالمي وأمنه وكفاءته؛
- ١٤- **تحث** قطاع الطيران والمؤسسات المالية على وضع وتقديم إلى الإيكاو خطط عملها الخاصة من أجل دعم تنفيذ هذا القرار على النحو الكامل.

٢٨-٣ أحاطت اللجنة التنفيذية علماً بورقة العمل WP/348 التنقيح رقم ١، المقدمة من البرازيل التي تقترح فيها إنشاء قاعدة بيانات مركزية للدورات التدريبية على نطاق العالم، في إطار تحسين وتوسيع نطاق شبكة برنامج تدريب المتقدم والمبادرات ذات الصلة به مثل دليل التدريب في مجال الطيران والفهرس العالمي للدورات التدريبية في مجال الطيران.

٢٨-٤ واستعرضت اللجنة الورقة WP/218 التنقيح رقم ١، المقدمة من جزر كوك وفيجي وكيريباتي ونيوزيلندا وبابوا غينيا الجديدة وساموا وسنغافورا وتونغا وفانواتو، التي تلقي الضوء على مزايا إنشاء مكتب إقليمي فرعي يكون موقعه في منطقة المحيط الهادئ بغرض تقديم الدعم بصورة مباشرة إلى دول جزر منطقة المحيط الهادئ مع مراعاة وجود مكتب سلامة الطيران في المحيط الهادئ. وأيدت اللجنة فكرة أن ينظر المجلس في إجراء دراسة جدوى لإنشاء مكتب إقليمي فرعي في منطقة المحيط الهادي، غير أن الأمانة العامة أشارت إلى الحاجة إلى توفر موارد لإجراء الدراسة، وطلبت دعماً من الدول لتوفير الموارد البشرية والمالية والعينية المطلوبة.

٢٨-٥ وأحاطت اللجنة علماً بالوثيقة WP/105 المقدمة من سلوفاكيا، بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ويوروكنترول، التي ترى أن أنشطة بناء القدرات، سواء نظمتها

الإيكاو أو الدول أو المنظمات الإقليمية أو الصناعة، تؤدي دوراً هاماً في دعم جهود الدول الأعضاء لكي تنفذ الأحكام الدولية بكفاءة وعلى نحو مستدام. وتمت الإشارة إلى أن قرار الجمعية العمومية المقترح في الورقة WP/23 يغطي الإجراءات المقترحة في الوثيقة WP/105.

٦-٢٨ ونظرت اللجنة في الورقة WP/299 وأشارت إلى التقدم المحرز في إنشاء صندوق تنمية الموارد البشرية وبرنامج لإعارة اللذين تمولهما مساهمات طوعية واللذين يهدفان إلى تعزيز القدرات البشرية في قطاع الطيران المدني الأفريقي. واعتُبرت هذه المبادرة تطوراً محبباً ضمن مجمل الجهود المبذولة في إطار مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب.

٧-٢٨ وتم تسليط الضوء على ضرورة تطوير صندوق تنمية الموارد البشرية. كما تم التشديد على أن نجاح الصندوق واستمراره واستدامته تعتمد على تلقي المساهمات الطوعية.

٨-٢٨ وتمت مناقشة ورقة العمل WP/415 المقدمة من سلوفاكيا، بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني وبيروكنترول، وورقة العمل WP/446 المقدمة من جمهورية الدومينيكان، وورقة العمل WP/450 المقدمة من اليابان في إطار البند ١٤ من جدول الأعمال. أما ورقة العمل A39-WP/364 المقدمة من مصر فقد تمت مناقشتها في إطار البند ٢٢ من جدول الأعمال.

استراتيجية الحد من مخاطر الكوارث وآليات التصدي لها في قطاع الطيران

٩-٢٨ نظرت اللجنة في ورقة العمل A39-WP/24 المقدمة من المجلس و A39-WP/264 المقدمة من الولايات المتحدة، اللتين تتضمنان اقتراحات باستحداث نهج مؤسسي للاستجابة للآزمات في الإيكاو يمكن المنظمة من تخفيف آثار الكوارث التي يتعرض لها الطيران المدني الدولي. ودعت الاقتراحات إلى تأسيس نهج استراتيجي يهدف إلى تحسين قدرة الهياكل الأساسية للطيران المدني على الصمود في مواجهة الكوارث، في الوقت ذاته تأسيس نهج تكتيكي يختص على وجه التحديد بآزمات الطيران التي يمكن أن تلحق الضرر بسلامة الطيران المدني الدولي واستمراره. وأشارت اللجنة إلى أن الاستراتيجية الدولية للحد من الكوارث، كما يجسدها إطار سينداي للحد من مخاطر الكوارث للفترة ٢٠١٥-٢٠٣٠، تعكس تحولاً هاماً من التركيز التقليدي المتمثل في التصدي للكوارث إلى الحد من الكوارث وتسعى للترويج لثقافة منع حدوث الكوارث المتبعة من الأصل في الإيكاو. وأبرزت اللجنة أن أي إجراءات تتخذها الإيكاو يجب أن تتم بقيادة الدول المتضررة وبالتشاور معها نظراً لأن المسؤولية الأساسية للتصدي لهذه الأحداث تقع بصفة رئيسية على عاتق الدول.

١٠-٢٨ واستعرضت اللجنة الورقة A39-WP/280 المقدمة من اليابان، التي تعرض أفضل الممارسات التي اتبعتها اليابان في أعقاب الهزة الأرضية التي أحدثت أضراراً في المباني والتجهيزات الأخرى في مطار كوماموتو. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي تشجيع الدول على إعداد إجراءاتها بناء على التدابير المتخذة والدروس المستفادة من اليابان والدول الأخرى التي تعرضت لآزمات مشابهة.

١١-٢٨ وفي ضوء المناقشة، اتفقت اللجنة على أن تقدم إلى الجلسة العامة القرار التالي بهدف اعتماده:

القرار ٢/٢٨: استراتيجية الحد من مخاطر الكوارث وآليات التصدي لها في قطاع الطيران

إن الجمعية العمومية:

حيث إن المادة ٤٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص على أن أحد أهداف وغايات الإيكاو هو تعزيز التخطيط والتنمية في قطاع النقل الجوي الدولي من أجل تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد؛

وحيث إن الجمعية العامة للأمم المتحدة أيدت إعلان سنديا وإطار سنديا للحد من مخاطر الكوارث للفترة ٢٠١٥-٢٠٣٠ الذي اعتمد في مؤتمر الأمم المتحدة العالمي الثالث المعني بالحد من مخاطر الكوارث؛

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

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

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

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

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

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

تقرر ما يلي:

- ١- تحثّ الدول على الإقرار بالدور الهام لقطاع الطيران في سياق أنشطة الحد من مخاطر الكوارث على المستوى الوطني، بما في ذلك في خططها الاستراتيجية الخاصة بقطاع النقل الجوي؛
- ٢- تحثّ الدول على مراعاة أولويات الحد من مخاطر الكوارث مثلما وردت في إطار سنديا للحد من مخاطر الكوارث للفترة ٢٠١٥-٢٠٣٠ لدى وضع الخطط الوطنية للاستجابة لحالات الطوارئ، وكذلك في الشروط المحددة في خطط الاستجابة لحالات الطوارئ لمقدمي خدمات الطيران؛
- ٣- توَعز إلى المجلس بوضع سياسة للتصدي للأزمات واستراتيجية للحد من مخاطر الكوارث في قطاع الطيران؛
- ٤- توَعز إلى المجلس بمساعدة الدول في تنفيذ استراتيجيات الحد من مخاطر الكوارث في قطاع الطيران مع إعطاء الأولوية لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية؛
- ٥- تكلف الأمانة العامة بوضع آلية للإيكواو، بالتنسيق مع الدول المتأثرة والدول المجاورة لها، من أجل التصدي للأزمات وتقديم المساعدة؛
- ٦- تكلف الأمانة العامة بمواصلة العمل التعاوني في إطار منظومة الأمم المتحدة لضمان تقديم المساعدة المنسقة وذات الجودة العالية في الوقت المناسب لجميع الدول حيث تشكل الخسائر الناجمة عن الكوارث خطراً على صحة الأشخاص وقدرتهم على تحقيق التنمية؛

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

سياسة مطبوعات الإيكاو

٢٨-١٢ تضمنت ورقة العمل A39-WP/369 التي قدمتها كندا اقتراحاً بتوسيع نطاق الحق في استخدام وثائق الإيكاو مجاناً على شبكة الإنترنت دعماً لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وتأكيداً للجهود المبذولة في تطبيق القواعد والتوصيات الصادرة عن الإيكاو.

٢٨-١٣ وأحاطت اللجنة علماً بأن الإيكاو لا تزال ملتزمة تماماً بمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" ودعم الجهود المبذولة لمساعدة الدول في تطبيق القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو. وأشارت اللجنة أيضاً إلى أن هذا الاقتراح قد تكون له آثار مالية للفترة الثلاثية القادمة.

٢٨-١٤ وتوصي اللجنة التنفيذية بأن تطلب الجمعية العمومية من المجلس أن يقوم بتحليل هذا الاقتراح لإعطاء حق الاطلاع على وثائق الإيكاو مجاناً على شبكة الإنترنت وأن يقدم تقريراً عن ذلك إلى الجمعية العمومية في دورتها الأربعين.

البند ٢٩ من جدول الأعمال: خطة الأمم المتحدة حتى عام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة

٢٩-١ في إطار هذا البند من جدول الأعمال، استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/25 المقدمة من المجلس، التي تناول فيها ما أسهمت به أدوات وأنشطة النقل الجوي المطابقة لأحكام الإيكاو في خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، وشجع الدول على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وسياساتها وخططها وبرامجها التي تساهم في نهاية المطاف في تحقيق الأولويات الإنمائية الدولية، ولا سيما أهداف التنمية المستدامة. وتتضمن الورقة كذلك تقريراً عن الأنشطة التي قامت بها الإيكاو بهدف مساعدة دولها الأعضاء في هذا المسعى. وأشارت اللجنة إلى المساهمات الهامة التي جاءت بفضل النتائج المحققة في أهداف الإيكاو الاستراتيجية ومبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" ومنتدى الطيران العالمي للإيكاو في تحقيق خطة عام ٢٠٣٠؛ وأهابت بالدول أن تدرج الطيران كأحدى أولوياتها الرئيسية للتنمية الوطنية وأن تعزز مثل هذه الخطط بخطط رئيسية استراتيجية لقطاع النقل الجوي والطيران المدني؛ وأوعزت إلى الإيكاو أن تواصل النهوض بالشراكات ومساعدة الدول في تجسيد مساهمات الطيران في التنمية المستدامة. وأشارت اللجنة أيضاً إلى مختلف القضايا البيئية المرتبطة بأهداف التنمية المستدامة وتقدم العمل الذي تقوم به لجنة الإيكاو لحماية البيئة في بلوغ أهداف خطة عام ٢٠٣٠.

٢٩-٢ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A39-WP/194 المقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية، بتأييد من بوركينا فاسو والمملكة العربية السعودية وجنوب أفريقيا وفنزويلا، التي تعرض آخر تطورات مشروع لون (Loon)، وتدعو الدول ومقدمي خدمات الملاحة الجوية إلى استعراض المعلومات الواردة في كتاب الإيكاو عن هذا الموضوع AN13/22.1-16/42، وفي ضوء تلك المعلومات، استعراض إجراءاتها ووضع اتفاقات لضمان توافر تدابير أمانة للطيران الآمن. وأشارت اللجنة إلى أن هذه المبادرة تدعم بصفة مباشرة هدفي التنمية المستدامة التاسع والسابع عشر وشجعت المجلس على تأييد روح الورقة بتوسيع نطاق تغطيتها لجميع برامج الطيران التي تمثل للقواعد والتوصيات الدولية وتساعد في تحقيق أهداف التنمية المستدامة المتعلقة بتوفير خدمات الإنترنت لمناطق العالم التي لا تتوفر فيها هذه الخدمة بما يكفي.

٢٩-٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/240 التي أشارت إلى أن الموضوع قد تم إدراجه في إطار البند ٣٠ من جدول الأعمال: تعبئة الموارد.

٤-٢٩ ونظرت اللجنة في الورقة A39-WP/374 المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي بالنيابة عن المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية واتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي لطيران الأعمال والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعة الطيران والفضاء، بتأييد من الأرجنتين وبوركينا فاسو وغواتيمالا وسريلانكا وجنوب أفريقيا والمملكة العربية السعودية والمملكة المتحدة والولايات المتحدة التي عرضت تقرير "الطيران: مزايا تتجاوز الحدود" الذي أثبت كيف أن النقل الجوي الآمن والموثوق والميسور التكلفة يدعم العديد من أهداف التنمية المستدامة، ودعا الدول إلى الاستعانة بالتقرير وتوزيعه بغرض مناصرة مساهمات الطيران في أهداف التنمية المستدامة. وأحاطت اللجنة بالمعلومات المتضمنة في الورقة وشجعت الدول على الإقرار بالمنافع العالمية والإقليمية والوطنية للطيران من خلال تبني هذا المفهوم في الأطر والسياسات الإنمائية للنهوض بالتنمية المستدامة في قطاع الطيران بوصفه مصدرا للمنافع الاقتصادية والاجتماعية وغيرها.

٥-٢٩ وأحاطت اللجنة علما بالمعلومات الواردة في الورقة A39-IP/427 المقدمة من التحالف الدولي للطيران المستدام. وسلمت اللجنة بأن ورقتي العمل A39-WP/78 و A39-WP/140 المقدمتين من المجلس واتحاد النقل الجوي الدولي في إطار البندين ٣١ و ٣٩ والورقتين A39-IP/294 و A39-IP/305 المقدمتين من الهند واتحاد النقل الجوي الدولي تتضمن عددا من المراجع الهامة لأهداف التنمية المستدامة التي تدعم روح القرار المقترح.

٦-٢٩ وفي ضوء المناقشة، اتفقت اللجنة على أن ترفع إلى الجلسة العامة القرار التالي من أجل اعتماده:

القرار ١/٢٩: مساهمة الطيران في خطة عمل الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠

إن الجمعية العمومية،

إذ تسلّم بأن النقل الجوي يشكل محفزا للتنمية المستدامة وأنه بمثابة حبل نجاة لا غنى عنه لأقل البلدان نموا وعلى وجه الخصوص البلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، لربطها بالعالم الخارجي؛
وتسلّم بأن الترابط عن طريق النقل الجوي يكتسب أهمية بالغة للتجانس الاقتصادي والاجتماعي والإقليمي للدول الأعضاء وسكانها؛

وتسلّم بأن المنافع المتأتية من النقل الجوي لا يمكن تحقيقها إلا إذا توفرّ للدول نظام للنقل الجوي يتسم بالسلامة والكفاءة والأمان والجدوى الاقتصادية والنجاعة البيئية؛

ولما كانت مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" تهدف إلى مساعدة الدول في تنفيذ توصيات الإيكاو وقواعدها القياسية وخططها وسياساتها وبرامجها، كما تهدف إلى التصدي لشواغل السلامة والأمن الرئيسية بغرض كفالة حصول جميع الدول على المنافع الاجتماعية والاقتصادية التي يوفرها النقل الجوي؛

ولما كانت الجمعية العامة للأمم المتحدة اعتمدت "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠" التي تتضمن مجموعة من سبعة عشر هدفا عالميا مفضيا إلى التحول تدعمها ١٦٩ غاية توازن بين الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للتنمية المستدامة؛

وإذ تشير إلى أن نطاق وطموح خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ يستوجبان شراكة عالمية تجمع بين الحكومات والقطاع الخاص والمجتمع المدني ومنظومة الأمم المتحدة إلى جانب الجهات الفاعلة الأخرى بغرض تعبئة كافة الموارد المتاحة لتنفيذها؛

ولما كان تنفيذ أهداف الإيكاو الاستراتيجية في مجالات السلامة، وقدرات وكفاءة الملاحة الجوية، والأمن والتسهيلات، والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، وحماية البيئة، يسهم في بلوغ أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة؛

- ١- **تحث** الدول الأعضاء على أن تعترف بالإسهامات الكبيرة للطيران في التنمية المستدامة التي تتحقق من خلال تشجيع العمالة والتجارة والسياحة ومجالات التنمية الاقتصادية الأخرى على المستوى الوطني والإقليمي والعالمي، وكذلك من خلال تيسير تقديم الاستجابة المخصصة للأغراض الإنسانية والكوارث في حالات الأزمات والطوارئ المتعلقة بالصحة العامة؛
- ٢- **توجّه** المجلس والأمانة العامة، في حدود اختصاصات كل منهما، لأن يثبنا أن الإيكاو تواصل أداء مهام مناصرة الطيران من خلال رفع مستوى الوعي في الدول الأعضاء، بما في ذلك السلطات المعنية خارج قطاع النقل الجوي، ومنظومة الأمم المتحدة، ومجتمع المانحين وجميع الأطراف المعنية الأخرى، بشأن مساهمات الطيران في التنمية المستدامة وبلوغ أهداف التنمية المستدامة؛
- ٣- **تحث** الدول الأعضاء على أن ترتقي بنظم النقل الجوي فيها من خلال التنفيذ الفعال لتوصيات الإيكاو وقواعدها الدولية وسياساتها، مع العمل في الوقت ذاته على إدماج النقل الجوي ضمن أهم أولويات خططها الإنمائية الوطنية مشفوعاً بخطط استراتيجية محكمة لقطاع النقل الجوي، وخطط رئيسية للطيران المدني، بما يُفضي إلى بلوغ أهداف التنمية المستدامة؛
- ٤- **توجّه** الأمانة العامة أن تأخذ في الحسبان الاحتياجات والخصائص الخاصة لأقل البلدان نمواً، والبلدان النامية غير الساحلية، والدول الجزرية الصغيرة النامية؛ كما تم تحديدها في إطار الأمم المتحدة، عند تنسيق برامج المساعدة الرامية إلى تعزيز نظم النقل الجوي فيها، وإعطائها الأولوية وتيسيرها وتنفيذها؛
- ٥- **توجّه** الأمانة العامة لأن تواصل، حسب الاقتضاء، رصد واستعراض المساهمات المقدمة لبلوغ أهداف التنمية المستدامة من خلال تنفيذ أهداف الإيكاو الاستراتيجية وبرامج عملها؛
- ٦- **توجّه** الأمانة العامة لأن تكفل مشاركة الإيكاو، حسب الاقتضاء وبما يتواءم مع أهدافها الاستراتيجية، في الآليات المناسبة المصممة لدعم تنفيذ خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ لكي تعترف الدول الأعضاء بالطيران وإعطائه الأولوية في خططها الإنمائية؛
- ٧- **تطلب** إلى الأمانة العامة أن تعزز الشراكات القائمة وتبرم شراكات جديدة مع الدول الأعضاء، وصناعة الطيران، ومنظومة الأمم المتحدة، والمنظمات الدولية والإقليمية، والمؤسسات المالية، والمانحين والجهات المعنية الأخرى، لمساعدة الدول الأعضاء في النهوض بنظم النقل الجوي فيها بغرض الإسهام، في نهاية المطاف، في بلوغ أهداف التنمية المستدامة.

البند ٣٠ من جدول الأعمال: تعبئة الموارد

- ١-٣٠ في إطار هذا البند من جدول الأعمال، استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/26 المقدمة من المجلس، التي تضمنت معلومات عن سياسة الإيكاو لتعبئة الموارد الهادفة إلى استقطاب مساهمات طوعية كافية ومستدامة ويمكن التنبؤ بها بما يلبي رسالة المنظمة ويستكمل موارد الميزانية العادية ويساعد الدول من خلال تيسير حصولها على الأموال التي تمكنها من تعزيز شبكتها للنقل الجوي، كما استعرضت تقريراً عن الأنشطة المرتبطة بتعبئة الموارد. وأعربت اللجنة عن تقديرها لما تلقتته من مساهمات طوعية، وأوصت بأن تسعى الأمانة العامة إلى توطيد الشراكات الهادفة إلى تعبئة الموارد لأغراض التنمية المستدامة للطيران، وحثت الدول الأعضاء والمنظمات الدولية وصناعة الطيران والمانحين وجميع الجهات المعنية على أن تساعد الدول في تحسين شبكات النقل الجوي وأن تشارك في المساهمات الطوعية للإيكاو.
- ٢-٣٠ ورحبت اللجنة بمحتويات الورقة A39-WP/105 المقدمة من سلوفاكيا، نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني والبيروكترول، وأشارت إلى أن الموضوع قد نوقش من قبل بالفعل في إطار البند ٢٨ من جدول الأعمال "مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٣-٣٠ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/240، التي قدمتها مجموعة البنك الدولي، والتي تتضمن معلومات عن تيسير حصول الدول على التمويل بما يتيح لها تعزيز شبكات النقل الجوي، ومن ثم يدعم تحقيق أهداف خطة عام ٢٠٣٠. وأشارت اللجنة إلى الدور المحفز للنقل الجوي وحثت الدول الأعضاء على أن تعترف بهذا الأثر من خلال رفع مستوى أولوية قطاع النقل الجوي في إطار خططها الإنمائية الوطنية. وأشارت اللجنة كذلك إلى دعم البنك للدول الأعضاء في قطاع النقل الجوي وفقا لآليات التمويل المتبعة بالبنك ودعت الدول الأعضاء إلى أن تنظر في مراعاة قطاع النقل الجوي في استراتيجياتها الإنمائية عن طريق أطر الشراكة القطرية لكل منها.

٤-٣٠ وفي ضوء المناقشة، وافقت اللجنة على أن ترفع إلى المجلس القرار التالي لاعتماده:

قرار الجمعية العمومية ١/٣٠: تعبئة الموارد

إن الجمعية العمومية،

إذ تُسَلِّمُ بأن النقل الجوي يُشكِّلُ حافزاً للتنمية المستدامة وبأنه، بالرغم من أهميته الاقتصادية والاجتماعية، يتلقَّى تمويلًا محدوداً من آليات التمويل الدولية القائمة دعماً لتطوره؛

وُتُسَلِّمُ بأنَّ نجاح تنفيذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" يستوجب زيادة مستوى التمويل والاستثمارات بدعم من الدول الأعضاء كافة؛

ونظراً لأنه قد لا تكون لدى الدول الأعضاء، في حالات معينة، فرص الوصول إلى الموارد اللازمة لسدّ أوجه القصور التي تمّ الكشف عنها عبر برامج التدقيق التي تنفّذها الإيكاو ولتعزيز شبكات النقل الجوي في بلدانها؛

ولمّا كانت معظم البلدان النامية تواجه صعوبات في دخول العديد من الأسواق المالية، ولا سيّما أسواق رأس المال الأجنبي، لتمويل النمو المستدام للطيران المدني؛

ولمّا كان المجلس قد أنشأ، بالاستناد إلى الأهداف الاستراتيجية للإيكاو، صناديق ائتمانية محدّدة الغرض ومتعدّدة المانحين بهدف مساعدة الدول الأعضاء في النهوض بالطيران المدني؛

وتُذَكِّرُ بأنَّ العديد من قرارات الجمعية العمومية، بما فيها القرارات ٢-٣٨ و ٥-٣٨ و ٧-٣٨ و ١٥-٣٨ و ١٦-٣٧ و ١٧-٣٦ و ١٨-٣٦ و ١٥-٣٥ و ١-٣٣ و ٩-٣٣ و ١٣-٢٩ و ١٩-٢٢، تحثّ الدول والمنظمات الدولية والمؤسسات المالية على إقامة شراكات وتعبئة الموارد لأغراض المساعدة الفنية والتبرّع لصناديق الإيكاو؛

وتعترف بالمساهمات الملحوظة التي الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والإقليمية وشبّنى المانحين في صناديق الإيكاو ذات الصلة بتحقيق أهداف الإيكاو؛

وُتُسَلِّمُ بأنَّه من شأن سياسة تعبئة الموارد تتسم بالشمول ووضوح الغرض أن تعزّز من دعم الإيكاو للدول في تيسير الوصول إلى الموارد لتطوير نُظُم الطيران المدني بها؛

ولمّا كانت لدى الإيكاو سياسة بشأن تعبئة الموارد ترمي إلى تأمين مساهمات طوعية كافية وأكثر قابلية للتوقُّع ومستدامة تُيسِّر أداء مهمة المنظمة وتُكَمِّلُ ميزانية البرنامج العادي وتُساعد الدول في الحصول على التمويل بما يُعزّز سلامة وكفاءة وأمن شبكة النقل الجوي وجدواها الاقتصادية وصلاحياتها البيئية؛

تقرّر ما يلي:

- ١- **توجّه المجلس والأمانة العامة، كلٌّ في مجال اختصاصه، لتأمين مواصلة الإيكاو أداء دورها كداعية في مجال الطيران من خلال نشر الوعي فيما بين الدول الأعضاء ومنظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية والقطاع الخاص والجهات المانحة بفوائد تعبئة الموارد لأغراض الاستثمار في النمو المستدام لنُظُم النقل الجوي في الدول الأعضاء؛**
- ٢- **تحثّ الدول الأعضاء وقطاع الطيران والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية والجهات المانحة وغيرهم من الجهات المعنية على دعم تنفيذ أنشطة المساعدة بما يتماشى وخطط الطيران العالمية والإقليمية وأولوياتها التي حدّتها المنظّمة مع تقادي ازدواجية الجهود؛**
- ٣- **تطلب من الأمانة العامة إعداد مواد إرشادية لمساعدة الدول في إدراج أولوية قطاع الطيران في خطتها الإنمائية الوطنية والارتقاء بهذه الأولوية في تلك الخطط، مع تطوير خطط استراتيجية قوية لقطاع النقل الجوي وخطط رئيسية للطيران المدني؛**
- ٤- **تحثّ الدول الأعضاء على تأمين التمويل الوطني لأغراض النموّ المستدام للنقل الجوي وتشجّعها على التماس المساعدة من الإيكاو، عند الاقتضاء؛**
- ٥- **تحثّ الدول الأعضاء التي توفّر المساعدة الإنمائية الرسمية أن تقرّ بإسهامات الطيران القيمة في التنمية المستدامة من خلال النظر في تسخير الالتزامات وانفاق التدفقات المالية لتعزيز النقل الجوي في الدول التي تحتاج إلى ذلك وتشجّع الأمانة العامة على مساعدتها في تحقيق هذا المسعى؛**
- ٦- **تحثّ الدول الأعضاء كافة وقطاع الطيران والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية والمانحين وشبّات الجهات المعنية ممّن لديها القدرة، على مواصلة التبرّع لصناديق الإيكاو وإقامة الشراكات مع الدول التي تحتاج إلى ذلك بغية توفير الموارد المالية والفنية لمساعدتها في تطوير نُظُم الطيران المدني بها، بما في ذلك تحسين قدراتها على المراقبة؛**
- ٧- **توجّه المجلس والأمانة العامة، في نطاق اختصاصاتهما، لأن يستمرّ في تعزيز شراكات المنظمة مع المؤسسات المالية لإعطاء الأولوية أو لإدراج الطيران في خططها وبرامجها، وذلك بهدف تيسير حصول الدول على الأموال أو على التمويل لمشاريعها الإنمائية في مجال الطيران؛**
- ٨- **توجّه الأمانة العامة لوضع الاستراتيجيات والوسائل لتعبئة الموارد لدى الدول الأعضاء ومنظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية والقطاع الخاص والآليات ذات الصلة، بغية تقديم المساعدة للدول التي تحتاج إلى ذلك ولا سيّما أقلّ البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، في تعزيز نُظُم النقل الجوي بها عند الاقتضاء وبما يتوافق مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛**
- ٩- **توجّه الأمانة العامة للعمل مع المنظّمات الدولية بما يضمن تجسيد أولويات الطيران وما يتيح من فرص، على النحو المناسب، في المبادرات العالمية والإقليمية ذات الصلة بتعبئة الموارد لأغراض تطوير النقل الجوي؛**
- ١٠- **توجّه الأمانة العامة للعمل مع المنظّمات الدولية بما يكفل مواصلة مبادرات الإيكاو الخاصّة بتعبئة الموارد واندماجها ضمن إطارات التمويل والتنمية ذات الصلة.**

البند ٣١ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعرضة على نظر اللجنة التنفيذية

مساعدة الأسر

- ١-٣١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/32 المقدمة من المجلس والتي تضمنت تقريراً مرحلياً عن الإجراءات التي اتخذتها الإيكاو وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٨-١ المعنون "تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران

وأسرههم". وأعربت اللجنة عن تقديرها الكبير للجهود المبذولة من طرف المجلس في سبيل اعتماد توصية ضمن الملحق التاسع، المعنون "التسهيلات"، تقوم الدول الأعضاء بموجبها بوضع تشريع أو تنظيم و/أو سياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم. ووافقت اللجنة على أن يحل القرار المقترح في ورقة العمل A39-WP/32 محل القرار ٣٨-١،

٢-٣١ واستعرضت اللجنة ورقة العمل WP/247 المقدمة من طرف البرازيل والتي أشارت إلى أن التطور الذي يشهده النقل الجوي مصحوبا بظواهر اجتماعية أخرى مثل زيادة وعي المستهلك وسرعة تنقل الأخبار عبر مختلف وسائل الإعلام التقليدية وشبكات التواصل الاجتماعي ساهم في إلقاء الضوء على مسألة مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم. وأقرت ورقة العمل هذه بملاءمة الأحكام الصادرة عن الإيكاو في هذا السياق، ودعت الجمعية العمومية إلى النظر في إنشاء منتدى رسمي يخول للدول تبادل الخبرات في مجال مساعدة الأسر.

٣-٣١ ويعد تذكرها بأن أول توصية صادرة عن الإيكاو بشأن وضع الدول الأعضاء لتشريع أو تنظيم و/أو سياسات تدعم ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم قد أُدرجت ضمن الملحق التاسع المعنون "التسهيلات" في ٢٥/٢/٢٠١٦، وانفقت اللجنة على دعوة المجلس للنظر في عقد اجتماع عام للإيكاو بشأن موضوع مساعدة الأسر بعد عام ٢٠١٩ حتى يتسنى للدول اكتساب ما يكفي من الخبرة في هذا المجال.

٤-٣١ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/137 المقدمة من إيطاليا وماليزيا والمكسيك وإسبانيا، والتي ورد فيها أنه ينبغي أن يكون لدى الدول والمجتمع الدولي ما يكفي من سياسات وخطط لمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم. وفي حين نوهت اللجنة بالمبادرات الجديرة بالثناء التي قام بها المجلس في السنوات الأخيرة، بما في ذلك اعتماد توصية ضمن الملحق التاسع المعنون "التسهيلات" في عام ٢٠١٥ بخصوص وضع الدول لتشريع أو تنظيم و/أو سياسات تدعم ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، إلا أنها أعربت عن تأييدها لفكرة أنه يمكن التخفيف من معاناة الضحايا وأسرههم عبر تنفيذ مشغلي المطارات والطائرات لخطط مناسبة في هذا المجال كما هو موصى به في وثيقة "سياسة الإيكاو بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم" (الوثيقة 9998 Doc).

٥-٣١ وبعد اطلاعها على أنه قد تم إدراج سؤال بروتوكولي بشأن مساعدة الأسر ضمن النسخة المنقحة للأسئلة البروتوكولية للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، (السارية المفعول بدءاً من شهر يناير ٢٠١٧)، وافقت اللجنة على دعوة المجلس إلى مواصلة النظر في مقترح رفع التوصية ٨-٦ ضمن الملحق التاسع إلى قاعدة قياسية، بالإضافة إلى إعداد توصية بشأن ضرورة تنفيذ خطط مساعدة الأسر من طرف مشغلي الطائرات والمطارات بالشكل المناسب، بعد مراجعة نتائج عمليات التدقيق الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة.

٦-٣١ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/270 المقدمة من الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات، وانفقت على أن سياسة الإيكاو بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم (الوثيقة 9998 Doc)، ودليل مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم (الوثيقة 9973 Doc) بالإضافة إلى إدراج التوصية ٨-٦ ضمن الملحق التاسع، المعنون "التسهيلات"، في ٢٥/٢/٢٠١٦ قد حققت تقدماً كبيراً على المستوى العالمي في ما يخص مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم. ويعد تذكرها بأنه تم إدراج سؤال بروتوكولي حول مساعدة الأسر ضمن النسخة المنقحة للأسئلة البروتوكولية للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (السارية المفعول بدءاً من شهر يناير ٢٠١٧)، انفقت اللجنة على دعوة المجلس إلى مواصلة النظر في مقترح رفع التوصية ٨-٦ ضمن الملحق التاسع إلى قاعدة قياسية، بعد مراجعة نتائج عمليات التدقيق الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة.

٧-٣١ كما انفقت اللجنة أيضاً على تقديم القرار التالي للجلسة العامة لاعتماده:

القرار ٣١/١: مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسْرهم

إن الجمعية العمومية:

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

ولما كان ينبغي لدولة وقوع الحادث أن تتخذ الإجراءات اللازمة لتلبية أهم احتياجات المتضررين من حوادث الطيران المدني؛

ولما كان ينبغي أن ترمي سياسة منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) إلى العمل على أن تراعي وتلبي الإيكاو ودولها الأعضاء الحالة الذهنية والبدنية والمعنوية لضحايا حوادث الطيران المدني وأسْرهم؛

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

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

وتذكر بأحكام المادة ٢٨ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وبالقرار رقم ٢ الذي اعتمده مؤتمر مونتريال، والتي دعت جميعها إلى توفير مدفوعات مسبقة، بدون إبطاء، إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسْرهم؛

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

وإذ تضع في اعتبارها أن تنسيق القواعد التي تنظم تلبية احتياجات ضحايا حوادث الطيران المدني وأسْرهم يعد أيضا واجبا إنسانيا ومهمة من المهام التي يستطيع مجلس الإيكاو الاضطلاع بها وفقاً لأحكام المادة ٥٥ (ج) من اتفاقية شيكاغو؛

وتضع في اعتبارها أنه ينبغي للدول أن توفر حلا متجانسا لمعاملة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسْرهم؛

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

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

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

وتذكر بإصدار الإيكاو في عام ٢٠٠١ للكتاب الدوري رقم ٢٨٥ "إرشادات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسْرهم" 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 أقر في مارس ٢٠١٣ الوثيقة المعنونة "سياسات الإيكاو بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسْرهم" (Doc 9998)، وبإصدار "دليل تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسْرهم" (Doc 9973) في ديسمبر ٢٠١٣؛

وتلاحظ إدراج بند في عام ٢٠١٥ في الملحق التاسع لتقوم الدول بإعداد تشريعات وقواعد وسياسات لتقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسْرهم؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تناشد** الدول الأعضاء أن تؤكد مجدداً على التزامها بمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم؛
- ٢- **تحث** الدول الأعضاء على إعداد التشريعات والقواعد والسياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم، في ضوء سياسات الإيكاو الواردة في الوثيقة Doc 9998 والملحق التاسع، وعملاً بالمادة ٢٨ من اتفاقية مونتريال المحررة في ١٩٩٩/٥/٢٨ والقرار رقم ٢ الذي اعتمده مؤتمر مونتريال؛
- ٣- **تشجّع** الدول التي لديها تشريعات وقواعد وسياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم على استعراض هذه الوثائق، عند الضرورة، في ضوء سياسات الإيكاو الواردة في الوثيقة Doc 9998 وكذا المواد الإرشادية الواردة في الوثيقة Doc 9973؛
- ٤- **تحث** الدول الأعضاء على إخطار الإيكاو، عبر قائمة مراجعة الامتثال (CC) الواردة في النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات (EFOD) بمستوى تطبيق أحكام الملحق التاسع بشأن خطط مساعدة الأسر؛
- ٥- **تكلف** المجلس، لدى النظر في مستوى تطبيق خطط مساعدة الأسر من خلال قائمة مراجعة الامتثال، بإيلاء المزيد من الاهتمام لوضع قواعد وتوصيات دولية لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم؛
- ٦- **تعن** أن هذا القرار يحلّ محل القرار ٣٨-١.

الأوبئة وتطهير الطائرات من الحشرات

٣١-٨ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/84 المقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية، والتي تطرقت لضرورة أن تقوم الإيكاو بالتعاون مع المنظمة الصحية العالمية بإعداد أدوات إرشادية باستخدام نهج من ثلاثة عناصر إزاء إدارة مخاطر الأوبئة المحمولة عبر الطيران الدولي. وتضمن النهج الثلاثي مقترحاً بأن تعمل الإيكاو، بالتعاون مع منظمة الصحة العالمية، على إعداد معايير مستندة إلى الأداء فيما يخص جميع شروط التطهير من الحشرات، بما في ذلك أساليب التطهير غير الكيميائية أو الكيميائية. بالإضافة إلى وضع إرشادات محددة بشأن عناصر نموذج لتقييم المخاطر مستند إلى أسس علمية لكي تستخدمه الدول في تحديد ما إذا كان يتعين عليها فرض تطهير الطائرات فضلاً عن توفير وسيلة فعالة لتبادل المعلومات بشأن مكافحة ناقلات الأمراض وإجراءات عملية التطهير ووضعها في المطارات الدولية. وأشارت اللجنة إلى أن الأمانة العامة قد حققت تقدماً في الأعمال المتعلقة بمعايير الأداء واختبارات التطهير من الحشرات غير الكيميائي، وقامت بإعداد مسودة أولية لنموذج تقييم المخاطر ليتم استخدامه من طرف الدول لتحديد ما إذا كان عليها فرض تطهير الطائرات. كما قامت بوضع سجل لمكافحة ناقلات الأمراض على الموقع الإلكتروني للإيكاو لتسهيل تبادل المعلومات. وأعربت اللجنة عن إدراكها لفوائد هذا العمل والحاجة إلى التعاون الوثيق مع المنظمة العالمية للصحة بالإضافة إلى تفعيل التدابير التعاونية للوقاية وإدارة أحداث الصحة العامة في الطيران المدني.

٣١-٩ وعلى ضوء المناقشات، اتفقت اللجنة على تقديم القرار التالي للجلسة العامة لاعتماده:

القرار ٣١/٢: المعايير المستندة إلى الأداء والمواد الإرشادية بشأن تطهير الطائرات وإجراءات مكافحة ناقلات الأمراض

لما كانت حالات ظهور الأوبئة المحمولة بالناقلات قد دفعت الدول المتعاقدة في الآونة الأخيرة إلى فرض شروط للتطهير الكيميائي من الحشرات؛

ولما كانت منظمة الصحة العالمية لم تصدر بعد توصيات بشأن أساليب التطهير من الحشرات غير الكيميائية؛

وحيث إنه ظهرت أدلة قوية تفيد بأن المواد الكيميائية أصبحت أقل فعالية في مكافحة الأمراض المحمولة بالناقلات بسبب مقاومة الحشرات للمواد الكيميائية؛

وحيث إن غياب أساليب تطهير غير كيميائية من الحشرات توصي بها منظمة الصحة العالمية قد جعل الدول المتعاقدة تواصل اشتراط أساليب التطهير الكيميائية حصراً؛

وحيث إنه بالرغم من أن الدورات السابقة للجمعية العمومية شجعت على إعداد معايير مستندة إلى الأداء فيما يخص شروط التطهير من الحشرات، بالتعاون مع منظمة الصحة العالمية، ولم يُحرز تقدم كافٍ في هذا الصدد؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تكلف** المجلس بالتواصل مع منظمة الصحة العالمية من أجل إعداد:
 - أ) معايير مستندة إلى الأداء لتقييم جميع أساليب التطهير من الحشرات، بما في ذلك أساليب التطهير غير الكيميائية من الحشرات؛
 - ب) توصيات بشأن أساليب التطهير من الحشرات غير الكيميائية؛
 - ج) إرشادات عن عناصر نموذج تقييم للمخاطر مستند إلى أسس علمية لكي تستخدمه الدول المتعاقدة في تحديد ما إذا كانت ستستخدم تدابير لمكافحة ناقلات الأمراض تشمل على سبيل الذكر لا الحصر تطهير المطارات من الحشرات.
- ٢- **تحث** الدول المتعاقدة على فرض برامج لمكافحة الحشرات حول المطارات والمرافق المتصلة بها، من أجل تدارك الحاجة إلى فرض شروط لتطهير الطائرات من الحشرات؛
- ٣- **تحث** الدول الأطراف على تشجيع المطارات على الإبلاغ في سجل الإيكاو لمكافحة ناقلات الأمراض في المطارات ومواصلة تحديث معلوماتها في السجل؛
- ٤- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم إلى دورتها المقبلة تقريراً عن تنفيذ هذا القرار؛
- ٥- **تعلم** أن هذا القرار يحلّ محلّ قرارها ٣٧-١٤.

برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران

٣١-١٠ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/33 ووافقت عليها، وهو ورقة مقدمة من الأمانة العامة، وتتضمن آخر مستجدات برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران. وقد أُلقت الورقة الضوء على عمل الإيكاو مع الدول والمنظمات الدولية وقطاع الطيران والأوساط الأكاديمية لخلق وعي أكبر بالنقص الذي يهدد القطاع في مجال الموارد البشرية ولتعزيز المساواة بين الجنسين في مجال الطيران ومساعدة مجتمع الطيران بأسره على استقطاب وتدريب الجيل القادم من المهنيين العاملين في قطاع الطيران والمحافظة عليهم. وأعربت اللجنة عن إدراكها لأهمية هذه المبادرة وشجعت الدول والمنظمات الدولية وقطاع الطيران والأوساط الأكاديمية على المشاركة في مساعدة الإيكاو عبر توفير الموارد بما فيها الموارد البشرية والمالية والبيانات بسبب عدم تغطية ميزانية البرنامج العادي لفترة الثلاث سنوات المقبلة لهذا البند.

٣١-١١ وعلى ضوء المناقشات، اتفقت اللجنة على تقديم القرار التالي إلى الجلسة العامة لاعتماده:

القرار ٣/٣١: الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران

إن الجمعية العمومية:

إذ تُسَلِّم بأن الطيران هو قطاع صناعي متنامٍ يُعد حاسماً لتعزيز التواصل على الصعيد العالمي في حين يدعم التنمية الاقتصادية والنمو في شتى أنحاء العالم؛

وتُقر بأنه من أجل تلبية الاحتياجات المتنامية للطيران وضمان التشغيل الآمن والفعال لشبكة النقل الجوي، ثمة حاجة إلى مهنيين مؤهلين وأكفاء في مجال الطيران؛ وكذلك تنوع القوى العاملة في مجال الطيران؛

وترى أنه، لتلبية الاحتياجات الحالية والمقبلة من الموارد البشرية، من المهم للدول وقطاع الطيران إشراك الجيل القادم من مهنيي الطيران؛

وتشير إلى أن الشراكات بين الحكومات والمنظمات الإقليمية وقطاع الطيران والمنظمات التعليمية تتسم بالأهمية لاجتذاب الجيل القادم من مهنيي الطيران وتعليمهم والاحتفاظ بهم؛ مع مراعاة المساواة بين الجنسين؛

تُقرر ما يلي:

١- تحثّ الدول الأعضاء على العمل مع مجتمع الطيران لتحديد احتياجاتها من الموارد البشرية الطويلة الأجل ووضع استراتيجيات لاجتذاب مهنيي الطيران وتعليمهم والاحتفاظ بهم في هذا القطاع؛ مع مراعاة المساواة بين الجنسين؛

٢- تُشجّع سلطات الطيران المدني على التواصل مع الهيئات التعليمية الحكومية والعمالية وشبكة برنامج تدريب المتقدم (TPP) وقطاع الطيران لوضع استراتيجيات للترويج للطيران وتنمية قدرات مهنيي الطيران والحفاظ عليهم داخل الدول؛

٣- تُشجّع الدول الأعضاء على تسهيل الإجراءات الإدارية لإتاحة المجال أمام تدفق المهنيين بحرية عبر الحدود، وذلك من خلال الإرشادات وممارسات التقييم المتفق عليها دولياً من أجل الاعتراف المتبادل بالمؤهلات والتراخيص؛

٤- تكلف المجلس بأن يضمن أن تواصل الإيكاو اضطلاعها بدور قيادي في تيسير التواصل والتعاون مع الدول وقطاع الطيران للمساعدة في تحديد التنبؤات ووضع الاستراتيجيات وتبادل أفضل الممارسات وتخطيط الأدوات القياسية والمبادئ التوجيهية، وذلك لإشراك وتنقيف الجيل القادم من مهنيي الطيران؛

٥- تُشجّع الدول الأعضاء على الترويج لاتباع أفضل الممارسات التي تركز على تلبية الاحتياجات وتحقيق القيم الخاصة بالجيل القادم من مهنيي الطيران لضمان إنتاجية العاملين وأدائهم وتوظيفهم والاحتفاظ بهم وسلامتهم؛

٦- تُشجّع الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات الأكاديمية وقطاع الطيران على دعم برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران كواحد من العناصر الأساسية لبناء القدرات، وذلك من خلال توفير الخبرات الفنية والإرشادات والموارد (البشرية والمالية وغيرها) للمساعدة على تحقيق أهداف البرنامج.

١٢-٣١ وأشارت اللجنة إلى ورقة العمل A39-WP/329 المقدمة من الجمهورية الدومينيكية والتي تقترح فيها وضع خطة عمل تستخدمها الدول كنموذج لإعداد استراتيجيات لربط السلطات المعنية بالطيران المدني بالمؤسسات التعليمية. كما أشارت اللجنة إلى الحاجة إلى المزيد من الموارد، سواء منها ما يتعلق بالتمويل أو بتوفير الخبراء، للتمكن من تنفيذ الأنشطة المقترحة في هذا المجال.

١٣-٣١ وقدّمت الإمارات العربية المتحدة ورقة المعلومات A39-WP/457 كما قدّمت الجمهورية الدومينيكية ورقة المعلومات A39-WP/458.

برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين: تعزيز مشاركة المرأة في قطاع الطيران العالمي

١٤-٣١ استعرضت اللجنة ورقة العمل WP/78 التي تقدم اقتراحاً من المجلس يهدف إلى إعداد برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين. وتهدف هذه المبادرة الهامة إلى إشراك الإيكاو والدول في الاستفادة من الإنجازات التي تم تحقيقها سابقاً من أجل

اتخاذ خطوات فعالة نحو وضع إطار عام يمكن من خلاله للإيكاو وقطاع الطيران الدولي تحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة.

١٥-٣١ ومن المتوقع أن تأخذ هذه المبادرة في الاعتبار التطورات الأخيرة في مسألة المساواة بين الجنسين، مثل الهدف الخامس من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، والمتعلق بالمساواة بين الجنسين وتمكين المرأة.

١٦-٣١ ومن المتوقع أيضاً أن يستمر التركيز على الحاجة لسد الفجوة في المهارات وعلى تبادل أفضل الممارسات والنماذج في مجال المساواة بين الجنسين. وشددت اللجنة على أنها من شأن التقدم المحرز في مجال المساواة بين الجنسين داخل مجتمع الطيران أن يساهم في دعم تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة بخصوص المساواة بين الجنسين.

١٧-٣١ واختتمت اللجنة مناقشاتها بالإشارة إلى أن الأنشطة الواردة في ورقة العمل WP/78 بشأن المساواة بين الجنسين مرتبطة بالمبادرات ذات الأولوية والإجراءات المستقبلية المحددة لفترة الثلاث سنوات القادمة في مجال الموارد البشرية والواردة في ورقة العمل WP/74. كما أنها ترتبط أيضاً بالأنشطة المرتقبة بخصوص الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران الواردة في ورقة العمل WP/33. وتم التشديد على مبدأ المساواة بين الإناث والذكور وبين الرجال والنساء جميعاً في مجال الحصول على التعليم وتطوير المهارات والكفاءات. كما تمت الإشارة أيضاً إلى أنه يجب إيلاء الأهمية القصوى عند تعيين موظفي الإيكاو إلى ضرورة الحصول على أعلى مستوى ممكن من الكفاءة والقدرة والنزاهة.

١٨-٣١ وعلى ضوء المناقشات، اتفقت اللجنة على دعوة الجمعية العمومية إلى الموافقة على مقترح برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين والإجراءات ذات الصلة الواردة في الجزء الثاني من ورقة العمل WP/78. كما اتفقت اللجنة على تقديم القرار التالي إلى الجلسة العامة لاعتماده، والذي سيحل محل القرار A36-27:

القرار ٤/٣١: "برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين": تعزيز مشاركة المرأة في قطاع الطيران العالمي

إن الجمعية العمومية،

إذ تدرك أن النساء يمثلن نصف سكان العالم؛

وتقرّ بأنه في الدورة الاستثنائية الثالثة والعشرين للجمعية العامة للأمم المتحدة التي عُقدت في يونيو ٢٠٠٠، وخلال استعراض تنفيذ "إعلان ومنهاج عمل بيجين" اللذين اعتمدهما المؤتمر الدولي الرابع بشأن المرأة في سبتمبر ١٩٩٥، التزمت الحكومات بمواصلة الإجراءات لتسريع تنفيذ منهاج العمل وضمان التنفيذ الكامل للالتزامات فيما يتعلق بالمساواة بين الجنسين والتنمية والسلام.

وترى أن قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة A/RES/69/151، الذي اعتمد في ١٨/١٢/٢٠١٤، يبرز الحاجة التي أثّرت في القرارات السابقة بشأن "تعزيز الترتيبات المؤسسية لدعم المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة" ويدعو جميع الجهات الفاعلة، بما في ذلك وكالات الأمم المتحدة المتخصصة والقطاع الخاص، إلى تكثيف وتسريع الإجراءات المتخذة لتنفيذ إعلان ومنهاج عمل بيجين بشكل شامل وفعال.

وتشير إلى أنه في شهر سبتمبر ٢٠١٥، وخلال انعقاد مؤتمر قمة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠١٥، اجتمع زعماء العالم في مقر الأمم المتحدة بنيويورك لاعتماد خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ حيث تعهدت بموجبه دولهم بإقامة شراكة عالمية جديدة للحدّ من الفقر المدقع وتحديد مجموعة من الأهداف والغايات التي تُعرف باسم "أهداف التنمية المستدامة"، علماً بأن الهدف الخامس منها ينص على تحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين جميع النساء والفتيات؛

وترحب بنتائج اجتماع قادة العالم بشأن المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة: الالتزام بالعمل، المنعقد في سبتمبر ٢٠١٥، حيث التزم أكثر من ٨٠ قائداً من القادة العالميين بالقضاء على التمييز ضد المرأة باتخاذ المزيد من التدابير وتحقيق المزيد من الأهداف لتعجيل عملية تمكين المرأة وتحقيق المساواة بين الجنسين؛

وترحب أيضاً بأن موضوع المرأة الذي حددته الأمم المتحدة لليوم الدولي للمرأة لعام ٢٠١٦ - "تحقيق المناصفة في العالم بحلول عام ٢٠٣٠: "النستحث الخطي" من أجل المساواة بين الجنسين"، كمبادرة جاءت في الوقت المناسب لمساعدة قادة الدول على تعزيز التزاماتهم بمسألة المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة ومضاعفة الزخم لتحقيق التنفيذ الفعال؛

وتشدد على أنه، في عام ٢٠١٦، وبعد مرور ٢١ عاماً على اعتماد إعلان ومنهاج عمل بيجين، لا يزال مستوى عدم المساواة بين النساء والرجال مرتفعاً في مجالات حيوية تشمل، على سبيل المثال لا الحصر، إمكانية الحصول على فرص عمل لائقة وسدّ الفجوة في الأجور بين الجنسين؛

وتشير إلى قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٣٦-٢٧: المساواة بين الجنسين، لا سيما الفقرة ١ (ب) من منطوق هذا القرار، التي تنصّ على "أن تواصل الإيكاو بذل كل الجهود من أجل تحقيق المساواة والإنصاف بين الجنسين مع الالتزام الكامل بمبدأ التمثيل الجغرافي العادل؛"

وتشير أيضاً إلى "منهاج عمل بيجين" لعام ١٩٩٥، الذي حثّ في إطاره الأمين العام للأمم المتحدة المنظمات الدولية والوكالات المتخصصة للأمم المتحدة، مثل الإيكاو، على وضع البرامج لتحقيق هدف إقامة التوازن بين الجنسين بنسبة ٥٠/٥٠ على جميع المستويات؛

وترحب بما حققته الإيكاو والدول من إنجازات بناءً على قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٣٦-٢٧؛

وتقرّ بأن التعيينات في الأمانة العامة للإيكاو تستند إلى مبدأ الجدارة، مع إيلاء الاهتمام الواجب لأهمية تعيين موظفين على أوسع نطاق جغرافي ممكن وضمان المساواة في تمثيل الجنسين؛

وتسلّم بأنه، على الرغم من التحديات القائمة، ينبغي أن تواصل الإيكاو تركيز اهتمامها أكثر على مسألة حقوق المرأة والمساواة بين الجنسين من خلال الدور الذي تضطلع به فيما يخص تحقيق أهداف وإعلان ومنهاج عمل بيجين والهدف الخامس من أهداف التنمية المستدامة التي وضعتها الأمم المتحدة.

تقرّر ما يلي:

١- **تؤكد** مجدداً التزامها بتعزيز المساواة بين الجنسين والنهوض بوضع المرأة من خلال العمل على دعم تحقيق الهدف الخامس من أهداف التنمية المستدامة التي وضعتها الأمم المتحدة: تحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين جميع النساء والفتيات، بما في ذلك السعي لتحقيق الهدف الطموح المتمثل في نسبة ٥٠/٥٠ (بين الرجال والنساء) بحلول عام ٢٠٣٠ على جميع مستويات الوظائف من الفئة الفنية والفئات العليا في قطاع الطيران العالمي؛

٢- **وتحثّ** الدول ومؤسسات الطيران الإقليمية والدولية وقطاع الطيران الدولي على أداء دور قيادي قوي وحاسم والالتزام بالنهوض بحقوق المرأة واتخاذ ما يلزم من إجراءات لتعزيز المساواة بين الجنسين من خلال دعم السياسات، وكذلك عملية وضع وتحسين البرامج والمشاريع من أجل تحقيق التقدم الوظيفي للنساء في الهيئات الرئاسية والفنية والأمانة العامة للإيكاو وقطاع الطيران العالمي؛

٣- **وتحثّ** الدول، في إطار الالتزامات الوطنية بالمساواة بين الجنسين، على التعاون مع الإيكاو من خلال تبادل أفضل الممارسات والعمل بالشراكة مع الإيكاو بشأن البرامج والمشاريع الرامية إلى تعزيز دور المرأة في قطاع الطيران وتشجيع المرأة

على مواصلة تطوير عملها الوظيفي في مجال الطيران، بما في ذلك تشجيعها على ممارسة العمل الوظيفي في مجال الطيران من جانب الوزارات الحكومية المسؤولة عن التعليم العالي؛

٤- **وتكثف** الأمانة العامة بأن تُيسر أعمال الإيكاو من خلال إعداد "برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين" بحلول منتصف عام ٢٠١٧ على أن يكون هدفه الرئيسي تيسير وتنسيق البرامج والمشاريع الموجهة وإعداد تقارير منتظمة عن التقدم المحرز نحو بلوغ هدف المساواة بين الجنسين بحلول عام ٢٠٣٠، لا سيما فيما يخص الوظائف من الفئة الفنية والفئات العليا، في الإيكاو وفي الدول وقطاع الطيران العالمي؛

٥- **وتطلب** إلى الأمانة العامة أن تُقدم سنوياً إلى المجلس تقريراً عن التدابير المتخذة والتقدم المحرز في النهوض بالمساواة بين الجنسين على جميع مستويات فئات الموظفين في الأمانة العامة للإيكاو، وعن الإحصاءات بشأن المساواة بين الجنسين في مجال الطيران، ضمن حدود ما يتوافر منها بصورة طوعية، في الدول وقطاع الطيران الدولي؛

٦- **تُعلن** أن هذا القرار يحلّ محلّ قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٧.

الجزء الثاني

محضر

اللجنة التنفيذية

محضر الجلسة الأولى

(الأربعاء، ٢٨ سبتمبر ٢٠١٦، الساعة ٩,٠٠)

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 من جدول الأعمال سيُنَاقش في جلسة مغلقة، يقتصر الحضور فيها على وفود الدول الأعضاء في الإيكاو.

البند ١٠ من جدول الأعمال: الاشتراكات المتأخرة

الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة

- ٢- عرضت الأمينة العامة ورقة العمل WP/61 Revision No. 1 (مع الإضافة رقم ١ (Addendum No. 1))، التي تناولت الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة. وقدمت الورقة معلومات عما يلي: حالة الاشتراكات المتأخرة، ووضع الدول الأعضاء التي تم تعليق حقها في التصويت؛ والأثر المترتب على التأخر في تلقي الاشتراكات؛ والتدابير الخاصة بمعالجة الاشتراكات المتأخرة؛ وخطة الحوافز المشجعة على تسوية الاشتراكات التي طال تأخرها. وضمت الإضافة رقم ١ لهذه الورقة صيغة محدثة من المرفق (ج) تتعلق بالدول الأعضاء التي تم تعليق حقها في التصويت اعتباراً من ٢٦ سبتمبر ٢٠١٦.
- ٣- وفي إشارة إلى الفقرة ٢-٣ من الورقة المتعلقة بآثار عدم سداد الاشتراكات أو التأخر في سدادها على التدفق النقدي للمنظمة، أبرزت الأمينة العامة أن إجمالي الاشتراكات غير المسددة حتى ١٩ سبتمبر عام ٢٠١٦ بلغ ١٢,٥ مليون دولار كندي. وهو مبلغ يشكل ١,٢ ضعف رصيد صندوق رأس المال العامل (٨ مليون دولار أمريكي). ومن حيث الالتزامات المعلقة، فقد مثلت نحو ١٤ في المائة من الميزانية المقررة للإيكاو لعام ٢٠١٦.

٤- وبالإشارة إلى الفقرة ٣ بشأن التدابير التي اتخذتها الإيكاو لتشجيع الدول الأعضاء على سداد اشتراكاتها السنوية المقررة في الوقت المناسب، ذكرت الأمينة العامة بأنها أصدرت كتاباً موجهة من المنظمة ثلاث مرات في السنة لإبلاغ الدول الأعضاء بحالة اشتراكاتها. وبالإضافة إلى ذلك، منذ نوفمبر ٢٠١٥، أرسلت كشوف حساب إلكترونية شهرية إلى الدول الأعضاء التي لديها أرصدة غير مسددة. وفضلاً عن ذلك، كانت الدول الأعضاء قادرة على التحقق من حالة المساهمات عبر الإنترنت من خلال موقع ويب محمي بكلمة سر. وشددت الأمينة العامة على أنها كانت قد أرسلت قبل انعقاد الدورة التاسعة

والثلاثين للجمعية العمومية كتاباً إلى كل دولة من الدول الأعضاء التي كانت معرضة لاحتفال فقدان حقوقها في التصويت، ونهت هذه الدول إلى عواقب عدم السداد، وحثتها على الوفاء بالتزاماتها المالية تجاه المنظمة. وأعربت عن سرورها بأن تعلن أن دولتين (جيبوتي وكيريباتي) قدما في وقت لاحق مقترحات لإبرام اتفاقات لتسوية المتأخرات. وشددت الأمانة العامة على استمرار الإيكاو في تحصيل بعض المتأخرات المستحقة منذ زمن طويل من الدول التي لم تسدد أي مدفوعات منذ عدة سنوات.

٥- فيما يتعلق بالمرفق (ج) المحدث الوارد في الإضافة رقم ١ إلى الورقة، ذكرت الأمانة العامة أنه حتى ٢٦ سبتمبر ٢٠١٦، ظلت امتيازات التصويت لـ ١٣ دولة من الدول الأعضاء معلقة بموجب المادة ٦٢ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، مقارنة بـ ١١ دولة عضواً في وقت انعقاد الجمعية العمومية الماضية في عام ٢٠١٣. وسيجري الإخطار بأي تغييرات قد تطرأ على حالة امتيازات التصويت خلال الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية عن طريق إضافات أخرى إلى ورقة العمل WP/61 Revision No. 1.

٦- ثم استرعت الأمانة العامة الانتباه إلى مشروع القرار ١/١٠ ("اضطلاع الدول الأعضاء بالالتزامات المالية تجاه المنظمة والإجراءات التي يجب اتخاذها حيال الدول التي لا تفي بتلك الالتزامات") الوارد في المرفق (د) بورقة العمل WP/61 Revision No. 1، الذي اقترح فيه إدخال التغييرات التالية على قرار الجمعية العمومية ٣٨-٢٤:

• إدخال تعديل على الفقرة ٢ من الديباجة بحيث يشار إلى المادة ٦-٥ من النظام المالي للإيكاو بعبارة "المادة ٥-٦ (أ)"، وتُدرج إشارة إلى المادة ٥-٦ (ب) في النهاية، من خلال إضافة عبارة "والمادة ٥-٦ (ب) التي تنص على أنه اعتباراً من ١ يناير من السنة المالية التالية، يُعتبر أي رصيد غير مدفوع رصيداً متأخراً لمدة سنة؛"

• إدخال تعديل على فاتحة منطوق القرار بحيث تُدرج عبارة "اعتباراً من ٢٠١٧/١/١" في نهايتها؛

• إدخال تعديل على الفقرة ٦ من منطوق القرار بحيث تُدرج عبارة "والمبالغ المستحقة بموجب هذه الاتفاقات" في نهايتها؛

• إدخال تعديل على الفقرة ١٠ (ج) من منطوق القرار ["فقدان المواطنين أو النواب أهلية الترشيح للمكاتب المنتخبة"] بحيث تصبح "فقدان المرشحين أو الممثلين أهلية الترشيح لأي منصب يُشغل بالانتخاب؛"

• إدخال تعديل على الفقرة ١٢ من منطوق القرار بحيث تُدرج عبارة "وعن حالات عدم الأهلية للترشح للانتخاب في المجلس واللجان والهيئات بموجب الفقرة ١١" بعد عبارة "بموجب الفقرتين ٦ و٧".

٧- ونظراً إلى عدم وجود تعليقات، وافقت اللجنة على دعوة الجمعية العمومية إلى أن تحيط علماً بالتقدم المحرز في تحصيل الاشتراكات التي طال تأخرها؛ وأن تعتمد مشروع القرار ١/١٠ الوارد في المرفق (د) بالوثيقة P/43 Revision No. 1.

٨- شكر الرئيس كل الدول الأعضاء التي سددت اشتراكاتها في الوقت المحدد، والدول التي تبذل كل جهد لسداد المتأخرات المستحقة عليها عبر إبرام اتفاقات مع الإيكاو 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

- ٩- وافقت اللجنة على التقرير الشفهي الذي اقترحه الرئيس لتقديمه إلى الجلسة العامة بشأن البند ١٠ من جدول الأعمال.
- ١٠- رُفعت الجلسة في الساعة ٠٩,٢٠ لتمكين اللجنة من الانعقاد كجلسة عامة، ومواصلة المداولات بشأن هذه المسألة وغيرها من بنود جدول الأعمال.

محضر الجلسة الثانية

(الأربعاء، ٢٨ سبتمبر ٢٠١٦، الساعة ١٤,٣٠)

المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ١١ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥
- ٢- البند ١٢ من جدول الأعمال: اقتراح إدخال تعديل على المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو من أجل زيادة عضوية المجلس
- البند ١٣ من جدول الأعمال: اقتراح إدخال تعديل على المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو من أجل زيادة عضوية لجنة الملاحة الجوية
- اقتراح تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي من أجل زيادة عضوية المجلس
- ورقة مقدمة من إندونيسيا
- اقتراح إدخال تعديل على المادة ٥٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي من أجل زيادة عضوية لجنة الملاحة الجوية
- ٣- رسالة فيديو مسجلة مسبقاً من سيجولين رويال، الوزيرة الفرنسية للبيئة والطاقة والبحر، والرئيسة الجديدة للدورة الحادية والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ
- ٤- البند ٢٠ من جدول الأعمال: حماية البيئة - ضوضاء الطائرات - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ
- البند ٢١ من جدول الأعمال: حماية البيئة - انبعاثات محركات الطائرات التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ
- الطيران المدني والبيئة
- الاتجاهات الحالية والمستقبلية للضوضاء والانبعاثات الناجمة عن الطائرات
- تقرير عن برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية
- البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي
- ورقة قدمتها سلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)
- ورقة مقدمة من غواتيمالا تمثل الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)
- ورقة مقدمة من كندا
- ورقة مقدمة من جمهورية كوريا
- ورقة مقدمة من الولايات المتحدة
- ورقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)
- ورقة معلومات مقدمة من الأرجنتين
- ورقة معلومات مقدمة من إندونيسيا

- ورقة معلومات مقدمة من جمهورية كوريا
 - ورقة معلومات مقدمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI)
 - ورقة معلومات مقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)
- ٥- البند ٢٢ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ
- [القسم الخاص بتغير المناخ بدون موضوع الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق]
- الطيران المدني والبيئة
 - الاتجاهات الحالية والمستقبلية للضوضاء والانبعاثات الناجمة عن الطائرات
 - أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران
 - خطط العمل الطوعية للدول بشأن أنشطة الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون
 - تقرير عن برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية
 - البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ
 - ورقة قدمتها سلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)
 - ورقة قدمتها الجمهورية الدومينيكية نيابة عن الدول الأعضاء الـ ٢٢ في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)
 - ورقة قدمتها تسع من دول وسط أفريقيا مستفيدة من المشروع المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي
 - ورقة مقدمة من كندا
 - ورقة مقدمة من كينيا
 - ورقة مقدمة من إندونيسيا
 - ورقة مقدمة من الولايات المتحدة
 - ورقة مقدمة من بوركينا فاسو
 - ورقة مقدمة من مصر
 - ورقة مقدمة من المكسيك
 - ورقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)
 - ورقة معلومات مقدمة من الهند
 - ورقة معلومات مقدمة من إندونيسيا
 - ورقة معلومات مقدمة من جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS)
 - ورقة معلومات قدمتها سلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)
 - ورقة معلومات مقدمة من غواتيمالا نيابة عن الدول الأعضاء الـ ٢٢ في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)
 - ورقات المعلومات مقدمة من التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA)
 - ورقة معلومات مقدمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI)

ملخص المناقشات

البند ١١ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٣ و٢٠١٤ و٢٠١٥

١- إذ أشار رئيس المجلس إلى أنه قدم خلال كلمته الافتتاحية إلى الجمعية العمومية عرضاً عاماً للتغييرات والإنجازات التحولية التي حققتها الإيكاو خلال الفترة الثلاثية الماضية والتحديات التي ستواجهها في المستقبل، دعا جميع المندوبين إلى استعراض التقارير السنوية التي قدمها المجلس إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٣ و٢٠١٤ و٢٠١٥، وكذلك التقرير الإضافي الذي يغطي الأشهر الستة الأولى من عام ٢٠١٦، وهي تقارير متاحة على الموقع الإلكتروني العام للإيكاو على العنوان التالي: www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports.

٢- وأشير إلى أنه بالنظر إلى أن كل لجنة ستستعرض الأجزاء التي تندرج في نطاق اختصاصها من التقارير السنوية والتقارير الإضافية المذكورة، لا يتعين على اللجنة التنفيذية اتخاذ أي قرار بشأنها في الوقت الحالي.

البند ١٢ من جدول الأعمال: اقتراح إدخال تعديل على المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو من أجل زيادة عضوية المجلس

البند ١٣ من جدول الأعمال: اقتراح إدخال تعديل على المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو من أجل زيادة عضوية لجنة الملاحة الجوية

٣- نظرت اللجنة التنفيذية في هذين البندين من جدول الأعمال في وقت واحد على أساس ورقتي العمل WP/18 و WP/13، اللتين تبيينان توصيتي المجلس إلى الجمعية العمومية بشأن الموافقة على إدخال تعديلين على المادتين ٥٠ (أ) و ٥٦ من اتفاقية شيكاغو لزيادة عدد أعضاء المجلس من ٣٦ إلى ٤٠ وعدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية من ١٩ إلى ٢١؛ وورقة العمل WP/179 التي قدمتها إندونيسيا في هذا الشأن.

٤- وإذ عرضت الأمانة العامة ورقتي العمل WP/18 و WP/13، أشارت إلى أن المجلس قد نظر إبان دورته ٢٠٦ في اقتراح قدمته البرتغال والمملكة العربية السعودية لزيادة عدد أعضاء المجلس من ٣٦ إلى ٣٩ عضواً (C-WP/14345; 206/9). وقد وافق المجلس، من حيث المبدأ، على زيادة عدد أعضاء المجلس بالنظر إلى ازدياد عدد الدول الأعضاء في الإيكاو، وتوسع وتنامي أهمية النقل الجوي بالنسبة للاقتصادات الوطنية في العديد من البلدان، وضرورة ضمان التمثيل الملائم للدول الأعضاء في مجلس الإيكاو. ثم قرر المجلس بتوافق الآراء في الدورة ٢٠٧ أن يوصي الجمعية العمومية بزيادة عدد الأعضاء في المجلس من ٣٦ عضواً إلى ٤٠ عضواً (C-WP/14358; 207/13).

٥- وخلال الدورة ٢٠٦، نظر المجلس أيضاً في اقتراح قدمته بصورة مشتركة مجموعة مؤلفة من ١٥ دولة [بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وبوركينا فاسو والكاميرون وشيلي والجمهورية الدومينيكية ومصر والهند وكينيا وليبيا ونيكاراغوا ونيجيريا والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة وجمهورية تنزانيا المتحدة وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)] لزيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية من ١٩ عضواً إلى ٢٣ عضواً (C-WP/14348; 206/9). ووافق المجلس، من حيث المبدأ، على ضرورة توسيع نطاق عضوية اللجنة المذكورة بالنظر إلى زيادة عدد الدول الأعضاء في الإيكاو، وضرورة الاستفادة من الخبرات والتجارب التي تأتي من مجموعة متنوعة من المهارات والمعارف التشغيلية. وقرّر المجلس بتوافق الآراء في الدورة ٢٠٧ أن يوصي الجمعية العمومية بزيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية من ١٩ عضواً إلى ٢١ عضواً في ضوء زيادة عضوية الإيكاو، والحاجة إلى الاستفادة من الخبرات والتجارب الناجمة عن مهارات ومعارف تنفيذية متنوعة. وقرر المجلس، بتوافق الآراء، في دورته السابعة والسبعين، التوصية بزيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية من ١٩ إلى ٢١ عضواً (C-WP/14359; 207/13).

٦- وأشارت الأمانة العامة إلى أن ورقتي عمل الجمعية العمومية المذكورتين كانتا متشابهتين للغاية من حيث النسق والبنية، فكلتاهما تتضمن ثلاثة أقسام رئيسية والعدد ذاته من المرفقات. وعُرض في القسم الأول من كل ورقة من ورقتي العمل تحت عنوان "معلومات أساسية" ملخص للتبريرات التي قدمتها الدول صاحبة اقتراح زيادة عدد أعضاء المجلس، والتبريرات التي قدمتها الدول المشاركة في اقتراح زيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية. وترد في المرفق (أ) بكل ورقة من ورقتي العمل مقتطفات من ورقات المقدمين، تحدد مبرراتهم الكاملة للمقترحين. وترد في القسم الأول أيضاً تفاصيل التعديلات السابقة على المادتين ٥٠ (أ) و ٥٦ من اتفاقية شيكاغو، كما يرد مزيد من المعلومات عن الخلفية التاريخية في المرفق (ب).

٧- وترد المتطلبات الإجرائية للتعديلات المقترح إدخالها على اتفاقية شيكاغو في القسم الثاني من ورقتي العمل، وهي تغطي متطلبات المادة ٩٤ من اتفاقية شيكاغو، والقاعدة ١٠ (د) من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (الوثيقة Doc 7600) وقرار الجمعية العمومية ٣-٤: السياسة والبرنامج فيما يتعلق بتعديل الاتفاقية.

٨- وقُدمت الملخصات الخاصة بمداولات وقرارات المجلس في دورتيه ٢٠٦ و ٢٠٧ في القسم الثالث من ورقتي العمل. ويرد في المرفقين (ج) و (د) السجل الكامل لقرارات المجلس المعتمدة في تلك الدورتين.

٩- ويرد في المرفق (هـ) مشروعاً لقرارين للجمعية العمومية يوافقان على إدخال تعديلات على المادتين ٥٠ (أ) و ٥٦، كما يرد في المرفق (و) مشروعان آخران لقرارين من قرارات الجمعية العمومية، استجابة لقرار المجلس تشجيع الدول على التصديق بأقصى درجات الاستعجال على بروتوكولي التعديل المتعلقين بالمادتين ٥٠ (أ) و ٥٦ في أقرب وقت ممكن بعد اعتمادهما في الجمعية العمومية، لكي يبدأ نفاذ الزائدين المذكورتين في عدد أعضاء المجلس ولجنة الملاحة الجوية في أسرع وقت ممكن. ويرد في المرفق (ز) نصاً مشروعياً بروتوكولي التعديل المذكورين.

١٠- ودعت الجمعية العمومية إلى النظر في المقترحين وما يرافقهما من تعليقات المجلس وتوصياته بشأنهما، وإلى اعتماد مشروعَي القرارين اللذين يتضمنان التعديلات المقترح إدخالهما على المادتين ٥٠ (أ) و ٥٦ من اتفاقية شيكاغو، وهما زيادة عدد أعضاء المجلس من ٣٦ إلى ٤٠ عضواً وأعضاء لجنة الملاحة الجوية من ١٩ إلى ٢١ عضواً، بالإضافة إلى مشروعَي القرارين اللذين يوصيان بتصديق جميع الدول المتعاقدة على هذين التعديلاتين بأقصى درجات الاستعجال لكي يدخل حيز النفاذ في أقرب وقت ممكن.

١١- عند تقديم ورقة العمل WP/179 بشأن اقتراح المجلس تعديل المادة ٥٠ (أ)، أشار مندوب إندونيسيا إلى أن دولته تؤيد زيادة عدد أعضاء المجلس إلى ٤٠ نظراً إلى أن الزيادة الأخيرة كانت قررتها الجمعية العمومية قبل ٢٦ عاماً، في ٢٥ أكتوبر ١٩٩٠، عندما بلغ عدد أعضاء الإيكاو ١٦٢ عضواً. وقد زادت عضوية المنظمة منذ ذلك الحين بمقدار ٢٩ عضواً، أي ما يعادل نسبة ١٧,٩ في المائة، وتغير حجم النقل الجوي الدولي وبنيته وأهميته بالنسبة إلى الاقتصادات الوطنية تغيراً كبيراً بحيث أصبح محركاً رئيسياً للتنمية الاقتصادية الوطنية والدولية والسياحة. واعتبرت إندونيسيا أن الزيادة المقترحة في عضوية المجلس ستحتاج أيضاً إلى تمثيل إقليمي أكبر شريطة أن تكون المقاعد الأربعة الجديدة في المجلس موزعة توزيعاً عادلاً وفقاً لمبدأ التمثيل الجغرافي المنصف. وينبغي أن تبذل الجمعية العمومية كل جهد ممكن للالتزام بهذا المبدأ في انتخاب الدول لشغل هذه المقاعد الإضافية للمجلس عند دخول بروتوكول التعديل الجديد المتعلق بالمادة ٥٠ (أ) حيز التنفيذ.

المناقشة

١٢- إذ أكد مندوب الإمارات العربية المتحدة مجدداً دعم التعديل المقترح للمادة ٥٠ (أ) (WP/18) الذي أبدته دولته خلال مداولات المجلس بشأنه، شدد على أهمية زيادة عدد أعضاء المجلس من ٣٦ إلى ٤٠ عضواً نظراً إلى ازدياد عدد الدول الأعضاء في الإيكاو والدور الهام الذي يضطلع به النقل الجوي الدولي في الاقتصادات الوطنية. وكرر أيضاً دعم

الإمارات العربية المتحدة للاقتراح الأصلي بزيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية من ١٩ إلى ٢٣ عضواً، الذي كانت دولته قد شاركت في تقديمه (C-WP/14348; 206/9).

١٣- وإذ ذُكر مندوب البرتغال بأن البرتغال والمملكة العربية السعودية كانتا الدولتين المشاركتين في تقديم الاقتراح الأولي إلى المجلس لزيادة عدد الأعضاء من ٣٦ إلى ٣٩ عضواً (C-WP/14345; 206/9)، أشار إلى أنه منذ دخول اتفاقية شيكاغو حيز النفاذ في عام ١٩٤٧، زيد عدد أعضاء المجلس أربع مرات وفقاً لتزايد الأعضاء في المنظمة. فضلاً عن ذلك، تغيرت بنية وأهمية النقل الجوي الدولي للاقتصادات الوطنية تغيراً كبيراً، وأصبح الطيران المدني محركاً رئيسياً للتنمية الاقتصادية والسياحة في كثير من الدول. ونتيجة لذلك، أصبح عدد أكبر من الدول الأعضاء، أكثر مما كان في أي وقت مضى، على استعداد للقيام بدور نشط في القرارات التي تؤثر على نظام النقل الجوي العالمي، وعلى اقتصاداتها الوطنية، وهي تود أن تتحمل مسؤوليتها بالمشاركة في أعمال المجلس. ومع ظهور عدد من الأطراف الفاعلة الجديدة التي لديها خدمات نقل جوي كبيرة وخدمات متصلة بها، سيكون من المستصوب، من وجهة نظر الإيكاو، ضمان انضمام هذه الأطراف إلى المنظمة لكي يتسنى التوصل إلى توافق واسع في الآراء بشأن التحديات المستقبلية.

١٤- وأشار مندوب البرتغال أيضاً فيما يخص الاقتراح الأولي بتعديل المادة ٥٠ (أ) (C-WP/14345) إلى أن النقل الجوي سيستمر في النمو، كما تبين التنبؤات التي تشمل الفترة الممتدة إلى عام ٢٠٣٠، وأن الدول سوف تضطلع بدور أكبر في توفير التجهيزات اللازمة للملاحة الجوية المدنية الدولية. وقد أدى نمو الطيران المدني بالفعل إلى إنشاء أقاليم فرعية وتجمعات جديدة لم تكن ممثلة في المجلس. وبما أن عدد الدول الأعضاء في الإيكاو يبلغ الآن ١٩١ دولة، فسيكون من المستصوب والمفيد زيادة عدد أعضاء المجلس من ٣٦ إلى ٤٠ كما هو مقترح الآن في الوثيقة WP/18 لضمان التمثيل الكافي للدول الأعضاء.

١٥- وإذ ذُكر مندوب البرتغال بأنه وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٤-٣، قد يكون تعديل اتفاقية شيكاغو "مناسباً عندما يفي بأحد الشرطين التاليين أو بكليهما: (١) عندما يثبت بالتجربة أنه ضروري؛ (٢) عندما يتبين بوضوح أن ذلك مستصوب أو مفيد"، أكد أن الزيادة المقترحة في عدد أعضاء المجلس ولجنة الملاحة الجوية قد ثبت أنها مستصوية ومفيدة. ومن ثم فإن دولته تؤيد تماماً التعديلات اللذين يخصان المادتين ٥٠ (أ) و٥٦ واللذين اقترحا في ورقتي العمل WP/18 و WP/13 على التوالي.

١٦- وأشار مندوب الهند إلى أن دولته أيدت الاقتراحين الراميين إلى توسيع نطاق عضوية المجلس ولجنة الملاحة الجوية، إلا أنه يشعر بالقلق إزاء تدني تمثيل إقليم آسيا والمحيط الهادئ في هاتين الهيئتين. وعلى الرغم من أن هذا الإقليم يضم نحو ٤٠ دولة من الدول الأعضاء في الإيكاو، فإنه لا يشغل سوى سبعة مقاعد في المجلس، مع أنه يساهم في الحركة الجوية الدولية بنسبة تزيد على ٤٠ في المائة. وبناء على ذلك، طلب مندوب الهند أن تقرر الجمعية العمومية بإسهام الإقليم المذكور وأن تقرر إتاحة مقعد إضافي على الأقل لإقليم آسيا والمحيط الهادئ في المجلس ولجنة الملاحة الجوية الموسعين.

١٧- وأكد مندوب الولايات المتحدة أنه على الرغم من أن دولته تدعم أيضاً الاقتراحين الراميين إلى زيادة عدد أعضاء المجلس ولجنة الملاحة الجوية، فإنها تعارض ذكر أي إشارة محددة إلى اختيار أعضاء جدد في كل من هاتين الهيئتين على أساس الموقع الإقليمي. وشدد في هذا السياق على أن المادتين ٥٠ (أ) و٥٦ من اتفاقية شيكاغو لم تشير إلى مفهوم التمثيل الإقليمي. وشدد مندوب الولايات المتحدة كذلك على أن لجنة الملاحة الجوية قد أنشئت لتكون هيئة مهنية، يجري اختيار أعضائها على أساس خبرتهم، لا على أساس تمثيلهم لأي منطقة أو دولة بعينها.

١٨- وأشارت مندوبة النرويج إلى أن دولتها، تماشياً مع الدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)، قد أيدت ورقتي العمل WP/18 و WP/13 ومشروعي القرارين الواردين فيهما، واللذين يبينان التعديلات المقترح إدخالهما على المادتين ٥٠ (أ) و٥٦ من اتفاقية شيكاغو، بحيث يُزاد عدد أعضاء المجلس ولجنة الملاحة الجوية إلى ٤٠.

و ٢١ على التوالي. وبالإضافة إلى ذلك، أيدت النزويج مشروع القرارين اللذين توصى فيهما جميع الدول المتعاقدة بالتصديق على هذين التعديلين بأقصى درجات الاستعجال لكي يدخل حيز النفاذ في أقرب وقت ممكن.

١٩- وإذ أعرب مندوب المملكة العربية السعودية عن دعمه أيضاً للزيادة المقترحة في عدد أعضاء المجلس ولجنة الملاحة الجوية، قال إنه يتفق مع مندوب الولايات المتحدة على أن الوقت ليس مناسباً لمناقشة قضية التمثيل الجغرافي.

٢٠- وأيد مندوب مصر الاقتراح الرامي إلى زيادة عدد أعضاء المجلس إلى ٤٠ عضواً نظراً إلى ازدياد عدد الدول الأعضاء في الإيكاو وإلى تنامي أهمية النقل الجوي الدولي للاقتصادات الوطنية. كما أيد الاقتراح الخاص بزيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية إلى ٢١ مفضلاً بالنظر إلى الدور الهام الذي تضطلع به.

٢١- وذكرت مندوبية إسبانيا أنه خلال الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية، أبرزت دولتها أهمية توسيع نطاق عضوية المجلس باعتباره أفضل وسيلة لإتاحة الفرصة لعدد أكبر من الدول للمشاركة في مداولاته. وبناء على ذلك، أيدت الاقتراح الحالي الذي قدمه المجلس بغية زيادة عدد أعضائه إلى ٤٠ عضواً. وإذ أكدت مندوبية إسبانيا ضرورة التمسك بروح المادة ٥٠ (ب) من اتفاقية شيكاغو التي تتعلق بعضوية المجلس، شددت على أن دخول بروتوكول التعديل المتعلق بالمادة ٥٠ (أ) حيز النفاذ بسرعة سيكون خطوة هامة نحو تحسين تمثيل الدول الأعضاء في تلك الهيئة.

٢٢- وإذ أعربت مندوبية إسبانيا عن تأييدها لزيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية إلى ٢١، على غرار تأييدها لزيادة عدد أعضاء المجلس، شددت على المعرفة التقنية والاستقلالية المطلوب توافرها لدى المفوضين بدرجة عالية، واللذين يمثلان عنصرين رئيسيين في حسن سير عمل تلك الهيئة وقدرتها على التصدي للتحديات التقنية التي تواجه قطاع الطيران.

٢٣- وأكد مندوب الكامبيرون، الذي انضم إلى المتحدثين السابقين في تأييد ورقتي العمل WP/18 و WP/13، أن توسيع نطاق عضوية المجلس سيتيح لأقاليم أخرى فرصة المشاركة الكاملة في أعمال الإيكاو. وأكد أيضاً أن توسيع نطاق عضوية لجنة الملاحة الجوية سيمكن خبراء منتمين إلى دول وأقاليم أخرى من الإسهام بوجهات نظرهم في عمل اللجنة، مما يمكن الإيكاو من أن تأخذ في الحسبان أي صعوبات قائمة أو محتملة في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) الصادرة عنها.

٢٤- وإذ أضاف مندوب جنوب أفريقيا صوته المؤيد للورقتين المذكورتين، أكد أن الزيادة المقترحة في عدد أعضاء المجلس ولجنة الملاحة الجوية ستعزز الكفاءة والفعالية. وأيد أيضاً الاستعجال في التدابير التي تتيح دخول بروتوكولي التعديل المتعلقين بالمادتين ٥٠ (أ) و ٥٦ حيز النفاذ.

٢٥- وأعرب مندوب ليبيا عن تأييده لاقتراحي توسيع نطاق عضوية المجلس ولجنة الملاحة الجوية نظراً إلى العمل الفني الذي تقوم به هاتان الهيئتان والمشكلات الفنية التي تواجهها المنظمة حالياً.

٢٦- واستخلص رئيس اللجنة التنفيذية من المناقشة أن هناك تأييداً عاماً للاقتراحين الواردين في ورقتي العمل WP/18 و WP/13 بشأن زيادة عدد أعضاء المجلس من ٣٦ إلى ٤٠ عضواً وأعضاء لجنة الملاحة الجوية من ١٩ إلى ٢١ عضواً. ثم طلب رفع الأيدي تأييداً لمشروع القرارين اللذين يعرضان التعديلين المقترح إدخالهما على المادتين ٥٠ (أ) و ٥٦ من اتفاقية شيكاغو، بالإضافة إلى مشروع القرارين اللذين توصى فيهما جميع الدول المتعاقدة بالتصديق على التعديلين المذكورين بأقصى درجات الاستعجال لكي يدخل حيز النفاذ في أقرب وقت ممكن، وتبين بالنتيجة أن هناك تأييداً بالإجماع للتعديلين المذكورين.

٢٧- ووافقت اللجنة التنفيذية بالإجماع، برفع الأيدي مرة ثانية، على أن توصي الجلسة العامة باعتماد مشاريع القرارات الأربعة المذكورة. وإضافة إلى ذلك، أوصت باعتمادها بتوافق الآراء.

رسالة فيديو مسجلة مسبقاً من سيجولين رويال، الوزيرة الفرنسية للبيئة والطاقة والبحر، والرئيسة الجديدة للدورة الحادية والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ

٢٨- أشار رئيس المجلس إلى أنه على الرغم من قيامه هو والأمانة العامة بدعوة سيجولين رويال، الوزيرة الفرنسية للبيئة والطاقة والبحر، والرئيسة الجديدة للدورة الحادية والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، إلى المشاركة في الجمعية العمومية، فقد تعذّر عليها الحضور بسبب التزامات أخرى. بيد أنها قدمت رسالة فيديو مسجلة مسبقاً باللغة الفرنسية، والنص الوارد فيما يلي هو ترجمة لها من الأصل الفرنسي:

"مساء الخير لكم جميعاً،

"أولاً، أود أن أخبركم بأن اتفاق باريس طموح واستباقي. ففي مؤتمر باريس، عشنا معاً لحظة تاريخية اجتمعت فيها بلدان العالم لمكافحة تغير المناخ. اليوم، نحن في مرحلة التصديق وأنا أعطيها كل طاقتي (المتجددة). لقد كان أمني وعزمي منذ توليت رئاسة الدورة الحادية والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ أن نكون قد حققنا دخول اتفاق باريس حيز النفاذ بحلول نهاية العام. ويلقي هذا الاتفاق على عاتقنا التزاماً وتعهداً يسعى المجتمع الدولي بموجبهما جاهداً إلى الحد من انبعاثات غازات الدفيئة وقصر الزيادة في متوسط درجة الحرارة في العالم على أقل من درجتين مؤبقتين بكثير [فوق مستويات ما قبل عصر النهضة الصناعية] بحلول نهاية القرن. ويدعى قطاع الطيران إلى بذل جهد كبير لأنه يمثل نسبة كبيرة من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون العالمية ولأنه وسيلة نقل تشهد نمواً كبيراً. ويجب علينا أن نعمل على مكافحة تغير المناخ في مجال الطيران.

"وفي عام ٢٠١٠، حددت الإيكاو الهدف المتمثل في تحقيق الاستقرار في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بحلول عام ٢٠٢٠، ووضعت "سلة من التدابير" لتحقيق ذلك. وإذا ما تم الجمع بين الإجراءات القوية والتقدم التكنولوجي وتحقيق الحد الأمثل في العمليات الجوية وتطوير أنواع الوقود البديلة والتدابير الاقتصادية، أمكن التحكم في انبعاثات الطيران الدولي على المدى البعيد.

"وتتاح للإيكاو اليوم فرصة للتقدم نحو وضع آلية عالمية للتعويض عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، ألا وهي خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي. ويجب ألا ينظر إلى الآلية على أنها طموحة من وجهة نظر بيئية فحسب، بل يجب أن تعزز الآلية أيضاً مبدأ عدم التمييز بين شركات الطيران التي تعمل على الطريق ذاته وأن تراعي الظروف الخاصة وقدرات كل دولة. بيد أنه لا ينبغي لهذه الشواغل أن تكبح الإجراءات الرامية إلى الحد من غازات الدفيئة، وأشجع جميع الدول على إثبات التزامها بالتصدي للتحدي المناخي.

"ولهذا السبب، فإن هذا المؤتمر في مونتريال مهم للغاية. وأنا أسفة لعدم تمكني من الحضور لأنني أقوم بالتصديق على اتفاق باريس فيما يتعلق بالاتحاد الأوروبي. وهذه هي المرة الأولى التي يفرض فيها أحد قطاعات الاقتصاد إلى وضع آلية عالمية ملزمة للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وهذا أمر في غاية الأهمية. وإن فرنسا، التي استضافت الدورة الحادية والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، تدعم جهودكم وتدعوكم إلى اتخاذ إجراء حاسم وعدم التذرع بأعذار مثل قضايا المنافسة للامتناع عن اتخاذ أي إجراء أو للاقتهاء بشركة الطيران التي تحدث أكبر قدر من التلوث. بل يجب عليكم، على عكس ذلك، أن تتبادلوا فيما بينكم التكنولوجيات والدرابرة وتقنيات الطيران. ولقد تحدثت مع طيارين لديهم مقترحات يودون تقديمها، لا سيما فيما يتعلق بالطرق الجوية وأساليب الإقلاع والهبوط. وهناك أيضاً طرق للتعامل مع الطائرات التي يمكنها توفير الطاقة.

"أتمنى لكم كل النجاح في أعمالكم، وأنا واثقة بأنها ستكون مثمرة."

البند ٢٠ من جدول الأعمال: حماية البيئة - ضوضاء الطائرات - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ

البند ٢١ من جدول الأعمال: حماية البيئة - انبعاثات محركات الطائرات التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ

٢٩- نظرت اللجنة التنفيذية في بندي جدول الأعمال ٢٠ و ٢١ في الوقت نفسه على أساس أربع ورقات عمل رئيسية قدمها المجلس [WP/51 و WP/55 (مع التصويب رقم ١) و WP/28 و WP/48 (مع التصويب رقم ١)] والورقات المرتبطة بها التي قدمتها الدول والمنظمات الدولية.

الطيران المدني والبيئة

٣٠- قدمت الأمينة العامة ورقة العمل WP/51 التي تتناول هذا الموضوع، والتي قدمت معلومات عن التقدم الذي أحرزته الإيكاو في معالجة آثار الضوضاء ونوعية الهواء المحلي والانبعاثات العالمية. وغطت الورقة الشاملة أنشطة أمانة الإيكاو، بالتعاون مع منظمات أخرى، والعمل الذي قامت به لجنة حماية البيئة في مجال الطيران. وعرضت بالتفصيل المنجزات الرئيسية لهذه اللجنة، وكذلك تحليلها للفوائد البيئية التي يمكن الحصول عليها من تنفيذ الحزمة صفر من حزم التحسينات في منظومة الطيران وتحليلها المبدئي للحزمة ١. وعُرضت في ورقة العمل WP/56 التطورات في مجال أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران والتقدم في مجال الطاقة النظيفة للطيران، أما المعلومات المتعلقة بمبادرة خطط العمل الطوعية للدول فقد عُرضت في الوثيقة WP/54. وتضمنت ورقة العمل WP/51 أيضاً ملخصاً لنتائج تعاون الإيكاو مع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، وكذلك مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى. وأدرج مزيد من المعلومات عن الأعمال البيئية التي نُفذت خلال الفترة الثلاثية الحالية في تقرير الإيكاو البيئي لعام ٢٠١٦ المعنون *On Board a Sustainable Future* [نحو مستقبل مستدام على متن الطائرات]، وهو متاح مجاناً على موقع الإنترنت العام للإيكاو. وعُرض في الملخص التنفيذي لورقة العمل WP/51 الإجراء الذي اقترحه الجمعية العمومية.

٣١- وأشار الرئيس إلى أن اللجنة التنفيذية قامت بما يلي، تماشياً مع هذا الإجراء المقترح: أُقرت بالتقدم الكبير الذي حققته الإيكاو في معالجة آثار الضوضاء ونوعية الهواء المحلي والانبعاثات العالمية، وشددت على أهمية هذا العمل الفني، وأيدت العمل المتواصل الذي تضطلع به الأمانة العامة للإيكاو ولجنة حماية البيئة في جميع المجالات الرئيسية المتعلقة بالطيران المدني والبيئة.

الاتجاهات الحالية والمستقبلية للضوضاء والانبعاثات الناجمة عن الطائرات

٣٢- عرضت الأمينة العامة بعد ذلك ورقة العمل WP/55 (مع التصويب رقم ١)، التي بينت تقييم لجنة حماية البيئة للآثار الحالية والمستقبلية لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات، والمعروض على الجمعية العمومية للموافقة عليه بوصفه الأساس الذي ستركز عليه عملية اتخاذ القرارات في المسائل البيئية. وعُرض ما استجد من نتائج فيما يتعلق بضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات التي تؤثر في اتجاهات نوعية الهواء المحلي، وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون بغية إدراج المساهمة المحتملة لأنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران. وتم توثيق هذه الاتجاهات البيئية توثيقاً كاملاً في وثيقة الإيكاو Doc 10069 - تقرير الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران. وعُرض في الملخص التنفيذي لورقة العمل الإجراء الذي اقترحه الجمعية العمومية.

٣٣- وأشار الرئيس إلى أن اللجنة التنفيذية أقرت، تماشياً مع هذا الإجراء المقترح، بأن من المهم وجود أساس وحيد ومتين للمعلومات لكي تكون المناقشات وعملية اتخاذ القرارات سليمة. وفي هذا الصدد، فإن ما أصدرته الإيكاو من

اتجاهات بيئية عالمية وضعتها لجنة حماية البيئة البيئية وعُرضت في ورقة العمل WP/55 (مع التصويب رقم ١) مثلت اتفاقاً في الآراء بين جميع الجهات المعنية. وأوصت اللجنة التنفيذية بأن يوافق على استخدامها كأساس لاتخاذ القرارات بشأن المسائل البيئية، وأن تزود الجمعية العمومية المقبلة بأخر المستجدات في تقييم الاتجاهات. وبالإضافة إلى ذلك، أوصت بحثّ الدول على تقديم بيانات لدعم طلب الجمعية العمومية تقديم تقارير عن انبعاثات الطيران.

تقرير عن برنامج المساعدة الفنية الخاص بالإيكو

٣٤- قدمت الأمينة العامة بعد ذلك ورقة العمل WP/28 التي قدمت تقريراً عن برنامج الإيكو للمساعدة الفنية. وأشارت الورقة إلى أن مجلس الإيكو قد عرّف "المساعدة الفنية" على نحو يميزها عن "التعاون الفني" باعتبارها "أي مساعدة توفرها الإيكو إلى الدول، وتكون ممولة من ميزانية البرنامج العادي أو بواسطة الأموال الطوعية أو الاثنين معاً، ومنفذة من خلال أي إدارة أو مكتب وفقاً لطبيعة المشروع ومدته". (C-WP/13880; 197/2). وأقرت الجمعية العمومية هذا التعريف لاحقاً في دورتها الثامنة والثلاثين. ونفذ برنامج الإيكو للمساعدة الفنية في مجالات سلامة الطيران، وسعة وكفاءة الملاحة الجوية، والأمن والتسهيلات، والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، وحماية البيئة. وكانت المساعدة الفنية عنصراً رئيسياً في مبادرة الإيكو المعنونة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، التي ركزت على مساعدة كل الدول على تلبية احتياجاتها ذات الأولوية لتحسين دعم التنفيذ في إطار جميع الأهداف الاستراتيجية للإيكو. وكان بناء الشراكات وتجميع الموارد بين الدول والمنظمات الدولية ومؤسسات التنمية وقطاع الطيران عنصراً أساسياً للتعاون والإسهام في المساعدة الفنية والتعاون من أجل التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية والسياسات التي تضعتها الدول من أجل بناء القدرات وضمان اقتران ذلك بنتائج مستدامة.

٣٥- وأبرزت ورقة العمل WP/28 مشاريع التنفيذ التي مولتها المساهمات المالية في صناديق الإيكو الطوعية والمساهمات العينية وكذلك الأنشطة الممولة من ميزانية البرنامج العادي. وعُرضت في الفقرة ٢-٣ من الورقة المشروعات المتعلقة بحماية البيئة وتضمنت ما يلي، ضمن جملة أمور: مشروع المساعدة المشترك بين الإيكو والاتحاد الأوروبي، المعنون "بناء القدرات من أجل خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي"، بتمويل من الاتحاد الأوروبي؛ ومشروع المساعدة المشترك بين الإيكو وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي بتمويل من مرفق البيئة العالمية (GEF)، والرامي إلى تحويل قطاع الطيران العالمي: خفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي. وقد أعربت الإيكو عن تقديرها الكبير للمساهمات الطوعية المالية والعينية التي قدمتها من الدول الأعضاء والمنظمات الدولية وقطاع الطيران لتمويل أنشطة المساعدة الفنية من خلال صناديق الإيكو الطوعية، وشجعت على مواصلة تقديم هذه المساهمات. وفيما يتعلق بحماية البيئة، أدرجت تلك المساهمات في الفقرة ٣-٤ من ورقة العمل كما أدرجت النتائج في الفقرة ٤-٤.

٣٦- وسعت الإيكو إلى بناء القدرة على حشد الموارد وشجعت الجهات المانحة التقليدية على مواصلة تقديم مساهماتها الطوعية إلى المنظمة. وحثت الإيكو جميع الدول الأعضاء، وكذلك الجهات المانحة الأخرى، على المساهمة في الصناديق الطوعية للإيكو. وتم تحديدها خلال منتدى الطيران العالمي الثاني للإيكو (IWAF 2016)، الذي عقد يوم الاثنين ٢٠١٦/٩/٢٦ قبل انعقاد الجمعية العمومية، وقد رحبت الإيكو ترحيباً حاراً بشراكات المساعدة الجديدة التي أقيمت مؤخراً فيما يتعلق بالبيئة، ومنها مثلاً: المرحلة الثانية من مشروع المساعدة الناجح المشترك بين الإيكو والاتحاد الأوروبي والمتعلق بخطط عمل الدول بشأن أنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛ ودعم ألمانيا لمشروع تجريبي لتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق، الخاص بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق؛ والنوايا المؤكدة التي أعرب عنها المجلس الدولي للمطارات للمشاركة مع الإيكو في مبادرات المطارات الصديقة للبيئة؛ وإقامة شراكة جديدة مع البنك الدولي لدعم تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. ودعيت الجمعية العمومية إلى ما يلي: أن تطلب من الإيكو مواصلة عملها بشأن إعداد وتنفيذ المساعدة الفنية في إطار كل هدف من الأهداف الاستراتيجية، وذلك في إطار شراكة مع الدول الأعضاء

والمنظمات الدولية والإقليمية وقطاع الطيران؛ وأن تشجع الدول الأعضاء والمنظمات الدولية وقطاع الطيران على دعم أنشطة المساعدة الفنية التي تقدمها الإيكاو والاستمرار في تقديم مساهمات طوعية إلى الإيكاو.

البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي

٣٧- ثم قدمت الأمانة العامة ورقة العمل WP/48 (مع التصويب رقم ١) التي تعرض التقيحات المقترحة على قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٧: "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي"، وهو بيان نشأ أساساً من العمل الذي اضطلعت به أمانة الإيكاو، بالتعاون مع منظمات أخرى، ومن نتائج الأنشطة التي نفذتها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك اجتماعها العاشر (مونتريال، ١-١٢ فبراير ٢٠١٦). وطبقاً لما عرضته ورقنا العمل المذكورتان أعلاه اللتان قدمهما المجلس، كان عام ٢٠١٦ عاماً بالغ الأهمية لحماية البيئة في مجال الطيران. وقد بينت التقيحات المقترحة إدخالها على قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٧، والمعروضة بإيجاز في الفقرة ١-٢ من الورقة، ما يلي: توصيات لجنة حماية البيئة بشأن القاعدة القياسية لترخيص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات الجديدة والقاعدة القياسية الخاصة بالجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لمحركات الطائرات؛ واعتماد المجلس للفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، إضافة إلى ١٤ قاعدة قياسية بشأن الضوضاء؛ والتحديثات المدخلة على دليل تخطيط المطارات (Doc 9184)؛ وإعداد الدليل الدولي الصادر عن الإيكاو بعنوان "إشراك المجتمعات المحلية في الإدارة البيئية للطيران"؛ والعمل المستمر لوضع قاعدة قياسية جديدة لضوضاء الطائرات الأسرع من الصوت. وتضمن القرار المعدل المقترح أيضاً اعترافاً بتفكيك الطائرات وإعادة تدويرها، وبمصادر الطاقة المتجددة والمستدامة كسبل للحد من الآثار البيئية الضارة للطيران المدني، واعترف بمساهمة الطيران المدني الدولي في تحقيق أهداف التنمية المستدامة التي وضعتها الأمم المتحدة. ودُعيت اللجنة التنفيذية إلى أن توصي بأن تعتمد الجلسة العامة الصيغة المنقحة المقترحة للبيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي"، وهي الصيغة الواردة في الوثيقة WP/48 والتصويب رقم ١.

٣٨- ثم قدم مندوب سويسرا ورقة العمل WP/91 التي تتناول النهج الشامل الأوروبي لحماية البيئة، الذي قدمته سلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC). وأشار المندوب إلى أن أنشطة الطيران جلبت فوائد اقتصادية واجتماعية كبيرة للمجتمع، إلا أنها للأسف ساهمت في الوقت نفسه في تغير المناخ وكانت لها آثار على الضوضاء وعلى جودة الهواء المحلي، وأثر كل ذلك تأثيراً سلبياً على صحة الناس ونوعية حياتهم، ولم يقتصر ذلك على أوروبا بل شمل جميع أنحاء العالم. وبغية مواجهة التحديات المتزايدة المرتبطة بهذه الآثار السلبية، وضمان التنمية المستدامة لقطاع الطيران في المستقبل، كانت هناك حاجة ماسة إلى وضع حزمة شاملة وفعالة من التدابير البيئية وتطبيقها عملياً. واعترافاً بتعقيدات التحديات البيئية واعتماد الواحد منها على الآخر، اعتمدت أوروبا نهجاً شاملاً للتخفيف من الآثار البيئية للطيران، وأيدت بقوة الجهود الجارية في إطار الإيكاو كجزء من هذا النهج. وكانت لبنات البناء الرئيسية التي يقوم عليها دعم النهج الشامل في أوروبا متمثلة على سبيل المثال في ما يلي: مبادرة التكنولوجيا المشتركة للمجال الجوي التنظيف؛ وبرنامج البحوث لإدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الواحد (SESAR)؛ ومسار الطيران الأوروبي لأنواع الوقود البيولوجي المتقدم؛ بالإضافة إلى وضع ٤١ خطة عمل أوروبية بشأن تدابير خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. ويمكن الاطلاع على معلومات أكثر تفصيلاً عن الحالة الفعلية لحماية البيئة فيما يتعلق بالطيران في التقرير البيئي للطيران الأوروبي، الذي تم نشره مؤخراً.

٣٩- وأشار مندوب سويسرا إلى أن أوروبا، في مجال التكنولوجيا والتصميم، رحبت على وجه الخصوص بالاتفاق الذي تم التوصل إليه في الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن قاعدة الإيكاو القياسية الجديدة المدرجة في المجلد الثالث من الملحق السادس عشر، فيما يخص ترخيص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون (كفاءة الوقود) وقاعدة الإيكاو القياسية الجديدة المدرجة في المجلد الثاني من الملحق السادس عشر بشأن تركيز كتلة الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة من محركات الطائرات. ودعت الدول في هذه القاعدة إلى دمج التعديلات المرتبطة بذلك في القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السادس عشر في الوقت المناسب، ومواصلة دعم برنامج العمل الفعلي للجنة حماية البيئة في مجال الطيران، الذي يرمي إلى الاستمرار في مواكبة المستجدات في عملية وضع القواعد القياسية ضمن الملحق السادس عشر. وفيما يتعلق بإدارة الحركة الجوية والعمليات، رحبت أوروبا بمبادرة "إشراك المجتمعات المحلية في الإدارة البيئية للطيران"، التي اقترحتها الإيكاو، وسوف تواصل دعمها بنشاط للعمل المستقبلي للجنة حماية البيئة، بما يشمل مشاركة المجتمعات المحلية وتحليل الحزمة ١ من حزم التحسينات في منظومة الطيران.

٤٠- وتشكل الضوضاء في المطارات خطراً كبيراً على تطور حركة الطيران في المستقبل، ومن ثم فهي مصدر قلق رئيسي لأوروبا. لذلك، ظل خفض ضوضاء الطائرات من المصدر وعمليات الاستعراض المستقبلية لمستويات الضوضاء الصارمة أولوية رئيسية في نظرها. واعترفت أوروبا بالتحديات الكبيرة التي ينطوي عليها ضمان استدامة أنواع الوقود البديلة وتحويلها إلى واقع عملي. ومن دون استجابات سياسية ملموسة، سيظل من المستبعد، عند المنعطف الحالي، أن تؤدي أنواع الوقود البديلة دوراً هاماً في المستقبل القريب. ومن هذا المنطلق، أيدت أوروبا عمل فرقة عمل أنواع الوقود البديل (AFTF) في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران وشجعت الدول على وضع آليات حوافز لزيادة توافر أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران لضمان توافر كميات كافية منها في الأجلين المتوسط والطويل.

٤١- وفيما يتعلق بالمسألة الهامة المتمثلة في بناء القدرات، أكد مندوب سويسرا أن المفوضية الأوروبية تمول حالياً مشروع بناء القدرات المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي من أجل خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي في ١٤ دولة من دول أفريقيا والكاريبي، وأنها لا تزال ملتزمة ببناء القدرات فيما يخص حماية البيئة في جميع أنحاء العالم. وفي الختام، دعا الجمعية العمومية إلى قبول الإجراءات التالية المقترحة في الملخص التنفيذي لورقة العمل WP/91 في إطار بنود جدول الأعمال ٢٠ و ٢١ و ٢٢:

(أ) دعم إعداد مجموعة واسعة من تدابير السياسات في إطار "نهج شامل" للتصدي بفعالية للآثار البيئية الناجمة عن قطاع الطيران؛

(ب) الاعتراف بالعمل الهام الذي تضطلع به لجنة حماية البيئة في مجال الطيران وبضرورة أن تعمل هذه اللجنة بما أمكن من الحرية والشمول والشفافية؛

(ج) إعطاء الأولوية لتنفيذ القاعدتين القياسيتين اللتين اتفق عليهما وأوصي بهما في الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران، وهما القاعدة القياسية لترخيص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات، والقاعدة القياسية الخاصة بالجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لمحركات الطائرات، بالإضافة إلى المضي قدماً في إعداد القاعدة القياسية الخاصة بكتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة؛

(د) دعم زيادة الشفافية في عملية اتخاذ القرارات في الإيكاو على النحو المتفق عليه في الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران من أجل إدخال تعديلات على القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السادس عشر؛

هـ) الإشارة إلى التحديات التي ينطوي عليها ضمان استدامة أنواع الوقود البديلة وتحويلها إلى واقع عملي، ودعوة الدول الأعضاء في الإيكاو إلى وضع تدابير لدعم امتثالها، بما في ذلك وضع معايير عالمية لاستدامة؛

و) الإشارة إلى التزام أوروبا ببناء القدرات من أجل حماية البيئة في البلدان النامية ودعوتها الأطراف الأخرى إلى الانخراط في أنشطة ترمي إلى تحقيق الهدف ذاته.

٤٢- قدم مندوب غواتيمالا الوثيقة WP/225، التي كانت قد قدمتها دولته نيابة عن لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC). وعرضت الورقة التطورات التي شهدتها الطيران المدني في أمريكا اللاتينية دعماً لاستدامة النقل الجوي في ذلك الإقليم، والتي تم توحيدها في الوثيقة التي تحتوي على القرار ٢١-٠٧: المبادئ التوجيهية المتصلة بالبيئة والطيران المدني في أمريكا اللاتينية، والتي تم اعتمادها بتوافق الآراء في الدورة العادية الحادية والعشرين لجمعية لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية. ووصفت أيضاً تعميم عامل البيئة في مجموعات العمل المختلفة التابعة للجنة المذكورة، ولا سيما ارتباطه بالمشاركة في وضع خطة استراتيجية لهذه اللجنة وإدماج رؤية مستدامة في مجال إدارة المطارات. وأقرت الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية بالجهود التي بذلتها الإيكاو والمبادئ التوجيهية التي وضعتها فيما يتعلق بالقضايا البيئية والنقل الجوي. وإذ أخذت هذه المبادئ التوجيهية بعين الاعتبار، أنجزت مبادرات مختلفة لتحسين الأداء البيئي للطيران المدني في أمريكا اللاتينية. وتم تجسيد ذلك من خلال التنسيق الإقليمي وتحقيق تكامل النقل الجوي في أمريكا اللاتينية، وهو الهدف النهائي. وبالنظر إلى أهمية العامل البيئي، عممت مجموعات العمل المذكورة إدراج هذا العامل في مختلف الأدلة والوثائق.

٤٣- وأبرزت الورقة أن الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية يمكن أن تثري العمل الذي تضطلع به الإيكاو من خلال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بفضل تبادل الخبرات الناجحة في تنفيذ المشاريع البيئية، وكذلك إدراك السمات الخاصة التي تميز الطيران المدني في منطقة أمريكا اللاتينية. ودعت الجمعية العمومية إلى ما يلي: الإحاطة بالمعلومات المقدمة في الوثيقة WP/225؛ ودمج الاستراتيجيات والرؤية البيئية لإقليم أمريكا اللاتينية في الوثائق التي تعدها الإيكاو في هذا الشأن؛ وطلب انتفاع الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية بدرجة أعلى من التمثيل في لجنة حماية البيئة.

٤٤- وعند تقديم ورقة العمل WP/170، أبرز مندوب كندا أن الملاحه القائمة على الأداء (PBN) أنشأت بنية أساسية من شأنها تعزيز السلامة وتمكين الطائرات من اتباع طرق أكثر مباشرة ودقة. ومن ثم سيكون هناك تحسن ملحوظ في استهلاك الوقود يفضي إلى انخفاض في انبعاثات غازات الدفيئة، وكذلك إلى إدارة الضوضاء على نحو أفضل. ومع ذلك، في المناطق الطرفية القريبة من المطارات، قد تعطي هذه التحسينات انطباعاً بحدوث تركيز للضوضاء نتيجة اتباع عدد أكبر من الطائرات لنفس المسارات الفعالة في عملية الاقتراب. ولذلك، سيستفيد مخطو المجال الجوي من معدات التوجيه العملي لتحقيق التوازن بين الفوائد البيئية الناجمة عن خفض انبعاثات غازات الدفيئة وآثار الضوضاء في المناطق القريبة من المطارات عند تنفيذ إجراءات الملاحه القائمة على الأداء في مجال جوي تمت إعادة هيكلته.

٤٥- ودعت كندا الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: دعوة الدول إلى المساهمة ببيانات تتعلق بآثار الضوضاء في محيط المطارات؛ والإبعاث إلى المجلس بوضع نهج عملي لتحقيق التوازن بين غازات الدفيئة وآثار الضوضاء في محيط المطارات عند تنفيذ إجراءات الملاحه القائمة على الأداء.

٤٦- ثم قدم مندوب جمهورية كوريا ورقة العمل WP/250 Revision No. 1، التي اقترحت فيها دولته أن تزود الإيكاو الدول الأعضاء بما يشبه النشرة أو المنبر على صفحة الويب الرسمية للإيكاو حيث يمكنها أن تتبادل الأفكار والممارسات والسياسات بشأن الرسوم المتعلقة بالضوضاء. وكان السبب الكامن وراء هذا الاقتراح هو حاجة الدول الأعضاء

إلى تبادل خبراتها وأفكارها بشأن الرسوم المتعلقة بالضوضاء من أجل استخلاص أفضل الممارسات التي ينبغي تطبيقها ودعوة الإيكاو إلى استعراض هذه الممارسات وإدراجها في نهاية المطاف كتوصية بشأن الرسوم المتعلقة بالضوضاء في المستقبل. وتقوم الدول الأعضاء حالياً باعتماد قواعد قياسية متفاوتة لجباية الرسوم المتعلقة بالضوضاء على أساس وزن الطائرة، ورسوم الهبوط، ومستوى الضوضاء المحسوس الفعلي مقيساً بوحدات ديسيبل، إضافة إلى المزج بين هذه المعايير. وقام العديد من الدول الأعضاء بجباية هذه الرسوم وفقاً للحد الأقصى للوزن عند الإقلاع، لأن في الماضي كلما كانت الطائرة أثقل، ازدادت الضوضاء التي تصدرها. ولكن أصبح هذا الارتباط أقل أهمية مع التقدم المحرز في التكنولوجيا. وبالإشارة إلى القسم ٤ من وثيقة الإيكاو Doc 9082 - "سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية"، رأيت جمهورية كوريا أنه يتعين وضع مبادئ توجيهية لقواعد قياسية مفصلة وملموسة بقدر أكبر بشأن الرسوم المتعلقة بالضوضاء. وأعربت عن عزمها على المساهمة باستمرار في تحسين القواعد القياسية الدولية فيما يخص الرسوم المتعلقة بالضوضاء وتبادل معارفها وخبراتها مع الدول الأعضاء من أجل تمكين الإيكاو من إصدار مبادئ توجيهية أكثر فعالية.

٤٧- ودعت الجمعية العمومية إلى الإحاطة بمحتويات الوثيقة WP/250 Revision No. 1 والموافقة على اقتراح جمهورية كوريا المذكور أعلاه، على النحو المفصل في الفقرتين ٢-٩ و ٢-١٠ من الوثيقة.

٤٨- شددت مندوبية الولايات المتحدة في تقديمها للوثيقة WP/210 Revision No. 1 على أن دولتها ملتزمة بالتصدي للآثار البيئية للطيران، بما في ذلك الضوضاء ونوعية الهواء، معتبرة ذلك شرطاً بالغ الأهمية لكي يتسنى للجميع الاستمرار في التمتع بالمزايا الاقتصادية والاجتماعية للطيران. فالضوضاء ونوعية الهواء من القضايا الهامة، ومع أنه تم إحراز تقدم هائل في هذا الصدد، فإن من الضروري فعل المزيد. وإذ رحبت الولايات المتحدة بالكم الكبير من العمل الذي تم تنفيذه خلال السنوات الثلاث الماضية، فقد أعربت عن التزامها المستمر في الفترة الثلاثية القادمة بتوفير موارد كبيرة لهذا العمل وطلبت من الآخرين القيام بالمثل. ورحبت على وجه الخصوص بإضافة إندونيسيا والإمارات العربية المتحدة بوصفهما عضوين في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران والمملكة العربية السعودية بصفة مراقب في اللجنة المذكورة، مشيرة إلى أن ذلك مثال على استمرار توفير الموارد.

٤٩- وقد اتخذت الولايات المتحدة خطوات لتنفيذ القاعدة القياسية المتفق عليها في عام ٢٠١٣ والواردة في الفصل الرابع عشر من المجلد الأول من الملحق السادس عشر فيما يخص ضوضاء الطائرات، على النحو المبين في ورقة العمل WP/210 Revision No. 1. بيد أنها ذكّرت الجمعية العمومية في الورقة المذكورة بأنه لا ينبغي النظر إلى القاعدة القياسية كأساس يُستند إليه لفرض قيود تشغيلية، وذكّرت بأهمية استخدام نهج الإيكاو المتوازن في إدارة ضوضاء الطائرات عند النظر في قيود الضوضاء. وركزت الولايات المتحدة على التكنولوجيا والعمليات واستخدام الأراضي، على ألا تُفرض القيود التشغيلية إلا كملاذ أخير، بعد أن تتم دراسة العناصر الأخرى للنهج المتوازن.

٥٠- وفيما يتعلق بنوعية الهواء المحلي، رحبت الولايات المتحدة بالاتفاق الذي تم التوصل إليه في اجتماع الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن التقدم خطوة نحو وضع قاعدة قياسية للجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لمحركات الطائرات وشجعت الدول على العمل لاستكمال وضع هذه القاعدة القياسية بحلول عام ٢٠١٩.

٥١- ودعت الولايات المتحدة الجمعية العمومية إلى اتخاذ الإجراء المنصوص عليه في الملخص التنفيذي لورقة العمل WP/210 Revision No. 1 وإلى القيام بما يلي:

(أ) تشجيع الدول على الامتناع عن فرض قيود تشغيلية على أساس قواعد الإيكاو القياسية لترخيص مستوى الانبعاثات البيئية؛

(ب) تشجيع الدول على اتباع النهج المتوازن لإدارة ضجيج الطائرات، وتجنب السعي إلى فرض قيود تشغيلية حتى يتم استنفاد جميع الحلول المحتملة الأخرى؛

(ج) إعادة تأكيد الالتزام بالنهج المتوازن، بما في ذلك إرشادات النهج المتوازن لإدارة ضجيج الطائرات (Doc 9829)، مع الاعتراف بأنه مع الاعتراف بأنه لا ينبغي تطبيق القيود التشغيلية باعتبارها الملاذ الأول، وإنما بعد النظر في كل عنصر من العناصر الأخرى؛

(د) تأييد توصية لجنة حماية البيئة في مجال الطيران إلى مجلس الإيكاو الداعية إلى تحويل الحد المسموح به للترخيص بالعدد الدخاني إلى قاعدة قياسية خاصة بانبعثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة الناجمة عن محركات الطائرات، وإقرار ذلك كخطوة أخرى نحو خفض انبعثات الطيران عند المصدر؛

(هـ) الاعتراف بالتقدم والعمل المستمر لمعالجة أثر الانبعثات على نوعية الهواء المحلي ودعم المضي قدماً في العمل لوضع مستوى صرامة للقاعدة القياسية الخاصة بانبعثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة من محركات الطائرات التي ستحل محل القاعدة القياسية القائمة على العدد الدخاني.

٥٢- أكد المراقب عن اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، في معرض تقديمه ورقة العمل WP/152، أن قواعد الإيكاو القياسية وسياساتها تتسم بأهمية حاسمة لضمان معالجة الأثر البيئي للطيران بدرجة عالية من المواءمة والاستقرار التنظيمي اللذين يتطلبهما قطاع الطيران. ولذلك رحب الأياتا ترحيباً شديداً باتفاق لجنة حماية البيئة الأخير بشأن القاعدة القياسية الأولى لترخيص انبعثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات، فضلاً عن القاعدة القياسية الخاصة بانبعثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة من محركات الطائرات. وفيما يخص شركات الطيران، من المهم أن تحافظ القواعد القياسية البيئية للإيكاو على غرضها الأصلي الذي كان، ويجب أن يظل، ترخيص الطائرات ومحركات الطائرات. ويجري باستمرار تحديث أساطيل شركات الطيران وتحسين إجراءات الطيران. ومع ذلك، فإن سلطات المطارات المحلية تلجأ على نحو متزايد إلى فرض قيود تشغيلية من دون إجراء تقييم دقيق للخيارات الأخرى أولاً. بالإضافة إلى ذلك، هناك اتجاه نحو تطبيق زيادات على الرسوم الخاصة بالضوضاء أو بنوعية الهواء المحلي، وغالباً ما تكون هذه الزيادات غير مرتبطة بتدابير التخفيف. لذلك، يدعو الأياتا الدول وسلطات المطارات المحلية إلى ضمان استرشاد إجراءاتها دائماً بسياسات الإيكاو المتعلقة بالبيئة، بما في ذلك النهج المتوازن لإدارة ضجيج الطائرات ووثيقة الإيكاو Doc 9082 - "سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية"، التي تضع مبادئ توجيهية هامة لتنفيذ الرسوم المتعلقة بالضوضاء وبنوعية الهواء المحلي. وأكد الأياتا التزامه بالمساهمة في تطوير سياسات الإيكاو وقواعدها القياسية المتعلقة بالبيئة وبأي إرشادات قد تساعد الدول في تنفيذها.

٥٣- وأشير إلى أنه قد تم تقديم أوراق المعلومات الخمس التالية: WP/156 (البرنامج البيئي بشأن تخفيف ضوضاء طائرات هليكوبتر بإجراءات تشغيلية) التي قدمتها الأرجنتين؛ و WP/223 (التقدم المحرز في تنفيذ السياسات والتوحيد القياسي فيما يخص ضوضاء الطائرات) التي قدمتها إندونيسيا؛ و WP/430 (اقترح لتبادل أفضل الممارسات بشأن نهج الإيكاو المتوازن) التي قدمتها جمهورية كوريا؛ و WP/429 (مساهمة المطارات في حماية البيئة) التي قدمها المجلس الدولي للمطارات؛ و WP/447 (تلوث الهواء في المطارات: خطر صحي جدي على العمال في المطارات) التي قدمها الاتحاد الدولي لعمال النقل.

المناقشة

٥٤- رحبت مندوبة النرويج بالعمل الجيد الذي قامت به الإيكاو ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران والتقدم الكبير الذي أحرزته كما ورد في ورقة العمل WP/51. وإذ أشارت إلى أن دولتها أسهمت إسهاماً كبيراً في هذا العمل، على غرار ما قامت به الدول الأعضاء الأخرى في اللجنة، فهنأت المنظمة على إنجاز توصيات الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن وضع قاعدة قياسية جديدة لترخيص انبعثات ثاني أكسيد الكربون، وقاعدة قياسية جديدة بشأن

الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لمحركات الطائرات، ويجري الآن التقدم في هذا الصدد من خلال عملية اعتماد القواعد والتوصيات الدولية. وسلطت مندوبية النرويج الضوء على أهمية العمل الجاري المشار إليه في الفقرة ٤-٢ من الورقة المذكورة فيما يتعلق بالطائرات الأسرع من الصوت والمسائل المتعلقة بالضوضاء في المستقبل.

٥٥- وإذ شكر مندوب فرنسا الإيكاو على العمل الممتاز الذي اضطلعت به على مدى السنوات الثلاث الماضية، أعرب عن دعمه لمشروع "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي"، المرفق بالوثيقة WP/48 والتصويب رقم ١. وإذ أكد أن ضوضاء الطائرات تمثل شاعلاً هاماً للمواطنين الفرنسيين، وشدد على ضرورة أخذ ذلك في الاعتبار. واسترعى مندوب فرنسا الانتباه إلى المرفق (هـ) (فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضوضاء في المطارات) لمشروع البيان الموحد، وأشار إلى أن الجمعية العمومية في الفقرة ٤ من المنطوق "تحث الدول كذلك على ألا تسمح بفرص أي قيود تشغيلية تهدف إلى سحب الطائرات، التي تتمثل بموجب شهادتها الأصلية أو المجددة، لقواعد الضوضاء الواردة في الفصل الرابع والفصل الرابع عشر من المجلد الأول من الملحق السادس عشر ولأي مستويات صرامة أخرى يعتمدها المجلس". وشدد على أنه إذا كان هذا الطلب ما زال يبدو مشروعاً في عام ٢٠١٦، عندما كان الفصل الرابع لا يزال يمثل معيار الضوضاء الأكثر صرامة، فإن بدء نفاذ القاعدة القياسية لضوضاء الطائرات الواردة في الفصل الرابع عشر اعتباراً من عام ٢٠١٧ يستلزم إعادة النظر في هذه المسألة من أجل مواصلة تغذية الدينامية الإيجابية التي مكنت من تحسين أداء الضوضاء الناجمة عن الطائرات.

٥٦- واعتبر مندوب فرنسا أن النهج المتوازن لإدارة ضجيج الطائرات ينبغي أن يكون أساس الإطار التنظيمي لمراعاة اضطرابات الضوضاء حول المطارات. ولكن في بعض الحالات، كان من الضروري معالجة ضوضاء الطائرات من المصدر، ولا سيما في الرحلات الليلية. وينبغي ألا يغيب عن الأذهان أن تنفيذ التدابير التنظيمية القائمة على ترخيص ضوضاء الطائرات جعل من الممكن معالجة هذا الشاغل مع تجنب وضع تدابير أكثر تشدداً بكثير، مثل عمليات حظر الطيران، التي كان لها أثر اقتصادي كبير. وأكد مندوب فرنسا أن مشروع البيان الموحد لا يمثل عائقاً أمام تطبيق نهج يستند إلى ترخيص ضوضاء الطائرات عندما تحترم هذه الطائرات النهج المتوازن وترتكز على الرحلات الليلية.

٥٧- وإذ أشار ممثل فرنسا إلى المرفق (ز) (الطائرات الأسرع من الصوت - مشكلة الفرقة الصوتية) من مشروع البيان الموحد، شدد على أن من الضروري، بصرف النظر عن التقدم التقني، ضمان عدم إصدار الطائرات الأسرع من الصوت ضوضاءً لا يحتملها الجمهور. ومن الضروري ضمان قبول الجمهور لهذه الضوضاء، ومن دون هذا القبول، لا ينبغي السماح للطائرات الأسرع من الصوت بالتطبيق فوق المناطق المأهولة.

٥٨- وتعليقاً على ورقة العمل WP/210 Revision No. 1، رحب مندوب إيطاليا بالتزام الولايات المتحدة بخفض تأثير ضوضاء الطائرات على الأشخاص الذين يعيشون في منطقة شديدة القرب من المطارات، بالإضافة إلى تأثير انبعاثات محركات الطائرات على نوعية الهواء المحلي. وأشار إلى أن دولته تعمل بجد في هذا الاتجاه من أجل خفض الأثر المذكور لضوضاء الطائرات بالتنسيق مع السلطات المحلية. وأكد مندوب إيطاليا أنه يمكن إجراء تحسينات من خلال وضع تعريف أفضل لتخطيط استخدام الأراضي وتحديث أساطيل المشغلين باستخدام طائرات الجيل الجديد التي تصدر قدرأ أقل من الضوضاء. وشدد على أن تنفيذ نهج الإيكاو المتوازن لإدارة ضجيج الطائرات يمثل خطوة أساسية لتحسين الوضع، لا سيما من حيث الحد من تأثير ضوضاء الطائرات. وأشار مندوب إيطاليا كذلك إلى أنه يمكن تحسين نوعية الهواء المحلي عن طريق نشر طائرات مجهزة بمحركات الجيل الجديد.

٥٩- وإذ أشار مندوب إيطاليا إلى أن دولته قد اعتمدت بالفعل النهج المتوازن المذكور وفقاً لقواعد الاتحاد الأوروبي، أكد أن فرض قيود تشغيلية يمثل بذلك الملاذ الأخير، ولا يجري النظر فيه إلا بعد دراسة استخدام عناصر أخرى من النهج المتوازن.

٦٠- وأيد مندوب بولندا الرأي الذي أعربت عنه كندا في ورقة العمل WP/170 ومفاده أن إدارة العمليات الجوية هي أحد العناصر التي تساهم في الحد من الإزعاج البيئي. وإذ أكد أن كفاءة استخدام المجال الجوي وعملياته في المناطق القريبة من المطارات ينبغي أن تتوافق بعضها مع بعض، شدد على أنه لتجنب الآثار البيئية السلبية، لا بد من اتخاذ إجراء شامل يتضمن النظر في الجوانب الاقتصادية. وأعرب مندوب بولندا عن تأييده التام لاقتراح كندا بأن تسهم الدول بتقديم بيانات عن آثار الضوضاء على المناطق المجاورة للمطارات، وأن يتبع المجلس، عند تطبيق إجراءات الملاحقة القائمة على الأداء، نهجاً عملياً ينطوي على إيجاد توازن بين خفض غازات الدفيئة وآثار الضوضاء في المناطق المجاورة للمطارات.

٦١- وأيد مندوب آيرلندا تأييداً شديداً عمل الإيكاو ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران كما هو مبين في الوثيقة WP/51 واعترف بمساهمة لجنة حماية البيئة الهامة في التنمية المستدامة للطيران. ورحب هو وزملاؤه الأوروبيون بورقة العمل WP/55 (مع التصويب رقم ١) التي تتناول اتجاهات ضوضاء الطائرات الحالية والمستقبلية. وإذ أشار إلى أن عمل اللجنة بشأن تقدير الآثار المستقبلية لضوضاء الطائرات وانبعثاتها كان مشجعاً للغاية فيما يتعلق بإمكانية فصل ضوضاء الطائرات ونمو الحركة الجوية، أعرب عن تأييده لمواصلة العمل في هذا الصدد، واستخدام اتجاهات الإيكاو البيئية العالمية الخاصة بالسياسات البيئية في إجراء التحليلات واتخاذ القرارات. وإذ شدد مندوب آيرلندا على أنه يجب ألا يغيب عن الأذهان أن الاتجاهات البيئية المذكورة هي مجرد تقديرات للمستقبل على المدى الطويل وأن هناك حدوداً متأصلة في جميع عمليات التنبؤ على المدى الطويل، أكد أن التوقعات هي مجرد توقعات في نهاية المطاف. وإذ شدد على أن الاتجاهات العالمية لا يمكن أن تعكس ظروفًا جغرافية محددة، أكد أن الأمر يقتضي وجود مؤشرات إضافية محددة.

٦٢- وفي هذا السياق، أعرب مندوب آيرلندا عن قلقه من أن صياغة الفقرة الإجرائية أ) من ورقة العمل WP/55 (مع التصويب رقم ١) يمكن أن تؤدي خطأً إلى استخدام اتجاهات الإيكاو البيئية العالمية كأساس وحيد لعمليات اتخاذ القرارات الخاصة بالسياسات البيئية. ولذلك، اقترح مع زملائه الأوروبيين أن تعاد صياغة الفقرة الإجرائية أ) بحيث يتجلى فيها بوضوح أنه يمكن استخدام الاتجاهات البيئية العالمية المذكورة كأساس لتحليل السياسات البيئية التي تمثل جزءاً من عملية اتخاذ القرارات في المسائل البيئية مع توضيح أنها ليست الأساس الوحيد.

٦٣- ورحبت مندوبية الولايات المتحدة بعبارة التأييد العديدة لنهج الإيكاو المتوازن في إدارة ضجيج الطائرات، وهو نهج تعتبره دولتها مهماً جداً. وانطلاقاً من إدراكها أن القيود التشغيلية يمكن أن تُفرض كملاذ أخير، حثت الدول التي كانت تدرس مثل هذه القيود على إجراء تقييم شامل لها، لأن القيود المطبقة في دولة ما قد تؤدي في كثير من الأحيان إلى نقل مشكلة ضوضاء الطائرات إلى دولة أخرى. وأكدت مندوبية الولايات المتحدة أن من الضروري، عند النظر في إجراء ما في قطاع عالمي مثل الطيران، تقييم الأثر المحتمل لهذا الإجراء على الصعيد العالمي.

٦٤- وأيد مندوب نيجيريا ورقة العمل WP/51، وأثنى على العمل المستمر الذي تقوم به الإيكاو ولجنة حماية البيئة في جميع المجالات الرئيسية المتعلقة بالطيران المدني والبيئة، وأوصى بأن تواصل الإيكاو استخدام سلة تدابير التخفيف (بما في ذلك التكنولوجيا والقواعد القياسية وأنواع الوقود البديلة المستدامة والتحسينات التشغيلية والتدابير القائمة على آليات السوق) لمعالجة قضايا انبعثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران وضوضاء الطائرات. كما أعرب عن دعمه للتقدم الذي أحرزته الإيكاو، من خلال نهجها المتوازن لإدارة ضجيج الطائرات، في معالجة آثار الضوضاء ونوعية الهواء المحلي والانبعاثات العالمية، وعلى وجه الخصوص وضع القاعدة القياسية الجديدة الخاصة بالجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لمحركات الطائرات والقاعدة القياسية الجديدة بشأن ترخيص انبعثات ثاني أكسيد الكربون. بالإضافة إلى ذلك، أيد مندوب نيجيريا مراعاة المعلومات الواردة في ورقة العمل WP/51 عند تحديث قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٧ و ٣٨-١٨.

٦٥- ولدى تلخيص المناقشة، أشار الرئيس إلى أنه كما هو الحال في ورقتي العمل WP/91 و WP/210 Revision No. 1، أُقرت اللجنة التنفيذية بالتقدم الذي أحرزته لجنة حماية البيئة في التصدي لضوضاء الطيران والانبعاثات الناجمة عنه وأيدت ما تقوم به أيضاً من عمل فني في هذا الشأن. ورحب على وجه الخصوص بالتقدم المحرز في الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة، بما في ذلك اتفاقها بشأن القاعدة القياسية الجديدة للترخيص بالانبعاثات ثاني أكسيد الكربون، المدرجة في المجلد الثالث من الملحق السادس عشر، والقاعدة القياسية الخاصة بالجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لمحركات الطائرات، المدرجة في المجلد الثاني من الملحق السادس عشر. وشجعت اللجنة التنفيذية على تحديد الأولويات فيما يخص تنفيذ هاتين القاعدتين القياسيتين، فضلاً عن مواصلة العمل على إعداد قواعد قياسية في المستقبل لكتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لمحركات الطائرات. وأشارت إلى القضايا المتصلة بعضوية لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التي أثرت في الوثيقة WP/225 فيما يتعلق بزيادة عدد المشاركين في اللجنة من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية وأوصت بأن يتناولها المجلس لأنها تتعلق بالمسائل الإدارية للجنة حماية البيئة.

٦٦- فيما يتعلق بالعمل المتعلق بتحقيق التوازن بين انبعاثات غازات الدفيئة والآثار الناتجة عن الضوضاء عند تنفيذ إجراءات الملاحة القائمة على الأداء (WP/170)، أُقرت اللجنة التنفيذية بأن الترابط بين مختلف الآثار البيئية هو أحد المبادئ الأساسية في عمل لجنة حماية البيئة وأنه ينبغي تشجيع هذه اللجنة على مواصلة هذا العمل بمزيد من البيانات التي ينبغي أن تقدمها الدول.

٦٧- وفيما يتعلق بورقة العمل WP/250 Revision No. 1، أشارت اللجنة التنفيذية إلى أن المعلومات المتعلقة بالرسوم الخاصة بالضجيج قد أُدرجت في وثائق مختلف صادرة عن الإيكاو، مثل الوثيقة Doc 7100 - "تعريفات المطارات وخدمات الملاحة الجوية"، والوثيقة Doc 9082 - "سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية"، والوثيقة Doc 9184 - "دليل تخطيط المطارات"، كما يمكن الوصول إلى قاعدة بيانات الرسوم المتعلقة بالضوضاء انطلاقاً من موقع الإيكاو الإلكتروني المخصص للبيئة. وأوصت بأن يُحال اقتراح استعراض توصيات الإيكاو الدولية بشأن الرسوم المتعلقة بالضوضاء إلى لجنة حماية البيئة للنظر فيها.

٦٨- وفيما يتعلق بضرورة اتباع سياسات الإيكاو وقواعدها القياسية وإرشاداتها التي أثرت في ورقتي العمل WP/210 Revision No. 1 و WP/152، أشارت اللجنة التنفيذية إلى أن هذه السياسات قد أُدرجت في مشروع البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي، الوارد أعلاه [راجع ورقة العمل WP/48 والتصويب رقم 1]. وأشارت كذلك إلى التوسع في الأنشطة من خلال وضع القاعدتين القياسيتين الجديتين المذكورتين بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وانبعاثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة من محركات الطائرات، وما يترتب على ذلك من حاجة إلى ضمان توفير الموارد اللازمة لعمل المنظمة في تلك المجالات، ولا سيما دعم لجنة حماية البيئة في مجال الطيران.

٦٩- وأوصت اللجنة التنفيذية بأن تؤكد الجمعية العمومية مجدداً التزامها بنهج الإيكاو المتوازن في إدارة ضجيج الطائرات، مع الاعتراف بأنه لا ينبغي تطبيق القيود التشغيلية باعتبارها الملاذ الأول، وإنما بعد النظر في كل عنصر من العناصر الأخرى. ومع التسليم بذلك، سلطت بعض الدول الضوء على فائدة فرض بعض القيود التشغيلية في ظل ظروف محلية محددة. وأشار أيضاً إلى أن بعض القيود التشغيلية قد تحول مشكلات ضجيج الطائرات من دولة إلى أخرى.

٧٠- واتفقت اللجنة التنفيذية على أن توصي الجلسة العامة باعتماد مشروع "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي"، بصيغته المبينة في ورقة العمل WP/48 والتصويب رقم 1.

البند ٢٢ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ
[القسم الخاص بتغير المناخ بدون الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق]

٧١- ثم شرعت اللجنة التنفيذية في النظر في البند ٢٢ من جدول الأعمال، الذي تم توثيقه في ست ورقات عمل قدمها المجلس [ورقات العمل WP/51 و WP/55 (مع التصويب رقم ١) و WP/56 و WP/54 و WP/28 و WP/49] وما يتصل بها من ورقات قدمتها الدول والمنظمات الدولية. وتم التذكير بأن ورقات العمل WP/51 و WP/55 و WP/28 كانت قد قُدمت في السابق في إطار البندين ٢٠ و ٢١ من جدول الأعمال، شأنها شأن ورقات العمل WP/91 (سلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني) و WP/170 (كندا) و WP/152 (أياتا).

أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران

٧٢- في معرض تقديم ورقة العمل WP/56 بشأن التطورات التي حدثت منذ انعقاد الجمعية العمومية الماضية فيما يخص عمل الإيكاو في مجال أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران، أشارت الأمينة العامة إلى أن استخدام أنواع الوقود البديلة المستدامة وأشكال أخرى من الطاقة النظيفة كان أحد عناصر أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة. وكانت الإيكاو في الطليعة في تعزيز وتيسير ظهور أنواع وقود بديلة مستدامة في مجال الطيران في سياق إطارها العالمي لأنواع الوقود البديلة للطيران (GFAAF). وقد تبنت الدول هذه التكنولوجيا الهامة والتحولية بسرعة، إذ قامت أكثر من ٢٢٠٠٠ رحلة طيران تجارية باستخدام أنواع وقود بديلة منذ عام ٢٠١١. وتمثلت الأولويات التالية في معالجة الحواجز الاقتصادية الأولية وضمان النشر المستدام على نطاق تجاري. وتحقيقاً لهذه الغاية، كان من المخطط عقد ندوة للإيكاو بشأن أنواع الوقود البديلة في مقر الإيكاو في مونتريال في يومي ٨ و ٩ فبراير ٢٠١٧، وكانت هذه الندوة بمثابة الأساس لمؤتمر الإيكاو الرفيع المستوى بشأن أنواع الوقود البديلة للطيران، المزمع عقده في مكسيكو سيتي في أكتوبر ٢٠١٧ (راجع ورقة العمل WP/455).

٧٣- ودعت الجمعية العمومية إلى اتخاذ الإجراء الوارد في الملخص التنفيذي لورقة العمل WP/56 وإلى القيام بما يلي:

- أ) الاعتراف بتطورات عمل المنظمة المتواصل ودعم هذا العمل الرامي إلى تيسير الجهود التي تبذلها الدول وقطاع الصناعة في استحداث ونشر أنواع وقود بديلة مستدامة للطيران؛
- ب) تشجيع الدول على الاعتراف بالتحديات الراهنة ووضع سياسات من شأنها التعجيل في استحداث ونشر أنواع وقود بديلة مستدامة للطيران؛
- ج) دعوة الدول إلى النظر في استخدام الحوافز لتشجيع نشر مصادر الطاقة النظيفة والمتجددة للطيران، بما في ذلك أنواع الوقود البديلة المستدامة؛
- د) النظر في المعلومات الواردة في الورقة من أجل تحديث قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨.

٧٤- وأشار الرئيس إلى أن اللجنة التنفيذية تسلم بالتقدم الذي أحرزته الدول وقطاع الصناعة في استحداث ونشر أنواع وقود بديلة مستدامة للطيران وأيدت مواصلة عمل الإيكاو في هذا المجال.

خطط العمل الطوعية للدول بشأن أنشطة الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون

٧٥- قدمت الأمينة العامة بعد ذلك ورقة العمل WP/54، التي عرضت معلومات عن تطورات أنشطة الإيكاو المتعلقة بخطط العمل الطوعية للدول للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وما يرتبط بذلك من أنشطة بناء القدرات منذ انعقاد الجمعية العمومية الماضية، وعن الخطوات التالية المزمع اتخاذها لمواصلة دعم الدول في إعداد خطط العمل الخاصة بها

وتحديثها وتنفيذها. وأبرزت الورقة مجموعة أنشطة بناء القدرات التي اضطلعت بها الإيكاو، والتي شملت ما يلي: تحديث الإرشادات والأدوات؛ وتنظيم حلقات عمل مخصصة للمسائل البيئية؛ واستهلال "برنامج الأصدقاء الخاص بالإيكاو"؛ والاتصال المباشر مع الدول، لا سيما من خلال الشراكات المعقودة مع الاتحاد الأوروبي ومع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي/مرفق البيئة العالمية. ونتيجة لهذه الأنشطة، أصبح عدد الدول التي قدمت خطط عمل طوعية إلى الإيكاو ١٠٠ دولة عضو تمثل أكثر من ٨٩,٩٠ في المائة من الحركة الجوية الدولية العالمية. وكان من دواعي سرور الأمانة العامة إعلام اللجنة التنفيذية بأنه تم تحقيق هدف زيادة عدد خطط العمل المقدمة بحلول يونيو ٢٠١٦ بنسبة ٥٠٪ عما كان عليه في يونيو ٢٠١٣. ولكنها أكدت أنه رغم هذا التحسن الكبير، فإن أكثر من نصف خطط العمل المقدمة لم تتضمن خطوط أساس كمية ونتائج متوقعة. ومن ثم، يقتضي الحال المزيد من العمل لضمان الحصول على خطط عمل متينة.

٧٦- ودعت الجمعية العمومية إلى اتخاذ الإجراء المبين في الملخص التنفيذي لورقة العمل WP/54 وإلى القيام بما يلي:

- (أ) الاعتراف بالأنشطة التي اضطلعت بها المنظمة والتقدم الذي أحرزته استجابة لطلب الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية فيما يتعلق بإعداد وتقديم خطط عمل الدول بشأن أنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛
- (ب) تشجيع الدول على إتاحة خطط عملها على موقع الإنترنت العام للإيكاو وتقديم بيانات أكثر اكتمالاً ومثانة في خطط العمل لتيسير قيام الإيكاو بتجميع البيانات العالمية الخاصة بالانبعاثات؛
- (ج) تشجيع الدول التي قدمت بالفعل خطط عملها على إقامة شراكات مع الدول الأخرى من أجل دعم الدول التي لم تقم بعد بإعداد خطط عملها؛
- (د) دعم مواصلة عمل المنظمة الرامي إلى مساعدة الدول في إعداد وتحديث خطط عملها، وفي تنفيذ التدابير الواردة فيها، على النحو المبين في الفقرة ٤ من الورقة؛
- (هـ) النظر في المعلومات الواردة في الوثيقة WP/54 بغية تحديث قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨.

٧٧- وقدم الرئيس تهنئته على تقديم الدول ١٠٠ خطة عمل تمثل أكثر من ٨٩,٩٠ في المائة من الحركة الجوية الدولية على الصعيد العالمي، مما أدى إلى تجاوز الهدف. وأشار إلى أن اللجنة التنفيذية أقرت بالتقدم الذي أحرزته الإيكاو والدول الأعضاء فيها فيما يتعلق بإعداد وتقديم خطط عمل هذه الدول ودعمت مواصلة عمل المنظمة الرامي إلى تقديم المزيد من المساعدة إلى الدول خلال الفترة الثلاثية القادمة. وشجعت أيضاً الدول على تبادل المعلومات وإدراج بيانات أكثر اكتمالاً ومثانة في خطط عملها لتيسير قيام المنظمة بتجميع البيانات العالمية الخاصة بالانبعاثات. فضلاً عن ذلك، شجعت اللجنة التنفيذية الشراكات بين الدول لكي تدعم بعضها بعضاً في إعداد وتنقيح خطط العمل. كما دعمت مواصلة عمل الإيكاو في تقديم المزيد من المساعدة إلى الدول خلال الفترة الثلاثية القادمة.

البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

٧٨- ثم عرضت الأمانة العامة ورقة العمل WP/49 التي اقترحت فيها المجلس تنقيحات على قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨: "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" في ضوء التطورات التي حدثت منذ انعقاد الجمعية العمومية الماضية، باستثناء الجوانب المبينة في ورقة العمل WP/52 فيما يتعلق بإعداد خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وشملت التغييرات ما يلي: التقدم الذي أحرزته لجنة حماية البيئة فيما

يتعلق بجملة أمور منها القاعدة القياسية الجديدة لترخيص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات وحزم التحسينات في منظومة الطيران؛ وعمل لجنة حماية البيئة في المستقبل؛ والتقدم المحرز فيما يتعلق بأنواع الوقود البديلة للطيران ومبادرة خطط العمل الطوعية للدول؛ والشراكات مع المنظمات الأخرى؛ ومواصلة تقديم المساعدة إلى الدول المحتاجة إلى ذلك، بالتعاون مع المنظمات الأخرى. ودعت الجمعية العمومية إلى اعتماد البيان الموحد المنقح المقترح المرفق بالوثيقة WP/49.

٧٩- قدم مندوب الجمهورية الدومينيكية ورقة العمل WP/262 نيابة عن الدول الأعضاء الـ ٢٢ في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، وأبرز في هذه الورقة ما يلي: التحديات التي يواجهها عدد من تلك الدول في وضع وتنفيذ خطط العمل الخاصة بها؛ والنتائج الهامة للحماية البيئية التي حققتها الجمهورية الدومينيكية بوصفها جهة مشاركة في مشروع بناء القدرات المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي لبناء القدرات من أجل تخفيف آثار ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي؛ والفوائد الشاملة التي يجري تحقيقها من خلال مشروع المساعدة المشترك بين الإيكاو وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي/مرفق البيئة العالمية تحويل قطاع الطيران العالمي: خفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي "تحويل قطاع الطيران العالمي: خفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي". كما اعترفت الورقة، في جملة أمور، بالظروف المختلفة بين الدول من حيث قدرتها على التصدي للتحديات المرتبطة بتغير المناخ وحاجتها إلى الدعم، ولا سيما فيما يتعلق بالبلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة. ونظراً إلى أنه يمكن للعديد من الدول في منطقة أمريكا اللاتينية أن تستفيد من برامج بناء القدرات، شجعت الورقة الإيكاو والدول الأعضاء فيها على مواصلة بذل جهودها والعمل مع البلدان النامية في تيسير الوصول إلى الموارد المالية ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات.

٨٠- ودعت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

أ) تخصيص موارد لتوسيع وتحسين مشاريع المساعدة البيئية للدول من أجل وضع وتنفيذ خطط عمل لخفض الانبعاثات ونظم للرصد والإبلاغ والتحقق مثل نظام البيئة في مجال الطيران (AES) بغية إعداد قوائم جرد الانبعاثات ورصد انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي؛

ب) دعوة الأمانة إلى تنظيم ندوات و/أو حلقات عمل بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي تستهدف المسؤولين والخبراء من الدول الأعضاء، فضلاً عن المنظمات المتخصصة المعنية؛

ج) ضمان أن تواصل الإيكاو الاضطلاع بدور محوري في تقديم المساعدة إلى الدول الأعضاء فيها من خلال نشر أحدث المعلومات عن أفضل الممارسات وتوفير الإرشادات وغير ذلك من المساعدة الفنية للإسهام في تعزيز بناء القدرات ونقل التكنولوجيا؛

د) إقامة روابط أوثق مع الدول والمنظمات الدولية لدعم مواصلة تنفيذ بعض تدابير التخفيف لدى الدول النامية ونقل التكنولوجيا، مع تعزيز الانتفاع بالتمويل وبناء القدرات.

٨١- ونيابة عن دول وسط أفريقيا التسع المستفيدة من مشروع المساعدة المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي (أنغولا، وبوروندي، وجمهورية أفريقيا الوسطى، وتشاد، والكونغو، وجمهورية الكونغو الديمقراطية، وغينيا الاستوائية، وغابون، وسان تومي وبرينسيبي)، قدم مندوب غابون ورقة العمل WP/321 التي عُرض فيها بالتفصيل التقدم الذي أحرزته الدول المذكورة في وضع خطط العمل للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني الدولي وتنفيذ نظام للبيئة في مجال الطيران (AES). وقد اضطلعت كل دولة بقدر كبير من العمل لإنشاء نظام نقل جوي مستدام في وسط أفريقيا ووفت بالتزاماتها في إطار المشروع المذكور عن طريق تقديم خطط عمل وطنية إلى الإيكاو تتسق مع توصياتها الواردة في الوثيقة

Doc 9988 - "إرشادات بشأن إعداد خطط عمل الدول فيما يتعلق بأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون". وقد استعرضت الإيكاو خطط العمل هذه، التي أظهرت رغبة الدول في الحصول على ملكية الاستراتيجية الرامية إلى التوجه نحو نموذج تنمية منخفض الكربون والالتزام باستخدام كل الوسائل المتاحة لها لتنفيذه، واعتبرتها مُرضية. وتقوم الدول التسع الآن بتنفيذ تدابير التخفيف الواردة في خطط العمل. بيد أنها تدرك أن هذه التدابير يمكن أن تتطوي على تكاليف باهظة وأن الدول التسع المذكورة ليست جميعها قادرة على تنفيذها. وبفضل الدعم المقدم في إطار مشروع المساعدة المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي، أصبحت هذه الدول منذ يناير ٢٠١٦ تقدم إلى الإيكاو تقارير شهرية عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن أنشطة الطيران الدولي الخاصة بها لتيسير رصد وتقييم الأهداف العالمية المحددة.

٨٢- وفضلاً عن ذلك، تقوم أيضاً دول وسط أفريقيا التسع، في إطار مشروع المساعدة المشترك المذكور، بإعداد خطة عمل إقليمية مشتركة لتخفيض انبعاثات الطيران على المستوى الإقليمي بما يتفق مع خطط عملها الوطنية. وسوف تسهم خطة العمل الإقليمية هذه مساهمة كبيرة في تعزيز التعاون الإقليمي وجهود مكافحة تغير المناخ.

٨٣- واستناداً إلى النتائج الإيجابية المذكورة أعلاه لمشروع المساعدة المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي، ومراعاة لمبادرة الإيكاو الرامية إلى "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، دعت دول أفريقيا الوسطى التسع هذه الجمعية العمومية إلى:

(أ) أن تستعرض المعلومات المقدمة في الوثيقة WP/321، بما في ذلك التقدم الذي أحرزته حتى الآن مجموعة الدول تلك؛

(ب) أن تطلب من الإيكاو البحث عن مصادر تمويل إضافية لتعزيز المساعدة الفنية وتطويرها من أجل وضع خطط العمل وتنفيذ ما تنص عليه من تدابير؛

(ج) أن تطلب من الدول الأخرى والمنظمات الدولية تقديم تمويل منفصل لتمكين الإيكاو من تحسين أنشطة بناء القدرات المتعلقة بحماية البيئة وتوسيع نطاق هذه الأنشطة؛

(د) أن تشجع الدول ومجموعات الدول الأخرى على التماس المساعدة من الإيكاو لوضع خطط العمل وتنفيذها، وإنشاء نظام متين لرصد الانبعاثات يستند إلى نظام البيئة في مجال الطيران (AES)؛

(هـ) أن تطلب من المجلس أن يوعز إلى الإيكاو بإدراج نظام الرصد والإبلاغ والتحقق التابع لنظام البيئة في مجال الطيران (AES) في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق فيما يخص الطيران الدولي؛

(و) أن تطلب من المجلس أن يوعز إلى الإيكاو بتعزيز قدرة المكتب الإقليمي لغرب ووسط أفريقيا (WACAF) والمكاتب الإقليمية الأفريقية الأخرى على الحفاظ على نتائج المشروع مع مرور الوقت وتوفير الرصد المستمر للقضايا البيئية في قطاع الطيران المدني في أفريقيا.

٨٤- وقدم مندوب كينيا ورقة العمل WP/181 التي أوضحت تجربة دولته وتقدمها في جمع البيانات المتعلقة بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي ورصدها والإبلاغ عنها، وتعد هذه العمليات جزءاً من مبادرات كينيا لتحديث وتعزيز خطة عملها الطوعية الخاصة بخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن قطاع الطيران، والمقدمة إلى الإيكاو في ديسمبر ٢٠١٥. وبالإضافة إلى ذلك، أبرزت الورقة إنجازات كينيا حتى الآن والدور الرئيسي الذي اضطلع به برنامج الإيكاو لبناء القدرات منذ انعقاد الجمعية العمومية الماضية، ووصفت التحديات المتبقية والخطوات المقبلة المقترحة.

٨٥- ودعت كينيا الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

- (أ) الإحاطة بالمعلومات الواردة في الوثيقة WP/181؛
- (ب) دعم الدول في تنفيذ استراتيجية للرصد والإبلاغ والتحقق تتسم بالكفاءة والاستدامة؛
- (ج) دعم وتعزيز بناء القدرات فيما يخص خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، بالاستناد إلى التجربة الناجحة لمشروع المساعدة الجاري المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي والذي تعتبر كينيا دولة مستفيدة منه، والمضي قدماً في تيسير انتفاع الدول بالموارد المالية والدعم الفني ونقل التكنولوجيا؛
- (د) تشجيع الدول على صياغة طلبات مساعدة موجهة إلى الإيكاو من أجل وضع وتنفيذ خطط العمل الطوعية الخاصة بها، وتحسين قدراتها على جمع البيانات المتعلقة بالبيئة ورصدها والإبلاغ عنها؛
- (هـ) تشجيع الدول على إقامة شراكات بشأن المسائل المتعلقة بتغير المناخ، بوسائل تشمل "برنامج الأصدقاء الخاص بالإيكاو" أو مشاريع إضافية مخصصة لبناء القدرات على الصعيد الإقليمي، وتعزيز التعاون وتبادل المعرفة على المستويين الإقليمي والعالمي.

٨٦- ثم قدم مندوب إندونيسيا ورقة العمل WP/212 Revision No. 1 بشأن الحاجة إلى إرشادات لرسم السياسات الرامية إلى الترويج لأنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران، التي يُعتبر استخدامها جزءاً لا يتجزأ من تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. ومع أنه تم بذل جهود وإحراز تقدم، فإن النطاق التجاري وتوافر إمدادات أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران لا يزالان في مرحلة مبكرة للغاية لا تتيح تقديم مساهمة حقيقية في تحقيق هدف النمو الكربوني المحايد الذي وضعته الإيكاو. ومع ذلك، فقد أدرجت إندونيسيا بالفعل استحداث عدد من أنواع الوقود البديلة المستدامة في مجال الطيران في خطة عملها التي قدمتها إلى الإيكاو في عام ٢٠١٣ وتم تحديثها في عام ٢٠١٥، وأدرجت الطيران، نتيجة لذلك، في السياسة الوطنية للطاقة البيولوجية والأهداف الخاصة بقطاع النقل. وأعربت إندونيسيا عن رغبتها في وضع سياسة لنشر أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران بطريقة تعاونية مع الإيكاو والدول الأخرى من أجل تعزيز تنسيق السياسات على الصعيدين الإقليمي والعالمي وتجنب حدوث أي أوجه خلل في السوق الإقليمية أو في التنافس. واعتبرت إندونيسيا، انطلاقاً من خبرتها، أن من المهم مساعدة الدول في وضع إجراءات سياسات ملائمة ومتسقة على المستوى العالمي، ومن ثم طلبت من الجمعية العمومية دعم الإيكاو في وضع إرشادات خاصة بسياسات تعزيز أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران. وبالإضافة إلى ذلك، شجعت إندونيسيا الدول على إدراج الطيران في سياساتها الوطنية المتعلقة بالطاقة البيولوجية و/أو أهدافها الخاصة بقطاع النقل.

٨٧- وقدمت مندوبية الولايات المتحدة ورقة العمل WP/232 التي توضح وجهات نظر دولتها بشأن سلة الإيكاو للتدابير الرامية إلى التصدي لتغير المناخ الناشئ عن الطيران المدني الدولي. وأعربت الولايات المتحدة عن دعمها القوي للنهج الشامل الذي اتخذته الإيكاو لتحقيق هدف النمو الكربوني المحايد ابتداءً من عام ٢٠٢٠ من خلال سلة التدابير المذكورة والتي تشمل ما يلي: التحسينات الفنية والتشغيلية وتلك المتعلقة بالبنية الأساسية؛ والقاعدة القياسية المتعلقة بالانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات؛ وأنواع الوقود البديلة المستدامة؛ ووضع الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق باعتبارها إجراءً لسد الثغرات. واعتبرت أن النهج الشامل القائم على سلة التدابير هو الخيار الصحيح لتحمل المسؤولية عن الآثار المناخية للطيران المدني الدولي، إذ يمكن تصميمها بحيث تلبي الاحتياجات الفريدة لقطاع الطيران الفريد وهو ما حدث بالفعل. فبتنفيذ سلة التدابير، تمكنت الدول من وضع العناصر اللازمة لخفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران على المدى الطويل، مع سد الثغرة في تحقيق هدف النمو الكربوني المحايد على المدى القريب، من خلال الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

٨٨- وقد أحرزت الإيكاو والدول الأعضاء فيها تقدماً كبيراً فيما يتعلق بجميع عناصر سلة التدابير منذ انعقاد الجمعية العمومية الأخيرة. وقد شاركت الولايات المتحدة بنشاط في سعي لجنة حماية البيئة إلى وضع القاعدة القياسية لترخيص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون استناداً إلى التكنولوجيات الجديدة، وهي فخورة بدعم اعتماد المجلس المزمع لهذه القاعدة القياسية. وقادت الولايات المتحدة أيضاً العديد من الجهود التعاونية مع قطاع الصناعة لتطوير وتحسين كفاءة استهلاك الوقود وتقنيات خفض الانبعاثات. أما التكنولوجيات التي تم تطويرها في إطار المرحلة الأولى من برنامج إدارة الطيران الاتحادية المستمر لتخفيض الطاقة والانبعاثات والضوضاء (CLEEN)، وهي شراكة مع خمس شركات تصنيع طائرات، فمن المحتمل أن تدخل أسطول الطائرات التجارية خلال العام الحالي (٢٠١٦)، ولقد بدأ فعلاً تنفيذ المرحلة الثانية من هذا البرنامج.

٨٩- وعملت الولايات المتحدة بنشاط أيضاً على دعم وتيسير عمليتي استحداث ونشر أنواع الوقود البديلة المستدامة للطائرات، بوسائل شملت المبادرة الخاصة باستخدام أنواع الوقود البديل في الطيران التجاري (CAAFI) التي ركزت على كل مرحلة من مراحل استحداث الوقود البديل، من البحث والتطوير إلى التسويق. بيد أن عملها في هذه المجالات، وكذلك في مجال إدارة الحركة الجوية، لم يعد بالفائدة على الولايات المتحدة وحدها. ومن خلال برامج المساعدة الفنية، والتعاون مع الإيكاو، ونشر تكنولوجيات أكثر كفاءة، ساعدت الولايات المتحدة الدول الأخرى وقطاعاتها الصناعية في تحسين الكفاءة وخفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران. والتزمت بمواصلة تعزيز تعاونها مع الدول الأعضاء في الإيكاو وقطاع الصناعة في تحسين الكفاءة وكامل سلة التدابير في السنوات القادمة. ومن دواعي سرور الولايات المتحدة الاضطلاع بدور قيادي في تلك المجالات لأنها ملتزمة بالتصدي لتغير المناخ. ولما كانت تدرك أنه ليس لدى جميع الدول القدرة على الاضطلاع بهذا العمل، فإنها تلتزم بالعمل مع الآخرين لبناء تلك القدرة، عسى أن يساعد ذلك على ضمان التنمية المستدامة للطيران المدني الدولي لفترة طويلة في المستقبل.

٩٠- ودعت الجمعية العمومية إلى:

- (أ) أن تحيط علماً بوجهات نظر الولايات المتحدة بشأن سلة التدابير؛
- (ب) أن تحيط علماً بما تقدمه الولايات المتحدة من استثمارات كبيرة بالموارد المالية وغير المالية في كل عنصر من عناصر سلة التدابير؛
- (ج) أن تحيط علماً بالفرص المتاحة لإقامة شراكات دولية مع الدول وقطاع الصناعة لتعزيز تنفيذ واستخدام مختلف عناصر سلة التدابير؛
- (د) أن تدرك أن الظروف الوطنية المختلفة، أي "التمايز"، تجري معالجتها بطرق مختلفة عبر سلة التدابير، مع قيام بعض الدول بأغلبية الجهود في المجالات الرئيسية لتطوير التكنولوجيا، والتحسينات في التشغيل والبنية الأساسية، وأنواع الوقود البديلة للطيران.

٩١- وفي الختام، اغتتمت مندوبة الولايات المتحدة هذه الفرصة لتشكر إندونيسيا وبوركينا فاسو والدول الأخرى الكثيرة التي نشرت علناً خطط عملها بشأن أنشطة الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بحيث أتيج للمجتمع العالمي الاطلاع عليها.

٩٢- قدم مندوب بوركينا فاسو ورقة العمل WP/363 التي وصفت التقدم الذي أحرزته دولته في جهودها الرامية إلى الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران المدني. وأبرز، على وجه الخصوص، الخطوات التي أدت إلى وضع خطة عمل وطنية وفقاً لتوصيات الإيكاو، واضطلاع هيئة الطيران المدني الوطنية بتنفيذ نظام البيئة في مجال الطيران (AES). وأعربت بوركينا فاسو عن تقديرها للمساعدة التي قدمتها الإيكاو والاتحاد الأوروبي إليها في إطار مشروع المساعدة

المشترك لبناء القدرات من أجل خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي. ووصفت الورقة أيضاً التحديات التي تتوقعها بوركينا فاسو في تنفيذ خطة العمل المذكورة، وكذلك توقعاتها فيما يتعلق بالمساعدة والتعاون.

٩٣- ودعت بوركينا فاسو الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

(أ) الإحاطة بمحتويات ورقة العمل WP/363؛

(ب) تكليف الأمانة العامة بمواصلة دعم برامج الإيكو الرامية إلى مساعدة الدول في وضع وتنفيذ خطط عملها الخاصة بخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي؛

(ج) تشجيع الدول والمنظمات الدولية على تخصيص أموال لبناء القدرات والمشاريع الجديدة للمساعدة في مجال البيئة على الصعيد الإقليمي، على غرار المشروع المشترك بين الإيكو والاتحاد الأوروبي؛

(د) تعزيز الشراكات بين الدول في هذا المجال، لتشجيع تبادل المعرفة، ونقل المهارات، والإجراءات المشتركة للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران.

٩٤- ثم قدم مندوب مصر ورقة العمل WP/364 التي تضمنت تقريراً عن الأنشطة التي اضطلعت بها دولته في مجال حماية البيئة من حيث علاقتها بالطيران الدولي، والتقدم الذي أحرزته فيما يتعلق بتقديم خطة عملها بشأن تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران. وكانت قد قدمت مصر إلى الإيكو أول خطة عمل طوعية لها بعد موافقة الحكومة عليها في ٢٥ يوليو ٢٠١٦. ولم تُعتبر خطة العمل مجرد التزام، بل اعتُبرت أداة مهمة لتزويد المنظمة بمعلومات عن أنشطة مصر فيما يخص خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران. وتضمنت العناصر التالية من سلة التدابير على المدى القصير (٢٠١٠-٢٠٢٠) والمدى المتوسط (٢٠٢٠-٢٠٣٠): التحسينات التكنولوجية الحديثة للطائرات، بما في ذلك تجديد الأسطول؛ وتحسين إدارة الحركة الجوية؛ وزيادة فعالية التدابير التشغيلية. ومن المتوقع أن تشمل خطة العمل الجديدة التي تزمع مصر تنفيذها على المدى الطويل (٢٠٣٠ - ٢٠٥٠) أنواع وقود الطيران المستدامة التي لا تؤثر سلباً على سلة الغذاء العالمية.

٩٥- ومع أن الدول النامية تواجه العديد من التحديات في مجال التنمية وفي بناء قدراتها على نحو مستدام، تعترف مصر بتحديث خطة عملها من خلال الاسترشاد بمضمون الوثيقة Doc 9988 - "إرشادات بشأن إعداد خطط عمل الدول فيما يتعلق بأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون"، واستخدام أداة الإيكو للمنافع البيئية (EBT).

٩٦- دعت مصر الجمعية العمومية إلى:

(أ) أن تحيط علماً بمحتويات ورقة العمل WP/364؛

(ب) أن تحث الدول على دعم مبادرة الإيكو الرامية إلى "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛

(ج) أن تطلب من الإيكو أن تدرج فريق تدريب متخصص في برنامج ترينير المتقدم (TRAINAIR PLUS) بشأن "خطط عمل الدول الطوعية لخفض ثاني أكسيد الكربون الناجم عن الطيران الدولي"؛

(د) أن تطلب من الإيكو تزويد المكاتب الإقليمية للإيكو بعدد من الخبراء خلال فترات زمنية محددة لمساعدة الدول في تقديم خطط عملها الطوعية، من خلال دعم صندوق البيئة في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛

هـ) أن تدعو الإيكاو إلى تقديم قائمة بالخبراء الذين ساهموا في تقديم خطط العمل الطوعية لدولتهم وفقاً لتدابير الإيكاو، بغية إتاحتها لمساعدة الدول التي لم تقدم خطط عملها بعد، وتشجيع الدول على تبادل المعرفة العلمية وإقامة الشراكات.

٩٧- وقدم مندوب المكسيك ورقة العمل WP/455 التي عرضت الخلفية التاريخية لاستحداث ونشر أنواع وقود بديلة مستدامة للطيران، بالإضافة إلى الوضع الراهن في هذا الشأن، وأبرزت تجربة المكسيك في استخدام أنواع الوقود هذه. ودعت المكسيك الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

أ) الاعتراف بأهمية زيادة السعي إلى استحداث ونشر أنواع وقود بديلة مستدامة بوصفها عنصراً أساسياً في سلة التدابير الرامية إلى خفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران؛

ب) الاعتراف بقيمة مسألة تحديد هدف عالمي لأنواع الوقود البديلة المستدامة كطريقة لتشجيع الإجراءات الضرورية؛

ج) تشجيع جميع الدول الأعضاء وقطاع صناعة الطيران والجهات المعنية الأخرى على المشاركة في ندوة الإيكاو التحضيرية بشأن الوقود البديل، المقرر عقدها في مونتريال يومي ٨ و ٩ فبراير ٢٠١٧، وفي مؤتمر الإيكاو الرفيع المستوى بشأن أنواع الوقود البديلة للطيران، المقترح عقده في مكسيكو سيتي في الفترة الممتدة من ١٨ إلى ٢٠ أكتوبر ٢٠١٧ لوضع رؤية الإيكاو بشأن أنواع الوقود البديلة للطيران الدولي، والذي سيجري من خلاله تشجيع الدول على اتخاذ إجراءات على المستويين الوطني والدولي فيما يخص تطوير ونشر أنواع الوقود البديلة المستدامة في مجال الطيران.

٩٨- وأشير إلى أنه تم تقديم ورقات المعلومات العشر التالية: WP/138 (تغير المناخ ونمو الطيران في الهند) التي قدمتها الهند؛ و WP/222 (التقدم في تنفيذ خطة عمل الدولة للحد من الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي) التي قدمتها إندونيسيا؛ و WP/227 (المساعدة وبناء القدرات في مجال الطيران لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي) التي قدمها جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي؛ و WP/415 [الدعم الأوروبي لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"] التي قدمتها سلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)؛ و WP/426 [الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC) التي أعدت خطة عملها للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني الدولي] التي قدمتها غواتيمالا نيابة عن الدول الأعضاء الـ ٢٢ في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية؛ و WP/207 (قاعدة الإيكاو القياسية لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون فيما يخص الطائرات الجديدة) التي قدمها التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA)؛ و WP/208 (زيادة الشفافية في اتخاذ القرارات في الإيكاو) التي قدمها التحالف الدولي للطيران المستدام؛ و WP/209 (التصدي لانبعاثات الطيران الدولي في سياق اتفاق باريس) التي قدمها التحالف الدولي للطيران المستدام؛ و WP/427 (تدابير الإيكاو المتعلقة بتغير المناخ وأهداف التنمية المستدامة) التي قدمها التحالف الدولي للطيران المستدام؛ و WP/429 (مساهمة المطارات في حماية البيئة) التي قدمتها المجلس الدولي للمطارات (ACI).

المنافسة

٩٩- سلطت مندوبية النرويج الضوء على أهمية الفقرة ٩ الجديدة من ديباجة الصيغة المنقحة المقترحة "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ (WP/49)، التي أشارت إلى اتفاق باريس، وهدفه المتمثل في قصر الزيادة في متوسط درجة الحرارة في العالم على أقل من درجتين مؤبطين بكثير فوق مستويات ما قبل عصر النهضة الصناعية ومواصلة الجهود للحد من زيادة درجة الحرارة بواقع ١,٥ درجة مئوية فوق مستويات ما قبل عصر

النهضة الصناعية. وأكدت أن من الضروري أن تسهم الإيكاو وقطاع الطيران الدولي في تحقيق هذين الهدفين المرتبطين بدرجة الحرارة.

١٠٠- وأعرب مندوب جمهورية تنزانيا المتحدة عن تأييده لورقة العمل WP/54 وعن تقديره للجهود التي تبذلها الإيكاو في مساعدة الدول على إعداد خطط العمل الطوعية الخاصة بأنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، واعترف بهذه الجهود. وبالإضافة إلى ذلك، أقر بإنجازات كينيا وبوركينا فاسو ومصر والدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية ودول أفريقيا الوسطى التسع المنتفحة بمشروع المساعدة المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي في إعداد وتحسين خطط عملها الوطنية الطوعية، وكذلك في بناء القدرات في هذا الشأن. وقدمت كل دولة ما يؤيد خطة عملها (WP/181 و WP/363 و WP/364 و WP/362 و WP/321). فضلا عن ذلك، أشار مندوب جمهورية تنزانيا المتحدة إلى الإنجاز الذي حققته المكسيك في استخدام أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران، التي تمثل أحد عناصر سلة التدابير، وأيدت ورقتها (WP/455). وأكد أن هذه الإنجازات يمكن أن تكررهما الدول في مناطق أخرى.

١٠١- وإذ أكد مندوب المملكة العربية السعودية أن البيان الموحد المنقح المقترح بشأن تغير المناخ (WP/49) يحتوي على تعديلات لم تتم مناقشتها بقدر كاف قبل انعقاد الجمعية العمومية، أشار إلى إدراج إشارتين إلى الهدفين المذكورين في اتفاق باريس والقائمين على قصر ارتفاع درجات الحرارة على درجتين مئويتين ودرجة ونصف مئوية، وأكد أنه يتعين النظر إليهما في سياق أوسع نطاقاً يشمل أيضاً بناء القدرات والتمويل ونقل التكنولوجيا وتكييفها. وشدد على أن هدف الدرجتين المئويتين (٢°) يشمل جميع الانبعاثات الناجمة عن كل القطاعات الاقتصادية، وأنه قد تم وضعه على أساس المساهمات الوطنية المحددة في التصدي العالمي لتغير المناخ. وشدد مندوب المملكة العربية السعودية كذلك على أن الهدف المقترح على درجة ونصف مئوية (١,٥°) ما زال قيد نظر الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC).

١٠٢- وإذ أشار مندوب المملكة العربية السعودية إلى أن المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي التي أرفقت بقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد حذفت من البيان الموحد المنقح المقترح بشأن تغير المناخ، دعا إلى إدراجها في مشروع البيان الموحد بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (WP/52) لأنها عنصر أساسي من عناصرها.

١٠٣- وأيد مندوب الصين مداخلته مندوب المملكة العربية السعودية. وإذ أشار إلى أن لدى دولته شواغل فيما يتعلق بالهدف العالمي الطموح المتوسط الأجل المتمثل في تحقيق هدف النمو الكربوني المحايد اعتباراً من عام ٢٠٢٠ والوارد في الفقرة ٦ من منطوق البيان الموحد المقترح بشأن تغير المناخ (WP/49). وإذ أشار إلى أن هذا الهدف قد أدرج أيضاً في البيان الموحد المقترح بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (WP/52)، اقترح إجراء مناقشة قراري الجمعية العمومية هذين في وقت واحد.

١٠٤- وإذ أبرز مندوب البرتغال الخطوات الإيجابية التي اتخذتها كينيا في إطار تنفيذ مشروع المساعدة المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي، المعنون "بناء القدرات من أجل خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي"، لتعزيز نظامها الخاص بجمع بيانات الانبعاثات ورصدها والإبلاغ عنها، أعرب عن اتفاقه في الرأي مع تلك الدولة على أن أحد المتطلبات الحاسمة في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق هو أن تقوم جميع الدول بجمع بيانات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والتحقق منها والإبلاغ عنها. ولذلك، أيد اقتراح كينيا بأن تدعم الجمعية العمومية الدول في تنفيذ استراتيجية للرصد والإبلاغ والتحقق تتسم بالكفاءة والاستدامة وتشجعها على إقامة شراكات بشأن المسائل المتعلقة بتغير المناخ، بوسائل تشمل برنامج الأصدقاء التابع للإيكاو أو مشاريع إضافية مخصصة لبناء القدرات على الصعيد الإقليمي، وعلى تعزيز التعاون وتبادل المعرفة على الصعيدين الإقليمي والعالمي [راجع الفقرتين الإجراءيتين ب) و ه) والفقرة ٣-٣ من ورقة العمل WP/181].

١٠٥- إذ رحب مندوب البرتغال بالجهود التي بذلتها بوركينا فاسو لوضع وتنفيذ خطة عملها الخاصة بأنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون (راجع ورقة العمل WP/363)، أعرب عن تقديره لكل دولة تقوم بإعداد وتقديم خطة عمل محدثة إلى الإيكاو بشأن خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بوصف ذلك جزءاً هاماً من العملية الرامية إلى ضمان إسهام قطاع الطيران المدني إسهاماً فعالاً في تخفيف آثار تغير المناخ. وشكر بوركينا فاسو على عرض النتائج الإيجابية لمشاركتها في المشروع المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي والمعنون "بناء القدرات من أجل خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي"، وأشار إلى أن هناك نتائج عملية يجري تحقيقها، مثل تركيب محطة نظام البيئة في مجال الطيران (AES) التي أتاحت جمع البيانات البيئية آلياً والإبلاغ المباشر عنها إلى الإيكاو. وأكد مندوب البرتغال مجدداً أن دولته وجميع الدول الأعضاء الأخرى في اللجنة ستسعى جاهدة، مع سائر الجهات المعنية، إلى تلبية أي احتياجات مستقبلية قد تنشأ من الدول التي تحتاج إلى مساعدة فنية وبناء قدرات من أجل الاستعداد لتنفيذ خططها الرامية إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي.

١٠٦- وإذ أعرب مندوب إيطاليا عن تأييده الشديد لورقتي العمل WP/54 و WP/56 اللتين قدمهما المجلس، أكد أن قيام الدول بإعداد وتقديم خطط عملها بشأن خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون يمثل في الوقت نفسه خطوة جيدة للغاية إلى الأمام فيما يتعلق بتخطيط جميع الأنشطة المختلفة، وأداة جيدة للغاية لتحقيق خفض الانبعاثات هذا. وأيد بشدة، على وجه الخصوص، تشجيع الدول على نشر خطط العمل الخاصة بها على موقع الإنترنت العام للإيكاو توجيهاً للشفافية.

١٠٧- وفيما يتعلق بورقة العمل WP/56، أيد مندوب إيطاليا بشدة العمل الذي قامت به الدول وقطاع الصناعة فيما يتعلق باستحداث ونشر أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران، بما في ذلك تمويل المشروعات الجديدة، مثل المشروعات التي يجري تنفيذها في إيطاليا فيما يتعلق باستخدام الطحالب البحرية في وقود الطيران.

١٠٨- وانضم مندوب الكاميرون إلى المتحدثين السابقين في دعمهم القوي لورقة العمل WP/54، وكذلك الورقات المرتبطة بها التي قدمتها الجهات التالية: الجمهورية الدومينيكية نيابة عن الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (WP/262)؛ ودول وسط أفريقيا التسع (WP/321)؛ وكينيا (WP/181)؛ وبوركينا فاسو (WP/363)؛ ومصر (WP/364). وشدد على أن تلك الدول قدمت طوعاً إلى الإيكاو خطط عملها المتعلقة بأنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، ودعا الجمعية العمومية إلى تشجيع الدول الأخرى على أن تحذو حذوها. وإذ أكد مندوب الكاميرون أيضاً ضرورة استرعاء انتباه الدول صاحبة الخطط المقدمة إلى أهمية تنفيذ خطط العمل الخاصة بكل منها، أشار إلى أنه إذا لم تزوّد هذه الدول بالقدرات اللازمة لبناء الموارد البشرية المطلوبة، فإن مبادرة الإيكاو الرامية إلى "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB) ستواجه مشكلات في تحقيق هدفها هذا.

١٠٩- وإذ أعرب مندوب إندونيسيا عن تقديره للمكسيك والولايات المتحدة والدول الأخرى لما تبذله من جهود لتشجيع استخدام أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران، أشار إلى أن دولته تتطلع إلى مزيد من التعاون في وضع مبادئ توجيهية للسياسات المتعلقة بذلك.

١١٠- وفي معرض الإشارة إلى الورقة التي قدمتها المكسيك (WP/455)، وافقت مندوبة الولايات المتحدة على أن التوجه الأمثل هو أن تعمل الإيكاو كوسيط بين الدول، وأعربت بالتالي عن تأييدها لدور الإيكاو كجهة تجمع بين الدول لتبادل الخبرات والتجارب وللمناقشة ما نجح عملياً وما لم ينجح فيما يتعلق بأنواع الوقود البديلة للطيران، بحيث يتسنى للدول أن تتعلم بعضها من بعض. وأشارت إلى أن المكسيك أثارت العديد من القضايا المثيرة للاهتمام في الورقة التي يُرْمَع تناولها في الندوة المرتقبة للإيكاو بشأن أنواع الوقود البديلة (مونتريال، شباط/فبراير ٢٠١٧) ومؤتمر الإيكاو الرفيع المستوى بشأن أنواع الوقود

البديلة للطيران (مكسيكو سيتي، تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٧)، وينبغي أن تستتير مناقشات هذين المحفلين بعمل لجنة حماية البيئة الجاري في مجال أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران.

١١١- وأيد مندوب الاتحاد الروسي تأييداً تاماً مداخلتى مندوب المملكة العربية السعودية ومندوب الصين، ولا سيما اقتراح مندوب الصين النظر في البيان الموحد المنقح المقترح بشأن تغير المناخ (WP/49) مقترناً بمشروع البيان الموحد بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (WP/52). وبالإشارة إلى الفقرة ١٠ من ديباجة البيان الموحد المنقح المذكور بشأن تغير المناخ، الذي أشار إلى الهدف العالمي الطموح المتمثل في تحقيق هدف النمو الكربوني المحايد اعتباراً من عام ٢٠٢٠، ذكر بأنه في الدورتين السابقتين للجمعية العمومية في عامي ٢٠١٠ و ٢٠١٣، أبدت دولته تحفظاً على هذا الهدف لأنها لا تعتبره واقعياً ولا قائماً على أساس علمي. وأعرب الاتحاد الروسي عن تحفظه بوجه خاص على الفقرتين ١٢ و ١٥ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ والفقرة ٧ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨. ولذا سيضطر الاتحاد الروسي إلى تقديم التحفظ نفسه فيما يتعلق بالفقرة ٦ من المنطوق عندما تصل الجمعية العمومية إلى اعتماد البيان الموحد المنقح المقترح بشأن تغير المناخ (WP/49).

١١٢- وشدد مندوب المكسيك على أن البيان الموحد بشأن تغير المناخ يتضمن تحديثات لقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨، الذي اعتمد من دون تصويت في الجمعية العمومية الأخيرة. وإذ أشار إلى أن النص المنقح المقترح يعكس التطورات الأخيرة في مجال الطيران الدولي وتغير المناخ، ويستبعد الأحكام المتعلقة بالتدابير القائمة على آليات السوق، مع التركيز، بدلاً من ذلك، على العناصر الأخرى لسلة التدابير، شدد على أنه ينبغي النظر فيه على ضوء هذا الأمر.

١١٣- وإذ أعرب مندوب الهند عن تأييده للآراء التي عبر عنها مندوبو المملكة العربية السعودية والصين والاتحاد الروسي، أكد مجدداً على أن مسألة الطيران الدولي وتغير المناخ لا ينبغي النظر فيها منفصلة عن قضية الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وشدد على أن هناك محاولة للاقتباس الانتقائي من اتفاق باريس لجزء واحد من مشروع البيان الموحد بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، ولكن من الضروري الموازنة بين كل من مشروع البيان الموحد المذكور والبيان الموحد المنقح المقترح بشأن تغير المناخ كليهما من جهة واتفاق باريس والمبادئ المتفق عليها في الدورة الحادية والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، المعقود في عام ٢٠١٥ من جهة أخرى. وأعرب مندوب الهند عن اتفاقه في الرأي مع مندوب الاتحاد الروسي على أن الهدف العالمي الطموح المتمثل في تحقيق هدف النمو الكربوني المحايد اعتباراً من عام ٢٠٢٠ والمشار إليه في الفقرة ٦ من منطوق البيان الموحد المنقح بشأن تغير المناخ، ليس له أساس لأنه لم يتم الاتفاق عليه في مؤتمر الأطراف المذكور (COP21) لأي قطاع آخر. ولم يؤيد هذا الهدف أو يوافق عليه كأساس لأي قرار يُعتمد في الجمعية العمومية الحالية.

١١٤- وأشاد مندوب مصر بالدور الذي تضطلع به الإيكافو في مجال حماية البيئة. وبالإشارة إلى التعليقات التي أدلى بها مندوب المملكة العربية السعودية، شدد على أن المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق في قطاع الطيران الدولي، التي أُلحقت بقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨، ينبغي إعادة إدراجها في البيان الموحد المنقح المقترح بشأن تغير المناخ (WP/49) أو إدراجها في مشروع البيان الموحد بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (WP/52).

١١٥- وأيد مندوب جنوب أفريقيا الاستنتاجات والإجراءات الواردة في الوثيقة WP/54 التي قدمها المجلس، وتلك الواردة في ورقات العمل WP/181 و WP/363 و WP/364 التي قدمتها كينيا وبوركينا فاسو ومصر على التوالي.

١١٦- وأعرب مندوب باكستان عن تأييده للمواقف التي عبر عنها مندوبو المملكة العربية السعودية والصين والاتحاد الروسي، لا سيما فيما يتعلق بالشواغل التي أبدتها بشأن الدول النامية. وأكد أنه ينبغي منح جميع الدول فرصاً متكافئة.

١١٧- وأشار المراقب من التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) إلى أن منظمته هي الممثل الوحيد للبيئة في الإيكاو، وأنها قدمت مساهمة كبيرة في أعمال حماية البيئة التي اضطلعت بها الإيكاو في السنوات الأخيرة. وإذ أكد أن ورقات التحالف المذكور الأربع (WP/206 و WP/207 و WP/208 و WP/209) قد قُدمت ضمن الموعد النهائي المحدد، أشار إلى أنه كان من المفترض تسلمها كورقات عمل، لا سيما لأنها تضمنت توصيات محددة. وحرصاً على الوقت، لم يصّر المراقب من التحالف الدولي للطيران المستدام على تقديم الورقات المذكورة في إطار هذه المجموعة الثانية من البنود المتعلقة بحماية البيئة، وقال إنه يود بدلاً من ذلك دعوة اللجنة التنفيذية إلى قراءة التوصيات الواردة في الورقات WP/207 و WP/208 و WP/209. ومع ذلك، طلب أن تعتبر الورقة WP/206 ورقة عمل عند مناقشة الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

١١٨- وفي معرض تقديم ملخص للمناقشة، أشار رئيس اللجنة التنفيذية إلى أن ورقتي العمل WP/91 (سلوفاكيا نيابة عن الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)) و WP/209 (التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA)) قد أبرزتا الحاجة إلى مزيد من العمل فيما يتعلق بوضع هدف طموح عالمي طويل الأجل بشأن الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وتحسين فهم تأثيرات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي. ومن المفهوم أن العمل الفني في هذا الصدد مستمر في لجنة حماية البيئة وأنه سيحقق مزيداً من التقدم خلال الفترة الثلاثية القادمة. ولذلك ينبغي أن تنتظر اللجنة التنفيذية نتائج هذا العمل.

١١٩- وفيما يتعلق بمسألة الشفافية والانفتاح بالمعلومات المتعلقة بعمل لجنة حماية البيئة، التي أثيرت في ورقة العمل WP/91 (سلوفاكيا نيابة عن الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)) وورقة العمل WP/208 (التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA))، أحاطت اللجنة التنفيذية علماً بتلك الورقات، ونظراً إلى أنها متعلقة بالمسائل الإدارية للجنة حماية البيئة، وهي هيئة فنية من هيئات المجلس، فإن المجلس هو الذي سيتناولها.

١٢٠- وفيما يتعلق بأنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران، تضمنت ورقات العمل WP/91 (سلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)) و WP/212 (إندونيسيا) و WP/232 (الولايات المتحدة) و WP/455 (المكسيك) تشجيعاً للإيكاو والدول الأعضاء فيها على الاضطلاع بمزيد من العمل لاستحداث ونشر مثل هذه الأنواع من الوقود لأنها عنصر أساسي في سلة التدابير. ورحبت اللجنة التنفيذية على وجه الخصوص بعرض المكسيك استضافة مؤتمر رفيع المستوى للإيكاو بشأن أنواع الوقود البديلة للطيران في مكسيكو سيتي في الفترة الممتدة من ١٨ إلى ٢٠ أكتوبر ٢٠١٧ بغية وضع رؤية للإيكاو فيما يتعلق بالوقود البديل في مجال الطيران الدولي كوسيلة لتشجيع الدول على اتخاذ إجراءات على الصعيدين الوطني والدولي لمواصلة تطوير ونشر أنواع الوقود البديلة المستدامة في مجال الطيران. وأشار إلى أن جزءاً حاسماً من سلة التدابير يتمثل في وضع القاعدة القياسية لترخيص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات، وهو أمر رحبت به اللجنة التنفيذية في وقت سابق من الاجتماع.

١٢١- وتضمن عدد من الورقات تهنئة للإيكاو على عملها بشأن خطط عمل الدول، ومبادرة بناء القدرات والمساعدة: WP/91 و WP/415 (سلوفاكيا نيابة عن الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC))؛ و WP/181 (كينيا)؛ و WP/222 (إندونيسيا)؛ و WP/227 (جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS))؛ و WP/262 (الجمهورية الدومينيكية نيابة عن الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية)؛ و WP/321 (تسع دول من وسط أفريقيا)؛ و WP/363 (بوركينافاسو)؛ و WP/364 (مصر)؛ و WP/426 (غواتيمالا نيابة عن الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية). وتضمنت هذه الورقات بعض وجهات النظر المتقاربة، وهي التالية:

أ) ينبغي أن تواصل الأمانة العامة للإيكاو تعزيز أنشطة بناء القدرات والمساعدة التي تقدمها الإيكاو لإعداد وتنفيذ خطط العمل الطوعية للدول بشأن خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، بما في ذلك تنظيم ندوات وحلقات تدريبية؛ وتوفير الإرشادات والأدوات؛ وتيسير الانتفاع بالموارد المالية والخبراء؛

ب) ينبغي تشجيع إقامة المزيد من الشراكات بين الدول من أجل مساعدة الدول التي لم تقم بعد بإعداد خطط عملها أو التي تحتاج إلى تحسين ما لديها من خطط عمل، بوسائل تشمل برنامج الأصدقاء التابع للإيكاو؛

ج) ينبغي إتاحة موارد إضافية وتخصيصها لتوسيع نطاق مشاريع الإيكاو الرامية إلى بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بخطط عمل الدول لتخفيض انبعاثات الطيران بما يتجاوز الشراكة الحالية للإيكاو مع الاتحاد الأوروبي ومع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي/مرفق البيئة العالمية؛

د) لقد تم الاعتراف بوضوح بالقيمة المضافة لإعداد خطط عمل الدول. كما أن الدول المشاركة في مشروع المساعدة المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي لبناء القدرات من أجل تخفيف انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي أقرت أيضاً بفوائد بناء القدرات من أجل جمع البيانات المتعلقة بالانبعاثات ورصدها والإبلاغ عنها من خلال نظام البيئة في مجال الطيران (AES)، ومن المفروض أن يبسر هذا الأمر تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

١٢٢- وإذ استرعى الرئيس الانتباه إلى البيان الموحد المنقح بشأن تغير المناخ (WP/49)، اقترح أن توصي اللجنة التنفيذية الجلسة العامة باعتماده.

١٢٣- وأيد مندوبو فرنسا والمكسيك وسويسرا والسويد والمملكة المتحدة وإسبانيا هذا الاقتراح.

١٢٤- وإذ أكد مندوب الصين مجدداً اقتراحه بأن تُجرى في وقت واحد مناقشة البيان الموحد المقترح بشأن تغير المناخ والبيان الموحد المقترح بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (WP/49 و WP/52) نظراً إلى العلاقة الوثيقة فيما بينهما، أوضح أن من غير المناسب النظر فيهما وتقديمهما على نحو منفصل إلى الجلسة العامة لاعتمادهما وأن ذلك قد يؤدي إلى مشكلات لاحقة. وأعرب مندوبو الهند والمملكة العربية السعودية والاتحاد الروسي وباكستان وإيران (جمهورية - الإسلامية) عن تأييدهم لهذا الرأي.

١٢٥- وإذ أشار مندوب المملكة العربية السعودية إلى أن تعليقاته السابقة على البيان الموحد المنقح المقترح بشأن تغير المناخ لم تؤخذ بعين الاعتبار في ملخص الرئيس (ارجع إلى الفقرتين ١٠١ و ١٠٢ أعلاه)، صرح بأنه لا ينبغي تقديمه هذا البيان إلى الجلسة العامة لاعتماده.

١٢٦- وإذ شدد مندوب الاتحاد الروسي على أنه لا يمكن للجنة التنفيذية أن تختتم نظرها في البيان الموحد المذكور بشأن تغير المناخ إلا بعد أن تناقش البيان الموحد بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، أكد أن إحالة البيان الأول فوراً إلى الجلسة العامة للنظر فيه واعتماده ستكون، إذا حدثت، خروجاً عن النظام الداخلي للجمعية العمومية (Doc 7600).

١٢٧- في ضوء القيود الزمنية، وافقت اللجنة التنفيذية على العودة إلى هذا البند من جدول الأعمال في اجتماعها المقبل.

١٢٨- رُفعت الجلسة في الساعة ١٧,٠٠.

محضر الجلسة الثالثة

(الخميس، ٢٩ سبتمبر ٢٠١٦، الساعة ٩,٠٠)

المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ٢٢ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ (القسم الخاص بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق)
- البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق
 - ورقة قدمتها سلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)
 - ورقة مقدمة من الهند والصين والاتحاد الروسي
 - ورقة مقدمة من غواتيمالا وإسبانيا
 - ورقة مقدمة من قطر
 - ورقة مقدمة من إندونيسيا
 - ورقة مقدمة من البرازيل
 - ورقة مقدمة من ماليزيا
 - ورقة مقدمة من الاتحاد الروسي
 - ورقة مقدمة من كندا
 - ورقة مقدمة من شيلي
 - ورقة مقدمة من الولايات المتحدة
 - ورقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)
 - ورقة مقدمة من مجلس المطارات الدولي (المجلس الدولي للمطارات (ACI))، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)
 - ورقة مقدمة من البنك الدولي
 - ورقة معلومات مقدمة من جمهورية كوريا
 - ورقة معلومات مقدمة من تايلاند
 - ورقة معلومات مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)
 - ورقة معلومات مقدمة من التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA)
 - ورقة معلومات مقدمة من رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الطيران والفضاء (ALADA)
 - ورقة معلومات مقدمة من الجمهورية الدومينيكية

ملخص المناقشات

البند ٢٢ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ
(القسم الخاص بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق)

١- استأنفت اللجنة التنفيذية (EX/2) نظرها في البند ٢٢ من جدول الأعمال. وفي ضوء الشواغل التي أعربت عنها بعض الدول سابقاً فيما يتعلق بأهداف الإيكاو العالمية الطموحة وبالخطة العالمية المقترحة للتدابير القائمة على آليات السوق (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي)، قدم الرئيس اقتراحاً حظي بالموافقة، ومفاده تعليق النظر في مشروع "البيان الموحد لسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بحماية البيئة - تغير المناخ" (WP/49) حتى اختتام المناقشات في مسألة الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي.

كلمة باتريسيا إسبينوزا، الأمانة التنفيذية لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ

٢- بالنيابة عن اللجنة التنفيذية، رحب الرئيس بباتريسيا إسبينوزا، الأمانة التنفيذية لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ. وأعربت الأمانة التنفيذية عن امتنانها للفرصة التي أتاحت لها للانضمام إلى اللجنة التنفيذية للمشاركة في مناقشتها بشأن حماية البيئة، التي تتسم بأهمية كبيرة للأهداف التي حددها المجتمع الدولي ككل في إطار اتفاق باريس لعام ٢٠١٥ بشأن تغير المناخ، وفي خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ التي وضعتها الأمم المتحدة. وشددت على أهمية المساهمة التي يمكن أن تقدمها الإيكاو في ظل القيادة القديرة لرئيس المجلس، وشكرت جميع الوفود وموظفي الأمانة العامة على عملهم الذؤوب وتفانيهم في وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي. وأشارت الأمانة التنفيذية لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ إلى أن أهداف التنمية المستدامة الموضوعة في العام الماضي واتفاق باريس يمثلان نقطة تحول تاريخية نحو عالم أكثر استدامة. ولهذين الاتفاقيين القدرة على إحداث تحول في النمو والتنمية بحيث يعتمدان على نموذج جديد يتسم بانخفاض الانبعاثات وبقدرة كبيرة على التكيف مع الأوضاع المتغيرة في الوقت نفسه، ولعل هذا التحول يعود بالنفع على رفاهية كل فرد على كوكب الأرض لأجيال قادمة. والآن حانت الفرصة للطيران الدولي، وهو القطاع الذي مكن الناس من التنقل وعزز النشاط الاقتصادي، حانت الفرصة للاتفاق على كيفية إسهامه الممكن في هذا التحول العالمي والطموح.

٣- وأكدت الأمانة التنفيذية لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ أن اتفاق باريس كان بمثابة رسالة قوية وواضحة بأن الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة يجب أن تبلغ ذروتها في أسرع وقت ممكن وأن تتراجع بسرعة لتحقيق الحياد المناخي في النصف الثاني من القرن الحادي والعشرين. ويشير العلم إلى أنه يجب القيام بذلك لتحقيق هدف قصر الزيادة في متوسط درجة الحرارة العالمية على أقل من درجتين مؤبوتين. وهذا ما اتفقت عليه جميع الدول في الدورة الحادية والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (COP21) التي عُقدت في باريس في نوفمبر/ديسمبر ٢٠١٥. وإذ أشارت الأمانة التنفيذية لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ إلى أن التضامن الدولي الذي تجلى في ذلك الوقت قد استمر خلال عام ٢٠١٦، أكدت أن تنفيذ الالتزامات التي تعهدت بها الدول الكبيرة والصغيرة في عام ٢٠١٥ حظي بدعم واسع النطاق من قطاع الصناعة والمستثمرين والدول والمدن، وأنه جاء الآن دور الطيران المدني الدولي للمساعدة في تحقيق الأهداف العالمية المشتركة. وأشارت إلى أنه في الحدث الخاص الذي استضافه الأمين العام للأمم المتحدة بان كي-مون في ٢١ سبتمبر ٢٠١٦، انضمت العديد من الحكومات إلى الالتزام بالتوجه نحو عالم أفضل وأكثر استدامة. وفي تلك المناسبة وحدها، أودعت ٣١ دولة صكوك تصديقها على اتفاق باريس، ليصل بذلك إجمالي عدد التصديقات إلى ٦٠، وهو ما يمثل نحو ٤٨ في المائة من انبعاثات غازات الدفيئة العالمية. وأوضحت الأمانة التنفيذية لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ أن هناك الآن إمكانية واضحة بأن يدخل اتفاق باريس حيز النفاذ بحلول مؤتمر COP22 في مراكش بالمغرب، في نوفمبر ٢٠١٦، وهذا أمر لم يكن من الممكن التفكير فيه من قبل، حتى في ديسمبر ٢٠١٥ عندما اعتُمد هذا الاتفاق.

٤- وأشارت الأمانة التنفيذية لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ إلى أن البصمة المناخية للطيران الدولي آخذة في التزايد. وهي حالياً قابلة للمقارنة بالبصمة المناخية لبلد مثل ألمانيا، ومن المتوقع أن تنخفض انبعاثات قطاع الطيران مع ازدياد عدد السكان وانتشار الازدهار. وإذ ذكرت أن هدف الإيكاو الطموح المتمثل في تحقيق استقرار انبعاثات ثاني أكسيد الكربون عند مستويات ٢٠٢٠ يمثل بداية جيدة، دعت الجمعية العمومية إلى زيادة طموحها وتوسيع نطاقه تماشياً مع هدف اتفاق باريس. وإذ أكدت الأمانة التنفيذية لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ أن كل بلد وكل قطاع من قطاعات الاقتصاد يجب أن يزيد من طموحه لأن المساهمات الأولية في الفترة السابقة لمؤتمر الأطراف الحادي والعشرين لم تكن كافية لتحقيق الأهداف المنصوص عليها في اتفاق باريس، أشارت إلى أن هناك عدة مجالات يمكن أن تزيد فيها الإيكاو طموح الطيران وتظهر أن هذا القطاع العالمي مستعد لقيادة التغيير التحويلي. ويتمثل التدبير الأول في تعزيز تنفيذ التدابير والأدوات التي من شأنها أن تقلل من انبعاثات الكربون في الطيران الدولي. ومن دون هذه الأدوات، سيكون من المستحيل على قطاع الطيران ككل أن يبني مستقبلاً أفضل. وإذا لم يُتخذ إجراء عاجل، فسيظل العالم يدفع تكلفة التراجع عن العمل. وقد تحول ذلك إلى خطر مادي، ولهذا السبب أخذت مطارات عديدة - شركاء الإيكاو - تنتقل من تلقاء نفسها إلى عمليات الحياد المناخي.

٥- وذكرت الأمانة التنفيذية لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ أن التدبير الثاني الذي يمكن أن تتخذه الإيكاو هو تعزيز الهدف الطموح العالمي للطيران الدولي في منتصف المدة وإقامة هدف طويل الأجل. وإذ ذكرت بأن ذلك مدرج بالفعل في برنامج عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، أشارت إلى أنها متفائلة للغاية بأن إجراءات الإيكاو ستكون متماشية تماماً مع اتفاق باريس.

٦- وأشارت الأمانة التنفيذية لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ إلى أن الإيكاو يمكن أن تحدد أيضاً النبرة وتيسر نشوء دورة حميدة من الطموح بين المستويين المحلي والدولي. ويقوم العديد من البلدان فعلاً بتنظيم البصمة المناخية الخاصة بالطيران المحلي، ولعل هذا الأمر يعود بفائدة كبيرة على المساهمات المقررة وطنياً في اتفاق باريس. وتراوحت النهج الخاصة بأنواع الوقود البديلة المستدامة بين الاتجار بالانبعاثات والتعويض عنها. ولا غنى عن دعم الإيكاو لهذه النهج، ولكن لعل أهم إجراء يمكن أن تتخذه الإيكاو لإحداث تحول في الطيران الدولي هو الاتفاق على نهج قائم على آليات السوق لخفض الانبعاثات. ويمكن للنهج القائم على آليات السوق المتجسد في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي أن يحقق خفض الانبعاثات بكفاءة وفعالية من حيث التكلفة. ودعت الأمانة التنفيذية لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ مجتمع الطيران الدولي والإيكاو إلى تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وإدراجها في العدد المتزايد من تدابير التصدي لتغير المناخ التي تحركها الأسواق في جميع أنحاء العالم. وإذ شجعت أيضاً جميع الدول الأعضاء في الإيكاو على المشاركة الطوعية في الخطة لضمان أعلى تغطية ممكنة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، أكدت أن الخطة المذكورة تتيح فرصة كبيرة لتحقيق التوازن بين احتياجات التنقل البشري والضرورة العلمية القاضية بالحد من الانبعاثات بالسرعة والحجم اللذين يمكن أن يحققا الاستقرار في النظام المناخي.

٧- وشددت الأمانة التنفيذية لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ على أن وجود نظام مناخ مستقر يمثل مساراً حاسماً لعالم آمن ومستدام وصحي ومزدهر للجميع. وينظر المستثمرون حالياً في تغير المناخ في محافظهم الاستثمارية ويتوجهون نحو السندات الخضراء. وتسعى الشركات إلى الحصول على سلاسل إمدادات مستدامة وتقديم منتجات منخفضة الانبعاثات ومستجيبة للمناخ. وتستثمر المدن والحكومات الإقليمية في القدرة على الصمود، وتنتقل إلى استخدام الطاقة النظيفة، وتقيم الشراكات لتحقيق فوائد سياسة اقتصادية مناخية ذكية لمواطنيها. وإذ أشارت الأمانة التنفيذية لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ إلى أن هناك فرصة يمكن أن يستفيد منها الجميع في التحول الذي انتقلت عليه الحكومات من خلال اتفاق باريس وأهداف التنمية المستدامة، أكدت أن تلك الفرصة يمكن أن ينتفع بها الطيران أيضاً. وإذ ذكرت بأن الإيكاو رائدة منذ زمن طويل في إحداث التحولات، وأن روح استكشاف نهج جديدة ومحاولة اتخاذ تدابير جديدة واتخاذ إجراءات جريئة قد دفعت عجلة الطيران إلى الأمام منذ بدايته، شددت على أن الإجراءات التي تتخذها جميع الجهات المعنية بالطيران باتت اليوم في متناول اليد. وأعربت الأمانة التنفيذية لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ عن ثقتها بأن الجمعية

العمومية ستتخذ إجراءات لمساعدة الطيران الدولي في رسم ملامح التحول الذي يضع العالم على الطريق المؤدي إلى مستقبل مستدام وآمن مناخياً ولضمان رفاه الجميع. وقالت إنها تتطلع إلى تحقيق الجمعية العمومية نتيجة ناجحة يمكن أن تكون جزءاً من التقدم الذي سيجري إبلاغه إلى مؤتمر الأطراف الثاني والعشرين في مراكش بالمغرب، في نوفمبر ٢٠١٦.

البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة – الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق

٨- قدمت الأمينة العامة ورقة العمل WP/52، التي أبلغ فيها المجلس عن عمل المنظمة الرامي إلى وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، والذي تم الاضطلاع بها عملاً بقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨. وقد اضطلعت الإيكو بقدر كبير من العمل خلال الفترة الثلاثية بفضل الجهود المتفانية التي بذلتها الدول وقطاع الطيران والجهات المعنية الأخرى، بدءاً بالاجتماعات الرفيعة المستوى وانتهاءً بفرق العمل الفنية، ومناقشة مختلف السمات الخاصة بتصميم وتنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وأعربت عن تقديرها لجميع المشاركين في هذه المهمة الصعبة. وقد حددت الفقرة ٢ من ورقة العمل WP/52 العديد من القضايا للنظر فيها من أجل التوصل إلى أفضل توافق ممكن في الآراء في الجمعية العمومية، أما المرفق (ب) فتضمن مشروع نص قرار الجمعية العمومية بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وقد دعيت الجمعية العمومية إلى اتخاذ الإجراء الذي اقترحه المجلس في الملخص التنفيذي للورقة WP/52 وإلى القيام بما يلي: أ) الاعتراف بالأنشطة التي اضطلعت بها المنظمة استجابة لطلب الجمعية العمومية للإيكو في دورتها الثامنة والثلاثين فيما يتعلق بما يلي: وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في الطيران الدولي، على النحو الموجز في المرفق (أ) بالورقة؛ ب) اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة – الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، المقدم في المرفق (ب).

٩- ذكّر رئيس اللجنة التنفيذية بتعليقات الأمينة العامة بشأن حجم العمل الذي أنجزته الإيكو ودولها الأعضاء، بالتعاون مع قطاع الطيران والجهات المعنية الأخرى منذ عام ٢٠١٣: خمسة عشر اجتماعاً للفريق الاستشاري لشؤون البيئة (EAG)، ودُعمت هذه الاجتماعات بكمية كبيرة من العمل الفني والتحليلات التي اضطلعت بها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران؛ وجولتان للتوعية الإقليمية من خلال الحوارات العالمية في مجال الطيران (GLADS)؛ واجتماعان للفريق الرفيع المستوى المعني بإعداد خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (HGL-GMBM)؛ والاجتماع الرفيع المستوى في مايو ٢٠١٦؛ وعدد من المشاورات الثنائية والمتعددة الأطراف خلال صيف عام ٢٠١٦؛ واجتماع "أصدقاء الرئيس" الذي عقد في أغسطس ٢٠١٦؛ واجتماع المجلس التالي (١٦/٢٠٨) الذي قدم الاقتراح الحالي لتتظر فيه الجمعية العمومية. وشدد على أنه ينبغي للمندوبين ألا يقللوا من مقدار الجهد والتفاني اللذين بذلتهم الدول الأعضاء وقطاع الطيران والمنظمات البيئية غير الحكومية والجهات المعنية الأخرى، سواء على مستوى السياسات أو على المستوى الفني، في مناقشة النهج المختلفة لوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، ومد الجسور بين وجهات النظر المختلفة، وصياغة مشروع القرار المعروض عليهم في نهاية المطاف.

١٠- قدم مندوب سلوفاكيا بعد ذلك ورقة العمل WP/414 [الموقف الأوروبي بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بخصوص انبعاثات الطيران الدولي] نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC). وعلق قائلاً إن آثار انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على تغير المناخ هي أمر واقع يجب على المجتمع الدولي معالجته. لقد حان الوقت الآن لأن يساهم الطيران الدولي في هذا الجهد العام الهام بنصيبه العادل، ولدى الجمعية العمومية توقعات كبيرة بأن يتم الاتفاق على أول خطة قطاعية عالمية للتعويض عن الانبعاثات، وهي خطة ستتم بالمصادقية والمتانة والفعالية. وإذ أبرز المقدم الهائل من الأعمال التحضيرية المضطلع بها التي أفضت إلى مشروع القرار قيد النظر، أشار إلى أن النص المقترح ليس مثالياً وأن شواغل أوروبا بشأنه مبينة بوضوح في الوثيقة WP/414. وإذ أعربت الدول الأوروبية عن تقديرها لنص مشروع القرار لأنه يمثل حلاً وسطاً يميز التوازن العادل بين الدول التي تتفاوت مستويات التنمية الاقتصادية لديها، أيدت هذا التوازن واعتبرت الخطة، بصيغتها المقترحة، مقبولة. وأعربت

الدول الأعضاء الأربع والأربعون في الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني، من خلال إعلان براتيسلافا الصادر في ٣ سبتمبر ٢٠١٦، عن التزامها بالانضمام إلى الخطة من البداية. وأعرب عن سروره لقيام دول أخرى كثيرة بتقديم التزامات مماثلة، ودعت الدول الأوروبية الدول الأخرى، ولا سيما دول الطيران الكبرى، إلى المشاركة في الخطة على أساس طوعي منذ بدايتها، وإلى تقديم إعلاناتها قبل نهاية الجمعية العمومية، إذ إن اختتام الجمعية العمومية من دون التوصل إلى اتفاق بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تتسم بالمصادقية والمثانة والفعالية، ليس ببساطة خياراً مطروحاً.

١١- وقدم مندوب الهند ورقة العمل WP/412، التي اقترحت فيها دولته والصين والاتحاد الروسي تعديلات على بعض أحكام مشروع القرار بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، الوارد في ورقة العمل WP/52 من أجل موافقتها مع مبدئي المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة (CBDR) والظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC) المنصوص عليهما في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس، وكذلك مع مبدئي عدم التمييز وإتاحة الفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي المنصوص عليهما في اتفاقية شيكاغو، ولتبيد مخاوف الدول النامية. واقترح المشاركون في تقديم العروض، على وجه الخصوص، ما يلي: استعراض الخطة بعد المرحلة الرائدة والمراحل الأولى لتحديد بارامترات تصميم المرحلة الثانية التي تبدأ في عام ٢٠٢٧، مثل عتبة الطن الكيلومتری الإيرادي لإعفاء الدول والسعر الفردي المحدد في النهج الديناميكي اعتباراً من عام ٢٠٣٠؛ والاعتراف بأن "الدول المتطورة ستتولى القيادة"؛ وتوزيع متطلبات التعويض على أساس المساهمات المقررة وطنياً في كل دولة مشاركة أو عن طريق الصيغة المقدمة في الفقرة ٩ من مشروع القرار؛ واستخدام عتبات مختلفة للمشاركة في الخطة بين الملحقين بها الجدد من الدول المتقدمة والنامية؛ وعدم استخدام القواعد والتوصيات الدولية لمتطلبات الرصد والإبلاغ والتحقق؛ واستخدام جداول زمنية مختلفة لاضطلاع الدول المشاركة في مراحل الخطة المختلفة بتنفيذ الرصد والإبلاغ والتحقق. ودعيت الجمعية العمومية إلى الموافقة على التغييرات المقترحة إدخالها على مشروع القرار الوارد في المرفق (ب) بورقة العمل WP/412.

١٢- وقدم مندوب غواتيمالا الورقة WP/449 [التحالف من أجل استدامة الطيران (ALAS)]، التي شاركت دولته وإسبانيا في تقديمها. وأعرب عن تقديره لجميع الذين دعموا تعزيز التحالف المذكور، الذي أقامته إدارة الطيران الاتحادية (FAA) في الولايات المتحدة، والمديرية العامة للطيران المدني (DGAC) في غواتيمالا والوكالة الحكومية لسلامة الطيران (AESA) في إسبانيا. ويرمي التحالف من أجل استدامة الطيران إلى تعزيز البرامج والمشاريع لتحقيق التنمية المستدامة، في المجالين البيئي والاجتماعي على حد سواء، فضلاً عن الاستدامة الاقتصادية لقطاع الطيران، استناداً إلى نهج تدريجي وتنموي لخفض الانبعاثات. ويتمثل أحد الأهداف الرئيسية للتحالف من أجل استدامة الطيران في تعزيز آليات التعويض بالتوافق مع الأهداف البيئية الطموحة للإيكاو، وكذلك تعزيز آليات التعويض مع الدول أو المنظمات الأخرى. ويهدف هذا الجهد العالمي إلى توحيد بلدان الشمال والجنوب لتحقيق أهداف تنموية مع تجنب القطبية التي كانت في كثير من الأحيان مصدراً للصعوبة، ومن ثم إظهار التضامن الذي ينبغي أن يسود في جميع أنحاء العالم. ودعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: أ) الإحاطة بالمعلومات الواردة في ورقة العمل WP/449؛ ب) دعوة الدول والمنظمات الأخرى للانضمام إلى هذه المبادرة؛ ج) التشديد على ضرورة التعاون بين الدول لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي.

١٣- وقدم مندوب قطر ورقة العمل WP/182 ("الاعتراف بالجهات المبكرة الانتقال في عناصر تصميم التدابير العالمية القائمة على آليات السوق بشأن تأثير الطيران الدولي على تغير المناخ"). وأثنت قطر في هذه الورقة على الإيكاو لعملها في سبيل التخفيف من البصمة الكربونية للطيران المدني، وأشار إلى أن قراري الجمعية العمومية ٣٧-١٩ و ٣٨-١٨ قد أرسيا الأساس لتحقيق هدف إسهم الطيران المدني في الجهود العالمية للحد من تأثير تغير المناخ بحيث يظل في مستويات مقبولة ومستدامة اقتصادياً. وقد استندت جهات نظرها إلى البند ط) من المرفق بقراري الجمعية العمومية ٣٧-١٩ و ٣٨-١٨، الذي نصت فيه الجمعية العمومية على أنه "ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تقر بالإنجازات والاستثمارات السابقة واللاحقة في كفاءة وقود الطائرات وفي التدابير الأخرى لخفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران". كما أن الجمعية العمومية

قررت في الفقرة ٢٣ من منطوق قرارها ٣٨-١٨ أن "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". وإذ أشادت قطر بمختلف المقترحات الرامية إلى وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي وأعربت عن تقديرها لهذه المقترحات، أشارت إلى أن مشروع القرار المقترح لا يتضمن عنصراً هاماً من عناصر التصميم، يُعرف عموماً بعبارة "الجهات المبكرة للانتقال"، ويشار إليه في البند المذكور (ط). ومن شأن عدم الاعتراف بذلك ألا يشجع شركات الطيران على تحسين كفاءتها بمعدل أعلى من معدل قطاع الطيران. ودعت الجمعية العمومية إلى إدراج "الجهات المبكرة للانتقال" في أي خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق يمكن الاتفاق عليها عن طريق تقديم تعديلات إلى شركات الطيران التي وصلت، خلال فترة زمنية محددة قبل سنة تحقيق هدف النمو الكربوني المحايد، إلى مستويات كفاءة أفضل من المتوسط الذي يحدده قطاع الطيران، على أن تقاس هذه المستويات إما بوحدتي الانبعاثات/الطن الكيلومترية الإبرادي وإما بوحدتي الطن الكيلومترية الإبرادي/الانبعاثات.

١٤- وقدم مندوب إندونيسيا الورقة WP/211 Revision No. 1 التي تحدد موقف دولته فيما يتعلق ببعض العناصر الرئيسية لمشروع القرار بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك استخدام أنواع الوقود البديلة المستدامة (الفقرة ٥ من المنطوق)؛ والتنفيذ المرحلي (الفقرة الإجمالية ٧)؛ وتوزيع التزامات التعويض (الفقرة ٩ من المنطوق)؛ والتنفيذ (الفقرة ١٧ من المنطوق). وفيما يتعلق بالفقرة ٥ من المنطوق، وافقت إندونيسيا على أنه ينبغي وضع منهجية تكفل تخفيض عبء التزامات المشغل فيما يخص التعويض عن الانبعاثات في سنة معينة من خلال استخدام أنواع وقود بديلة مستدامة على أساس فردي تعكس جميع عناصر سلة التدابير. وفيما يتعلق بالفقرة ٩ من المنطوق، بشأن توزيع متطلبات التعويض، أيدت إندونيسيا اعتماد عملية ديناميكية تنتقل من نهج قطاعي أولي إلى نهج فردي خلال كامل مدة الخطة. وفيما يتعلق بالفقرة ١٧ من المنطوق، التزمت إندونيسيا ببذل جهد خاص قبل عام ٢٠٢١ لتسريع وتنسيق تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك تحديد عملية تجريب نظم الرصد والإبلاغ والتحقق.

١٥- ودُعيت الجمعية العمومية إلى جملة أمور منها ما يلي: الإحاطة علماً بالتزام إندونيسيا باتخاذ إجراءات مبكرة من أجل تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق والمشاركة طوعاً في الخطة المذكورة منذ بدايتها؛ وضمان إمكانية خفض التزامات المشغل بالتعويض عن الانبعاثات في سنة معينة من خلال استخدام أنواع الوقود البديلة المستدامة على أساس فردي لا على مستوى القطاع؛ ودعم إعداد وحدات انبعاثات مرتبطة ببرنامج وطني لخفض الكربون أو ادخاره يتضمن وسائل خفض أو الادخار التالية: حماية الغابات (مثل خفض الانبعاثات الناتجة عن إزالة الغابات وتدهورها (REDD+))، وآلية التنمية النظيفة (CDM)، والتنفيذ المشترك؛ ووضع تفضيل لمشاريع خفض الكربون أو ادخاره المنفذة في الاقتصادات النامية وأقل الدول نمواً.

١٦- وفي معرض تقديم ورقة العمل WP/233 ("عناصر التصميم الرئيسية للتدابير القائمة على آليات السوق للطيران المدني الدولي: موقف البرازيل")، أشار مندوب البرازيل إلى أن المناقشات التي جرت أثناء وضع الخطة العالمية المقترحة للتدابير القائمة على آليات السوق ركزت على كيفية الحد من تأثير انبعاثات الطيران المدني على تغير المناخ مع مراعاة مبدأ اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، المتمثل في المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة (CBDR) ومبدأ عدم التمييز الوارد في اتفاقية شيكاغو. ورأت البرازيل ما يلي: يجب أن يكون مبدأ المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة حاضراً في مشروع القرار الذي اقترحه المجلس (WP/52)، بوسائل تشمل مرحلة التنفيذ، على سبيل المثال لا الحصر؛ أما البلدان النامية، التي تكون فيها أسواق الطيران أقل نضجاً من أسواق البلدان المتقدمة، وتكون لديها إمكانات كبيرة للنمو، فيجب أن يكون لها الحق في الانضمام إلى الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في المرحلة الثانية من أجل ضمان مزيد من المساحة لتطويرها وللتعبير عن مختلف المسؤوليات التاريخية فيما يتعلق بتغير المناخ.

١٧- ثم عرض مندوب البرازيل ورقة العمل WP/234 ("توزيع التزامات التعويض في إطار الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق")، التي لخصت الحجج الفنية الداعمة لاعتماد النهج القطاعي بنسبة ١٠٠٪ لتوزيع التزامات التعويض، وذلك من أجل تجنب إحداث أوجه خلل في السوق وإلقاء أعباء غير متناسبة على بعض الأقاليم فيما يتعلق بتطوير الحركة الجوية الدولية. وأشار إلى أن الفقرة ٩ من منطوق مشروع القرار (WP/52) تقترح أن تتألف الخطة من نهج قطاعي بنسبة ١٠٠٪ للفترات الثلاث الأولى، وينتج نحو نهج فردي بقدر أكبر في الفترتين الأخيرتين. وخلال الفترات الثلاث الأولى، تدفع شركات الطيران ما يتناسب مع حصتها في السوق، أو على نحو أدق، حصتها في إصدار الانبعاثات، بينما تدفع في الفترتين الأخيرتين ما يتناسب مع حصتها في السوق ومع معدلات نموها. وأبرزت البرازيل أن استخدام نهج فردي قد يتسبب في أوجه خلل كبيرة في السوق، مع وجود شركتين للطيران على نفس المسار الجوي تقع على عاتقهما مستويات مختلفة من التزامات التعويض، وهذا الأمر لا يراعي مبدأ عدم التمييز الوارد في اتفاقية شيكاغو. وشدد على أن تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق يجب أن يفي بمتطلبات سلامة البيئة وأن يتماشى مع النظام المندرج في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ. وفي هذه الجمعية العمومية، ينبغي للدول الأعضاء بث رسالة قوية تفيد بأن وحدات الانبعاثات التي تولدها الآليات المنشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ ستكون مؤهلة تلقائياً للائتمان لمتطلبات الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وقد أجرت البرازيل محادثات مستفيضة مع الدول الأعضاء الأخرى بشأن هذا العنصر الأساسي في موقفها وأعربت عن ثقتها بأن النص الذي تمت صياغته بعناية خلال اجتماع مجموعة "أصدقاء الرئيس" غير الرسمية في أغسطس ٢٠١٦ والذي يراعي نتائج هذا الاجتماع، سيحظى بدعم واسع النطاق وسيكون جزءاً من النص النهائي للقرار.

١٨- وأكد مندوب البرازيل استعداد حكومته للوصول إلى حل وسط من أجل التوصل إلى اتفاق بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، لأن ذلك من شأنه تجنب وجود خليط من الخطط الحكومية والإقليمية، الأمر الذي سيكون مكلفاً للغاية لقطاع الطيران. وإذ شدد على أن نجاح الجمعية العمومية يعتمد على استعداد الدول للنظر في كيفية جعل نص القرار الذي اقترحه المجلس في ورقة العمل WP/52 أقوى وأكثر شمولاً، أعرب عن أمله في أن تتوصل الجمعية العمومية إلى اتفاق في هذا الشأن يحقق التوازن بين مبادئ اتفاقية شيكاغو واتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، وأكد مجدداً أن تحقيق مثل هذا الاتفاق أمر بالغ الأهمية للتنمية المستدامة للطيران المدني.

١٩- وقدم مندوب ماليزيا ورقة العمل WP/343 التي أوجزت موقف دولته فيما يتعلق بمشروع القرار الخاص بوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وقد أيدت ماليزيا مبادرة الإيكاو التي اعتبرتها محورية لضمان استمرار عمل قطاع الطيران بطريقة مسؤولة بيئياً، ومن ثم أعربت طوعاً عن عزمها على المشاركة في الخطة منذ البداية. وأيدت ماليزيا التنفيذ التدريجي للخطة على أساس توافق آراء الدول الأعضاء. بالإضافة إلى ذلك، أيدت ماليزيا النهج القطاعي لتوزيع متطلبات التعويض. ودعت الجمعية العمومية، في جملة أمور، إلى أن تحيط علماً بالتزام ماليزيا بتأييد ودعم عمل الإيكاو الرامي إلى تخفيف آثار انبعاثات الكربون من الطيران الدولي من خلال إنشاء خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

٢٠- وقدم مندوب الاتحاد الروسي ورقة العمل WP/387 التي قدمت تحليلاً شاملاً للآثار السلبية المرتبطة بتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي واقترح منهجاً بديلاً للتصدي للتحديات البيئية استناداً إلى آلية التنمية النظيفة (CDM) للطيران المدني الدولي كأساس لتنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وسلطت الورقة الضوء على الآثار السلبية التالية المرتبطة بتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي: فهي تتناقض مع هدف الإيكاو الاستراتيجي الخاص بحماية البيئة والجهود التي تبذلها الدول الأعضاء في الإيكاو في سبيل الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن قطاع الطيران المدني الدولي؛ وسيكون لها أثر سلبي للغاية على تنفيذ هدف الإيكاو الاستراتيجي الرئيسي المتمثل في "السلامة"؛ وستكون أداة لاستخدام الطيران المدني الدولي كمصدر محتمل لتعبئة الإيرادات لتمويل الأنشطة المتصلة بالمناخ في القطاعات الصناعية الأخرى؛ وستؤدي إلى حدوث أوجه خلل خطيرة في علاقات السوق الناجمة عن قمع شركات الطيران السريعة النمو في البلدان النامية والبلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية

من خلال تشجيع المنافسة غير المشروعة، وهذا ما يناقض بوضوح روح اتفاقية شيكاغو ونصها، وأهداف التنمية المستدامة التابعة للأمم المتحدة.

٢١- وبينت الورقة بالتفصيل أيضاً اقتراح الاتحاد الروسي، الذي يقصد به إنشاء آلية لتعبئة الموارد المتاحة للطيران الدولي عن طريق فرض رسم بيئي يُجبي من الدول ويُحتسب كرسوم ثابت لكل طن من وقود الطيران المستخدم في الرحلات الجوية الداخلية، وذلك من أجل تمويل مشاريع الطيران ذات الكفاءة البيئية في البلدان النامية. وشدد على أن آلية التنمية النظيفة للطيران المدني الدولي (ACDM) المقترحة ستكون سهلة الإدارة، وسوف تستلزم حداً أدنى من التكاليف العامة، وسيكون لها أثر إيجابي على خفض الانبعاثات. فضلاً عن ذلك، سوف تعتمد هذه الآلية على مبدأ المشاركة الطوعية، بما يتماشى مع اتفاقية شيكاغو. ودعت الجمعية العمومية إلى النظر في مشروع قرار الجمعية البديل المرفق بورقة العمل WP/387، والذي ينص على تنفيذ خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق استناداً إلى آلية التنمية النظيفة للطيران المدني الدولي (ACDM).

٢٢- وإذ أكد مندوب الاتحاد الروسي أن النهج القائم على آلية التنمية النظيفة للطيران المدني الدولي (ACDM)، الذي اقترحه دولته، هو النهج الصحيح الذي ينبغي اتباعه، أشار إلى بيان صدر مؤخراً عن السيد كيفن أندرسون، نائب مدير مركز تيندال (Tyndall) لأبحاث تغير المناخ، مفاده أن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي ستكون خطرة على البيئة وستؤدي إلى نمو واضح لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون في جميع أنحاء العالم. وأشار إلى أن آراء الاتحاد الروسي فيما يتعلق بكفاءة آلية التنمية النظيفة للطيران المدني الدولي (ACDM) المقترحة تؤيدها أكثر من ٨٠ منظمة مختلفة معنية بشؤون تغير المناخ.

٢٣- وقدمت مندوبة كندا ورقة العمل WP/411 ("آراء كندا بخصوص التدبير العالمي القائم على آليات السوق")، التي أبرزت دعم دولتها القوي لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني الدولي من خلال سلة من التدابير، يتمثل أحد عناصرها في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. ولا تزال كندا تركز على أهمية هذا التدبير في تحقيق نتيجة بيئية قوية، مع الاعتراف بضرورة الإعراب عن الاختلافات في القدرات واحترام مبدأ عدم التمييز. وأقرت كندا بأن مشروع القرار بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، الوارد في ورقة العمل WP/52، هو نتاج جهود كبيرة بُذلت للتوصل إلى حل توفيقى وأن عناصره لن تكون فاعلة إلا عندما تؤخذ معاً كحزمة واحدة. وأضاف أن كندا تعتقد أن الحزمة متوازنة وتعبر عن وجهات النظر المتعددة لمختلف الدول ولا تعبر عن وجهة نظر أي دولة أو مجموعة من الدول في التوصل إلى نتيجة مثالية. وإذ وجهت كندا الشكر إلى الدول الأعضاء لجهودها البناءة وعملها الدؤوب، لا سيما منذ انعقاد الجمعية العمومية الماضية، أعربت مجدداً عن عزمها على المشاركة طوعاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ البداية في عام ٢٠٢١، وواصلت تشجيع جميع الدول الأعضاء على المشاركة فيها في أقرب وقت ممكن.

٢٤- وقدم مندوب شيلي ورقة العمل WP/428، التي توضح وجهات نظر دولته بشأن العمل الفني الجاري للجنة حماية البيئة في مجال تطوير نظام الرصد والإبلاغ والتحقق، ومعايير وحدة الانبعاثات، والسجلات الخاصة بالخطة العالمية المقترحة للتدابير القائمة على آليات السوق (WP/52). واعتبرت شيلي أنه ينبغي أن تتاح لجميع الدول الأعضاء إمكانية حضور المناقشات التي تُجرى في لجنة حماية البيئة حتى يتسنى لها المساهمة في هذه المناقشات، ولا سيما فيما يتعلق بعناصر التصميم الرئيسية الثلاثة المذكورة في الخطة، والتي سيعدها المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة. وفي الوقت الحالي، يقتصر حضور مناقشات لجنة حماية البيئة على الدول الأعضاء والمراقبين في اللجنة المذكورة. وتم التشديد على أن هذا القيد غير محدد في توجيهات اللجنة ولا في اختصاصاتها؛ بل نصت عليها فقط الشروط المرجعية لاستخدام البوابة الآمنة للجنة حماية البيئة. وتم التشديد أيضاً على أنه إذا أخذ في الحسبان أن المجلس يجب أن يعتمد عناصر التصميم المذكورة بحلول عام ٢٠١٨، وأن الأمر يحتاج إلى دورتين متتاليتين من دورات لجنة حماية البيئة للحصول على حق التصويت، فإن ٢٥ دولة فقط من أعضاء اللجنة المذكورة (الحد الأقصى لعدد أعضاء هذه اللجنة) تتاح لها المشاركة الكاملة

في تلك المناقشات وأن الدول الأعضاء الـ ١٦٦ المتبقية لن تُمنح القدرة على التدخل في هذه العناصر الأساسية، حتى لو قامت دولة عضو بتعيين خبير بعد الجمعية العمومية مباشرة.

٢٥- وأقرت شيلي بأهمية السرية فيما يتعلق ببعض المسائل الهامة، مثل نتائج المراجعة التي تقوم بها الإيكاو بشأن أمن الطيران والمعلومات التجارية. ولذلك اعتبرت أنه ينبغي تصنيف هذه المعلومات الخاصة على أنها "محافظة"، أما باقي المعلومات فتتاح لجميع الدول الأعضاء. وأكدت شيلي أن حضور المناقشات وإعداد نظام الرصد والإبلاغ والتحقق ومعايير وحدة الانبعاثات والسجلات لا يتسقان مع مبدأ الشفافية فحسب، بل يمثلان أيضاً حقاً لأي دولة عضو في الإيكاو، إذا ما روعيت على وجه الخصوص حقيقة أنه سيتعين على جميع الدول تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وتم تسليط الضوء على أن الدول الأعضاء لديها إمكانية حضور المناقشات والإطلاع على وثائق اللجان البيئية الأخرى، مثل لجنة حماية البيئة البحرية (MEPC) التابعة للمنظمة البحرية الدولية (IMO). ولذلك اقترحت شيلي أن تُدرج في منطوق مشروع القرار الوارد في ورقة العمل WP/52 فقرة جديدة تنص على ما يلي: "وتقرر أن يتاح لكل الدول الأعضاء في الإيكاو حضور جميع مناقشات لجنة حماية البيئة بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، والرصد والإبلاغ والتحقق، ومعايير وحدة الانبعاثات، والسجلات، ما لم تكن المواد المذكورة قد صنفت على أنها سرية؛". ودعت شيلي الجمعية العمومية إلى أخذ آرائها في الاعتبار في إطار ما ستضطلع به لجنة حماية البيئة من أعمال في المستقبل بشأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي.

٢٦- قدم مندوب الولايات المتحدة الأمريكية ورقة العمل WP/448 التي تعرض وجهات نظر دولته بشأن الخطة العالمية المقترحة للتدابير القائمة على آليات السوق. ومع أن مشروع القرار الوارد في ورقة العمل WP/52 لم يعكس النتيجة المفضلة في نظر الولايات المتحدة بشأن العديد من عناصر الخطة، فإنه يمثل حزمة متوازنة بعناية ودقة تحتوي على حلول توفيقية صعبة تم تقديمها بشأن جميع الجوانب لمعالجة الشواغل الخاصة ببلدان ومجموعات بلدان معينة. ولذا فقد رحبت بها الولايات المتحدة وأيدت بشدة اعتمادها في الجمعية العمومية. وتم تسليط الضوء على الحلول التوفيقية الخمسة الهامة التالية: أولاً، نص مشروع القرار على المشاركة الطوعية في المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى من الخطة، من أجل استيعاب مخاوف البلدان التي لا ترغب في المشاركة في تلك السنوات المبكرة المعتمدة على أو دخل الفرد، أو على مزيج منهما؛ ثانياً، وسع مشروع القرار نطاق الإعفاءات المتفق عليها سابقاً لكي تُعفى من المرحلة الثانية البلدان التي يمثل الطن الكيلومترى الإبرادي لديها نسبة نقل عن ٠,٥ في المائة من الطن الكيلومترى الإبرادي العالمي، مع تشجيع تلك البلدان في الوقت نفسه على المشاركة في الخطة بمجرد أن تكون قادرة على القيام بذلك، وهذا ما اختارت أن تفعله عدة دول حتى الآن؛ ثالثاً، تضمن مشروع القرار حكماً يسمح للدول باختيار الانسحاب من المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى ويهدف إلى تشجيع الدول التي قد لا تزال لديها مخاوف بشأن آثار الخطة، على المزيد من المشاركة المبكرة؛ رابعاً، وضع مشروع القرار نهجاً يشمل كامل مدة الخطة البالغة ١٥ عاماً، فقد زود شركات الطيران بالمعلومات اللازمة للتخطيط لأعمالها مع السماح أيضاً بإجراء تعديلات على التصميم استناداً إلى المراجعات الشاملة التي يجريها المجلس كل ثلاث سنوات؛ خامساً، نص مشروع القرار على نهج عملي لتوزيع متطلبات التعويض على المشغلين، الأمر الذي سيستوعب الاختلافات في معدلات نمو المشغلين مع توفير حوافز أكبر للمشغلين بغية خفض انبعاثاتهم مع مرور الوقت، وهي قضية تتسم بأهمية خاصة في نظر الولايات المتحدة.

٢٧- وحثت الولايات المتحدة جميع الدول الأعضاء على الانضمام إليها في دعم اعتماد مشروع القرار المتعلق بالخطة العالمية المقترحة للتدابير القائمة على آليات السوق، بصيغتها الواردة في ورقة العمل WP/52 لضمان وفاء الإيكاو بالتفويض الذي أنطته بها الجمعية العمومية في دورتها الثامنة والأربعين. فالخطة تمثل فرصة تاريخية، ودعا قطاع الطيران الدولي الحكومات إلى اعتمادها. وفضلاً عن ذلك، من شأن هذا الاعتماد أن يرسل إشارة قوية إلى العالم بشأن التزام مجتمع الطيران الدولي بتمكين النمو المستدام لهذا القطاع، مع معالجة الآثار التي يحدثها في تغير المناخ. وتعترف الولايات المتحدة المشاركة في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق منذ البداية، وهي على استعداد للتعاون مع الإيكاو والدول الأعضاء الأخرى لتوفير مساعدة لبناء القدرات لدى الدول الأعضاء التي تحتاج إليها من أجل المشاركة في الخطة. وكانت

مبادرة التحالف من أجل استدامة الطيران (ALAS) التي وضعتها غواتيمالا وإسبانيا والولايات المتحدة (WP/449) مثالاً على التزام الولايات المتحدة ببناء القدرات.

٢٨- وقدم المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) ورقة العمل WP/153 Revision No. 1 ("تعليقات بشأن تأثير تكلفة آلية تعويض الكربون العالمية") و WP/154 Revision No. 1 ("التنفيذ المرحلي بمقتضى التدابير العالمية القائمة على آليات السوق"). وأبرز أن اتحاد النقل الجوي الدولي، نيابةً عن مجتمع شركات الطيران الأوسع نطاقاً، يؤيد بقوة مشروع القرار المتعلق بوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، بصيغته الحالية التي حررت بعناية، إذ يرى أن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي ستوفر تدبيراً فعالاً للمساعدة في معالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران مع خفض خطر إحداث أوجه خلل في السوق أو في التنافس إلى الحد الأدنى. وإذ يقدر اتحاد النقل الجوي الدولي العمل الشاق الذي اضطلع به المجلس والدول في وضع مشروع القرار، يجد نفسه في وضع فريد ناجم عن حصول خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي على دعم واسع النطاق من دول عديدة، ومن قطاع الطيران، وحصل أيضاً على دعم مهم من المجتمع المدني، كما ذكر ذلك بوضوح التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) في ورقة العمل WP/206. وهنأ اتحاد النقل الجوي الدولي الدول - وعددها أكثر من ٦٠ دولة - التي أبدت عزمها على الانضمام إلى خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ البداية.

٢٩- ووجد مجتمع شركات الطيران نفسه في وضع غير عادي للغاية إذ طلب أن يُفرض عليه تنظيم في هذه المسألة. ولما كان من الضروري لقطاع الطيران أن يولي التكاليف اهتماماً وثيقاً، فإن أي اقتراح ينطوي على تكاليف إضافية يمثل مشكلة لهذه القطاع. وقد أثار العديد من الدول أيضاً أسئلة في هذا الصدد. وأظهر اتحاد النقل الجوي الدولي في ورقة العمل WP/153 Revision No. 1 التي قدمها أن التكلفة التي تقع على عاتق القطاع من جراء ذلك، رغم ضخامتها، يمكن ضبطها عند وضعها في السياق الصحيح. ودعيت الجمعية العمومية إلى أخذ هذا التحليل في الحسبان عند مناقشة تأثير خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي.

٣٠- وأعرب اتحاد النقل الجوي الدولي في ورقته WP/154 Revision No. 1 عن دعمه للنهج المرحلي الوارد في مشروع القرار، إذ يرى أنه سيكون وسيلة فعالة لتوفير الفرص للتطبيق المتميز لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، مع خفض أوجه الخلل في السوق إلى الحد الأدنى. واعتبر الاتحاد المذكور أن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، إذا ما اعتمدت بصيغتها الحالية الواردة في ورقة العمل WP/52، ستكمل سلة التدابير القائمة بالفعل لضمان قدرة قطاع الطيران على معالجة نمو انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عنه بأكثر الطرق كفاءة وفعالية من حيث التكلفة، مع إتاحة استمرار هذا القطاع في أداء دوره الحيوي في دعم تنمية المجتمع العالمي والاقتصاد بطريقة مستدامة. وقد دعيت الجمعية العمومية إلى أخذ آراء اتحاد النقل الجوي الدولي في الحسبان خلال مداواتها بشأن التنفيذ التدريجي لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لاستيعاب الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC)، مع خفض أوجه الخلل في السوق إلى الحد الأدنى.

٣١- وقدم المراقب ممثل المجلس الدولي للمطارات (ACI) ورقتي العمل WP/155 Revision No. 1 ("وجهات نظر الصناعة بشأن التدابير العالمية القائمة على آليات السوق للطيران الدولي") و WP/413 ("وجهات نظر الصناعة بشأن المشاركة الطوعية في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي")، وشارك في تقديم كليهما المجلس الدولي للمطارات (ACI) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، وهي هيئات تمثل قطاع الطيران الجماعي في جميع أنحاء العالم. وقام المشاركون في تقديم ورقتي العمل بتهنئة الإيكاو والدول الأعضاء فيها على العمل الهائل الذي اضطلع به عدد كبير من الخبراء منذ انعقاد الجمعية العمومية الماضية لبحث الحياة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي. وأيدوا بقوة الاقتراح الذي قدمه المجلس في هذا الشأن (WP/52)

وأعربوا عن سرورهم بالدعم الواسع النطاق الذي قدمته ٦٢ دولة، وهي تمثل أكثر من ٨٠ في المائة من نشاط الطيران الدولي، وتعهدت الآن بالانضمام إلى الخطة منذ البداية. وشجع المشاركون في تقديم الورقتين الدول الأخرى على الاقتداء بما فعلته هذه الدول. ورأوا أن اقتراح المجلس، بصيغته الواردة في ورقة العمل WP/52، قد وفى بالعديد من المبادئ المحددة في ورقة العمل WP/155 Revision No. 1، لأنها تنص على التمايز بطريقة تحقق الفعالية من حيث التكلفة إلى أقصى حد ممكن من دون إحداث أوجه خلل بالغة في السوق. وإذ شدد المشاركون المذكورون على أن الوقت عنصر جوهري، وأن مستقبلاً مستداماً بدأ الآن، أكدوا أن تنفيذ الخطة بطريقة فعالة وفي الوقت المناسب يقتضي التوصل في هذه الجمعية العمومية إلى اتفاق بشأن العناصر الأساسية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي. وشددوا على التزامهم بالتعاون الوثيق مع الإيكاو في بناء القدرات والتوعية للذين سيكونان ضروريين لجميع الجهات المعنية في القطاع بأكمله لضمان التنفيذ الناجح لهذا الخطة. وفي الختام، أكد المشاركون في تقديم ورقتي العمل أن اعتماد خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لا يعني أن قطاع الطيران سيتقاعس عن إجراء تحسينات الكفاءة من خلال التكنولوجيا والتدابير التشغيلية؛ بل على العكس من ذلك، سيظل القطاع ملتزماً بنشاط بمواصلة تلك التدابير ودعا جميع الحكومات إلى المشاركة في تلك الجهود. ثم حث المشاركون المذكورون الدول على التوصل إلى اتفاق بشأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي في هذه الجمعية العمومية وطلبوا منها إظهار الريادة في تمكين قطاع الطيران من النمو ودعم اقتصادات العالم.

٣٢- قدم المراقب ممثل البنك الدولي ورقة العمل WP/248 ("دعم اعتماد القياس العالمي المستند إلى السوق في الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو")، التي صاغها في صورة عرض موجه إلى الدول الأعضاء أكثر من كونها ورقة فنية أو سياسية. وفي حين أن اعتماد الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق كجزء من سلة من التدابير من شأنه أن يضع الطيران الدولي في موقع قيادي في التصدي لتغير المناخ، فمن المهم أن نعترف بأنه في حال اعتماد الجمعية العمومية لمشروع القرار، فإن المهمة التي تواجهها الدول الأعضاء في تطوير وإقامة البنية الأساسية اللازمة للائتمثال لمتطلبات الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق العالمية ستكون جديدة وسيكون لها جدول زمني طموح. وإذا كان ما يعوق جهود الدول الأعضاء للانضمام إلى الخطة في مراحلها المبكرة هو نقص القدرات ووجود قيود مالية، فإن بإمكان مجموعة البنك الدولي أن تؤدي في هذا الصدد دوراً هاماً كمؤسسة إنمائية. وتم التذكير بأن البنك الدولي قد اضطلع خلال السنوات العشرين الماضية، من خلال وحدة التمويل الخاصة بالمناخ والكربون، بدور رائد في تطوير أسواق الكربون وتحقيق الاستدامة فيها، ليس فقط من أجل تحديد مصادر الانبعاثات نيابة عن البلدان، بل أيضاً من أجل التعاون مع البلدان المتعامل معها في مسألة استعداد السوق، وقضايا الرصد والإبلاغ والتحقق وإقامة السجلات وربطها. ويقوم البنك الدولي حالياً بتجربة صكوك جديدة في إطار اتفاق باريس لعام ٢٠١٥. وفي حال اعتماد مشروع القرار المتعلق بوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، سيكون الفريق المعني بتغير المناخ في البنك الدولي على استعداد لتقديم خبرته في أسواق الكربون وتوجيه الموارد المالية لدعم الدول النامية في بناء القدرات والبنية الأساسية اللازمة للائتمثال لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي. وقد بدأت المناقشات مع فريق الإيكاو المعني بالبيئة بشأن تلك الشراكة الرامية إلى بناء القدرات، كما بدأت المشاورات مع بعض الدول الأعضاء والمنظمات الدولية الأخرى. ويتطلع البنك الدولي إلى تحقيق نتيجة إيجابية في الجمعية العمومية حتى يتمكن من وضع اللمسات الأخيرة على نطاق شراكاته المذكورة مع الأمانة العامة والدول الأعضاء وإضفاء الطابع الرسمي عليها.

٣٣- وأشير إلى أنه قد تم تقديم ورقات المعلومات التالية أيضاً: WP/431 (تقديم تجارب رصد الانبعاثات في مجال الطيران في جمهورية كوريا) التي قدمتها جمهورية كوريا؛ و WP/443 [البرنامج الطوعي لخفض الانبعاثات في تايلاند] التي قدمتها تايلاند؛ و WP/163 [التدابير العالمية القائمة على آليات السوق للطيران الدولي - الرصد والإبلاغ والتدقيق، معايير وحدة الانبعاثات واعتبارات السجلات]، التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)؛ و WP/206 [تدبير الإيكاو العالمية القائمة على آليات السوق] التي قدمها التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA)؛ و WP/377 [العناصر الأساسية لاتفاق عالمي على

الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق] التي قدمتها رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الطيران والفضاء (ALADA)؛ و WP/465 [خطة العمل للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في جمهورية الدومينيكان] التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية.

المنافشة

٣٤- إذ أعرب مندوب ترينيداد وتوباغو عن تأييده للخطة العالمية المقترحة للتدابير القائمة على آليات السوق (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بصيغتها الواردة في مشروع القرار المدرج في المرفق (ب) بورقة العمل WP/52، شدد على أنها طموحة جداً من الناحية البيئية، وتوفر الوضوح وتحد من عبء الإدارة على الدول المشاركة. وأيد أيضاً الموقف الذي أعربت عنه الولايات المتحدة في ورقة العمل WP/448 فيما يتعلق بالنهج المتبع في توزيع متطلبات التعويض في الفقرة ٩ من منطوق مشروع القرار، والموقف الذي سبق أن أعربت عنه سنغافورة فيما يتعلق بمعاملة الدول الجزرية الصغيرة النامية.

٣٥- وذكّرت مندوبية السويد بما ورد في الكلمة الافتتاحية التي أدلى بها رئيس مجلس الإيكاو، ومفاده أن عيون العالم معلقة على الجمعية العمومية للإيكاو، وقالت إنه يتعين على الإيكاو الاستجابة للقضايا الناشئة، ومن بينها تغير المناخ. وحثت السويد الجمعية العمومية على الاتفاق على خطة عالمية مجدية للتدابير القائمة على آليات السوق من شأنها أن تحقق الهدف العالمي الطموح المرتبط بتغير المناخ والمتمثل في تحقيق هدف النمو الكربوني المحايد اعتباراً من عام ٢٠٢٠. فثمة فرصة فريدة سانحة للاتفاق على نظام موثوق به وقوي وفعال، وهو خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، التي ستكون أول خطة قطاعية عالمية للتعويض عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وخفضها، وهي خطة توفر أيضاً اليقين الضروري لقطاع الطيران. وقد جاء مشروع القرار الوارد في ورقة العمل WP/52 نتيجة لمفاوضات مكثفة، وتعد الجهود الدؤوبة التي بذلها رئيس المجلس والأمانة العامة في هذا الصدد جديرة بالثناء. وطوال المفاوضات، جرت محاولات لجعل هذه المفاوضات مرنة وبناءة من أجل تبيد المخاوف لدى الدول أو الأقاليم الأخرى. وشددت مندوبية السويد، في معرض تأكيدها دعم دولتها لمشروع القرار كحل توفيق، على أنه نجح في تحقيق توازن عادل بين الدول التي تتفاوت مستوياتها الاقتصادية، من جهة، وتنمية الطيران، من جهة أخرى. وأبرزت أن السويد، باعتبارها واحدة من الدول الـ ٤٤ الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)، قد تعهدت، في إعلان براتيسلافا المؤرخ في ٣ سبتمبر ٢٠١٦، بالمشاركة طوعاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها، استناداً إلى النص الحالي لمشروع القرار. وإذ لاحظت مندوبية السويد بارتياح تزايد عدد الدول المستعدة للمشاركة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي على أساس طوعي منذ البداية، دعت الدول الأخرى إلى أن تحذو حذوها. وأكدت أن السويد، شأنها شأن الولايات المتحدة، مستعدة للعمل جنباً إلى جنب مع سائر الدول لتلبية أي احتياجات أخرى لدى الدول، وذلك بتقديم المساعدة الفنية وبناء القدرات لضمان أن تكون هذه الدول جاهزة لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك وضع قواعد وتوصيات دولية صادرة عن الإيكاو في إطار الخطة العالمية المقبلة للتدابير القائمة على آليات السوق.

٣٦- وهنأ مندوب نيكاراغوا الإيكاو على جهودها لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي من خلال سلة من التدابير لا تقتصر على التحسينات الفنية والتشغيلية، مثل الملاحة القائمة على الأداء (PBN) وتعزيز البنية الأساسية وأنواع الوقود البديلة المستدامة، بل أصبحت تشمل الآن على الخطة العالمية المقترحة للتدابير القائمة على آليات السوق والمبينة في مشروع القرار الوارد في ورقة العمل WP/52. ولكنه أكد أن دولته تعتبر أن آلية تنفيذ الخطة تحتاج إلى مزيد من التفصيل في مشروع القرار. وذكر مندوب نيكاراغوا أن مشروع القرار يشير إلى اتفاق باريس لعام ٢٠١٥، إلا أنه لا يشير إلى الطيران الدولي كمصدر للانبعاثات الكربونية. ومع ذلك، نظراً إلى أن الإيكاو قد تناولت مسألة الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، فقد اعتبرت نيكاراغوا أنه ينبغي تناولها بروح بروتوكول كيوتو، أي باتخاذ إجراءات متميزة واحترام مبدأ الإيكاو المتمثلين في عدم التمييز وإتاحة فرص متساوية وعادلة لتطوير الطيران الدولي. ورأى أن هناك حاجة إلى مزيد من العمل في هذا الصدد.

٣٧- وأعرب مندوب بنما عن تأييده لورقة العمل WP/449 التي قدمتها غواتيمالا وإسبانيا معاً. وشدد على ضرورة أن يُعتمد، بحلول نهاية الجمعية العمومية، قرار من شأنه أن يقدم مساراً واضحاً وعادلاً يمكن للجميع اتباعه لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي من خلال تنفيذ الخطة العالمية المقترحة للتدابير القائمة على آليات السوق. وإذ أكد مجدداً أن الأضواء مسلطة على الجمعية العمومية، أبرز أهمية توجيه رسالة واضحة مفادها أن قطاع الطيران هو قطاع مسؤول يتخذ إجراءات لتحقيق الهدف المشترك المتمثل في الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من أجل مكافحة تغير المناخ.

٣٨- وأعربت مندوبة إسبانيا عن تقديرها ودعمها للعمل الذي اضطلع به المجلس لوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، ولا سيما اقتراحه بشأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، المبينة في مشروع القرار المرفق بورقة العمل WP/52، والذي يعبر عن توافق الآراء الذي تم التوصل إليه بعد مفاوضات مطولة وصعبة. وشددت على أنه نظراً إلى أن الاقتراح كان عبارة عن مجموعة حلول توفيقية تهدف إلى تلبية احتياجات ومصالح الدول وقطاع الطيران، فإن من الضروري قبول الاقتراح بصيغته الحالية من دون إدخال تغييرات إضافية يمكن أن تزعزع التوازن الذي تحقق.

٣٩- وأيدت مندوبة إسبانيا أيضاً ورقة العمل WP/414 التي قدمتها سلوفاكيا نيابة عن الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، وإسبانيا واحدة منها، والتي أبرزت ضرورة تنفيذ سلة من التدابير للتخفيف من آثار قطاع الطيران على تغير المناخ، الذي يمثل تحدياً بيئياً عالمياً. وبالإضافة إلى ذلك، أبرزت التزام قطاع الطيران الجماعي في جميع أنحاء العالم بتحقيق هذا الهدف المبيّن في ورقتي العمل WP/155 Revision No. 1 و WP/413 اللتين شاركت في تقديمهما المجلس الدولي للمطارات (ACI) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA). وشددت مندوبة إسبانيا أيضاً على التعليقات التي قدمها الأياتا في ورقة العمل WP/153 Revision No. 1 فيما يتعلق بما تحدته تكلفة الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من آثار على شركات الطيران، كما رددت ودعمت وجهات النظر التي أعرب عنها التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) في ورقة العمل WP/206 بشأن العناصر الأساسية التي ينبغي معالجتها من أجل إرساء خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي على أساس متين بيئياً واقتصادياً وتعزيز مصداقيتها، مثل ضمان الشفافية والجودة العالية لوحدات الانبعاثات.

٤٠- وسلطت مندوبة إسبانيا الضوء على الجوانب الأساسية الستة التالية: أولاً، حظي اقتراح المجلس بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (WP/52)) بدعم قطاع الطيران بأكمله، بما في ذلك المصنعون والمطارات وشركات الطيران؛ ثانياً، أظهر التحليل أن التكاليف المرتبطة بخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي يمكن أن يتحملها قطاع الطيران، وفضلاً عن ذلك، فإن إنشاء خطة عالمية واحدة للتدابير القائمة على آليات السوق من شأنه أن يحول دون انتشار تدابير أكثر تكلفة وأقل كفاءة؛ ثالثاً، هذه فرصة تاريخية متاحة لقطاع الطيران ليكون أول قطاع على مستوى العالم يحقق اتفاقاً شاملاً بشأن التعويض عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي يصدرها وخفض مستوياتها؛ رابعاً، أتاح اقتراح المجلس المذكور بالفعل لـ ٦٢ دولة ذات تمثيل جغرافي واسع من خمس قارات، فرصة الإعراب عن عزمها على المشاركة طوعاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها؛ خامساً، إن مشروع القرار المرفق بورقة العمل WP/52 يعبر تماماً عن توافق الآراء الذي توصل إليه المجلس وتم تحليله من خلال الدراسات الاقتصادية الواسعة التي أثبتت جدوى خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي؛ سادساً، تضمن اقتراح المجلس أحكاماً للمراجعة تمكّن من إدخال تعديلات على الخطة في المستقبل من أجل ضمان فعاليتها.

٤١- وفي الختام، شددت مندوبة إسبانيا على أن الجمعية العمومية واجهت تحدياً تاريخياً للتوصل إلى اتفاق بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي)

من شأنها أن تمكن قطاع الطيران من الوفاء بالمسؤولية البيئية لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وفقاً لما طلبه المجتمع من جميع قطاعات الاقتصاد من أجل مكافحة تغير المناخ.

٤٢- وقامت مندوبية جنوب أفريقيا، في معرض الإعراب عن دعم دولتها لورقة العمل WP/52، بتهنئة المجلس ورئيسه على الجهود المبذولة لإعداد مشروع القرار المتعلق بوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، والذي يعبر عن موقف توفيق. وذكرت مع ذلك بأنه لا يزال هناك الكثير من العمل الذي يتعين القيام به بعد وضع خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، وأشارت إلى أن جنوب أفريقيا ترغب في المشاركة في هذا العمل الإضافي الذي ينبغي تنفيذه بنفس روح التعاون التي سادت خلال الأشهر القليلة الماضية. وهنأت مندوبية جنوب أفريقيا الدول المتقدمة التي تطوعت لتولي زمام القيادة في تنفيذ الخطة المذكورة، وجميع الدول التي أعربت عن عزمها على المشاركة طوعاً في الخطة منذ البداية. وأعربت أيضاً عن دعم جنوب أفريقيا للاستعراض الدوري لتنفيذ الخطة الذي يجريه المجلس ويعتبره حاسماً لفعالية الخطة.

٤٣- وأعربت مندوبية كندا عن تأييد دولتها لمشروع القرار كما ورد في ورقة العمل WP/52 وعن رغبتها في المضي قدماً لاعتماده.

٤٤- وانطلاقاً من الإقرار بالحاجة إلى وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق كجزء من سلة التدابير الرامية إلى تحقيق هدف الإيكاو الطموح المتمثل في تحقيق هدف النمو الكربوني المحايد اعتباراً من عام ٢٠٢٠، رحب مندوب أستراليا بتعهد ٦٢ دولة من ٦ أقاليم تابعة للإيكاو، تمثل ٨٣ في المائة من نشاط الطيران الدولي، بالانضمام إلى خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ البداية على أساس مشروع القرار المرفق بورقة العمل WP/52. وإذ أشار إلى أن أستراليا قد أعلنت بالفعل عزمها على المشاركة طوعاً في الخطة المذكورة منذ بدايتها، شدد على أن التزام هذا العدد الكبير من دول الطيران الرئيسية بالمشاركة طوعاً في هذه الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من شأنه أن يضمن أن تساهم الخطة مساهمة بيئية كبيرة وأن تخفض أوجه الخلل في الأسواق إلى الحد الأدنى، مع الاعتراف بالظروف الخاصة والقرارات المتاحة لكل دولة من الدول. وشدد مندوب أستراليا على أن الخطة المقترحة توفر لقطاع الطيران ما يلزم من يقين لدعم إقامة سوق قوية للكربون والتوجه بثقة نحو التنفيذ. وشجعت أستراليا الدول الأخرى على دعم خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بصيغتها المقترحة في ورقة العمل WP/52، من أجل المساهمة في التنمية المستدامة المستمرة لقطاع الطيران العالمي.

٤٥- وأشارت مندوبية الولايات المتحدة إلى أن دولتها تؤيد تأييداً تاماً اعتماد مشروع القرار بصيغته الواردة في ورقة العمل WP/52. وإذ لاحظت أن من الصعب الإشارة إلى مسألة أخرى في الإيكاو حظيت بمزيد من الدراسة المتأنية والرصينة والشفافة، استشهدت بالعديد من الاجتماعات التي عُقدت بشأن مسألة الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي خلال الفترة الثلاثية الماضية، مشيرة إلى أنه كان هناك أيضاً عدد لا يحصى من الاجتماعات غير الرسمية والمتعددة الأطراف والثنائية التي تناولت هذه المسألة. وأكدت مندوبية الولايات المتحدة أنه خلال الصيف الماضي فقط بدأت الدول في تقديم التنازلات الصعبة اللازمة للتعبير عن التنوع الكبير في الآراء والمصالح الممثلة في الجمعية العمومية. ومع أن تلك الحلول التوفيقية كانت صعبة بالنسبة إلى الولايات المتحدة والدول الأخرى، فإنها مكنت الغالبية العظمى من البلدان من الالتقاء في وجهات النظر على مشروع القرار الوارد في ورقة العمل WP/52. وينبغي أن يكون التقدم الهائل الذي تم إحرازه مفخرة. وإدراكاً منها أنه لا توجد دولة، بما في ذلك الولايات المتحدة، لديها خبرة في تنفيذ خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، أشارت إلى أن من الصحي أن تكون هناك شواغل عند اتخاذ مثل هذه الخطوة الكبيرة. ولهذا السبب، قامت الإيكاو بعملية شاملة، وأدرجت الدول عدداً من العناصر الهامة في مشروع القرار لتوفير الثقة بأنه ستكون هناك فرصة لمعالجة أي قضايا قد تنشأ عندما تبدأ الدول في تنفيذ هذه الخطة الأولى من نوعها. وسلطت مندوبية الولايات المتحدة الضوء على أن مشروع القرار ينص على إجراء عمليات استعراض دورية متينة من شأنها تحليل آثار الخطة، مع النظر على وجه الخصوص في التكاليف وأوجه الخلل المحتملة في السوق، وإجراء التعديلات على الخطة، حسب الضرورة، وهي نقطة مهمة.

٤٦- وإذ أشارت مندوبية الولايات المتحدة إلى أن الإيكاو قد تأسست على التزام بإتاحة فرص متساوية ومنصفة لجميع شركات الطيران، أكدت أن سيتم اعتماد الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بطريقة تتفق معها. وبعد أن لاحظت أن ممثلي قطاع الطيران ذكروا مراراً وتكراراً أنهم مستعدون لتنفيذ الخطة وراغبون في ذلك، أشارت إلى أن تقتهم ستمنح الجمعية العمومية ثقة بأن الوقت قد حان لاعتماد الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. ومن الواضح أن العديد من الدول تتبادل تلك الثقة، إذ إن ٦٢ دولة، تمثل نحو ٨٣ في المائة من نشاط الطيران الدولي، قد أعربت بالفعل عن عزمها على المشاركة طوعاً في الخطة منذ البداية، وهذا دليل دامغ على الدعم الذي تحظى به خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي. وإذ أكدت مندوبية الولايات المتحدة أن العالم ينتظر أن تخطو الجمعية العمومية هذه الخطوة التاريخية من أجل تحقيق التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي، دعت الدول الأخرى إلى الانضمام إلى الولايات المتحدة في اعتماد مشروع القرار بصيغته الواردة في ورقة العمل WP/52.

٤٧- وإذ أشار ممثل آيسلندا إلى أن دولته كانت واحدة من الدول الـ ٤٤ الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC) التي وقعت إعلان براتيسلافا في ٣ سبتمبر ٢٠١٦، أكد أنه يؤيد بالتالي مشروع القرار بشأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بصيغته الواردة في ورقة العمل WP/52. واعتبرت آيسلندا أن مشروع القرار الذي جاء نتيجة لمداولات طويلة ودقيقة وحلول توفيقية، يتماشى مع المناقشات التي دارت في الدورة الحادية والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، في باريس عام ٢٠١٥، وأنه يتسم بتوازن جيد، ويعالج قضية وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بطريقة مسؤولة. وأشارت إلى أن الخطة المقترحة حظيت بدعم كامل من قطاع الطيران بأكمله، وهي حالة فريدة إلى حد ما، في رأيها. وهنأت آيسلندا الدول العديدة التي التزمت بالمشاركة طوعاً في الخطة المذكورة منذ بدايتها، ودعت الدول التي لم تنضم بعد إلى هذا البرنامج طوعاً إلى أن تعلن نواياها قبل اختتام الجمعية العمومية.

٤٨- أشارت مندوبية كوبا إلى أن دولتها قد اعترفت بالعمل الذي قام به المجلس منذ اعتماد قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ من أجل إعداد قرار جديد بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي من شأنها أن تحقق أوسع توافق ممكن في الآراء. ورأت كوبا أن مشروع القرار الصادر في ورقة العمل WP/52 يمثل أساساً لتبادل الآراء يمكن الجمعية العمومية من التحرك نحو أرضية مشتركة. وفي هذا الصدد، أيدت كوبا ورقة العمل WP/412، التي اقترحت فيها الهند والصين والاتحاد الروسي إدخال بعض التغييرات على مشروع القرار المذكور.

٤٩- وإذ ذكرت مندوبية هنغاريا مجدداً بأن مشروع القرار المذكور جاء نتيجة مناقشات مكثفة، وأن الجميع عملوا بجد وقدموا تنازلات من أجل الوصول إلى أفضل هدف مشترك فيما يخص الطيران والبيئة، أكدت أن دولتها تؤيد مشروع القرار كما هو معروض في ورقة العمل WP/52، بوصفه حزمة تفاوضية إجمالية.

٥٠- وإذ أشار مندوب سويسرا إلى أن دولته تؤيد بالمثل مشروع القرار المذكور بوصفه حزمة تفاوضية إجمالية، أكد أنه جاء نتيجة لكمية هائلة من العمل الذي تم الاضطلاع به خلال السنوات الثلاث الماضية وأنه يعبر عن روح الحل التوفيقية الذي تم إعداده. وتؤمن سويسرا إيماناً راسخاً بأن هذه الحزمة توفر أساساً ممتازاً لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، وهي أول خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تشمل قطاعاً كاملاً من الاقتصاد. وانطلاقاً من إدراك الممثل القائل بأن الحل الكامل هو عدو الحل الجيد، حثت سويسرا الجمعية العمومية على الامتناع عن الخوض في مناقشات صعبة بشأن تفاصيل العناصر الفنية لمشروع القرار، ورأت أنه ينبغي تأجيل هذه المناقشات إلى مرحلة تنفيذ الخطة المذكورة.

٥١- وأعربت مندوبية اليونان عن اتفاقها في الرأي مع المتحدثين السابقين على أن الوقت قد حان لكي يستجيب مجتمع الطيران لشواغل تغير المناخ العالمية، وأنه ينبغي للجمعية العمومية أن تثبت ريادتها من خلال الموافقة على وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي تحقق أهداف المناخ بفعالية. وإذ ذكرت أنه تم القيام بالكثير من العمل في الإيكاو وعلى المستوى الإقليمي للتوصل إلى حل توفيقية بشأن هذه الخطة التي ستكون مستدامة ومتوازنة وجديرة

بالثقة، أشارت إلى أن اليونان تؤيد مشروع القرار الناتج عن هذه الجهود، بصيغته الواردة في ورقة العمل WP/52، بوصفه حزمة تفاوضية إجمالية. وشددت مندوبة اليونان على أن دولتها، إلى جانب جميع الدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)، قد التزمت، من خلال إعلان براتيسلافا في ٣ سبتمبر ٢٠١٦، بالمشاركة طوعاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها. وأعربت اليونان عن ارتياحها لأن دولاً أخرى أبدت أيضاً عزمها على المشاركة في الخطة منذ البداية، وشجعت أكبر عدد ممكن من الدول على القيام بذلك من أجل ضمان أعلى تغطية ممكنة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي.

٥٢- وإذ أعرب مندوب المملكة العربية السعودية عن دعمه القوي لورقة العمل WP/52، أبدى رغبته في الإداء بالملاحظات التالية، التي ينبغي أخذها في الاعتبار. وبعد أن استمع باهتمام إلى مداخلات مندوبي الصين والاتحاد الروسي وقطر، أكد ضمن جملة أمور أن الدول بذلت جهوداً مطولة من أجل التوصل إلى توافق في الآراء، لا سيما فيما يتعلق بالطابع الطوعي لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي والمرحلة التجريبية والاستعراض الدوري لتنفيذها. ومن شأن هذه العناصر أن تبني الثقة وأن تشجع الدول على الانضمام إلى الخطة المذكورة. وإذ أشار مندوب المملكة العربية السعودية إلى أن الخطة استندت إلى الهدف العالمي الطموح المتمثل في تحقيق هدف النمو الكربوني المحايد اعتباراً من عام ٢٠٢٠، اقترح ما يلي: تقييم الهدف العالمي الطموح المذكور دورياً، مع مراعاة المبادئ التوجيهية لتصميم وتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، المنصوص عليها في مرفق قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨؛ ومنح الدول الوقت الكافي لمناقشة القضايا ذات الأهمية المتعلقة بتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي من أجل التوصل إلى توافق في الآراء.

٥٣- وبالإشارة إلى الفقرة ٧ (هـ) من منطوق مشروع قرار الجمعية العمومية الوارد في المرفق (ب) بورقة العمل WP/52، اقترح مندوب المملكة العربية السعودية أن يُستخدم بدلاً من النص الحالي المصطلحان اللذان تم البت في استخدامهما في اجتماع مجموعة أصدقاء الرئيس غير الرسمية (مونتريال، ٢٢-٢٣ أغسطس ٢٠١٦)، وهما "خيار الانخراط" و"خيار الانسحاب"، لأن "المشاركة" أو "عدم مواصلة المشاركة الطوعية" قد يكون لهما صبغة دلالية مختلفة. وفيما يتعلق بالفقرة ٥ مكرراً من المنطوق، أشار مندوب المملكة العربية السعودية إلى أن أحد عناصر سلة التدابير يتمثل في أنواع الوقود البديلة المستدامة التي يؤثر استخدامها في العناصر الأخرى، وشدد على أن أي تقييم لتنفيذ جميع عناصر سلة التدابير يجب أن يكون شاملاً وأن يأخذ في الاعتبار الأثر على السلامة والسلامة البيئية، لا سيما فيما يتعلق بدورة حياة أنواع الوقود البديلة المستدامة. واقترح مندوب المملكة العربية السعودية حذف الفقرة ٥ مكرراً من المنطوق من أجل قصر الموضوع على محتويات ورقة العمل WP/49 بشأن العناصر الأخرى لسلة التدابير.

٥٤- سلط مندوب كوستاريكا الضوء على التنوع البيولوجي الغني لدولته، نتيجة لموقعها في المناطق المدارية وجغرافيتها، وتناول بالتفصيل إدارة مواردها البيولوجية، ولا سيما الحفاظ على غاباتها نظراً إلى ما تقدمه من خدمات إيكولوجية هامة، بما في ذلك حجز الكربون. وشدد على أن نحو ٥٠ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي لكوستاريكا يرد من السياحة البيئية وسياحة المغامرة، وهذا ما أعطى زخماً إضافياً لجهودها في مجال الصون. وأكد مندوب كوستاريكا، في سياق إبراز جهود دولته لتطوير الموارد المتجددة، أنها تتطلع إلى أن تكون دولة محايدة من حيث الكربون بالعمل سنوياً على خفض صافي انبعاثات غازات الدفيئة إلى الصفر من الآن وحتى عام ٢١٠٠.

٥٥- وإذ أشار مندوب كوستاريكا إلى أن دولته أبلغت رسالتها المتعلقة بحماية البيئة في جميع المحافل الدولية المعنية بهذه المسألة، أكد أن دولته ترحب ترحيباً حاراً بالاقترح الخاص بوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي، والمبين في ورقة العمل WP/52، وهو اقتراح متسق مع الموقف الذي اتخذته كوستاريكا في الدورة الحادية والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ. وأشار إلى أن كوستاريكا قد شاركت بنشاط في المفاوضات التي جرت في ذلك المؤتمر والتي بلغت ذروتها بالتوصل إلى اعتماد اتفاق باريس لعام ٢٠١٥. وأكد مندوب

كوستاريكا أن دولته، في ضوء ما تقدم، تعترف المشاركة طوعاً في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي) منذ بدايتها، وأنها على استعداد تام للمشاركة بنشاط في مختلف لجان السياسات واللجان الفنية التي ستنشأ لتحليل الخطة وتنفيذها. وشدد على أن إنجازات كوستاريكا تعني أنها قادرة على مواجهة تحديات أكبر بغية تعزيز التنمية المستدامة. ولعل إقبالها التقليدي على دعم الجهود المتعددة الأطراف بما يتناسب مع قدراتها ومواردها، ييسر اعتماد تدابير مبتكرة للوفاء بالتزاماتها بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ. وأكد مندوب كوستاريكا أن دولته تعتبر مشاركتها المذكورة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي ذات أهمية كبيرة، لا سيما أنها تستقبل عدداً كبيراً من السياح الإيكولوجيين الذين يأتون لزيارة أقاليمها البرية ومناطقها المحمية. لذلك فإن كوستاريكا تحت الدول الأخرى التي لم تلتزم بالمشاركة طوعاً في الخطة المذكورة منذ البداية، على أن تفعل ذلك دفاعاً عن البيئة العالمية.

٥٦- وأعرب مندوب الصين عن دعمه لرئيس المجلس الذي يضطلع بدور قيادي في معالجة مسألة الطيران وتغير المناخ، استناداً إلى نهج منفتح وشفاف ومعتمد على الدول الأعضاء. كما أعرب عن دعمه لورقة العمل WP/412، التي قدمتها الهند والصين والاتحاد الروسي، والورقة WP/234 التي قدمتها البرازيل. وأكد مندوب الصين أن الهدف الرئيسي لمشاركة دولته في المداولات بشأن القضايا المتعلقة بتغير المناخ في هذه الجمعية العمومية هو حل الخلافات أو الحد منها من خلال الحوار، بهدف تيسير التوصل إلى توافق في الآراء بشأن تلك القضايا. وأشار إلى أن البلدان النامية، بما في ذلك الصين، قد ظلت مقتنعة على مر الوقت بأن الاستجابة المناخية للإيكاو يجب أن تسترشد بأهداف التنمية المستدامة العالمية، ويجب أن تسعى إلى معالجة اختلال التوازن في تنمية الطيران الدولي. وشدد مندوب الصين على أن العمل في هذا الصدد ينبغي أن يسترشد بروح التعاون المفيد للجانبين وبما يحدد على الصعيد الوطني من مساهمات في اتفاق باريس لعام ٢٠١٥، وأن يعبر عن هذه الروح. وينبغي أن يجسد مبدأ المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة (CBDR) للبلدان النامية والمتقدمة تجسيدا كاملاً، وأن يراعي الظروف والقدرات الخاصة بكل بلد من البلدان النامية، وأن تقدم مساعدة ملموسة في شكل دعم مالي ونقل للتكنولوجيا إلى أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية، فضلاً عن الدول الجزرية الصغيرة النامية.

٥٧- وإذ أشار مندوب الصين إلى مشروع القرار الذي اقترحه المجلس بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي)، وهي الخطة الواردة في ورقة العمل WP/52، أبرز أنه لا يزال هناك اختلاف كبير في وجهات النظر بشأن بعض القضايا الأساسية، منها ما يلي: الاعتراف الواضح بالتزامات البلدان المتقدمة من حيث أخذ زمام المبادرة في المشاركة في الخطة العالمية المذكورة؛ وغرض ومضمون تقييم آلية السوق؛ وترتيبات المرحلة الثانية من الخطة؛ وتوزيع التزامات التعويض؛ والرصد والإبلاغ والتحقق، ومعايير وحدات الانبعاثات، ومتطلبات نظام السجل. وأكد أن تلك الآراء المختلفة لا يمكن تجنبها ولا ينبغي تجنبها؛ وبدلاً من ذلك، ينبغي للجمعية العمومية أن تستمع بعناية إلى آراء وشواغل جميع الأطراف، لا سيما آراء واهتمامات البلدان النامية. وقد أحاطت الصين علماً بأن بعض الدول قد ردت رسمياً على كتاب المنظمة إلى الدول ENV 6/1-16/87 المؤرخ في ٩ سبتمبر ٢٠١٦ وأعربت عن عزمها على المشاركة طوعاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها، أي في عام ٢٠٢١، من دون المساس بالنتيجة النهائية للجمعية العمومية. ومع ذلك، أشار مندوب الصين إلى أن إمكانية معالجة الشواغل المذكورة واختلاف وجهات النظر على نحو سليم أمر حاسم لتحديد إمكانية التوصل إلى توافق في الآراء ونتائج إيجابية بشأن القضايا المناخية ووضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في هذه الجمعية العمومية. وبذلك، سيكون هناك شرط مسبق يقضي بأن تقرر الأطراف المعنية في نهاية المطاف ما إذا كانت ستتضمن إلى خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي أم لا.

٥٨- وإذ أشار مندوب الصين إلى أن العديد من الدول الأعضاء، ولا سيما البلدان النامية، لم تكن قادرة على المشاركة مباشرة في المداولات بشأن القضايا المتعلقة بتغير المناخ ووضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، التي أجريت على مدى السنوات الثلاث الماضية، شدد على أن التوصل إلى نتيجة إيجابية في الجمعية العمومية يستلزم ما يلي: ينبغي تخصيص وقت مستفيض وإتاحة فرص وافية للحوار والمشاورات حتى يتسنى للجميع المساهمة بحكمتهم وآرائهم في

عملية اتخاذ القرارات؛ وينبغي أن تضع الأمانة نظاماً لضمان أن تُدرج في مشروع القرار المذكور الوارد في ورقة العمل WP/52 إدراجاً عادلاً وشاملاً أي تعديلات مقترحة ناتجة عن الحوار والمشاورات.

٥٩- وإذ شدد مندوب الصين على أن قطاع الطيران الصيني التزم دائماً بفلسفة التنمية الخضراء والمنخفضة الكربون، وأن دولته كانت فاعلة حقيقية في الاستجابة لتغير المناخ. فقد استثمر قطاع الطيران الصيني أكثر من ١٣,٥ مليار رميني (ما عدا شراء طائرات جديدة) وقام بتنفيذ أكثر من ٢٠٠٠ مشروع لتحسين كفاءة الطاقة وخفض الانبعاثات؛ وانخفض حرق الوقود وإصدار الانبعاثات لكل وحدة طن كيلومترى إيرادي انخفاضاً ثابتاً، مما أدى إلى خفض متوسط انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بما يزيد على ٩٠٠ ٠٠٠ طن في السنة؛ وفي مايو ٢٠١٦، قدمت إدارة الطيران المدني الصينية إلى الإيكاو خطة العمل الطوعية المستوفاة للدولة، التي تقدم تفاصيل عن جهود الصين وإنجازاتها فيما يتعلق بحفظ الطاقة والحد من الانبعاثات. وشدد على أنه بغض النظر عن النتيجة النهائية للمفاوضات المتعلقة بتغير المناخ خلال الجمعية العمومية الحالية، فإن الصين لن تتوانى في تصميمها على مواصلة تطوير الطيران الأخضر، ولن يتغير عزمها على الوفاء الفعال بالتزامات تتناسب مع ظروفها الوطنية وقدراتها ومرحلة التنمية لديها.

٦٠- وأشار مندوب الصين إلى أن دولته تؤكد أن العمل المنجز في الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي وخفضها ينبغي أن يسترشد بمبدأ المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة (CBDR)، في إطار نظام إدارة المناخ العالمي. وشدد على أن الصين على استعداد للتفاعل والتشاور مع جميع المشاركين في الأيام القادمة لوضع مشروع قرار متوازن بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق وستسعى جاهدة لحل الخلافات من خلال الحوار. وتظل الصين ملتزمة بالإسهام في دفع الأمور إلى الأمام من أجل التوصل إلى نتيجة قائمة على توافق الآراء تراعي شواغل جميع الأطراف.

٦١- وأشار مندوب فنلندا إلى أن دولته تؤيد بقوة مشروع القرار بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي) الوارد في ورقة العمل WP/52 لأنه يمثل حلاً توفيقياً متوازناً يراعي العناصر التي اقترحتها البلدان من جميع أنحاء العالم. وأعربت فنلندا عن تقديرها للجهود التي بذلها رئيس المجلس من أجل إيجاد مسار مقبول للمضي قدماً في هذا المسعى، فضلاً عن العمل الشاق الذي قام به الخبراء الفنيون في هذا الصدد. وإذ ذكر مندوب فنلندا بأن عيون العالم موجهة إلى الجمعية العمومية، شدد على ضرورة توحيد الدول، لا من أجل البيئة فحسب بل من أجل مجتمع الطيران الدولي أيضاً. وإذ أكد أن الاستدامة هي الرخصة التي تمكن هذا المجتمع من النمو، شدد على أنه لن يكون بمقدور مجتمع الطيران الدولي الوفاء بالهدف العالمي الطموح المتمثل في تحقيق هدف النمو الكربوني المحايد اعتباراً من عام ٢٠٢٠ من دون موافقة الجمعية العمومية على خطة عالمية ذات مصداقية للتدابير القائمة على آليات السوق. ومع أن فنلندا تدرك أن العديد من الدول ترغب في رؤية أولوياتها متمثلة على نحو أفضل في مشروع القرار، فإنها ترى أن الجمعية العمومية هي منتدى للنظر في الصورة الكبرى لا في التفاصيل الفردية، وأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي يمكن تحسينها في وقت لاحق من خلال المراجعات الدورية المقررة للخطة. ولدى فنلندا قناعة بأن مشروع القرار هو أفضل طريقة للمضي قدماً في هذا السبيل، وبصفتها دولة عضواً في الاتحاد الأوروبي، فإنها مستعدة للإسراع في تنفيذ الخطة المذكورة من خلال تقديم المساعدة الفنية وغيرها من أنشطة بناء القدرات من أجل ضمان إتاحة الفرصة لجميع الدول للانضمام إلى المعركة المشتركة ضد تغير المناخ.

٦٢- وأعرب مندوب بيرو عن تأييده، بوجه عام، لمشروع القرار المذكور في ورقة العمل WP/52. وأشار إلى أن قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨، جنبا إلى جنب مع المبادئ التوجيهية لتصميم وتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، المنصوص عليها في المرفق بالقرار، كان وثيقة تاريخية بمثابة أساس للمناقشة الحالية بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وإذ أكد أن مشروع القرار، بعد اعتماده، سيحل محل القرار ٣٨-١٨، شدد على ضرورة الحفاظ على المبادئ التوجيهية المذكورة بإدراجها في القرار الجديد كمرق، بغية توجيه العمل في المستقبل بشأن

المسألة الهامة والحساسة المتمثلة في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وذكر مندوب بيرو، في هذا الصدد، بأن المبادئ التوجيهية المذكورة قد حذفت من مشروع قرار المجلس بشأن تغيير المناخ، المقدم في ورقة العمل WP/49، والذي ناقشته اللجنة في اجتماعها السابق (EX/2). وفي ملاحظة أخيرة، أعرب مندوب بيرو عن دعمه الكامل لورقة العمل WP/428 التي طلبت فيها شيلي أن تتاح لجميع الدول الأعضاء المعلومات ذات الصلة بالأعمال الفنية المقبلة للجنة حماية البيئة بشأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، وعلى وجه الخصوص، المعلومات المتعلقة بالرصد والإبلاغ والتحقق، ومعايير وحدة الانبعاثات، والسجلات.

٦٣- وأيد مندوب فرنسا ورقة العمل WP/52 التي قدمها المجلس، وكذلك الوثيقة WP/414 التي قدمتها سلوفاكيا نيابة عن الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)، التي كانت دولته دولة واحدة. وبالإضافة إلى ذلك، أعرب عن تأييده للمقترحات التي قدمتها غواتيمالا وإسبانيا (WP/449) وإندونيسيا (WP/211 Revision 1) وماليزيا (WP/343) وكندا (WP/411) والولايات المتحدة (WP/448)، والمداخلات التي قدمتها جنوب أفريقيا وأستراليا والمملكة العربية السعودية وكوستاريكا وبيرو. وشدد مندوب فرنسا على أن مشروع القرار بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، الوارد في ورقة العمل WP/52، جاء نتيجة لسنوات عديدة من العمل الشاق وهو يمثل حلاً توفيقياً جيداً اتفقت عليه جميع الدول وحظي بالفعل بتأييد واسع جداً. والدليل على ذلك هو الالتزام الذي قطعته بالفعل ٦٢ دولة شديدة التنوع من حيث الانتماء الجغرافي ومستوى التنمية، للمشاركة طوعاً في الخطة منذ بدايتها. وإذ أكد أن الطيران المدني الدولي لا يمكن أن يكون القطاع الاقتصادي الوحيد الذي يرفض مكافحة تغيير المناخ، أشار إلى أن قطاع الطيران الجماعي في العالم نفسه يحث الدول على التوصل إلى اتفاق بشأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي في هذه الجمعية العمومية. وإذ أكد مندوب فرنسا أن أعين العالم المعني بالمناخ موجهة إلى الجمعية العمومية، حث الجمعية على تحمل مسؤوليتها الهامة وأن تتحلى بالطموح وبعد النظر والحماسة في صنع تاريخ الطيران من خلال اعتماد مشروع القرار الذي سنُتَشَأُ بموجبه الخطة المذكورة.

٦٤- وأعرب مندوب إيطاليا عن تأييده لمشروع القرار كما ورد في ورقة العمل WP/52، وذكر بأنه يمثل حلاً توفيقياً جيداً، إذ أظهر العديد من الدول المرونة اللازمة لمراعاة شواغل الآخرين من أجل تحقيق توازن عادل بين الدول التي لديها مستويات مختلفة من التنمية الاقتصادية. وشدد على أن القرار المقترح ينص على خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، تتسم بالمصداقية والمتانة والفعالية وينبغي اعتبارها حزمة تفاوضية إجمالية. وأعرب مندوب إيطاليا عن فخره بالتعهد الذي قطعته الدول الأعضاء الـ ٤٤ في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)، بما فيها دولته، في إعلان براتيسلافا الصادر في ٣ سبتمبر ٢٠١٦، بالمشاركة طوعاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها، وهنا جميع الدول الأخرى التي أعربت عن التزامها أيضاً بالمشاركة الطوعية فيها منذ البداية، مما يؤكد أن مشاركتها ستجعل من الخطة المذكورة أداة فعالة يمكن من خلالها تحقيق الهدف العالمي الطموح المتصل بتغيير المناخ والمتمثل في النمو الكربوني المحايد، اعتباراً من عام ٢٠٢٠.

٦٥- وأكد مندوب اليابان أن دولته، مثل العديد من الدول الأخرى، تؤيد بقوة مشروع القرار الوارد في ورقة العمل WP/52، والذي تم إعداده من خلال عملية طويلة من المفاوضات وتوافق الآراء. وترى اليابان أن مشروع القرار يتسم بتوازن جيد، ويعبر عن أكبر عدد ممكن من الآراء، وتعتقد اعتقاداً راسخاً بأنه سيتمكن من التوصل إلى نتيجة ناجحة في الجمعية العمومية. وإذ أبرزت اليابان الحاجة الماسة إلى اتخاذ إجراء في أقرب وقت ممكن للتصدي للمشكلة الخطيرة المتعلقة بتغيير المناخ، دعت إلى اعتماد وتنفيذ مشروع القرار المذكور، مما يثبت أن الإيكاو والدول الأعضاء فيها تتخذ تدابير ملموسة في هذا الصدد.

٦٦- وأشار مندوب آيرلندا إلى أن دولته بوصفها إحدى الدول الأعضاء الـ ٤٤ في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC) التي وقعت في ٣ سبتمبر ٢٠١٦ إعلان براتيسلافا المذكور، تؤيد اعتماد مشروع القرار الوارد في ورقة العمل WP/52، والذي جاء تنويحاً لسنوات من العمل والذي يعبر عن توازن دقيق بين مختلف وجهات النظر ومختلف بارامترات

الخطة العالمية المقترحة للتدابير القائمة على آليات السوق. وأشار إلى أنه في حين اعتبرت بعض الدول أن مشروع القرار طموح أكثر من اللازم، رأت دول أخرى أنه لا يفي بالغرض في تعزيز الأهداف البيئية. ورأى مندوب آيرلندا أن من المشجع ملاحظة أن أكثر من ٦٠ دولة قد أعلنت حتى الآن دعمها للخطة المقترحة، والتزمت بالمشاركة طوعاً فيها منذ البداية. وإذ ذُكر بأن قادة العالم في الدورة الحادية والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (باريس، نوفمبر/ديسمبر ٢٠١٥) قد أعلنوا التزامات واضحة للغاية بشأن الإجراءات العالمية لمكافحة تغير المناخ العالمي، وأن المؤتمر قد عهد إلى الإيكاو بمهمة وضع نهج لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، شدد على أن الفرصة متاحة الآن للدول الأعضاء في الإيكاو لمواجهة هذا التحدي. وأوصت آيرلندا، إلى جانب الدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، باعتماد مشروع القرار في شكله الحالي (WP/52) بحيث يتسنى لقطاع الطيران أن يظهر الريادة من خلال كونه القطاع الأول الذي يعتمد أهدافاً عالمية ملازمة لخفض انبعاثات الكربون. وحذر مندوب آيرلندا من أن تحقيق هذا الهدف سيتعرض للخطر إذا أعيد فتح مناقشة شروط الخطة المقترحة وأعيد التفاوض عليها.

٦٧- وأكد مندوب تركيا أن دولته تؤيد مشروع القرار بصيغته الواردة في ورقة العمل WP/52، لأنها ترى أنه نتاج تنازلات أدت إلى حلول توفيقية شاملة ومتوازنة. وأعربت تركيا عن تقديرها للجهود التي بذلها في هذا الصدد رئيس المجلس والأمانة العامة، بقيادة الأمانة العامة، والدول الأعضاء، وأعربت عن أملها في التوصل إلى توافق في الآراء بشأن الخطة العالمية المقترحة للتدابير القائمة على آليات السوق، فمن شأن هذا التوافق أن يعزز السلامة البيئية ويبرز دور الإيكاو القيادي في هذه المسألة.

٦٨- وأشار مندوب بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) إلى أن دولته أفصحت دائماً، في مختلف المحافل المعنية بالبيئة، عن موقفها في الدفاع القوي عن حقوق الأرض الأم، بل اقترحت إنشاء محكمة للعدل المناخي. وأدركت بوليفيا أن ما يُقصد بمشروع القرار الخاص بوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي) والوارد في ورقة العمل WP/52 هو أنه يتعين على جميع الدول وشركات الطيران التابعة لها تحمل مسؤولياتها البيئية، التي حُولت إلى التزامات فردية وجماعية لا يمكن تقليصها أثناء المفاوضات. ومن ثم، لا بد من رصد الآثار البيئية لتنفيذ الخطة المذكورة عن كثب للتأكد من فوائد الخطة، وكذلك مستوى شفافية آليات تنفيذها. وأقرت بوليفيا بالالتزامات التي قطعتها الدول المتقدمة على نفسها بدعم الدول النامية في تنفيذ الخطة من خلال جملة أمور منها نقل التكنولوجيا وبناء القدرات، وأشارت إلى أن هذه المساعدة ستمكن الدول النامية من الوفاء بفعالية بالالتزامات المماثلة التي قطعتها على نفسها للحد من ثاني أكسيد الكربون لديها من خلال العناصر الثلاثة الأولى لسلة التدابير، أي التكنولوجيات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديلة المستدامة. ورأت بوليفيا أن من شأن ذلك أن يتيح تجنب التمييز والقيود الظالمة في تطوير قطاع الطيران الخاص بكل دولة من هذه الدول.

٦٩- وإذ أشار مندوب بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) إلى أنه يتعين على الدول بموجب المادة ٦ من اتفاق باريس لعام ٢٠١٥ أن تتخذ إجراءات للتخفيف والتكيف، طلب أن تدعم الجمعية العمومية المقترحات المطروحة في ورقة العمل WP/262 التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية نيابة عن الدول الأعضاء الـ ٢٢ في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)، التي كانت دولته واحدة منها، والتي خصصت، في جملة أمور، موارد لتوسيع وتحسين مشاريع المساعدة البيئية للدول من أجل وضع وتنفيذ خطط عمل لخفض الانبعاثات ونظم للرصد والإبلاغ والتحقق. وأشار إلى أن دولته تتفق مع بيرو على أن المبادئ التوجيهية لتصميم وتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، المبينة في المرفق بقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ ينبغي أن تدرج، كمرفق، في مشروع القرار الوارد في ورقة العمل WP/52، لأنها تقدم دعماً مفاهيمياً لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي. كما أيدت بوليفيا الطلب الذي تقدمت به شيلي في ورقة العمل WP/428 بأن تكون المعلومات المتعلقة بالعمل الفني المقبل للجنة حماية البيئة بشأن الخطة المذكورة متاحة لجميع الدول الأعضاء، وعلى وجه الخصوص، المعلومات المتعلقة بالرصد والإبلاغ والتحقق، ومعايير وحدة الانبعاثات، والسجلات.

٧٠- وقال مندوب الهند في ملاحظاته التمهيدية إنه يود دعم ورقة العمل WP/234 التي قدمتها البرازيل وورقة العمل WP/387 التي قدمها الاتحاد الروسي، وكذلك الملاحظات التي أدلت بها وفود المملكة العربية السعودية وكوبا وجنوب أفريقيا والصين. ومع أن الهند تقدّر مبادرة المجلس بتقديم مشروع قرار بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق إلى الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية، فإن لديها بعض الشواغل بشأن ورقة العمل WP/52، التي أعربت عنها سابقاً في محافل مختلفة. وقد غطت ورقة العمل WP/412، التي شاركت في تقديمها الهند والصين والاتحاد الروسي، بعض هذه الشواغل، وكان من المأمول أن يستخدم الوقت المتاح أثناء الجمعية العمومية للتداول بشأن هذه الشواغل ومعالجتها بصورة ودية.

٧١- وقد تم إحراز تقدم كبير في الدورة الحادية والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، وهو أمر مهم لإدراك هذه المبادئ واتباعها في الاتفاق الذي تحاول الجمعية العمومية للإيكاو تحقيقه. أولاً وقبل كل شيء، لدى الهند شاغل يتمثل في أن اتفاق باريس ٢٠١٥ لم يكلف أي قطاع معين بتحقيق هدف النمو الكربوني المحايد، ولا سيما بحلول عام ٢٠٢٠، كما تم اقتراحه في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي. وأثار ذلك شواغل بشأن استخدام هدف النمو الكربوني المحايد المزمع تحقيقه في عام ٢٠٢٠ كأساس لخطة تعويض الكربون. وترى الهند أن هذا سيكون تراجعاً وسيضر بقطاع الطيران، لا سيما في البلدان النامية حيث لم ينضج قطاع الطيران بعد وهو أخذ في النمو بسرعة. ولذلك، لم توافق الهند على تجميد انبعاثات الكربون الناجمة عن الطيران الدولي على مستوى عام ٢٠٢٠، إذ لم تفرض مثل هذه القيود في أي قطاع بموجب اتفاق باريس. ولقد أقر اتفاق باريس بوضوح بأن البلدان النامية لم تصل بعد إلى ذروة الانبعاثات، وأن الأمر سيستغرق وقتاً أطول حتى تصل هذه البلدان إلى ذروة الانبعاثات. ومن شأن الدفع نحو التخفيض الذي تمارسه الآلية العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق أن يقلل من قدرة البلدان النامية، مثل الهند، من خلال زيادة العبء الاقتصادي الذي تتحمله من أجل اتباع نموذج النمو الذي تتمتع به البلدان النامية. ورأت الهند أن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تمثل شكلاً من أشكال الضرائب المفروضة على جميع أوجه النمو في مجال الطيران الدولي بعد عام ٢٠٢٠، وقد يكون لهذا الأمر أثر مدمر على تنمية الطيران في البلدان النامية حيث تحاول أنشطة الطيران الإقلاع وتمضي في مسار نمو مرتفع. وينبغي أن تشمل المراجعة الدورية هذا الجانب أيضاً.

٧٢- كانت الهند تصرح على الدوام، في إطار سياسة حكومية معلنة، بأن التمايز ينبغي أن يقوم فقط على مبدأي المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة (CBDR) والظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC). وذكر في إطار اتفاق باريس بوضوح أن البلدان المتقدمة ستتولى زمام المبادرة في الحد من الانبعاثات بسبب مسؤولياتها التاريخية. ولذلك، فإن من المتوقع في أثناء المرحلة التجريبية وفي المرحلة الأولى من تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، أن تضطلع البلدان المتقدمة بدور رائد. ولذلك اقترحت الهند أن تتضمن الفقرة الفرعية (هـ) من الفقرة ٧ من منطوق مشروع القرار في ورقة العمل WP/52، صراحةً عبارة "مع الإقرار بأن البلدان المتقدمة ستتولى زمام المبادرة".

٧٣- وشدد مندوب الهند على أن من المهم الاعتراف بأن الإيكاو تحاول اختبار وتقييم خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لم تنفذ في أي قطاع على مستوى العالم وأن لها نتائج غير متوقعة، إذ إن الآثار البيئية والاقتصادية للخطة غير معروفة حتى الآن. وفي ظل غياب أي بيانات جديرة بالثقة، وعدم وجود الكثير من التحليل والمناقشات، وعدم وجود عرض شفاف للحقائق والأرقام، فإن الخطة تعتمد على التوقعات والتكهنات. ولم يتم بعد بالوسائل العلمية إثبات الدور الذي تضطلع به الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في الحد من الانبعاثات. ولذلك من المهم أن تتقدّم المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى على أساس طوعي. وأيدت الهند الاقتراح الخاص بهاتين المرحلتين بصيغته الواردة في ورقة العمل WP/52 تأييداً تاماً، لأنه ينطوي على امتثال كامل لاتفاق باريس. واقترحت الهند إتاحة اختبار الخطة كمنصة عالمية وتقديم نتائج تقييم مرحلتي الاختبار هاتين إلى الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثانية والأربعين في عام ٢٠٢٥. ومن المفهوم أنه لا يزال هناك الكثير من العمل المطلوب من الإيكاو قبل اختيار خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وهي خطة اقترحت لها أن تكون إلزامية في مرحلتها الثانية، باستثناء ما يُمنح من إعفاءات. وينبغي أن يواصل مجلس الإيكاو العمل على

عناصر التصميم المحددة في الخطة، وهي عناصر سيجري تنفيذها في المرحلة الثانية، التي ستوضح معالمها في وقت لاحق، استناداً إلى تقييم المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى. وأكد مندوب الهند مجدداً أنه وفقاً لمبادئ اتفاق باريس، ينبغي أن تستند الخطة العالمية المذكورة إلى المساهمات المقررة وطنياً، ومن ثم فإن الهند تشعر بالقلق في هذه المرحلة إزاء عناصر التصميم المحددة للمرحلة الثانية. وختاماً، قال مندوب الهند إنه يود استعراض الانتباه إلى قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ ("البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة")، المرفق (ل) ("التدابير القائمة على آليات السوق، بما فيها الاتجار بالانبعاثات")، حيث أتفق على أن يكون مبدأ الاتفاق المتبادل وتوافق الآراء أساس أي نظام للاتجار بالانبعاثات. وينبغي التقيد بهذا المبدأ في الإيكاو، لا سيما في ضوء اتفاق باريس الذي اعترف صراحة بقاعدة قائمة على مبدأ توافق الآراء واتبع عملية شاملة وشفافة مقترنة بنهج متعدد الأطراف. ولذلك، فإن من الملائم لأي خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بشأن انبعاثات الطيران الدولي تعتمد الجمعية العمومية أن تحترم تلك القاعدة.

٧٤- وأكد مندوب المكسيك، السيد ر. كوبيه غونزاليز، الرئيس السابق لمجلس الإيكاو الذي عين بعد ذلك سفيراً للنوايا الحسنة في الإيكاو، أن إقدام ٦٢ دولة، تمثل نحو ٨٣ في المائة من نشاط الطيران الدولي، على الإعراب بالفعل عن عزمها على المشاركة طوعاً في الخطة العالمية المقترحة للتدابير القائمة على آليات السوق (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي) منذ بدايتها، يمثل أمراً يبعث على الكثير من التفاؤل. وأشار إلى أن من المشجع أيضاً الاستماع إلى العديد من عبارات التأييد للجهود التي يبذلها المجلس ورئيسه والدول الأعضاء فيه وقطاع الطيران والمنظمات غير الحكومية المعنية بالبيئة والجهات المعنية الأخرى، سواء على مستوى السياسات أو على المستوى الفني، في مناقشة النهج المختلفة لوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، ومد الجسور بين وجهات النظر المختلفة والقيام في نهاية المطاف بصياغة مشروع القرار الوارد في ورقة العمل WP/52، كما أوضح الرئيس في وقت سابق. وهكذا انضم مندوب المكسيك إلى الغالبية العظمى من المتحدثين في الإعراب عن تأييدهم لمشروع القرار المذكور بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وأشار إلى أنه لو لم تكن المسألة معقدة للغاية لتسنى التوصل إلى توافق في الآراء. وإذ أقر مندوب المكسيك بأنه ليس من السهل التوصل إلى توافق في الآراء على هذه المسألة في المرحلة الحالية، دعا جميع المندوبين الذين يرغبون في حماية البيئة وضمان التنمية المستدامة للطيران إلى بذل كل جهد ممكن للقيام بذلك في أقرب وقت ممكن. وأشار مندوب المكسيك، في هذا الصدد، إلى أن هناك العديد من المسائل الفنية والقانونية والاقتصادية والإدارية الهامة الأخرى التي ينبغي أن تتناولها الجمعية العمومية عندما تقدم اللجان تقاريرها إلى الجلسة العامة للموافقة عليها. وشدد على أنه ينبغي للجمعية العمومية، مرة أخرى، أن تضع ثقتها في المجلس، الذي تنتخبه كل ثلاث سنوات، لتحمل مسؤولياته ومواصلة تطوير الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بما يتماشى مع مشروع القرار المذكور، بعد اعتمادها.

٧٥- وأيد مندوب تايلاند تأييداً تاماً اعتماد الجمعية العمومية الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بصيغتها الواردة في ورقة العمل WP/52، ثم تنفيذها لاحقاً، من أجل تعزيز الجهود العالمية للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي. وإذ أكد أن تايلاند ملتزمة بالمشاركة الطوعية في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها، شدد على أن ما يقدمه المجتمع الدولي والدول ذات الخبرة من مساعدة فنية ودعم لبناء القدرات يعتبر أمراً أساسياً من أجل التنفيذ الفعال للخطة. واقترح مندوب تايلاند وضع منهجية لجمع البيانات وحسابها بطريقة أكثر تبسيطاً. وإذ أشار إلى أن تايلاند تنفذ برنامجها الطوعي لخفض الانبعاثات منذ عام ٢٠١٣ (راجع ورقة العمل WP/443)، دعا الجمعية العمومية إلى دعم استخدام أرصدة هذا البرنامج كاعتمادات للتعويض عن الانبعاثات ضمن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي.

٧٦- وأشار مندوب البرازيل إلى أن دولته تؤيد ورقة العمل WP/428، التي طلبت فيها شيلي أن تتاح لجميع الدول الأعضاء المعلومات ذات الصلة بعمل لجنة حماية البيئة الفني المقبل بشأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، وعلى وجه الخصوص المعلومات المتعلقة بالرصد والإبلاغ والتحقق، ومعايير وحدة الانبعاثات، والسجلات، وتؤيد كذلك ورقة العمل WP/343، التي دعت فيها ماليزيا إلى توزيع متوازن لمتطلبات التعويض وتجنب أوجه

الخلل في السوق والتميز ضد شركات الطيران التي تشهد نمواً، لا سيما في البلدان النامية. كما أيدت البرازيل مداخلة مندوب الصين، وشددت على ضرورة أن تأخذ الجمعية العمومية في اعتبارها مخاوف الصين بشأن التمايز.

٧٧- وإذ أعرب مندوب ألمانيا عن دعم دولته لورقة العمل WP/52، سلط الضوء على العمل الشاق الذي تم القيام به خلال السنوات القليلة الماضية لوضع الخطة العالمية المقترحة للتدابير القائمة على آليات السوق، وأكد أنه ينبغي ألا تفشل الإيكافو في وضع هذه الخطة وتنفيذها، لكي تحقق هدفاً واقعياً ومشاركاً في مجال الطيران والبيئة. واعتبرت ألمانيا أن الاقتراح الوارد في ورقة العمل WP/52 يمثل حزمة عادلة، وأنها على استعداد، من هذا المنطلق، للمشاركة طوعاً في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق منذ بدايتها. وشجعت الدول الأعضاء الأخرى على أن تحذو حذوها.

٧٨- انطلاقاً من المشاركة خلال أكثر من أربع سنوات في المناقشات العديدة التي أجريت على مختلف المستويات فيما يتعلق بوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، أكد مندوب سنغافورة أن القيمة الكبرى للعملية بأكملها هي أن هناك الآن فكرة واضحة عما يمكن أن ينجح وما لا يمكن أن ينجح وعما يمكن أن يحظى بدعم واسع وما لا يمكن أن يحظى بدعم واسع من الدول الأعضاء. وباعتبار أن مشروع القرار الوارد في ورقة العمل WP/52 يمثل حلاً توفيقياً يمكن تحقيقه، أشار إلى أن هذا الحل يتسم بطابع طموح إلى حد معقول وأنه يحظى بتأييد كبير من العديد من الدول الأعضاء. وإذ أقر مندوب سنغافورة بأن مشروع القرار لم يستجب لشواغل الجميع، ذكر على سبيل المثال الاختلاف الأساسي في الرأي بشأن النص المتعلق بمسؤوليات الدول المتقدمة والنامية. واقترح تخصيص مزيد من الوقت لمعالجة هذا الشاغل، وكذلك الشواغل الأخرى التي أثرت، وحث كل مندوب، عندما يقرر ما إذا كان سيؤيد مشروع القرار أم لا، على ألا يغيب عن باله أنه لا يوجد حل مثالي يحقق جميع الأهداف. كما ينبغي مراعاة الصورة الأكبر والهدف الأكبر والمنفعة الأكبر التي تحاول الإيكافو تحقيقها من خلال هذه المبادرة. وترى سنغافورة أن مشروع القرار، في معظم صيغته المقدمة، جدير بالدعم وأنه سيكون من العار أن تختتم الجمعية العمومية أعمالها من دون اعتماده.

٧٩- وأشارت مندوبية الأرجنتين إلى أن ما تراه دولتها هو أن تغير المناخ هو أحد أكبر التحديات التي تواجه البشرية ويتطلب عملاً مشتركاً من جميع الدول. وفي هذا الصدد، أقرت الأرجنتين بالعمل الذي اضطلعت به الإيكافو والدول الأعضاء فيها، بالتعاون مع قطاع الطيران، وأعربت عن دعمها للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي) المعروضة في مشروع القرار الوارد في ورقة العمل WP/52. ورأت الأرجنتين أن إعداد وتنفيذ الخطة المذكورة ينبغي أن يتم في إطار مبادئ وأحكام اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس، وعلى وجه الخصوص، مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR) وقدرات كل دولة من الدول المعنية. ومن ثم وافقت الأرجنتين على إدراج تلك المبادئ صراحة في الديباجة وفي الفقرة ٤ من منطوق مشروع القرار المذكور. وأيدت الأرجنتين النهج المرهني الذي سيتيح التنفيذ التدريجي للخطة. وبالإضافة إلى ذلك، شددت الأرجنتين على أهمية عملية الاستعراض المزمع إجراؤها لتقييم جميع الجوانب المتعلقة بتنفيذ الخطة المذكورة منذ بدايتها وتحليل ما قد ينشأ من أوجه خلل في السوق. وشددت كذلك على أنه لا ينبغي بأي حال من الأحوال أن تؤدي التدابير المعتمدة إلى ما يلي: إحداث أوجه خلل في سوق النقل الدولي من البلدان النامية والبلدان النامية؛ أو الإضرار بنمو أسواق الطيران في البلدان النامية؛ أو الإضرار بالتجارة الدولية للبلدان النامية. ومن هذا المنطلق، اعتبرت الأرجنتين أنه سيكون من المناسب تقييم أثر الخطة المذكورة على الشحن الجوي بوجه خاص. وأعربت الأرجنتين عن أملها في أن تتيح نتيجة المفاوضات الحالية إمكانية التنفيذ الكامل للفقرة ٥ من المادة ٣ من اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ حتى لا تلجأ الدول، على أساس الحجج البيئية، إلى اتخاذ إجراءات انفرادية تؤثر في تجارة البلدان النامية. ورأت الأرجنتين أن ما تم الاتفاق عليه في مشروع القرار الوارد في ورقة العمل WP/52 لا يحكم مسبقاً على نتيجة المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ أو اتفاق باريس أو اتفاقات دولية أخرى، وأنه لا يرسى سابقة لأي آلية أخرى للتعويض عن الكربون يُزعم تطبيقها على وسائل النقل الأخرى.

٨٠- وأشار مندوب جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة إلى أن الخطر الأكبر الذي يهدد قطاع الطيران والعالم هو الاعتقاد بأن جهة أخرى ستتفدّها من آثار تغير المناخ. وبعد أن اخترع البشر الطيران، أصبح من الضروري أن يحموه من خلال تغيير عقليتهم فيما يتعلق بتغير المناخ وعالم الطيران. وقد أيدت جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة بقوة مشروع القرار الذي قدمه المجلس بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، إذ رأت أنه ينطوي على حزمة من المقترحات التي صيغت بعناية والتي تتسم بالفعالية وتحقق توازناً جيداً. ويوصف جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة دولة من الدول الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)، وبالتالي دولة مشاركة في تقديم ورقة العمل WP/414، فإنها تؤيد تلك الحزمة بأكملها تأييداً تاماً، تماشياً مع التزامها بدعم تطوير قطاع الطيران مع السعي إلى بلوغ الهدف المتصل بتغير المناخ، أي تحقيق هدف النمو الكربوني المحايد بدءاً من عام ٢٠٢٠، الذي يمثل مسؤولية عالمية.

٨١- وأشارت مندوبية نيوزيلندا إلى أن دولتها ترحب بورقة العمل WP/52 وأنها مستعدة لقبول ودعم مشروع القرار المتعلق بوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، بصيغته الواردة في المرفق (ب) بالورقة المذكورة، وترى أنه حل توفيقى يعالج العديد من الشواغل التي طرحتها الدول. وأعربت نيوزيلندا عن عزمها على المشاركة طوعاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها استناداً إلى النص الحالي للقرار. وإذ سلطت نيوزيلندا الضوء على أن أغلبية ساحقة من الدول أيدت ورقة العمل WP/52 كحل توفيقى وكحزمة إجمايية، وأن العديد من الدول، المتقدمة والنامية على حد سواء، تثبت التزامها من خلال إخطار الإيكاو بعزمها على المشاركة طوعاً في الخطة المذكورة منذ البداية، شجعت الدول الأخرى على القيام بذلك. وانطلاقاً من التشديد على أن الإيكاو لديها مبادئها التوجيهية لتصميم وتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، المنصوص عليها في المرفق بقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨، وأن تلك المبادئ هي التي استرشدت بها الجمعية العمومية لدى النظر في هذا الموضوع، حذرت نيوزيلندا من أن الإشارة الانتقائية إلى اتفاق باريس لعام ٢٠١٥ قد شوهدت التوازن الذي يمثله نص المرفق. وشددت أيضاً على أن مشروع القرار يتضمن أحكاماً تنص على استعراض تنفيذ الخطة المذكورة، ومن شأن ذلك أن يتيح الفرصة للتعلم من هذا التنفيذ وإدخال تعديلات على الخطة من أجل تعزيز فعاليتها. ولذلك حثت نيوزيلندا على اعتماد مشروع القرار.

٨٢- وأعربت مندوبية ناميبيا عن دعم دولتها الكامل لورقة العمل WP/52، بما في ذلك مشروع القرار الذي اقترحه المجلس والذي أرفق بورقة العمل هذه. وأثنت ناميبيا على المثال الدالّ على الغيرية الذي قدمته ٦٢ دولة قررت أن تأخذ زمام المبادرة بتنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق منذ بدايتها. وأبرزت أنه للأسباب التي ذكرها مندوب جنوب أفريقيا مبيناً دور هذه الدول القيادي، وداعياً إلى الاقتداء بها، فإن ناميبيا، على الرغم من انخفاض مستوى نشاط الطيران الدولي لديها، قد قدمت خطة عمل الدولة الخاصة بها بشأن أنشطة الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. بيد أن مندوبية ناميبيا أشارت إلى أنه ليس من الواضح بعد ما إذا كانت دولتها ستشارك طوعاً في الخطة منذ بدايتها، مع الدول الأخرى المذكورة.

٨٣- وأعرب مندوب جزر مارشال عن دعم حكومته القوي لاعتماد مشروع القرار بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، الوارد في ورقة العمل WP/52 من دون أي تعديلات، مبرزاً أن بلده هو أحد البلدان الأكثر عرضة لآثار تغير المناخ، لأنه يقع على ارتفاع مترين فقط فوق مستوى سطح البحر. ومع أنه أقر بأن مشروع القرار ليس كاملاً، أكد أن الوثيقة تمثل حزمة متوازنة للغاية. وشدد مندوب جزر مارشال على أنه من دون هذا القرار، ومن دون اضطلاع قطاع الطيران الدولي والقطاعات الأخرى بأداء دورها، لن يكون هناك أي طريقة للحفاظ على زيادة متوسط درجات الحرارة العالمية بحدود ١,٥ درجة مئوية، وفقاً لما تم الاتفاق عليه في الدورة الحادية والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، وهذا هدف حاسم لبقاء جزر مارشال. ولا تستطيع دولته أن تنتظر ثلاث سنوات أخرى لاتخاذ إجراء ولا تستطيع تحمل أي شيء أقل مما هو مقترح في ورقة العمل WP/52. وحذر مندوب جزر مارشال من أنه إذا تأخر اتخاذ الإجراءات، فإن الجفاف الذي يعاني منه الجميع سيزداد تواتراً، وستصبح العواصف أشد مما كانت، وسيكون المد المسمى "الملك" أكثر حدة. ولهذه الأسباب، فإن جزر مارشال، على الرغم من القيود الاقتصادية الخاصة بها، لم تدعم اعتماد

مشروع القرار بصيغته الواردة في ورقة العمل WP/52 فحسب، بل تطوعت أيضاً للمشاركة في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق منذ بدايتها. وتوقع مندوب جزر مارشال أن يفعل كل من وقّع اتفاق باريس لعام ٢٠١٥، أي جميع الدول الأعضاء الحاضرة في الجمعية العمومية، الشيء نفسه.

٨٤- ووافقت اللجنة على استئناف النظر في هذا البند من جدول الأعمال في جلستها المقبلة.

٨٥- رفعت الجلسة في الساعة ١٢,١٥.

محضر الجلسة الرابعة

(الخميس، ٢٩ سبتمبر ٢٠١٦، الساعة ١٤,٠٠)

المواضيع التي نوقشت

٢- البند ٢٢ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ (القسم الخاص بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق) (تابع)

- البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق
- ورقة قدمتها سلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)
- ورقة مقدمة من الهند والصين والاتحاد الروسي
- ورقة مقدمة من غواتيمالا وإسبانيا
- ورقة مقدمة من قطر
- ورقة مقدمة من إندونيسيا
- ورقة مقدمة من البرازيل
- ورقة مقدمة من ماليزيا
- ورقة مقدمة من الاتحاد الروسي
- ورقة مقدمة من كندا
- ورقة مقدمة من شيلي
- ورقة مقدمة من الولايات المتحدة
- ورقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)
- ورقة مقدمة من مجلس المطارات الدولي (المجلس الدولي للمطارات (ACI))، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)
- ورقة مقدمة من البنك الدولي
- ورقة معلومات مقدمة من جمهورية كوريا
- ورقة معلومات مقدمة من تايلاند
- ورقة معلومات مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)
- ورقة معلومات مقدمة من التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA)
- ورقة معلومات مقدمة من رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الطيران والفضاء (ALADA)
- ورقة معلومات مقدمة من الجمهورية الدومينيكية

٣- البند ١٦ من جدول الأعمال: أمن الطيران - السياسات

اعتماد مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)

الإطار العالمي

- استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS)
- وضع خطة عالمية لأمن الطيران
- البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران
- أولويات السياسات الاستراتيجية للفترة الثلاثية المقبلة
- ورقة مقدمة من الولايات المتحدة
- ورقة قدمتها سلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)

الأمن الإلكتروني

- معالجة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني
- ورقة مقدمة من الأرجنتين وبلجيكا وفرنسا وغيانا وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وناميبيا وناورو ونيبال وهولندا ونيجيريا وجمهورية مولدوفا والاتحاد الروسي وسانت لوسيا والمملكة العربية السعودية والسنغال وسيراليون وسنغافورة وجنوب أفريقيا وسويسرا وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة وترينيداد وتوباغو والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة
- ورقة قدمتها الولايات المتحدة وشاركت في تقديمها سلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)
- ورقة مقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)
- ورقة مقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)
- ورقة معلومات قدمتها سلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)
- ورقة معلومات مقدمة من الجمهورية الدومينيكية
- ورقة معلومات مقدمة من الولايات المتحدة

أمن المنطقة المفتوحة للجمهور

- ورقة مقدمة من الاتحاد الروسي
- ورقة مقدمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI)

الملحق السابع عشر والمواد الإرشادية المرتبطة به

- ورقة مقدمة من الهند
- ورقات مقدمة من الاتحاد الروسي

تدابير تخفيف التهديد من الداخل

- ورقة مقدمة من الولايات المتحدة
- ورقة قدمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك) نيابة عن الدول الأفريقية

ملخص المناقشات

البند ٢٢ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ
(القسم الخاص بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق)

١- استأنفت اللجنة التنفيذية (EX/2 و EX/3)، في إطار البند ٢٢ من جدول الأعمال نظرها في مسألة وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، الموثقة في ورقة العمل WP/52 التي قدمها المجلس وما يرتبط بها من ورقات قدمتها الدول والمنظمات الدولية.

٢- وأعرب جميع المندوبين الذين تحدثوا عن تقديرهم للجهود الهائلة التي بذلها، منذ انعقاد الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية، رئيس المجلس والأمانة العامة والأمانة العامة، وكذلك الفريق الاستشاري لشؤون البيئة ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)، وهي جهود بلغت ذروتها في مشروع قرار الجمعية العمومية بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي) الوارد في المرفق (ب) بورقة العمل WP/52 والذي يعبر عن موقف توفيقى.

٣- وأشار مندوب مصر إلى أنه على الرغم من أن دولته كانت من بين الدول النامية التي لديها بعض الشواغل بشأن الآثار السلبية المحتملة للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، فقد أيدت مشروع القرار، ولا سيما الفقرة ٧ من المنطوق بشأن استخدام التنفيذ المرحلي لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لمراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل دولة من الدول، ولا سيما الدول النامية، مع تخفيض أوجه الخلل الخاصة بالسوق إلى حدها الأدنى. كما سلط مندوب مصر الضوء على ما يلي: الفقرة ١٦ مكرراً من المنطوق، التي قررت الجمعية العمومية بموجبها أن خطة التعويض عن الكربون أو أي خطة أخرى قررت الجمعية العمومية يجب تطبيقها على التدابير القائمة على السوق المنطبقة على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، وبالتالي ضمان عدم وجود تطبيق مزدوج للتدابير القائمة على آليات السوق التي تتجاوز خطة التعويض عن الكربون؛ والفقرة ١٥ من المنطوق، التي قررت فيها الجمعية العمومية ضرورة توفير ضمانات في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لضمان التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي والتصدي للأعباء الاقتصادية غير الملائمة على الطيران الدولي، وطلبت إلى المجلس أن يقرر ما يلزم من أساس ومعايير للشروع في هذه الإجراءات وأن يحدد السبل الممكنة لمعالجة هذه الأمور. وأشار إلى أن مصر تعتبر أن بعض الإيرادات الناشئة عن شراء مشغلي الطائرات لوحدة الانبعاثات المتولدة من خطة الإيكاو العالمية المذكورة أو من الآليات المنشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس ينبغي أن تخصص للدول النامية، بما فيها الدول الجزرية الصغيرة النامية. وفي الختام، أيد مندوب مصر التعليقات التي سبق أن قدمتها جنوب أفريقيا (EX/3).

٤- وأعرب مندوب سيراليون عن دعمه لمشروع القرار.

٥- وأشار مندوب شيلي إلى أن دولته دعمت منذ البداية العناصر الرئيسية في الخطة العالمية المقترحة للتدابير القائمة على آليات السوق، وأكد أنها تؤيد مشروع القرار لأنه يدمج، بطريقة متوازنة، جميع شواغل الدول المختلفة. ومع ذلك، ترى شيلي أنه ينبغي تحسين النص المتعلق بالإعفاء النظري الأدنى بحيث يبين أنه كلما تجاوزت الدولة العتبة، أدرجت في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي. وفي رأيها، لا ينبغي أن يتم هذا الإدراج على أساس الحصة الفردية لكل دولة في أنشطة الطيران الدولي بالأطنان الكيلومترية الإيرادية في عام ٢٠١٨، كما هو محدد حالياً في الفقرة ٧ (د) من منطوق مشروع القرار. وأيد مندوب شيلي المداخلتين السابقتين لمندوبي بيرو والبرازيل.

٦- وإذ أقر مندوب كينيا بأن مشروع القرار كان نصاً توفيقياً، أعرب عن دعمه القوي له، وكذلك للتعليقات التي أدلى بها مندوبو جنوب أفريقيا ومصر وكل الآخرين الذين دعوا إلى اعتماد مشروع القرار هذا. وإذ أشار إلى أن الفقرة ٧ (و)

من المنطوق تنص على قيام المجلس باستعراض تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي كل ثلاث سنوات، بدءاً من عام ٢٠٢٢، أكد أن ذلك ينبغي أن يريح العديد من الدول التي لم تكن لديها صورة واضحة للأثار التي ستقع عليها نتيجةً لحسابات متطلبات التعويض.

٧- وأشار مندوب نيجيريا إلى أن دولته تؤيد بقوة مشروع القرار لأنه يعترف بأن آثار انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران حقيقية وأنه يتعين اتخاذ إجراء عاجل للتعويض عن تلك الانبعاثات وخفضها. وأعرب عن اتفاقه في الرأي مع ما ورد في التعليقات التي أدلى بها مندوبو مصر وكينيا وسيراليون وجنوب أفريقيا والولايات المتحدة، وغيرهم ممن دعوا إلى اعتماد مشروع القرار بصيغته الواردة في ورقة العمل WP/52. كما أعرب مندوب نيجيريا عن دعمه للدول التي أعلنت عزمها على المشاركة طوعاً في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق منذ بدايتها وشجع الآخرين على القيام بذلك. وبالإضافة إلى ذلك، أعرب عن دعمه لقطاع الطيران، الذي فضل أيضاً اعتماد مشروع القرار، لأن تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي تستند في نهاية المطاف إلى مشروع القرار هذا.

٨- وأيد مندوب سيشيل مشروع القرار، وكذلك مداخلات مندوبي كينيا ومصر وغيرهما.

٩- وإذ أعربت مندوبية الإمارات العربية المتحدة عن تأييدها لمشروع القرار، أبرزت أن دولتها قد أخطرت رسمياً بعزمها على المشاركة طوعاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها. وبالإشارة إلى التعليقات التي أبداها مندوب المملكة العربية السعودية في وقت سابق بشأن الفقرة ٧ (هـ) من منطوق مشروع القرار المتعلقة بخيار انسحاب الدول التي قررت المشاركة طوعاً في الخطة المذكورة، أكدت مجدداً أهمية خيار الانسحاب هذا وطلبت من الأمانة العامة توضيح ذلك لأن استخدام مصطلح "عدم مواصلة" لا يوضح تماماً ما إذا كان الانسحاب سيكون نهائياً أو مؤقتاً. وبالإشارة إلى الفقرة ٩ من المنطوق ومسألة الجهات السريعة النمو والجهات المبكرة التحول، شدد مندوب الإمارات العربية المتحدة على أهمية إجراء دراسات على الانتقال من نهج قطاعي إلى نهج دينامي لتوزيع متطلبات التعويض، مع مراعاة آثار المراحل المختلفة. وأيدت التعليقات التي أدلى بها مندوب جنوب أفريقيا بشأن المراجعات الدورية التي يقوم بها المجلس بشأن تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لضمان فعاليتها [راجع الفقرة ٧ (و) من المنطوق]. وشددت مندوبية الإمارات العربية المتحدة على ضرورة توفير الدعم اللازم للدول النامية من أجل تحسين البنية الأساسية للطيران لديها، مع مراعاة أوجه التباين في القدرات. وأشارت إلى أن الخطة المذكورة لم تُقترح إلا كوسيلة لسد الثغرات وأنه لا يزال من الضروري إحراز مزيد من التقدم في تنفيذ جميع عناصر سلة التدابير. وإذ ذكرت مندوب الإمارات العربية المتحدة بتعليق سابق أدلى به مندوب سنغافورة ومفاده أن اتخاذ قرار بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولية يعتمد على المجتمع الدولي من شأنه أن يجعل الأمور أفضل وأسهل على جميع الجهات المعنية، حثت جميع المندوبين على التعاون والعمل معاً للنهوض بالخطة العالمية المقترحة للتدابير القائمة على آليات السوق.

١٠- وإذ أعرب مندوب بوركينا فاسو عن تأييده لمشروع القرار، أشار إلى أنه يعبر عن حسن نية جميع الدول على الرغم من أنه ليس كاملاً. وفضلاً عن ذلك، تجلت الإرادة السياسية من خلال بيانات السياسيين والأمن العام للأمم المتحدة، السيد بان كي-مون. وبالنظر إلى السياق الأساسي لمبادرة الإيكاو المتمثلة في "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وحقيقة أن المجلس سيجري مراجعات دورية لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، أعرب مندوب بوركينا فاسو عن ثقته بأنه لن يكون هناك خاسر نتيجة للخطة المذكورة. ولذلك انضم إلى المتحدثين السابقين في الدعوة إلى اعتماد مشروع القرار.

١١- وأعرب مندوب الكاميرون أيضاً عن دعمه لمشروع القرار، وأيد المداخلات التي قدمها مندوبو جنوب أفريقيا ومصر ونيجيريا وكينيا وبوركينا فاسو والإمارات العربية المتحدة. وإذ أقر بالجهود الهائلة التي بذلت لتطوير نص القرار

التوفيق، شدد على أنه لا يزال يتعين القيام بالكثير من العمل بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في الدورات المقبلة للجمعية العمومية. وأعرب مندوب الكاميرون عن أمله في أن تقتصر جميع الدول على تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، من دون اتخاذ أي تدابير إضافية، بعد اعتماد القرار. وشجع الدول التي لديها القدرات والموارد اللازمة للمشاركة في الخطة المذكورة، على أن تقوم بذلك طوعاً في أقرب وقت ممكن.

١٢- وفي معرض الترحيب بعزم ٦٢ دولة تمثل ٨٣ في المائة من نشاط الطيران الدولي على المشاركة طوعاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها، أشارت مندوب بلجيكا إلى أنها مقتنعة بأن القرار المزمع اتخاذه في الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية حزمة تفاوضية إجمالية مقبولة لمجتمع الطيران الدولي. وقد قدم مشروع القرار تعريفاً لجميع العناصر الرئيسية في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق منذ البداية، وضمن تكافؤ الفرص لقطاع الطيران، وتضمن أحكاماً متينة فيما يتعلق ببناء القدرات. وأعربت مندوب بلجيكا عن اتفاقها مع الرأي القائل بأن مشروع القرار الذي قدمه المجلس هو بمثابة حل توفيقى ملائم ومحكم التوازن وأنه يمثل أفضل اتفاق يمكن تقديمه إلى العالم في هذه المرحلة. لذلك فهي تؤيد مشروع القرار تأييداً تاماً.

١٣- أيد مندوب بولندا الآراء التي أعرب عنها المتحدثون السابقون الذين أيدوا مشروع القرار، وأكد أنه متوازن بما يكفي لتبرير اعتماده، على الرغم من أنه ليس مثالياً في نظر الجميع. وأشار إلى أن بولندا التي شهدت مؤخراً تحولاً اقتصادياً تفهم شواغل الدول الأخرى. غير أنه رأى أن مشروع القرار يتضمن عناصر تلي احتياجات الأسواق الناشئة. ومن ثم رأت بولندا أن الوقت مناسب للتوصل إلى اتفاق عالمي بشأن تغير المناخ، بما في ذلك وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق فيما يخص الطيران الدولي.

١٤- وأكدت مندوب النمسا مجدداً أن مشروع القرار يتسم بتوازن جيد ويغطي الاحتياجات المختلفة للدول. وأشارت إلى أن التنفيذ التدريجي المقترح لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، الذي يتضمن مراحل طوعية، من شأنه أن يسهل مشاركة الدول في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وشددت مندوب النمسا على أنه لكي يتسنى التوصل إلى حل بيئي يعوّل عليه، من المهم أن يشارك أكبر عدد ممكن من الدول فيه منذ البداية، وأعلنت أن النمسا، وهي دولة عضو في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)، ستكون إحدى تلك الدول، عملاً بإعلان براتيسلافا المؤرخ في ٣ سبتمبر ٢٠١٦. وشددت على أنه للحفاظ على المرحلة الثانية الإلزامية، سيكون من الضروري لمصادقية قطاع الطيران بأكمله ضمان عدم تمديد الإعفاءات الموجودة حالياً في مشروع القرار. وفي هذا الصدد، سيكون لأنشطة بناء القدرات دور هام وسيتعين المضي قدماً في تطويرها. وذكرت مندوب النمسا أن هناك عنصراً هاماً آخر في مشروع القرار، وهو النهج القائم على المسار، الذي من شأنه أن يساعد على تقليل أوجه الخلل في السوق بين مشغلي الطائرات على نفس المسارات. وفي الختام، أعربت عن تأييدها القوي لمشروع القرار وشددت على ضرورة أن تتخذ الجمعية العمومية قراراً مشتركاً في هذا الشأن، من أجل الأجيال القادمة.

١٥- وإذ لاحظ مندوب المملكة المتحدة أن تغير المناخ هو أحد أكبر التحديات العالمية على مر الأجيال، أشار إلى أن الحاجة إلى معالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بطريقة منسقة عالمياً تحظى بالاعتراف على نطاق واسع. وإذ أكد أنه يتعين على الطيران أن يؤدي دوره، أكد أن عيون العالم موجهة إلى الإيكاو وأن التوقعات عالية للغاية. ولذلك لا بد لهذه الجمعية العمومية من اتخاذ إجراء. وأشار مراقبون من قطاع الطيران خلال المناقشات إلى أنهم يوافقون على مشروع القرار، الذي سيمنح قطاع الطيران، بعد أن تعتمد الجمعية العمومية، اليقين الذي تحتاج إليه للاستثمار. وقد وضعت مصادقية الإيكاو والدول الأعضاء فيها على المحك في هذه المسألة. وفي ظل القيادة القوية لرئيس المجلس، عملت كل دولة بجد لفترة طويلة للتوصل إلى نص القرار الوارد في المرفق (ب) بورقة العمل WP/52. وأعرب العديد من الدول، بما فيها المملكة المتحدة، عن استعدادها لتقديم تنازلات صعبة في بعض الأحيان من أجل صياغة اتفاق عالمي في هذا الشأن. وشكر مندوب المملكة المتحدة جميع الدول التي أظهرت مثل هذه البراغماتية.

١٦- وأعرب مندوب المملكة المتحدة عن اتفاقه في الرأي مع العديد من المندوبين، المنتمين إلى الدول المتقدمة والنامية على حد سواء، الذين ذكروا أن مشروع القرار الوارد في ورقة العمل WP/52 ليس مثالياً وإنما يمثل حزمة يمكن قبولها. وأكد أن المملكة المتحدة، الدولة العضو في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)، تعترم المشاركة طوعاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها، على أساس مشروع القرار ووفقاً لإعلان براتيسلافا الصادر في ٣ سبتمبر ٢٠١٦. وهناً مندوب المملكة المتحدة جميع الدول، لا سيما الدول النامية، التي تطوعت للمشاركة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ البداية. وإذ أكد أن الحصول على موافقة ٦٢ دولة تمثل ٨٣ في المائة من نشاط الطيران الدولي على المشاركة طوعاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها يمثل إنجازاً كبيراً، شدد على أنه لا ينبغي تعريض هذا الإنجاز للخطر. وشجع مندوب المملكة المتحدة مزيداً من الدول على المشاركة طوعاً في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، مدعومة عند الضرورة بالمساعدة الفنية وبناء القدرات، من أجل إعطاء إشارة واضحة على تصميم هذه الدول المشترك على التصدي لما يقع على كوكبنا من آثار بيئية لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران.

١٧- وأبرزت مندوبية النرويج أنه في أعقاب الدورة الحادية والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (COP21) (باريس، نوفمبر/ديسمبر ٢٠١٥)، كانت هناك توقعات كبيرة لدى المجتمع الدولي والمجتمع المدني والجمهور بوجه عام أن الجمعية العمومية الحالية ستحقق نتيجة من شأنها أن ترسل إشارة واضحة تفيد بأن الإيكو وقطاع الطيران الدولي سيضطلعان بنصيب عادل من الجهود التي يتعين القيام بها على الصعيد العالمي للتخفيف تغير المناخ. ولذلك كان من الضروري أن يتفق المندوبون على خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تتسم بالمصادقية والمتانة والفعالية في مجال الطيران الدولي، وهي خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، التي ستكون أول خطة قطاعية عالمية للتعويض عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وخفضها. ولهذا السبب كان من المهم للغاية أن تكون الخطة المقترحة ناجمة من حيث الأهداف المناخية. وقد تم التوصل إلى نقطة حرجة وكان من الضروري مواجهة هذا التحدي المشترك من أجل الحفاظ على شرعية قطاع الطيران الدولي، كما أشار إلى ذلك العديد من المتحدثين السابقين.

١٨- وأكدت مندوبية النرويج مجدداً أن مشروع القرار الذي اقترحه المجلس جاء نتيجة مناقشات مكثفة، وأن جميع الدول عملت بجد وقدمت تنازلات في محاولة للوصول إلى أفضل الأهداف المشتركة فيما يتعلق بالطيران والبيئة. وأشارت إلى أن النرويج كانت مرنة طوال فترة المفاوضات من أجل معالجة شواغل الدول والأقاليم الأخرى، ولا سيما من أجل تحقيق توازن عادل. واعتبرت النرويج أن من المهم ضمان الوضوح في تغطية الخطة وقوتها، والقدرة على التعلم وتحسين الخطة مع مرور الوقت. ومن المهم أيضاً أن يكون العمل اللاحق متسقاً مع المقررات ذات الصلة في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ من أجل ضمان خفض الانبعاثات بكميات كبيرة. ومن الواضح أنه يتعين القيام بمزيد من العمل، ولكن من الضروري اتخاذ الخطوة الأولى والتوصل إلى اتفاق على النص التوفيقي لمشروع القرار. وإذ أبرزت مندوبية النرويج أن دولتها، إلى جانب ٤٣ دولة أخرى أعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)، أبدت علناً في إعلان براتيسلافا الصادر في ٣/٩/٢٠١٦ التزامها بالمشاركة طوعاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها، رحبت بالقرار الذي اتخذته الدول الأخرى بأن تحذو حذوها. وشجعت أكبر عدد ممكن من الدول الأخرى على القيام بذلك قبل نهاية دورة الجمعية العمومية.

١٩- وإذ أشار مندوب موزامبيق إلى أن طول موزامبيق الجغرافي يمتد لمسافة ٣٠٠٠ كم تقريباً على طول الساحل الجنوبي الشرقي من المحيط الهندي، أكد أنه نظراً إلى آثار تغير المناخ، فإن بعض مدنها أصبحت دون مستوى سطح البحر. وفضلاً عن ذلك، فإن الفيضانات في شمال موزامبيق وموجات الجفاف في جنوبها تحدث في الموسم نفسه. لذلك فإن موزامبيق تؤيد تأييداً تاماً مشروع القرار بالنظر إلى المنافع البيئية المتوخاة، التي من شأنها أن تؤدي إلى عالم أفضل.

٢٠- وأشار مندوب جزر سليمان إلى أن دولته، بوصفها إحدى الدول الجزرية الصغيرة النامية، تؤيد استمرار الدور القيادي للإيكاو في معالجة القضايا البيئية المتعلقة بالطيران المدني الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الدفيئة التي تؤدي إلى تغير المناخ. وشدد على أنه على الرغم من أن إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصادرة عن جزر سليمان ودول المحيط الهادئ، بما في ذلك قطاعات الطيران فيها، لا يكاد يذكر، فإن هذه الدول تعاني العواقب الوخيمة لتغير المناخ الناجم عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصادرة عن البلدان الصناعية. وإذ أثنى مندوب جزر سليمان على العمل الشاق الذي تم إنجازه لإعداد الخطة العالمية المقترحة للتدابير القائمة على آليات السوق، بصيغتها الواردة في مشروع القرار، شدد على أنه لئن كان من واجب الإيكاو أن تحقق العدل والإنصاف، فيجب أن تكون التفاصيل النهائية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي مراعية وملمية للاحتياجات والظروف الخاصة لجزر سليمان والدول الجزرية في المحيط الهادئ، حيث يمثل الطيران أنجع وسيلة للنقل الدولي لدعم السياحة والتجارة صوتاً لاقتصادات هذه الدول. ولذلك، دعت جزر سليمان إلى إعفاء جميع الدول الجزرية الصغيرة النامية من الخطة العالمية المذكورة من أجل تحقيق توازن يستجيب لتحدي مبادرة الإيكاو المتمثلة في "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وإمكانية ربط هذه الدول بالعالم. وفي هذا الصدد، فإن دعم جزر سليمان لمشروع القرار لا يعني، بأي شكل من الأشكال أن بإمكان الإيكاو تجاهل دعوتها لتلبية الاحتياجات والظروف الخاصة لتلك الدولة وغيرها من الدول الجزرية في المحيط الهادئ.

٢١- وإذ أشار مندوب جمهورية مولدوفا إلى أن بعض الدول قد أعربت عن شواغلها فيما يتعلق بالخطة العالمية المقترحة للتدابير القائمة على آليات السوق، مشككةً في موثوقيتها وفعاليتها وطالبةً وقتاً إضافياً لإجراء دراسات من شأنها أن توفر الدليل على ما تتسم به من صفات، أكد أن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، التي جاءت نتيجة مناقشات مطولة، أدرجت بالفعل العناصر الضرورية وعبرت عن وجهات النظر الاستباقية والحذرة في هذا الشأن. ولذلك، أيد مشروع القرار تأييداً تاماً.

٢٢- وفي معرض الإعراب أيضاً عن تأييد مشروع القرار، شدد مندوب سلوفينيا على أنه يمثل حلاً توفيقياً جيداً وبدايةً جيدة للانتقال إلى الخطوات المقبلة في العملية الطويلة التي لا بد منها لتقليل البصمة الكربونية للطيران.

٢٣- وأبرز مندوب البرتغال أن مشروع القرار قد حظي فعلاً بدعم واسع النطاق من الدول في جميع أنحاء العالم ومن قطاع الطيران من خلال المشاورات الثنائية والمفاوضات المتعددة الأطراف التي عقدت تحت رعاية الإيكاو. وذكر أيضاً بما أدلى به مندوب جزر مارشال في وقت سابق (EX/3) حيث قال إن تحقيق هدف اتفاق باريس لعام ٢٠١٥ المتمثل في الإبقاء على الزيادة العالمية في درجات الحرارة ضمن حدود ١,٥ درجة مئوية أمر بالغ الأهمية لبقاء دولته. وإذ وضع مندوب البرتغال في اعتباره مسؤولية الجمعية العمومية عن معالجة هذه المسألة، وكذلك جميع الأعمال التي تم القيام بها بالفعل لإعداد الخطة العالمية المقترحة للتدابير القائمة على آليات السوق، أكد بشدة أن الوقت لم يعد مناسباً لإعادة فتح المناقشات بشأن العناصر الأساسية للخطة. ومن ثم، أشار إلى أنه يتعين على الجمعية العمومية أن تمضي قدماً في اعتماد خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تكون جديرة بالثقة وقوية وفعالة، والموافقة على جميع العناصر الرئيسية لهذه الخطة ومراحل تنفيذ مسارها الكامل، بما في ذلك خريطة طريق لإعداد العناصر المتبقية التي تعد ضرورية لبدء تشغيلها في عام ٢٠٢٠، مع ضمان عدم التمييز بين مشغلي الطائرات والمعاملة المتساوية لجميع المشاركين.

٢٤- وكان مندوب البرتغال يدرك تماماً أنه، نظراً إلى نطاق الخطة، لم تكن جميع الدول مستعدة لاتخاذ إجراءات تنفيذ مبكرة، وأن الظروف الخاصة للدول وقدرات كل دولة منها يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار قدر المستطاع وتتسق مع اتفاق باريس لعام ٢٠١٥. وترى البرتغال أن المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى من الخطة هما الطريق لتحقيق توازن عادل بين الدول في مختلف مراحل التنمية الاقتصادية وتنمية الطيران. وقد التزمت البرتغال، بصفتها جهة مشاركة في تقديم ورقة العمل WP/414 مع الدول الأعضاء الـ ٤٣ الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)، بدعم جهود الإيكاو الرامية إلى تحقيق توافق

في الآراء خلال الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وفي هذا الصدد، أيدت البرتغال إعلان براتيسلافا الصادر في ٣/٩/٢٠١٦، والذي التزمت فيه جميع الدول الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني بالمشاركة طوعاً في الخطة منذ بدايتها. وشجع مندوب البرتغال الدول التي لم تنضم بعد إلى العدد المتزايد من الدول التي أعلنت التزامها بالمشاركة طوعاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ البداية على أن تفعل ذلك. وفي الختام، أعرب عن تأييده للوثيقة WP/428 (شيلي) التي وافقت تماماً على أهمية أن تتاح لجميع الدول الأعضاء المعلومات ذات الصلة بالأعمال الفنية المقبلة للجنة حماية البيئة بشأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، ولا سيما المعلومات المتعلقة بالرصد والإبلاغ والتحقق، ومعايير وحدة الانبعاثات، والسجلات.

٢٥- وإذ أكد مندوب الملديف أن دولته في طبيعة البلدان التي تقع عليها آثار تغير المناخ العالمي، شدد على أن أي ارتفاع في مستوى سطح البحر ناتج عن تغير المناخ سيؤدي إلى زوالها من على وجه الأرض. ولذلك، تؤيد الملديف الجزء الطوعي من مشروع القرار المتعلق بوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. ومع ذلك، لديها شواغل بشأن أجزاء أخرى من مشروع القرار، ومن ثم فهي تؤيد ورقة العمل WP/412 (الهند والصين والاتحاد الروسي)، وكذلك مداخلات مندوبي الصين والمملكة العربية السعودية والهند. وتتعلق شواغل الملديف في معظمها بالمرحلة الإلزامية للخطة، التي لم يحددها مشروع القرار بتفاصيل كافية. وفي رأيه، من شأن الموافقة على المرحلة الإلزامية من دون معرفة مسبقة بتفاصيلها أن تثير مشكلات في المستقبل. وتعتمد الملديف على النقل الجوي، وأي شيء يؤثر في النقل الجوي يؤثر أيضاً في اقتصادها. ولا ترغب الملديف في أن تُترك وراء الركب، بما في ذلك اقتصادياً، ولذلك فهي ترى أن من الحتمي التوصل إلى قرار بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق يتوافق تماماً مع إنفاذ الطبيعة وإنفاذ شعبيها وإنفاذ اقتصادها. وإذ أعرب مندوب الملديف عن اتفاقه في الرأي مع مندوب سنغافورة على أنه لا يمكن أن تختتم الجمعية العمومية أعمالها من دون اعتماد قرار بشأن الخطة المذكورة، حث جميع المندوبين على اتخاذ خطوة إضافية للتقريب فيما بين مواقفهم حتى يتسنى التوصل إلى تفاهم واعتماد قرار يحظى بقبول الجميع.

٢٦- وأعرب مندوب الدانمرك عن تأييده القوي لمشروع القرار لأنه يشكل توازناً عادلاً بين الدول ذات المستويات المختلفة من حيث التنمية الاقتصادية وتنمية الطيران من دون إحداث أوجه خلل في السوق، وينص على إجراء مراجعة دورية لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لتقييم نتائجها. وأبرز أن الدانمرك، شأنها شأن الدول الأعضاء الـ ٤٣ الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)، تلتزم، طبقاً لإعلان براتيسلافا المؤرخ في ٣/٩/٢٠١٦، بالمشاركة الطوعية في مشروع خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايته. وإذ أعرب مندوب الدانمرك عن سروره بأن العديد من الدول الأخرى قد أعلنت التزامها بالقيام بذلك، شجع الآخرين على أن تحذو حذوها. وقال إن من دواعي سروره أيضاً أن يلاحظ الدعم الذي يقدمه قطاع الطيران بأكمله لمشروع القرار.

٢٧- وبالنظر إلى البيان الذي أدلى به الأمين العام للأمم المتحدة، السيد بان كي-مون، في رسالته المصورة المسجلة مسبقاً (P/1)، ومفاده أن العالم تجاوز بأشواط نقطة نصف التدابير، أعرب مندوب هولندا أيضاً عن تأييده لمشروع القرار لأنه يبين ما يلزم من قيادة ومسؤولية لمستقبل الطيران ولرفاه الأجيال القادمة. وإذ أعرب عن تقديره لمندوبي جنوب أفريقيا والمكسيك وسيراليون وكينيا ونيجيريا وسيشيل وبوركينا فاسو وآخرين لتدخلاتهم المشجعة دعماً لمشروع القرار، أكد مجدداً أن مشروع القرار المذكور يمثل توازناً عادلاً بين مختلف مصالح الدول ومواقفها التي تمت مناقشتها خلال السنوات القليلة الماضية. وشدد مندوب هولندا على أن مشروع القرار يتيح التمايز، بالإضافة إلى المراجعات الدورية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بغية التمكن من تحسينها بالقدر المناسب استناداً إلى النتائج.

٢٨- وأحاط مندوب هولندا علماً بمختلف طلبات الدول الرامية إلى المشاركة في تطوير العناصر الفنية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، مثل طلب شيلي الوارد في الوثيقة WP/428. وإذ أشار إلى أن النهج الحالي في لجنة حماية البيئة يتيح المشاركة النشطة لجميع الدول، حتى الدول التي ليست أعضاء في اللجنة، أعلن أن هولندا تعرض تقديم المساعدة في إيجاد سبل لجعل هذا النهج يعمل في الواقع العملي. وإذ أقر مندوب هولندا أيضاً بأن الدعم الفني شرط هام لتمكين عدد من الدول من المشاركة في الخطة، كما أعربت عن ذلك، على سبيل المثال، إندونيسيا في الوثيقة WP/211 Revision No. 1، أبرز أن دولته تنتظر في السبل العملية لتقديم هذا الدعم (المالي و/أو العيني).

٢٩- وفي الختام، أكد مندوب هولندا أن مشروع القرار يتسم بتوازن جيد، وأن الشروط اللازمة لضمان عمل الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق قد استوفيت، وأن المعلومات المتعلقة بأثرها من حيث التكاليف والفعالية البيئية واضحة. وأكد أنه لا يوجد ما يمنع اللجنة التنفيذية من توصية الجلسة العامة باعتماد مشروع القرار بصيغته الواردة في ورقة العمل WP/52.

٣٠- وانضم مندوب إستونيا إلى المملكة المتحدة والسويد والبرتغال والعديد من الدول الأخرى التي أعربت عن تأييدها لمشروع القرار، مشيراً إلى أن إعلان ٦٢ دولة تمثل ٨٣ في المائة من نشاط الطيران الدولي عزمها على المشاركة طوعاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها يمثل علامة واضحة على أنه يمكن اعتماد القرار من دون أي تغييرات. وحث جميع الدول التي لم تدل بعد بإعلان مماثل على أن تفعل ذلك قبل نهاية دورة الجمعية العمومية.

٣١- وأعرب مندوب كرواتيا عن تأييده القوي لاعتماد مشروع القرار في شكله الحالي لأنه يمثل حلاً توفيقياً واضحاً من شأنه أن يمكن من تحقيق أهداف خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران. وأشار إلى أن كرواتيا تفخر بأن تكون في عداد الدول الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC) التي أعربت في إعلان براتيسلافا الصادر في ٢٠١٦/٩/٣ عن عزمها على المشاركة طوعاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها. وإذ هنا مندوب كرواتيا جميع الدول الأخرى التي تطوعت بالانضمام إلى الخطة من البداية، دعا سائر الدول إلى أن تحذو حذوها إذ كانت لديها القدرة على القيام بذلك.

٣٢- أعرب مندوب الأرجنتين، تكلمةً لمداخلته السابقة (EX/3)، عن دعمه للوثيقة WP/428 التي طلبت فيها شيلي أن تتاح لجميع الدول الأعضاء المعلومات المتعلقة بعمل لجنة حماية البيئة الفني المقبل بشأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، ولا سيما المعلومات ذات الصلة بالرصد والإبلاغ والتحقق ومعايير وحدة الانبعاثات والسجلات. ومع أنه يعلم أن اللجنة وافقت على تعليق النظر في مشروع البيان الموحد لسياسات وممارسات الإيكواو المستمرة المتعلقة بحماية البيئة - تغير المناخ (WP/49) حتى اختتام المناقشات في مسألة وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، أعرب عن رغبته في أن يدون في السجلات أنه يتفق مع مندوبي بيرو وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)، ضمن جملة أمور، على أن المبادئ التوجيهية لتصميم وتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، المنصوص عليها في مرفق قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨، ينبغي أن تدرج كمرفق في مشروع القرار بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق الوارد في ورقة العمل WP/52 لأنها تقدم دعماً مفاهيمياً لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي.

٣٣- وأعرب مندوب بابوا غينيا الجديدة عن دعمه الكامل لمشروع القرار المذكور إذ يتواصل العمل في تحقيق الهدف العالمي الطموح المتمثل في النمو الكربوني المحايد في انبعاثات الطيران اعتباراً من عام ٢٠٢٠. وشدد على أن مشروع القرار يمثل حلاً توفيقياً ناجماً عن تفكير عميق ومحكم وقائماً على توازن دقيق، ولا سيما بالنسبة إلى الدول الجزرية الصغيرة

النامية في المحيط الهادئ التي تصارع تغير المناخ. وإذ أشار مندوب بابوا غينيا الجديدة بتقدير إلى الفقرة ٧ (د) من منطوق مشروع القرار الذي يعفي الدول الجزرية الصغيرة النامية، وكذلك أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية، من المرحلة الثانية الإلزامية من خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، أكد أن دولته تعترم، مع ذلك، المشاركة طوعاً منذ البداية في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي.

٣٤- وإذ شدد مندوب جمهورية تنزانيا المتحدة على أن تغير المناخ يمثل شاغلاً عالمياً وأن الجهود المبذولة لمعالجته تكتسي أهميته البالغة، أعرب عن تأييده القوي لمشروع القرار الذي صيغ بعد مناقشات مكثفة أجريت مع الدول ومع قطاع الطيران في مختلف المجالات بهدف تحقيق توافق في الآراء. وإذ أشار إلى أن بعض عناصر خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لا تزال قيد الإعداد، شدد على ضرورة وضع اللمسات الأخيرة عليها والتصدي للشواغل المعرب عنها بشأن أهمية زيادة المشاركة في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وهناً مندوب جمهورية تنزانيا المتحدة جميع الدول التي أعلنت عزمها على المشاركة طوعاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها.

٣٥- وأعرب مندوب سلوفاكيا عن تأييده لمشروع القرار. وإذ أشار إلى أنه حظي أيضاً بدعم قطاع الطيران، الذي سيكون أكثر الجهات تأثراً بتطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، شدد على أن مسؤولية الدول الآن هي التوصل إلى توافق في الآراء بشأن هذه الخطة.

٣٦- وسلط مندوب توغو الضوء على الطبيعة الأساسية لتغير المناخ، وأشار إلى ارتفاع درجة الحرارة، التي تجاوزت في بعض المناطق العتبة البالغة ١,٥ درجة مئوية، والتي حظيت بالقبول في الدورة الحادية والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، والتي تم تجسيدها في اتفاق باريس. وإذ شدد على ضرورة أن يعترف العالم بأسره بأهمية ضبط الزيادة في متوسط درجة الحرارة العالمية بحيث لا تتجاوز هذه العتبة، أكد أن مشروع القرار المتعلق بوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق يتيح فرصة للتصدي لتغير المناخ وحماية البيئة من أجل الأجيال القادمة، وينبغي اغتنام هذه الفرصة. وأشاد مندوب توغو بجميع المندوبين الذين أعربوا عن دعمهم لمشروع القرار، بمن فيهم مندوبو جنوب أفريقيا وبوركينا فاسو ونيجيريا وكينيا. وأثنى أيضاً على ورقة العمل WP/412 (الهند والصين والاتحاد الروسي).

٣٧- وفي معرض الإعراب عن التأييد الكامل لمشروع القرار كما ورد في ورقة العمل WP/52، أشارت مندوبية جامايكا إلى أن دولتها التي تواجه يوماً بعد يوم آثار تغير المناخ ترى أن مشروع القرار أساس جيد يمكن الانطلاق منه للمضي قدماً وأنه يمثل إضافة إيجابية إلى اتفاق باريس لعام ٢٠١٥. فضلاً عن ذلك، فإن اعتماده سيجلب اليقين إلى قطاع الطيران، وهذا أمر ذو أهمية حيوية بالنسبة إلى جامايكا لأن السياحة تمثل مصدراً من أهم مصادر دخلها.

٣٨- وأعرب مندوب الاتحاد الروسي عن تأييده القوي للمداخلات التي أدلت بها الصين والهند والمملكة العربية السعودية، وكذلك لورقة العمل WP/428 التي طلبت فيها شيلي أن تتاح لجميع الدول الأعضاء المعلومات ذات الصلة بالأعمال الفنية المقبلة للجنة حماية البيئة بشأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، ولا سيما المعلومات المتعلقة بالرصد والإبلاغ والتحقق، ومعايير وحدة الانبعاثات، والسجلات. ثم استرعى الانتباه إلى ورقة العمل WP/412 (الهند والصين والاتحاد الروسي) التي اقترحت إدخال بعض التغييرات على مشروع القرار، مشدداً على أن الدول الثلاث المتشاركة في تقديم ورقة العمل المذكورة تمثل نسبة كبيرة من سكان العالم. وإذ أكد ضرورة تحقيق توافق في الآراء بشأن مشروع القرار من أجل إتاحة مواصلة العمل بفعالية على الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، أشار إلى أن نصه الحالي يضم عدداً من المفاهيم التي لا تزال تحتاج إلى توضيح. وأكد مندوب الاتحاد الروسي لمندوبي جزر مارشال وموزامبيق أن التغييرات المقترحة في ورقة العمل WP/412، التي ركزت على متطلبات خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، لا على

متطلبات التعويض، لن تؤدي إلى مزيد من الارتفاع في مستوى سطح البحر من جراء تغير المناخ. واستشهد، على سبيل المثال، بالتغييرات المقترح إدخالها على الفقرة ١٤ من ديباجة مشروع القرار بحيث تعكس اتفاق باريس لعام ٢٠١٥، قائلاً إن نص الفقرة سيصبح بعد التنقيح كما يلي (راجع الفقرة ٢-٣ من ورقة العمل WP/412):

"ولما كانت اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس ينصان على آليات، كآلية التنمية النظيفة مثلاً، وآلية تنفيذ المساهمات المقررة وطنياً على أساس طوعي تحدد بمقتضى الفقرة ٤ من المادة ٦ من اتفاق باريس من أجل المساهمة في تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة مع تعزيز التنمية المستدامة، الأمر الذي تستفيد منه الدول النامية على وجه الخصوص؛"

وإذ شدد مندوب الاتحاد الروسي على أن التغييرات المقترحة لم تغير معنى الفقرة ١٤ من الديباجة، أكد أن النص المعدل ينبغي أن يكون أساساً لاتخاذ الإجراءات.

٣٩- وإذ أعرب مندوب موناكو عن دعم دولته غير المشروط لمشروع القرار كما ورد في ورقة العمل WP/52، أكد أن الأمير ألبرت الثاني، شأنه شأن العديد من قادة العالم الآخرين الممثلين في الجمعية العمومية، يساوره القلق بشأن مستقبل الكوكب ويرتقب اعتماد خطة عالمية فعالة وعملية للتدابير القائمة على آليات السوق فيما يخص الطيران الدولي. وإذ أشار إلى أن الجمعية العمومية تواجه تحدياً تاريخياً، شدد على أن التغييرات الواردة في ورقة العمل WP/412 والمقترح إدخالها على مشروع القرار ليست خالية من المضمون، ولكن إذا استمرت الجمعية العمومية في التركيز على جميع القضايا المتعلقة، فإنها تتصل بذلك من مسؤولياتها، وهذا ما حدث في الدورة الثامنة والثلاثين في عام ٢٠١٣. وأشار مندوب موناكو إلى أن المناقشة الحالية أظهرت بوضوح أن مشروع القرار الوارد في ورقة العمل WP/52 يمثل نصاً توافقياً يحظى بتأييد عدد كبير جداً من المندوبين. وحذّر من أن عدم اتخاذ قرار بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق سيكون بمثابة فشل فظيع للجمعية العمومية وللايكاو في معالجة المشكلة العالمية لانبعاثات الطيران، مع أنها الجهة الوحيدة القادرة على حلها. واختتم مندوب موناكو بمناشدة المندوبين أن يكونوا على مستوى مسؤولياتهم المشتركة وأن يتحلوا بالطموح والشجاعة في التصدي للمشكلة المذكورة.

٤٠- وأبرز مندوب الجمهورية الدومينيكية أن دولته ملتزمة بحماية البيئة، ولذلك أيدت مشروع القرار الوارد في ورقة العمل WP/52، والذي جاء تنويجاً لجهود المنظمة على مدى السنوات الثلاث الماضية لوضع نص يتوافق الآراء من خلال المشاورات الثنائية والمتعددة الأطراف وحوارات الإيكاو العالمية في مجال الطيران (GLADS) والاجتماع الرفيع المستوى الأخير بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وإذ أكد مجدداً ضرورة أن ترسل الإيكاو رسالة إيجابية وواضحة إلى المجتمع الدولي، شدد على أن مشروع القرار المذكور يتيح فرصة ممتازة للقيام بذلك لأنه يكرس التزام الجمعية العمومية بحماية البيئة من خلال وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق فيما يخص الطيران الدولي.

٤١- وأثنى مندوب السودان على الجهود الدؤوبة التي تبذلها المنظمة لحماية البيئة، ولا سيما ما يتعلق منها بمكافحة تغير المناخ، وأيد هذه الجهود. وبالإشارة إلى مشروع القرار المذكور، ذكر أن السودان تشاطر قطر موقفها فيما يتعلق بالاعتراف بالجهات المبكرة الانتقال في عناصر تصميم خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (WP/182) (EX/3)، وأيد مداخلات مندوبي المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة ومصر وجنوب أفريقيا.

٤٢- وفي معرض الإعراب عن التأييد الكامل لمشروع القرار، أكد مندوب مدغشقر مجدداً أنه يمثل حلاً توفيقياً جيداً من أجل إحراز تقدم في التصدي لتغير المناخ من خلال إنشاء خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي.

٤٣- وإذ أشار مندوب جمهورية كوريا إلى أن دولته أيدت أيضاً مشروع القرار، أكد أنها تعترم المشاركة طوعاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها، ودعا الدول الأخرى إلى القيام بذلك في إطار الجهود الجارية لتحقيق الهدف العالمي الطموح المتمثل في النمو الكربوني المحايد بدءاً من عام ٢٠٢٠.

٤٤- أشار مندوب الجمهورية التشيكية إلى أن دولته مقتنعة بأن من مصلحة الجميع أن تعتمد الجمعية العمومية خطة عالمية فعالة للتدابير القائمة على آليات السوق في الطيران الدولي، وأن مشروع القرار الذي يجسد مفهوم خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي يمثل أفضل حل لتحقيق هذا الهدف لأنه جاء نتيجة لمناقشات صعبة ولكنها مفتوحة ونزيهة، ولأنه يمثل حلاً توفيقياً متوازناً ومعقولاً يعبر عن مصالح الدول العديدة والجهات المعنية الأخرى. وحذر من أن إعادة فتح مناقشة نص القرار قد يخلّ بالتوازن والكفاءة اللذين يتسم بهما المفهوم المحكم التصميم لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، وأكد أن النهج الأنسب الذي ينبغي للجمعية العمومية أن تتخذه هو تأييد واعتماد مشروع القرار بصيغته الواردة في ورقة العمل WP/52.

٤٥- وفي معرض الإعراب عن التأييد الكامل لمشروع القرار التوفيقى، أكد مندوب غانا أن جميع الدول، المتقدمة والنامية، مسؤولة عن حماية البيئة من أجل الأجيال القادمة. وأكد أن بإمكان الدول، إذا قامت بتعبئة جميع قدراتها، أن تساهم في نجاح تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي.

٤٦- وأعرب مندوب لاتفيا أيضاً عن تأييده لمشروع القرار، مؤكداً أنه يشكل حلاً توفيقياً متوازناً بين الدول المتفاوتة من حيث المصالح ومستويات التنمية الاقتصادية. وقال إنه يفخر بالتعهد الذي قطعه دولته والدول الأخرى الـ ٤٣ الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC) بالمشاركة طوعاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها، وفقاً لما هو مبين في إعلان براتيسلافا المؤرخ في ٢٠١٦/٩/٣، وأعرب عن سروره بملاحظة أن العديد من الدول الأخرى قد تعهدت بذلك.

٤٧- وفي معرض الإعراب عن تأييد مشروع القرار، أكدت مندوبية رومانيا مجدداً أن من مصلحة الجميع اعتماد الخطة العالمية المقترحة للتدابير القائمة على آليات السوق. وشددت على أن ذلك يمثل قراراً هاماً ومرتبياً في تاريخ الطيران وأن على المندوبين أن يتحدوا معاً في هذه الحقبة الجديدة. وإذ أشارت مندوبية رومانيا إلى التزام دولتها، بموجب إعلان براتيسلافا المذكور، بأن تشارك طوعاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها، حثت بشدة الدول الأخرى على القيام بذلك.

٤٨- وأشار مندوب غواتيمالا إلى أن دولته تدعم بقوة الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق المنصوص عليها في مشروع القرار كحل توفيقى يمكن تعديله خلال المراجعات الدورية المزمع إجراؤها لتقييم تنفيذ الخطة، وحث الدول الأخرى على أن تحذو حذوها. وأبرز أن غواتيمالا قد أعربت عن عزمها على المشاركة طوعاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ البداية لأنها ملتزمة بتحقيق أهداف التنمية المستدامة التي وضعتها الأمم المتحدة، وكانت من الجهات التي وقعت اتفاق باريس لعام ٢٠١٥، وقد صنفت في المرتبة العاشرة من بين البلدان الأكثر تأثراً بالظواهر الجوية القاسية خلال فترة ١٩٩٥-٢٠١٤ في مؤشر عام ٢٠١٦ العالمي لمخاطر المناخ. وأكد مندوب غواتيمالا أن دولته تدعم بشدة جميع التدابير التي من شأنها أن تؤدي إلى تحسينات بيئية على مستوى العالم.

٤٩- وعلاوة على ذلك، فقد أشار مندوب غواتيمالا من جديد إلى الطلب المقدم بمقتضى الوثيقة WP/225 (EX/2) من أجل أن تحظى الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC) بمستوى أعلى من التمثيل في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (لجنة حماية البيئة) ومختلف مجموعات العمل التابعة لها، مثل فرقة العمل الفنية للتدابير العالمية القائمة على آليات السوق (GMTF). وأشار إلى أن غواتيمالا، بوصفها إحدى الدول التي أيدت إدراج كلمة

"خفضه" في المختصر الخاص بخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا/CORSIA)، قد أيدت اقتراحاً قدّمته كولومبيا من قبل بتخصيص نسبة مئوية من الإيرادات الناشئة عن شراء مشغلي الطائرات لوحدة الانبعاثات المتولدة من هذه الخطة من أجل الأنشطة المضطلع بها في قطاع الطيران فيما يتعلق بخفض الانبعاثات. ومثيراً إلى أنه على الرغم من أن الانبعاثات الناجمة عن أنشطة الطيران الدولي تمثل حالياً أقل من نسبة ٢٪ من إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، فإنها تؤثر في المجتمع الدولي بأسره، وشدد مندوب غواتيمالا على أن السبيل الأوضح للتقليل من تأثيرها إلى أدنى حد ممكن يتمثل في تطبيق آلية فعّالة للتعويض عن الكربون وخفضه، أي خطة كورسيا، وذلك على النحو المبين في مشروع القرار الوارد في الوثيقة WP/52.

٥٠- وأوضح مندوب ليتوانيا أن دولته قد رحبت بخطة كورسيا كوسيلة لتخفيف انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن أنشطة الطيران الدولي بطريقة مجدية من حيث التكلفة، وأنها التزمت، بموجب إعلان براتيسلافا المؤرخ في ٢٠١٦/٩/٣، بالمشاركة طوعاً في خطة كورسيا منذ بدايتها، وكذلك جميع الدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC). وفي معرض التشديد على أهمية الالتزام الذي تعهد به عدد من الدول الرئيسية الأخرى المعنية بالطيران، لا سيما الولايات المتحدة الأمريكية وكندا والمكسيك وإندونيسيا وتايلاند، بالمشاركة طوعاً في خطة كورسيا منذ بدايتها على أساس مشروع القرار المذكور، فقد أكد مندوب ليتوانيا على أن ذلك يبرهن على قبول دول عديدة للنص بصيغته الحالية، وبالتالي فلا ينبغي إعادة مناقشته مجدداً. كما شدّد على أن الجمعية العمومية لديها فرصة فريدة لاتخاذ قرار تاريخي يؤمل أن يكون مستداماً وطويل الأجل إزاء خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران المدني باعتمادها القرار بصيغته الواردة في الوثيقة WP/52، الذي من شأنه أن يسهم في تحقيق الأهداف العالمية المتعلقة بالحد من تغيّر المناخ المتفق عليها في المؤتمر الحادي والعشرين للدول الأطراف (COP/21) الذي عُقد في باريس عام ٢٠١٥.

٥١- وفي معرض إعرابه عن التأييد القوي لمشروع القرار المتوازن إلى حد ما كصفقة شاملة، فقد أكد مندوب لكسمبرغ على أن اعتماد هذا القرار من الجمعية العمومية يرسل إشارة قوية إلى المجتمع الدولي بأن نص القرار طموح ومسؤول لكونه يشكل أفضل حل توفيقى بشأن المسألة الهامة المتمثلة في وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران الدولي.

٥٢- وأوضحت مندوبة باراغواي أن دولتها تؤيد بقوة مشروع القرار لأنه جاء متوازناً بشكل جيد ويتضمن مرحلة تجريبية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، فضلاً عن آلية لاستعراض نتائج تنفيذ الخطة بشكل دوري.

٥٣- وفي تأييد كامل مماثل لمشروع القرار، أشار مندوب قبرص إلى أنه يمثل اقتراحاً متوازناً للتوصل إلى أفضل هدف مشترك من أجل الطيران والبيئة.

٥٤- كما أعرب مندوب مالطة بالمثل عن تأييد مشروع القرار بوصفه صفقة توفيقية متوازنة بشكل جيد.

٥٥- وفي معرض تأييده أيضاً لمشروع القرار، أبرز مندوب إكوادور أنه يجسّد مبادئ عدم التمييز ويتيح فرصاً متساوية وعادلة لتطوير الطيران الدولي على النحو المنصوص عليه في اتفاقية شيكاغو، ومبدأ المسؤوليات والقدرات المناظرة المشتركة وإن كانت متميزة في ظل الظروف الوطنية المختلفة المبيّنة في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ واتفاق باريس، وشدّد على ضرورة احترام تلك المبادئ على النحو الواجب عند تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي. كما شدّد على أهمية التنفيذ التدريجي لهذه الخطة واحترام مبدأ المشاركة الطوعية. وشدد مندوب إكوادور أيضاً على أن هذه الخطة ضرورية من أجل تحقيق الهدف العالمي الطموح المتمثل في تنفيذ هدف الكربون المحايد (CNG) اعتباراً من عام ٢٠٢٠.

٥٦- انضم مندوب رواندا إلى المتحدثين السابقين في الإعراب عن التأييد لمشروع القرار الذي يعكس العمل الهام والصعب الذي أنجز تحت إشراف الإيكاو، ذلك المشروع الذي يتماشى مع اتفاق باريس لعام ٢٠١٥ وصادقت عليه دولته.

٥٧- وفي معرض إضافة تأييد دولته القوي لمشروع القرار، فقد أوضح مندوب ألبانيا أن التوصل إلى توافق في الآراء بإد في هذا الشأن.

٥٨- شكر المراقب عن التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) رئيس اللجنة التنفيذية لتقديره سابقاً (EX/3) لتقديم التحالف الدولي للطيران المستدام للوثيقة WP/206 [تدابير الإيكو العالمية القائمة على آليات لسوق (GMBM)]. وأشار إلى أن التحالف الدولي للطيران المستدام يشعر بالارتياح إزاء الالتزام الذي يبديه عدد كبير من الدول والمنظمات الدولية، بما في ذلك قطاع الطيران، ما اعتبره جميعهم أن التوصل في هذه الجمعية العمومية إلى اتفاق فعال بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق أضحى أمراً ممكناً. ومشيراً إلى أن الأمين التنفيذي للاتفاقية الإطارية للأمم المتحدة بشأن تغير المناخ قد شدد في الاجتماع الثالث للجنة التنفيذية (EX/3) على ضرورة أن يزيد كل بلد وكل قطاع من طموحاته في مواصلة بذل الجهود الرامية إلى الحد من المتوسط العالمي لارتفاع درجة الحرارة إلى ١,٥ درجة مئوية على النحو المتفق عليه في المؤتمر الحادي والعشرين للدول الأطراف في الاتفاقية الإطارية (COP/21) في باريس، وأكد المراقب عن التحالف الدولي للطيران المستدام أن هناك حاجة إلى خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران الدولي بأعلى قدر ممكن من السلامة البيئية.

٥٩- وفي معرض الإشارة إلى أن مشروع القرار بصيغته الواردة في الوثيقة WP/52 شكل مجموعة من الحلول التوفيقية التي وضعت بروح تعاونية، فقد أكد المراقب عن التحالف الدولي للطيران المستدام أن هذه الروح يجب أن تتجنب المساس بالسلامة البيئية. وأخذاً ذلك بالاعتبار، فقد أبرز النقاط التالية:

- رحب التحالف الدولي للطيران المستدام بالاستعراضات الدورية لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لاعتبار أن هذه الاستعراضات تمثل عنصراً هاماً يتيح الفرصة لخفض سقف الانبعاثات في المستقبل تمثياً مع أهداف اتفاق باريس لعام ٢٠١٥؛
- يجب حماية سلامة سقف الانبعاثات؛ إذ لا ينبغي خرق الأسقف السعرية، ولا يزال التحالف الدولي للطيران المستدام يشعر بالقلق إزاء قدرة الدول على الانسحاب؛
- ويجب عدم ازدواج حساب خفض الانبعاثات مع التزامات أخرى؛
- أي اتفاق بشأن التمايز يجب أن يكون دائماً، وأن يحظى بقبول واسع ويعكس الانبعاثات التاريخية من الدول المتقدمة ويقدم حوافز قوية لشركات الخطوط الجوية لمواصلة خفض الانبعاثات في القطاع؛
- ينبغي لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي أن تشجع فقط على الوقود الحيوي الذي يخفض الانبعاثات على أساس دورة حياة صافية بما يلبي معايير الاستدامة، بما في ذلك التغير البسيط غير المباشر في استخدام الأراضي؛
- يجب أن تحقق وحدات الانبعاثات انخفاضات إضافية في الانبعاثات، حقيقية ودائمة ويمكن التحقق منها، وأن تدعم التنمية المستدامة، مع استبعاد تلك التي لا يمكنها البرهنة على ذلك.

٦٠- وأشار المراقب عن التحالف الدولي للطيران المستدام إلى أن أنظار العالم قد تحولت، بعد اعتماد اتفاق باريس لعام ٢٠١٥، إلى الإيكو التي أصبحت مصداقيتها على المحك لتحقيق نتيجة ناجحة في الجمعية العمومية الحالية من حيث الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران العالمي. وشدد على أن هذه الفرصة، إذا ما أحسن استغلالها، ستشكل لحظة تاريخية، على نحو ما أشار إليه المتحدثون السابقون. ومشيراً إلى الفقرة ٢-١ من الوثيقة WP/206، نكّر المراقب بالاستنتاج الذي خلص إليه التحالف الدولي للطيران المستدام بأن "الوقت قد حان للإيكو لوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تلبي الهدف التي وضعته الإيكو لنفسها - الكربون المحايد اعتباراً من عام ٢٠٢٠ - بطريقة منصفة وشفافة وقابلة للإنفاذ؛ وتتسم بدرجة عالية من السلامة البيئية؛ وتوفر منبراً دائماً لتعزيز طموح الإيكو على مدى الوقت".

٦١- أما المراقب عن المجلس الدولي للمطارات (ACI)، فقد أعرب عن تأييده الكامل للوثيقة WP/153 التنقيح رقم (١)، التي عرض فيها اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) وجهات نظره بشأن تأثير الآلية العالمية للتعويض عن الكربون، فضلاً عن الوثيقة WP/155 التنقيح رقم (١) والوثيقة WP/413 التي تضمنت وجهات نظر المجلس الدولي للمطارات (ACI) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) واتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) على التوالي بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران العالمي والمشاركة الطوعية فيها. وشدد على أن قطاع الطيران كان يبدأ واحداً لصالح تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) باعتبارها الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران العالمي. وكان من دواعي سرور المراقب عن المجلس الدولي للمطارات الإعلان عن أن الاجتماع السادس والعشرين للجمعية العامة السنوية العالمية للمجلس الدولي للمطارات التي عُقدت يوم ٢٧/٩/٢٠١٦ قد أصدرت قراراً لدعم تنفيذ خطة كورسيا. وكان لدى المجلس الدولي للمطارات اعتقاداً راسخاً بأن خطة كورسيا تشكل أفضل وسيلة للمضي قدماً من أجل قطاع الطيران ككل. وكان قطاع المطارات يؤدي بالفعل دوره باستخدام برنامج اعتماد الكربون في المطارات، الذي اعترفت به الإيكاو واتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في شكل مذكرة تفاهم. وكان المجلس الدولي للمطارات قد قدم المزيد من التوضيحات بشأن مسؤولياته البيئية في ورقة المعلومات WP/429 التي قدمها بشأن مساهمة المطارات في حماية البيئة. ويتطلع المجلس الدولي للمطارات إلى مواصلة تعاونه مع الإيكاو ومع الجهات الأخرى المعنية في قطاع الطيران من أجل معالجة المسؤولية البيئية الجماعية. وفي الختام، أكد المراقب عن المجلس الدولي للمطارات مجدداً أن لدى قطاع الطيران الاستعداد والرغبة والقدرة على القيام بذلك.

٦٢- وتلخيصاً للمناقشات، أخذ رئيس اللجنة التنفيذية علماً بأن ٨٧ مندوباً قد أعربوا عن تأييدهم لمشروع القرار المتعلق بوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران الدولي على النحو الذي اقترحه المجلس في الوثيقة WP/52 التي رأى جميعهم أنها تعكس توازناً دقيقاً لمختلف وجهات نظر الدول وتشكل مجموعة حلول توفيقية مقبولة. بينما لم يوافق أربعة مندوبين على مشروع القرار، وكان هناك أربعة مندوبين آخرين متذبذبين بين الموافقة وعدم الموافقة، مع استناد قرارهم إلى التعديلات الممكن إدخالها على نصه. وأوضح أن هناك ٦٢ دولة قد أعربت حتى الآن عن اعترافها بالمشاركة طوعاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها.

٦٣- وأشار رئيس اللجنة التنفيذية إلى أن بعض الورقات المقدمّة في إطار البند ٢٢ من جدول الأعمال تقترح إدخال تعديلات على أحكام محددة من مشروع القرار المذكور أو نهجاً بديلاً. وإذا أوضح بأن بعض الورقات الأخرى شددت على أهمية بناء قدرات الدول ومساعدتها من أجل تنفيذ خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، فقد أكد على أن هناك أحكاماً محددة في مشروع القرار تتناول تلك الجوانب المتعلقة بالتنفيذ. وفي هذا الصدد، أشار رئيس اللجنة إلى ترحيب اللجنة بالوثيقة WP/248 التي أشار فيها البنك الدولي إلى اعترافه بتقديم الدعم لأنشطة بناء القدرات من أجل تنفيذ خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، مثل إنشاء نظام وسجلات الرصد والإبلاغ والتحقق.

٦٤- وفي معرض إشارة رئيس اللجنة التنفيذية إلى الطلب الذي قدّمته شيلي في الوثيقة WP/428 بأن تتاح لجميع الدول الأعضاء المعلومات ذات الصلة المتعلقة بالعمل الفني الذي ستقوم به لجنة حماية البيئة (CAEP) في المستقبل بشأن خطة كورسيا، وعلى وجه الخصوص، المعلومات المتعلقة بالرصد والإبلاغ والتحقق (MRV) وبمعايير وحدة الانبعاثات (EUC) وبالسجلات، فقد أوضح، على حد فهمه، أن المجلس قد قرر بالفعل أنه سيجري نشر المزيد من المعلومات عن التقدّم الذي أحرزته لجنة حماية البيئة بشأن العمل المذكور، وأن الأمانة العامة ستستكشف أفضل السبل لتسهيل أن تصبح جميع الدول المهتمة بالأمر مراقبين في لجنة حماية البيئة وترشيح خبرائها للمشاركة في الأعمال المتعلقة بخطة التعويض عن الكربون

وخفضه في مجال الطيران الدولي. وشدد على أنه نظراً لأن المسألة تتطوي على مسائل إدارية تتعلق بلجنة حماية البيئة، فلا ينبغي مناقشتها في الجمعية العمومية.

٦٥- وأخذ رئيس اللجنة التنفيذية علماً بأن اللجنة قد اعترفت بحجم العمل الذي أنجزه المجلس وفريقه الاستشاري لشؤون البيئة والفريق الرفيع المستوى والاجتماع الرفيع المستوى بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق واجتماع فريق أصدقاء الرئيس غير الرسمي فضلاً عن إسهامات الخبراء الفنية، وذلك قبل أن ينتهي المجلس من إعداد نص مشروع القرار الوارد في المرفق (ب) بالورقة WP/52. ومع ملاحظة أنه على النحو المبين في القسم ٢ من الوثيقة WP/52، كانت هناك بعض المسائل المعلقة التي لا يزال من الممكن النظر فيها بهدف تحسين ذلك النص، فقد حذر من أن إجراء أي تغييرات جذرية على النص يمكن أن يضر بتوازنه الدقيق وبمقبوليته كحزمة توفيقية. وأن التغييرات الوحيدة التي يمكن قبولها هي تلك التي لا تؤثر في الدعم الهائل الواسع النطاق الذي حظي به مشروع القرار. وأشار الرئيس إلى أنه ورئيس المجلس سيتشاوران بصورة غير رسمية مع بعض الدول ومجموعات الدول بشأن التحسينات التي يمكن إدخالها على نص مشروع القرار دون أن يكون لها تأثير في ذلك الدعم، وأنه في اجتماع لاحق للجنة التنفيذية (EX/10) يُقترح إدخال تغييرات محددة على نص مشروع القرار ينبغي أن تحظى بقبول عام. وناشد المندوبين أن يركزوا على المسائل الأساسية وأن يدعّموا إلى أقصى حد ممكن نص مشروع القرار بصيغته الواردة في المرفق (ب) بالوثيقة WP/52.

البند ١٦ من جدول الأعمال: أمن الطيران — السياسة العامة

اعتماد قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٣٠٩ (٢٠١٦)

٦٦- كان النظر في هذا البند من جدول الأعمال مسبقاً ببيانات أدلى بها عدة مندوبين والأمانة العامة للإيكاو بشأن الاعتماد بالإجماع لقرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٣٠٩ (٢٠١٦) بشأن الأخطار التي تهدد السلام والأمن الدوليين من جراء الأعمال الإرهابية: أمن الطيران الذي اتخذته مجلس الأمن في جلسته ٧٧٧٥ المعقودة في ٢٢/٩/٢٠١٦.

٦٧- ذكّر مندوب المملكة المتحدة بأن قرار مجلس الأمن رقم ٢٣٠٩ قد اتخذ برعاية مجموعة واسعة من الدول، وأن اعتماده كان بإجماع جميع أعضائه. وإذ أوضح بأن الأمانة العامة للإيكاو كانت حاضرة في الاجتماع الوزاري لإحاطة الاجتماع بدور الإيكاو وعملها بشأن التهديدات والمخاطر الأمنية في مجال الطيران المدني، فقد أشار إلى أنها ربما رغبت في عرض آرائها على اللجنة التنفيذية. وفي معرض الإشارة إلى أن القرار ٢٣٠٩ قد حدّد سيقاً مفيداً للمناقشات الدائرة، فقد أوضح مندوب المملكة المتحدة بأن ذلك أملت الحاجة إلى التصدي لتزايد التهديدات ضد الطيران جراء الأنشطة الإرهابية. وقد برهنت الأحداث في الآونة الأخيرة على أن الطيران لا يزال هدفاً يستقطب ويجذب الإرهابيين وأن هذا التهديد يمكن أن يتطور ليتسع نطاقه من حيث التغطية الجغرافية والأساليب المستخدمة. وقد تعتبر الهجمات الإرهابية الآن أكبر تهديداً لسلامة الطيران المدني الدولي وتميمته في المستقبل. وعلى هذا النحو، فإن هذه الهجمات هي تهديد لرخاء الدول ككل ولأمنها القومي، ولا توجد مناطق بمنأى عن الإرهابيين الذين ينشطون في البحث عن أضعف الروابط في المنظومة العالمية لأمن الطيران. ولذلك اجتمعت الدول في الأسبوع الماضي في مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة لتقر بالطابع الملح لهذه المسألة والتي تتطلب اهتماماً عاجلاً على أرفع المستويات سواء على الصعيد الوطني أو العالمي، وذلك باعتماد القرار ٢٣٠٩.

٦٨- واسترعى مندوب المملكة المتحدة الانتباه إلى نص القرار ٢٣٠٩ وإلى الزخم السياسي الذي خلفه، مؤكداً أن مجلس الأمن قد اعترف بوضوح بأن الإيكاو، باعتبارها وكالة متخصصة معنية تابعة للأمم المتحدة، لديها دور رئيسي في التصدي للتهديدات الإرهابية للطيران المدني الدولي. ودعا هذا القرار الدول إلى اتخاذ إجراءات سواء على الصعيد الوطني أو من خلال الإيكاو. واقترح بالتالي، في سياق مناقشة إطار الإيكاو واستراتيجيتها العالمية في مجال أمن الطيران للفترة الثلاثية

القادمة، أن تعترف اللجنة التنفيذية بالتحدي وتستفيد من الزخم والحراك السياسيين اللذين خلفهما القرار ٢٣٠٩. وأشار مندوب المملكة المتحدة إلى أنه من أحد الإجراءات التي يتعين على الإيكاو اتخاذها أن تضع خطة عالمية جديدة لأمن الطيران (GASeP) تخلف استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS) وتحل محلها، وذلك على النحو الذي اقترحه المجلس في الورقتين WP/14 و WP/15. ومن الضروري القيام بذلك بقدر من الاستعجال وبمشاركة وثيقة من جانب الدول. ويقدم الإطار العالمي الوارد في الورقة WP/15 طريقة إرشادية للمضي قدماً يمكن بناؤها وصقلها وتحسينها. غير أن مندوب المملكة المتحدة حذر من الإفراط في التركيز على الخطط والاستراتيجيات الأمنية، التي على الرغم من أهميتها، فإنها مجرد وسيلة وليست غاية. وفي سياق التأكيد على أن الخطط على الورق، في حد ذاتها، لن تحفظ سلامة المواطنين، فقد شدد على ضرورة الإبقاء على السياسات والقواعد القياسية قيد الاستعراض لمواجهة تطور التهديد. وأبرز مندوب المملكة المتحدة أن القضية الحقيقية، على النحو المعترف به في القرار ٢٣٠٩، تتمثل في الفجوة بين تطبيق خطة أمنية وبين تحقيق الأمن الفعال على أرض الواقع. وتلك هي أكبر قضية يتعين معالجتها خلال الفترة الثلاثية القادمة، على الصعيدين الوطني والعالمي، حيث تُبذل جهود لمكافحة التهديد الإرهابي المتزايد. وشدد على أنه لكي تكون الخطة العالمية لأمن الطيران ذات صلة وقادرة على التصدي للتحدي الذي يضعه للدول زعمائها السياسيون من خلال الأمم المتحدة، فإن تلك هي أهم قضية قبل كل شيء.

٦٩- وفي معرض الإشارة إلى تأييد دولته للقرار ٢٣٠٩، فقد أوضح مندوب نيوزيلندا الأهمية الحاسمة للوصلات الجوية لدولته، إذ أن أكثر من ٩٩٪ من الزائرين الدوليين لدولته يصلون إليها جواً، كما يجري نقل ما يقرب من ١٥٪ من صادراتها جواً. وبالتالي فإن أمن الطيران المدني الدولي يكتسي أهمية حيوية لنيوزيلندا. وقد اتخذ مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة بالفعل إجراءً للتصدي لسفر المقاتلين الإرهابيين الأجانب، بما في ذلك عن طريق تقييد استخدامهم للطائرات كوسيلة للنقل. غير أن الهجمات التي وقعت مؤخراً أظهرت أن الطيران لا يزال هدفاً جذاباً للإرهابيين، وأن التطورات التكنولوجية جعلت الكشف عن التهديدات الإرهابية للطيران أكثر صعوبة. ويجب على المجتمع الدولي أن يظل يقظاً لضمان استجابة القواعد القياسية الدولية لبيئة التهديد الدائمة التطور.

٧٠- نظراً لاجتماع مندوبي الدول الأعضاء في الإيكاو الآن في جمعيتهم العمومية التي تتعقد مرة كل ثلاث سنوات، فقد دعاهم مندوب نيوزيلندا إلى التفكير في وجهات النظر الجماعية لمجلس الأمن التابع للأمم المتحدة في مداولاتهم. وشدد على أن الإيكاو تظل المحفل الرئيسي لتحسين القواعد القياسية لأمن الطيران، وأنها جديرة بالدعم من جانب المجتمع الدولي. وتؤيد نيوزيلندا نهجاً لأمن الطيران يستند إلى المخاطر ويتلاءم مع الظروف المختلفة التي تكتسي أهمية خاصة من أجل الدول ذات القدرات المحدودة والأقل من حيث حجم المخاطر، بما في ذلك العديد من الدول الجزرية الصغيرة النامية في إقليم آسيا والمحيط الهادئ. وشدد مندوب نيوزيلندا على أنه من غير المنطقي أن ننتظر أن يكون لدى دولة جزرية صغيرة نامية نظم ونهوج أمن الطيران ذاتها التي لدى دولة متقدمة. وفي معرض التأكيد على أن الموافقة على القواعد القياسية ليس سوى خطوة أولى، فقد أشار إلى أن المهمة الأكثر صعوبة وأهمية تتمثل في ضمان تنفيذ القواعد القياسية بفعالية. وبالتالي فإن نيوزيلندا ترحب بالقرار ٢٣٠٩ الذي دعا إلى التعاون الدولي في التصدي للتهديدات للسلام والأمن الدوليين من جراء الأعمال الإرهابية، بما في ذلك توفير المساعدة الفنية.

٧١- وأوضح مندوب فرنسا أن دولته، كعضو دائم في مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، آزرّت بقوة القرار ٢٣٠٩ الذي أدان أعمال الإرهاب ضد الطيران المدني، وقدّمت دعماً الكامل للإيكاو في هذا المنحى. ولدى فرنسا إيمان راسخ بالعمل الحاسم الذي تضطلع به الإيكاو دائماً من أجل حماية أفضل للنقل الجوي مع ضمان تنميته واستدامته. وفي معرض الإشارة إلى أن مجلس الأمن قد أكد بموجب قراره ٢٣٠٩ دعمه للإيكاو وثقته فيها وفي أمينتها العامة وفي فريقها، فقد شدد مندوب فرنسا على أن الأمانة العامة ستجد فرنسا، كالمعتاد، إلى جانبها في إنجاز هذه المهمة المجزية على الرغم من صعوبتها.

٧٢- وفي إطار تقديم معلومات تكميلية، ذكّرت الأمانة العامة بأن رئيس مجلس الأمن، سفير نيوزيلندا، قد وجه إليها دعوة إلى الإدلاء بالإحاطة المذكورة يوم ٢٢/٩/٢٠١٦، التي تدرج ضمن إطار اتفاق عام ١٩٤٧ بين الإيكاو والأمم المتحدة، لا سيما المادة (٧): تقديم المساعدة إلى مجلس الأمن. وأشارت إلى أن الإيكاو كانت ضمن ٣٨ هيئة دولية في فرقة عمل الأمم المتحدة المعنية بتنفيذ مكافحة الإرهاب التي تدعم تنفيذ استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب. وقد تعلقت الإحاطة المقدّمة من الأمانة العامة إلى مجلس الأمن بما يلي: التهديدات والمخاطر الأمنية للطيران المدني؛ الدور القيادي للإيكاو من خلال وضع القواعد القياسية والتدقيق وتقديم المساعدة؛ أولويات وسياسات الإيكاو المتعلقة بأمن الطيران؛ أهمية تنسيق الجهود التي تبذلها جميع الكيانات التي تضطلع بمسؤوليات في مجال أمن الطيران على الصعيدين الوطني والدولي؛ ضرورة أن تواصل الإيكاو تقديم المساعدة إلى الدول من أجل تعزيز أمن الطيران ضمن إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وفي معرض التأكيد على أن مجلس الأمن قد تلقى إحاطتها بإيجابية، فقد أوضحت الأمانة العامة أنه من بين الأعضاء الخمسة عشر في مجلس الأمن، فقد أشاد بعمل الإيكاو كل من السيد بوريس جونسون — وزير الدولة للشؤون الخارجية وشؤون الكمنولث في المملكة المتحدة، والسيد جيه جونسون — وزير الأمن الداخلي في الولايات المتحدة، وسبعة وزراء آخرون وكذلك ممثلو دول أخرى. كما أوضح أعضاء مجلس الأمن في البيانات التي أدلوا بها أن الطيران المدني لا يزال هدفاً براقاً للإرهابيين، وأقروا بضرورة توطيد التعاون من أجل تعزيز الأمن باستمرار في جميع أنحاء الشبكة الجوية العالمية ضمن الإطار الذي توفره الإيكاو واتفاقية شيكاغو. كما أقروا بأهمية تبادل المعلومات والتعاون في مجال بناء القدرات والمساعدة الفنية.

٧٣- وفي اليوم ذاته، ٢٢/٩/٢٠١٦، اعتمد مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة بالإجماع القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) بشأن الأخطار التي تهدد السلام والأمن الدوليين من جراء الأعمال الإرهابية: أمن الطيران الذي دعا جميع الدول، ضمن جملة أمور أخرى، إلى: العمل في إطار الإيكاو لكفالة استعراض معاييرها الأمنية الدولية وتكييفها من أجل التصدي بفعالية للخطر الذي يشكله استهداف الإرهابيين للطيران المدني؛ وإلى تعزيز وتشجيع التطبيق الفعّال لقواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية الواردة في الملحق السابع عشر؛ وإلى مساعدة الإيكاو على مواصلة تعزيز برامج التدقيق وتنمية القدرات والتدريب من أجل دعم تنفيذ هذه القواعد والتوصيات الدولية. كما حث مجلس الأمن، بموجب هذا القرار، الدول القادرة على أن تساعد في مجال تنمية القدرات، بما في ذلك التدريب ونقل التكنولوجيا، من أجل تمكين الدول الأخرى من الوفاء بالتزاماتها بمقتضى هذا القرار. وحث جميع الدول على ضمان التعاون فيما بين إداراتها المحلية ووكالاتها وسائر كياناتها، وشجع على مواصلة التعاون الوثيق بين الإيكاو والمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب (CTED) بشأن تحديد الثغرات وأوجه الضعف المتصلة بأمن الطيران.

٧٤- تداولت وسائل الإعلام على نطاق واسع تلك الإحاطة التي أدلت بها الأمانة العامة للإيكاو، وكذلك اعتماد الاجتماع الوزاري لقرار مجلس الأمن ٢٣٠٩ (٢٠١٦) خلال الجزء الرفيع المستوى/القمة للجمعية العامة السنوية للأمم المتحدة.

٧٥- شددت الأمانة العامة على أن أحد الجوانب الهامة لعمل الإيكاو المتعلق بأمن الطيران ينطوي على تعبئة الإرادة السياسية من أجل تحسين القدرات الوطنية. وسينصب تركيز مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة على زيادة جهود المجتمع العالمي المتعلقة بأمن الطيران، وتشجيع المشاركة السياسية المكثفة من أجل التنفيذ الفعّال لقواعد الإيكاو القياسية في مجال أمن الطيران، فضلاً عن دعم تقديم الإيكاو للمساعدة الفنية إلى الدول المحتاجة.

٧٦- نتيجة لهذه الإعلانات لدعم قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، شرعت اللجنة التنفيذية في النظر في البند ١٦ من جدول الأعمال على أساس أربع ورقات عمل قدّمها المجلس: WP/14 [استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS)]؛ و WP/15 [إعداد خطة عالمية لأمن الطيران (GASeP)]؛ و WP/16 (البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران)؛ و WP/17 [معالجة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني].

الإطار العالمي

استراتيجية الإيكو الشاملة لأمن الطيران (ICASS)

٧٧- قدّمت الأمينة العامة ورقة العمل WP/14، التي حددت الإنجازات الرئيسية في إطار استراتيجية الإيكو الشاملة لأمن الطيران (ICASS)، وأوضحت أن بعض الأنشطة الرئيسية التي اضطلعت بها الإيكو في إطار كل مجال من مجالات التركيز الاستراتيجي. كما أقرت بأهمية الأخذ بعين الاعتبار للدروس القيّمة المستفادة من تنفيذ تلك الاستراتيجية الشاملة عند إعداد الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep). وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: (أ) الموافقة على مواصلة تنفيذ استراتيجية الإيكو الشاملة لأمن الطيران بوصفها استراتيجية المنظمة الأساسية لبرنامج أمن الطيران خلال الفترة الثلاثية المقبلة ٢٠١٧-٢٠١٩، إلى حين الموافقة على الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) التي ستحل عندئذ محل الاستراتيجية الشاملة المذكورة (ICASS)؛ (ب) حث الدول على الاستمرار في تقديم التبرعات من أجل الإسهام في تنفيذ برنامج عمل الإيكو في مجال أمن الطيران.

إعداد خطة عالمية لأمن الطيران (GASep)

٧٨- قدّمت الأمينة العامة بعد ذلك ورقة العمل WP/15 التي اقترحت فيها المجلس إعداد خطة عالمية لأمن الطيران (GASep) لتلبية احتياجات الدول والأقاليم فيما تبذله من جهود لتعزيز أمن الطيران، وذلك من خلال مجموعة من الأهداف والآجال المتفق عليها دولياً، وتوصي هذه الورقة بنقل الإطار المستقبلي لأمن الطيران من الاستراتيجية الشاملة لأمن الطيران التي تركز على الإيكو (ICASS) إلى نهج يحدد طموحات جميع الدول ومسؤولياتها. وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى ما يلي: (أ) تكليف المجلس بمواصلة إعداد الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) على أساس أهداف وآجال عالمية وواضحة وجماعية في مجال أمن الطيران، استناداً إلى مؤشرات ملموسة وقابلة للقياس؛ (ب) تكليف الأمانة العامة بالتشاور مع الدول الأعضاء لتحديد عناصر الخطة العالمية لأمن الطيران وتقييمها استناداً إلى المرفقات (أ) و(ب) و(ج) الواردة في الورقة WP/15؛ (ج) الموافقة على خريطة الطريق والجدول الزمني المقترحين على النحو الوارد في المرفق (د) من الورقة.

البيان الموحد بسياسات الإيكو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران

٧٩- بعد ذلك، في معرض تقديم الورقة WP/16 التي اقترحت فيها المجلس إدخال تعديلات على قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٥: البيان الموحد بسياسات الإيكو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران، أشارت الأمينة العامة إلى أن التعديلات المقترحة تعكس ما استجد من تطورات منذ الدورة ٣٨ للجمعية العمومية، وأنها تضمنت نصاً جديداً بشأن مسائل مثل: تمديد العمل باستراتيجية الإيكو الشاملة لأمن الطيران (ICASS) في الفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩ ريثما ينتهي الإعداد بالكامل للخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) والموافقة على تنفيذها؛ وتهديد المناطق المفتوحة للجمهور وخطر الهجمات ضدها، والهجمات الإلكترونية، وأوجه الضعف المحتملة لنظم الطائرات الموجهة عن بُعد. وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى اعتماد القرار المنقح بشأن البيان الموحد بسياسات الإيكو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران، على النحو الوارد في المرفق بالورقة WP/16.

أولويات السياسة الاستراتيجية للفترة الثلاثية القادمة

٨٠- قدّم مندوب الولايات المتحدة ورقة العمل WP/177 (ثقافة الأمن - تقييم مستوى تنفيذ البرامج الوطنية لأمن الطيران المدني). ولمّا كانت الدول الأعضاء في الإيكو تتحمل مسؤولية تلبية قواعد الإيكو القياسية المتعلقة بالأمن، وتواصل، في سبيل القيام بذلك، تقييم النظم لضمان تنفيذ التدابير الأمنية بشكل ملائم وفَعَال. ورأت الولايات المتحدة أنه ينبغي أن يكون

تزويد الدول بالأدوات اللازمة لإجراء تقييم داخلي لتنفيذ التدابير في إطار برامجها الوطنية المتعلقة بأمن الطيران واستتباب التحسينات في صدارة أولويات السياسة الأمنية للإيكاو لفترة الثلاثية القادمة. وبالإضافة إلى الاعتماد على نتائج التدقيق باستخدام برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) وكذلك نتائج التقييمات الأخرى التي تُجرى عن طريق مشاركات ثنائية وصناعية، ينبغي للدول أن تبني حصيلتها المعرفية وقدرتها على إجراء تقييمات ذاتية واستخدام المعلومات لمعالجة أوجه القصور ومواطن الضعف المنهجية. وبذلك يمكن للدول أن تصبح أكثر حنكة في التصدي للتهديدات المتطورة، الأمر الذي من شأنه أن يعزز خط الأساس الحالي لأمن الطيران العالمي.

٨١- وقد أبرزت الورقة WP/177 المذكورة استخدام الولايات المتحدة لتحليل الأسباب الجذرية كركيزة أساسية لتحديد ومعالجة مواطن الضعف في نظامها لأمن الطيران، واقترحت أن تولي الإيكاو أولوية لمثل هذه الأساليب التحليلية في خططها الاستراتيجية لأمن الطيران، فضلاً عن وضع إرشادات وبرامج تدريبية على إجراء التقييمات الذاتية. ودعت الولايات المتحدة الجمعية العمومية إلى اعتماد الإجراءات السبعة المقترحة في ورقتها، والتزمت بتبادل أفضل ممارساتها مع الإيكاو دعماً لمجهودها من أجل توفير الأدوات التي من شأنها أن تساعد الدول الأعضاء على تلبية قواعد الإيكاو القياسية المتعلقة بالأمن.

٨٢- وفي ختام مداخلته، أعرب مندوب الولايات المتحدة عن تأييده القوي للورقة WP/98 التي قدّمتها الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، ولما ورد فيها من توصيات.

٨٣- وقدّم مندوب فرنسا الورقة WP/98 (الأولويات في مجال أمن الطيران)، التي قدّمتها سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC). ونظراً لأن التهديد الإرهابي ضد الطيران المدني كان في أوجه، لا سيما فيما يتعلق بالمنطقة المفتوحة للجمهور في المطارات، فقد أبرز المشاركون في تقديم الورقة أربع أولويات للتصدي لهذا التهديد العالمي: كان على رأس هذه الأولويات التنفيذ الفعال والمستدام للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر التي تشكل أمراً أساسياً، ليس من أجل أمن عمليات النقل الجوي فحسب، بل لكسب ثقة الجمهور وتعزيز قدرة المشغلين على حماية المواطنين والركاب أيضاً. كما أنها شرط مسبق لمناغمة تدابير الأمن الدولية وشرط مسبق للاعتراف المتبادل من جانب الدول بتكافؤ التدابير الأمنية التي تتخذها كل منها.

٨٤- وجاء موضوع التعاون الدولي في تقييم التهديدات في المرتبة الثانية من حيث الأولويات. وهذا التعاون أمر أساسي لضمان فهم التهديد والتصدي له بفعالية وكفاءة، وضمان أن تكون التدابير المتخذة متناسبة وواقعية. وتمثلت الأولوية الثالثة في بناء القدرات. وحتى الآن، جاءت النتائج الملموسة لمبادرات بناء القدرات مختلطة نوعاً ما من حيث الفعالية على أرض الواقع، مع تمكن بعض الدول من رفع مستوى أمثالها بشكل كبير للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر، بينما لم يحرز بعضها الآخر أي تقدم أو القليل منه. وكان من الضروري على كل الكيانات المعنية بذل المزيد من العمل لتحسين فعالية ما تتخذه من تدابير. أما الأولوية الرابعة، فكانت الاضطلاع بعملية التدقيق بفعالية. إذ أنه ينبغي أن يكون الغرض من برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) إعطاء صورة موثوق بها عن الوضع المتعلق بتنفيذ التدابير الأمنية على أرض الواقع، وينبغي أن يكون ذلك من النواتج الأساسية ضمن عملية التدقيق باستخدام ذلك البرنامج. كما ينبغي استعراض نطاق ومستوى التنفيذ نتيجة لإتاحة المزيد من المعلومات الموثوقة الناشئة عن عمليات التدقيق الدولية، وكانت عمليات التفتيش ضرورية لبناء الثقة في صلادة منظومة أمن الطيران لدى الدول.

٨٥- ودعا المشاركون في تقديم الورقة WP/98 الجمعية العمومية، عند تحديث قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٥ إلى ما يلي: (أ) إعادة تأكيد مسؤولية الدول الأعضاء عن تنفيذ تدابير فعّالة لأمن الطيران داخل أراضيها، مع مراعاة تطور أشكال التهديد؛ (ب) حتّى جميع الدول الأعضاء على التنفيذ بشكل كامل ومستدام للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر وكذلك الأحكام الأمنية الواردة في الملحق التاسع، إلى جانب القيام على سبيل الاستعجال بسد أي ثغرات؛ (ج)

حث الأمانة العامة للإيكاو ودولها الأعضاء والمنظمات الإقليمية وشركاء قطاع الطيران وجميع الأطراف المعنية الأخرى على العمل التعاوني من أجل تحسين فعالية واستدامة أنشطة بناء القدرات؛ (د) أن تطلب إلى الأمانة العامة للإيكاو أن تستعرض نطاق وأساليب برنامج الإيكاو الحالي لتدقيق أمن الطيران لضمان تمثيله لوسائل موثوق بها للتأكيد للدول الأعضاء وقطاع الطيران والركاب أن تنفيذ تدابير أمن الطيران يسير بفعالية على أرض الواقع.

الأمن الإلكتروني

٨٦- قدّمت الأمانة العامة بعد ذلك الورقة WP/17، التي اقترح فيها المجلس مشروع قرار للجمعية العمومية لمعالجة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني، جرى إعداده من أجل التصدي للتهديد الذي تشكله الهجمات الإلكترونية والحوادث الإلكترونية من خلال نهج أفقي شامل وفعال. وتتمثل أهدافه في إعادة تأكيد الأهمية الملحة لحماية نظم البنية الأساسية الحيوية لمنظومة الطيران المدني وبياناتها ضد التهديدات الإلكترونية، والحصول على التزام عالمي بالعمل من جانب الإيكاو ودولها الأعضاء والجهات المعنية في قطاع الطيران، بغية العمل بشكل تعاوني ومنهجي على معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني، وتخفيف حدة التهديدات والمخاطر المرتبطة به. وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى اعتماد مشروع القرار على النحو المنصوص عليه في المرفق بالورقة WP/17.

٨٧- وقد لوحظ أن ورقة العمل WP/236 (تنسيق عمل الأمن الإلكتروني) التي قدّمتها المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCALA) فيما يتعلق بهذا الموضوع قد أزيلت من ترتيب الأعمال لهذا الاجتماع الحالي نظراً لتفقيحها، ومن ثم عرضها على اللجنة الفنية بدلاً من اللجنة التنفيذية للنظر فيها.

٨٨- عرض مندوب سنغافورة الورقة WP/175 التي شارك في تقديمها الثلاث وعشرون دولة التالية: الأرجنتين وبلجيكا وفرنسا وغيانا وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وناميبيا وناورو ونيبال وهولندا ونيجيريا وجمهورية مولدوفا والاتحاد الروسي وسانت لوسيا والمملكة العربية السعودية والسنغال وسيراليون وسنغافورة وجنوب أفريقيا وسويسرا وجمهورية مقدونيا البوغسلافية السابقة وترينيداد وتوباغو والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة. ونظراً لأن التهديدات الإلكترونية ضد الطيران المدني تشكل شاعلاً كبيراً لجميع الأطراف المعنية على نطاق العالم، فكان من الضروري أن تتعاون الإيكاو وسلطات أمن الطيران وقطاع الطيران وغيرهم من الأطراف المعنية في مجال الطيران المدني من أجل إذكاء الوعي بالتهديدات ووضع سياسات ونهج وتدابير عملية ومستدامة، بما في ذلك في مجال التدريب وبناء القدرات للحماية ضد التهديدات والتخفيف من أثرها. ونظراً للترابط المتبادل فيما بين مختلف أجزاء النظام البيئي العالمي للطيران المدني، كان من الضروري التنسيق فيما بينها بشكل وثيق للتصدي لتلك التحديات. وقد أوصت تلك الدول الثلاث وعشرين بنهج يتماشى مع النهج المطروح في أوراق أخرى، لا سيما ما ورد في الورقة WP/17 (المجلس) والورقة WP/99 (التفقيح رقم ١) (الولايات المتحدة الأمريكية وسلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول).

٨٩- دُعيت الجمعية العمومية في الورقة WP/175 إلى القيام بما يلي: أن تأخذ علماً بفحوى الورقة، لاسيما التدابير التي يمكن أن يتخذها كل من واضعي التنظيمات والجهات المعنية لمعالجة التهديدات الإلكترونية التي تواجه عمليات الطيران المدني؛ وأن تحث الإيكاو على إعداد إطار عالمي للأمن الإلكتروني للجهات المعنية في الطيران المدني؛ وأن تحدد جهة داخل الإيكاو للعمل على إعداد هذا الإطار العالمي وللتنسيق مع الهيئات المعنية الأخرى في الإيكاو والجهات المعنية الأخرى.

٩٠- قدّم مندوب سلوفاكيا الورقة WP/99 (التفقيح رقم ١) بشأن تحصين الطيران المدني من التهديدات الإلكترونية، وهي ورقة مقدّمة من الولايات المتحدة الأمريكية وسلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه

والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول). ونظراً لأن تعرض الطيران المدني باستمرار لتهديدات جديدة وتهديدات إلكترونية يشكل خطراً متزايداً يهدد سلامة عمليات الطيران المدني وأمنها وكفاءتها، فكان من الضروري العمل معاً من أجل معالجة المخاطر الإلكترونية فضلاً عن التصدي للهجمات الإلكترونية. وكانت تلك قضية عالمية تتطلب استجابة عالمية. كما كان من الضروري التغلب على تجاهل المسألة والمبادرة إلى معالجة المخاطر الإلكترونية بطريقة أكثر توحداً واتساقاً وشمولاً من أجل حماية منظومة الطيران بأكملها. وقد أعرب مندوب سلوفاكيا عن سروره لملاحظة دعوة العديد من الدول الأخرى في ورقاتها إلى اتباع النهج الشامل ذاته، لا سيما في الورقة WP/175 التي قدّمها مندوب سنغافورة وحظت بدعم كامل من جميع المشاركين في رعاية الورقة WP/99 التتقيح رقم (١).

٩١- وأبرزت الورقة WP/99 التتقيح رقم (١) ضرورة أن تعي جميع الدول مخاطر الأمن الإلكتروني وأن تعالجها بطريقة متسقة ومنهجية. كما شددت على أنه يمكن إذكاء الوعي العالمي بالتهديدات الإلكترونية وبأوجه الضعف في قطاع الطيران عن طريق تكييف العمليات القائمة، على سبيل المثال من خلال تنفيذ التدريب المخصص لجميع أصحاب المصلحة. بالإضافة إلى التبادل الآمن للمعلومات عن أي حادث إلكتروني أو أوجه ضعف أو تهديدات إلكترونية، أو الاتجاهات أو الأنماط في هذا الصدد. فذلك أمر أساسي من أجل تعزيز الفهم بشكل أفضل للمخاطر الإلكترونية القائمة. وعلاوة على ذلك، فإنه ينبغي تعزيز "نهج الإدارة المشتركة للمخاطر الإلكترونية في مجال الطيران". كما ينبغي أن تحدد الإيكاو مبادئ مشتركة لتقييم المخاطر الإلكترونية، فضلاً عن أساليب تحديد وتقييم تلك المخاطر وتخفيفها. إذ أنه من شأن مثل هذه الإرشادات أن تسهل تحديد التهديدات ومواطن الضعف، وأن تدعم تقييم المخاطر الإلكترونية وتوفير أدوات للتخفيف من حدتها.

٩٢- وقد دعت الورقة WP/99 التتقيح رقم (١) الجمعية العمومية إلى ما يلي: (أ) أن تطلب بأن تتناول الإيكاو بشكل شامل مسألة تحسين مجال الطيران المدني من التهديدات الإلكترونية؛ (ب) أن تطلب إلى الإيكاو والدول المتعاقدة فيها تعزيز التوعية بالتهديدات ونقاط الضعف الإلكترونية في مجال الطيران المدني لاسيما من خلال تحديد البُعد الخاص بتحسين الشبكة الإلكترونية ضمن الإجراءات والأنشطة ذات الصلة مثل تصميم النظم والإجراءات في إطار إدارة الحركة الجوية وإدارة السلامة وأمن الطيران؛ (ج) أن تطلب إلى الإيكاو بأن تُيسر تبادل المعلومات بطريقة مأمونة بين الدول والجهات المعنية بشأن التهديدات ونقاط الضعف الإلكترونية واتخاذ التدابير المضادة؛ (د) أن تطلب إلى الإيكاو بأن تنظر في اتخاذ ما يلزم من خطوات من أجل وضع مبادئ توجيهية لإدارة التهديدات ونقاط الضعف الإلكترونية الراهنة والمقبلة، بدءاً من تحديد التهديدات إلى اتخاذ التدابير المضادة مع مراعاة التدابير التي تتخذها الدول حالياً في هذا الشأن والمعايير المتبعة في قطاع الطيران؛ (هـ) أن تطلب إلى الإيكاو تكليف أفرقة الخبراء ومجموعات الخبراء الحالية بالعمل، كلما دعت الحاجة إلى ذلك، على مراعاة هذه المبادئ التوجيهية عند الاضطلاع بأنشطتها.

٩٣- في معرض تقديم الورقة WP/187 (الاستراتيجية الدفاعية للأمن الإلكتروني)، شدد المراقب عن منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (كانزو) على أن الأمن الإلكتروني يشكل شاغلاً متزايداً، ليس في مجال قطاع الطيران المدني فحسب، بل في القطاعات الأخرى أيضاً على نطاق العالم. وفي قطاع الطيران، فنظراً لتزايد الاعتماد على تكنولوجيا المعلومات في نظم إدارة الحركة الجوية وأنظمة الطائرات وأنظمة إدارة المطارات وأنظمة الحجز ونظم معلومات الطيران... الخ. فمن الممكن أن تتأثر هذه الأنظمة والنظم بالتهديدات الإلكترونية. ولهذا السبب، فقد دُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: (أ) النظر في مضمون الورقة WP/187 وتأييدها والاعتراف بأهميتها وبتأثيرها المحتمل في الطيران المدني؛ (ب) الموافقة على أن تضع الإيكاو استراتيجية جديدة للأمن الإلكتروني (الإلكتروني) في مجال الطيران كجزء من إطار الموضوعات المتعلقة بأمن الطيران وإصدار إرشادات بهدف موازنة المبادرات الحالية على الصعيدين الإقليمي والوطني؛ (ج) توصية الدول الأعضاء بتركيز اهتمامها على نقاط الضعف في المنظومات والشبكات بدلاً من التركيز على التهديدات، والنظر في الآثار

المرتبة على قطاع الطيران المدني بأكمله؛ (د) التوصية بتعيين منتدى لشركات الطيران لتبادل أفضل الممارسات داخل بيئة آمنة/موثوقة بحيث تكون هناك مشاركة للأدوات والتقنيات الفعالة التي تعزز الأمن ضمن التكنولوجيا الحالية والمستقبلية؛ (هـ) توصية الدول الأعضاء باستعراض المبادرات الأخيرة المقدمة خلال الاجتماع السابع والعشرين لفريق خبراء أمن الطيران (AVSECP/27، مارس ٢٠١٦) من أجل الارتقاء بالتوصيتين ١-٨-٤ و ٢-٨-٤ من الملحق السابع عشر إلى مستوى القواعد القياسية؛ (و) الإحاطة علماً بلديليل تقييم الأمن الإلكتروني والمخاطر الإلكترونية الصادر عن كانزو. واختتم المراقب عن كانزو بالإعراب عن تأييده للورقتين WP/99 و WP/175، اللتين طلبتا أيضاً أن تتبع الإيكاو نهجاً نشطاً في معالجة مسألة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني.

٩٤- وقد لوحظ تقديم ورقات المعلومات التالية: الورقة WP/337 (الجهود التنظيمية لمراعاة الأمن الإلكتروني في ترخيص الطائرات) التي قدّمتها الولايات المتحدة؛ والورقة WP/415 [الدعم الأوروبي لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB)] التي قدّمتها سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)؛ والورقة WP/446 (التقدم الذي أحرزته الجمهورية الدومينيكية في القضايا المتعلقة بأمن الطيران المدني) التي قدّمتها الجمهورية الدومينيكية.

أمن المنطقة المفتوحة للجمهور

٩٥- قدّم مندوب الاتحاد الروسي الورقة WP/310 (التدابير الأمنية لحماية المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات)، وأبرز فيها تصاعد عدد وخطورة الأعمال الإرهابية التي يرتكبها الانتحاريون في المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات، مستشهداً، على سبيل المثال، بذلك الهجوم الإرهابي ضد مطاري بروكسل وإسطنبول الدوليين في مارس ويوليو ٢٠١٦ على التوالي، وفي مطار موسكو الدولي في يناير ٢٠١١. ولا يمكن ضمان سلامة وأمن النقل الجوي والركاب إلا في وجود نظام أمن واضح وسلس يشمل المناطق المفتوحة للجمهور في المطار. وقد قدّم الاتحاد الروسي شروطاً إلزامية في تشريعاته الوطنية من أجل إجراء الفحص الأولي لجميع الأشخاص ولأمورهم الشخصية في محطات الركاب. وقد جُهزت مداخل مباني المطارات بأجهزة كشف أمني تعمل على مدار الساعة باستخدام الأشعة السينية ومعدات تقنية متطورة أخرى. ومن أجل زيادة مستوى الحد من المخاطر ومنع ارتكاب أفعال تدخل غير مشروع محتملة ضد الطيران المدني الدولي، أجرى الاتحاد الروسي أيضاً تصنيفاً لمطاراته وتقييماً لمواطنيها ضعفاً فضلاً عن اعتماد سلطات الطيران لديه لخطط أمن مطارات تتضمن تحديد المناطق المفتوحة للجمهور ووضع مجموعة من التدابير المتصلة بالأمن الفني والمادي. وأعرب عن تأييد الاتحاد الروسي للارتقاء المقترح بالتوصيتين ١-٨-٤ و ٢-٨-٤ من الملحق السابع عشر إلى مستوى القواعد القياسية، وهو ما كان المجلس قد قرّر مؤخراً إدراجه في مشروع التعديل رقم (١٥) على الملحق السابع عشر وتعميمه على الدول للإدلاء بتعليقاتها وآرائها لينظر فيها المجلس قبل اعتمادها (انظر الورقة C-WP/14499؛ ٣/٢٠٨؛ كتاب المنظمة AS 8/2.1-16/58 Confidential المؤرخ في ٢٠١٦/٦/٨) و(انظر الورقة WP/310 الفقرة ٢-٧).

٩٦- دُعيت الجمعية العامة في الورقة WP/310 إلى ما يلي: (أ) أن تأخذ علماً بالمعلومات الواردة في الورقة؛ (ب) أن تدعم الارتقاء المقترح إلى مستوى القواعد القياسية في الملحق السابع عشر بالتوصيتين ١-٨-٤ و ٢-٨-٤ المتعلقةين بأمن المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات؛ (ج) الموافقة على اعتماد قاعدة قياسية جديدة مقترحة (٣-٨-٤) تنص على تجهيز المداخل إلى المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات بتجهيزات خاصة لإجراء الكشف الأمني الأولي على جميع الأشخاص الذين يدخلون إلى مباني المطار، وذلك على النحو المنصوص عليه في المرفق بالورقة؛ (د) التأكيد على ضرورة تطوير الإرشادات بشأن أمن المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات بهدف إدراجها في دليل أمن الطيران (الوثيقة Doc 8973-Restricted)، مع مراعاة خبرة الاتحاد الروسي في هذا المجال.

٩٧- قَدَّم المراقب عن المجلس الدولي للمطارات الوثيقة WP/198 بشأن السياسات المتعلقة بالأمن في المنطقة المفتوحة للجمهور بالمطارات، التي من شأنها أن تساعد على شرح التغيير الذي سيفترحه لاحقاً (EX/5) على منطوق البند ٧ (ي) من المرفق (ج) بالبيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران (انظر المرفق بالورقة WP/16). وفي معرض تأكيده مجدداً على أن أمن المناطق العامة في المطارات، لا داخل المناطق المقيدة أمنياً، أصبح أمراً ذا أولوية متزايدة بعد الهجمتين الإرهابيتين على مطاري بروكسل وإسطنبول الدوليين. وقد جمع المجلس الدولي للمطارات آراء أعضائه فيما يتعلق بالتنفيذ العملي للتدابير والشواغل الأمنية المتعلقة بالمنطقة المفتوحة للجمهور وطرق التصدي المحتملة لمثل هذه الأحداث. وعلى وجه الخصوص، فقد اعتبر المجلس الدولي للمطارات أن توقيع الكشف الأمني على جميع الركاب عند دخول محطات الركاب بالمطارات قد نقل الهدف بدلاً من تأمينه، وقد يخلق في الواقع صقلاً وحشوداً جديدة من المنتظرين، بينما لم يكن هناك أي دليل على أن ذلك من شأنه أن يمنع هجوماً أو أن يشكل رادعاً فعالاً. وكان من رأي المجلس الدولي للمطارات أن القاعدتين القياسيتين الجديتين المقترح إدراجهما في التعديل ١٥ على الملحق السابع عشر فيما يتعلق بأمن المنطقة المفتوحة للجمهور مناسبتين لأنهما تتيحان اتباع نهج قائم على المخاطر، بيد أنه يلزم تكميلهما بإرشادات واضحة تحدد مجموعة من الخيارات المرنة لتدابير تهدف إلى تعزيز الأمن على النحو الذي يمليه وضع التهديد. وقد أيد المجلس الدولي للمطارات الإجراءات التي تتخذها الإيكاو في هذا الصدد والسياسة المقترحة في هذا البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران، المرفق بالورقة WP/16. غير أن هناك حاجة إلى ما يلي: وجود فهم واضح بين الدول والمطارات بشأن الأدوار والمسؤوليات ونطاق التدابير؛ وتحسين تبادل المعلومات والاستشارات بين الوكالات ومع مشغلي المطارات؛ وتوفير الدول لموارد كافية للقيام بدوريات حراسة مرئية وفعالة في المناطق المفتوحة للجمهور بالمطارات؛ ووضوح الرسائل الموجّهة للدول لضمان عدم تفسير أمن المناطق المفتوحة للجمهور بالمطارات على أنه مجرد كشف أمني إضافي.

٩٨- دُعيت الجمعية العمومية في الورقة WP/198 إلى القيام بما يلي: (أ) أن تلاحظ تقرير المجلس الدولي للمطارات بشأن أفضل الممارسات والسياسات المتعلقة بأمن المنطقة المفتوحة للجمهور؛ (ب) دعوة الدول إلى مواصلة العمل مع المطارات على التحديد بوضوح للمسؤوليات والمساءلة ونطاق التدابير؛ (ج) دعوة الإيكاو إلى تطوير مزيد من الإرشادات التي تحدد بوضوح النطاق الموصى به لأمن المناطق المفتوحة للجمهور بالمطارات إلى جانب التدابير المناسبة، وإبراز هذه الإرشادات للدول من خلال كتب المنظمة إلى الدول أو أي آليات أخرى؛ (د) دعوة الإيكاو إلى استعراض البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران (انظر المرفق بالورقة WP/16) في ضوء النقاط التي قَدَّمها المجلس الدولي للمطارات في الورقة WP/198؛ (هـ) توجيه المجلس لإدراج سياسات مناسبة بشأن أمن المطارات في إطار الخطة العالمية المتوخاة لأمن الطيران (GASep) المقترحة في الورقة WP/15. وفي الختام، قَدَّم المراقب عن المجلس الدولي للمطارات الدعم الكامل من المجلس الدولي للمطارات لوضع الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep).

الملحق السابع عشر وما يتصل به من مواد توجيهية

٩٩- قَدَّم مندوب الهند الورقة WP/219 بشأن سد الثغرات بين أسئلة البروتوكول لبرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) ولوائح/إرشادات أمن الطيران. وقد لوحظ خلال التدقيق الذي أُجري مؤخراً للهند باستخدام برنامج USAP-CMA أن الأساس الذي استندت إليه بعض أسئلة البروتوكول لم يكن واضحاً من حيث القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر. ومع الأهمية البالغة لمعظم أسئلة البروتوكول، فقد كان بعضها يتعلق بمجالات لم تتوصل فيها الإيكاو بعد إلى موقف أو توافق في الآراء. وقد حاولت هذه الورقة (WP/219) سد الثغرات بين أسئلة البروتوكول وبين اللوائح/الإرشادات من خلال التوصية بإدخال أربعة قواعد وتوصيات دولية جديدة، إلى جانب حذف أسئلة البروتوكول المتعلقة بحرس الأمن على متن الطائرات نظراً لعدم التوصل بعد إلى توافق في الآراء في هذا الصدد. وقد

دُعيت الجمعية العمومية إلى ملاحظة المعلومات الواردة في الورقة WP/219 والنظر في التوصيات التي قدّمها الهند على النحو المبين في الجزء الثاني منها.

١٠٠- قدّم مندوب الاتحاد الروسي الورقة WP/311 التي تضمنت اقتراحاً باستخدام أنظمة التسجيل بالفيديو لأغراض المراقبة على متن طائرات الركاب ومواقع وقوف الطائرات كوسيلة لضمان الرصد الموضوعي من أجل منع حدوث أفعال تدخل غير مشروع ضد الطيران المدني الدولي والتحقيق فيها. وأشار إلى أن الأحكام الحالية الواردة في الجزء الأول - النقل الجوي التجاري الدولي - الطائرات من الملحق السادس - تشغيل الطائرات، تتضمن بالفعل أحكاماً تنظم استخدام وسائل مختلفة لضمان الرصد الموضوعي على متن الطائرات، مثل استخدام مسجلات الصور على متن الطائرة (AIR) ونظم تسجيل الصور على متن الطائرة (AIRS) داخل مقصورة القيادة، فضلاً عن نظم المراقبة بالفيديو خارج مقصورة القيادة من أجل الحماية من الأفراد الذين يتصرفون بشكل مريب من شأنه أن يشكل تهديداً محتملاً. فاستخدام نظم التسجيل من أجل الرصد الموضوعي (المراقبة بالفيديو) على متن الطائرات، على الأرض وأثناء الرحلة، من شأنه أن يوفر رصد الأوضاع الأمنية وأن يعزز بشكل كبير فعالية التدابير الأمنية، لا سيما من حيث منع أفعال التدخل غير المشروع والتحقيق فيها. وعلاوة على ذلك، فإذا جرى رصد مناطق تسجيل الركاب، سيكون من الممكن مراقبة أنماط السلوك التخريبي/غير المنضبط ومنعها. وكان من المستحسن النظر في تركيب نظم مراقبة بالفيديو داخل الطائرات، بما في مقصورة الركاب، من أجل تسجيل حركة أعضاء الطاقم والركاب أثناء الرحلة، بما في ذلك الركاب المشاغبين/غير المنضبطين والأفراد خبيثو النوايا. كما أن نظم المراقبة الموضوعية يمكنها أيضاً رصد أفعال الموظفين من جميع أجهزة خدمات المطار المشاركة في نظام الخدمة، سواء على الأرض أو داخل مقصورة الطائرة.

١٠١- وقد دُعيت الجمعية العمومية في الورقة WP/311 إلى القيام بما يلي: (أ) الإحاطة علماً بمحتويات الورقة WP/311؛ (ب) تكليف مجلس الإيكاو بالنظر في أهمية وضع شروط لإدراجها في الملحق السابع عشر والإرشادات التي يتعين إدراجها في "دليل أمن الطيران" (الوثيقة Doc 8973-Restricted) المتعلقة بتجهيز الطائرات ومواقع وقوفها بنظم التسجيل بالفيديو لأغراض المراقبة من أجل منع أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي والتحقيق فيها.

١٠٢- وقدّم مندوب الاتحاد الروسي بعد ذلك الورقة WP/312 التي أوجزت ملامح التدابير التنظيمية الإضافية في مجال أمن الطيران التي يجري تنفيذها في دولته لتحسين مستوى أمن مرافق البنى الأساسية للنقل ومركبات النقل الجوي في مواجهة التهديد المستمر من أفعال التدخل غير المشروع بما في ذلك العمليات الإرهابية. ودُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: (أ) الإحاطة علماً بمحتوى الورقة WP/312؛ (ب) تكليف المجلس بما يلي: (١) حث الدول الأعضاء في الإيكاو على اتخاذ تدابير لزيادة تعزيز تبادل المعلومات في مجال أمن الطيران، (٢) ضمان أن تأخذ الوثائق التوجيهية بعين الاعتبار تجربة الاتحاد الروسي المتعلقة بتعيين فئات المرافق والمركبات، وإجراء تقييمات لنقاط ضعفها وخطط أمن الطيران المتعلقة بها، فضلاً عن التدريب المهني لقوات أمن الطيران.

التدابير الرامية إلى التخفيف من التهديدات من الداخل

١٠٣- في معرض تقديم الورقة WP/180 (الاستراتيجيات العالمية لمواجهة التهديدات من الداخل)، أكد مندوب الولايات المتحدة الأمريكية أن القصد من الضوابط الأمنية هو منع الهجمات من الداخل بشكل كبير أو إحباطها عند إساءة استغلال المطلعين على مواطن الأمور لتلك الضوابط الأمنية كما أظهرت الأحداث المأساوية التي وقعت في الآونة الأخيرة. وباعتبارها الكيان المكلف بحماية الطيران، كان من الضروري للجمعية العمومية أن تعي طبيعة التهديدات من الداخل والاعتراف بأن التدابير المضادة التقليدية قد لا تكون فعّالة في معالجتها. ومن أجل منع وتحديد المهاجمين المستقبليين وحماية منظومة الطيران العالمية، يجب أولاً الإقرار بمواطن الضعف الحرجة ومن ثم التصرف إزاءها. ومن الضروري فهم طبيعة

التهديدات من الداخل بشكل أفضل، كما ينبغي تنفيذ الأدوات والقدرات المناسبين للتخفيف من هذه المخاطر. وقد اقترحت الورقة WP/180 أن تواصل الإيكاو الاعتماد على مساهمات الدول الأعضاء للاستفادة من جهودها ومن جهود مختلف الهيئات العاملة بما يؤدي إلى فهم أكبر لنطاق التهديدات من الداخل وما تتفرد به من مواطن ضعف مقترنة بها. وعلى نحو ما أشارت إليه الورقة، فقد ظلت الولايات المتحدة ملتزمة بتقاسم أفضل الممارسات مع الإيكاو وشركائها من أجل التخفيف من حدة مواطن الضعف الداخلية. وأقرت بأن الدول الأعضاء الأخرى قد حددت تدابير مضادة فعّالة، وشجعت تلك الدول على المشاركة بنشاط في الحوار والإسهام بأدواتها وأفكارها في عمل الإيكاو في هذا المجال.

١٠٤- وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى الإحاطة علماً بالإجراءات المقترحة في الورقة WP/180، وإيلاء اهتمام خاص للفقرة الإجرائية (ب) بشأن تجسيد مفهوم التهديدات من الداخل في الوثائق التي تحدد أولويات الإيكاو الاستراتيجية للفترة الثلاثية القادمة، بما في ذلك الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) من أجل ضمان تخصيص الموارد على النحو الواجب لتعزيز القدرة على مواجهة التهديدات من الداخل على الصعيد العالمي. وفي الختام، أعرب مندوب الولايات المتحدة عن دعم الورقة WP/145 (اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك)) والتوصيات الواردة فيها، وأبدى تعهد دولته بدعم العمل المقترح.

١٠٥- قدم المراقب عن اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) الورقة WP/145 بالنيابة عن ٥٤ دولة أفريقية. وقد أبرزت هذه الورقة ضرورة التخفيف من التهديدات الجديدة والناشئة ضد الطيران المدني بشكل استباقي من أجل استعادة ثقة الجمهور العام فيما يتعلق بسلامة النقل الجوي العالمي وأمنه. وقد رأت الدول الأفريقية أنه يمكن تحقيق ذلك من خلال جملة أمور تتضمن ما يلي: تعزيز القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر؛ تحديث الإرشادات ذات الصلة؛ وتعزيز بناء القدرات من أجل أن يكون التنفيذ فعّال ومستدام. وبينما كان الغرض من التعديل ١٥ للملحق السابع عشر هو مواجهة هذه التحديات، كان من الضروري التعجيل بتنفيذه من أجل ضمان التخفيف الكافي في الوقت المناسب من التهديدات الجديدة والناشئة المذكورة في ورقة. وسيكون من الضروري أيضاً تحديث الإرشادات الفنية الحالية لتمكين الدول من التخفيف بشكل استباقي من مثل هذه التهديدات، بما في ذلك التحديات الأمنية التي تواجه المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات. ودُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: (أ) حثّ المجلس على التعجيل باعتماد القواعد والتوصيات الدولية الجديدة في مجال أمن الطيران المتعلقة بالتخفيف من التهديدات الجديدة والناشئة، بما في ذلك التهديدات التي تواجه المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات والتهديدات من الداخل؛ (ب) حثّ المجلس على إعداد أو تحديث المواد الإرشادية ذات الصلة؛ (ج) أن تطلب إلى الإيكاو تطوير بناء القدرات للتخفيف من حدة هذه التهديدات الجديدة والناشئة.

١٠٦- وافقت اللجنة التنفيذية على استئناف النظر في البند ١٦ من جدول الأعمال في جلستها التالية.

١٠٧- رُفعت الجلسة في الساعة ١٧,٠٠.

محضر الجلسة الخامسة

(الجمعة، ٣٠ سبتمبر ٢٠١٦، الساعة ٩,٠٠)

المواضيع التي نوقشت

١- البند ١٦ من جدول الأعمال: أمن الطيران - السياسة العامة

السوائل والأيروسولات والهلاميات (LAGs)

— ورقة مقدّمة من نيجيريا

— ورقة مقدّمة من جنوب أفريقيا

— ورقة مقدّمة من فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)

مسائل أخرى تتعلق بالسياسات

— ورقة مقدّمة من البرازيل وشيلي وكولومبيا وإكوادور وبنما وباراغواي

— ورقة مقدّمة من كولومبيا بدعم من كل من الأرجنتين وبوليفيا (دولة - متعددة القوميات) والبرازيل وشيلي وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية البوليفارية)

— ورقة معلومات مقدّمة من الصين

— ورقة معلومات مقدّمة من الهند

— ورقة معلومات مقدّمة من إندونيسيا

— ورقات معلومات مقدّمة من إسبانيا

— ورقة معلومات مقدّمة من منظمة الجمارك العالمية (WCO)

٢- البند ١٧ من جدول الأعمال: البرنامج العالمي لتدقيق الأمن وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)

— تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق الأمن وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)

— ورقة مقدّمة من الاتحاد الروسي

— ورقة مقدّمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) بالنيابة عن ٥٤ دولة أفريقية

— ورقة معلومات مقدّمة من الصين

— ورقة معلومات مقدّمة من إندونيسيا

٣- البند ١٨ من جدول الأعمال: دعم التنفيذ والتنمية في مجال الأمن

- تقرير عن خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Plan)
- تقرير عن برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية
- ورقة مقدّمة من كازاخستان والاتحاد الروسي
- إعلان الرياض بشأن أمن الطيران والتسهيلات في إقليم الهيئة العربية للطيران المدني (ACAC) وإقليم مكتب الإيكاو في الشرق الأوسط (MID)
- ورقة مقدّمة من سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)
- ورقة مقدّمة من الأرجنتين وأستراليا وبلجيكا وكندا وفرنسا وغيانا وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وناميبيا وناورو ونيبال وهولندا ونيوزيلندا ونيجيريا وجمهورية مولدوفا والاتحاد الروسي وسانت لوسيا والمملكة العربية السعودية والسنغال وسيراليون وسنغافورة وجنوب أفريقيا وإسبانيا وسويسرا وجمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة وترينيداد وتوباغو والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية ورابطة شركات البريد السريع العالمية (GEA) واتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) والرابطة الدولية للشحن الجوي (TIACA)
- ورقة مقدّمة من ٥٤ من الدول المتعاقدة، من الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاف)
- ورقة معلومات مقدّمة من الجمهورية الدومينيكية

موجز المناقشات

البند ١٦ من جدول الأعمال: أمن الطيران — السياسة العامة

- ١- استأنفت اللجنة التنفيذية جلستها الرابعة (EX/4)، وأكملت نظرها في هذا البند من جدول الأعمال على أساس أربع ورقات عمل قدّمها المجلس: الورقة WP/14 [استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS)]; و WP/15 [إعداد خطة عالمية لأمن الطيران (GASeP)]; و WP/16 (البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران); و WP/17 [معالجة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني]، علاوة على ورقات عمل وورقات معلومات ذات صلة.

السوائل والأيروسولات والهلاميات (LAGs)

- ٢- قدّم مندوب نيجيريا الورقة WP/254 التي دعت إلى مواعنة سياسة الكشف الأمني عن السوائل والأيروسولات والهلاميات، وشددت على ضرورة تبادل المعلومات بشأن تكنولوجيا الكشف الأمني المستخدمة في الكشف عن السوائل والأيروسولات والهلاميات. وفي معرض ملاحظة أن دولاً عديدة لا تسمح حالياً بحمل أي شكل من السوائل والأيروسولات والهلاميات، بغض النظر عن الكمية، ضمن الأمتعة اليدوية لأنها لا تمتلك المعدات اللازمة لتحديد ما إذا كانت هذه المواد آمنة أم لا، فقد أكد أن عدم مواعنة أساليب الكشف الأمني عن السوائل والأيروسولات والهلاميات يشكل أحد المجالات التي ينبغي للإيكاو معالجتها من أجل توحيد التنفيذ. وإقراراً بأن مختلف الشركات المصنّعة في دول مختلفة قد طوّرت معدات للكشف الأمني عن السوائل والأيروسولات والهلاميات، فقد لاحظ مندوب نيجيريا أنه في كثير من الحالات لم يجر تقييم

نسبي للمعدات لتحديد فعاليتها، وأنه لم يجر تشاطر المعلومات عن الحالات التي جرى فيها تقييم هذه المعدات. وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: الإحاطة علماً بالورقة WP/254؛ وحث المجلس على إعداد مواد إرشادية بشأن أفضل الممارسات والنهج القائم على المخاطر للكشف الأمني عن السوائل والأيروسولات والهلاميات للمساعدة على التنفيذ الموحد المُفضي إلى اتباع نهج منسق يرمي إلى رفع القيود المفروضة على السوائل والأيروسولات والهلاميات؛ وتشجيع الدول الأعضاء على تبادل المعلومات بشأن ما تجرّبه من تقييمات نسبية للسوائل الفعّالة المستخدمة في الكشف الأمني عن السوائل والأيروسولات والهلاميات، بما في ذلك التكنولوجيا المستخدمة.

٣- بعد ذلك قدّمت مندوبية جنوب أفريقيا الورقة WP/184 التي عرضت التقدّم الذي أحرزته دولتها بشأن تنفيذ التدابير الأمنية الرامية إلى التصدي للتهديد الذي تشكله المتفجرات السائلة، وتشجيع الاعتراف المتبادل بين الدول التي نُفّذت فيها تدابير أمنية مكافئة والتواصل فيما بينها حيثما اعتُبرت التدابير المنفّذة غير كافية. واعترافاً بالتهديد الذي تشكله المتفجرات السائلة ضد الطيران المدني الدولي، فقد أشادت جنوب أفريقيا بالإيكاو لدورها القيادي من أجل ضمان أن التهديد قد خُفّفت حدته، والاعتراف بالعمل الذي أنجزه فريق خبراء أمن الطيران (AVSECP) وأفرقة العمل التابعة له في هذا الصدد، وكذلك من خلال قرارات الجمعية العمومية. وقد أبلغت مندوبية جنوب أفريقيا اللجنة التنفيذية بأنه في حين أن الأكياس المؤمنة ضد التلاعب (STEBs) المستخدمة من أجل جميع السوائل المباعة في السوق الحرة في دولتها كانت متوافقة مع الأحكام الواردة في دليل أمن الطيران (الوثيقة 8973-Restricted Doc)، فإن بعض الدول لا تعترف بهذه الأكياس المؤمنة ضد التلاعب. وتقر جنوب أفريقيا بالتطورات المُحرزة بشأن السوائل والأيروسولات والهلاميات، وتعتقد أن الاعتراف المتبادل من شأنه أن يؤدي إلى قبول أفضل لهذه التكنولوجيات. وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى ما يلي: الإحاطة علماً بمضمون الورقة WP/184؛ وتشجيع جميع الدول الأعضاء في الإيكاو على العمل بكفاءة على التخفيف من حدة المخاطر التي تشكلها المتفجرات السائلة؛ وحث الدول الأعضاء على ضمان الاعتراف المتبادل حيثما نُفّذت التدابير المكافئة؛ وتشجيع التواصل فيما بين الدول حيثما اعتُبرت التدابير المنفّذة غير كافية؛ وحث فريق خبراء أمن الطيران على التعجيل بوضع المواد الإرشادية اللازمة من أجل نُظم الكشف عن المتفجرات السائلة. وفي الختام، أعربت مندوبية جنوب أفريقيا عن تأييد دولتها للورقة WP/254 التي قدّمتها نيجيريا.

٤- قدّم مندوب فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) الورقة WP/327 التي طلبت أن تقوم الإيكاو بوضع معايير تفتيش من أجل الرقابة على السوائل والأيروسولات والهلاميات. ولاحظ أنه على الرغم من أن الطيران المدني كان يواجه تهديدات أكثر تعقيداً من ذي قبل، فلا توجد قواعد قياسية دولية تفرض امتثالاً إلزامياً يحكم القيود على السوائل والأيروسولات والهلاميات الموجودة. وبالتالي، فقد كانت الجمعية العمومية مدعوّة إلى وضع قواعد وتوصيات دولية في الملحق السابع عشر - الأمن تحدد آليات وإجراءات رقابية للكشف الأمني على السوائل والأيروسولات والهلاميات عند إدخالها إلى المناطق الأمنية المقيدة. وقد رئي أن من شأن مثل هذا الإجراء أن تساعد الدول على تطبيق إجراءات موحّدة فعّالة، وتضمن في مقابل ذلك بيئة آمنة من أجل العمليات. وفي معرض الربط بين اقتراح دولته المُصاغ في القسم ٤ من الورقة WP/327 ومبادرة نيجيريا التي تضمنتها الورقة WP/254، فقد أعرب مندوب فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) عن تأييده لمبادرة نيجيريا (WP/254).

مسائل أخرى تتعلق بالسياسات

٥- قدّم مندوب البرازيل الورقة WP/330 المتعلقة بإجراءات تنفيذ نظام نقطة التفتيش الأمني الواحدة (OSS)، تلك الورقة التي شارك في رعايتها كل من شيلي وكولومبيا وإكوادور وبنما وباراغواي. وأشارت الورقة إلى أن صياغة إجراءات تنفيذ نظام نقطة التفتيش الأمني الواحدة لإقليم أمريكا الشمالية والكاربيبي وأمريكا الجنوبية بأسره قد اقتُرحت في مناسبات إقليمية مختلفة وأنه، تحقيقاً لهذه الغاية، جرى إنشاء مجموعة عمل تشمل البرازيل وترينيداد وتوباغو بالإضافة إلى بنما كدولة منسقة. وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: دعم تنفيذ إجراءات تنفيذ نظام نقطة التفتيش الأمني الواحدة في جميع أنحاء إقليم أمريكا الشمالية والكاربيبي وأمريكا الجنوبية؛ وتوصية الدول الأعضاء بأن تنفذ نظام نقطة التفتيش الأمني الواحدة كوسيلة فعّالة لتحسين نوعية الخدمات الجوية التجارية.

٦- وفي تكملة للورقة WP/330 المُقدّمة أعلاه، أشار مندوب بنما إلى أن الوقت وزيادة الموارد، اللذين يشكلان عنصرين حاسمين في تطوير النشاط التجاري العالمي، يمكن تسهيلهما من خلال تنفيذ نظام نقطة التفطيش الأمني الواحدة الذي من شأنه أن يحسّن نوعية الخدمات المتعلقة بأمن الطيران. ورئي أن الاقتراح المذكور المتعلق بإجراءات تنفيذ نظام نقطة التفطيش الأمني الواحدة سيعزز، في حالة إقراره، زيادة النظم الأمنية في جميع أنحاء إقليم أمريكا الشمالية والكاربيبي وأمريكا الجنوبية.

٧- قدّم مندوب الأرجنتين الورقة WP/315 بشأن تنفيذ البرنامج الوطني لإدارة أمن الطيران المدني (CASeMNP-SeMS)، التي قدّمتها كولومبيا بدعم من ١٢ دولة عضواً [الأرجنتين وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) والبرازيل وشيلي وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)]. وتذكيراً بأن نُظُم إدارة أمن الطيران المدني (SeMS) قد وضعت لأول مرة في عام ٢٠١٤ من قبل مجموعة العمل الإقليمية الدولية لإقليم أمريكا الشمالية والكاربيبي وأمريكا الجنوبية بمبادرة من الأرجنتين، فقد أشار إلى أن الاجتماعات الإقليمية قد تلقت بارتياح النتائج بأن توسيع نطاق نُظُم إدارة أمن الطيران المدني داخل البرنامج الوطني لإدارة أمن الطيران المدني قد نال التأييد حالياً. وأعرب مندوب الأرجنتين عن تقديره للجهود التي بذلتها جميع البلدان التي تعاونت على تطوير نُظُم إدارة أمن الطيران المدني وللدور القيادي لكولومبيا في هذا الصدد. وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: حث الدول الأعضاء على تنفيذ برنامج وطني لإدارة أمن الطيران المدني؛ وتقديم تسهيلات الدعم الفني إلى الدول الأعضاء من خلال مجموعة عمل تُوكل إليها مهمة وضع وتنفيذ البرنامج الوطني لإدارة أمن الطيران المدني؛ والنظر في آليات إقامة التواصل بين المجموعات الإقليمية لأمن الطيران والتسهيلات وأفرقة خبراء أمن الطيران في المقر، بحيث يمكن استعراض أعمال المجموعات الإقليمية مع احتمال استخدامها كأتملة على أفضل الممارسات في الإيكاو.

٨- وقد لوحظ أيضاً تقديم ورقات المعلومات الست التالية: الورقة WP/361 [إدارة ومراقبة المخاطر الأمنية الخارجية من قبل هيئة الطيران المدني في الصين (CAAC)] المُقدّمة من الصين، والورقة WP/136 (نظم مراقبة دخول المطارات في الهند باستخدام الاستدلال البيولوجي) المُقدّمة من الهند؛ والورقة WP/238 (سياسات أمن الطيران المطبقة في إندونيسيا) المُقدّمة من إندونيسيا؛ والورقتان WP/131 (مستويات الحماية لمواجهة التغيرات في مستويات التهديدات) و WP/132 (تطور نُظُم الطائرات الموجهة عن بُعد) المُقدّمتان من إسبانيا؛ والورقة WP/373 (المبادرات المشتركة بين منظمة الجمارك العالمية والإيكاو لتحسين أمن وتسهيلات الشحن الجوي) المُقدّمة من منظمة الجمارك العالمية.

٩- بعد ذلك فتح رئيس اللجنة التنفيذية باب النقاش حول جميع القضايا المتعلقة بأمن الطيران - السياسة العامة.

المنافشة

الإطار العالمي

١٠- أعرب مندوب الولايات المتحدة عن التقدير والشكر للمملكة المتحدة على قيادتها وجهودها الرائدة المتعلقة بالقرار غير المسبوق ٢٣٠٩ (٢٠١٦) الذي أصدره واعتمده بالإجماع في ٢٢/٩/٢٠١٦ مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة بشأن الأخطار التي تهدد السلام والأمن الدوليين من جراء الأعمال الإرهابية: أمن الطيران. وفي معرض إعرابه أيضاً عن تقديره للأمانة العامة لعملها من أجل أن يؤتي هذا الجهد أكله، وأكد أن هذا القرار قد اعترف بأن أمن الطيران كان مسؤولية مشتركة فيما بين جميع الدول التي يجب عليها أن تتعاون داخل الإيكاو ومن خلالها، فضلاً عن الاتفاقات الأخرى ذات الصلة، الثنائية منها والمتعددة الأطراف، للوفاء بتلك المسؤولية المشتركة. واعتبرت الولايات المتحدة أن القرار يمثل أداة رئيسية مرجعية للإيكاو ودولها الأعضاء بينما يواصلون مناغمة وتطوير أولوياتهم الجماعية في مجال أمن الطيران. وتحقيقاً لهذه الغاية، ففي حين أيدت الولايات المتحدة الأمريكية مواصلة تنفيذ استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS) في المدى القصير،

فإنها تحث بقوة على التعجيل بالإطار الزمني لتطوير وتنفيذ خطة عالمية لأمن الطيران (GASep) إلى أقصى حد ممكن. وقد فرضت بيئة التهديد الحالية بقاء أمن الطيران أولوية عليا لجميع الدول، ويتعين أن تتجسد هذه الأولوية في تطوير خطة عالمية لأمن الطيران. وقد اعترفت الولايات المتحدة الأمريكية بأن تطوير مثل هذه الخطة كان مسعى رئيسياً، وحثت الأمانة العامة على الاستفادة من دعم الدول فيما يتجاوز التشاور وتلقي الآراء والتعليقات، مقترحاً جلب خبراء الموضوع من الدول من أجل المشاركة في صياغة مشروع الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) مع الأمانة العامة. وكانت الولايات المتحدة على استعداد للمشاركة في هذا الجهد في أقرب وقت ممكن بهدف إنتاج مشروع الخطة العالمية لأمن الطيران لكي ينظر فيه فريق خبراء أمن الطيران في اجتماعه الثامن والعشرين المقرر عقده في شهر يونيو ٢٠١٧. وحثت الولايات المتحدة الدول على الالتزام بالشيء ذاته والعمل مع الأمانة العامة على تطوير هذه الخطة الاستراتيجية، واعتبرت أنه يجب على جميع الدول أن تستثمر في الخطة العالمية لأمن الطيران لضمان أن تكون الأهداف واضحة ومجدية، تعززها نتائج ملموسة وقابلة للقياس على النحو المتوخى. وفي الختام، وجه مندوب الولايات المتحدة الشكر للمجلس على الورقتين WP/14 و WP/15 اللتين تحددان ملامح العمل الهام الذي ينتظر الجمعية العمومية وتعهد بمواصلة دولته لدعم الإيكاو بقوة خلال الفترة الثلاثية القادمة.

١١- ومع الإشارة، من خلال مختلف الأوراق المُقدّمة إلى اللجنة التنفيذية وما أُلقي من تعليقات أثناء مناقشاتها، إلى الجهود التي تبذلها في مجال أمن الطيران جميع الدول والجهات المعنية لتعزيز النظام العالمي لأمن الطيران، فقد أكد مندوب سنغافورة أن الهجمات والتهديدات لا تزال تؤثر على هذا النظام. ولذلك فإن سنغافورة ترحب باعتماد مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة بالإجماع للقرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) الذي شاركت في رعايته. كما رحبت بالاقترحات الداعية إلى دعم الجهود العالمية الرامية إلى تعزيز نظام أمن الطيران على النحو الذي اقترحتة اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاف) في الورقة WP/145، والولايات المتحدة في الورقتين WP/177 و WP/180، والاتحاد الروسي في الورقة WP/312، وكولومبيا في الورقة WP/315 بدعم من ١٢ دولة من دول أمريكا الجنوبية، وجاءت كل هذه الأوراق متناغمة مع روح القرار المذكور الذي أيدته سنغافورة بقوة. كما رحبت سنغافورة بقيام الإيكاو بإعداد خطة عالمية لأمن الطيران على النحو الذي اقترحه المجلس في الورقة WP/15.

١٢- واعتبرت سنغافورة أنه ينبغي وضع الخطة العالمية لأمن الطيران على أساس الدروس المستفادة من تنفيذ استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS) خلال الفترة من ٢٠١١ إلى ٢٠١٦ وتنفيذها بروح من قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٣٠٩ (٢٠١٦). وحثت الإيكاو على العمل من خلال فريق خبراء أمن الطيران وبالتشاور مع الدول وجميع الجهات المعنية من أجل وضع خطة عالمية متينة لأمن الطيران. وأشار مندوب سنغافورة إلى أن دولته سوف تقترح على الأمانة العامة بشكل مباشر بعض التعديلات على مقترح البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران المرفق بالورقة WP/16.

١٣- وأُعدت مندوبية أستراليا عن التأييد للورقات WP/14 و WP/15 و WP/16 المقدّمة من المجلس. وأشارت إلى أن أستراليا ترى أن الإطار الزمني المتوخى حالياً حتى أواخر عام ٢٠١٨ لاعتماد المجلس للخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) لم يول أولوية كافية لأمن الطيران، وحثت الإيكاو على تدبير الموارد المناسبة لتطوير هذه الخطة. وفي ضوء القرار الصادر مؤخراً عن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٣٠٩ (٢٠١٦) بشأن الأخطار التي تهدد السلام والأمن الدوليين من جراء الأعمال الإرهابية: أمن الطيران، فقد اقترحت أستراليا التعجيل بالإطار الزمني لوضع هذه الخطة، مع تقديم مشروع أولي للخطة العالمية لأمن الطيران إلى فريق خبراء أمن الطيران في اجتماعه الثامن والعشرين في مايو/يونيو ٢٠١٧. ومع النظر إلى الخطة العالمية لأمن الطيران كفرصة لتحديد أهداف وغايات واضحة وقابلة للقياس من أجل أمن الطيران على الصعيد العالمي، فقد اعتبرت أستراليا أنه ينبغي للخطة أن تحدد تدابير أساسية استناداً إلى الملحق ١٧ — الأمن بما يجعلها عماداً لإنشاء أساس متين لأمن الطيران. وينبغي إيلاء أولوية واضحة لكل تدبير أساسي بالنسبة للتدابير الأخرى حتى يكون لدى الدول اتجاه واضح فيما يتعلق بالأهداف التي يجب أن ينصب التركيز عليها وفقاً لنضج أنظمتها لأمن الطيران. وقد دعمت

أستراليا بقوة توجه الإيكاو إلى إجراء مشاورات منهجية وشاملة خلال تطوير الخطة العالمية لأمن الطيران لضمان أن تكون ملائمة وأن تحظى بدعم جميع الدول.

١٤- وأعرب مندوب فرنسا عن الدعم لتوجه المنظمة نحو الأخذ بنهج عالمي أكثر عمومية فيما يتعلق بنتائج التدقيق باستخدام برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA). وفي معرض التحذير من أن أي ضعف أمني على المستوى الوطني أو الإقليمي من شأنه أن يؤثر في أمن منظومة النقل الجوي بأسرها، فقد أكد أن ضمان ثقة جمهور المسافرين في منظومة النقل الجوي يشكل أولوية استراتيجية. واتفقاً مع مضمون الورقتين WP/14 و WP/15 فيما يتعلق بالخطة العالمية لأمن الطيران، فقد اقترح مندوب فرنسا توجيه مزيد من التركيز صوب الأمن في محيط المدن، الأمر الذي اعتبره أخطر التهديدات في الوقت الراهن، على الرغم من أنه لا يظهر إلا في مجال التركيز الاستراتيجي الأول فقط - معالجة التهديدات الجديدة والحالية. وأيد اقتراح المجلس الوارد في الورقة WP/14 بمواصلة تنفيذ استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS) باعتبارها استراتيجية الإيكاو الرئيسية لبرنامج أمن الطيران خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩ إلى حين موافقة المجلس على الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP). واقترح مندوب فرنسا إعادة النظر في الأهداف الرئيسية "الانتقالية" لاستراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران، المبينة في المرفق بالورقة WP/14 لضمان الوضوح المطلق بين النظام الحالي والتنفيذ الموحد للآليات الأمنية، ومراعاة الركاب من حيث إدارة التكاليف المرتبطة بذلك.

١٥- وفي معرض تهنئة الإيكاو على أنشطتها المتصلة باستراتيجيتها الشاملة لأمن الطيران (WP/14 و WP/15)، أشار مندوب السنغال إلى أن الخطة العالمية لأمن الطيران، عقب اعتمادها من المجلس، ستحل محل استراتيجية الإيكاو الشاملة، وذلك في عام ٢٠١٩. وشدد، في ضوء السياق الأمني الحالي، على أهمية وضع خطة عالمية لأمن الطيران في أسرع وقت ممكن، وأيد التعليق الذي أدلى به مندوب أستراليا بشأن ضرورة التعجيل بالإطار الزمني المتعلق بتطوير الخطة العالمية لأمن الطيران.

١٦- وأيد مندوب البرتغال الورقة WP/14 وكذلك مواصلة تنفيذ استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران لفترة ثلاثية إضافية ريثما يوافق المجلس على خطة عالمية لأمن الطيران. وأقر بأهمية تكييف الأهداف الاستراتيجية مع تطور الطيران المدني واتباع نهج أكثر عالمية واستناداً إلى النتائج، علاوة على القضايا الرئيسية المتعلقة بأمن المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات.

١٧- وأكدت مندوبة جنوب أفريقيا من جديد دعمها للورقات WP/14 و WP/15 و WP/16 التي قدّمها المجلس، وانضمت إلى وجهات النظر التي أعرب عنها مندوبا الولايات المتحدة والسنغال بشأن التعجيل بالإطار الزمني لتطوير وتنفيذ خطة عالمية لأمن الطيران. وأوضحت أنه نظراً لتغير مشهد أمن الطيران، فإن فريق خبراء أمن الطيران في الوضع الأفضل الذي يمكنهم من التعجيل بالعمل على إعداد خطة عالمية لأمن الطيران.

١٨- وأعرب مندوب الاتحاد الروسي عن الدعم لمقترح تطوير خطة عالمية لأمن الطيران. وفي معرض ملاحظة ضرورة أن يُراعى في إعداد الخطة التهديدات الجديدة والحالية، فقد أبدى تعهد دولته بالمشاركة النشطة في صياغتها. وانتقالاً إلى البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران المرفق بالورقة WP/16، فقد اقترح مندوب الاتحاد الروسي مناغمة منطوق الفقرة ٧ (ج) من المرفق (ج) مع منطوق الفقرة ٩ منه، وذلك بتضمين نص الفقرة ٧ (ج) المذكورة ما يشير إلى احترام سيادة الدولة.

١٩- وأعرب مندوب سويسرا عن تأييده الكامل لمداخلات المتحدثين السابقين، ولا سيما مداخلات مندوبي السنغال وبنغلاديش وجمهورية كوريا وفرنسا التي دعا فيها إلى مشاركة أعمق من قبل فريق خبراء أمن الطيران في تطوير خطة عالمية لأمن الطيران. وأعرب عن تأييده للاقتراح الذي قدّمه مندوب فرنسا بشأن الأهداف الرئيسية "الانتقالية" لاستراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران المبينة في المرفق بالورقة WP/14. واسترعاةً للانتباه إلى اقتراح البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة

المتعلقة بأمن الطيران (WP/16)، أشار مندوب سويسرا إلى أنه على الرغم من الإشارة إلى التهديد الإلكتروني في أحكام مختلفة، بما في ذلك الفقرة الثانية من ديباجة المرفق (ج)، فلم ترد أي إشارة إليه في منطوق الفقرة ٧ من المرفق ذاته. واقترح إدخال إشارة إلى التهديد الإلكتروني في هذا المنطوق لضمان أن يكون البيان الموحد شاملاً قدر الإمكان، وذلك بغض النظر عن حقيقة أن الورقة WP/17 قد تضمنت مشروع قرار يتناول بشكل حصري الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني لرضه على الجمعية العمومية للموافقة عليه.

٢٠- وأعرب مندوب البرازيل عن دعمه للورقتين WP/14 و WP/15 المقدمتين من المجلس، وكذلك للمداخلات السابقة. وإقراراً بالفوائد، التي لا يمكن دحضها، التي تتحقق بوضع خطة عالمية لأمن الطيران، فقد أيد الاقتراح بتعجيل إعدادها، وأعرب عن رغبة البرازيل بالانضمام إلى الجهد المشترك لتطوير الخطة. كما أشار إلى أنه في حين تعترف دولته بأهمية تعزيز أمن المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات، فإنها ترى أن وضع إجراءات كشف أمني محددة ينبغي أن يخضع لتقييم كل دولة بناءً على تقييم للمخاطر. ولذلك فقد رأت دولته أن القاعدتين القياسيتين الجديتين في الملحق السابع عشر المتعلقين بأمن المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات يجب اتباعهما بمواد إرشادية بشأن إدارة المخاطر في المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات ودراسات عن الإجراءات الممكنة للتخفيف من حدة هذه المخاطر، وذلك على النحو الذي اقترحه المجلس الدولي للمطارات في الورقة WP/198.

٢١- وأعرب مندوب المملكة العربية السعودية عن دعمه للورقات المتعلقة باستراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران وبالخطة العالمية لأمن الطيران، لا سيما الورقتين WP/14 و WP/15، كما أعرب عن استعداد دولته لدعم تطوير وتنفيذ خطة عالمية لأمن الطيران. وشدد على أن المملكة العربية السعودية ستتنسق أنشطتها في هذا الصدد بشكل مباشر مع الأمانة العامة.

٢٢- وأعرب مندوب الأرجنتين عن تأييده للورقتين WP/15 و WP/16 ولكل التدابير التي اقترحت للتعجيل بوضع خطة عالمية لأمن الطيران وتنفيذها.

٢٣- في معرض الإشارة إلى الورقتين WP/14 و WP/15، أعربت مندوبية الإمارات العربية المتحدة عن تقديرها لأنشطة الإيكاو في مجال أمن الطيران خلال الفترة الثلاثية الحالية. وأيدت ضرورة مواصلة تنفيذ استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران خلال الفترة الانتقالية ٢٠١٧-٢٠١٩، وأشارت إلى أن دولتها ستواصل دعم تطوير خطة عالمية لأمن الطيران.

٢٤- وأثنى مندوب نيجيريا على المجلس بشأن الورقتين WP/14 و WP/15. وأعرب عن تأييده لمداخلات وفود السنغال وسنغافورة وجنوب أفريقيا وسويسرا الذين دعوا إلى مواصلة الاستعانة بخبرة فريق خبراء أمن الطيران، لا سيما من أجل الاستعراض الدوري لخطط المنظمة المتصلة بأمن الطيران.

٢٥- واعترافاً بالأهمية المستمرة لاستراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران كإطار قوي لتوجيه عمل الإيكاو بشأن المسائل المتصلة بأمن الطيران، فقد أبدى مندوب ماليزيا دعمه لتمديد العمل باستراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران إلى حين اعتماد خطة عالمية لأمن الطيران وتنفيذها. وأوضح أن ماليزيا واصلت دعم برنامج عمل الإيكاو في مجال أمن الطيران استجابة لدعوة الورقة WP/14، كما يتضح من مشاركتها في المبادرات الإقليمية، بما في ذلك استضافتها للاجتماع الثالث عشر للجنة الدائمة للبرنامج التعاوني لأمن الطيران في آسيا والمحيط الهادئ (كوالالمبور، ٢١-٢٢/٧/٢٠١٦) والمؤتمر المشترك الثالث بين الإيكاو ومنظمة الجمارك العالمية من أجل تعزيز أمن وتسهيلات الشحن الجوي (كوالالمبور، ٢٦-٢٨/٧/٢٠١٦). وأكد مندوب ماليزيا أن دولته قد قدمت أيضاً إسهامات طوعية لدعم صندوق الإيكاو لأمن الطيران. وفي معرض الإشارة إلى خريطة الطريق والإطار الزمني المقترحين من أجل تطوير واعتماد وتنفيذ خطة عالمية لأمن الطيران على النحو المحدد في الورقة WP/15، فقد أيد مندوب ماليزيا التعجيل بذلك الإطار الزمني. وفي الختام، أيد مندوب ماليزيا روح البيان الموحد المقترح بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران المرفقة بالورقة WP/16.

٢٦- وإعراباً عن تأييد الورقتين WP/14 و WP/15 المتعلقةتين بالخطة العالمية لأمن الطيران، فقد أشار مندوب السودان إلى أن حكومته قد انتهجت نهجاً مماثلاً بمساعدة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك). وفي معرض التشديد على ضرورة ضمان تعزيز أمن الطيران، فقد أبرز أهمية عقد حلقات دراسية تدريبية. ومع ملاحظة مندوب السودان للنتائج الإيجابية التي تحققت حتى الآن، فقد أيد التعليقات التي أدلى بها مندوبو المملكة العربية السعودية والسنغال وسنغافورة والولايات المتحدة الأمريكية ودول أخرى دعماً لوضع خطة عالمية لأمن الطيران، وشجع فريق خبراء أمن الطيران على مواصلة عمله في هذا الصدد.

٢٧- وفي إطار الإعراب أيضاً عن تأييد الورقتين WP/14 و WP/15، طلب مندوب اليابان أن يكون الانتقال من استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران إلى الخطة العالمية لأمن الطيران في أقرب وقت ممكن، وأشار إلى أن اليابان ستتعاون مع الدول الأخرى ومع الأمانة العامة لتحقيق هذه الغاية. كما أعرب عن دعم الورقة WP/16 التي تتضمن مقترح البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران للفترة الثلاثية القادمة، مع توضيح الأحكام التالية: منطوق البند ١، الذي قررت فيه الجمعية العمومية "أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الإيكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، حسبما كانت عليه هذه السياسات عند ختام الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية"؛ ومنطوق البند ٥ من المرفق (أ)، الذي أكدت فيه الجمعية العمومية مجدداً "مسؤولية الإيكاو في تسهيل الحل المنسق والموحد للمسائل التي قد تنشأ بين الدول الأعضاء في الأمور التي تؤثر في التشغيل الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في العالم أجمع"؛ والفقرة ٣ من ديباجة المرفق (أ) التي تشير إلى أن "تهديد الأعمال الإرهابية، بما فيها الأعمال التي تتطوي على ... استهداف الطائرات بأسلحة الدفاع الجوي التي يحملها الأفراد (مانبادز)، أو القذائف الصاروخية الأخرى أرض جو أو الأسلحة الخفيفة...، وغير ذلك من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، تؤثر تأثيراً ضاراً وخطيراً على سلامة الطيران المدني الدولي وكفاءته وانتظامه...". وفي هذا الصدد، شدد مندوب اليابان على أن دعم دولته لمقترح البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران والخطة العالمية لأمن الطيران يستند بشكل قوي إلى قناعتها بأن اعتماد هذا البيان الموحد مع الفهم بأن امتثال جميع الدول الأعضاء لقواعد الإيكاو القياسية ذات الصلة كان أمراً بالغ الأهمية لضمان سلامة الطيران المدني الدولي، لا سيما في ضوء أن تكرر إطلاق جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية للصواريخ الباليستية قد شكل انتهاكات واضحة للقرارات ذات الصلة الصادرة عن مجلس أمن الأمم المتحدة، وأثار تهديداً للطيران المدني الدولي الذي تمثل سلامته الأساس لنشاط الإيكاو ورسالتها.

٢٨- وأعرب مندوب الصين عن التقدير والدعم الكامل لأنشطة الإيكاو المتصلة بأمن الطيران، لا سيما في ظل التهديدات الجديدة. وفي معرض إشارته إلى أن المنظمة تؤدي دوراً حيوياً في التصدي لهذه التهديدات، بما في ذلك من خلال التطوير المقترح لخطة عالمية لأمن الطيران، فقد أيد التعجيل بصياغة هذه الخطة والموافقة عليها بهدف تعزيز التعاون والابتكار الدوليين في مجال أمن الطيران. وشدد مندوب الصين على ضرورة الانتقال السلس من استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران إلى الخطة العالمية لأمن الطيران باستخدام الأساليب العلمية مع تقادي حدوث أي ثغرات بين استراتيجيات أمن الطيران.

٢٩- وردد مندوب كندا التأييد الذي أعرب عنه المتحدثون السابقون للورقات WP/14 و WP/15 و WP/16 بشأن الإطار العالمي لأمن الطيران. وفي إشارة إلى أنه سيتعين الاعتماد على استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران لفترة أطول قليلاً مما كان متوقعاً، فقد أوضح أن كندا ستدعم أي جهود تُبذل من أجل التعجيل بوضع خطة عالمية لأمن الطيران.

٣٠- وفي معرض التشديد على ضرورة ضمان اتخاذ جميع التدابير الممكنة للتصدي لمختلف التهديدات التي تواجه أمن الطيران، فقد أيد مندوب السلفادور الورقتين WP/14 و WP/15 اللتين قَدَّمهما المجلس. وأشار إلى أن نظام نقطة التفتيش الأمني الواحدة (OSS) من أجل إقليم أمريكا الشمالية والكاربيبي وأمريكا الجنوبية، الذي أشارت إليه الورقة WP/330 المقدمة من البرازيل وشارك في رعايتها كل من إكوادور وباراغواي وبنما وشيلي وكولومبيا كان مثار شاغل خاص لإكوادور نظراً لتميرها المسؤولية من دولة إلى أخرى. واستشهداً بالتحديات الحالية المرتبطة بتفعيل نظام نقطة التفتيش الأمني الواحدة في إكوادور وقلق

دولته من أن يخلق ذلك نقاط ضعف في مناطق مختلفة تتعلق بأمن الطيران، فقد اقترح مندوب السلفادور إعادة النظر في نظام نقطة التفتيش الأمني الواحدة لتحديد مدى جدواه وضمان أن تكون التدابير الأمنية المعتمدة أكثر استقامة وشمولاً.

٣١- وأيد مندوب البحرين الورقتين WP/14 و WP/15 بشأن استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران والخطة العالمية لأمن الطيران، وأعرب عن تقديره لخبراء الإيكاو لعملهم في هذا الصدد.

٣٢- وأعرب مندوب جمهورية كوريا عن دعمه للورقة WP/15 بشأن الخطة العالمية لأمن الطيران.

٣٣- وإحاقاً بتعليقاته العامة عن الورقات WP/14 و WP/15 و WP/16 الجلسة الرابعة للجنة التنفيذية (انظر الفقرة ٦٧ من محضر الجلسة الرابعة للجنة التنفيذية (A39-Min. EX/4))، فقد أعرب مندوب المملكة المتحدة عن تأييده لمداخلات وفود فرنسا وسنغافورة وجنوب أفريقيا وسويسرا والولايات المتحدة الأمريكية، ضمن جملة أمور أخرى.

٣٤- كما أعرب المراقب عن منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (كانزو) عن الدعم الكامل للورقات WP/14 و WP/15 و WP/16 المقدّمة من المجلس.

أولويات السياسة الاستراتيجية للفترة الثلاثية القادمة

٣٥- أيد مندوب المملكة المتحدة الاستنتاجات الواردة في الورقة WP/98 المقدّمة من سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، وما تضمنته من تأكيد على تحسين كل من التنفيذ الفعّال للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر والأحكام الأمنية الواردة في الملحق التاسع، وترجمتها إلى تحقيق الأمن الفعّال على أرض الواقع على أساس مستمر وموثوق ومستدام. ولتحقيق ذلك، كان من الضروري إدخال تحسينات على عملية التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) وضمان الجودة أينما دعت الحاجة، فضلاً عن التدريب والإشراف على خلق ثقافة أمنية فعّالة. وفي هذا الصدد، أيد مندوب المملكة المتحدة الورقة WP/177 التي قدّمتها الولايات المتحدة الأمريكية.

٣٦- وفيما يتعلق بأولويات السياسة الاستراتيجية للفترة الثلاثية المقبلة، أعرب مندوب كندا عن تأييده للإجراءات الموصى بها في الورقتين WP/177 و WP/98، لا سيما تلك المتعلقة باستعراض نطاق ومنهجية البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، التي اعتبر أنها ستساعد على تحديث هذا النشاط الهام للتدقيق وإعداد الإيكاو ودولها الأعضاء فيها لمواجهة التحديات المستقبلية. وفي إشارته إلى أن اللجنة التنفيذية قد تلقت أكثر من ثلاثين ورقة تتعلق باتباع نهج قائم على المخاطر إزاء أمن الطيران، فقد شدد على أهمية أن تتطور ثقافة ومنهجية برنامج وأنشطة تدقيق أمن الطيران (USAP)، اللتان تعتمد عليهما دول عديدة، مع بيئة التهديد.

٣٧- وإعراباً عن دعمه للورقة WP/177، أشاد مندوب جمهورية كوريا بقيام الدول، عملاً بالفصل ٣-٤ من الملحق السابع عشر بإنشاء برنامج وطني لمراقبة جودة أمن الطيران المدني (NCASQCP) كأداة فعّالة في تحديد أوجه القصور ومواطن الضعف في أنظمة الأمن في مجال الطيران المدني.

٣٨- وفي معرض الإشارة إلى الورقة WP/177، شكر مندوب فرنسا الولايات المتحدة الأمريكية على توضيح وجود برامج وطنية لمراقبة جودة أمن الطيران المدني، ما اعتبرها عاملاً رئيسياً في مجال الأمن. وأشار إلى أن تنفيذ مثل هذه البرامج يقتضي وجود هيئة مخصصة لمراقبة الجودة تكون لها سلطة تصحيح أي أوجه قصور قد تطفو على السطح وإنفاذ الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر، وتكون خاضعة للوائح التنظيمية الوطنية والإقليمية. ورأى مندوب فرنسا أنه ينبغي للإيكاو أن تضطلع بدور رئيسي في هذا الصدد من خلال مساعدة الدول على إعادة الهيكلة وتوفير المساعدة اللوجستية والمادية و/أو برامج تسهيل المساعدة الثنائية.

٣٩- وقدّمت مندوبية جنوب أفريقيا دعماً للورقتين WP/177 و WP/98.

الأمن الإلكتروني

٤٠- أعرب مندوب رومانيا عن امتنانه لجميع الجهود التي بذلتها الإيكاو حتى الآن لمحاولة تسوية المسائل العديدة المتصلة بالأمن الإلكتروني، وعرض دعم دولته لإنشاء إطار عالمي للأمن الإلكتروني من أجل الجهات المعنية في مجال الطيران المدني، وذلك على النحو المقترح في الورقة WP/175 التي قدّمتها ٢٣ دولة عضواً. وأشار إلى أن الورقة WP/187 التي قدّمتها منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (كانزو) قد تناولت الأولويات ذاتها التي حددتها الورقة WP/99 التتقيح رقم (١) التي قدّمتها الولايات المتحدة الأمريكية وسلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، وإن كان ذلك من منظور مختلف. وأقرت رومانيا بضرورة التنسيق وأيدت مفهوم الإطار العالمي للأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني؛ غير أنها اعتبرت أن الأمن الإلكتروني أو تحصين مجال الطيران المدني من التهديدات الإلكترونية أمراً ينبغي معالجته بطريقة شاملة وليس فقط في مجال أمن الطيران. ورأى مندوب رومانيا أن الأمن الإلكتروني مفهوم متكامل ومشترك، بما في ذلك مجالات أخرى مثل شركات النقل الجوي والمطارات ومراقبي الحركة الجوية وجوانب السلامة والأمن وأنه من الضروري بالتالي معالجته بطريقة شمولية.

٤١- دعم مندوب جمهورية كوريا الورقة WP/17 التي قدّمتها المجلس، وكذلك مشروع قرار الجمعية العمومية الذي يتناول الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني على النحو الوارد في المرفق بتلك الورقة. وشدد على أهمية التعاون والتجانس وانتهاج نهج عالمي يشمل المجالات الأخرى ذات الصلة مثل خدمات الملاحة الجوية، والاتصالات والملاحة والاستطلاع (CNS)، وعمليات الطائرات، وصلاحية الطائرات للطيران، ومعالجة المسائل الناشئة بشأن الأمن الإلكتروني في الوقت المناسب. واعتبر أن مثل هذه الاستراتيجية ضرورية من أجل تحديد الالتزامات والمسؤوليات في كل من المجالات المعنية، الأمر الذي من شأنه أن يسهم في نجاح العمل في المستقبل.

٤٢- وقدّم مندوب المملكة المتحدة دعمه لكل من الورقة WP/99 التتقيح رقم (١) والورقة WP/175 لأنهما يعكسان ضرورة قيام الإيكاو بدور قيادي في مجال الأمن الإلكتروني، والعمل بالتعاون مع الدول وقطاع الطيران، وضمان موازنة هذا العمل بشكل فعال على نطاق برنامج عمل المنظمة. وأيد كذلك مشروع قرار الجمعية العمومية المذكور لمعالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني (WP/17)، على أمل أن يوفر بمجرد اعتماده أساساً فعالاً للمضي قدماً بالعمل في إطار برنامج واقعي ومحدد الأولويات لتحقيق نتائج ملموسة.

٤٣- في إشارة إلى مشروع قرار الجمعية العمومية، أوضح مندوب نيوزيلندا أن الأمن الإلكتروني لا يقتصر على قطاع الطيران وحده، وأكد أن أي قرار متعلق بالأمن الإلكتروني يجب أن يشدد على مشاركة الحكومات والقطاعات المختلفة. واقترح أن تُصاغ هذه المسألة على نطاق أوسع بوصفها "التهديدات الإلكترونية" بدلاً من "الأمن الإلكتروني".

٤٤- في معرض الإشارة إلى تزايد اعتماد الطيران المدني على إتاحة نُظم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وعلى دقة البيانات وسريتها من أجل العمل بكفاءة وسلامة وأمان، دعمت مندوبة الإمارات العربية المتحدة الإرشادات بشأن مكافحة مختلف أشكال التهديدات الإلكترونية على النحو الوارد في مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بالورقة WP/17.

٤٥- أعرب مندوب الولايات المتحدة الأمريكية عن دعم قوي للورقة WP/99 التتقيح رقم (١)، التي اشتركت دولته في رعايتها مع الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول). وأشار إلى أنه يتعين عرض الورقة على اللجنة الفنية أيضاً لإتاحة الفرصة لمناقشة مزاياها الفنية. وفي معرض ملاحظة أن مواجهة الحوادث الإلكترونية بفعالية تقتضي تبادل الدول والجهات المعنية للمعلومات ذات الصلة ومناغمة طريقة حماية وصيانة سلامة عمليات تبادل البيانات والمعلومات، فقد أكد مندوب الولايات المتحدة الأمريكية أن المقترحات الواردة في الورقة WP/99 التتقيح رقم (١) قد دعمت هذه الملاحظة. وقد دعم جميع

الدعوات المماثلة التي تنادي باتباع نهج شامل إزاء المسائل الإلكترونية ومشروع قرار الجمعية العمومية المذكور بشأن معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني (WP/17).

٤٦- ودعمت مندوبية أستراليا الورقة WP/17 ودعوة مشروع قرار الجمعية العمومية إلى اتباع نهج أفقي وتطوير فهم مشترك للتهديدات والأخطار الإلكترونية وتنسيق العمل. وشددت على أن قرار الجمعية العمومية المقترح سيحقق استجابة عالمية للأمن الإلكتروني قائمة على المخاطر، تكون تحت قيادة مناسبة ومنسقة دولياً. وشددت مندوبية أستراليا على أن الأمن الإلكتروني مسألة أوسع نطاقاً تنطبق على الصناعات الأخرى، وأشارت إلى أنها ترى أنه لا ينبغي بالضرورة تنظيمها من قبل سلطات الطيران المدني. وتجدر الإشارة إلى أن الغالبية العظمى من القضايا الإلكترونية التي يواجهها حالياً قطاع الطيران هي قضايا كانت تُعامل، وينبغي معالجتها، كجزء من ممارسات الأعمال الفعّالة. وفي ضوء ما تقدّم، أيدت أستراليا بحذر الاقتراح الوارد في الورقة WP/175 التي قدّمتها ٢٣ دولة عضواً بأن تضع الإيكاو إطاراً شاملاً للأمن الإلكتروني يوفر إرشادات ونهجاً مستنصوية لكي تستخدمها الدول وقطاع الطيران. ورأت أستراليا أنه ينبغي لأي إطار أن يتضمن توجيهات بشأن تحديد النظم الحيوية وكيفية دمج الأمن الإلكتروني في مجالات العمل القائمة واقتراح المسؤوليات التي يتعين على مختلف الجهات المعنية تحمّلها. وشددت مندوبية أستراليا على أنه ينبغي دمج الإطار أيضاً، حيثما أمكن، مع القواعد القياسية والنهج القائمة في مجال الأمن الإلكتروني التي يستخدمها قطاع الطيران والقطاعات الأخرى.

٤٧- وأعرب مندوب نيجيريا عن تأييد اتباع نهج شامل للتصدي للتهديد الذي يواجه الأمن الإلكتروني وأشار إلى ضرورة قيام الإيكاو بدور ريادي، بالتعاون مع الجهات المعنية الآخرين، في حماية الهياكل الأساسية الحيوية نظراً لأن هذه المسألة الشاملة لا تؤثر في الأمن فحسب، بل في الاتصالات أيضاً، ضمن جملة أمور أخرى.

٤٨- وأيد مندوب سويسرا بقوة مبادرات الإيكاو في مجال الأمن الإلكتروني على النحو الوارد في الورقة WP/17، ومشروع القرار المتعلق بمعالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني المرفق بها، الذي دعا إلى اتباع نهج أفقي وشامل وعملي يشمل كل التخصصات المتعلقة بالسلامة. ونظراً لاتساع نطاق الأمن الإلكتروني، الذي لا يؤثر في مجال الطيران المدني فحسب، بل في المجالات الأخرى أيضاً، فإنه رأى أنه ينبغي للكيانات الأخرى أن تأخذ زمام القيادة في تنظيمه.

٤٩- ودعم مندوب جنوب أفريقيا الورقة WP/17 والورقة WP/99 والتنقيح رقم (١) والورقة WP/175.

٥٠- وفي ضوء أهمية الأمن الإلكتروني، قدّم مندوب البحرين الدعم للورقة WP/175.

٥١- وشكر المراقب عن منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (كانزو) اللجنة التنفيذية على دعمها للورقة WP/187 فيما يتعلق باستراتيجية الدفاع ضد التهديدات التي تواجه الأمن الإلكتروني. وأشار إلى وجود ترابط بين تلك الورقة والورقة WP/175 والورقة WP/99 والتنقيح رقم (١)، وكلتاها تعترف بأن التهديدات الإلكترونية حاضرة في جميع أنحاء منظومة الطيران. وأيدت كانزو دعمها الكامل لقيام الإيكاو بوضع إطار شامل ذي نهج شمولي. وتعهد المراقب عن كانزو بتقديم منظّمته للدعم الكامل من أجل عمل الإيكاو في هذا الصدد عبر مشاركتها في الفريق الرفيع المستوى لقطاع الطيران ومجموعات العمل التابعة له. وقدّمت كانزو دعمها الكامل كذلك للورقات WP/17 والورقة WP/175 والورقة WP/99 والتنقيح رقم (١).

أمن المنطقة المفتوحة للجمهور

٥٢- مع الاعتراف بقلق المجلس الدولي للمطارات (ACI) فما يتعلق بالكشف الأمني عند مداخل مباني المطار كما هو موضح في الورقة WP/198 (السياسات المتعلقة بالأمن في المنطقة المفتوحة للجمهور بالمطارات)، فقد أعرب مندوب الاتحاد الروسي عن رأيه بأن مثل هذا الكشف الأمني، من خلال تحويل التهديد الأمني إلى موقع آخر، يحد من عواقب تأثير التهديد. وشدد على أنه ما لم يكن من الممكن منع الأعمال الإرهابية، فليس أقل من وجوب فعل كل شيء ممكن للتخفيف من عواقبها. وفي إطار لفت الانتباه إلى الورقة WP/310 (التدابير الأمنية لحماية المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات) التي

قدّمتها دولته، فقد أوضح مندوب الاتحاد الروسي أن تجربة دولته برهنت على أن تقسيم تدفقات الناس عند مداخل مباني المطارات أثبتت فعاليتها في منع صفوف الانتظار، مما يسفر عن زيادة كبيرة في الأمن.

٥٣- ولكن مندوب المملكة العربية السعودية حذّر من أن الإجراء المطبق في الاتحاد الروسي بشأن توقيع الكشف الأمني عند مداخل مباني المطارات لا يتفق مع الممارسة الحالية التي ينبغي أن تؤخذ في الاعتبار عند تطبيق هذه التدابير. وقال إنه يشاطر المجلس الدولي للمطارات الفلق الذي أعرب عنه في الورقة WP/198.

٥٤- وتأييداً لهذه المداخلة، أوضح مندوب البحرين الصعوبات في تحديد التدابير الأمنية التي يتعين اتخاذها في المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات.

٥٥- وأعرب مندوب المملكة المتحدة عن الدعم الواسع للورقتين WP/198 و WP/310. وفي معرض إشارته إلى أن التهديدات الإرهابية تركز حالياً على الأهداف الضعيفة، فقد أكد أن المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات معرضة بالتالي لخطر الهجوم بدرجة أكبر من المناطق الأخرى، وذلك كما اتضح من الأحداث الأخيرة. وفي حين أنه سيكون من المستحيل تحقيق الحماية للمناطق المفتوحة للجمهور في المطارات بنفس مستوى حماية منطقة التحركات المراقبة ما لم يجر نقل نقطة التفيتش الأمني إلى خارج مبني المطار، وفي الواقع، فإن هذا النقل سينقل بالتالي الخطر المائل في صفوف الأشخاص المنتظرين وما يرتبط بذلك من نقاط الضعف عند مدخل المطار. وفي ظل المخاطر الأمنية التي تحاول الدول معالجتها في المقام الأول، فقد رحب مندوب المملكة المتحدة مع التأييد بالارتقاء بالتوصيتين ٤-٨-١ و ٤-٨-٢ من الملحق السابع عشر إلى مستوى القواعد القياسية، الأمر الذي كان المجلس قد قرر مؤخراً إدراجه في مشروع التعديل ١٥ على الملحق السابع عشر بغرض تعميمه على الدول للتعلق عليه قبل أن ينظر فيه المجلس ويعتمده (انظر ورقة عمل المجلس C-WP/14499؛ وجلسة المجلس ٢٠٨/٣؛ وكتاب المنظمة AS 8/2.1-16/58 Confidential المؤرخ في ٢٠١٦/٦/٨) والذي أشير إليه في الفقرة ٢-٧ من الورقة WP/310. ومع الترحيب بالرؤى التي قدّمتها الاتحاد الروسي من واقع تجربته على النحو الوارد في تلك الورقة، فإنه لا يؤيد اقتراحه المتعلق باستحداث القاعدة القياسية ٤-٨-٣ في الملحق السابع عشر، التي من شأنها أن تجعل الكشف الأمني عند مدخل المنطقة النهائية أمراً إلزامياً [انظر الفقرة الإجرائية ج) من الوثيقة WP/310]. وأيد مندوب المملكة المتحدة بقوة الاستنتاجات التي توصل إليها المجلس الدولي للمطارات على النحو الوارد في الفقرة ٣-١ من الورقة WP/198، باستثناء وضع تعريف واحد لمصطلح "المنطقة المفتوحة للجمهور في المطار" [انظر الفقرة ٣-١ ب)]، ما اعتبره غير ضروري وغير مفيد لأن جميع المطارات تتباين فيما بينها. ورأى أن مصطلح "المنطقة المفتوحة للجمهور في المطار" محدد محلياً على أفضل نحو من خلال خطط أمن المطارات التي يجري تقييمها محلياً.

٥٦- وأكد مندوب نيوزيلندا مجدداً دعم دولته لعمل الإيكاو فيما يتعلق بأمن المنطقة المفتوحة للجمهور في المطارات. وأوضح أن نيوزيلندا لا تؤيد اقتراح الاتحاد الروسي باستحداث القاعدة القياسية ٤-٨-٣ في الملحق السابع عشر، حيث إنها تقتضي من الدول وضع معدات كشف أمني عند مداخل المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات، وذلك إلى حد كبير لنفس الأسباب التي استشهد بها مندوب المملكة المتحدة.

٥٧- ومردداً المداخلات السابقة، بما في ذلك تلك المداخلات للدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، فقد أعرب مندوب أيرلندا عن تأييده لمواصلة التركيز على أمن المناطق المفتوحة للجمهور في المطار. ورأى أن ورقة المجلس الدولي للمطارات (WP/198) تُعد مساهمة جيدة في هذا الصدد. ومع ذلك، فقد أيد مندوب أيرلندا التعليقات التي أدلى بها مندوب المملكة المتحدة فيما يتعلق بالاستنتاج الذي توصل إليه المجلس الدولي للمطارات بشأن تعريف مصطلح "المنطقة المفتوحة للجمهور في المطار" مؤكداً أن الملحق السابع عشر يقتضي من الدول أن تحدد لنفسها ما تعنيه "المنطقة المفتوحة للجمهور في المطار" بما يخدم أمن الطيران. وشدد على أنه بناءً على تقييم المخاطر وفي سياق نظام إدارة الأمن، ينبغي للمطارات أن توفر المتطلبات الأمنية بالتعاون والتشاور مع سائر سلطات الأمن والإنفاذ المسؤولة في الدولة. كما أشار مندوب أيرلندا إلى أن دولته قد رحبت ترحيباً حاراً بمشروع التعديل ١٥ للملحق السابع عشر وبالاقتراح الداعي إلى الارتقاء

بالتوصيتين ٤-٨-١ و ٤-٨-٢ من الملحق السابع عشر المتعلقين بأمن المنطقة المفتوحة للجمهور إلى مستوى القواعد القياسية (انظر كتاب المنظمة AS 8/2.1-16/58 Confidential المؤرخ في ٢٠١٦/٦/٨).

٥٨- وأيدت مندوبية الإمارات العربية المتحدة الورقة WP/310 التي قَدَّمها الاتحاد الروسي. وأبرزت أن الإمارات العربية المتحدة قد أخطرت الإيكاو بالفعل بدعمها لمشروع التعديل ١٥ للملحق السابع عشر، كما ذكَّرت، في هذا الصدد، بأن المجلس الدولي للمطارات قد أشار في ورقته (WP/198) إلى الاقتراح المذكور بالارتقاء بالتوصيتين ٤-٨-١ و ٤-٨-٢ من الملحق السابع عشر إلى مستوى القواعد القياسية، وأشارت، ضمن جملة أمور أخرى، إلى أنها تقدر طبيعتهما القائمة على المخاطر [انظر الفقرة ٣-١ (أ)]. وبينما تلاحظ أن القاعدة القياسية المقترحة ٤-٨-٢ (التوصية ٤-٨-١ المزمع الارتقاء بها إلى مستوى القواعد القياسية) أتاحت للدول تنفيذ مختلف التدابير الأمنية الرامية إلى التخفيف من حدة المخاطر في المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات، فقد أعربت عن قلقها فيما يتعلق ببعض معدات الكشف الأمني الجديدة الجاري استخدامها.

٥٩- ونظراً لأن تركيا كانت من إحدى الدول التي استهدفت فيها المنطقة المفتوحة للجمهور في المطار بهجمات إرهابية مؤخراً، فقد اتفق مندوب تركيا تماماً على ضرورة تنفيذ تدابير مناسبة بالتنسيق مع جميع الكيانات ذات الصلة في المطارات من أجل حماية جمهور المسافرين في المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات. ومع ذلك، فقد رأى أن فعالية نقاط التفتيش الأمنية عند مداخل مباني المطارات على النحو الذي اقترحه الاتحاد الروسي في الورقة WP/310 كانت محل نقاش حيث ثبت أن نقاط التفتيش هذه لم تكن كافية لمنع الهجوم الإرهابي على المنطقة المفتوحة للجمهور في مطار أتاتورك الدولي في إسطنبول يوم ٢٨/٦/٢٠١٦. كما شدد مندوب تركيا على أنه ينبغي النظر أيضاً في المخاطر ومواطن الضعف المرتبطة بنقاط التفتيش الأمنية عند مداخل مباني المطارات، وأشار إلى أن تركيا ترى أنه يمكن منع الهجمات ضد المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات بصورة فعّالة عبر الاستخبارات والكشف عن أنماط السلوك. وينبغي أن يترك زمام اتخاذ القرار المتعلق بتوقيع الكشف الأمني على الركاب عند دخولهم إلى مباني المطار لفرادى الدول التي ينبغي لها أن تقرر ما إذا كانت ستقوم بتوقيع الكشف الأمني عليهم جميعاً أم تكتفي بنسبة منهم استناداً إلى تقييم للمخاطر وتحليل للسلوك، أو عدم توقيع الكشف الأمني على الإطلاق.

٦٠- وأيد مندوب الولايات المتحدة الأمريكية بقوة الدعوة إلى وضع المزيد من الإرشادات بشأن أمن المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات، وأعرب عن تطلع دولته إلى المشاركة في هذا العمل. واستصوب أن توضّح هذه المواد الإرشادية والتدريبية أنه لا يوجد "حل واحد يناسب الجميع" فيما يتعلق بالنهج المتبع إزاء أمن المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات، وأنه يمكن استخدام نهج مختلفة لتحقيق الأهداف الأمنية للدولة. وشدد مندوب الولايات المتحدة الأمريكية على أن اتباع نهج إزاء أمن المنطقة المفتوحة للجمهور قد يكون فعّالاً في أحد المطارات بينما لا يكون فعّالاً في مطار آخر، وأن هناك اعتبارات مختلفة لها دورها في النظام البيئي للمطار. وبالتالي فإن الولايات المتحدة الأمريكية لا تؤيد المقترحات المتعلقة بالقواعد القياسية التي تقتضي فرض تدابير إلزامية، مثل توقيع الكشف الأمني عند الدخول إلى مباني المطار. وفي تعليقها لذلك، فإن القصد من القواعد القياسية الخاصة بأمن المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات ينبغي أن يكون خلق التنسيق بين الهيئات المختلفة، لا سيما على المستوى المحلي، الذي من شأنه أن يمكّن من تنفيذ التدابير الأمنية المناسبة وبروتوكولات الاستجابة وجهود المبذولة من أجل التحصين ضد الهجمات.

٦١- وأقر مندوب سويسرا بأنه لا يوجد حل واحد يناسب الجميع.

٦٢- وردد مندوب كندا التعليقات التي أدلى بها العديد من المندوبين الآخرين بشأن الورقة WP/310 المقدّمة من الاتحاد الروسي التي مفادها أنه في حين أن أمن المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات يشكل مسألة هامة يتعين معالجتها، فإن توقيع الكشف الأمني عند الدخول إلى مباني المطار ليس هو الأسلوب المناسب. وعلى الرغم من تأييده للإجراءات التي أوصى بها المجلس الدولي للمطارات في ورقته WP/198، فإنه يتفق مع مندوب المملكة المتحدة في أن تحديد تعريف "المنطقة المفتوحة للجمهور في المطار" قد لا يكون أمراً مناسباً نظراً لتباين المطارات بشكل كبير في طبيعتها من بلد إلى آخر.

٦٣- وقدّم مندوب فرنسا دعمه للورقتين WP/198 و WP/310 بينما انضم مع ذلك إلى المندوبين الآخرين في الإعراب عن بعض الشواغل المتعلقة باقتراح الاتحاد الروسي باستحداث القاعدة القياسية ٤-٨-٣ في الملحق السابع عشر، التي تتطلب توقيع الكشف الأمني عند الدخول إلى مباني المطار. وشدد على أنه ينبغي التعامل مع هذا الكشف الأمني على أساس كل دولة وكل مطار على حدة، مع الأخذ في الاعتبار تصميم كل مطار وما يقدمه من خدمات وتقييم المخاطر الخاص به.

٦٤- ورداً على الشواغل المُعرب عنها فيما يتعلق بالورقة WP/310، أوضح مندوب الاتحاد الروسي أن القصد من الورقة كان دعم اقتراح المجلس بالارتقاء بالتوصيتين ٤-٨-١ و ٤-٨-٢ من الملحق السابع عشر المتعلقةين بأمن المنطقة المفتوحة للجمهور إلى مستوى القواعد القياسية. وبشعور المُجرب، فقد ساوى بين المناقشة الحالية بشأن فتح الأبواب في مباني المطار والمناقشات السابقة المتعلقة بفتح أبواب مقصورة القيادة، ما أدى إلى الأحداث الأساسية في الولايات المتحدة في ١١/٩/٢٠٠١. وأشار مندوب الاتحاد الروسي إلى أنه بعد ٩/١١ جرى تعديل جميع الطائرات بتدريج أبواب مقصورة القيادة ضد الاقتحام بغرض تقييد الوصول إلى مقصورة القيادة، وهي تدابير سبق تنفيذها في دولته قبل ثلاثين عاماً.

٦٥- وأوضح مندوب الاتحاد الروسي أنه، على عكس التدخل غير المشروع الموجه ضد طائرة تحلق في رحلة جوية، الذي يمكن أن يسفر عن وقوع نحو ثلاثمائة أو أربعمائة إصابة، من بينهم الركاب والطاقم على متن الطائرة، فإن الهجوم على المنطقة المفتوحة للجمهور في أحد المطارات بسبب عدم تأمين المداخل إلى مباني المطار يمكن أن يؤدي إلى وقوع العديد من الآلاف من الإصابات التي تضم ليس الركاب فحسب، بل الأشخاص الذين يرافقونهم وموظفي المطار أيضاً. وقد لاحظ أنه نظراً للهجمات الإرهابية الموجهة ضد المطارات مؤخراً، فقد استقر لدى دولته القناعة بأن التهديدات الجديدة والناشئة لا يمكن مواجهتها باستخدام النهج المنهجي المتبع إزاء أفعال التدخل غير المشروع التقليدية. ومع إقرار مندوب الاتحاد الروسي بأنه يحق لكل دولة أن تعتمد تدابيرها الوطنية الخاصة بأمن الطيران للتصدي لهذه التهديدات الجديدة والناشئة، فقد أكد مجدداً أن الورقة WP/310 اقترحت تأييد اقتراح المجلس بالارتقاء بالتوصيتين ٤-٨-١ و ٤-٨-٢ من الملحق السابع عشر المتعلقةين بأمن المنطقة المفتوحة للجمهور إلى مستوى القواعد القياسية، وكذلك اقتراح دولته باستحداث القاعدة القياسية الجديدة ٤-٨-٣ التي تنظم وضع معدات الكشف الأمني عند مداخل المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات.

٦٦- وأعرب مندوب الأرجنتين ومندوب جنوب أفريقيا عن تأييد الورقة WP/198 المقدمّة من المجلس الدولي للمطارات فيما يتعلق بأمن المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات.

٦٧- وأعرب المراقب عن المجلس الدولي للمطارات عن امتنانه للدعم الواسع النطاق الذي حصده الورقة WP/198، وأكد مجدداً أن القصد كان إنتاج نظام مرن وعملي، يحدد المسؤوليات في إطاره تحديداً واضحاً، ويتفادى إنشاء حشود وصفوف انتظار. كما أعرب عن تقديره للتعليقات التي أدلى بها مندوبو كندا وأيرلندا والمملكة المتحدة فيما يتعلق بتعريف مصطلح "المنطقة المفتوحة للجمهور في المطار". واقترح المراقب عن المجلس الدولي للمطارات لاحقاً الاستعاضة عن مشروع نص منطوق الفقرة ٧ (ي) من المرفق (ج) من مقترح البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران (انظر المرفق بالورقة WP/16) بالنص التالي: "معالجة مخاطر الهجمات ضد المناطق المفتوحة للجمهور، بما في ذلك مباني محطات الركاب، من خلال العمل مع جميع الجهات المعنية من أجل: '١' الحفاظ على توازن عملي بين احتياجات التدابير الأمنية الفعّالة والمستدامة وتسهيلات الركاب؛ '٢' تنفيذ مجموعة من التدابير القائمة على المخاطر تتسم بالمرونة والعمليّة، وبمسؤوليات محددة بوضوح فيما بين الجهات الفاعلة المعنية؛ '٣' نقادي خلق أي مناطق احتشاد داخل مباني محطات الركاب أو بالقرب منها؛ '٤' ترسيخ ثقافة تقوم على اليقظة المستمرة والردع والوقاية والاستجابة والقدرة على الصمود بشكل منسق في مواجهة التهديدات المتطورة".

٦٨- وفي ضوء الملاحظة، من خلال المناقشة الحالية، بوجود تصور واضح بأنه يمكن التعجيل جداً بوضع خطة عالمية لأمن الطيران اعتماداً على فريق خبراء أمن الطيران، فقد أكد المراقب عن المجلس الدولي للمطارات أنه من الضروري مشاركة قطاع الطيران ككل في التفاوض والمناقشة فيما يتعلق بتطوير خطة عالمية لأمن الطيران، وفي هذا الصدد،

فقد عرض رصيد الخبرة الكبير لدى منظّمته من خلال المجتمع الفريد للمطارات. ورداً على الملاحظات التي أبدّاها مندوب الاتحاد الروسي مع الاحترام لتجربة دولته المتعلقة بأمن المنطقة المفتوحة للجمهور في المطار، فقد أبلغ المراقب عن المجلس الدولي للمطارات اللجنة التنفيذية بأن منظّمته تعمل على وضع تدابير للتعجيل بتدفق الناس خلال مباني المطار في تنسيق مع اتحاد النقل الجوي الدولي (الآياتا)، وتعمل على استكشاف برنامج يُسمى الأمن الذكي. وكان المجلس الدولي للمطارات واعياً للغاية بضرورة الحفاظ على سيولة حركة الناس تجنباً لإنشاء الحشود وصفوف الانتظار، واعتبر أن هناك خطراً بالغ الشدة من أن يؤدي الكشف الأمني خارج مباني المطارات إلى نقل مواطن الضعف إلى أماكن أخرى وزيادة هذا الضعف.

٦٩- وفيما يتعلق بالتعديل الذي اقترحه المراقب عن مجلس المطارات الدولي على منطوق البند ٧ (ي) من المرفق (ج) من مقترح البيان الموحد المرفق بالورقة WP/16، فقد أشار رئيس اللجنة التنفيذية إلى أنه وفقاً للمادة ٣٨ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي (الوثيقة Doc 7600) "لا يُناقش أي اقتراح أو تعديل إلا إذا تمت التثنية عليه. ولا يجوز التقدم باقتراحات أو التثنية عليها إلا من جانب أعضاء وفود الدول المتعاقدة فحسب".

٧٠- وفي هذا الصدد، دعم مندوب المملكة المتحدة التعديل المذكور أعلاه الذي اقترحه المراقب عن المجلس الدولي للمطارات (انظر الفقرة ٦٨) وثنى عليه مندوب كندا.

الملحق السابع عشر والمواد التوجيهية ذات الصلة

٧١- أعرب مندوب كندا عن تأييده لمحتويات الورقة WP/219 التي قدّمها الهند حول موضوع سد الثغرات بين أسئلة البروتوكول للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر وأحكام/إرشادات أمن الطيران. غير أنه رأى أنه ينبغي مناقشة أسئلة البروتوكول مع القواعد القياسية المتعلقة بأمن الطيران وليس العكس.

٧٢- وبينما دعم مندوب جنوب أفريقيا أيضاً الورقة WP/219، فقد شاطر الآراء التي أعرب عنها مندوب كندا فيما يتعلق بأسئلة البروتوكول.

٧٣- وأشاد المراقب عن الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) بالإيكاو لعملها الجاد والشامل في مجال حماية المعلومات المتعلقة بالسلامة، وأعرب عن تطلعه إلى تحقيق مكاسب كبيرة لتحسين السلامة من خلال نظم إلزامية وطوعية للإبلاغ عن السلامة. وأشار إلى العمل المرتبط بذلك الذي تضطلع به مجموعة عمل مسجلات الطيران (FLIRECSWG) التابعة لفريق خبراء عمليات الطيران (FLTOSP) في مجال تسجيل المعلومات لأغراض التحقيق في الحوادث. وأعرب المراقب عن الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية عن قلقه لأن بعض المقترحات التي قدّمها الاتحاد الروسي في الورقة WP/311 (أجهزة الفيديو لأغراض المراقبة على متن الطائرة كوسيلة لضمان الرصد الموضوعي، لمنع حدوث أفعال التدخل غير المشروع والتحقيق بشأنها)، لا سيما تلك المتعلقة بتسجيل المعلومات على متن الطائرة بعد مغادرة الرحلة من البوابة إلى حين وصولها إلى وجهتها، ستكون ذات عواقب وخيمة على ثقافة السلامة الإيجابية التي لطالما حرصت الإيكاو في عملها على تعزيزها. ورأى أن تنفيذ هذه المقترحات سيتطلب موارد مالية وبشرية كبيرة لتنفيذها في قطاع يجب أن يكون إنفاق الموارد فيه على نحو يحقق أقصى قدر من المكاسب في مجال السلامة. وحث الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية الجمعية العمومية على أن تأخذ في الاعتبار الصلة الطبيعية بين السلامة والأمن والتأثير الذي يمكن أن تحدثه هذه الاقتراحات بالنسبة للمرء من جهة أخرى. وأعرب المراقب عن مبدأ الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية الذي يرى أن مسألة تسجيل الأحداث التي تدور على متن الطائرة أثناء الرحلة ينبغي ألا تُستخدم إلا لأغراض التحقيق في الحوادث على النحو المنصوص عليه في الملحق الثالث عشر — التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، وأنه ينبغي تنسيق هذا العمل من قبل مجموعة عمل مسجلات الطيران (FLIRECSWG).

التدابير الرامية إلى التخفيف من حدة التهديد من الداخل

٧٤- أعرب مندوب البرتغال عن دعمه للورقة WP/145 المقدّمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) ولتطوير وتحديث القواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية المتعلقة بالتهديدات الجديدة والناشئة، بما في ذلك أمن المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات والتهديد من الداخل، مع الأخذ في الاعتبار الأهداف الرئيسية للقرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) الصادر عن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، لا سيما الأهمية الحيوية لتعزيز تدابير أمن الطيران من أجل تأمين بيئة عالمية سلمية. كما شدد على أهمية مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" التي تتبناها الإيكاو كمدخل إلى تحقيق مستويات الأمن المطلوبة من أجل جميع الدول.

٧٥- وانتقالاً إلى الورقة WP/180 التي قدّمتها الولايات المتحدة، أعرب مندوب البرتغال، متحدثاً بالنيابة عن الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، عن تأييده إدراج التهديد من الداخل في أولويات الإيكاو الاستراتيجية للفترة الثلاثية المقبلة وفي الخطة العالمية لأمن الطيران، وكذلك في استعراض الملحق السابع عشر وفي دليل أمن الطيران (الوثيقة 8973-Restricted Doc) بحيث يجري التصدي للتهديد من الداخل أخلاقياً. ولاحظ أنه نظراً لترابط التهديد من الداخل والعوامل البشرية بما يشكل تحدياً لأمن الطيران، فقد التزمت البرتغال بالتعاون من أجل تطوير تلك المسائل الرئيسية من خلال المشاركة في فريق خبراء أمن الطيران، كما اعترفت البرتغال بالتدابير والمبادرات ذات الصلة بشأن التهديد من الداخل التي اتخذتها المنظمات الإقليمية مثل اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) والاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC).

٧٦- ودعم مندوب جمهورية كوريا الورقة WP/180 والأنشطة التي تقوم بها الولايات المتحدة الأمريكية للتصدي للتهديد من الداخل على النحو الوارد فيها. وأكد اللجنة التنفيذية تعاون دولته الكامل في إطار الجهود العالمية الرامية إلى منع الهجمات من الداخل في المستقبل.

٧٧- وأعرب مندوب إسرائيل عن تأييد دولته القوي للورقة WP/180، وشدد على أنه بينما تؤدي التكنولوجيا دوراً رئيسياً في منع الهجمات الإرهابية، فإنها تشجع الإرهابيين أيضاً على البحث عن هدف سهل ويستغل العامل البشري. وفي إطار رؤية الحاجة القوية والملحة إلى وضع الإيكاو لقواعد قياسية من شأنها أن تتصدى للتهديد الداخلي، فقد أعرب مندوب إسرائيل عن استعداد دولته للتعاون مع الدول الأخرى في هذا الصدد.

٧٨- ومع الاتفاق مع التعليقات التي أدلى بها مندوب سنغافورة وآخرين بشأن برنامج أمن الطيران بوجه عام، فقد رحّب مندوب بلجيكا بالمقترحات وأيدها فيما يتعلق بالتخفيف من حدة التهديدات الجديدة والناشئة، لا سيما التهديدات من الداخل، وذلك على النحو الوارد في الوثيقة WP/180 التي قدّمتها الولايات المتحدة والورقة WP/145 التي قدّمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) على التوالي. وفي إشارة إلى أن بعض المنظمات الإقليمية قد اتخذت بالفعل مبادرات في هذا الصدد، فقد رأى مندوب بلجيكا أنه من المناسب توسيع نطاق تلك المبادرات لتشمل أقاليم أخرى.

٧٩- وفيما يتعلق بالورقة WP/145 التي قدّمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك)، أشار مندوب لكسمبرغ إلى ضرورة الإبقاء على الملحق السابع عشر مواكباً لتطور التهديدات الأمنية التي تواجه الطيران المدني الدولي. ولاحظ أن هناك تهديدين اثنين من التهديدات الناشئة التي تقلق المجتمع الدولي كله بسبب الأحداث التي وقعت مؤخراً: التهديدات الأمنية التي تواجه المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات والتهديدات الداخلية، التي انطوت على التواطؤ السلبي أو الإيجابي من أحد الأفراد من الداخل من أجل الالتفاف على التدابير الأمنية. وأوضح مندوب لكسمبرغ أن التدابير الأمنية التي تنفذها الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني تسعى بصورة متزايدة إلى التصدي لتلك التحديات. وبالتالي فقد أيدت لكسمبرغ الورقة WP/145 تأييداً كاملاً، لا سيما الفقرة الإجرائية (أ) في الموجز التنفيذي، التي دعيت فيها الجمعية العمومية إلى حث

المجلس على التعجيل باعتماد القواعد والتوصيات الدولية الجديدة الخاصة بأمن الطيران والمتعلقة بالتخفيف من حدة التهديدات الجديدة والناشئة، بما في ذلك تهديدات أمن المنطقة المفتوحة للجمهور والتهديدات من الداخل.

٨٠- وإقراراً بجهود اللجنة الأفريقية للطيران المدني على النحو الوارد في الوثيقة WP/145، فقد لاحظ مندوب فرنسا أن المخاوف التي أعرب عنها في الورقة تتسق مع تلك التي لدى فرنسا، لا سيما فيما يتعلق بأمن المنطقة المفتوحة للجمهور والتهديدات من الداخل. ورأى أن الورقة تتماشى بشكل كبير مع القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) الصادر عن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، الذي أوضح دور الإيكاو ومسؤوليات الدول فيما يتعلق بحماية سلامة وأمن المواطنين والرعايا. واستشهد مندوب فرنسا بمشروع الحالة الأوروبية كاستجابة أولية لمسألة التهديدات الجديدة والناشئة نظراً لأنه يقترح مساعدة الدول الأفريقية، كما يتمنى، على إعداد إدارتها للتعامل مع التهديدات الناشئة. وفي ضوء ما سبق، فقد دعمت فرنسا الورقة WP/145 التي طالبت بوضع القواعد والتوصيات الدولية المناسبة للتعامل مع هذه التهديدات الناشئة.

٨١- وكمشارك في الورقة WP/145، حث مندوب نيجيريا الإيكاو على التعجيل بالعمل على إعداد مواد توجيهية للتصدي للتهديدات السائدة ضد الطيران المدني.

٨٢- وأعرب مندوبو الأرجنتين وفرنسا وجنوب أفريقيا وسويسرا والمملكة المتحدة عن دعمهم القوي للورقة WP/145 فيما يتعلق بتطوير وتحديث قواعد وتوصيات دولية وإرشادات، وللورقة WP/180 بشأن الاستراتيجيات العالمية للتصدي للتهديدات من الداخل.

السوائل والأيروسولات والهلاميات (LAGs)

٨٣- في إطار دعم الورقة WP/184 (التي قدمتها جنوب أفريقيا) بشأن الموضوع أعلاه، فقد اقترح مندوب الأرجنتين أن تقوم الإيكاو بمعالجة سريعة لجميع المسائل المتصلة بالسوائل والأيروسولات والهلاميات من خلال فريق خبراء أمن الطيران.

٨٤- وأعرب مندوب المملكة العربية السعودية عن قلقه إزاء الورقة WP/184 نظراً لاختلافه مع مصادرة السوائل التي تقل عن الحد الأقصى المسموح به (١٠٠ مليلتر) للراكب عند دخوله إلى مبني المطار. وجزم بأن هذا الإجراء لا يتفق مع الممارسة الحالية التي ينبغي أخذها في الاعتبار عند تطبيق هذه التدابير. ونظراً للصعوبات المرتبطة بتوقيع الكشف الأمني على الركاب من أجل السوائل والأيروسولات والهلاميات أثناء العبور، فقد رأى مندوب المملكة العربية السعودية أنه ينبغي تطبيق جميع التدابير المتصلة بعمليات المناطق المفتوحة للجمهور على الرحلات الداخلية بدلاً من الرحلات الدولية. وكان شاغله الرئيسي هو ضمان عدم استخدام السوائل والأيروسولات والهلاميات بصورة غير محظورة.

٨٥- وأيد مندوب البحرين هذا الرأي.

٨٦- وفيما يتعلق بالورقة WP/184، قدّم مندوب نيجيريا دعمه للاعتراف بالأكياس المؤمنة ضد التلاعب (STEBs) من الدول الأخرى التي تمتثل لهذه الشروط. ورأى أن ذلك من شأنه أن يتفادى ازدواج الكشف الأمني ويعزز التواصل بين الدول التي تتباين فيما بينها من حيث القيود المفروضة على السوائل والأيروسولات والهلاميات.

٨٧- ومع تأييد الورقة WP/184، فقد شدد مندوب سويسرا على أن تحتفظ دولة النقل بالمسؤولية عن الكشف الأمني عن السوائل والأيروسولات والهلاميات وضمان عدم حمل الركاب أي سائل وأيروسولات وهلاميات بشكل محظور عند وصولهم إلى دولة أخرى.

٨٨- وأيد مندوب جنوب أفريقيا الورقة WP/254 (نيجيريا)، والورقة WP/184 (جنوب أفريقيا)، والورقة WP/327 [فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)].

٨٩- كما أعرب مندوب السنغال عن تأييده للورقة WP/254 (نيجيريا).

مسائل أخرى تتعلق بالسياسات

٩٠- وفيما يتعلق بالورقة WP/330 (إجراءات تنفيذ نظام نقطة التفتيش الأمني الواحدة)، المقدمّة من البرازيل وشيلي وكولومبيا وإكوادور وبنما وباراغواي، فقد شدد مندوب الأرجنتين على أنه ينبغي للإيكاو أن تتولى على سبيل الاستعجال معالجة جميع المسائل المتصلة بنظام نقطة التفتيش الأمني الواحدة من خلال فريق خبراء أمن الطيران.

٩١- وفي معرض ملاحظة المعلومات الواردة في الورقة WP/330، جزم مندوب كندا بأنه من الأفضل ترك أمر المناقشات المتعلقة بنظام نقطة التفتيش الأمني الواحدة لفريق خبراء أمن الطيران. وفي إطار التشديد على أنه نظراً للأهمية البالغة للترتيبات المتعلقة بنظام نقطة التفتيش الأمني الواحدة من أجل التسهيلات وراحة المسافرين، فإنه لا ينبغي الاستهانة بها، وشدد على أن تنفيذها بفعالية ينطوي على عملية شاملة بالغة الجدية.

٩٢- وأيد مندوب سويسرا مبادرة نظام نقطة التفتيش الأمني الواحدة الوارد في الورقة WP/330. وعلى الرغم من تأييده أيضاً لقيام الدولة بتنفيذ البرنامج الوطني لإدارة أمن الطيران المدني (CAsEMNP-SeMS) على النحو المقترح في الورقة WP/315 التي قدّمتها كولومبيا وأيدتها ١٢ دولة من دول أمريكا الجنوبية، فقد أعرب عن تحفظه بشأن جعله برنامجاً إلزامياً. واقترح مندوب سويسرا أن تتولى مكاتب الإيكاو الإقليمية تقديم المساعدة على إدخال هذا البرنامج إلى تلك الدول المحتاجة إليه.

٩٣- وتلخيصاً للمناقشات، أقر نائب مدير أمن الطيران والتسهيلات (DD/ASF) بأن توافق الآراء الواسع قد تبلور تقريباً في جميع النقاط التي أُثيرت في مختلف ورقات العمل المقدمّة في إطار البند ١٦ من جدول الأعمال. وأشار إلى أن اللجنة التنفيذية قد أحاطت علماً بقرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٣٠٩ (٢٠١٦) الذي اعتمد مؤخراً بشأن الأخطار التي تهدد السلام والأمن الدوليين من جراء الأعمال الإرهابية: أمن الطيران، وذلك كمدخل إلى المناقشات المتعلقة بالإطار العالمي لأمن الطيران، حيث كان هناك تأييد واسع النطاق للإجراءات المقترحة في ورقات العمل فيما يتعلق بذلك الإطار العالمي، أي، تمديد العمل باستراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS) وتطوير الخطة العالمية لأمن الطيران (GAsEP)، مع إضافة رسالة بالغة الوضوح من اللجنة التنفيذية بشأن ضرورة التعجيل بتطوير الخطة العالمية لأمن الطيران وإشراك فريق خبراء أمن الطيران في تطويرها. وقد أُحيط علماً بالعروض المقدمّة لتوفير المساعدة المباشرة إلى الأمانة العامة في تلك المساعي.

٩٤- وأوضح نائب مدير أمن الطيران والتسهيلات أن الدعم الواسع النطاق من أجل البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران، المعدّل على النحو الذي اقترحه المجلس الدولي للمطارات وأيده مندوبو المملكة المتحدة وكندا، فضلاً عن الإجراءات المقترحة في جميع ورقات العمل اللاحقة، باستثناء الاقتراح المتعلق بقاعدة الإيكاو القياسية التي تدعو إلى توقيع الكشف الأمني عند الدخول إلى مباني المطار. ومن أجل معالجة الشاغل الذي أُثير في هذا الصدد، يتعين دمج ذلك الاقتراح المعني بتدابير أمن المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات مع مقترحات التعديل الأخرى للملحق السابع عشر، وإصدار مواد إرشادية ذات صلة وإحالتها إلى الأمانة العامة والكيانات الفنية المناسبة، لا سيما فريق خبراء أمن الطيران من أجل مزيد من الدراسة. وفيما يتعلق بالورقة WP/99 التنقيح رقم (١) بشأن الأمن الإلكتروني، فقد لوحظ أن اللجنة التنفيذية لن تنظر سوى في الإجراءين المقترحين (أ) و(ج)، بينما ستنتظر اللجنة الفنية في باقي الإجراءات.

٩٥- وفي ختام مناقشاتها بشأن البند ١٦ من جدول الأعمال، فقد وافقت اللجنة التنفيذية على توصية الجلسة العامة باعتماد مشروع القرار ١/١٦: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران الوارد في المرفق بالورقة WP/16، بصيغته المعدّلة في ضوء المناقشات، ومشروع القرار ٢/١٦: معالجة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني، على النحو الوارد في الورقة WP/17.

البند ١٧ من جدول الأعمال: البرنامج العالمي لتدقيق الأمن وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)

٩٦- جرى النظر في هذا البند من جدول الأعمال على أساس ورقة عمل واحدة مُقدمّة من المجلس، WP/20 [تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)]، [مع التنقيح رقم (١) باللغة الفرنسية فقط]، وورقات العمل وورقات المعلومات ذات الصلة.

٩٧- قَدِّمَت الأمانة العامة الورقة WP/20 التنقيح رقم (١) التي عرضت تقريراً عن التنفيذ الشامل للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر مع المستجندات ذات الصلة منذ انعقاد الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية. وأشارت إلى أن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر تضمن معلمات رئيسية مختلفة لتحديد نوع أنشطة التدقيق والرصد ونطاقها وأولويتها ووتيرتها. وخلال الفترة المنقضية بين إطلاق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر في شهر يناير عام ٢٠١٥ ويوم ٢٠١٦/٩/٣، نُقِّدَ ما مجموعه ٤٧ نشاطاً في إطار هذا البرنامج، منهم ٤٤ عملية تدقيق و٣ مهام للتحقق. وكشف هذا البرنامج أن المستوى العالمي العام للتنفيذ الفعّال (EI) للعناصر الحاسمة للنظام الوطني للرقابة على أمن الطيران قد طرأ عليه تحسُّن طفيف بالمقارنة مع نتائج الجولة الثانية من عمليات التدقيق، وتتوقع الإيكاو استمرار هذا الاتجاه خلال السنوات القادمة. وأبرزت الأمانة العامة أنه ببلوغ البرنامج مرحلة النضوج مع الاضطلاع بمزيد من الأنشطة، ستتمكن الإيكاو من تقديم المزيد من المعلومات المتعلقة بمستوى امتثال الدول للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر — الأمن والأحكام الأمنية الواردة في الملحق التاسع — التسهيلات.

٩٨- وأشارت الأمانة العامة إلى أن التعليقات والتعقيبات الواردة من الدول التي خضعت لعمليات تدقيق أظهرت أن نتائج التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) قد أتاحت فرصة ثمينة لتقييم متانة نظم الرقابة على أمن الطيران واستدامتها. وشدّدت على أن تقارير التدقيق الصادرة في إطار USAP-CMA ظلت سرية ولم تُنحَ للدول الأخرى إلا بموافقة الدولة التي خضعت لعملية التدقيق. وشكرت الأمانة العامة كل الدول التي ساهمت في تنفيذ USAP-CMA، وأعربت عن تقديرها لتلك الدول التي أعارت خبراء إلى الإيكاو للعمل كمُدققين أو رؤساء أفرقة تدقيق في إطار USAP-CMA. وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: ملاحظة التقرير المتعلق بتنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)، وأن تطلب إلى الدول مواصلة دعمها لهذا البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران بإعارة الخبراء في المديين القصير والطويل، والمشاركة في الدورات التدريبية والحلقات الدراسية.

٩٩- قَدِّمَ مندوب الاتحاد الروسي الورقة WP/316 التي توضح موقف دولته فيما يتعلق برفع مستوى الإفصاح عن المعلومات المستمدة من نتائج التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران ونشر المعلومات المتعلقة بالشواغل البارزة في مجال أمن الطيران (SSeCs) على الموقع الإلكتروني للأمن للإيكاو. وفي إطار التذكير بمبدأ السرية السائد والشفافية المحدودة فيما يتعلق بنتائج عمليات التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران والشواغل البارزة في مجال الأمن، فقد أعرب مندوب الاتحاد الروسي عن قلقه من احتمال أن تكون المنظمات الإرهابية قادرة على الوصول بشكل غير مباشر إلى المعلومات المتعلقة بأي تراخٍ في تدابير أمن الطيران عبر موقع الإيكاو الإلكتروني للأمن ومن ثم استخدام تلك المعلومات لارتكاب أفعال تدخل غير مشروع ضد الطيران المدني. وكانت تلك المسألة موضع نظر فريق خبراء أمن الطيران في دورته السابعة والعشرين (AVSECP/27، مارس ٢٠١٦). ومع الأخذ في الاعتبار التهديدات المحتملة ضد الطيران المدني، فقد أوصى فريق الخبراء بالإبقاء على الوضع الراهن فيما يتعلق بمستوى الإفصاح عن نتائج عمليات التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران والشواغل البارزة في مجال الأمن. وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: الإحاطة علماً بمحتويات الورقة WP/316؛ والموافقة على الحق السيادي لكل دولة من الدول في تقديم معلومات عن نتائج عمليات تدقيق أمن الطيران على أساس "الشفافية المحدودة" والحفاظ على مبدأ سرية المعلومات؛ ودعم الاقتراح الذي يفيد بأنه لا يمكن نشر المعلومات الحساسة المتعلقة بنتائج التدقيق الخاصة بالإيكاو على الموقع الإلكتروني للأمن للإيكاو إلا إذا لم تُبَدِّ الدولة التي خضعت لعملية التدقيق اعتراضاً على ذلك.

١٠٠- قدم مندوب الرأس الأخضر الورقة WP/151 التي قَدِّمَتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) بالنيابة عن ٥٤ من الدول الأفريقية. وقد أكدت هذه الورقة مجدداً على ضرورة الحفاظ على مستوى الإفصاح عن نتائج عمليات التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) بناءً على التوصية ٢-٤-٥ من الملحق السابع عشر — الأمن، بعد النظر في المخاطر والفوائد المحتملة المرتبطة بالإفصاح عن هذه المعلومات. وتمشياً مع مبدأ السرية وتذكيراً بالقرار ٣٦-٢٠ الصادر عن الجمعية العمومية للإيكاو، فقد دعا مندوب الرأس الأخضر جميع الدول إلى تبادل المعلومات المتعلقة بتقارير التدقيق

الخاصة بها على أساس ثنائي أو متعدد الأطراف من أجل زيادة الثقة في مستوى أمن الطيران. ولاحظ أن النتائج والتوصيات الواردة في تقارير التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) تبرز أوجه القصور المنهجية والمحددة في نظام الرقابة على أمن الطيران في الدولة التي تخضع لعملية تدقيق. وفيما يتعلق بأوجه القصور، فقد كانت المعلومات المتعلقة بعملية التدقيق حساسة بصفة خاصة نظراً لأنها أبرزت مواطن الضعف نظام الأمن الوطني وكشفت مساوئه، وبالتالي فإن الإفصاح عن تلك المعلومات دون قيد يمكن ان تستغله دول أخرى لأغراض غير مناسبة أو عقابية. وأشار إلى أن المعلومات المستمدة من نتائج عمليات التدقيق المفصوح عنها حالياً من خلال الموقع الإلكتروني للأمن للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) يمكن أن تخدم عدداً من الأغراض المفيدة لأمن الطيران العالمي، بما في ذلك حشد عروض المساعدة لتلبية احتياجات الدول المتلقية. وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: الإحاطة علماً بمضمون ورقة العمل WP/151؛ وتكليف الإيكاو بالحفاظ على مستوى الإفصاح عن نتائج عمليات التدقيق بناءً على التوصية رقم ٢-٤-٥ من الملحق السابع عشر؛ وحث الإيكاو على مواصلة تقديم المساعدة إلى الدول التي توجد لديها مستويات متدنية من الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر، فضلاً عن الأحكام الأمنية الواردة في الملحق التاسع — التسهيلات.

١٠١- وقد لوحظ أيضاً تقديم ورقتي المعلومات التاليتين: الورقة WP/371 (النظام الوطني لتدقيق أمن الطيران المدني لدى الصين) المقدمة من الصين؛ والورقة WP/224 [البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) المُنفَّذ في إندونيسيا] المقدمة من إندونيسيا.

١٠٢- بعد ذلك فتح رئيس اللجنة التنفيذية باب النقاش حول البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA).

المنافشة

١٠٣- مثمناً على الإيكاو لقيامها بوضع البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)، ذكّر مندوب نيجيريا بأن نيجيريا كانت في عام ٢٠١٥ واحدة من أوائل الدول التي خضعت لعملية التدقيق هذه، ما وجدت دولته مفيدة جداً. ودعا الدول الأعضاء التي لم توقع بعد على مذكرة التفاهم إلى التوقيع عليها لتمكين الإيكاو من تنفيذ التدقيق اللازم باستخدام برنامج USAP-CMA، كما حث الإيكاو على مواصلة تقديم المساعدة الموجهة إلى الدول التي لديها مستوى متدنٍ من الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر، فضلاً عن الأحكام الأمنية الواردة في الملحق التاسع ٩. وفي الختام، أعرب مندوب نيجيريا عن تأييده للورقة WP/151 التي قدّمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاف).

١٠٤- وهناً مندوب السنغال الإيكاو على جهودها المبذولة في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، وذلك على النحو الوارد في الورقة WP/20 التنقيح رقم (١)، وشجعها على مواصلة ذلك. وفي معرض مشاطرة المواقف المُعرب عنها في الورقتين WP/151 و WP/316 فيما يتعلق بالإفصاح عن نتائج عمليات التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP)، فقد شدد على أن عرض التمثيل البياني للتنفيذ الفعّال للعناصر الحاسمة لنظام الرقابة على أمن الطيران لدى الدول التي خضعت لعمليات التدقيق فضلاً عن الرسوم والخرائط البيانية التي توضح الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر والأحكام الأمنية الواردة في الملحق التاسع ونشر المعلومات المتعلقة بالشواغل البارزة في مجال أمن الطيران (SSeCs) على الموقع الإلكتروني للأمن للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران يمكن أن يفي بمتطلبات المعلومات كما يمكن أن يؤدي إلى توفير المساعدة على التنفيذ للدول التي بحاجة إلى ذلك. وجزم مندوب السنغال أن أي سياسة أخرى للإفصاح عن النتائج يمكن أن تأتي بنتيجة مضادة وأن تكون ذات تأثير معاكس لما كان مقصوداً من خلال رفع مستوى الإفصاح.

١٠٥- وأكد مندوب فرنسا أن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) كان أداة أساسية لتنفيذ مستوى متماسك من الأمن في جميع أنحاء العالم. ولاحظ، مع ذلك، أن هناك تبايناً هائلاً في المستوى الفعلي للأمن في المطارات في جميع أنحاء العالم، مشككاً في فعالية المنهجية المستخدمة في عمليات التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) وفي ملاعمتها قبل كل شيء. وفي معرض التذكير بأن عمليات التدقيق المذكورة كانت تستند إلى إدخال القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بأمن الطيران، التي وضعتها الإيكاو، في اللوائح الوطنية لكل دولة، فقد شدد مندوب فرنسا على أهمية التحقق من المستوى الفعلي للتنفيذ ومستوى الأمن في كل مطار دولي. ولذلك، فإنه يرى أنه من الضروري استعراض المنهجية المستخدمة في عمليات التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA).

١٠٦- وفي حين أعرب مندوب فرنسا عن تقديره للورقتين WP/151 و WP/316، فقد أشار إلى أنهما تعبران عن موقف لا تشاطره دولته بالكامل. إذ أن فرنسا تعتبر أن التخطيط للهجمات الإرهابية لم يكن مستنداً إلى نتائج عمليات التدقيق باستخدام برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، وإنما يجري التخطيط لهذه الهجمات استجابة لشواغل استراتيجية وتكتيكية وسياسية مع استغلال وجود جماعة إرهابية في منطقة معينة وبناءً على ملاحظاتها المباشرة لمواطن الضعف في التدابير الأمنية المنفذة في مطار معين. وأكد مندوب فرنسا على أن الحفاظ على السرية التامة إزاء نتائج التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر كان مساوياً لعدم إعطاء المعلومات اللازمة للدول الأخرى حتى يتسنى لها اتخاذ الإجراءات المناسبة من جانبها. ومع اعتباره أن التزام السرية التامة إزاء نتائج التدقيق باستخدام USAP-CMA ما هو إلا تدبير عتيق، فقد أعرب عن قلقه إزاء مصير نتائج عمليات التدقيق إذا ما أبرزت تكرار أوجه قصور. وفي ظل صعوبة التوصل إلى تحقيق التوازن الضروري بين ضرورة أن تعرف الدول نتائج عمليات التدقيق من أجل قيامها باتخاذ خطواتها الخاصة لتحسين أمن الطيران الدولي وضرورة حماية الدول بمستوى معين من السرية إزاء نتائج عمليات التدقيق، فقد اقترح مندوب فرنسا أن تعمل الأمانة العامة، بدعم من فريق خبراء أمن الطيران، على مسألتين: كيفية تنقيح عمليات التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران بحيث يمكن التأكد من المستوى الفعلي للأمن في كل دولة؛ وكيفية ضبط المستوى المناسب من السرية إزاء نتائج عمليات التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر دون تركها مفتوحة للعالم بأسره مع الضمان، في الوقت ذاته، لعدم منع الدول من الوصول إلى المعلومات التي تطلبها.

١٠٧- وترديداً للتعليقات التي أدلى بها مندوب فرنسا، أكد مندوب ألمانيا من جديد أن نتائج عملية التدقيق باستخدام برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر لها أهمية بالغة. وفي معرض ملاحظة أن القدرة على تشاطر هذه المعلومات، على أساس السرية، كانت من الفوائد الرئيسية للدولة كونها عضواً في الإيكاو، فقد شدد على أن هناك حاجة ماسة إلى ذلك. وأيد مندوب ألمانيا المداخلات السابقة في هذا الصدد.

١٠٨- وأثنى مندوب المملكة المتحدة على الأمانة العامة لما قامت به من عمل دؤوب في تقديم نهج الرصد المستمر طيلة السنوات القليلة الماضية على النحو المبين في الورقة WP/20 التنقيح رقم (١). ومع ذلك، فقد لاحظ أن الصورة الشاملة التي قدمتها هذه الورقة شكّلت له باعثاً على القلق، لا سيما وأنه لم يكن هناك سوى ٧١٪ من التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة على الصعيد العالمي؛ إذ لم تقم سوى ٥٦٪ من الدول بتقييم التزاماتها القانونية الأساسية فيما يتعلق بتدابير مراقبه الجودة؛ كما أن هناك ١٠٠ من أصل ١٩١ من الدول الأعضاء لم توقع بعد على مذكرة التفاهم الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر. ومما يثير القلق البالغ أن تلك الأرقام قد لا تمثل مستوى الأمن الفعلي على أرض الواقع، كما لاحظ ذلك مندوب فرنسا أيضاً. وكما هو مبين في الورقة WP/98 التي قدّمتها سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، فقد كانت هناك مخاوف من ألا تكشف عملية التدقيق باستخدام برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر عن أوجه القصور في كثير من الأحيان، وذلك لسببين رئيسيين: أن الزيارات تكون مرتبة ومعدة مسبقاً، وبالتالي، يرى المدققون المطار في أفضل صورة وليس

في وضعه اليومي الاعتيادي؛ وثانياً أن التركيز يكون في المقام الأول على التدقيق على القدرة الرقابية على أمن الطيران لدى الدولة، وعملياته ووثائقه، وليس على الأداء التشغيلي الفعلي. وتلك الثغرة بين أداء التدقيق والمستوى الفعلي للأمن الفعّال هي ما أثارت الشكوك بشأن جوانب عديدة مثلما هو الحال مع مصداقية عملية التدقيق باستخدام برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر.

١٠٩- وبناءً على التعليقات التي أدلى بها مندوب فرنسا، اقترح مندوب المملكة المتحدة أن تكون الأولوية للفترة الثلاثية التالية (٢٠١٧-٢٠١٩) لإجراء استعراض أساسي لنهج التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، وإعادة النظر في بعض أساسيات ومبادئ البرنامج لضمان أنه يعزز القواعد القياسية المتعلقة بأمن الطيران بأكبر قدر ممكن من الفعالية. واقترح أن تقوم مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة المعنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر أو أي آلية أخرى باستكشاف مسائل مثل التقييمات التشغيلية وزيادة عدم القابلية للتنبؤ وزيادة التركيز على أوجه الضعف المشتركة أو الحرجة بوجه خاص وعملية استعراض الأعداد. وشدد مندوب المملكة المتحدة على أن العملية لا تتعلق بتسمية الدول وفضحها، بل بالأحرى بالاعتراف بالتحديات التي تواجهها جميع الدول، وبالعامل معاً على التصدي لها.

١١٠- ومع الاتفاق مع الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاف) بشأن أهمية توجيه المساعدة إلى الدول ذات مستويات الامتثال المتدنية (انظر الورقة WP/151)، اقترح مندوب المملكة المتحدة أنه ينبغي تعديل التركيز ليجسد تركيز الأولويات على تدني مستويات الأمن الفعال نظراً لأنه يجب دعم الامتثال على الورق بالعمل على أرض الواقع.

١١١- وفيما يتعلق بمسألة الإفصاح عن نتائج عمليات التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، أقر مندوب المملكة المتحدة بأنه لا ينبغي أن تكون تلك المعلومات الحساسة متاحة للعموم. ففي رأيه أن الغرض من توفير المزيد من المعلومات كان لتقديم المعلومات المناسبة والإفصاح على أساس ثنائي لتلك الدول التي كانت تقبل الخدمات الجوية من المطار المعني الذي استأنته على سلامة مواطنيها. وفي معرض ملاحظة أن فريق خبراء أمن الطيران في اجتماعه السابع والعشرين (AVSECP/27) قد توصل إلى بعض الاستنتاجات المعقولة بشأن هذه المسألة، فقد أعرب مندوب المملكة المتحدة عن تفضيله لاستخدام أسلوب فريق الخبراء بدلاً من الأسلوب المقترح من الاتحاد الروسي في الورقة WP/316.

١١٢- وفي معرض التذكير بأن دولته قد خضعت مؤخراً لعملية تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، فقد أعرب مندوب كينيا عن تأييده لاستمرار البرنامج وعن استعداد دولته لمساعدة الدول الأخرى في الإقليم الأفريقي بخبرتها وتجربتها. وفي معرض تأييده للورقة WP/151 المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاف)، فقد أكد مجدداً أنه ينبغي الاتفاق على أساس ثنائي على مستوى الإفصاح عن نتائج عمليات التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، وعلى أن يعتمد على موافقة كل دولة خضعت لعملية التدقيق بما يتسق مع سيادتها.

١١٣- وأكد مندوب الولايات المتحدة أن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر يشكل جزءاً لا يتجزأ من برنامج الإيكاو لأمن الطيران. وشكر مندوبي فرنسا والمملكة المتحدة على تعليقاتهم الثاقبة وقدم تأييد الولايات المتحدة لشواغلهم، وكذلك لمقترحاتهم لمعالجتها. وقد أبدت الولايات المتحدة الدعوة الموجهة من الدول الأعضاء إلى مواصلة إغارة الخبراء في المدين القصير والطويل للمشاركة في الدورات التدريبية والحلقات الدراسية في إطار الدعم للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر. ومع ذلك، فقد شجعت الولايات المتحدة بقوة أيضاً إجراء مناقشات أكثر تعمقاً بين الدول الأعضاء والأمانة العامة تركز على عمليات تدقيق أفضل الممارسات لدعم ومواصلة تطور البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر. ورأت الولايات المتحدة أنه بينما تكتسي القواعد القياسية العالمية أهمية حاسمة، فإنها لا تكون قوية إلا بقدر تنفيذها. وفي هذا الصدد، أكد مندوب الولايات المتحدة أنه يجب على الدول الأعضاء أن تكفل اتساق التنفيذ الفعّال لتدابير أمن الطيران من أجل معالجة التهديدات الإرهابية الدينامية والمتطورة. وبالتالي فقد اقترحت الولايات المتحدة أيضاً أن تقوم الدول الأعضاء والأمانة العامة بمناقشة وتحديد الكيفية التي يمكن بها للبرنامج العالمي لتدقيق أمن

الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر أن يوازن أهمية التنفيذ إلى جانب تركيزه الحالي على القدرة الرقابية على أمن الطيران على الصعيد الوطني. إذ أن التنفيذ هو البرهان على وجود نظام رقابي فعال. كما أكد مندوب الولايات المتحدة التزام دولته بالمشاركة مع الأمانة العامة بشأن دروسها المستخلصة وحث الدول الأعضاء الأخرى على أن تحذو حذوها، سواء على الصعيد الثنائي أو من خلال الكيانات المناسبة مثل فريق خبراء أمن الطيران ومجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة المعنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر. وشدد على أن هناك الكثير مما يمكن لبعضنا تعلمه من بعض من أجل تحسين التقدّم المحرز بشأن أمن الطيران.

١١٤- وأيد مندوب المملكة العربية السعودية الورقة WP/20، وكذلك الورقة WP151 المقدّمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك). وفي معرض الإعراب عن تأييده للورقة WP/316 المقدّمة من الاتحاد الروسي، أكد أن المملكة العربية السعودية لا توافق على عدم الإفصاح عن نتائج عمليات التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر. إذ أنها ترى أن تشاطر هذه المعلومات أمر في غاية الأهمية لجميع الدول وأنه ينبغي إتاحة هذه المعلومات، وإن كان ذلك على مواقع إلكترونية آمنة، وذلك للأسباب التي ذكرها مندوبو فرنسا وألمانيا والولايات المتحدة.

١١٥- وأشار مندوب الأرجنتين إلى أنه على الرغم من أن نتائج عمليات التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر على النحو الوارد في الورقة WP/20 (١) كشفت عن حالة تبعت على الانزعاج إلى حد ما، إلا أنه كان من الجيد معرفة ذلك من أجل مواصلة تقديم المساعدة الموجّهة إلى الدول. وأيد التعليقات التي أدلى بها مندوبو فرنسا وألمانيا وأعرب عن تقديره لورقة المعلومات WP/224 التي أوجزت فيها إندونيسيا ملامح استعدادها لإجراء عملية التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر في أكتوبر-نوفمبر ٢٠١٥، فضلاً عن الإجراءات التي اتخذتها أثناء عملية التدقيق وبعدها، وكذلك الدروس المستخلصة.

١١٦- أيدت مندوبية أستراليا الدور الهام الذي تضطلع به الإيكاو في الحفاظ على سلامة الشبكة العالمية لأمن الطيران، وللجزء الذي ساهم به البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر في تحقيق ذلك. ومع ملاحظة أنه نظراً لتزايد الطلب على تلك الشبكة من حيث الحجم والتعقيد، ما يتعين معه أن تصبح تدابير أمن الطيران أكثر ابتكاراً وتطوراً، فقد شددت على أنه كان من المهم أن تتطور منهجية التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر بحيث تتماشى مع تلك التدابير، وتشمل تزويد المدققين بالقدرة على تقويم النهج القائمة على المخاطر وإصدار الأحكام المتعلقة بالنتائج الأمنية الجاري تحقيقها. ولهذا السبب، فقد أيدت أستراليا بقوة طلب الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) الوارد في الورقة WP/98 من أجل إجراء استعراض لنطاق وأساليب عملية التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر لضمان تقديمه صورة موثوقة ودقيقة عن مدى فعالية تنفيذ تدابير أمن الطيران. وأبدت أستراليا تطلعها إلى مواصلة المشاركة مع الإيكاو في هذا الصدد لضمان احتفاظ البرنامج بوضعه كهمزة وصل هامة في سلسلة أمن الطيران العالمية.

١١٧- وقدّمت مندوبية جنوب أفريقيا تعهد جنوب أفريقيا بمواصلة دعمها للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، الذي رأت أنه يمكن تحسينه بشكل مستمر، شأنه في ذلك شأن أي نظام. ولاحظت أن دولتها دعمت الورقة WP/151 المقدّمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) بشأن مستوى الإفصاح عن نتائج عملية التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر نظراً لأنها اعتبرته متماشياً مع النتائج التي توصل إليها فريق خبراء أمن الطيران في اجتماعه السابع والعشرين (AVSECP/27) على النحو الذي أُلح عليه مندوب المملكة المتحدة. وعلاوة على ذلك، فقد تشاطرت جنوب أفريقيا الرأي الذي أعرب عنه مندوب المملكة المتحدة الذي مفاده أن نتائج عملية التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر يمكن، وينبغي، تشاطرها على أساس ثنائي تمثيلاً مع التوصية ٢-٤-٥ من الملحق السابع عشر.

١١٨- وأكد مندوب إثيوبيا أن الدفع المقدم في الورقة WP/151 (اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك)) والورقة WP/316 (الاتحاد الروسي) كافية للاحتفاظ بالمستوى الحالي من الإفصاح عن نتائج عمليات التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر. وشدد على أنه ينبغي النظر في الشاغل المثار في الورقة WP/151 بشأن الاطلاع دون قيود على نتائج عمليات التدقيق من أجل حماية سيادة الدولة التي خضعت لعملية التدقيق ولمواطنيها في مجال أمن الطيران. وأعرب مندوب إثيوبيا عن تأييده الكامل للإجراءات المقترحة في الموجز التنفيذي للورقة WP/151.

١١٩- وفي معرض تأييد الورقة WP/20 التنقيح رقم (١)، لاحظ مندوب جمهورية كوريا أنه من خلال الجهود التي بذلتها الإيكاو، وبموارد محدودة، أمكن الانتقال بنجاح في عام ٢٠١٥ بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) من اتباع نهج النظم الشامل (CSA) إلى نهج الرصد المستمر (CMA) من أجل الرصد المستمر لسلامة نظم الرقابة على أمن الطيران لدى الدول. ونظراً لأن التقرير عن الشواغل البارزة في مجال أمن الطيران (SSECs) الذي أصدرته الإيكاو بناءً على نتائج عمليات التدقيق قد تضمن معلومات خطيرة عن التهديدات الأمنية، فقد قدّم دعمه للورقة WP/151 (اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك)) التي أوصت بالحفاظ على مستوى الإفصاح عن نتائج عمليات التدقيق.

١٢٠- وأيد مندوب فنلندا العمل الذي اضطلع به كلٌّ من المجلس والأمانة العامة من أجل تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) على النحو الوارد في الورقة WP/20 التنقيح رقم (١). وفي معرض تأييده للتعليقات التي أدلى بها مندوبو فرنسا وألمانيا والمملكة المتحدة، فقد شدد على أن التبادل السري للمعلومات الأمنية يكتسي أهمية بالغة من أجل التعاون الأمني العالمي. وأوصى مندوب فنلندا بشدة بتحديث نظام التدقيق.

١٢١- وفي إطار التأكيد مجدداً على أن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) كان عملاً بالغ الأهمية، فقد أعرب مندوب كندا عن تأييد دولته لأهداف البرنامج واعتمادها مواصلة إعاره الخبراء في المديين القصير والطويل إلى الإيكاو للمساعدة على تحقيق هذه الأهداف. وشدد على أن عماد نجاح الإيكاو تمثل في وجود نظام تدقيق فعال من أجل تقييم أداء الدول في مجال أمن الطيران استناداً إلى القواعد القياسية السارية، وهو هدف متوخى من أجل الخطة العالمية المستقبلية لأمن الطيران (GASep). واتفق مع مندوبي فرنسا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة وأستراليا على ضرورة تحديث البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر لمواكبة التحديات التي تواجه أمن الطيران في جميع أنحاء العالم.

١٢٢- ودعا مندوب سويسرا إلى زيادة الشفافية في نتائج عمليات التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر لأنها توفر مؤشراً واضحاً على ما يلي: نقاط الضعف المتعلقة بأمن الطيران في الدول التي خضعت لعمليات تدقيق، التي كانت مفيدة للدول الأخرى التي تحلق طائرات خطوطها الجوية من وإلى هذه الدول؛ واحتياجات الدول التي خضعت لعمليات تدقيق إلى التعاون/المساعدة في المجال الفني من أجل معالجة أوجه الضعف هذه.

١٢٣- ومع الإقرار بأنه قد يكون من الصعب على الدولة التي خضعت لعملية تدقيق أن تكشف عن مواطنيها في مجال أمن الطيران على النحو المحدد خلال عملية التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، فقد اعترف مندوب كولومبيا بقيمة تشاطر المعلومات مع الحفاظ على مستوى من السرية. واقترح، كحل توفيق، وضع آلية يجري بموجبها تشاطر نتائج عمليات التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر فيما بين الدول التي أبرمت اتفاقات ثنائية بشأن الخدمات الجوية.

١٢٤- وأعرب مندوب زيمبابوي عن تأييده للورقة WP/20 التنقيح رقم (١)، فضلاً عن الورقة WP/151 المقدمّة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) والورقة WP/316 المقدمّة من الاتحاد الروسي.

١٢٥- أخذ رئيس اللجنة التنفيذية علماً بأن هذه الورقات الثلاث أثارت اهتماماً كبيراً، لا سيما فيما يتعلق بنشاط نتائج عمليات التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر.

١٢٦- وتلخيصاً للمناقشات، أشار نائب مدير أمن الطيران والتسهيلات (DD/ASF) إلى أنه قد جرى دعم الإجراءات المقترحين في الموجز التنفيذي للورقة WP/20 التتقيح رقم (١) فيما يتعلق بتنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر. وفيما يتعلق بمستوى الإفصاح عن نتائج عمليات التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (الورقتين WP/316 و WP/151)، فقد أعرب عن عدد من الآراء المتباينة بشأن الشفافية، وعلى الرغم من أن المسألة تبدو قابلة للحل، إلا أنه لم يجر التوصل إلى استنتاج قاطع بشأنها. وقد اقترح أنه يمكن تكليف مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة المعنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر بإجراء استعراض واسع النطاق وأساليب تنفيذ هذا البرنامج من أجل المزيد من الدراسة، ويرجع ذلك في جزء منه إلى النظر في المزيد من النهج القائمة على المخاطر لأنشطة التدقيق. ويمكن دراسة مسألة الشفافية في الاستعراض ذاته. وأخيراً، قدّمت اللجنة التنفيذية دعمها الواسع النطاق لدعوة الإيكاو إلى مواصلة تقديم المساعدة الموجّهة إلى الدول ذات المستويات المتدنية من التنفيذ الفعّال للعناصر الحاسمة للنظام الوطني للرقابة على أمن الطيران والمستويات المتدنية من التنفيذ الفعّال لقواعد الإيكاو القياسية المتعلقة بالأمن.

البند ١٨ من جدول الأعمال: دعم التنفيذ والتنمية في مجال الأمن

١٢٧- نُظر في هذا البند من جدول الأعمال على أساس ورقتي عمل مقدّمتين من المجلس، WP/21 المنقحة [تقرير عن خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Plan)]، و WP/351 [إعلان الرياض بشأن أمن الطيران والتسهيلات]، وورقات العمل ذات الصلة فضلاً عن ورقة معلومات. وأشار رئيس اللجنة التنفيذية إلى أنه نتيجة للنظر في ورقة العمل WP/28 (تقرير بشأن برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية) المقدّمة من المجلس في إطار البند ١٤ من جدول الأعمال (برنامج المساعدة الفنية)، فلن يُعاد النظر فيها.

١٢٨- قدّمت الأمانة العامة الورقة WP/21 المنقحة، التي عرضت التقدّم المُحرز في تنفيذ خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا وبرنامج عملها، منذ إطلاقها في مايو ٢٠١٥ في موبوتو بموزمبيق. وقدّمت مشروع قرار الجمعية العمومية الذي صُمّم من أجل تعزيز تنفيذ خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا. ولاحظت أنه على الرغم من عمليات التدقيق التي جرت مؤخراً قد أكدت حدوث بعض التحسينات في الامتثال، فإن المستوى العام للامتثال الذي سجلته أنشطة برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر قد أكد الحاجة الملحة إلى مواصلة التحسين بشكل فعّال لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر — الأمن والأحكام الأمنية الواردة في الملحق التاسع — التسهيلات في القارة الأفريقية. وبينما تحققت إنجازات كبيرة حتى الآن، لا سيما اعتماد إعلان ويندهوك بشأن أمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا، فقد وصلت خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Plan) مواجهة تحديات تمويلية قد تعيق القدرة على تحقيق كل أهداف الخطة والتنفيذ الكامل لإعلان ويندهوك وأهدافه. وقد حُنّت الدول وشركاء التنمية وقطاع الطيران بقوة على المساهمة مالياً و/أو عينياً وكذلك من أجل تقديم الدعم السياسي لتنفيذ تلك الخطة الهامة للتنفيذ الإقليمي الشامل لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا. وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: دعم مواصلة تنفيذ خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا؛ واعتماد القرار ذي الصلة الوارد في المرفق (أ) بالورقة WP/21 المنقحة؛ وحث الدول على تقديم مساهمات مالية و/أو عينيه و/أو غيرها من المساهمات من أجل تنفيذ خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا.

١٢٩- وبعد ذلك قدّم مندوب الاتحاد الروسي الورقة WP/258 التتقيح رقم (١)، بمشاركة من كازاخستان في رعايتها، حول وضع موظفي أمن الطيران في المكتب الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلسي. وقد اعترفت الورقة بالعمل الذي اضطلع به من أجل تعزيز وظائف أمن الطيران في أقاليم الإيكاو، التي ستعزز أكثر باستحداث أربع وظائف جديدة في مجال أمن الطيران لتمولها ميزانية البرنامج العادي للإيكاو للفترة الثلاثية القادمة. وأشار إلى أنه لا يوجد سوى وظيفة واحدة في مجال أمن الطيران في المكتب الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلسي، وأن هذه الوظيفة كانت ممولة من خارج الميزانية. ونظراً للمساحة

الجغرافية للإقليم، وقيام المكتب الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلسي بتنسيق أنشطة ٥٦ دولة عضواً، فضلاً عن الأحداث العالمية الحالية المتعلقة بتزايد مخاطر أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، فقد أبرزت الورقة الحاجة إلى تعزيز موظفي أمن الطيران في المكتب الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلسي. وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: الاعتراف بالحاجة إلى تعزيز موظفي أمن الطيران في المكتب الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلسي؛ واقتراح أن تقدّم الأمانة العامة للإيكاو اعتماداً إضافياً ضمن ميزانية البرنامج العادي للفترة الثلاثية المقبلة ٢٠١٧-٢٠١٩ لشغل وظيفة واحدة بدوام كامل في مجال أمن الطيران لتكملة الوظائف الممولة من ميزانية البرنامج العادي في المكتب الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلسي، والإبقاء على وظيفة أخرى في مجال أمن الطيران ممولّة من خارج الميزانية، وهي التي تمول حالياً من التبرعات؛ وتوصية مجلس الإيكاو على وجه الاستعجال بأن يقوم عند استعراض الميزانية المقترحة للبرنامج العادي للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ بتحويل وظيفة أمن الطيران المذكورة الممولة من خارج الميزانية إلى وظيفة بدوام كامل في إطار ميزانية البرنامج العادي، مما ينتج عنه أن يكون بالمكتب الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلسي اثنان من موظفي أمن الطيران بدوام كامل بتمويل من ميزانية البرنامج العادي.

١٣٠- بعد ذلك قدمت الأمانة العامة الورقة WP/351، التي أخطرت فيها الجمعية باعتماد إعلان الرياض بشأن أمن الطيران والتسهيلات في إقليم الهيئة العربية للطيران المدني (ACAC) وإقليم مكتب الإيكاو في الشرق الأوسط (MID) في ٢٠١٦/٨/٣١، ما يدل على الالتزام السياسي بمعالجة أولويات أمن الطيران والتسهيلات داخل الإقليمين المذكورين. وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: الإحاطة علماً باعتماد إعلان الرياض بشأن أمن الطيران والتسهيلات؛ وحث الدول الواقعة في إقليم الهيئة العربية للطيران المدني وإقليم مكتب الإيكاو في الشرق الأوسط على تنفيذ الإعلان بوصفه مسألة ذات أولوية؛ وتشجيع المنظمات المذكورة في الإعلان وجميع شركاء التنمية والمنظمات المعنية بالتنمية في مجال الطيران المدني على دعم تنفيذه من خلال المساهمة في الموارد؛ والطلب أن تقوم الإيكاو، بالتنسيق مع الهيئة العربية للطيران المدني، بدعم تنفيذ الإعلان خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩، ورفع تقرير إلى الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو في عام ٢٠١٩ بشأن التقدّم المحرز في هذا الصدد.

١٣١- وأبلغ مندوب سلوفاكيا اللجنة التنفيذية بأن مندوب المملكة المتحدة سيقدم الورقة WP/105 (مواجهة التحديات في مجال بناء القدرات) بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، وذلك في إطار البند ٢٨ من جدول الأعمال (مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب") بدلاً من البند ١٨ الحالي من جدول الأعمال.

١٣٢- وقدم مندوب سنغافورة الورقة WP/185 المنقحة (تعزيز التدريب في مجال أمن الشحن الجوي) بالنيابة عن ٢٨ دولة عضواً ورابطة شركات البريد السريع (GEA) واتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) والرابطة الدولية للشحن الجوي (TIACA). وفي إطار التذكير بأن الإيكاو تقدم حالياً دورة تدريبية أساسية لتزويد موظفي أمن الشحن والبريد الجويين بفهم أساسي للقواعد والتوصيات الدولية من الملحق السابع عشر فيما يتعلق بالبضائع، فقد أكد أنه لا يزال للشحن الجوي أهمية كبيرة. ومن أجل تعزيز التدريب الأمني في مجال الشحن الجوي لجميع الأطراف المعنية على الصعيد العالمي، فقد دعت الورقة إلى أن تقوم الإيكاو بتنظيم حلقة عمل جديدة لأفضل الممارسات المتعلقة بأمن الشحن الجوي، لكي تتيح الفرص للموظفين المذكورين للتعلم من أفضل الممارسات في مجال أمن الشحن الجوي التي يمارسها واضعو التنظيمات وقطاع الطيران في جميع أنحاء العالم. ودُعيت الجمعية العمومية إلى توصية الإيكاو بتنظيم حلقة العمل المقترحة بشأن أفضل الممارسات في مجال أمن الشحن الجوي على النحو الوارد في الفقرة ٢ من الورقة WP/185 المنقحة، وعقد حلقة العمل في مراكز الإيكاو للتدريب على أمن الطيران (ASTCs).

١٣٣- وبالنيابة عن ٥٤ من الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاف)، قدم مندوب زيمبابوي الورقة WP/164 المنقحة (تعزيز قدرات الخبراء الإقليميين في مجال أمن الطيران). وكانت الجمعية العمومية في دورتها الثامنة والثلاثين قد صمّمت على تقديم المساعدة الفنية للدول المحتاجة، بما في ذلك التمويل وبناء القدرات ونقل التكنولوجيا من أجل معالجة فعالة

للتحديات الأمنية التي تواجه الطيران المدني، بالتعاون مع سائر الدول والمنظمات الدولية والشركاء من قطاع الطيران. وبلاشتراك مع الإيكاو، أعدت اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Plan) التي يتمثل هدفها العام في تعزيز أمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا بصورة مستدامة. وقد أبرزت هذه الورقة التقدّم المُحرز في تنفيذ هذه الخطة منذ إعدادها، ودعت الجمعية العمومية إلى ما يلي: حث الإيكاو على مواصلة الاضطلاع بدورها الريادي ودعم خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا؛ وحث الإيكاو كذلك، بالتعاون مع أفكاك، على إعداد برنامج عمل يتضمن خطة عمل مُفصّلة بهدف تحقيق أهداف إعلان ويندهوك ودمج هذه الأهداف في برنامج عمل خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا؛ وحث الإيكاو أيضاً، بالتعاون مع أفكاك، على تعزيز قدرات الخبراء الأفارقة [الفريق الأفريقي الإقليمي لأمن الطيران والتسهيلات (RASFALG-AFI)] لتمكينهم من التصدي بصورة فعّالة للتحديات الأمنية بالتعاون مع شركائها والجهات المانحة والمنظمات الإقليمية؛ وتوجيه بعثات الإيكاو الرفيعة المستوى، بالتنسيق مع أفكاك، إلى الدول التي تُبدي تقدّمًا ضعيفاً في التنفيذ الفعّال للقواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالأمن الصادرة عن الإيكاو؛ وتشجيع أقاليم الإيكاو الأخرى على الاقتداء بهذا النهج الإقليمي الأفريقي - خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Plan) - في التصدي للتحديات التي تواجه أمن الطيران على غرار ما تم القيام به في الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (AFI Plan).

١٣٤- وقد لوحظ تقديم ورقة معلومات واحدة: WP/446 (التقدّم الذي أحرزته الجمهورية الدومينيكية في القضايا المتعلقة بأمن الطيران المدني) التي قدّمتها الجمهورية الدومينيكية.

١٣٥- بعد ذلك فتح رئيس اللجنة التنفيذية باب النقاش حول برنامج دعم التنفيذ والتطوير الخاص بالأمن (ISD-SEC).

المناقشة

١٣٦- أشاد مندوب نيجيريا بما تم إنجازه حتى الآن من عمل من خلال خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Plan). كما أعرب عن امتنانه للجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) لجهودها التعاونية مع الإيكاو في سبيل إعداد الخطة وأشاد بإنجازات التي تحققت بشأن إنشاء الفريق الأفريقي الإقليمي لأمن الطيران والتسهيلات (RASFALG-AFI). وأعرب مندوب نيجيريا عن تقديره للنهج الإقليمي الذي اعتمد من أجل تعزيز أمن الطيران في أفريقيا، ما يضمن بالتالي التصدي لتلك التحديات من خلال تجميع الخبراء الأفارقة لتنفيذ مبادرات خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا، وأيد المندوب التوصيات المتعلقة بالدول الأعضاء في أفكاك على النحو المبين في الورقة WP/164 المنقحة.

١٣٧- واسترعىً للانتباه إلى الورقة WP/258 التنقيح رقم (١) التي شاركت دولته الاتحاد الروسي في رعايتها، أكد مندوب كازاخستان مجدداً على أهمية زيادة عدد موظفي أمن الطيران في المكتب الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلنطي، وحث المندوبين على تقديم كل الدعم الممكن للاقتراح الوارد في الورقة.

١٣٨- وبينما أعرب مندوب سويسرا عن الدعم الكامل لمواصلة تنفيذ خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا على النحو الوارد في الورقة WP/21 المنقحة، فقد شدد على أهمية تنسيق مختلف المبادرات الإقليمية مع أنشطة الإيكاو. وأخذ علماً بالتقدّم المُحرز في أفريقيا على النحو المبين في الورقة WP/164 المنقحة. غير أن مندوب سويسرا رأى أنه قد يكون من السابق لأوانه تكرار مفهوم الخطة في أقاليم أخرى، فضلاً عن القيام أولاً بتحليل نتائج تنفيذ خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا. وفي معرض إشارته إلى التنقيح رقم (١) بشأن موظفي أمن الطيران في المكتب الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلنطي، فقد أقر بأهمية العمل الذي يقوم به ذلك المكتب، غير أنه رأى أن تخصيص موظفي المكتب لمختلف المكاتب الإقليمية أمرٌ يُستصوب تركه للأمانة العامة، مع الأخذ بعين الاعتبار لنتائج عمليات التدقيق باستخدام البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP-CMA) وأنشطة المكاتب الإقليمية الأخرى.

١٣٩- ومع ملاحظة أنه، كما هو مبين في الورقة WP/164 المنقحة، كان هناك عدد من الدول المتخلفة عن الركب فيما يتعلق بتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر، فقد شدد مندوب فرنسا على أنه تماشياً مع مبادرة الإيكاو بشأن "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، يكون المجتمع الدولي مسؤولاً عن ضمان أن يكون كل رابط في سلسلة الأمن قوياً بحيث لا يؤدي إلى تقويض قوة السلسلة ككل. وفي معرض ملاحظة أن خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا كانت متسقة مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، فقد شدد على أنه ينبغي أن تحظى تلك الخطة بدعم كامل من الدول الأفريقية التي تطلب المساعدة على تنفيذها، الأمر الذي ينبغي معه بذل كل الجهود السياسية والفنية اللازمة لضمان نجاح الخطة. وفي معرض التشديد على أنه ينبغي أن تحظى الخطة كذلك بدعم كامل من الدول المانحة، فقد لاحظ مندوب فرنسا أنهم بقيامهم بذلك سيبنون نظاماً للنقل الجوي يكون أكثر أمناً للجميع، بما في ذلك بالنسبة لهم. وأشار إلى أن مختلف الأنشطة الموصوفة في الورقة WP/105 (مواجهة التحديات في مجال بناء القدرات) وورقة المعلومات WP/415 [الدعم الأوروبي لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB)] التي قدّمتها سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، قد أظهرت التزام تلك الدول والمنظمات بمبادرة الإيكاو بشأن "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، التي شدد مندوب فرنسا على أنها كانت مبادرة فعّالة تماماً، وعلى أنه كان من الضروري للإيكاو أن تأخذ في الاعتبار أنشطة المساعدة على التنفيذ السابقة والحالية والمقبلة التي تضطلع بها كيانات أخرى. وفي معرض تشديده على أنه ينبغي تكرار تطبيق مثل هذه المبادرات بواسطة الإيكاو، فقد أكد مندوب فرنسا على أنه من المهم أن تتولى الإيكاو تنسيقها وليس مجرد الاكتفاء بدمجها كما يبدو من المقترح الوارد في الورقة WP/21 المنقحة التي قدّمتها المجلس. وشدد على أن وجود مبادرة طموحة وמתماسكة من أجل "عدم ترك أي بلد وراء الركب" كان أمراً ضرورياً، وأنها نالت دعماً كاملاً شمل التنسيق، وليس كمحطة فرعية، من أجل تنفيذ أنشطة المساعدة.

١٤٠- وفي الختام، أشار مندوب فرنسا إلى أن دولته أشادت بإعلان الرياض بشأن أمن الطيران والتسهيلات في إقليم الهيئة العربية للطيران المدني (ACAC) وإقليم مكتب الإيكاو في الشرق الأوسط (MID) (الورقة WP/351)، ذلك الإعلان الذي دعا إلى وجود التزام سياسي واضح وقوي كشرط مسبق لا غني عنه من أجل التحسين المستدام في أمن النقل الجوي.

١٤١- وافقت اللجنة التنفيذية على استئناف النظر في البند ١٨ من جدول الأعمال، المتعلق بدعم التنفيذ والتنمية في مجال الأمن، في جلستها التالية.

١٤٢- رُفعت الجلسة في الساعة ١٢،١٥.

محضر الجلسة السادسة

(الجمعة، ٣٠ سبتمبر ٢٠١٦، الساعة ١٤,٠٠)

المواضيع التي نوقشت

١- البند ١٨ من جدول الأعمال: دعم التنفيذ والتنمية في مجال الأمن (تابع)

— تقرير عن خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Plan)

— تقرير عن برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية

— ورقة مقدّمة من كازاخستان والاتحاد الروسي

— إعلان الرياض بشأن أمن الطيران والتسهيلات في إقليم الهيئة العربية للطيران المدني (ACAC) وإقليم مكتب الإيكاو في الشرق الأوسط (MID)

— ورقة مقدّمة من سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)

— ورقة مقدّمة من الأرجنتين وأستراليا وبلجيكا وكندا وفرنسا وغيانا وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وناميبيا وناورو ونيبال وهولندا ونيوزيلندا ونيجيريا وجمهورية مولدوفا والاتحاد الروسي وسانت لوسيا والمملكة العربية السعودية والسنغال وسيراليون وسنغافورة وجنوب أفريقيا وإسبانيا وسويسرا وجمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة وترينيداد وتوباغو والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية ورابطة شركات البريد السريع العالمية (GEA) واتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) والرابطة الدولية للشحن الجوي (TIACA)

— ورقة مقدّمة من ٥٤ من الدول المتعاقدة، من الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاف)

— ورقة معلومات مقدّمة من الجمهورية الدومينيكية

٢- البند ١٩ من جدول الأعمال: التسهيلات واستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (ICAO TRIP)

— البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات

— التطورات المتعلقة بالملحق التاسع — التسهيلات

— التطورات المتعلقة باستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP)

— التطورات المتعلقة بدليل المفاتيح العامة للإيكاو (PKD)

— ورقة مقدّمة من البرازيل

— ورقة مقدّمة من إندونيسيا

— ورقة مقدّمة من جنوب أفريقيا

٣- البند ١٥ من جدول الأعمال: التعاون الفني — أنشطة وسياسات التعاون الفني

— السياسات والأنشطة المتعلقة بالتعاون الفني خلال الفترة ٢٠١٣-٢٠١٥

— برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران (IPAV)

— ورقة مقدّمة من الجمهورية الدومينيكية

— ورقة مقدّمة من إندونيسيا

— ورقة مقدّمة من بيرو بدعم من كل من الأرجنتين وبوليفيا (دولة - متعددة القوميات) والبرازيل وشيلي وكولومبيا وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)

— ورقة معلومات مقدّمة من سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)

— ورقة معلومات مقدّمة من لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة (IAC)

٤- البند ٢٨ من جدول الأعمال: مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"

— مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB)

— ورقة مقدّمة من البرازيل

— ورقة مقدّمة من مصر

— ورقة مقدّمة من بابوا-غينيا الجديدة وتونغا وجزر كوك وساموا وسنغافورة وفانواتو وفيجي وكيريباس ونيوزيلندا

— ورقة مقدّمة من السلفادور بدعم من كل من أنتيغوا وبربودا وأروبا وجزر البهاما وبربادوس وبليز وكندا وكوستاريكا وكوبا وكوراكاو والجمهورية الدومينيكية وفرنسا (جزر الأنتيل الفرنسية) وغرينادا وغواتيمالا وهايتي وهندوراس وجامايكا والمكسيك وهولندا (بونير وسابا وسان يوستاتوس) ونيكاراغوا وسانت كيتس ونيفس وسانت لوسيا وسانت مارتن وسان فنسنت وجزر غرينادين وترينيداد وتوباغو والمملكة المتحدة (أنغويلا وبرمودا وجزر فيرجن البريطانية وجزر كايمان ومونتسيرات وجزر تركس وكايكوس) والولايات المتحدة

— ورقة مقدّمة من سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)

— ورقة مقدّمة من ٥٤ من الدول المتعاقدة، من الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك)

— ورقة معلومات مقدّمة من الجمهورية الدومينيكية

— ورقة معلومات مقدّمة من اليابان

— ورقة معلومات مقدّمة من سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)

موجز المناقشات

البند ١٨ من جدول الأعمال: دعم التنفيذ والتنمية في مجال الأمن

١- استأنفت اللجنة التنفيذية انعقادها وأكملت النظر في هذا البند من جدول الأعمال الموثق في ثلاث ورقات عمل رئيسية مقدّمة من المجلس: الورقة WP/21 المنقحة [تقرير عن خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Plan)]، والورقة WP/28 (تقرير عن برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية)، والورقة WP/351 [إعلان الرياض بشأن أمن الطيران والتسهيلات في إقليم الهيئة العربية للطيران المدني (ACAC) وإقليم مكتب الإيكاو في الشرق الأوسط (MID)]؛ والورقات ذات الصلة المقدّمة من الدول والمنظمات الدولية.

٢- أعرب مندوب السنغال عن تقديره للعمل الذي اضطلعت به الإيكاو في إطار برنامج الإيكاو لدعم التنفيذ والتطوير الخاص بالأمن (ISD-SEC)، وعلى وجه الخصوص، جهودها المبذولة من أجل دعم خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Plan). وأيد الورقة WP/164 المنقحة (تعزيز قدرات الخبراء الإقليميين في مجال أمن الطيران)، التي قدّمتها ٥٤ دولة أفريقية عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك)، التي كانت السنغال واحدة منها؛ ولاحقاً الورقة WP/21 المنقحة [تقرير عن خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Plan)] المقدّمة من المجلس، بما في ذلك مشروع قرار الجمعية العمومية الوارد في المرفق (أ). وأكد مندوب السنغال أن AFI SECFAL Plan تشكل آلية تسهم في تحسين التنفيذ الفعّال والمستدام لتدابير أمن الطيران والتسهيلات في الدول الأفريقية. وبالإضافة إلى ذلك، فقد أعرب عن تأييده للورقة WP/185 المنقحة (تعزيز التدريب في مجال أمن الشحن الجوي) المقدّمة من ٢٨ دولة (بما فيها السنغال) وثلاث منظمات دولية. وانتهز مندوب السنغال هذه الفرصة ليشكر الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) على مشروع أمن الطيران المدني في أفريقيا وشبه الجزيرة العربية (CASE Project) ذي الأربع سنوات، الذي أُطلق في ٢٠١٥/١١/١ بغية تنفيذ أنشطة بناء القدرات في مجال أمن الطيران في أفريقيا وشبه الجزيرة العربية. وشدد على أن الأنشطة قد صُمّمت ببراعة لتلبية احتياجات الدول الأفريقية، لا سيما فيما يتعلق بتشاطر أفضل الممارسات.

٣- وفي تأييد مماثل للورقة WP/164 المنقحة، التي كانت دولته من المشاركين في تقديمها، انضم مندوب الرأس الأخضر إلى التعليقات التي أدلى بها مندوب نيجيريا في الجلسة الخامسة (EX/5) ومندوب السنغال، وأشاد بالتقدّم المحرز في إطار برنامج دعم التنفيذ والتطوير الخاص بالأمن (ISD-SEC) المتعلق بتنفيذ خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا. وأكد أن المساعدة التي تقدّمها الإيكاو من أجل تسهيل المؤتمر الوزاري المعني بأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (ويندهوك، ناميبيا، ٢٠١٦/٤/٧-٤) والإرشاد الذي قدّمته في وضع أهداف إقليمية من أجل أمن الطيران والتسهيلات، كان، ولا يزال، حاسماً في تعزيز الالتزام السياسي للدول الأفريقية ورصد الوضع المتعلق بتنفيذ الأهداف المذكورة. وأكد مندوب الرأس الأخضر مجدداً دعم دولته للنهج الإقليمي المتبع إزاء تعزيز أمن الطيران والتسهيلات من خلال تجميع الخبراء الأفارقة لتقديم المساعدة إلى دول المنطقة من أجل معالجة مجالات التركيز الستة التي تم تحديدها كجزء من

اختصاصات الفريق الأفريقي الإقليمي لأمن الطيران والتسهيلات (RASFALG-AFI)، وهي: إنشاء نظام لمراقبة أمن الطيران؛ وتنفيذ مراقبة الأمن والشواغل البارزة في مجال الأمن؛ وإجراء تقييمات لمخاطر الأمن والتهديدات الجديدة/الناشئة؛ والتسهيلات؛ وأمن الشحن الجوي والبنى التحتية لمجموعة عمل أمن الطيران في أفريقيا؛ والتدريب في مجال أمن الطيران والتسهيلات (انظر الفقرة ٢-٤ من الورقة المذكورة). وأهاب باللجنة التنفيذية أن تؤيد الإجراءات التي أوصت بها الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) على النحو المبين في الموجز التنفيذي للورقة WP/164 المنقحة. وعلاوة على ذلك، فقد أعرب مندوب الرأس الأخضر عن تأييده للورقة WP/21 المنقحة التي قدّمها المجلس، والورقة WP/185 المنقحة التي اشترك في تقديمها ٢٨ دولة وثلاث منظمات دولية.

٤- وفي معرض التأييد كذلك للورقة WP/21 المنقحة، أكد مندوب الصين من جديد دعم دولته لخطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Plan)، تلك الخطة البالغة الأهمية. وفي معرض التذكير بأن مركز كون مينغ للتدريب على أمن الطيران في الصين قد استضاف نحو ١١ دورة تدريبية في مجال أمن الطيران خلال الفترة من عام ٢٠١٢ إلى عام ٢٠١٥ لدول في إقليم آسيا والمحيط الهادئ، فقد أكد أن الصين ستواصل بذل جهودها في هذا الصدد دعماً لعمل الإيكاو من أجل تعزيز أمن الطيران والتسهيلات في جميع أنحاء العالم.

٥- أعرب مندوب مصر والمملكة العربية السعودية عن تأييدهما الكامل للورقة WP/164 المنقحة بشأن تعزيز قدرات الخبراء الإقليميين في مجال أمن الطيران، التي شاركت مصر في تقديمها، فضلاً عن الورقة WP/351 بشأن إعلان الرياض بشأن أمن الطيران والتسهيلات في إقليم الهيئة العربية للطيران المدني (ACAC) وإقليم مكتب الإيكاو في الشرق الأوسط (MID).

٦- وفي معرض تأييد الورقة WP/21 المنقحة، أكد مندوب كينيا أنه في ظل التحديات التمويلية المستمرة التي تواجه خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Plan)، فقد دُعيت الجمعية العمومية إلى حث الدول على تقديم مساهمات مالية وعينية و/أو غيرها من المساهمات من أجل مواصلة تنفيذ هذه الخطة. كما أعرب عن تأييده للورقة WP/185 المنقحة، المقّدمة من ٢٨ دولة وثلاث منظمات دولية، والورقة WP/164 المنقحة، التي حثت فيها الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) (بما فيها كينيا) الإيكاو، ضمن جملة أمور أخرى، على مواصلة تقديم قيادتها ودعمها للخطة.

٧- أعرب مندوب غينيا وإثيوبيا عن تأييدهما الصادق للورقة WP/164 المنقحة، التي شاركت دولتهما في تقديمها.

٨- وفي سبيل ذلك، أعرب مندوب إثيوبيا عن تقديره للجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) لتعاونها في العمل مع الإيكاو على تنفيذ خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا، التي تهدف إلى تعزيز أمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا بطريقه مستدامة. كما أثنى على إنشاء الفريق الأفريقي الإقليمي لأمن الطيران والتسهيلات (RASFALG-AFI)، وعلى النهج الإقليمي المتبع من خلال تجميع الخبراء الأفارقة لمساعدة دول المنطقة على معالجة مجالات التركيز الستة المذكورة. وذكر مندوب إثيوبيا بأن هذا النهج قد وُضع على أساس التجربة المكتسبة في التنفيذ الناجح لخطة المفتشية الأفريقية (AFI CIS) للتصدي للتحديات الإقليمية في مجال السلامة.

٩- وقد أيد مندوب سنغافورة الورقة WP/21 المنقحة، المقّدمة من المجلس. وشكر حينذاك الدول والمنظمات الدولية التي أيدت الورقة WP/185 المنقحة التي قدّمها في الجلسة السابقة (EX/5) بالنيابة عن المشاركين الآخرين فيها، وأكد أن أنشطة التدريب على الطيران وتوفير المساعدة الفنية وبناء القدرات كانت ركائز حاسمة لنظم أمن الطيران لدى الدول، لا سيما من حيث تعزيز العوامل البشرية، وأنها ساعدت كثيراً على التصدي للتهديدات الحالية والناشئة، مثل التهديدات من الداخل والتهديدات التي تواجه الأمن الإلكتروني والتهديدات التي تواجه المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات، ضمن جملة أمور أخرى. وفي

معرض الإعراب عن الأمل في أن تركز الخطة العالمية المتوخاة لأمن الطيران (GASeP) بقوة على المساعدة الفنية وبناء القدرات والتدريب ودعم التنفيذ، فقد أكد مندوب سنغافورة أن ذلك سيحقق فائدة كبيرة تجنبها ثمارها جميع الدول والأقاليم.

١٠- وفي معرض الإعراب عن التأييد للورقة WP/21 المنقحة والورقة WP/185 المنقحة، شدد مندوب باكستان على أنه يتحتم على جميع الدول أن تدعم تدابير أمن الطيران من أجل توفير مطارات أكثر أماناً، وسفر أكثر أماناً للركاب، ونقل أكثر أماناً للشحن الجوي.

١١- وقدم مندوب بوركينا فاسو دعمه للورقات WP/21 المنقحة و WP/28 و WP/351 التي قدمها المجلس، وكذلك الورقة WP/164 المنقحة التي شاركت دولته في تقديمها.

١٢- وهنا لاحظ رئيس اللجنة التنفيذية، من المداخلات، أن هناك دعوة قوية لبناء القدرات من أجل تعزيز أمن الطيران والتسهيلات في جميع الدول.

١٣- وتلخيصاً لمداوات اللجنة، لاحظ نائب مدير أمن الطيران والتسهيلات (DD/ASF) أن اللجنة قد أشادت بالتقدم المحرز بشأن تنفيذ خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Plan). وأكد بصفة خاصة على أهمية وجود آليات للتنسيق ملاحظاً أهمية مجموعة الأهداف المحددة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا، وإنشاء مجمع الخبراء، والجهود المبذولة من أجل زيادة الالتزام السياسي. وكان هناك تأييد واسع للورقة WP/21 المنقحة التي قدمها المجلس، والورقة WP/164 المنقحة التي قدمتها ٥٤ دولة أفريقية عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكك)، وقد أيدت اللجنة التنفيذية جميع الإجراءات المقترحة فيها، ووافقت بوجه خاص على توصية الجلسة العامة باعتماد قرار الجمعية العمومية المقترح بشأن خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (انظر المرفق (أ) بالورقة WP/21 المنقحة)، الذي حث، ضمن جملة أمور أخرى، الدول الأعضاء الواقعة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على الالتزام بتحقيق غايات وأهداف خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا، ودعا المجتمع الدولي إلى دعم الخطة والعمل مع الإيكاو واللجنة الأفريقية للطيران المدني من أجل تنفيذها.

١٤- بالإشارة إلى الورقة WP/258 التتويج رقم (١)، التي قدم فيها الاتحاد الروسي وكازاخستان اقتراحاً مشتركاً بالنظر في زيادة عدد الوظائف في مكتب الإيكاو الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلنطي (باريس)، بما في ذلك مصدر التمويل، فقد أوضحت اللجنة أن تخصيص موارد الأمانة العامة وإدارتها يقع ضمن دائرة اختصاص الأمانة العامة.

١٥- وفيما يتعلق بالورقة WP/351 التي قدمها المجلس ونالت تأييداً واسع النطاق أيضاً، فقد رحبت اللجنة باعتماد إعلان الرياض بشأن أمن الطيران والتسهيلات وأهابت بالدول في إقليم الهيئة العربية للطيران المدني (ACAC) وإقليم مكتب الإيكاو في الشرق الأوسط (MID) أن تنفذه. كما طلبت أن تدعم الإيكاو تنفيذ إعلان الرياض من خلال وضع خطة تنفيذ إقليمية شاملة لأمن الطيران والتسهيلات من أجل إقليم الهيئة العربية للطيران المدني وإقليم مكتب الإيكاو في الشرق الأوسط تأسياً بالتجربة المكتسبة من خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Plan).

١٦- كما أيدت اللجنة الورقة WP/185 المنقحة، المقدمة من ٢٨ دولة وثلاث منظمات دولية، والتي اقترحت فيها أن تنظم الإيكاو حلقة عمل جديدة لأفضل الممارسات المتعلقة بأمن الشحن الجوي. واعتتماً لهذه الفرصة للإعراب عن تقدير الأمانة العامة للخطط العريضة المقترحة لحلقة العمل الواردة في الورقة، فقد أكد نائب مدير أمن الطيران والتسهيلات (DD/ASF) أن تنمية الكفاءات البشرية ذات أولوية رفيعة في مجال أمن الشحن الجوي.

١٧- وأشار نائب مدير أمن الطيران والتسهيلات إلى أن اللجنة قد أحاطت علماً أيضاً بأنه سيُنظر في الورقة WP/105 (مواجهة التحديات في مجال بناء القدرات)، التي قدمتها سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه

والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، في إطار البند ٢٨ من جدول الأعمال: "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

البند ١٩ من جدول الأعمال: التسهيلات واستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (ICAO TRIP)

١٨- نظرت اللجنة التنفيذية في هذا البند من جدول الأعمال على أساس أربع ورقات عمل رئيسية قَدِّمها المجلس: WP/41 (البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات)، و WP/42 (التطورات المتعلقة بالملحق التاسع — التسهيلات)، و WP/40 [التطورات الخاصة باستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP)]، و WP/19 [التطورات المتعلقة بدليل المفاتيح العامة للإيكاو]؛ والورقات ذات الصلة المقدَّمة من الدول.

١٩- قَدِّم مدير إدارة النقل الجوي (D/ATB) الورقة WP/41 التي حملت اقتراحاً بتعديل قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٦. وأبرز أن التحديث المقترح إدخاله على البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات يعكس مسائل ذات أهمية متواصلة، وأحدث التطورات، ونطاق تركيز عمل الإيكاو في المستقبل في مجال التسهيلات، بما في ذلك وضع أحكام التسهيلات وتنفيذها، والعناصر الرئيسية في استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين المقترحة في الورقة WP/40، والعمل والتعاون على الصعيد الوطني والعالمي بشأن المسائل المتعلقة بالتسهيلات. وقد دُعيت اللجنة إلى إجراء استعراض لتحديث البيان الموحد وتوصية الجلسة العامة باعتماده.

٢٠- بعد ذلك وفي إطار عرض الورقة WP/42 التي أفادت عن التطورات المتعلقة بالملحق التاسع — التسهيلات منذ الاجتماع الماضي للجمعية العمومية، فقد لاحظ مدير إدارة النقل الجوي (D/ATB) أن الجدول المبين في الفقرة ٣-٣ قد لخص أولويات برنامج التسهيلات المقترحة، فضلاً عن النتائج المتوقعة للفترة الثلاثية التالية (٢٠١٧-٢٠١٩). وتدرج هذه الأولويات والنتائج ضمن فئتين. أما في إطار أولويات الفئة الأولى، "لنعمل بشكل أفضل باستخدام ما لدينا"، فقد اقترح أن يدرس برنامج التسهيلات المسائل المتعلقة بعدم الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع، وأن يُجمَع عمله، ويقيم صلات أوثق مع الكيانات الأخرى ذات الصلة بالتسهيلات. وتتطوي أولويات الفئة الثانية، "التخطيط للمستقبل"، على إعداد الردود المتعلقة بالقضايا الجديدة والناشئة والمشاركة المستمرة في التطورات في التكنولوجيات ذات الصلة. وترد في الجدول المذكور أيضاً النتائج المرتبطة بكل من هذه الأولويات. وقد دُعيت اللجنة إلى استعراض هذه الأولويات المقترحة والنتائج المتوقعة لبرنامج التسهيلات للفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩، وتوصية الجلسة العامة باعتماده.

٢١- وبعد ذلك قَدِّم مدير إدارة النقل الجوي (D/ATB) الورقة WP/40 التي قَدِّمت تقريراً عن التطورات الخاصة باستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP) منذ الاجتماع الماضي للجمعية العمومية، ولاحظ أنها قد وصفت التقدّم المحرز حتى الآن بشأن العناصر الخمسة لاستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين، وهي تحديداً دليل إثبات الهوية، ووثائق السفر المقروءة آلياً، وإصدار ومراقبة الوثائق، وأدوات ونظم التفتيش، والتطبيقات القابلة للتشغيل البيئي (بما في ذلك المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وسجل أسماء الركاب (API)). كما تضمنت الورقة تحديداً بشأن ما يلي: الاستراتيجية العالمية لمجلس الأمن التابع للأمم المتحدة بشأن المسائل المتعلقة بمكافحة الإرهاب؛ وتحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة؛ وأنشطة الإيكاو للمساعدة فيما يتعلق ببرنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين؛ والخطوات المتخذة لتعزيز إدارة تحديد هوية المسافرين. وعلاوة على ذلك، فقد تضمن المرفق (ج) من الورقة تقريراً أولياً عن ردود الدول على استبيان بشأن التنفيذ والمساعدة المتعلق باستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP). وقد دُعيت اللجنة إلى استعراض الأولويات المقترحة لاستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين والنتائج المتوقعة للفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩ على النحو الوارد في المرفق (د) من الورقة WP/40، وتوصية الجلسة العامة بإقرارها.

٢٢- عندئذ، قدمت الأمينة العامة الورقة WP/19، التي عرضت التطورات المتعلقة بدليل المفاتيح العامة للإيكاو واستخدامه منذ الاجتماع الماضي للجمعية العمومية. وأبرزت أن الورقة قد تضمنت تفسيراً لطبيعة جوازات السفر الإلكترونية،

موضحة دور الإيكاو في هذا الصدد وفائدته للدول من حيث التحقق والتثبت من صلاحية جوازات السفر الإلكترونية. وإذ أخذت علماً بأن الورقة توفر معلومات عن الحالة الراهنة للمشاركة في دليل المفاتيح العامة للإيكاو (PKD)، فقد أكدت الأمانة العامة أنه على الرغم من نمو دليل المفاتيح العامة للإيكاو، فلا تزال الفجوة كبيرة بين عدد الدول التي تصدر جوازات سفر إلكترونية وعدد الدول المشاركة في دليل المفاتيح العامة للإيكاو، إذ أن ما يقرب من ثلثي الدول التي تصدر جوازات سفر إلكترونية لم تتضمن بعد إلى دليل المفاتيح العامة للإيكاو من أجل تعضيد الفوائد الأمنية المضافة وتعزيز أمن الحدود. ومن المحتم أيضاً أن يكون إصدار الدول لجوازات السفر الإلكترونية وفقاً لمواصفات الإيكاو ضماناً للتشغيل البيئي العالمي وتعظيماً للفوائد المحققة في مجال الأمن والتسهيلات. ودُعيت اللجنة إلى توصية الجلسة العامة بالموافقة على برنامج العمل من أجل دليل المفاتيح العامة للإيكاو، وحث جميع الدول الأعضاء في الإيكاو على الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة للإيكاو واستخدامه بفعالية للتحقق والتثبت من صلاحية جوازات السفر الإلكترونية.

٢٣- وقدّم مندوب البرازيل الورقة WP/326 التي اقترحت وضع آليات لتعزيز عمليات التقييم القابلة للقياس للقاعدة القياسية ٦-٦ من الملحق التاسع — التسهيلات، التي تنص على أنه "يجب على كل دولة متعاقدة أن تتأكد من أن مشغلي الطائرات يوفرون تجهيزات ملائمة لتمكين الركاب من الصعود إلى الطائرة أو النزول منها بدون إبطاء". ولاحظ أن الهدف من الاقتراح هو تشجيع المناقشة الفنية بشأن كيفية تقييم الامتثال للقاعدة القياسية ٦-٦ في ضوء معناها الفصفاض الحالي، والاستفادة من التجربة الإيجابية للبرازيل في تقييم جودة الخدمات في المطارات الرئيسية. وقد أبرزت الورقة اللوائح البرازيلية التي أسست نظاماً لمؤشرات جودة الخدمات، أي المقاييس المستخدمة للرصد، وتحليل وتقييم جودة الخدمات المقدمة في المطارات الدولية البرازيلية. وقد شملت تلك المؤشرات لجودة الخدمات عناصر موضوعية، مثل أوقات الانتظار وتوافر المعدات والمرافق، فضلاً عن العناصر الذاتية المتعلقة بتصور الركاب عن جودة الخدمات المقدمة. ومع استمرار تنفيذ مبادرات التسهيلات، يمكن تقييم الآثار المباشرة من خلال مؤشرات جودة الخدمات كما يمكن أن تستند الأهداف المستقبلية إلى تلك المؤشرات. وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: تطلب إلى المجلس اعتماد إجراءات ترمي إلى تشجيع دراسة وتعزيز برنامج عمل بشأن التسهيلات وجودة الخدمة في المطارات في إطار منتديات فنية تابعة للإيكاو؛ وحث الدول الأعضاء على الإحاطة علماً بأهمية هذه المسألة.

٢٤- وبعد ذلك، قدّم مندوب إندونيسيا الورقة WP/203 المنقحة بشأن النظام الموحد للمعلومات المسبقة عن الركاب (API) وسجل أسماء الركاب (PNR)، التي أكدت أن التباين بين قدرة شركات النقل الجوي والمطارات أسفرت عن وجود طريقتين لتبادل البيانات. وقد لاحظت الورقة أن بعض المشغلين في إندونيسيا لديهم بالفعل نُظم للمعلومات المسبقة عن الركاب وسجلات لأسماء الركاب لإجراء تبادل إلكتروني للبيانات عند مغادرة الرحلة، بينما كانت شركات النقل الجوي الأخرى التي ليس لديها هذه النُظم تستخدم نُظم التخزين الإلكتروني للبيانات بعد ساعة من وصول الرحلة على أقصى تقدير. وأشارت إلى أن نسق بيانات سجل أسماء الركاب التي أفادت بها شركات النقل الجوي لا تزال متفاوتة بسبب استخدام نُظم مختلفة، وأن هذه الاختلافات تمثل صعوبات في تطوير أدوات تحليل تتسم بالسرعة والدقة. وقد أبرزت الورقة أنه، نتيجة لذلك، نفذت إندونيسيا، منذ عام ٢٠١٥، القواعد القياسية الخاصة بالنموذج الموحد لنقل البيانات (PNRGOV) التي طورتها منظمة الجمارك العالمية (WCO) واتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) والإيكاو. ولاحظت أنه سيُمنح لشركات النقل الجوي العاملة من إندونيسيا وإليها فترة تكيف ليتسنى لها وضع نظام امتثال تام، وأنه يمكن لحكومة إندونيسيا، بعد انقضاء فترة التكيف، أن تعاقب شركة النقل الجوي على عدم الامتثال بشكل من أشكال العوائق أو حتى الحجب.

٢٥- وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: تعزيز التنفيذ الكامل للقواعد القياسية الخاصة برسائل النموذج الموحد لنقل البيانات (PNRGOV) من أجل الحصول على أداة تحليل تتسم بالدقة والسرعة للتصدي لزيادة المخاطر والتهديد في مواجهة أمن الطيران نتيجة لنمو الحركة الجوية؛ وأن تطلب من المنظمات المعنية إجراء استعراض للقواعد القياسية

الخاصة برسائل النموذج الموحد لنقل البيانات (PNRGOV)، وذلك من خلال فريق العمل المعني بهذا النموذج من أجل تعزيز فرص الانتفاع بها في النظم المختلفة بما في ذلك في البيئة القائمة على المصدر المفتوح.

٢٦- ثم قدّم مندوب جنوب أفريقيا الورقة WP/191 التي تضمنت مبادرة دولته لإدراج بيانات أولياء الأمور في وثائق سفر الأطفال للتصدي لمشكلة الاتجار بالأطفال. وفي معرض التشديد على أن المبادرة كفلت استمرار تسهيلات الركاب، وفي الوقت ذاته ضمان أمن أشد فئات المجتمع ضعفاً، فقد أشار إلى أن العمل بها في جنوب أفريقيا قد وفّر منبراً للدول لنتابع نجاحاتها عن كثب وتخلق فرصاً لوضع تدابير لتعزيز تسهيلات الأشخاص عند نقاط الدخول. وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى الإحاطة علماً بمبادرة جنوب أفريقيا؛ والموافقة على أن تتضمن خطة عمل الإيكاو مسألة إدراج بيانات أولياء الأمور في جوازات سفر الأطفال، وإحالة المسألة إلى فريق خبراء التسهيلات لكي ينظر فيها.

المناقشة

٢٧- في معرض الإعراب عن التأييد الكامل للتوجه الذي اتبعته الإيكاو بشأن الترويج لدليل المفاتيح العامة للإيكاو ولبرنامج العمل الخاص بدليل المفاتيح العامة للإيكاو على النحو المحدد في الورقة WP/19، فقد أكد مندوب اليابان أنه ينبغي انضمام أكبر عدد ممكن من الدول إلى دليل المفاتيح العامة للإيكاو. كما أيد الأولويات والنتائج المتوقعة للفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩ من أجل استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (ICAO TRIP) وبرنامج التسهيلات على النحو المقترح في الورقتين WP/40 و WP/42 على التوالي. وبالإشارة إلى تحديث البيان الموحد بشأن سياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات على النحو المقترح في الورقة WP/41، فقد أعرب مندوب اليابان عن دعمه القوي لتبادل المعلومات بشأن المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وبيانات سجل أسماء الركاب (PNR)، الأمر الذي أسهم في زيادة تعزيز أمن الطيران. وبالتالي، فإنه رحب بإدراج المرفق (د) الجديد المتعلق بنظم تبادل بيانات الركاب في البيان الموحد.

٢٨- وفي إطار تأييد الأولويات المقترحة لاستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (ICAO TRIP) والنتائج المتوقعة للفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩ (الورقة WP/40)، أعربت مندوبية النمسا عن تقديرها لجميع الأنشطة الترويجية ذات الصلة التي اضطلعت بها الإيكاو على مدى السنوات القليلة الماضية، ومنها، على سبيل المثال لا الحصر، تنظيم حلقات العمل/الحلقات الدراسية، ونشر مجلة تقرير وثائق السفر المقروءة آلياً (MRTDs)، وإنشاء منصة إلكترونية بشأن برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين من أجل تشاطر المعلومات والممارسات المتعلقة بتحديد هوية المسافرين في مجموعة من المجالات الرئيسية، وإعرباً عن تأييدها لبرنامج العمل المقترح لدليل المفاتيح العامة للإيكاو (WP/19)، فقد ذكّرت بأن النمسا قد انضمت إلى دليل المفاتيح العامة للإيكاو في تاريخ ٣١/١٢/٢٠١٠ باعتبارها الدولة المشاركة الخامسة والعشرين (انظر المرفق (ب)). وتشديداً على أن دليل المفاتيح العامة للإيكاو كان أداة عظيمة الفائدة من أجل التحقق والتثبت من صلاحية جوازات السفر الإلكترونية، ما عزز بالتالي من مستوى الثقة في البيانات البيومترية (بيانات الاستدلال البيولوجي) الواردة في جوازات السفر الإلكترونية، فقد أوصت مندوبية النمسا بها كقيمة مضافة لأغراض الرقابة على الحدود. وشددت على أن كلاً من استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين ودليل المفاتيح العامة للإيكاو كان ذا أهمية خاصة لتأمين الطيران المدني.

٢٩- وبالمثل، فقد أعرب مندوب فرنسا عن تأييده للأولويات المقترحة والنتائج المتوقعة لاستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (WP/40)، وكذلك لبرنامج العمل المقترح لدليل المفاتيح العامة للإيكاو (WP/19)، وتوصية المجلس بأن يحث جميع الدول الأعضاء في الإيكاو على الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة للإيكاو واستخدامه بشكل فعّال من أجل التحقق والتثبت من صلاحية جوازات السفر الإلكترونية. ومع دعم تحديث البيان الموحد بشأن سياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات على النحو المقترح في الورقة WP/41، فقد جزم بأنه سيكون من المفيد تعزيز الجانب المتعلق بالتحقق من سلامة جوازات السفر الإلكترونية، لا سيما من خلال قراءة التوقيع الإلكتروني الذي تحمله والتحقق

من صلاحيته. ولذلك فقد اقترح مندوب فرنسا إدخال التغييرين التاليين على المرفق (ب) (الإجراءات الوطنية والدولية الهادفة إلى ضمان أمن وسلامة أنشطة تحديد هوية المسافرين وعمليات مراقبة الحدود): تقسيم الفقرة ٦ الحالية من الديباجة إلى بندين منفصلين مع التعديل بحيث تكون القراءة على النحو التالي (يظهر النص الجديد المطلوب إضافته مظللاً باللون الرمادي):

"ولما كانت صحة وصلاحية وثائق السفر المقروءة ألياً تعتمدان على قابلية هذه الوثائق لقراءتها وحمايتها، والضمانات المادية التي تساهم فيها والضمانات الإلكترونية التي تضمنها؛

"ولما كان تقييد عدد الحالات الاجتماعية الممكنة للشخص تعتمد على الوثائق المستخدمة لتحديد الهوية أو تأكيد المواطنة أو الجنسية وتقييم مدى استحقاق طالب جواز السفر (أي مستندات الهوية الأساسية)؛"

وإدراج منطوق البند ٤ الجديد الوارد في المرفق (ب) بنص يُقرأ على النحو التالي:

"تحث الدول الأعضاء على تكثيف جهودها لإنشاء وتنفيذ نظام متين للتحقق من صلاحية جوازات السفر الإلكترونية، لا سيما بقراءة التوقيعات الإلكترونية التي تتضمنها والتحقق من صحتها؛"

٣٠- وفي معرض تهنئة جنوب أفريقيا على مبادرتها لحماية الأطفال من الاتجار بهم من خلال إدراج بيانات أولياء الأمور في جوازات سفر الأطفال (WP/191)، فقد شدّد مندوب البرتغال على أن الاتجار بالبشر مسألة تثير شاعراً دولياً وجديرة بإيلائها اهتماماً خاصاً، بما في ذلك في قطاع النقل الجوي. وفي معرض تأكيده لأهمية هذه المبادرة وملاحظته أنها تشمل أطرافاً أخرى مسؤولة عن وثائق السفر، فقد اوصى بأن تقدمها جنوب أفريقيا إلى المجموعة الاستشارية الفنية لبرنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TAG/TRIP) بما يمكن من وضع إطار فني وتشغيلي مناسب قبل أن ينظر فريق خبراء التسهيلات في المبادرة.

٣١- وفي إطار تأييد الآراء التي أعربت عنها البرازيل في الورقة WP/326 بشأن أهمية قياس جودة الخدمات المقدّمة في مباني المطارات، فقد أكد مندوب البرتغال أن الإجراءات المقدّمة في تلك الورقة تعكس بشكل جيد أهمية تشاطر أفضل الممارسات وتعزيز المناغمة العالمية للقواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالتسهيلات. ولذلك، فقد استصوب أن تقدّم البرازيل مقترحاتها إلى فريق خبراء التسهيلات بغية وضع أحكام يمكن إدراجها في دليل التسهيلات (وثيقة الإيكاو 9957 Doc).

٣٢- وفي معرض الأخذ علماً بأن دولته عضو نشط في دليل المفاتيح العامة للإيكاو، فقد أكد مندوب نيوزيلندا أنه يؤيد بقوة برنامج العمل المقترح لدليل المفاتيح العامة للإيكاو بصيغته الواردة في الورقة WP/19، لا سيما توفير قائمة الإيكاو الرئيسية من خلال دليل المفاتيح العامة من أجل مواصلة دعم التشغيل البيئي العالمي لعملية التحقق من صلاحية جوازات السفر الإلكترونية. وفي إشارة إلى أن نيوزيلندا قد أيدت الورقة WP/40 المتعلقة باستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين باستثناء الفقرة ٢-٥، فقد أكد أنه من غير المرجح أن يؤيد القاعدة القياسية الخاصة بجواز السفر الإلكتروني نظراً للتكلفة الباهظة المرتبطة بجوازات السفر الإلكترونية والبنية الأساسية التي تقتضيها المفاتيح العامة، دون الأخذ في الاعتبار أنها ستكون غير ذات قيمة كبيرة للدول التي لا تصدر سوى بضعة آلاف من جوازات السفر سنوياً أو التي تفنقر إلى النزاهة من حيث عملية الإصدار.

٣٣- كما أشار مندوب نيوزيلندا إلى أن دولته لا تؤيد الورقة WP/19 لأنها ترى أن مبادرة جنوب أفريقيا بإدراج بيانات أولياء الأمور في وثائق سفر الأطفال لمعالجة مسألة الاتجار بالأطفال من شأنها أن تخلق تعقيداً كبيراً فضلاً عن زيادة التكاليف التي تتكبدها الدولة في عملية إصدار وثائق السفر، كما أنها يمكن أن تعني عدم تمكن الأطفال من السفر بدون والديهم الطبيعيين. ومع ذلك، فقد أقرت نيوزيلندا بأنها قد تكون مسألة ذات اهتمام لبعض الدول وليس لديها أي اعتراض قوي على إحالة هذه المبادرة إلى فريق خبراء التسهيلات للنظر فيها. غير أن مندوب نيوزيلندا شدّد على أنه من غير المرجح أن تؤيد دولته أي خطوات لجعل إدراج بيانات أولياء الأمور في وثائق سفر الأطفال ضمن قواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية.

٣٤- وترديداً للتعليقات التي أدلى بها مندوب النمسا بشأن الورقة WP/40، فقد شكرت مندوب بلجيكا الإيكاو على جهودها الرامية إلى تعزيز استراتيجية برنامجها الخاص بتحديد هوية المسافرين. وفي معرض التشديد على أهمية استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP) وقدراته، فقد رحبت بمختلف أنشطة التوعية، وبالمساعدة المقدمة دعماً لذلك البرنامج، وبزيادة التواصل مع الدول بشأن برنامج المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وبرنامج بيانات سجل أسماء الركاب (PNR). وفيما يتعلق ببرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP)، فلم تؤيد مندوب بلجيكا أي عبء عمل إضافي بسبب القيود المفروضة على الموارد التي تعاني منها جميع الدول.

٣٥- وفي معرض الإعراب عن التقدير لجميع أعمال الإيكاو في مجال التسهيلات واستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP)، فقد أبدى مندوب الأرجنتين تأييده الكامل لما ورد في الوثائق WP/19 و WP/40 و WP/41 و WP/42 التي قدّمها المجلس. كما أيد بقوة الورقة WP/203 المنقحة التي قدّمها إندونيسيا.

٣٦- كما قدّم مندوب الاتحاد الروسي دعمه لورقات العمل الأربع المذكورة التي قدّمها المجلس، التي تهدف، ضمن جملة أمور أخرى، إلى تعزيز تنفيذ أحكام كتاب الإيكاو الدوري ٣٠٩ — إرشادات بشأن بيانات سجل أسماء الركاب (PNR). وأكد أن تحديد هوية المسافرين، لا سيما التبادل الإلكتروني لبيانات الركاب على النحو المبين في المرفق (د) الجديد بشأن تحديث البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات (WP/41)، كان أمراً ضرورياً لضمان السفر الجوي الآمن. وبالتالي فقد أيد مندوب الاتحاد الروسي مبادرة جنوب أفريقيا (WP/191) لأنها عالجت أوجه قصور في أمن الركاب.

٣٧- وأعربت مندوبية كندا عن تأييدها للورقات WP/41 و WP/42 و WP/19. وفيما يتعلق بالورقة WP/40، فقد أشارت إلى أنه على الرغم من أن دولتها قد أبدت الأولويات المقترحة من أجل استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين للفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩، فإنها تقترح أن تلتزم الأمانة العامة، قبل وضع خريطة طريق في هذا الشأن، مزيداً من الردود على كتابها إلى الدول EC 6/8-16/04 المؤرخ في ٢٧/١/٢٠١٦، الذي تضمن تنفيذ استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين واستبيان للمساعدة. وشددت مندوبية كندا على أنه، في ضوء أهداف مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، من المهم معرفة آراء واهتمامات الدول فيما يتعلق بتطوير الطيران المدني وممارسات إصدار وثائق السفر، على النحو الوارد في خريطة الطريق المتوخاة (انظر المرفق (د)).

٣٨- وأشارت مندوبية كندا إلى الورقة WP/191 التي قدّمها جنوب أفريقيا موضحة أن دولتها تؤيد دراسة مسألة إدراج بيانات أولياء الأمور في وثائق سفر الأطفال لتحديد الكيفية التي يمكن بها استخدام وثائق السفر لتعزيز حماية الأطفال من الاتجار بهم. غير أنها أكدت أن أي تعديل لوثائق السفر يمكن أن يؤثر على قابلية التشغيل البيئي والقبول من جانب دول أخرى. ولذلك انضمت كندا إلى البرتغال في استصواب إحالة المسألة إلى المجموعة الاستشارية الفنية لبرنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TAG/TRIP) وفريق خبراء التسهيلات (FALP) من أجل تحليلها ومناقشتها ومن ثم عرضها على الدول الأعضاء للنظر فيها.

٣٩- وفيما يتعلق بالوثيقة WP/203 المنقحة المقدمة من إندونيسيا، فقد أبدت كندا القواعد القياسية الخاصة برسائل النموذج الموحد لنقل البيانات (PNRGOV) ودعت الدول الأعضاء إلى تنفيذها بالكامل. ومن منظور وكالة خدمات الحدود الكندية (CBSA)، فقد حسنت هذه المبادرة القدرات المتعلقة بإدارة المخاطر. وتذكيراً بأن كندا قد نفذت القواعد القياسية الخاصة برسائل النموذج الموحد لنقل البيانات قبل بضع سنوات، فقد شددت المندوبية على أن كندا ستواصل تقديم الدعم والتوجيه للدول الأعضاء ومشغلي الطائرات الساعين إلى وضع وتنفيذ برنامج سجل أسماء الركاب وشكل الرسائل في إطار النموذج الموحد لنقل البيانات.

٤٠- وموجهاً الشكر إلى الإيكاو على جميع المبادرات التي اضطلعت بها في مجال التسهيلات الهام، فقد رحب مندوب سنغافورة بوجه خاص بالأولويات الموصوفة في الورقة WP/42، بما في ذلك أولويات برنامج التسهيلات للفترة الثلاثية المقبلة. كما رحب بمبادرات البرازيل المتعلقة بجودة الخدمات في المطارات (WP/326) وبمبادرات إندونيسيا المتعلقة باستخدام برنامج المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وبرنامج بيانات سجل أسماء الركاب (PNR). وفي معرض الإعراب عن تأييد الورقة WP/19، فقد دعا مندوب سنغافورة الدول التي لم تنضم بعد إلى دليل المفاتيح العامة للإيكاو إلى الانضمام إلى ذلك الدليل في أسرع وقت ممكن. وأبرز التآزر القوي بين التسهيلات والأمن والفوائد التي حققها في نمو وتطور منظومة الطيران المدني العالمية.

٤١- وأوضح مندوب نيجيريا أن دولته، بوصفها عضواً في مجلس دليل المفاتيح العامة للإيكاو، تُثني على الإيكاو من أجل برنامج عملها الخاص بدليل المفاتيح العامة (WP/19)، الذي أيدته نيجيريا، ودعت جميع الدول الأعضاء إلى الانضمام إليه واستخدامه بشكل فعّال للتحقق والتثبت من صلاحية جوازات السفر الإلكترونية. كما أثنت نيجيريا على الإيكاو لما تقوم به من عمل فيما يتعلق باستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP) وبرنامج التسهيلات، وأيدت الأولويات المقترحة والنتائج المتوقعة في هذا الصدد للفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩ على النحو المنصوص عليه في الورقتين WP/40 و WP/42 على التوالي.

٤٢- وفي إطار الإعراب عن الشواغل التي أثارها كل من نيوزيلندا وكندا فيما يتعلق بالورقة WP/191، أوضح مندوب أستراليا أن دولته اعترفت بأن الاتجار بالأطفال مسألة مقلقة بشكل خاص لجنوب أفريقيا مهناً إياها للإجراءات التي اتخذتها حتى الآن لمعالجة هذه المسألة الهامة. ولكن على الرغم من ذلك، فقد حثت أستراليا على توخي الحيلة إزاء أي عمل من شأنه أن يؤدي إلى وضع قاعدة قياسية تتعلق بإدراج بيانات أولياء الأمور في وثائق سفر الأطفال لأن ذلك قد يؤدي إلى إضافة عبء تنظيمي بشكل غير مقصود وإلى عواقب غير مقصودة، على سبيل المثال، عند وجود أسباب مشروعة تقتضي سفر الأطفال بدون والديهم الطبيعيين. وفي إشارة إلى الورقة WP/326، شكرت أستراليا البرازيل على تقاسم خبرتها فيما يتعلق بتنفيذها للقاعدة القياسية ٦-٦ من الملحق التاسع "التسهيلات"، ودعمت الجهود الرامية إلى تحسين ورصد التسهيلات وجودة الخدمات المقدّمة في المطارات. غير أن أستراليا لا ترى مبرراً، في هذه المرحلة، لإعادة صياغة القاعدة القياسية القائمة ٦-٦.

٤٣- وتعليقاً على الورقة WP/42، أشار مندوب المملكة المتحدة إلى أن دولته تؤيد بشدة القواعد والتوصيات الدولية الجديدة بشأن المعلومات المسبقة عن الركاب (API) التي اتفق عليها في الاجتماع التاسع لفريق خبراء التسهيلات (FALP/9) الذي عُقد في مونتريال خلال الفترة ٤-٧/٤/٢٠١٦. وأقرت المملكة المتحدة بأنه ينبغي للإيكاو تنسيق القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع لتبسيطها وجعلها أكثر استناداً إلى الأداء، مع التركيز على إبقاء المعلومات مفيدة وذات صلة وموجّهة. كما أيدت دولته الحاجة إلى إرشادات جديدة بشأن الفُصّر غير المصحوبين بذويهم. ومع ذلك، فإن المملكة المتحدة ظلت غير مقتنعة بالقيمة المضافة التي تنطوي عليها الخطة العالمية لتسهيلات الطيران (GAFP).

٤٤- ولاحظ مندوب المملكة المتحدة أن دولته أيدت بشدة المبادرات الرامية إلى الحد من الاتجار بالأطفال، وشكر جنوب أفريقيا على تقديم الورقة WP/191 بشأن هذه المسألة الهامة. غير أنه أكد أن المملكة المتحدة، شأنها شأن كندا والبرتغال وأستراليا، قد رأت بعض المشاكل العملية المحتملة بشأن تطبيق الاقتراح الداعي إلى إدراج بيانات أولياء الأمور في وثائق سفر الأطفال. ونظراً لأن المملكة المتحدة غير مقتنعة، في هذه المرحلة، بأن ذلك الإدراج سيكون نهجاً فعّالاً إزاء هذه المشكلة، فقد وافقت على أنه ينبغي إحالة المسألة إلى المجموعة الاستشارية الفنية لبرنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TAG/TRIP) حتى يتسنى للخبراء المعنيين إمعان النظر فيها.

٤٥- وأشار مندوب المملكة المتحدة إلى أنه في حين أيدت دولته بقوة التحديث المقترح بشأن البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات (WP/41)، فقد اقترحت تعديل منطوق البند ٢ من المرفق (د)

الجديد (نظم تبادل بيانات الركاب) بإدراج عبارة "ومعالجتها وحمايتها بشكل منصف" بعد عبارة "أمن تلك البيانات" بحيث يصبح نصها على النحو التالي (يظهر النص الجديد المطلوب إضافته مظللاً باللون الرمادي):

"تحت الدول الأعضاء، في استخدامها لنظم تبادل البيانات الإلكترونية، على ضمان أن تكون شروط بيانات المسافرين مطابقة للقواعد القياسية الدولية التي تعتمد وكالات الأمم المتحدة المختصة لهذا الغرض، وضمان أمن تلك البيانات ومعالجتها وحمايتها بشكل منصف؛"

وشدد على أن هذا التغيير المقترح الذي من شأنه أن يغطي النطاق الكامل للمسؤوليات المتعلقة بمعالجة البيانات سيجعل النص متماشياً مع بعض المتطلبات الدولية الأخرى المتعلقة بجمع بيانات الركاب.

٤٦- ولاحظت مندوبة الولايات المتحدة الأمريكية أنه في حين أيدت دولتها اعتماد الجلسة العامة للبيان الموحد (WP/41)، فإنها اقترحت تعديل منطوق البند ٦ (ب) من المرفق (ج) (الإجراءات الوطنية والدولية والتعاون على مسائل التسهيلات) بإدراج عبارة "وانتشار" قبل عبارة "الأمراض السارية" ليصبح نصها على النحو التالي (يظهر النص الجديد المطلوب إضافته مظللاً باللون الرمادي):

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

وشدّدت، في هذا الصدد، على أنه بينما أيدت الولايات المتحدة إذكاء الوعي بالحاجة إلى التعاون فيما يتعلق بالأمراض السارية، فإنها أرادت أن توضح في النص المذكور أن الترتيبات التعاونية لا يمكنها سوى المساعدة على مكافحة المرض واحتواء انتشاره ولكن لا يمكنها منع المرض.

٤٧- وأشارت مندوبة الولايات المتحدة إلى الورقة WP/42 موضحة أن دولتها أيدت الأولويات المقترحة لبرنامج التسهيلات للفترة الثلاثية المقبلة باستثناء تطوير الخطة العالمية لتسهيلات الطيران (GAPP) [راجع الفقرة ٣-٣، الفئة (ب)، الأولوية (١)، النتيجة (ج)]. وأشارت إلى أن فريق خبراء التسهيلات لم يتوصل في اجتماعه التاسع (FALP/9) إلى توافق في الآراء بشأن الحاجة إلى خطة عالمية لتسهيلات الطيران، وأنه شكل مجموعة عمل لدراسة الحاجة إلى مثل هذه الخطة العالمية في ظل احتياجات الدول الأعضاء ومواردها. وإذ أخذت علماً بأن المجلس سينظر، خلال دورته ٢١٠ المقرر عقدها في أوائل عام ٢٠١٧، في نتائج الاجتماع التاسع لفريق خبراء التسهيلات (FAL/9)، فقد جازمت بأنه كان من السابق لأوانه بالتالي إدراج تطوير خطة عالمية لتسهيلات الطيران كنتيجة متوقعة لبرنامج التسهيلات للفترة الثلاثية. وشدّدت على أنه ينبغي بدلاً من ذلك النظر في هذه المسألة خلال الفترة الثلاثية المقبلة وتطويرها حسب الضرورة وحسب الاقتضاء.

٤٨- وفيما يتعلق بالورقة WP/40، أشارت مندوبة الولايات المتحدة إلى أن دولتها قد أيدت الأولويات المقترحة والنتائج المتوقعة لاستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP) للفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩. كما أيدت الولايات المتحدة الإيكاو بقوة لريادتها في وضع قواعد قياسية خاصة بوثائق السفر لمكافحة استخدام وثائق السفر المزورة، وتعزيز اعتماد وثائق السفر المقروءة آلياً (MRTDs)، وتوسيع قاعدة أعضاء دليل المفاتيح العامة للإيكاو من أجل التحقق والتثبت من صحة جوازات السفر الإلكترونية. وبينما دعمت الولايات المتحدة الأمانة العامة في وضع وتنفيذ استراتيجية من أجل المجموعة الاستشارية الفنية لبرنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TAG/TRIP) وستدعم الأهداف الاستراتيجية للإيكاو في مجال وثائق السفر المقروءة آلياً وتحديد هوية المسافرين، فإنها لن تدعم أي جهد لتطوير عملية إصدار جوازات السفر الإلكترونية في إطار استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP) إلى قاعدة قياسية نظراً للتحوّل العالمي السائد من تزوير الوثائق إلى تزوير الهوية. ورأت الولايات المتحدة أنه ينبغي للبرنامج أن يركز بدلاً من ذلك على إدارة الهوية وضمان أن أي وثيقة سفر مقروءة آلياً (MRTD) أو أي وثيقة سفر إلكترونية مقروءة آلياً (MRTD) قد أُصدرت في الواقع إلى الشخص الصحيح وأنها

تمتثل لقواعد الإيكو القياسية وقابلة للتشغيل البيئي على الصعيد العالمي. وأكدت مندوبية الولايات المتحدة، في هذا الصدد، أن إصدار وثيقة سفر إلكترونية بكل وسائل الحماية والتحذير إلى الشخص الخطأ ليس هو المطلوب.

٤٩- وأشارت مندوبية الولايات المتحدة إلى أنه على الرغم من أن دولتها قد أخذت علماً بالورقة WP/326 التي قدّمتها البرازيل، فقد أوضحت أيضاً أن كل عقد امتياز مختلف ومن المرجح جداً أن يكون منفرداً عن غيره، وأن مؤشرات جودة الخدمات المحددة (QSIs) التي سيتفق عليها في العقد ستعتمد على البنية التحتية المعنية. وتتباين نماذج المطارات استناداً إلى أنواع شركات الطيران التي تستخدمها واحتياجات عملائها وتوقعاتهم. وبما أن اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) والمجلس الدولي للمطارات (ACI) قد أنجزا الكثير من العمل في هذا المجال، بما في ذلك عقد مؤتمرات إقليمية نظمها المجلس الدولي للمطارات، فإن الولايات المتحدة لم تر ضرورة إلى وجود إرشادات من الإيكو في هذا الشأن.

٥٠- كما أشارت مندوبية الولايات المتحدة إلى الورقة WP/191 التي قدّمتها جنوب أفريقيا، فأوضحت أن دولتها قد دعمت الجهود الرامية إلى مكافحة الاتجار بالأطفال ووافقت على أن ينظر فريق خبراء التسهيلات في اتخاذ تدابير إضافية في اجتماعه المقبل. غير أن الولايات المتحدة حذرت من التسرع في الحكم وجعل إدراج بيانات أولياء الأمور في وثائق سفر الأطفال قاعدة قياسية نظراً لأن تعزيز وثيقة سفر القاصر باسم ولي أمره يمكن تنفيذه حالياً بواسطة السلطة التي تتولى إصدار وثيقة السفر. ورأت دولتها أن النقطة الحرجة هي تحديد كل مقدّم طلب قبل إصدار وثيقة السفر، وذلك جزء لا يتجزأ من برنامج الإيكو لتحديد هوية المسافرين (TRIP).

٥١- وفي الختام، استرعت مندوبية الولايات المتحدة الانتباه إلى ورقة المعلومات WP/410 (الامتثال للقواعد القياسية من ٥-٢٦ إلى ٥-٢٩ من الفصل الخامس من الملحق التاسع) التي قدّمتها دولتها في إطار البند ٣١ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية، التي أوضحت التزامات الدول إزاء الأشخاص الممنوعين من الدخول والأشخاص المبعدين، ودعت إلى الامتثال لهذه الالتزامات، لا سيما الالتزامات المحددة على النحو الواردة في القاعدتين القياسيتين ٥-٢٦ و ٥-٢٧ من الملحق التاسع من أجل إصدار وثائق السفر بشكل فوري للرعايا الذين أمر بترحيلهم من دول أخرى.

٥٢- وأيد مندوب بوركينيا فاسو الإجراءات التي اقترحتها المجلس في ورقات عمله الأربع (WP/19) و WP/40 و WP/41 و WP/42). وفي معرض الإشادة بشجاعة جنوب أفريقيا في تقديم الورقة WP/191 بشأن إدراج بيانات أولياء الأمور في وثائق سفر الأطفال لمعالجة مسألة الاتجار بالأطفال، فقد شدّد على ضرورة مراعاة التعليقات التي أدلى بها مندوب البرتغال وكندا وغيرها بما يمكن من وضع هذا الاقتراح البالغ الأهمية موضع التنفيذ.

٥٣- وأعرب مندوب جنوب أفريقيا عن دعم جميع الورقات المقدّمة في إطار البند ١٩ من جدول الأعمال. وفيما يتعلق بالورقة WP/191 التي قدّمتها دولته، فقد وافق على الآراء التي أعرب عنها معظم المندوبين الذين أخذوا الكلمة بأن إدراج بيانات أولياء الأمور في وثائق سفر الأطفال أمرٌ تلزم مناقشته من قبل المجموعة الاستشارية الفنية لبرنامج الإيكو لتحديد هوية المسافرين (TAG/TRIP) وفريق خبراء التسهيلات (FALP). وأكد مندوب جنوب أفريقيا أنه في حين أن دولته لم تقترح وضع قاعدة قياسية مقابلة في هذه المرحلة، إلا أنها ترغب في النظر في جدوى هذه القاعدة القياسية.

٥٤- وأيد مندوب سويسرا بقوة مداخلات المتحدثين السابقين، لا سيما مندوبو بلجيكا والنمسا وفرنسا، كما أيد التعديلات التي اقترحتها فرنسا على الفقرة ٦ من الديباجة ومنطوق البند ٤ الوارد في المرفق (ب) من التحديث المقترح للبيان الموحد (WP/41). كما أعرب عن تأييده للإجراءات التي اقترحتها البرازيل في الورقة WP/326.

٥٥- وفي معرض الإشادة بالإيكو لما اتخذته من مبادرات في مجال التسهيلات، فقد أعرب مندوب السودان عن تأييده لورقات العمل الأربع التي قدّمتها المجلس. كما أيد الإجراءات المقترحة في الورقتين WP/326 و WP/191.

٥٦- وفي معرض الإشارة إلى مداخلته السابقة (انظر الفقرة ٤١ أعلاه)، فقد أوضح مندوب نيجيريا أنه يؤيد أيضاً جهود جنوب أفريقيا المتعلقة بإدراج بيانات أولياء الأمور في وثائق سفر الأطفال (WP/191)، فضلاً عن جميع التوصيات المقدّمة بشأنها. وأكد أن جنوب أفريقيا تبلي بلاءً حسناً في هذا المنحى.

٥٧- وتعليقاً على الورقة WP/203 المنقحة، شكرت المراقبة من اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) إندونيسيا لتوضيحها قيمة كل من برنامج المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وبرنامج بيانات سجل أسماء الركاب (PNR) في مكافحة الإرهاب والجريمة عبر الحدود الوطنية والحاجة إلى أن تقوم الدول بمواءمة متطلبات برنامج بيانات سجل أسماء الركاب وفقاً للقواعد القياسية وأفضل الممارسات على الصعيد العالمي. وأعربت عن تأييد الأياتا الكامل لما خلّصت إليه هذه الورقة التي دعت جميع الدول التي تطلب بيانات سجل أسماء الركاب إلى أن تقوم بمواءمة برامجها الوطنية مع القواعد القياسية العالمية الخاصة بالنموذج الموحد لنقل البيانات (PNRGOV). وأوضحت المراقبة من الأياتا أن ما النموذج الموحد لنقل البيانات (PNRGOV) إلا مجرد هيكل للرسائل يستند إلى قواعد الأمم المتحدة للتبادل الإلكتروني للبيانات لأغراض الإدارة والتجارة والنقل (EDIFACT)، وكان يُستخدم لنقل البيانات الموجودة لدى نُظم شركات الخطوط الجوية، ولا يقصد به تغيير الطريقة التي تقوم بها شركات الطيران بترميز أو استخدام بيانات الركاب المحفوظة في نُظمها. وما كان النموذج الموحد لنقل البيانات (PNRGOV) سوى وسيلة لهيكل الرسائل وإرسالها إلى الحكومات. كما أبرزت المراقبة من الأياتا أن هيكل الرسالة وفقاً للنموذج الموحد لنقل البيانات يتفق تماماً مع البيئة القائمة على المصدر المفتوح، وهو متاح لجميع الحكومات التي ترغب في تنفيذ متطلبات برنامج بيانات سجل أسماء الركاب (PNR). وأشارت أيضاً إلى أن الحفاظ على هيكل الرسالة وفقاً للنموذج الموحد لنقل البيانات والرعاية عليه هو من مسؤولية منظمة الجمارك العالمية (WCO)، مع مساهمة الأياتا والإيكاو في عمل منظمة الجمارك العالمية كجزء من لجنة الاتصال المعنية ببرنامج المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وبرنامج بيانات سجل أسماء الركاب (PNR). وشددت على أن أي تعديل مقترح للقواعد القياسية المتعلقة بالنموذج الموحد لنقل البيانات ينبغي تقديمه إلى منتدى منظمة الجمارك العالمية.

٥٨- وتأييداً للتعليقات التي أدلى بها مندوبو أستراليا وكندا والمملكة المتحدة بشأن الورقة WP/191 التي قدّمتها جنوب أفريقيا، فقد وافقت المراقبة من الأياتا على أن تُحال مسألة إدراج بيانات أولياء الأمور في وثائق سفر الأطفال إلى المجموعة الاستشارية الفنية لبرنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TAG/TRIP) وفريق خبراء التسهيلات (FALP) لمواصلة النظر فيها.

٥٩- وفي معرض التذكير بتجربته في أعقاب مأساة حادثتي الخطوط الجوية الماليزية MH370 و MH17، اللتين وقعتا في ٢٠١٤/٣/٨ و ٢٠١٤/٧/١٧ على التوالي، فقد أبرز رئيس اللجنة التنفيذية المشاكل التي نشأت في سياق التعرف على هويات الضحايا بسبب التباينات في الأسماء و/أو الجنسيات الواردة في بيانات ركاب الرحلتين المعنيتين. وفي معرض التأكيد على احتمال اختلاف أسماء الركاب وجنسياتهم، لا سيما حاملو الجنسية المزدوجة، فقد أعرب عن أمله في أن تنظر الإيكاو في هذه المسألة من أجل توحيد المعايير تقادياً لأي إساءة في المستقبل لتحديد هويات الضحايا.

٦٠- وفي إطار تقديم موجز لمداولات اللجنة، أخذ نائب مدير أمن الطيران والتسهيلات (DD/ASF) علماً بوجود تأييد قوي للإجراءات المقترحة في جميع ورقات العمل المقدّمة في إطار هذا البند من جدول الأعمال، مع بعض المتطلبات الطفيفة. وفيما يتعلق بورقات العمل الأربع التي قدّمها المجلس، فقد لاحظ أن اللجنة وافقت على توصية الجلسة العامة بأن: تصادق على برنامج عمل دليل المفاتيح العامة للإيكاو على النحو المبين في الورقة WP/19، وتحت جميع الدول الأعضاء على الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة للإيكاو واستخدامه بنشاط للتحقق والتثبت من صحة جوازات السفر الإلكترونية؛ وتوافق على الأولويات المقترحة والنتائج المتوقعة للفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩ لاستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين

(ICAO TRIP) وبرنامج التسهيلات على النحو المبين في WP/40 و WP/42 على التوالي؛ واعتماد التحديث المقترح للبيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات (WP/41) رهناً بالتعديلات التي اقترحتها مندوبو فرنسا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة (انظر الفقرات ٢٩ و ٤٥ و ٤٦ أعلاه).

٦١- وفيما يتعلق بالورقة WP/191، أخذت اللجنة علماً بالمبادرة التي اتخذتها جنوب أفريقيا لمعالجة مسألة الاتجار بالأطفال من خلال إدراج بيانات أولياء الأمور في وثائق سفر الأطفال، والرأي الذي أعرب عنه بعض المندوبين بأن ذلك قد يزيد من تعقيد إصدار وثائق السفر وعمليات إنهاء الإجراءات عند النقاط الحدودية. ومع ذلك، وافقت اللجنة على توصية الجلسة العامة بمواصلة التحقيق في هذه المسألة من جانب خبراء الإيكاو الفنيين، وإحالتها بالتالي إلى المجموعة الاستشارية الفنية لبرنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TAG/TRIP) وفريق خبراء التسهيلات (FALP) للنظر فيها.

٦٢- وفيما يتعلق بالوثيقة WP/203 التي قدّمتها إندونيسيا، فقد وافقت اللجنة على توصية الجلسة العامة بتكليف المجلس بالنظر في تعزيز التنفيذ الكامل للقواعد القياسية الخاصة بالنموذج الموحد لنقل البيانات (PNRGOV)، وفي معرض ملاحظة أن المسؤولية عن صيانة النموذج الموحد لنقل البيانات (PNRGOV) والسيطرة عليه تقع على عاتق منظمة الجمارك العالمية التي عملت على هذا الشأن بالاشتراك مع الإيكاو واتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا)، فقد وافقت اللجنة أيضاً على توصية الجلسة العامة بأن تطلب من المنظمات أن تستعرض القواعد القياسية الخاصة برسائل النموذج الموحد لنقل البيانات، حسب الاقتضاء. كما لاحظت أن النموذج الموحد لنقل البيانات يتفق تماماً مع البيئة القائمة على المصدر المفتوح وأنه متاح لجميع الدول.

٦٣- وبالإضافة إلى ذلك، ففيما يتعلق بالورقة WP/326 التي قدّمتها البرازيل، وافقت اللجنة على توصية الجلسة العامة بما يلي: أن تحث الدول الأعضاء على ملاحظة أهمية مسألة جودة الخدمة في المطارات الدولية؛ وأن يُطلب إلى المجلس أن يشجع الإيكاو على دراسة تلك المسألة من الناحية الفنية، آخذة في الاعتبار العمل الذي أنجزه بالفعل في هذا المجال المجلس الدولي للمطارات (ACI) واتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا).

البند ١١ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدّمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥

الموافقة على مشروع نص التقرير المُعد لتقديمه إلى الجلسة العامة

٦٤- استعرضت اللجنة مشروع نص تقريرها المُعد عن البند ١١ من جدول الأعمال بصيغته الواردة في الورقة WP/470، ووافقت على تقديمه إلى الجلسة العامة دون تغيير.

البند ١٢ من جدول الأعمال: اقتراح بتعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو بغرض زيادة عدد الأعضاء في المجلس

البند ١٣ من جدول الأعمال: اقتراح بتعديل المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو بغرض زيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية

الموافقة على مشروع نص التقرير المُعد لتقديمه إلى الجلسة العامة

٦٥- درست اللجنة بعد ذلك مشروع نص التقرير المُعد عن البندين ١٢ و ١٣ من جدول الأعمال بصيغته الواردة في الورقة WP/471، ووافقت على تقديمه إلى الجلسة العامة دون تغيير. كما وافقت على توصية الجلسة العامة باعتماد مشاريع القرارات التالية: القرار ١/١٢: تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي؛ القرار ٢/١٢: التصديق على بروتوكول

تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي؛ القرار ١/١٣: تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي؛
القرار ٢/١٣: التصديق على بروتوكول تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي.

البند ٢٠ من جدول الأعمال: حماية البيئة - ضوضاء الطائرات - السياسات والتوحيد
القياسي ودعم التنفيذ

البند ٢١ من جدول الأعمال: حماية البيئة - انبعاثات محركات الطائرة التي تؤثر على نوعية
الهواء المحلي - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ
(القسم المتعلق بالأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي)

الموافقة على مشروع نص التقرير المُعد لتقديمه إلى الجلسة العامة

٦٦- جرى النظر بعد ذلك في الورقة WP/460 التي تضمنت مشروع نص التقرير المُعد عن هذين البندين من
جدول الأعمال.

٦٧- وافقت اللجنة على تعديل الجملة الثالثة من الفقرة ٢٠-٢-١١ على النحو الذي اقترحتته مندوبية الولايات
المتحدة، بحيث تصبح على النحو التالي (يظهر النص الجديد المطلوب إضافته مظللاً باللون الرمادي؛ ويظهر النص
المطلوب حذفه مشطوباً بخط مستقيم):

"كما شجعت الولايات المتحدة الدول الأعضاء على مواصلة السعي إلى توشي مستوى من الصرامة المزيد
من الصرامة فيما يخص القاعدة القياسية الخاصة بانبعاثات الجسيمات الدقيقة الناتجة عن محركات
الطائرات بحلول انعقاد الاجتماع الحادي عشر للجنة حماية البيئة في فبراير عام ٢٠١٩. كما أيدت الولايات
المتحدة الأمريكية فكرة إضافة انبعاثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة الناجمة عن محركات الطائرات إلى
البحث التكنولوجي للجنة حماية البيئة وإلى عملية تحديد الأهداف في هذا الشأن".

٦٨- كما وافقت اللجنة على اقتراح آخر قَدَّمته مندوبية الولايات المتحدة بإضافة الجملة الجديدة التالية إلى نهاية
الفقرة ٢٠-٢-١٩:

"وقد أكدت عدة دول خططها لمواصلة دعم عمل لجنة حماية البيئة، ودعت الدول الأخرى إلى أن تحذو
حذو ذلك".

٦٩- وفي إشارة إلى الفقرة ٢٠-٢-٢٢، اقترح مندوب الدانمرك أن يُضاف إلى الجملة الأخيرة ما يعكس أنه
ينبغي طرح توصيات الإيكاو الخاصة بالرسوم المتعلقة بالضوضاء على لجنة حماية البيئة للنظر فيها بالتعاون مع فريق خبراء
الإيكاو اللذين يتناولان مبادئ فرض الرسوم، وهما فريق خبراء اقتصاديات المطارات (AEP) وفريق خبراء اقتصاديات خدمات
الملاحة الجوية (ANSEP).

٧٠- على الرغم من عدم اعتراضه على الاقتراح بإدراج إشارة إلى فريق خبراء اقتصاديات المطارات (AEP)
وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (ANSEP)، إلا أن مندوبية الولايات المتحدة اقترحت أنه نظراً لأن التركيز
منصب على مسألة تتعلق بالضوضاء الناجمة عن الطائرات وتأثيرها، فإن مشاركة الفريقين المذكورين ينبغي أن تكون على
مستوى التشاور وليس التعاون.

٧١- وبناءً على ما تقدم، فقد وافقت اللجنة على تعديل الجملة الأخيرة من الفقرة ٢٠-٢-٢٢ لتصبح على النحو
التالي (يظهر النص الجديد المطلوب إضافته مظللاً باللون الرمادي):

"وأوصت اللجنة بأن يُطرح على لجنة حماية البيئة مقترح باستعراض توصيات الإيكاو الخاصة بالرسوم المتعلقة بالضوضاء للنظر فيه بالتشاور مع فريق خبراء اقتصاديات المطارات (AEP) وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (ANSEP)".

٧٢- وبالإضافة إلى ذلك، فقد وافقت اللجنة، كما اقترح مندوبيا فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية، على التوالي، على تعديل الجملتين الثانية والثالثة من الفقرة ٢٠-٢-٢٣ بحيث يصبح نصهما على النحو التالي (يظهر النص الجديد المطلوب إضافته مظللاً باللون الرمادي؛ ويظهر النص المطلوب حذفه مشطوباً بخط مستقيم):

"ومع التسليم بذلك، فقد سلطت بعض الدول الضوء على فائدة فرض بعض القيود التشغيلية في ظل ظروف محلية محددة، واعتبرت أن نص القرار المقترح لا يمنع الدول من تنفيذ القيود التشغيلية استناداً إلى ترخيص ضوضاء الطائرة. كما لوحظ أنه ينبغي أن تنتظر تقييمات قيود الضوضاء فيما إذا كان أن تطبيق بعض القيود التشغيلية قد يؤدي إلى تحويل مشاكل الضوضاء من دولة إلى أخرى".

٧٣- رهناً بالتعديلات التي أدخلت على الفقرات ١١-٢-٢٠ و ١٩-٢-٢٠ و ٢٢-٢-٢٠ و ٢٣-٢-٢٠ المسجلة أعلاه، فقد وافقت اللجنة على أن تقدّم إلى الجلسة العامة مشروع نص تقريرها المعد عن البندين ٢٠ و ٢١ من جدول الأعمال بصيغته الواردة في الورقة WP/460. كما وافقت على توصية اللجنة العامة باعتماد القرار ١/٢٠: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي.

البند ١٥ من جدول الأعمال: التعاون الفني — أنشطة وسياسات التعاون الفني

٧٤- نُظِر في هذا البند من جدول الأعمال على أساس الورقة WP/47: (السياسات والأنشطة في مجال التعاون الفني خلال الفترة ٢٠١٣-٢٠١٥) والورقة WP/45 [برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران (IPAV)] اللتين قدّمهما المجلس، والورقات ذات الصلة المقدمّة من الدول والمنظمات الدولية.

٧٥- استُهل النظر في هذا البند بتقديم الأمينة العامة للورقة WP/47، التي قدّمت تحديثاً بشأن سياسة الإيكاو واستراتيجيتها من أجل التعاون الفني والمساعدة الفنية، وأفادت عن الأداء التشغيلي والنتائج المالية لبرنامج التعاون الفني خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٣-٢٠١٥. ولاحظت أنه في سبيل تبسيط برامج الإيكاو للتعاون الفني وتعزيزها، فقد قدّمت المنظمة مساعدة فنية من موارد ميزانية البرنامج العادي ومساهمات صناديق الإيكاو الطوعية من ناحية، ومن ناحية أخرى، فقد دعم برنامج التعاون الفني الدول والكيانات الأخرى من أجل تطوير وتنفيذ مشاريع الطيران المدني المُمَوَّلَة من الحكومات أو الجهات المانحة على أساس استرداد التكاليف. وشدّدت الأمينة العامة على أن برنامج التعاون الفني، المُنفَّذ منذ عام ١٩٥١ من خلال إدارة الإيكاو للتعاون الفني (TCB)، قد حظي بالاهتمام المستمر من جانب الدول والجهات المانحة وهيئات القطاع الخاص.

٧٦- وأكدت الأمينة العامة أنه خلال الفترة الثلاثية الحالية قامت إدارة الإيكاو للتعاون الفني بما يلي: تنفيذ ما متوسطه ١١٠ من مشاريع الطيران المدني في السنة الواحدة في ١٥٠ دولة في جميع الأقاليم؛ واستقطبت ما يقرب من ٣ ٠٠٠ من الخبراء على المستويين الدولي والوطني من أجل المشاريع الميدانية؛ وقدّمت التدريب في مجموعة متنوعة من تخصصات الطيران المدني إلى أكثر من ١٧ ٠٠٠ من الموظفين في مجال الطيران المدني في جميع أنحاء العالم. وبلغ حجم إنجازات البرنامج ما مجموعه ٣٨٩,٧ مليون دولار أمريكي. وقد تضمّن المرفق (أ) بالورقة WP/47 تفاصيل إنجازات البرنامج والأداء المالي.

٧٧- وفي معرض إبراز توحيد نظام إدارة الجودة، فقد أبرزت الأمينة العامة أن جميع أقسام إدارة التعاون الفني قد نالت شهادة الامتثال للمعيار ISO 9001:2008 في أكتوبر ٢٠١٤.

٧٨- كما شددت الأمانة العامة على أنه من وجهة النظر المالية، فقد أظهرت النتائج لتشغيلية لعام ٢٠١٥ والأشهر الستة الأول من عام ٢٠١٦ دلائل إيجابية للفترة الثلاثية القادمة. ومن الناحية التشغيلية، فقد أشارت إلى أنه يمكن القول بثقة بأنه نظراً للتقدم التكنولوجي السريع في مجال الطيران المدني، فسوف يظل برنامج الإيكاو للتعاون الفني مضطرباً بدون هام في تقديم الدعم إلى الدول.

٧٩- وقد دُعيت اللجنة إلى استعراض الإجراءات المقترحة في الملخص التنفيذي لورقة العمل WP/47، وتوصية الجلسة العامة بإقرارها؛ وإلى النظر في تحديث قرار الجمعية العمومية ٣٦-١٧ الوارد في المرفق (ب) بالورقة وتوصية الجلسة العامة باعتماده.

٨٠- وبعد ذلك، قدّمت الأمانة العامة الورقة WP/45 بشأن برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران (IPAV)، التي صادق عليها المجلس في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" التي أطلقتها الإيكاو. وفي إطار ملاحظة أن القصد من برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران كان مساعدة الدول الأعضاء في الإيكاو على معالجة أوجه القصور التي حدّتها عمليات التدقيق التي تجريها الإيكاو والاستجابة لحالات الطوارئ، فضلاً عن تعزيز النمو والاعتماد على الذات، فقد أشارت إلى أن الإيكاو ستتيح للدول المهتمة من خلال هذا البرنامج فنيين من العاملين في مجال الطيران من ذوي المهارة والتجربة، ممن لديهم استعداد لتقديم مساعدة قصيرة الأجل، كمتطوعين، في مجال خبرتهم، والعمل بشكل وثيق مع المسؤولين الحكوميين. وأبرزت الأمانة العامة أن المساهمة في برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران مفتوحة لجميع المهنيين العاملين في مجال الطيران من قطاع الطيران والدول والقطاع الخاص، فضلاً عن الموظفين المتقاعدين من الإيكاو، وذلك رهنأ باستعراض مؤهلاتهم من قبل الإيكاو، مشيرة إلى أن إدارة الإيكاو للتعاون الفني تحتفظ بأحدث قائمة من المتطوعين المؤهلين في مجال الطيران.

٨١- وفي ضوء الإشارة إلى أنه بناءً على طلب المجلس، فقد أنشئ صندوق طوعي خاص ببرنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران لتلقي المساهمات لدعم إدارة البرنامج، فقد انتهزت الأمانة العامة هذه الفرصة لدعوة الدول الأعضاء في الإيكاو والمؤسسات المالية وقطاع الطيران والأطراف المعنية الأخرى إلى المساهمة في البرنامج من خلال توفير الموارد المالية والبشرية المستدامة، مؤكدة ثقة الأمانة العامة بأن تنفيذ هذا البرنامج سيسفر عن نتائج إيجابية للدول العملاء وقطاع الطيران المدني في جميع أنحاء العالم بأقل تكلفة ممكنة أو ربما بدون تكلفة.

٨٢- وقد دُعيت اللجنة إلى استعراض مشروع القرار الجديد بشأن برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران (IPAV) بالصيغة المرفقة بالورقة WP/45، وتوصية الجلسة العامة باعتماده.

٨٣- وقدّم مندوب الجمهورية الدومينيكية الورقة WP/383 (تحسين إجراءات التعاقد والشراء المنفّذة بمساعدة من إدارة التعاون الفني). وأخذ علماً بأن الدول تواجه تحديات كبيرة من حيث تدريب الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (NGAP) وإنشاء المنابر الاقتصادية والتكنولوجية اللازمة لتحقيق أهداف الإيكاو الاستراتيجية، وذلك على النحو الموضح في الورقة WP/47 التي قدّمها المجلس. وبالتالي فإن برنامج الإيكاو للتعاون الفني يؤدي دوراً هاماً في مساعدة الدول على مواجهة تلك التحديات في إطار دعم مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٨٤- وقد أوضحت الورقة WP/383 أن نجاح عمليات الشراء التي تضطلع بها الدول بدعم من إدارة الإيكاو للتعاون الفني هي مسؤولية مشتركة. ولذلك فمن الضروري الأخذ في الاعتبار أن إيذاء مصالح الدول يسبب ضرراً لا رجعة فيه لصورة الإيكاو ومصداقيتها التي يجب حمايتها بشكل كامل. وقد خلّصت الورقة إلى أن الضمان الذي تمثله المسؤولية المشتركة والمتعددة لبرنامج التعاون الفني فيما يخص الدول التي تطلب الحصول على المساعدة و/أو التي تتلقى المساعدة أو الجهات المانحة يشكل عنصراً هاماً لسمعة البرنامج التي لا ينبغي تشويهها من خلال عدم وفاء الجهات المتعاقدة بالتزامات التعاقدية،

لا سيما الدول التي تعتمد على الدعم الذي تقدمه لها الإيكوا لتحسين نُظُمها الجوية وتحقيق و/أو الحفاظ على الامتثال لقواعد الإيكوا القياسية المعمول بها. وقد نال برنامج التعاون الفني شهادة الامتثال للمعيار ISO 9001:2008 الذي عالج عدداً من القضايا التي كان أولها التحسين المستمر وثانيتها إرضاء العملاء. وبالتالي فقد أكدت الورقة أنه لا ينبغي المساس بمصالح الدول بأي حال من الأحوال.

٨٥- وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: (أ) أن تطلب إزالة الجهات المتعاقدة التي لا تفي بالتزاماتها التعاقدية و/أو تطالها دعاوى قضائية تضرّ بالدول من قائمة موردي الإيكوا واستبعادها من المشاركة الفعّالة في الأنشطة التي ترعاها الإيكوا؛ (ب) أن تطلب الإعلان عن هوية الجهات المتعاقدة التي لا تفي بالتزاماتها التعاقدية و/أو تطالها دعاوى قضائية تضرّ بالدول؛ (ج) أن توافق على أي إجراءات أخرى تراها مناسبة.

٨٦- وقدّم مندوب إندونيسيا الورقة WP/244 المنقحة (قيمة التعاون والترويج لأدوات التمويل من أجل حماية البيئة)، التي أبرزت دور التعاون الدولي من أجل تنفيذ خطة العمل الوطنية الإندونيسية لخفض انبعاثات غازات الدفيئة في مجال الطيران بغرض عرض نموذج ناجح من التعاون الذي يمكن أن يكون ملائماً لدول أعضاء أخرى. وقد شدّدت الورقة أيضاً على ضرورة تسهيل الدعم التمويلي لإعداد برامج بيئية في الاقتصاديات النامية، بما في ذلك تحقيق التعاون الفني الذي سيكون لازماً من أجل التنفيذ الفعّال لخطة الإيكوا العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بمجرد اعتمادها من الجمعية العمومية. كما شدّدت الورقة على أنه ينبغي دعم هذا التعاون الفني بمساهمات من الدول الأعضاء والجهات المعنية في صندوق البيئة الذي أنشأته الإيكوا وتنفيذه من خلال التعاون والتنسيق بشكل وثيق بين فرع الإيكوا لشؤون البيئة (ENV) وإدارة الإيكوا للتعاون الفني (TCB).

٨٧- وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: (أ) الإحاطة علماً بالتعاون الناجح بين إندونيسيا والإيكوا ودول أخرى والجهات المعنية في تطبيق تدابير حماية البيئة في مجال الطيران المدني؛ (ب) تشجيع الدول الأعضاء والجهات المعنية والمنظمات الدولية والهيئات الأخرى التابعة للأمم المتحدة على توفير التمويل والموارد عبر صندوق البيئة الذي أنشأته الإيكوا، وذلك من أجل دعم الدول ذات الموارد الأقل على تنفيذ البرامج البيئية في مجال الطيران؛ (ج) وضع أحكام داخلية في الإيكوا من أجل التنسيق الوثيق بين فرع الإيكوا لشؤون البيئة (ENV) وإدارة الإيكوا للتعاون الفني (TCB) بغرض إعداد برنامج للتعاون الفني في مجال البيئة.

٨٨- وقدّم بعد ذلك مندوب بيرو الورقة WP/292 (مشاريع التعاون الفني في إقليم أمريكا الجنوبية)، التي قدّمتها دولته بدعم من كل من الأرجنتين وإكوادور وأوروغواي وباراغواي والبرازيل وبنما وبوليفيا (دولة - متعددة القوميات) وسورينام وشيلي وغيانا وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية) وكولومبيا. وقدّمت الورقة معلومات مُفصّلة عن مشاريع التعاون الفني الإقليمي الثلاثة التالية التي يجري تنفيذها بدعم من مكتب الإيكوا الإقليمي لأمريكا الجنوبية (ليما) بغرض زيادة مستوى السلامة في دول إقليم أمريكا الجنوبية وزيادة نسب تنفيذها الفعّال لنتائج برنامج الإيكوا العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP): **المشروع RLA/99/901 Project** - الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة (SRVSOP)؛ **والمشروع RLA/03/901** - إدارة الشبكة الرقمية لأمريكا الجنوبية (REDDIG) وإدارة قطاع الأقمار الصناعية؛ **والمشروع RLA/06/901** - المساعدة على تنفيذ نظام إقليمي لإدارة الحركة الجوية وفقاً للمفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية وما يقابل ذلك من دعم فني في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع (CNS). وتم إبراز أن كل إجراءات الملاحة القائمة على الأداء المُنفّذة في إطار المشروع الثالث (RLA/06/901) فد أسفرت عن خفض في مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وقد خلّصت الورقة إلى أن المشاريع الإقليمية الثلاثة قد ساهمت في زيادة نسب التنفيذ الفعّال في دول إقليم أمريكا الجنوبية فيما يتصل بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، ما تسبب بدوره في زيادة نسب التنفيذ الفعّال لدول إقليم أمريكا الجنوبية إلى ٧١,٧٥٪ - ما يمثل طفرة في مجال السلامة الجوية على الصعيد الإقليمي. وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى إطلاع الدول الأعضاء على مزايا العمل من أجل تحقيق أهداف مشتركة من خلال المشاريع الإقليمية المُنفّذة في إطار برنامج الإيكوا للتعاون الفني.

٨٩- وقد أحيط علماً بتقديم ورقتي المعلومات التاليتين أيضاً للنظر فيهما في إطار هذا البند من جدول الأعمال: الورقة WP/415 [الدعم الأوروبي لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB)] التي قُدمتها سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، التي ستناقش في إطار البند ١٤ من جدول الأعمال: برنامج المساعدة الفنية؛ والورقة WP/141 [اتجاهات جديدة في تنفيذ المشروع RER/01/901 المشترك بين الإيكاو ولجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة (IAC) والنواتج الرئيسية لأنشطته على مدى السنوات الخمسة عشرة الماضية] التي قُدمتها لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة (IAC).

المنافسة

٩٠- في إشارة إلى الورقة WP/383، لاحظ مندوب جمهورية كوريا أنه نظراً لمساهمة دولته في صندوق السلامة الطوعي (SAFE Fund) الذي أنشأته الإيكاو من أجل دعم بناء القدرات العالمية، فإنها تطلب أن تكفل الإيكاو إدارة الاحتياجات ذات الأولوية للدول بأكثر الطرق شفافية وتعاونية.

٩١- ولاحظ مندوب البرتغال أن الورقة WP/383 التي قُدمتها الجمهورية الدومينيكية قد أثارت بعض التساؤلات الهامة بشأن جودة الخدمات التي تقدمها الجهات المتعاقدة الموجودة على قائمة موردي الإيكاو وبشأن مسؤولية الإيكاو في هذا الصدد. وقد وافق مندوب البرتغال، في ضوء مبادئ الحكم الرشيد، على أهمية رصد أداء المتعاقدين، كما وافق على أنه ينبغي تعزيز الشفافية وتشجيع تبادل المعلومات بشأن أداء الجهات المتعاقدة تقديماً لإهدار الموارد المحدودة لدى الدول. وشدد على أنه ينبغي دعوة الدول الأعضاء إلى تقديم تعقيبات وإفادات إلى الإيكاو بشأن أداء الجهات المتعاقدة لتمكين جميع الأطراف المعنية باتخاذ القرارات بشأن عمليات الشراء في المستقبل بشكل مستنير. وقد أبرز مندوب البرتغال أيضاً أن الورقة WP/383 قد أبرزت عدة قضايا قانونية يرى من جانبه ضرورة إحالتها إلى إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية لدى الإيكاو لإجراء مزيد من التحليل واقتراح سبل المضي قدماً بشأنها.

٩٢- وفي معرض تأييد الورقة WP/244 التي قُدمتها إندونيسيا، أوضح مندوب الولايات المتحدة أن دولته قد واصلت دعم مشاركة إندونيسيا وتعاونها بنجاح مع مختلف كيانات الطيران المدني والأطراف المعنية، بما في ذلك إدارة الطيران الاتحادية (FAA)، وأنها تتطلع إلى مواصلة تعزيز شراكاتها في المستقبل مع المديرية العامة للطيران المدني في إندونيسيا (DGCA). وأكد أن الولايات المتحدة تعمل بشكل دؤوب على تقديم المساعدة الفنية إلى الدول الأعضاء في الإيكاو لضمان تمكنها من تنفيذ جميع جوانب خطة الإيكاو العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، والتشاور مع تلك الدول الأعضاء من أجل تحديد أفضل دعم لكل حالة. ولم تر الولايات المتحدة أن التمويل متعدد الأطراف يمثل أفضل وسيلة لتقديم الدعم اللازم؛ وأنها ترى، بدلاً من ذلك، أن التواصل من خلال المناقشات الثنائية هو الأفضل لتحديد الاحتياجات.

٩٣- وفي معرض إشارته إلى أن دولته لديها أيضاً شواغل فيما يتعلق بأداء بعض الجهات المتعاقدة، فقد أشار مندوب الاتحاد الروسي إلى أن دولته قد دعمت بالنالي الورقة WP/383 التي قُدمتها الجمهورية الدومينيكية. ولاحظ أنها تدعم أيضاً الورقة WP/244 التي قُدمتها إندونيسيا، لأنها تعتبرها مماثلة في طبيعتها للورقة WP/387 [آلية التنمية النظيفة (CDM) من أجل الطيران المدني الدولي كبديل عن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA)]، التي تنصّ، ضمن جملة أمور أخرى، على اقتراح إنشاء آلية لتعبئة الموارد المتاحة للطيران الدولي. وكانت اللجنة قد ناقشت الورقة WP/387 في وقت سابق في إطار البند ٢٢ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ.

٩٤- وفي إشارة إلى الورقة WP/383 وإلى ما أُبديَ بشأنها من تعليقات، أوضح مدير إدارة التعاون الفني (D/TCB) أنه بناء على توصية وحدة التفتيش المشتركة (JIU) في استعراضها المعنون إصلاح عمليات المشتريات في منظومة

الأمم المتحدة (راجع التوصية ١٢، JIU/NOTE/2011/1)، وفي إطار الجهود المبذولة على نطاق المنظمة لضمان النزاهة في أنشطتها المتعلقة بالمشتريات، كانت الإيكاو بالفعل بصدد وضع سياسة لفرض الجزاءات على الجهات المتعاقدة وعرضها على المجلس لاستعراضها والموافقة عليها خلال دورته التالية (٢١٠) المقرر عقدها في فبراير-مارس ٢٠١٧. وقد استندت السياسة المقترحة إلى إطار السياسات النموذجي (MPF) من أجل أهلية الجهات المتعاقدة الذي طورته لجنة الأمم المتحدة الرفيعة المستوى المعنية بشبكة إدارة المشتريات (HLCM-PN)، التي تضم الإيكاو ضمن أعضائها. وهي كيان إداري بطبيعته وليس قضائياً، ومن شأنه أن يوفر الإطار الذي تقوم الإيكاو من خلاله بمعالجة الادعاءات المتعلقة بالممارسات المحظورة واتخاذ قرارات بشأن عدم أهلية الجهات المتعاقدة نتيجة لانخراطها في ممارسات مثل الاحتيال والفساد والتواطؤ والإكراه والتصرف/نمط السلوك الأخلاقي، أو العرقلة على النحو المحدد في السياسة.

٩٥- أحاط رئيس اللجنة التنفيذية علماً بمختلف أنشطة التعاون الفني الجارية في جميع أنحاء العالم.

٩٦- وبعد ذلك، في إطار عرض موجز لمناقشات اللجنة التنفيذية، أشار مدير إدارة التعاون الفني (D/TCB) إلى أن اللجنة قد أخذت علماً بالمعلومات التي تضمنتها الورقتان WP/47 و WP/45 اللتان يُقدّمهما المجلس بشأن أداء برنامج التعاون الفني في الفترة الثلاثية الحالية وبشأن إنشاء وتعزيز برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران (IPAV)، على التوالي، ووافق على توصية الجلسة العامة باعتماد مشروع القرارين المعنيين، المرفقين بالورقتين المذكورتين.

٩٧- وفيما يتعلق بالورقة WP/383 التي قدّمتها الجمهورية الدومينيكية، فقد أعرب عن تأييد تعزيز رقابة الإيكاو على خدمات المشتريات التي تقدّمها من خلال تعزيز الشفافية وتبادل المعلومات بشأن أداء الجهات المتعاقدة. وأوصي، على وجه الخصوص، بالتماس التعليقات والتعقيبات من الدول بشأن الجهات المتعاقدة وبشأن جودة الخدمات المقدّمة، وذلك اتساقاً مع التزامات الإيكاو تجاه إرضاء العملاء ومسؤوليتها المشتركة عن المشاريع المنفذة من خلال إدارة التعاون الفني. كما قدّمت توصية بأن تنظر الإدارة القانونية (LEB) في المسائل القانونية الناشئة عن الاقتراح الوارد في الورقة WP/383. وقد أقرت اللجنة بأن الإيكاو كانت تعمل بالفعل على وضع سياسة لفرض الجزاءات على الجهات البائعة، وأنها كانت ستقدمها إلى المجلس لاستعراضها والموافقة عليها خلال دورته التالية (٢١٠) في فبراير-مارس ٢٠١٧.

٩٨- وفيما يتعلق بالوثيقة WP/244 المنقحة التي قدّمتها إندونيسيا، فقد وافقت اللجنة على ضرورة تسهيل الدعم التمويلي لإعداد برامج بيئية في الدول النامية، بما في ذلك التنفيذ الفعّال لخطة الإيكاو العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. واعترافاً بدور التعاون الدولي في تعبئة الموارد والسبل المحتملة للمساعدة الثنائية، فقد اعترفت اللجنة أيضاً بالفوائد التي توفرها آلية المساعدة والصناديق الطوعية الحاليين التي أنشأتها الإيكاو.

٩٩- وبالإشارة إلى الورقة WP/292 التي قدّمتها ببيرو بدعم من دول أمريكا الجنوبية، فقد سلّمت اللجنة بأهمية التعاون الإقليمي في تعزيز نُظم الطيران المدني وما يتصل بها من بنى أساسية وموارد بشرية، وذلك وفقاً لخطط الملاحه الجوية الإقليمية، ومن خلال تبادل الخبرات والمناغمة بين الأنظمة وبذل الجهود في مجال بناء القدرات، لا سيما في ظل الإنجازات الملموسة التي حققتها دول أمريكا الجنوبية، التي أدت إلى تحسّن كبير في نسب التنفيذ الفعّال لبرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) في الإقليم.

١٠٠- وفي ضوء مداولاتها، فقد دعت اللجنة الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: (أ) دعوة الدول الأعضاء في الإيكاو والمؤسسات المالية وقطاع الطيران والأطراف المعنية الأخرى إلى المساهمة في برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران (IPAV) من خلال توفير الموارد المالية والبشرية المستدامة؛ (ب) أن تطلب إلى الأمانة العامة إحالة المسائل القانونية الناشئة عن الاقتراح الذي قدّمته الجمهورية الدومينيكية في الورقة WP/383 إلى الإدارة القانونية لاستعراضه؛ (ج) أن تطلب إلى الأمانة العامة استكشاف جدوى إنشاء الإيكاو لبرنامج بيئي للتعاون الفني، مع مراعاة الشراكات القائمة أو الجديدة للاستفادة من

الموارد؛ (د) تشجيع الدول الأعضاء في الإيكاو على العمل بشكل تعاوني من أجل تحقيق الأهداف المشتركة من خلال تنفيذ مشاريع التعاون الفني الإقليمية والإقليمية الفرعية.

البند ٢٨ من جدول الأعمال: مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"

١٠١- استهلت اللجنة التنفيذية نظرها في هذا البند من جدول الأعمال المؤتق في الورقة WP/23 [مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"] لا توجد مبادرة من البلدان التي تخلفت عن الركب] وفي الورقة WP/24 (استراتيجية الحد من مخاطر الكوارث وآليات التصدي لها في قطاع الطيران)، والورقتان مقدمتان من المجلس؛ وكذلك الورقات ذات الصلة المقدمة من الدول والمنظمات الدولية.

١٠٢- وقدّمت الأمينة العامة الورقة WP/23، التي عرضت تقريراً عن مشروع قرار لدعم مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" التي أطلقتها الإيكاو في الذكرى السبعين لتأسيسها في شهر ديسمبر عام ٢٠١٤. وقد شرح التقرير أهداف مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وسبل تحقيقها، ولاحظ أن الإيكاو كانت تعمل من خلال هذه المبادرة على إذكاء الوعي العالمي بأهمية التنفيذ الفعّال لقواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية وسياساتها وخطط عملها وبرامجها دعماً لنظام نقل جوي يتسم بالسلامة والأمن والكفاءة والجودة الاقتصادية والسلامة البيئية. كما شدّد التقرير على أن في مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" متسع لجميع الدول، مع التركيز على الدول ذات الاحتياجات المحددة الأولوية في إطار جميع أهداف الإيكاو الاستراتيجية، والعمل على تحسين تقديم دعم التنفيذ إلى الدول. وشدّد التقرير كذلك على أن هذه المبادرة قد أبرزت أهمية الطيران من أجل التنمية الاجتماعية-الاقتصادية في الدول والتنفيذ الفعّال والمستدام الضروري من جانب الدول للالتزامات المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو لدعم النمو والتنمية في الطيران المدني.

١٠٣- وجاء في التقرير أن مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" تعكس مهمة الإيكاو، بدءاً من مناصرة فوائد الطيران للدول إلى تسهيل وتنسيق تنفيذ بناء القدرات والتحسينات اللازمة لتلبية احتياجات نمو الطيران وتنميته. وتؤدي الإيكاو، في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، دوراً تنسيقياً أكثر نشاطاً. كما أن هذه المبادرة قد ساعدت على تهيئة الإرادة السياسية لدعم تحسين الطيران، وزيادة إتاحة أموال التبرعات وبناء القدرات اللازمة. وأبرز التقرير أن الدعم والتعاون والمساعدة من جانب الدول والمنظمات الدولية وقطاع الطيران وغيرهم من الأطراف المعنية كان أمراً أساسياً لنجاح جهود الإيكاو المذكورة، وأن بناء الشراكات وتخصيص الموارد فيما بين الدول والمنظمات الدولية والمؤسسات الإنمائية وقطاع الطيران كان أمراً أساسياً أيضاً من أجل التعاون والمساهمة في تقديم المساعدة والتعاون الفنيين من أجل التنفيذ الفعّال من جانب الدول لتحقيق نتائج مستدامة.

١٠٤- وقد دُعيت اللجنة إلى توصية الجلسة العامة بما يلي: (أ) تأييد مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛ ودعوة الدول والمنظمات الدولية وقطاع الطيران والجهات المانحة إلى دعم هذه المبادرة؛ واعتماد القرار الجديد المرفق بالورقة WP/23.

١٠٥- وفي إطار تقديم الورقة WP/348 التنقيح رقم (١) (تنمية الموارد البشرية في سياق مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب": قاعدة بيانات الدورات التدريبية ولجنة إدارة موارد التدريب)، هنا مندوب البرازيل الأمانة العامة للإيكاو على جهودها البارزة الرامية إلى تحسين إطار الإيكاو لتنمية الموارد البشرية، ولاحظ أن الورقة كانت محاولة للمساهمة في هذه الجهود. وقد ذكّرت الورقة بأن المرفق (د) من قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٢، قد حدد أحد نطاقات أنشطة الإيكاو لمساعدة الدول الأعضاء على تحقيق كفاءة العاملين في مجال الطيران والمحافظة عليهم من خلال برنامج الإيكاو للتدريب على الطيران. وتنتظر الإيكاو في أنشطة التدريب بوصفها أساليب تمكين استراتيجية يجب إدارتها عبر نظام يتسم بالتنسيق والفعالية والكفاءة لتقديم التدريب المتعلق بالطيران وأنشطة التعلم الأخرى التي تدعم استراتيجيات تنمية الموارد البشرية التي وضعتها الدول الأعضاء.

١٠٦- وقد أوضحت الورقة أن تقرير الدراسة الاستقصائية العالمية الذي صدر مؤخراً عن الإيكاو (٢٠١٦) قد حدّد الأولويات الاستراتيجية الرئيسية للدول الأعضاء، التي تمحورت حول مجالات السلامة الجوية وأمن الطيران وبناء قدرات الموارد البشرية. ومن الممكن الخلوص إلى أن هناك احتياجات تدريبية مشتركة بين الدول. وكانت الإيكاو في وضع مؤاتٍ للغاية لتحديد هذه الاحتياجات، وكذلك لتحديد الدول التي طورت أفضل الممارسات والتي لديها رصيد من أفضل الخبرات. وكانت الفكرة الأساسية لاقتراح البرازيل في غاية البساطة، وهي: تحديد الثغرات وتحديد الاحتياجات وتحديد الموارد والتعامل مع المسألة في ضوء ذلك عن طريق قاعدة بيانات مركزية ينبغي أن تديرها مجموعه معينة حسبما يتراءى ملائماً لطبيعة المهمة.

١٠٧- ولذلك فقد دُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: (أ) النظر في إنشاء قاعدة بيانات مركزية خاصة بالدورات القائمة في أنحاء العالم، بوصفها امتداداً وتحسيناً لشبكة برنامج ترينير المتقدم (TRAINAIR PLUS) والمبادرات المرتبطة به مثل دليل التدريب في مجال الطيران وكتالوج دورات التدريب في مجال الطيران العالمي، بغرض تسهيل التعاون الإقليمي والعالمي على مستوى الدول؛ (ب) النظر في إنشاء لجنة في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" ترمي إلى تخطيط وإدارة موارد التدريب والاحتياجات من التدريب، في محاولة لسدّ الفجوات التدريبية على الصعيدين المحلي والإقليمي، ولتعزيز تخطيط التنسيق في مجال التدريب الإقليمي بغية ترشيد استخدام الموارد وكذلك لدعم تبادل الخبرات ونشاطها. ولاحظ مندوب البرازيل أن الورقة WP/348 التنقيح رقم (١) كانت مدرجة أيضاً للنظر فيها في إطار البند ٢٣ من جدول الأعمال: سياسة الإيكاو للتدريب في مجال الطيران المدني وبناء القدرات في مجال الطيران.

١٠٨- قدّم مندوب فانواتو بعد ذلك الورقة WP/218 التنقيح رقم (١) (المكتب الإقليمي الفرعي للمحيط الهادئ) بالنيابة عن رعاة الورقة (بابوا-غينيا الجديدة وتونغا وجزر كوك وساموا وسنغافورة وفانواتو وفيجي وكيريباس ونيوزيلندا). وكان موضوع اقتراحهم هو إنشاء مكتب إقليمي فرعي للمحيط الهادئ استناداً إلى الدوافع التالية: يشكل إقليم الإيكاو لآسيا والمحيط الهادئ (APAC) أكبر مجال جوي ضمن جميع أقاليم الإيكاو، إذ يتضمن ٣٨ دولة عضواً تغطي ٥٠ إقليماً من أقاليم معلومات الطيران (FIRs). وكان هناك مكتب إقليمي لآسيا والمحيط الهادئ في مدينة بانكوك-تاييلاند إلى جانب مكتب إقليمي فرعي في مدينة بيجين-الصين. وقد شهدت إقليم الإيكاو لآسيا والمحيط الهادئ أشدّ التباينات من حيث النطاق والسعة والأمن والسلامة والامتثال وحجم العمليات الأمنية في جميع المناطق نتيجة للانفتاح إلى التنسيق. وأظهرت نسب التنفيذ الفعّال مؤخراً أن هناك تفاوتاً كبيراً بين دول آسيا والمحيط الهادئ: إذ كان ٤١٪ من دول آسيا و٨٤٪ من دول المحيط الهادئ دون المتوسط الحالي العالمي للتنفيذ الفعّال لبرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) الذي يبلغ ٦٣٪. وبلغ متوسط نسبة التنفيذ الفعّال لدى دول آسيا ٦٨٪، أي أعلى بنسبة ٥٪ من المتوسط العالمي للتنفيذ الفعّال، في حين بلغ متوسط نسبة التنفيذ الفعّال لدى دول المحيط الهادئ ٤٣٪، أي أقل بنسبة ٢٠٪ من المتوسط العالمي للتنفيذ الفعّال.

١٠٩- وقد أصبح من الواضح تماماً أنه حتى أفضل الجهود التي تبذلها مجموعات العمل الإقليمية ومكاتب الإيكاو الإقليمية، بما في ذلك الجهود الثنائية والمتعددة الأطراف، لا يمكنها أن تتصدى بفعالية لتحديات الامتثال لقواعد السلامة الجوية وأمن الطيران التي تواجهها الدول الجزرية في المحيط الهادئ. ونظراً لأن هذه الدول تواجه دائماً نقصاً في الموارد فضلاً عن قدراتها المحدودة، فقد أقرت بأن هناك حاجة إلى قيام الإيكاو بمساعدة منطقة المحيط الهادئ. وقد ردّد هذه المعاني معالي السيد نيكو لي هانغ، وزير الأشغال والنقل والبنى الأساسية في ساموا في البيان الذي ألقاه أمام الجمعية العمومية في جلستها الثالثة التي عقدت يوم ٢٨/٩/٢٠١٦ (انظر الورقة WP/442). وبلاقتان مع برنامج المحيط الهادئ للاستثمار بالطيران (PAIP) الذي أنشأه البنك الدولي، سيكون لدى عدة دول مثل تونغا وساموا وفانواتو القدرة على تسهيل رحلات جوية طويلة المدى إلى آسيا والقارة الأمريكية من خلال تطوير وتشبيد مطارات ومحطات ركاب ونظم معدات جديدة.

١١٠- وكانت هناك أيضاً مسألة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CMA) الذي أشارت الدول الجزرية في المحيط الهادئ بأنه قد لا يكون مناسباً لها لأن بيئاتها التنظيمية في حد

ذاتها كانت أقل تطوراً، وتحتاج إلى مزيد من التحسينات. ولذلك فقد حثت الدول المذكورة الإيكاو على تعديل نهجها المتعلق بالتدقيق إزاءها، والتركيز بدرجة أكبر على تطوير العناصر الحاسمة الثمانية لنظام لمراقبة السلامة الجوية بما يستهدف إبراز مجالات محددة تحتاج إلى خدمات دعم. واقتُرحت الدول الجزرية في المحيط الهادئ أن تقوم الإيكاو، في سبيل ذلك، بعملية استعراض لما بعد تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر المذكورة في الورقة WP/213 المقدّمة من أستراليا وبنغلاديش ونيوزيلندا واليابان وماليزيا ونيبال ونيوزيلندا وجمهورية كوريا والاتحاد الروسي وسنغافورة وتونغا وفانواتو في إطار البند ٣٣ من جدول الأعمال: سلامة الطيران ومراقبة وتحليل الملاحة الجوية.

١١١- وقد دفعت الدول الجزرية في المحيط الهادئ بأنها لا تريد أن تُترك وراء الركب، واقتُرحت في روح حقيقية من مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، أن تنشئ الإيكاو مكتباً إقليمياً فرعياً للمحيط الهادئ. وأُعربت عن رغبتها في أن تُقدّر الإيكاو مدى التحديات التي تواجهها هذه الدول في تنفيذ قواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية نظراً للطابع الذي تختص به دون غيرها كإقليم فرعي في حد ذاته، وأن تعرف الإيكاو أن تلك التحديات كانت أكثر وضوحاً فيما يتعلق بالدول الجزرية في المحيط الهادئ لأن مواردها المالية مقيدة وقدرتها وسعتها في مجال الطيران محدودة. وقد مثّلت مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" تحدياً وإثارة للدول الجزرية في المحيط الهادئ التي أرادت أن تستكشف الإيكاو مزايا المكتب الإقليمي الفرعي لأن هذه الدول تريد الاستفادة والانفراجة من خلال شراكة الإيكاو وانشطتها بشكل مباشر، وربما من دورها الأكثر استباقاً. ورأت هذه الدول أن وجود مكتب إقليمي فرعي للمحيط الهادئ من شأنه أن يحقق ذلك من خلال إبراز مسار واضح وخريطة طريق لمستقبل قطاع الطيران لديها، وهو ما سيردد صدى مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" بما يشبه الحصة التي تسقط في بركة ماء شاسعة فتُحدث تموجات.

١١٢- وقدّم مندوب السلفادور الورقة WP/261 [تقديم المساعدة المصمّمة حسب احتياجات الدول: استراتيجية "عدم ترك أي بلد وراء الركب" في أقاليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي]، التي أعدتها دولته بدعم من دول عديدة في أقاليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي. ووصفت الورقة تنفيذ استراتيجية مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" في أقاليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي من خلال المساعدة المصمّمة حسب احتياجات وتوقعات كل دولة من دول هذه الأقاليم وما أبدته من التزامات من أجل تحسين تنفيذها الفعّال لقواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية وأهدافها المتعلقة بالسلامة والملاحة الجوية والبيئة والأمن. وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: (أ) الإحاطة علماً بالمعلومات المقدّمة فيما يتعلق بالالتزام الدول ونهج المساعدة المصمّمة حسب الاحتياجات الوارد في استراتيجية "عدم ترك أي بلد وراء الركب" في أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي وتطور هذا النهج إلى مفهوم المشروع الأقليمي للمساعدة في مجال الطيران المدني (MCAAP)؛ (ب) تشجيع الدول الأعضاء على تقديم المزيد من الدعم من خلال إعارات العاملين والموظفين الحكوميين لمدد قصيرة، وآليات أخرى من هذا النوع؛ (ج) تشجيع مؤسسات التمويل وقطاع الطيران على الإحاطة علماً بالتقدم الذي أحرزته دول أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي في مختلف المجالات، والدخول في شراكات معها من أجل مواصلة التحسينات والاستدامة في الدول التي تتعاون مع الإيكاو.

١١٣- وأعرب مندوب السلفادور، متحدثاً بالنيابة عن المشاركين في تقديم الورقة WP/261، عن شكره لمدير المكتب الإقليمي للإيكاو في المكسيك المعني بأقاليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي، لما أبداه من اهتمام إزاء ضمان "عدم ترك أي بلد وراء الركب" في الإقليم. وأبرز، في هذا الصدد، أن نسب التنفيذ الفعّال لبرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) التي حققتها السلفادور ارتفعت من ٦٨٪ إلى ٨٧٪ خلال عملية التدقيق الماضية.

١١٤- وقدّم مندوب المملكة المتحدة بعد ذلك الورقة WP/105 (مواجهة التحديات في مجال بناء القدرات)، التي قدّمتها سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران

المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول). وأبرزت الورقة أن أنشطة بناء القدرات، سواء نظمتها الإيكاو أو فرادى الدول أو المنظمات الإقليمية أو قطاع الطيران، قد أدت دوراً حاسماً في دعم الجهود التي تبذلها الدول لتحقيق الامتثال الفعّال والمستدام للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو. وأسهموا بذلك في تنفيذ مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، التي حظيت بدعم قوي من أوروبا. ولذلك، فإن إدارة أنشطة بناء القدرات إدارة فعّالة تعد أمراً أساسياً لضمان تحقيق نتائج ملموسة.

١١٥- وقد دُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: (أ) تذكير الدول الأعضاء بمسؤوليتها في الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاو وضرورة التزامها القوي بالسياسة العامة لضمان استدامة إجراءات المتابعة لأنشطة بناء القدرات؛ (ب) التأكيد مجدداً على دعمها لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" والاعتراف بمساهمتها في تحسين الأداء العام للطيران على الصعيد العالمي؛ (ج) الاعتراف بالقيمة المضافة والتكامل فيما يتعلق بأنشطة بناء القدرات التي تضطلع بها الإيكاو وفرادى الدول والمنظمات الإقليمية وقطاع الطيران؛ (د) دعوة الإيكاو إلى تطوير وتنفيذ النهج الموجه نحو تحقيق النتائج عند تحديد الأولويات فيما يتعلق بأنشطة بناء القدرات، بما في ذلك استخدام مؤشرات الأداء الرئيسي لقياس فعالية وكفاءة واستدامة أنشطتها لبناء القدرات؛ (هـ) التذكير بأهمية تبادل المعلومات لتحسين الكفاءة، ودعوة الإيكاو والدول الأعضاء والمنظمات وقطاع الطيران إلى استخدام الأدوات القائمة (مثل قاعدة بيانات الإيكاو المتمثلة بقائمة المساعدة في دعم التنفيذ والتطوير) لتبادل المعلومات بشأن أنشطتها لبناء القدرات التي استفادت منها أو اضطلعت بها على التوالي بغية تحقيق أقصى قدر من الكفاءة، وتفادي تكرار الأنشطة المطابقة، وضمان وضع الدول والأعمال في ترتيب ملائم على سلم الأولويات. واقترح المشاركون في إعداد الورقة WP/105 تعديل مشروع القرار المتعلق بتعبئة الموارد (الورقة WP/26) ومشروع القرار المتعلق بمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (WP/23) ليشمل العناصر الواردة أعلاه.

١١٦- بالنسبة عن ٥٤ دولة أفريقية عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك)، قدّم مندوب نيجيريا الورقة WP/299 [تقرير مرحلي بشأن تطبيق صندوق تنمية الموارد البشرية (HRDF)] التي أفادت عن التقدم المحرز بشأن تنفيذ الصندوق الطوعي لتنمية الموارد البشرية من أجل قطاع الطيران في أفريقيا. وأشار في هذه الورقة إلى أن إنشاء هذا الصندوق كان بمبادرة من الدول الأفريقية من خلال إعلان وزاري أثناء الدورة الثالثة لمؤتمر الوزراء الأفارقة المسؤولين عن الطيران المدني، الذي عُقد في مالابو-غينيا الاستوائية خلال الفترة ٧-١١/٤/٢٠١٤. وعملاً بإعلان مالابو، وبمقتضى قرار الجلسة العامة للجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) بشأن صندوق تنمية الموارد البشرية الذي صاغته خلال دورتها العامة الاستثنائية الرابعة والعشرين في داكار- السنغال خلال الفترة ١-٤/٧/٢٠١٤، فقد طلبت الأمانة العامة للجنة الأفريقية للطيران المدني إلى الإيكاو أن تقوم، بالتنسيق الوثيق مع معها، بوضع أساليب لإنشاء صندوق تنمية الموارد البشرية من أجل أفريقيا. وبناءً على طلب لجنة أفكاك، ووفقاً لسياسة الإيكاو بشأن إنشاء وإدارة الصناديق الطوعية، فقد وافق المجلس على إنشاء الصندوق الطوعي لتنمية الموارد البشرية في ١٩/٩/٢٠١٤ من أجل المساعدة على توفير فرص بناء قدرات قطاع الطيران المدني في الدول الأفريقية.

١١٧- كانت هناك حاجة إلى مواصلة تطوير الصندوق من خلال وضع برامج وأنشطة إضافية من شأنها أن تساعد على تلبية الاحتياجات التشغيلية للطيران المدني في أفريقيا. وهذا الصندوق مستقل مالياً عن ميزانية البرنامج العادي للإيكاو، ويُدَار بمقتضى النظام المالي لمنظمة الطيران المدني الدولي (الوثيقة Doc 7515) واللوائح الأخرى التي تدخل في نطاق اختصاص المجلس والأمانة العامة. ويتوقف نجاح الصندوق واستمراره واستدامته على التبرعات المتلقاة. ولذلك فقد طُلب إلى الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والهيئات العامة والخاصة وجميع الجهات المانحة المهتمة الأخرى تقديم تبرعات إلى الصندوق والمشاركة في تعزيز القدرات البشرية لدى قطاع الطيران المدني الأفريقي.

١١٨- ولذلك فقد دُعيت الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: (أ) الإحاطة علماً بإنشاء صندوق تنمية الموارد البشرية الذي يهدف إلى تعزيز قدرات الموارد البشرية لدى المهنيين العاملين في مجال الطيران المدني في أفريقيا؛ (ب) الإحاطة علماً بالتقدم المحرز في تطبيق صندوق تنمية الموارد البشرية؛ (ج) أن تطلب إلى مجلس الإيكاو إنشاء برامج إضافية وأنشطة ترمي إلى تعزيز القدرات البشرية لدى قطاع الطيران المدني الأفريقي؛ (د) مناقشة جميع الدول المتعاقدة والشركاء في قطاع الطيران والمنظمات الدولية والهيئات العامة والخاصة من أجل تقديم المساهمات الطوعية إلى صندوق تنمية الموارد البشرية، مما يساهم في نجاحه واستمراره واستدامته.

١١٩- وقد أُحيط علماً بأن الورقة WP/364 (خطة عمل مصر للتخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي) التي قَدِّمتها مصر في إطار هذا البند من جدول الأعمال كانت للجنة قد ناقشتها في وقت سابق في إطار البند ٢٢ من جدول الأعمال: حماية البيئة — الطيران الدولي وتغير المناخ — السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ؛ وأن رقرات المعلومات الثلاث التالية التي قَدِّمت أيضاً في إطار هذا البند من جدول الأعمال سوف تناقشها اللجنة في إطار البند ١٤ من جدول الأعمال: برنامج المساعدة الفنية: الورقة WP/415 [الدعم الأوروبي لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB)] التي قَدِّمتها سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)؛ والورقة WP/446 (التقدم الذي أحرزته الجمهورية الدومينيكية في القضايا المتعلقة بأمن الطيران المدني) التي قَدِّمتها الجمهورية الدومينيكية؛ والورقة WP/450 (دعم تنفيذ اليابان للسلامة الجوية والملاحة الجوية) التي قَدِّمتها اليابان.

المناقشة

١٢٠- في معرض الإشارة إلى الورقة WP/23، هنأت مندوبة جنوب أفريقيا الإيكاو لنظرتها الثاقبة من خلال مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" التي سعت إلى ضمان عدم التحلي عن أي بلد في إطار تلبيتها للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاو. وقالت إن دولتها أيدت بالكامل مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وتعهّدت بدعمها لمساعدتها بأي وسيلة ممكنة. كما أنها أيدت بالمثل مشروع القرار في هذا الشأن المرفق بالورقة. كما أيدت جنوب أفريقيا بشكل كامل الورقة WP/299 التي قَدِّمتها ٥٤ دولة أفريقية عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك)، والتي كانت جنوب أفريقيا واحدة منها، فضلاً عن الإجراءات والاستنتاجات الواردة في الورقة WP/348 التي قَدِّمتها البرازيل.

١٢١- وتعليقاً على الورقة WP/218 التي قَدِّمتها رقم (١)، الذي كانت دولته من المشاركين في تقديمها، أكد مندوب سنغافورة من جديد دعمه للمبادرة المتعلقة بدراسة إنشاء مكتب إقليمي فرعي للمحيط الهادئ. وأكد أنه يتماشى مع مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، وشدد على أن المكتب الإقليمي للمحيط الهادئ سيقدّم مساعدة أكثر تخصصاً لتلبية الاحتياجات الفنية والتشغيلية المحددة للدول الجزرية في المحيط الهادئ. وشدد مندوب سنغافورة على أهمية قيام الإيكاو بإشراك الدول الجزرية في المحيط الهادئ في الدراسة المتعلقة بنطاق الأنشطة والدعم بشكل مناسب ومُجدي. وشدد على أن ينبغي أن تنظر الدراسة أيضاً في ضمان استدامة المكتب الإقليمي الفرعي في المدى الطويل، وأن تتطرق إلى المتاح من قنوات تمويلية وموارد في نظام الشراكة مع الإيكاو، بما في ذلك المؤسسات المالية والدول الأعضاء. وشدد مندوب سنغافورة على لدولته وأصر صداقة وشراكة عميقتين مع الدول الجزرية في المحيط الهادئ، وأكد أنها ستواصل إتاحة الموارد لها من أجل المساعدة الفنية وبناء القدرات.

١٢٢- وأوضح مندوب فرنسا بأن دولته تنفذ، منذ فتره طويلة، سياسة طوعية للمساعدة والتعاون على الصعيد العالمي لتبادل تجاربها وخبراتها الفنية لتمكين الدول التي تعاونت معها فرنسا من أجل تحسين تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو. وفي معرض التوضيح بأن فرنسا قد أعلنت مؤخراً أنها ستخصص أكثر من مليون يورو على مدى

السنوات الثلاث المقبلة لهذا التعاون، لا سيما في مجال التدريب، وأكد أن هذا الإجراء يتماشى تماماً مع مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

١٢٣- وأشار مندوب فرنسا إلى أن فرنسا قد عملت على تنفيذ سياستها المذكورة إما بشكل مباشر، وإما عن طريق الكلية الوطنية للطيران المدني (ENAC)، وإما من خلال هيكل مساعدة جديد يعتمد على الخبرة الفنية للمديرية العامة للطيران المدني. كما عملت فرنسا من خلال الاتحاد الأوروبي، ضمن الإطار الموصوف في الورقة WP/105، التي أيدتها بالكامل، كونها من المشاركين فيها. وبالإضافة إلى ذلك، فقد عملت فرنسا في إطار شراكات بين القطاعين العام والخاص، على سبيل المثال، مع شركتي إيرباص أو فينشي للمطارات.

١٢٤- وأوضح مندوب فرنسا بأن دولته قد استخلصت ثلاثة دروس رئيسية من خبرتها المتنوعة المذكورة أعلاه، وهي: أهمية ضمان استدامة الإجراءات من خلال المشاركة السياسية القوية مع جميع الأطراف المعنية؛ وأهمية تهيئة ظروف عمل مواتية للاحتفاظ بالموظفين المُدرِّبين؛ وأهمية إجراء تقييم منتظم للإجراءات، مع مؤشرات الأداء الرئيسية، وذلك لاستخلاص العبر من تجربتها.

١٢٥- وأكد مندوب جامايكا أن دولته أضافت صوتها إلى التأييد الساحق المُعرب عنه لمبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب". غير أنه في معرض ملاحظة أنه عند طلب دولة من الدول الحصول على مساعدة من بعثة التحقق المنسقة التابعة للإيكاو فإنها لا تحصل عليها في غضون ٦ أشهر، فإن دولته تطلب إعادة النظر في هذا الشرط الزمني.

١٢٦- وأشار مندوب ترينيداد وتوباغو إلى تقدير دولته للعمل الهام الذي تضطلع به الإيكاو في إطار مبادرتها "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، وأثنى على مكتب الإيكاو الإقليمي لأمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي (NACC)، الذي يتخذ من المكسيك مقراً له، لعمله الدؤوب على مساعدة دول المجموعة الكاريبية (CARICOM) من أجل تحقيق الامتثال لقواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية.

١٢٧- كما أوضح مندوب نيوزيلندا أن دولته، وهي من المشاركين في الورقة WP/218 التنقيح رقم (١)، قد أشادت بقوة بمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" التي أطلقتها الإيكاو، وأنها رأت أيضاً في هذا السياق أن المسائل التي أثارها الدول الجزرية في المحيط الهادئ في الورقة المذكورة بالغة الأهمية. وبالتالي، ففي حين أن نيوزيلندا ستواصل دعم هذه الدول، فإنها تعتقد بقوة أن النظر في جدوى إنشاء مكتب إقليمي فرعي لمنطقة المحيط الهادئ سيصبح سبباً مفيداً لبناء القدرة والسعة في ذلك الجزء من العالم.

١٢٨- وأوضح مندوب أستراليا أن العديد من المسائل المثارة في الورقة WP/218 التنقيح رقم (١) كانت قيد دراسة فرقة العمل التابعة للجنة الطيران المدني لآسيا والمحيط الهادئ، لا سيما أفضل الوسائل لتطوير القدرات عبر إقليم آسيا/المحيط الهادئ المتنوع بحيث لا يُترك أي بلد وراء الركب. واقترح تعديل الفقرة الإجرائية (ج) لتكون على النحو التالي: (يظهر النص الجديد المطلوب إضافته مظللاً باللون الرمادي؛ ويظهر النص المطلوب حذفه مشطوباً بخط مستقيم):

"توصي أن تقوم تنظر الإيكاو، في تعاون وثيق مع دول المحيط الهادئ، في الاضطلاع بمزيد من التحليل للقضايا المتعلقة بسلامة الطيران والملاحة الجوية في إقليم المحيط الهادئ، بما في ذلك الوسائل الممكنة لمعالجة مسائل محددة، مثل بدراسة جدوى إنشاء مكتب إقليمي فرعي يكون موقعه في المحيط الهادئ؛ والنظر في الاضطلاع بمزيد من التطليل في هذا الصدد".

١٢٩- وأكد مندوب أوروغواي أن دولته تؤيد بالكامل مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" والورقة WP/23 المتصلة بها. وأوضح أنه في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، قدّمت الإيكاو من خلال إدارة التعاون الفني ومن

خلال المكتب الإقليمي لأمريكا الجنوبية في ليما، مساعدة فنية إلى الهيئة المسؤولة عن الطيران المدني في أوروغواي - المديرية الوطنية للطيران المدني والبنية التحتية للطيران، وزارة الدفاع الوطني في أوروغواي (DINACIA) - خلال الفترة ٢٠١٤-٢٠١٥. وتولي المكتب الإقليمي لأمريكا الجنوبية تنسيق هذه المساعدة والإشراف عليها باستخدام آلية المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOO) ومن خلال المشروع الممول من صندوق السلامة الذي أنشأته الإيكاو (SAFE Fund). وأكد مندوب أوروغواي أن الدعم الذي قدمته الإيكاو كان حاسماً في بناء القدرات ومنهجيات العمل التي تحتاج إليها دولته لتصحيح شاغلين بارزين لديها في مجال السلامة على وجه السرعة، ولتحقيق تحسينات جوهرية في الغالبية العظمى من العناصر الحاسمة لنظام مراقبة السلامة من أجل تحقيق زيادة في نسبة التنفيذ الفعّال لبرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP). وإذا أوضح أن هذه النتائج الإيجابية للغاية هي نتيجة لتفاني الإدارة وموظفي مكتب أمريكا الجنوبية والمديرية الوطنية للطيران المدني في أوروغواي (DINACIA) وكذلك المشروع الممول من صندوق السلامة تحت إشراف إدارة الإيكاو للتعاون الفني، فقد أعرب عن خالص تقدير أوروغواي لمكتب أمريكا الجنوبية لتوفيره هذا الدعم ولإيكاو وإدارة التعاون الفني التابعة لها لتنظيم وإدارة مشروع المساعدة الفنية. وأكد مندوب أوروغواي مجدداً التزام دولته بمواصلة جهودها لضمان استدامة النتائج الجيدة وبناء القدرات التي تحققت بهدف زيادة نسبة التنفيذ الفعّال من أجل تعزيز سلامة النقل الجوي وانتظامه.

١٣٠- وفي معرض تأكيد مندوب بابوا غينيا الجديدة مجدداً على دعم دولته للورقة WP/218 للتقيح رقم (١)، التي كانت هي من المشاركين فيها، فقد لاحظ أن الورقة أيدت الخطة الاستراتيجية العالمية للإيكاو للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية. وشدد على أن المشاركين في الورقة كانوا ينشدون الحصول على الدعم على المستوى الكلي من الجمعية العمومية، ومواصلة دراسة وتحليل اقتراحهم بشأن المكتب الإقليمي الفرعي حتى تتمكن الدول الجزرية في المحيط الهادئ من تحسين نسبة التنفيذ الفعّال لديها وتحقيق مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وفي حين لاحظ مندوب بابوا غينيا الجديدة التعليقات التي أدلى بها مندوب أستراليا، فقد أكد أن دولته تؤيد الإجراءات المقترحة على النحو الذي وردت به في الورقة.

١٣١- وفي تأكيد مماثل لتأييد دولته الكامل للورقة WP/218 للتقيح رقم (١)، كأحد المشاركين في تقديمها، فقد أعرب مندوب فيجي عن التقدير للمساهمات التي قدّمتها سنغافورة ونيوزيلندا في هذا الصدد، ضمن جملة أمور. ولاحظ أن الورقة أبرزت تفاوتاً في إقليم آسيا والمحيط الهادئ، وما ترتب على ذلك من ضرورة التركيز بشكل خاص على تقديم المساعدة إلى الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ. وفي معرض ملاحظة أن دراسة الجدوى المقترحة بشأن إنشاء مكتب إقليمي فرعي للمحيط الهادئ ستكون إقراراً بوجود بعض القضايا والتحديات التي لم تعالج حتى الآن، والتي يتوجب معالجتها، فقد أكد مندوب فيجي أن هذه الدراسة يمكن أن تقدّم أفضل وسيلة للمضي قدماً شريطة إجرائها بطريقة مستقلة.

١٣٢- وأيد مندوب الاتحاد الروسي الورقة WP/23 التي قدّمتها المجلس، بما في ذلك مشروع القرار المتعلق بمبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، وكذلك الورقة WP/348 للتقيح رقم (١) التي قدّمتها البرازيل والورقة WP/218 للتقيح رقم (١) التي قدّمتها بابوا-غينيا الجديدة وتونغا وجزر كوك وساموا وسنغافورة وفانواتو وفيجي وكيريباس ونيوزيلندا

١٣٣- وفي معرض الانضمام إلى المتحدثين السابقين في الإعراب عن تأييدهم لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" التي أطلقتها الإيكاو، فقد شدّد مندوب جزر سليمان على أنه لا يجب ادخار أي وسع في تنفيذها. كما أيدّ الورقة WP/218 للتقيح رقم (١) بشأن مقترح إنشاء مكتب إقليمي فرعي للمحيط الهادئ.

١٣٤- وأشار مندوب موريشيوس إلى أن دولته تعترف بالعمل القيّم الذي قامت به الإيكاو في إطار مبادرتها "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، وأيدت بالتالي الورقة WP/23 المتصلة بهذه المبادرة وكذلك مشروع القرار المرفق بالورقة. كما أيدت موريشيوس الورقة WP/299 التي كانت من المشاركين فيها.

١٣٥- وفي معرض تأكيده أن دولته تحمل لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" التي أطلقتها الإيكاو تقديراً كبيراً، فقد ردد مندوب تونغا التعليقات التي أدلى بها مندوب فيجي دعماً للورقة WP/218 التنقيح رقم (١)، التي كانت تونغاً ضمن المشاركين فيها أيضاً. وبينما ترى تونغاً أن وجود مكتب إقليمي فرعي للدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ سيكون أمراً أكثر فعالية وكفاءة، فإنها ستنتظر النتائج والتوصيات التي ستصدر عن دراسة الجدوى المقترحة.

١٣٦- وأعرب مندوب باكستان عن تأييده للورقة WP/23، وقال إنه يتطلع إلى تنفيذها بفعالية في إقليم آسيا والمحيط الهادئ.

١٣٧- وأشار مندوب المملكة العربية السعودية إلى أن دولته تؤيد مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" والورقات WP/23 و WP/218 التنقيح رقم (١) و WP/299 المتصلة بها. ومشيراً إلى نظر اللجنة في وقت سابق، في إطار البند ١٤ من جدول الأعمال: برنامج المساعدة الفنية، في الورقة WP/392 التي قدّمها المجلس مع تبيان التوصيات المنبثقة عن المؤتمر الوزاري العالمي للطيران المدني (الرياض بالمملكة العربية السعودية خلال الفترة ٢٩-٣١ أغسطس ٢٠١٦) فيما يتعلق بوضع خطة التنفيذ الخاصة بإقليم الشرق الأوسط (MIDIP) لدعم مبادرات السلامة والملاحة الجوية الإقليمية، فقد أبرز أن المملكة العربية السعودية عرضت استضافته فعاليات البرنامج خلال العامين القادمين من أجل ضمان "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

١٣٨- وفي سياق الإعراب عن التأييد الكامل للورقة WP/218 التنقيح رقم (١)، فقد أكد مندوب سري لانكا أن إنشاء مكتب إقليمي فرعي للمحيط الهادئ من شأنه أن يساعد الدول المجاورة على حل قضاياها من خلال التواصل بشكل وثيق مع الإيكاو وتمكينها من تلقي المساعدة اللازمة.

١٣٩- وشدّد مندوب الصين على أن دولته تقدر مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وتدعمها، وتؤيد كذلك الورقة WP/23 المتصلة بها. وفي معرض الإشارة إلى تقديم الصين تبرعات مالية لدعم هذه المبادرة وقيامها أيضاً بتوفير فرص التدريب للكثير من المهنيين العاملين في مجال الطيران، فقد أكد أنها ستواصل بذل جهودها لدعم الدول الأعضاء الأخرى.

١٤٠- وفي إشارتها إلى الورقة WP/218 التنقيح رقم (١)، أبرزت الأمينة العامة الحاجة إلى توفير الموارد اللازمة لإجراء دراسة الجدوى المقترحة لإنشاء مكتب إقليمي فرعي للمحيط الهادئ، وأهابت بالدول الأعضاء، لا سيما البلدان المجاورة والمؤسسات المالية الدولية على توفير الموارد البشرية المطلوبة، سواء مالية أو عينية.

١٤١- وفي معرض تلخيص مناقشة اللجنة التنفيذية، أوضح نائب مدير السلامة الجوية أنه عقب استعراضه للورقة WP/23 التي قدّمها المجلس، ووافق على توصية الجلسة العامة بما يلي: (أ) تأييد مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛ وحث الدول والمنظمات الدولية وقطاع الطيران والجهات المانحة على دعم هذه المبادرة؛ واعتماد القرار الجديد المرفق بها. كما أخذت اللجنة علماً بأعمال الإيكاو في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" في أمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي على النحو المبين في الورقة WP/261، التي قدّمها السلفادور بدعم من العديد من الدول في أقاليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي.

١٤٢- كما أخذت اللجنة علماً بالورقة WP/348 التنقيح رقم (١) (تنمية الموارد البشرية في سياق مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب": قاعدة بيانات الدورات التدريبية ولجنة إدارة موارد التدريب) التي قدّمها البرازيل.

١٤٣- وفيما يتعلق بالورقة WP/218 التنقيح رقم (١) (المكتب الإقليمي الفرعي للمحيط الهادئ) التي قدّمها بابوا-غينيا الجديدة وتونغاً وجزر كوك وساموا وسنغافورة وفانواتو وفيجي وكيريباس ونيوزيلندا، فقد أُيدت أن ينظر المجلس في إجراء دراسة جدوى لإنشاء مكتب إقليمي فرعي تابع للإيكاو يكون موقعه في المحيط الهادئ من أجل توفير المزيد من الدعم المباشر لجميع الدول الجزرية الاثنى عشرة في المحيط الهادئ، مع مراعاة وجود مكتب منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ

(PASO). غير أن الأمانة العامة لاحظت الحاجة إلى إتاحة الموارد اللازمة لإجراء هذه الدراسة وناشدت الدول والمؤسسات المالية الدولية تقديم الدعم لتوفير الموارد البشرية المطلوبة، سواء مالية أو عينية.

١٤٤- كما أخذت اللجنة علماً بالورقة WP/105 (مواجهة التحديات في مجال بناء القدرات)، التي قدّمتها سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، وأن الإجراءات المقترحة فيها مشمولة بالقرار الجديد المتعلق بمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، على النحو المرفق بالورقة WP/23.

١٤٥- وفيما يتعلق بالورقة WP/299 التي قدّمتها ٥٤ دولة أفريقية عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك)، أخذت اللجنة علماً بالتقدّم المحرز بشأن إنشاء وتنفيذ صندوق تنمية الموارد البشرية (HRDF) وبرنامج إعارة الموظفين المُمَوَّل من هذا الصندوق المُمَوَّل بدوره من التبرعات، ويهدف إلى تعزيز القدرات البشرية في قطاع الطيران المدني الأفريقي. ويُنظر إلى هذه المبادرة الخاصة ببناء القدرات كتطور محمود في إطار الجهود الشاملة المبذولة في سياق مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وقد تم إبراز ضرورة مواصلة تطوير صندوق تنمية الموارد البشرية من خلال إنشاء برامج وأنشطة إضافية. كما تم التشديد على أن نجاح الصندوق واستمراره واستدامته يتوقف على تلقي التبرعات.

١٤٦- وقد أُتفق على إجراء عرض ومناقشة الورقات المتعلقة باستراتيجية الحد من مخاطر الكوارث وآليات التصدي لها في قطاع الطيران ومطبوعات الإيكاو إلى الجلسة التالية.

١٤٧- رُفعت الجلسة في الساعة ١٧,٠٠.

محضر الجلسة السابعة

(السبت، ١ أكتوبر ٢٠١٦، الساعة ١٤,٣٠)

المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ٢٨ من جدول الأعمال : مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (تابع)
- استراتيجية الحد من مخاطر الكوارث وآليات التصدي لها في قطاع الطيران
 - ورقة مقدمة من اليابان
 - ورقة مقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية منشورات الإيكاو
 - ورقة مقدمة من كندا
- ٢- البند ١٤ من جدول الأعمال: برنامج المساعدة الفنية
- تقرير عن برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية
 - ورقة مقدمة من سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)
 - ورقة معلومات مقدمة من الجمهورية الدومينيكية
 - ورقة معلومات مقدمة من اليابان
 - ورقة معلومات مقدمة من سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)
 - التقدم المحرز في أفريقيا - تقرير عن الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (AFI Plan).
 - تقرير عن خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Plan)
 - ورقات مقدمة من ٥٤ من الدول الأفريقية الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)
 - ورقة مقدمة من وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (ASECNA) بالنيابة عن الفريق التوجيهي لمقدمي خدمات الملاحة الجوية الأفريقيين
 - ورقة معلومات مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)

- الخطة التنفيذية المقترحة الخاصة بإقليم الشرق الأوسط لدعم مبادرات السلامة والملاحة الجوية الإقليمية
- إعلان الرياض بشأن أمن الطيران والتسهيلات
- ورقة مقدمة من مصر
- ٣- البند ٢٣ من جدول الأعمال: سياسة الإيكاو للتدريب في مجال الطيران المدني وبناء القدرات في مجال الطيران
- برنامج الإيكاو للتدريب في مجال الطيران المدني وبناء القدرات في مجال الطيران
- ورقة مقدمة من البرازيل
- ورقة مقدمة من الكاميرون
- ورقة مقدمة من مصر
- ورقة مقدمة من الهند
- ورقة مقدمة من سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)
- ورقة مقدمة من الأرجنتين
- ورقة مقدمة من إندونيسيا
- ورقة قدمتها الأرجنتين تمثل الدول للأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية
- ٤- البند ٣٠ من جدول الأعمال: تعبئة الموارد
- تقرير عن تعبئة الموارد
- ورقة مقدمة سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)
- ورقة مقدمة من مجموعة البنك الدولي
- ٥- البند ٢٩ من جدول الأعمال: خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة
- إسهام الطيران في تنفيذ خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - التنمية المستدامة
- ورقة مقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)
- ورقة مقدمة البنك الدولي
- ورقة مقدمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) والمجلس الدولي لطيران

الأعمال (IBAC) ومجلس التنسيق الدولي لرابطات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)

- ورقة معلومات مقدمة من التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA)
- ٦ البند ٣١ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية
- مساعدة الأسر
- تقرير عن إعداد متطلبات تنظيمية لمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم
- ورقة مقدمة من البرازيل
- ورقة مقدمة من إسبانيا وإيطاليا وماليزيا والمكسيك
- ورقة مقدمة من الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVFFI)

ملخص المناقشات

البند ٢٨ من جدول الأعمال: مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب

١- استأنفت اللجنة أعمال جلستها السادسة وأكملت النظر في هذا البند من جدول الأعمال بالاستناد إلى ورقة عمل قدمها المجلس (استراتيجية الحد من مخاطر الكوارث وآليات الاستجابة في الطيران) فضلاً عن ورقات العمل ذات الصلة.

استراتيجية الحد من مخاطر الكوارث وآليات التصدي لها في قطاع الطيران

٢- قدمت الأمينة العامة ورقة العمل (WP/24) التي تضمنت مشروع قرار للجمعية العمومية بشأن وضع آلية للإيكاف والاستجابة للأزمات واستراتيجية للحد من مخاطر الكوارث. وشددت الورقة على أن الكوارث استمرت في إلحاق أضرار كبيرة بالأفراد والمجتمعات المحلية والدول. فقد لقي ما يزيد على ٧٠٠ ٠٠٠ شخص مصرعهم وأصيب ما يزيد على ١,٤ مليون شخص بجراح، وتشرد حوالي ٢٣ مليون شخص بسبب الكوارث. وبلغ مجموع الخسائر الاقتصادية على الصعيد العالمي ١,٣ ترليون دولار. وتم التشديد على أن قطاع الطيران المدني يؤدي دوراً أساسياً في تقديم المساعدة للدول والمناطق المتضررة بالكوارث الطبيعية والنزاعات والأوبئة. فالنقل الجوي لا يشكل حافزاً للتنمية المستدامة فحسب، بل يُعد أيضاً أهم وسيلة نقل لتقديم الإغاثة الإنسانية، لا سيما لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية. وقد طرأ تحوّل في تصدّي الأسرة الدولية للكوارث عبر الانتقال من ثقافة رد الفعل إلى ثقافة الوقاية. وحقّق الطيران المدني تحولاً مماثلاً في الانتقال من ثقافة رد الفعل إلى نهج استباقي وتنبؤي حيال إدارة السلامة والأمن.

٣- وأشارت الورقة إلى أنه بالاستناد إلى التجربة المكتسبة على مدى العقود القليلة الماضية، اعتمدت الدول مجموعة من برامج الأمم المتحدة التي تعالج مسألة الاستجابة للكوارث، بما فيها مؤخراً "إطار سندي للحد من مخاطر الكوارث للفترة ٢٠١٥-٢٠٣٠". وقد استجابت الإيكاف، على مرّ تاريخها الذي يمتد لأكثر من سبعين عاماً، للكثير من الأزمات، بما في ذلك وقائع خاصة بالطيران، بالإضافة إلى الكوارث الطبيعية والناجمة عن الأنشطة البشرية التي تؤثر على الطيران. وتعالج قواعد الإيكاف القياسية القائمة مسؤوليات الدول فيما يتعلّق بالتخطيط لحالات الطوارئ والتصدي لها وإدارة مراقبة الحدود. وفي الوقت الراهن، لا تملك الإيكاف آلية موحّدة تعالج بالتحديد استجابة الإيكاف للأزمات بما في ذلك حوادث الطيران والكوارث الطبيعية وتلك الناجمة عن الأنشطة البشرية وأفعال التدخل غير المشروع والأوبئة التي تؤثر تأثيراً كبيراً على النقل الجوي وتهزّ ثقة الجمهور. وبالتالي هناك حاجة إلى نهج منظم يشمل الدور الأساسي للدولة المتأثرة، والطبيعة المتعددة القطاعات لأي

أزمات والحاجة إلى قيام الإيكاو بإشراك هيئات متعددة لتعبئة الموارد اللازمة بطريقة تكتيكية واستراتيجية في آن واحد. ويهدف مشروع قرار الجمعية العمومية إلى "تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والكفاءة والاقتصاد" ويجسد المبادئ الأساسية لإطار سندي.

٤- وتدعو ورقة العمل (WP/24) الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: أن تحيط علماً بأحكام الملحق الأول - *إجازة العاملين* والملحق السادس - *تشغيل الطائرات* والملحق التاسع - *التسهيلات*، والملحق الحادي عشر - *خدمات الحركة الجوية* والملحق الرابع عشر - *المطارات* والملحق التاسع عشر - *إدارة السلامة* المتعلقة بالتخطيط لحالات الطوارئ والتصدي للكوارث؛ وأن تحيط علماً باعتماد الدول الأعضاء في الأمم المتحدة "إطار سندي للحد من مخاطر الكوارث" وإقرار مجلس الرؤساء التنفيذيين لمنظمة الأمم المتحدة المعني بالتنسيق "خطة عمل الأمم المتحدة للحد من مخاطر الكوارث من أجل زيادة القدرة على مواجهتها"؛ وأن تقر استراتيجية الإيكاو بشأن التأهب لحالات الطوارئ والتصدي لها؛ وأن تعتمد قرار الجمعية العمومية المقترح في المرفق بالورقة.

٥- وأعرب مندوب اليابان عن تقديره للدعم الذي تلقاه ضحايا زلزال كوماموتو اللذين وقعا يومي ١٤ و١٦/٤/٢٠١٦ وأبلغ بأن المناطق المنكوبة تشهد تقدماً مطرداً على صعيدي التعافي وإعادة الإعمار. ومن ثم قام بتقديم ورقة العمل (WP/280) التنقيح رقم (١)، التي شددت على أهمية اتخاذ تدابير مسبقة استعداداً لمواجهة مثل هذه الكوارث. وتوضح هذه الورقة تفاصيل أفضل ممارسات الاستجابة السريعة التي جرت في كوماموتو إثر الزلزالين الذي ضربا المنطقة. وتبرز أهمية النقل الجوي في حالات الكوارث الطبيعية. ودعت الورقة الجمعية العمومية إلى: أن تحيط علماً بالمعلومات الواردة في هذه الورقة؛ وأن تدعو الدول إلى النظر في إعداد إجراءاتها لمواجهة حالات الطوارئ بالاستفادة من تجارب الكوارث الطبيعية التي تضرب اليابان.

٦- وقدم مندوب الولايات المتحدة ورقة العمل (WP/264) التي تقترح إنشاء عملية لإدارة الأزمات. وأشار إلى أن السنوات القليلة الماضية شهدت عدداً من الأحداث التي أثرت في الطيران المدني بطريقة تختلف عن أي شيء شهدناه من قبل. وعلى نحو ما أشار إليه المجلس في ورقة العمل (WP/24)، فقد شملت هذه الأحداث كوارث من صنع الإنسان وكوارث طبيعية على حد سواء، أفضت إلى حدوث اضطرابات كبيرة في منظومة الطيران المدني. وبالنظر إلى التطورات التي طرأت على صعيد أداء الطائرات، فإن أي تعطيل من شأنه أن يؤثر ليس فقط على مشغلي الطائرات بل أيضاً على مقدمي الخدمات. وللحد من تأثير ذلك، ينبغي أن يكون هناك تنسيق سريع وفعال يجري فيما بين أقاليم متعددة. إلا أن هذه العمليات والنظم الضرورية لا توجد في الوقت الحالي. وعلى الرغم من أن خطط الملاحة الجوية الإقليمية تتضمن خططا للطوارئ، إلا أنها في شكلها الحالي لا تحتوي على كل العناصر المطلوبة. وبناء عليه، ترى الولايات المتحدة أن هناك حاجة ملحة إلى استعراض آليات الاستجابة للكوارث لمعرفة مكامن الضعف التي يمكن تحسينها فيها واستكشاف مجالات الترابط الجديدة المطلوبة. فينبغي أن تكون الثقافة السائدة في قطاع الطيران ثقافة استباقية/ تنبؤية بدلا عن الثقافة القائمة على ردود الأفعال، بحيث ينخرط الجميع في العمل جنباً إلى جنب لبناء منظومة فعالة ومتكاملة تشارك فيها هيئات الطيران المدني، ومقدمو خدمات الملاحة الجوية والمشغلون. ودعت الجمعية العمومية في ورقة العمل (WP/264) إلى القيام بما يلي: أن تحيط علماً بأحكام الملحق الأول - *إجازة العاملين* والملحق السادس - *تشغيل الطائرات* والملحق التاسع - *التسهيلات*، والملحق الحادي عشر - *خدمات الحركة الجوية* والملحق الرابع عشر - *المطارات* والملحق التاسع عشر - *إدارة السلامة* المتعلقة بالتخطيط لحالات الطوارئ؛ وأن تحت الإيكاو على إجراء استعراض للسياسات والإجراءات القائمة بغرض وضع استراتيجية لإضفاء الطابع المؤسسي على عمليات مواجهة الأزمات داخل المنظمة، وتسهيل وضع خطط وتدابير إقليمية للطوارئ قادرة على تفعيل شبكة مترابطة لإدارة أي تعطل في عمليات الطيران المدني بشكل سريع وفعال.

الأولوية إتاحة ملاحق الإيكاو وتعليماتها الفنية للاطلاع المجاني من خلال شبكة الانترنت. وتدعو ورقة العمل المعنية الجمعية العمومية إلى أن تؤكد مجدداً التزام مجلس الإيكاو بدعم مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛ وأن تؤيد الجهود المبذولة لمساعدة الدول في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو؛ وأن توافق على توفير الوصول بالمجان إلى الموقع الإلكتروني للاطلاع على الوثائق والأدلة الفنية؛ وأن تستطلع الفرص الأخرى المتاحة لتحقيق إيرادات إضافية؛ وأن تنظر في تعديل السياسة العامة للمطبوعات والقواعد التنظيمية لمطبوعات الإيكاو بحيث تجسد مضامين القرار المذكور أعلاه.

المناقشة

١٣- أعرب مندوب فنلندا عن دعمه القوي للمقترح الكندي القاضي بتوفير الوصول بالمجان إلى الموقع الإلكتروني لمنشورات الإيكاو.

١٤- وأكد مندوب فرنسا أن إتاحة أكبر عدد ممكن من منشورات الإيكاو لجميع المستعملين المحتملين يعد شرطاً أساسياً للتنفيذ العالمي لقواعد المنظمة وتوصياتها الدولية وبالتالي عاملاً أساسياً في ضمان سلامة الطيران في جميع أنحاء العالم. ولهذا السبب، أيد اقتراح كندا، على افتراض أنه لن يفضي إلى اختلال في الميزانية كما هو مبين في الفقرة ٣-٣ من ورقة العمل (WP/369)، واقترح إحالة الوثيقة إلى المجلس للنظر فيها. وأشار مندوب فرنسا في هذا الصدد إلى أن ثمة نماذج اقتصادية موجودة بالفعل تتيح الوصول المجاني إلى الوثائق والبرمجيات الأساسية.

١٥- كما أيد مندوب فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) اقتراح كندا معتبراً أن الوصول إلى الوثائق الفنية الحالية للإيكاو عند الحاجة إليها له أهمية حيوية لنجاح مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وأشار إلى أنه سيكون من المفيد، مع ذلك، تقييم الآثار المحتمل أن تترتب على الميزانية في فترة الثلاث سنوات القادمة.

١٦- وأعرب مندوب الاتحاد الروسي عن تأييده الكامل للمداخلات السابقة مؤكداً من جديد أن اقتراح كندا بشأن توفير الوصول المجاني إلى شبكة الإنترنت لمنشورات الإيكاو يتفق مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وأنه اقتراح بالغ الأهمية لضمان سلامة الطيران المدني الدولي.

١٧- وأكد مندوب السنغال، في معرض إعرابه عن التأييد الكامل لاقتراح كندا، أن الوثائق الفنية للإيكاو ضرورية للتنفيذ العالمي للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو. وشجع المنظمة على إتاحة جميع الوثائق المرجعية الفنية على الإنترنت، وضمان تيسير الحصول عليها بصورة منصفة لجميع من هم بحاجة إلى الاطلاع عليها، ضمن إطار ما تتيحه الضوابط التكنولوجية الحالية، على أن تراعى، كما ينبغي، القواعد التي تحكم سرية أنواع معينة من وثائق الإيكاو. وأكد مندوب السنغال أن إتاحة سبل الوصول على هذا النحو سيدعم مبادرة الإيكاو المعنية كما سيدعم جهود الدول لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو.

١٨- شكرت الأمانة العامة مندوب كندا على إثارة مسألة الوصول المجاني عبر الإنترنت إلى منشورات الإيكاو في الوثيقة (WP/369) وأعربت عن دعمها لفكرة توفير جميع وثائق الإيكاو مجاناً للدول الأعضاء، ولا سيما تلك التي هي بحاجة للمساعدة. ومع ذلك، أشارت إلى أن اللجنة الإدارية قد أقرت للوثيقة (AD/1) المتعلقة بميزانية البرنامج العادي للمنظمة لفترة الثلاث سنوات القادمة، التي تضمنت الإيرادات المتأتية من بيع منشورات المنظمة، بما في ذلك تلك التي اقترحت كندا إتاحتها للاطلاع مجاناً. وبالنظر إلى أهمية هذه المسألة، أوصت الأمانة العامة بتوجيه المجلس بتحليلها وتقديم تقرير حول الخيارات المتاحة للتنفيذ إلى اجتماع الجمعية التالي.

١٩- وأعرب مندوب الصين عن موافقته، من حيث المبدأ، على اقتراح كندا. واتفق مع مندوب فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) على أن تداعياته على الميزانية تستدعي النظر.

٢٠- وأكد مندوب المكسيك من جديد دعم دولته الكامل لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وفي معرض تأييده لتعليقات الأمانة العامة، أكد مجدداً أن توفير جميع وثائق الإيكاو مجاناً للدول الأعضاء، رغم أنه هدف ينبغي للمنظمة أن تسعى إلى تحقيقه، فهو هدف يمكن أن تترتب عليه آثار في الميزانية لفترة الثلاث سنوات القادمة. وذكر مندوب المكسيك، في هذا السياق، بأن الميزانية البرنامجية العادية لفترة الثلاث سنوات ٢٠١٧-٢٠١٩ التي وافقت عليها اللجنة الإدارية تقترض، من جملة أمور، عدم المساس بالوضع الراهن فيما يتعلق بالاشتراكات المقررة على الدول والإيرادات المتأتية من بيع منشورات الإيكاو. ولذلك وافق على توجيه المجلس باستكشاف الخيارات التي تتيح تحقق الهدف المذكور خلال الفترة الثلاث سنوات القادمة وتقديم تقرير بهذا الشأن إلى الدورة الأربعين للجمعية العمومية. وأيد مندوب المكسيك وجهات النظر التي أعرب عنها وفدا الصين وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية) في هذا الصدد

٢١- وأعرب مندوب شيلي أيضاً عن تأييده لمداخلة الأمانة العامة.

٢٢- وفي ختام مناقشتها للبند ٢٨ من جدول الأعمال، وافقت اللجنة التنفيذية على أن توصي الاجتماع العام بتبني قرار الجمعية العمومية الجديد بشأن مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" التي اقترحتها المجلس في الوثيقة (WP/23)، وكذلك قرار الجمعية العمومية الجديد بشأن استراتيجية للحد من مخاطر الكوارث وآليات مواجهتها في مجال الطيران التي اقترحتها المجلس في ورقة الملء (WP/24)، بصيغتها المعدلة في ضوء المناقشة (انظر الفقرة ١١ أعلاه). ووافقت اللجنة التنفيذية أيضاً على التوصية بأن تطلب الجمعية من المجلس تحليل الاقتراح الخاص بتوفير الوصول المجاني عبر الإنترنت لوثائق الاياو الواردة في الوثيقة (WP/369) التي قدمتها كندا وتقديم تقرير عن الخيارات المتاحة للتنفيذ إلى الدورة الأربعين للجمعية العمومية.

البند ١٤ من جدول الأعمال: برنامج المساعدة الفنية

٢٣- أشار رئيس اللجنة التنفيذية إلى أن العديد من ورقات العمل المدرجة، وفقاً لجدول أعمال الجلسة، ضمن إطار هذا البند من جدول الأعمال قد تمت مناقشتها من قبل في إطار بنود أخرى من جدول الأعمال وبالتالي لن يعاد النظر فيها. والورقات المعنية هي (WP/28) (تقرير عن برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية) التي عرضها المجلس، وورقة العمل المرتبطة بها (WP/105) التي قدمتها سلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية؛ وورقة العمل (WP/21) المنقحة (تقرير عن الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الحية والتسهيلات في أفريقيا) التي قدمها المجلس وورقة العمل المنقحة المرتبطة بها (WP/164) التي قدمها ٥٤ بلداً من البلدان الأفريقية الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)؛ وورقة العمل (W/351) التي قدمها المجلس (إعلان الرياض بشأن أمن الطيران والتسهيلات) وورقة العمل المرتبطة بها (W/364) التي قدمتها مصر. وعليه لم يتبق سوى ورقتي عمل قدمهما المجلس للنظر فيهما ضمن إطار البند ١٤ من جدول الأعمال، وهما ورقة العمل (WP/27) (التقدم المحرز في أفريقيا - تقرير عن الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا AFI Plan)، وكذلك الخطة التنفيذية المقترحة الخاصة بإقليم الشرق الأوسط لدعم المبادرات والمشروعات التي تهدف إلى تعزيز السلامة والكفاءة في الملاحة الجوية]، إلى جانب ورقات العمل الأخرى وورقة المعلومات المرتبطة بها.

الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (AFI Plan)

٢٤- قدمت الأمانة العامة ورقة العمل (WP/27)، التي تعرض التقدم المحرز في تنفيذ الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا وبرنامج العمل المرتبط بها. وجرى التذكير بأن المجلس وافق في عام ٢٠١٥ على تمديد الخطة المعنية إلى ما بعد فترة الثلاث سنوات الحالية، وأن نطاق ذات الخطة كان قد تم توسيعه من قبل في مارس ٢٠١٣ لكي يغطي جميع المجالات المتصلة بالسلامة: إجازة العاملين، وتشغيل الطائرات، وصلاحية الطائرات للطيران، والتحقق في

حوادث ووقائع الطيران، وخدمات الملاحة الجوية، والمطارات والمساعدات الأرضية. وأشار أيضا إلى أن الخطة كانت قد وافقت على أربع مشاريع للمساعدة تغطي دولا مختارة على سبيل الأولوية في مجال ترخيص المطارات، وآلية استعراض الأقران لمقدمي خدمات الملاحة الجوية الأفريقيين، وبرامج السلامة الوطنية، ونظم إدارة السلامة، وتعزيز خدمات البحث والإنقاذ.

٢٥- وشددت الورقة على أن التنفيذ المتواصل للخطة بطريقة فعالة ومنسقة في كافة المجالات المرتبطة بالسلامة، وبالتنسيق التام مع المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي وفي تناغم مع الخطة العالمية للسلامة الجوية، من شأنه أن يسهم في الجهود الحثيثة التي ما فتئت تبذلها البلدان الأفريقية لتحقيق أهداف الخطة العالمية وغايات السلامة الإقليمية التي تم اعتمادها خلال الاجتماع الوزاري بشأن سلامة الطيران (أبوجا، يوليه ٢٠١٢). وجرى التشديد على أنه تحققت نتائج ملموسة بفضل الجهود المبذولة لتحقيق أهداف سلامة الطيران وتحقيق تحسينات مستدامة في مجال السلامة: إذ تمكن عدد من الدول الأفريقية من تسوية شواغلها البارزة في مجال السلامة وأدخلت تحسينات كبيرة في أنظمتها الخاصة بمراقبة السلامة كما يتجلى عبر زيادة مستوى التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة على النحو الذي أثبتته عمليات التدقيق المجرى في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وفي الفترة من يوليو ٢٠١٢ إلى يونيو ٢٠١٦، ارتفع عدد دول إقليم أفريقيا والمحيط الهادي التي أحرزت مستوى تنفيذ فعال يتعدى نسبة ٦٠ في المائة من ١٤ دولة إلى ٢٤ دولة، كما انخفض عدد الدول التي تعاني من شواغل بارزة في مجال السلامة من عشرين دولة إلى أربع دول.

٢٦- وتناولت الورقة بإسهاب أنشطة المساعدة الأخرى التي أجزتها الفرق المعنية بالسلامة التابعة للمكاتب الإقليمية وخطة المفتشية التعاونية لأفريقيا والمحيط الهندي التابعة لأفكاك، وبرامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران، والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وغيرها من برامج السلامة الإقليمية المماثلة، فضلا عن الجماعات الاقتصادية الإقليمية. وجرى التشديد على أن الإيكاو قامت بدور ريادي في تنسيق ودعم هذه الأنشطة لتجنب ازدواجية الجهود وضمان الاستخدام الفعال للموارد.

٢٧- وتدعو ورقة العمل (WP/27) الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: أن تحيط علما باستمرار أنشطة الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا بعد عام ٢٠١٦ وفقا لبرامج عمل المكاتب الإقليمية وتوسيع نطاقها بحيث تشمل جميع مجالات السلامة؛ وأن تدعو الدول والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية، وقطاع الطيران إلى دعم هذا البرنامج؛ وأن تكلف الأمانة العامة بالترويج لأفضل ممارسات نموذج الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (AFI Plan) كي تنظر فيها وتستفيد منها ببرامج المساعدة الفنية الأخرى.

٢٨- وقدم مندوب مالي ورقة العمل (WP/215) التي عرضتها (أفكاك) بالنيابة عن ٥٤ بلدا أفريقيا، والتي أبرزت الإنجازات التدريجية على صعيد تحسين السلامة في إفريقيا عبر تطبيق الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في إفريقيا. وشملت تلك الإنجازات: وضع وتنفيذ خطط عمل الإيكاو المحددة في ٣٢ دولة من الدول التي تحظى بالأولوية، وتقديم الدعم لإنشاء وتشغيل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع؛ والمساعدة في إقامة العديد من منظمات التدريب في مجال الطيران بهدف توحيد هذا التدريب في أفريقيا؛ وإجراء أنشطة عديدة في مجال سلامة الطيران مثل الندوات وحلقات العمل في العديد من المجالات المرتبطة بالسلامة؛ وإطلاق برنامج لإصدار شهادات ترخيص المطارات؛ وإرساء برامج وطنية للسلامة ونظم لإدارة السلامة قابلة للاستمرار. وأعرب مندوب مالي مجددا عن رغبة (إفكاك) ودولها الأعضاء في نشر ثقافة السلامة في مختلف أنحاء أفريقيا ودعمها لجميع مبادرات التي تندرج في إطار الخطة. وأكد أن المساعدة التي قدمت للبلدان المشاركة في الخطة تم استخدامها لتنفيذ خطط عملها المقدمة إلى الإيكاو، بما يسهم في تحسين مسؤوليات مراقبة السلامة في بعض الدول، على النحو الذي اتضح من الزيادة في مستوى التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة. وبالاستناد إلى الإنجازات التي حققتها، تدعم لجنة أفكاك والدول الأفريقية دعما تاما أهداف خطة السلامة الجوية في

إفريقيا وهي مقتنعة بأن مواصلتها ستساهم في تحقيق المزيد من التحسين في السلامة الجوية في إفريقيا بالإضافة إلى المساعدة على تسريع التقدم المحرز حتى الآن.

٢٩- وتدعو ورقة العمل (WP/215) الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: الإحاطة علماً بالإنجازات التي حققتها الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا والتزام الدول الأفريقية بتطبيق الخطة وأهدافها؛ وتأييد مواصلة أنشطة الخطة؛ ودعوة الدول الأعضاء والمنظمات الدولية وقطاع الطيران إلى دعم البرنامج والمشاريع المرتبطة به؛ وتشجيع أقاليم أخرى على النظر في اعتماد مقارنة مشابهة لخطة السلامة الجوية في إفريقيا لمعالجة مواطن القصور والتحديات في مجال السلامة.

٣٠- قدم مندوب كوت ديفوار، بالنيابة عن أفكاك، ورقة العمل (WP/171) بشأن خطة المفتشية التعاونية لأفريقيا والمحيط الهندي. وتعتبر هذه الخطة إحدى النتائج الإيجابية التي أسفرت عنها الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا وأنشأتها لجنة أفكاك، بالتعاون مع الإيكاو، لمساعدة دول أفريقيا والمحيط الهندي للاضطلاع بمسؤولياتها في مجال مراقبة السلامة وخصوصاً في مهام إصدار الشهادات والمراقبة. وتعمل خطة المفتشية التعاونية لأفريقيا والمحيط الهندي على إيجاد مجموعة من المفتشين المؤهلين، يتم اختيارهم من إقليم أفريقيا والمحيط الهندي، لمساعدة دول هذا الإقليم على معالجة أوجه القصور في مجال مراقبة السلامة لديها مع إيلاء اهتمام خاص للدول التي لديها شواغل بارزة في مجال السلامة و/أو التي حققت نتائج بمستويات منخفضة فيما يخص التنفيذ الفعال. وبالنظر إلى أن خطة المفتشية التعاونية لأفريقيا والمحيط الهندي قد مكنت الدول الأعضاء في أفكاك من معالجة أوجه القصور المذكورة وتحسين مستويات التنفيذ الفعال، دعا مندوب كوت ديفوار الجمعية العمومية إلى التعاون مع أفكاك لتحسين البرنامج، وخاصة فيما يتصل بتوفير مفتشي تدريب مؤهلين. وعندها سنكفل أفكاك أن يتم تقديم المساعدة المبذولة في إطار الخطة على وجه الأولوية للدول التي لديها مستوى منخفض جداً من التنفيذ الفعال.

٣١- تدعو ورقة العمل (WP/171) الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي: أن تحيط علماً بإنجازات برنامج خطة المفتشية التعاونية لأفريقيا والمحيط الهندي بوصفها مبادرة إقليمية في مجال السلامة؛ وأن تطلب من الإيكاو مواصلة دعمها لبرنامج خطة المفتشية التعاونية لأفريقيا والمحيط الهندي؛ وأن تشجع الدول الأعضاء والمنظمات الدولية الأخرى وشركاء التنمية في القطاع على دعم هذه المبادرة.

٣٢- وبالنيابة عن الفريق التوجيهي لمقدمي خدمات الملاحة الجوية الأفريقيين، عرض المراقب من وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر ورقة العمل (WP/456) التفتيح رقم (١) التي تتناول برنامج استعراض الأقران لمقدمي خدمات الملاحة الجوية الأفريقيين، الذي أُطلق في فبراير ٢٠١٥ بمبادرة من رئيس المجلس في ضوء التحديات التي تواجه مقدمي خدمات الملاحة الجوية الأفريقيين. ويهدف البرنامج إلى إنشاء إطار تعاوني وآلية لاستعراض الأقران على الصعيد الإقليمي لتحسين الأداء التشغيلي للملاحة الجوية في أفريقيا. وسلطت الورقة الضوء على فوائد البرنامج، التي تشمل خفض التكاليف نتيجة لتجميع قدرات الرصد، واستدامة نتائج الاستعراض نتيجة لاستقلال النظام. وشددت الورقة على أنه تم، في إطار الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا، استحداث عملية تهدف لتقديم الدعم لوضع وتنفيذ إطار إقليمي فعال يغطي برنامج استعراض الأقران لمقدمي خدمات الملاحة الجوية الأفريقيين.

٣٣- وتدعو ورقة العمل (WP/456) التفتيح رقم (١) الجمعية العمومية إلى: الإحاطة علماً بالمعلومات التي تضمنتها الورقة؛ وتشجيع الإيكاو على مواصلة دعمها لبرنامج استعراض الأقران لمقدمي خدمات الملاحة الجوية الأفريقيين، بالتنسيق مع فريقهم التوجيهي؛ والإقرار بالمساهمة الهامة التي قدمتها الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا في إطار تنفيذ إطار إقليمي فعال للفريق التوجيهي؛ ودعوة مقدمي خدمات الملاحة الجوية الأفريقيين للتعاون في تشغيل

برنامج استعراض الأقران الخاص بهم بغرض تعزيز السلامة والكفاءة في عمليات النقل الجوي في أفريقيا؛ وتشجيع أقاليم الإيكاو الأخرى لاستخلاص فوائد تجربة برنامج مقدمي خدمات الملاحة الجوية الأفريقيين كوسيلة لتحسين خدمات الملاحة الجوية.

٣٤- تمت الإشارة إلى أن ورقة العمل (WP/309) (السلامة وكفاءة وفعالية الملاحة الجوية: ضمان عدم تخلف أي بلد من بلدان أفريقيا والمحيط الهندي عن الركب)، التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي.

المناقشة

٣٥- أعرب مندوب نيجيريا عن تأييده للخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا على النحو الذي عرضت به في ورقة العمل (WP/27) (المجلس).

٣٦- وأثنى مندوب إثيوبيا على الإيكاو لإطلاقها الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا لمساعدة الدول الأفريقية في معالجة أوجه القصور في سلامة الطيران وأعرب عن تقديره للتوصية التي قدمها المجلس في الوثيقة (WP/27) لتمديد الخطة إلى ما بعد فترة الثلاث سنوات الحالية. وعزا الزيادة في عدد الدول الأفريقية التي بلغت نسبة تنفيذ فعال قدرها ٦٠ في المائة أو أكثر، وانخفاض عدد الدول التي لديها شواغل بارزة في مجال السلامة إلى تدخلات الإيكاو من خلال الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا. وفي معرض تأكيده على الحاجة إلى مزيد من الإنجازات من جانب الدول الأفريقية، شدد مندوب إثيوبيا على أنه لا ينبغي أن يكون هناك أي بلد يعاني من شواغل بارزة في مجال السلامة في منطقة أفريقيا والمحيط الهندي. وشدد على أنه من أجل تضيق الفجوة بين مستوى الأداء الفعال للدول الأفريقية والمتوسط العالمي، هناك حاجة إلى أن تتواصل المساعدة المقدمة إلى الدول الأفريقية من خلال الخطة إلى ما بعد عام ٢٠١٦. ولذلك، أيد مندوب إثيوبيا ورقة العمل (WP/456) (المجلس) وورقتي العمل (WP/171) و(215) (أفكاك).

٣٧- وأعربت مندوبة جنوب أفريقيا عن دعمها لتمديد التنفيذ للخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا وخطة المفتشية التعاونية لأفريقيا والمحيط الهندي وبرنامج استعراض الأقران لمقدمي خدمات الملاحة الجوية الأفريقيين. كما أشادت بالإيكاو، وأفكاك والدول الأفريقية للتقدم المحرز حتى الآن وأيدت الإجراءات المقترحة في الأوراق الأربعة المقدمة. وشكرت مندوبة جنوب أفريقيا الدول والمنظمات التي استمرت في دعم الخطة والبرامج المذكورة وشجعت على أن تحذو المزيد من الدول والمنظمات الأخرى حذوها.

٣٨- ورحب مندوب البرتغال بتقرير المجلس حول تنفيذ الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا وبرنامج العمل المرتبط بها (WP/27). وأشار إلى أنه في يوليو ٢٠١٢، اعترف إعلان أوجا بشأن سلامة الطيران في أفريقيا بأن السلامة تعد أولوية بالنسبة لأفريقيا وحدد أهدافا واضحة في مجال السلامة. ومنذ ذلك الوقت، أسهمت الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا، التي تم الترويج لها بنشاط، في تحسين أهداف السلامة بسبب جهود الإيكاو والعديد من الدول الأفريقية. وأكد مندوب البرتغال أن دولته والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) ستواصل دعمها للدول الأفريقية والعمل معها، إما في إطار ثنائي أو جماعياً على النحو المبين في الوثيقة (WP/105) وورقة المعلومات (WP/415) التي قدمتها سلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ويوروكونترول.

٣٩- وأعرب مندوب جمهورية تنزانيا المتحدة عن تأييده القوي لورقة العمل (WP/27) (المجلس) ودعا الدول، والمنظمات الدولية والإقليمية، والمؤسسات المالية والصناعة إلى دعم الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا نظراً لأهميتها. كما أعرب عن تأييده لورقتي العمل (WP/171) و(215) (أفكاك) ودعا إلى تنفيذ الإجراءات المقترحة فيهما.

٤٠- كما أعرب مندوبو كابو فيردي، ومصر، وناميبيا، والصومال، وليسوتو، وموريشيوس، وبوتسوانا وإندونيسيا عن دعمهم الكامل لورقات العمل (WP/27) و(171/1) و(215/2) وأكد مندوب كابو فيردي، في معرض تأييده لورقات العمل، أن الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا يمكن أن تكون بمثابة نموذج للأقاليم الأخرى. وأكد مندوب مصر أنه ينبغي للإيكاو أن تقدم المساعدة الفنية بناء على طلب الدول الأعضاء لأن الأخيرة هي خير من يعلم باحتياجاتها. وجدد مندوب ناميبيا الدعوة إلى الشركاء متعددي الأطراف للعمل مع الدول الأفريقية للتصدي للتحديات التي تواجهها فيما يخص بناء القدرات اللازمة لضمان سلامة النقل الجوي الدولي. وأكد مندوب إندونيسيا من جديد التزام دولته بدعم التدريب من خلال الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا.

٤١- وأعرب مندوبيا مصر والصومال عن تأييدهما لورقة العمل (WP/456) التتقيح رقم (١) (وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر).

٤٢- ورحب رئيس اللجنة التنفيذية بالتأييد الواسع النطاق للخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا وبما حققته من نتائج إيجابية.

٤٣- وأشار نائب مدير إدارة أمن الطيران في ختام المناقشة، أن اللجنة التنفيذية تحيط علما بورقة العمل (WP/27) التي قدمها المجلس وتوافق على أنه، للمضي في تعزيز سلامة الطيران في أفريقيا بما في ذلك برنامج عملها بعد توسيع نطاقه ليشمل التحقيق في الحوادث والوقائع، والمطارات والمساعدات الأرضية، وخدمات الملاحة الجوية، ينبغي تمديد الخطة إلى ما بعد عام ٢٠١٦. كما لاحظت اللجنة التقدم المحرز بشأن تنفيذ الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا ووافقت على ضرورة استمرار مساعدة الدول من خلال هذه الخطة بالتعاون مع الشركاء في مجال السلامة الجوية.

٤٤- وفيما يتعلق بورقتي العمل (WP/171)، و(215/2) المقدمتين من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)، اعترفت اللجنة بأن خطة المفتشية التعاونية لأفريقيا والمحيط الهندي، تستكمل الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة في بناء القدرات في مجال تعزيز نظم مراقبة السلامة الجوية في الدول أفريقية والمحيط الهندي. وعليه شجعت اللجنة الإيكاو والشركاء المعنيين على الاستمرار في دعم هذه المبادرة.

٤٥- وفيما يتعلق بورقة العمل (WP/456) التتقيح رقم (١) (وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر)، أيدت اللجنة التنفيذية برنامج استعراض الأقران لمقدمي خدمات الحركة الجوية الأفريقيين الذي يجري تنفيذه في إطار مشروع برنامج عمل الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا. ولاحظت اللجنة التأييد الساحق من الدول للخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا وخطة المفتشية التعاونية لأفريقيا والمحيط الهندي، وشجعت الإيكاو على مواصلة تقديم دعمها من أجل تعزيز السلامة الجوية في إقليم أفريقيا.

٤٦- وبالإضافة إلى ذلك، أحاطت اللجنة علما مع التقدير بورقة العمل (WP/309) (الإياتا).

خطة التنفيذ الخاصة بإقليم الشرق الأوسط

٤٧- عرضت الأمينة العامة ورقة العمل (WP/392)، التي تضمنت التوصيات الصادرة عن المؤتمر الوزاري العالمي للطيران المدني الذي انعقد في الرياض بالمملكة العربية السعودية في الفترة الممتدة من ٢٩ إلى ٣١/٨/٢٠١٦، فيما يتعلق بما يلي: ست مبادرات / مشروعات للسلامة الإقليمية جرى تنسيقها مع الدول والمنظمات الإقليمية والدولية، على ضوء الأولويات المحددة في إطار المبادرات الجارية للمجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في الشرق الأوسط (MIDANPIRG) والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية الخاصة بالشرق الأوسط (MID-RASG)، وكذلك الهيئة العربية للطيران المدني (ACAC)؛ ووضع خطة تنفيذ خاصة بإقليم الشرق الأوسط (MIDIP) لتعزيز التعاون بين جميع أصحاب المصلحة

سعيًا لوضع وتنفيذ مبادرات ومشاريع تهدف إلى تحسين سلامة، وقدرات وكفاءة نظام النقل الجوي في الإقليم، بما يدعم مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وإتاحة إطار لتعبئة الموارد لدعم التنفيذ الفعال للمبادرات والمشاريع الإقليمية بما يكفي من التمويل والموظفين. والجمعية العمومية مدعوة لتكليف المجلس باتخاذ التدابير اللازمة من أجل إعداد خطة تنفيذ خاصة بإقليم الشرق الأوسط (MIDIP).

المناقشة

٤٨- أشار مندوب المملكة العربية السعودية إلى أن دعم دولته لمبادرة الخطة التنفيذية الخاصة بإقليم الشرق الأوسط (MIDIP)، وكذلك لمبادرات/ مشاريع السلامة الإقليمية والملاحة الجوية المذكورة يتجلى من خلال استضافتها لقمة المؤتمر الوزاري العالمي للطيران المدني. وفي معرض الإعراب عن تقديره للمجلس لقبوله بنتائج القمة، أعرب ن أمله في أن تنشئ الإيكاو مبادرة الخطة التنفيذية الإقليمية لإقليم الشرق الأوسط. وشدد مندوب المملكة العربية السعودية، في هذا الصدد، على أن دولته تواصل تقديم دعمها الكامل لمبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" لضمان تحقيق ذلك الهدف.

٤٩- وأعرب مندوب مصر عن دعمه لورقة العمل (WP/392) مذكرا بأن تنفيذ مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب أوكل إلى المجلس.

٥٠- وأحاط رئيس اللجنة التنفيذية علما بالتأييد الذي حظيت به مبادرة الخطة التنفيذية الإقليمية لإقليم الشرق الأوسط (MIDIP). وأشار إلى أن اللجنة ستوصي في تقريرها بما يلي: دعوة الإيكاو إلى اتخاذ ما يلزم من اجراءات للنظر في توصيات المؤتمر الوزاري العالمي للطيران المدني على النحو الذي وردت به في ورقة العمل (WP/392)؛ وتشجيع دول الهيئة العربية للطيران المدني (ACAC)، وإقليم الشرق الأوسط على وضع وتنفيذ الخطة التنفيذية الإقليمية لإقليم الشرق الأوسط، بدعم من الإيكاو.

البند رقم ٢٣ من جدول الأعمال: سياسة الإيكاو للتدريب في مجال الطيران المدني وبناء القدرات في مجال الطيران

٥١- أعاد رئيس اللجنة التنفيذية إلى الأذهان أن عددا من ورقات العمل المدرجة وفقا لنظام العمل في إطار هذا البند من جدول الأعمال قد تمت مناقشتها من قبل ومن ثم لن تجري إعادة النظر فيها. وهذه الورقات هي (WP/348) الاقتراح رقم (١) (البرازيل)، و(WP/364) (مصر)، و(WP/105) (سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ويوروكونترول). وعليه لم يتبق سوى النظر في ورقة عمل واحدة قدمها المجلس في إطار البند ٢٣ من جدول الأعمال، وهي ورقة العمل (WP/62) (برنامج الإيكاو للتدريب في مجال الطيران المدني وبناء القدرات في مجال الطيران)، إلى جانب ورقات العمل والمعلومات المرتبطة بها. وتمت الإشارة إلى أن ورقة العمل (WP/346) (الهند) لن يجري تقديمها نسبة لغياب المندوب المعني.

٥٢- عرضت الأمانة العامة ورقة العمل (WP/62) التي تلخص أنشطة وإنجازات مكتب التدريب العالمي على الطيران منذ إنشائه في ١/١/٢٠١٤. وتقدم معلومات عن الوضع القائم فيما يخص تنفيذ المرفق (د) بقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٢ سياسات الإيكاو للتدريب في مجال الطيران المدني؛ وأولويات الفترة الثلاثية المقبلة (٢٠١٧-٢٠١٩). وجرى الإشارة إلى أن الإيكاو باشرت في عام ٢٠١٥ خطة لوضع الدورات التدريبية بالتعاون مع شركاء داخليين وخارجيين وأكاديميين لدعم بناء قدرات الموارد البشرية للدول الأعضاء. وعلى وجه الخصوص، أقامت الإيكاو شراكة مع كلية جون مولسون لإدارة الأعمال التابعة لجامعة كونكورديا، لإطلاق برنامج شهادة في الإدارة بالتركيز على الطيران في سبتمبر ٢٠١٦. وخلال فترة الثلاث سنوات المقبلة، تعترم الإيكاو الاستمرار في مساعدة الدول الأعضاء للارتقاء بقدراتها في وضع البرامج التدريبية، والإشراف على سير العمل فيما يتصل بتنفيذ وتقديم التدريب، واستراتيجيات تطوير الموارد البشرية وبناء القدرات. وتدعو ورقة العمل (WP/62) الجمعية العمومية

إلى: إقرار الخطة العملية لمكتب التدريب العالمي على الطيران للسنوات الثلاث المقبلة بصيغتها الواردة في الفقرة ٣ من ورقة العمل؛ وتشجيع الدول الأعضاء على الاستفادة مما يظطلع به المكتب من أنشطة وما ينظمه من فعاليات. والمشاركة النشطة فيها. وشكرت الأمانة العامة الدول الأعضاء والصناعة على ما تبذله من جهود لدعم أنشطة المكتب.

٥٣- وقدم مندوب الكاميرون ورقة العمل (WP/349) التتقيح رقم (١)، التي تتناول المشروع الخاص بإعداد خارطة طريق لبناء القدرات في مجال الطيران الذي بادرت الكاميرون بطرحه وتعرض بالتفصيل التقدم المحرز حتى الآن. وعلى غرار العديد من الدول الأعضاء، تواجه الكاميرون نقصاً في العاملين في مجال الطيران من ذوي الكفاءة والتأهيل. ومن المحتمل أن يؤدي النمو المتوقع في النقل الجوي إلى تفاقم هذا النقص في القوى العاملة إذا لم يكن هناك تخطيط سليم للموارد البشرية. وإدراكاً لهذا الوضع، المشار إليه في المرفق (د) بقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٢، تسعى السلطات في الكاميرون إلى حل مسألة الكفاءات في مجال الطيران من خلال إشراك الجهات الفاعلة التي قد تشارك في عملية التدريب (المهنيون في مجال الطيران فضلاً عن مؤسسات التدريب الأكاديمي والمهني). وتشمل واحدة من أولويات خارطة الطريق التي يجري إعدادها حالياً الجهود الجارية لإنشاء كلية التدريب التابعة لهيئة الطيران المدني في الكاميرون من أجل توفير التدريب في مجال وضع القواعد التنظيمية والتدريب بشأن المسائل التي تهم تحديداً للعاملين في هيئة الطيران المدني. وقال إن الكاميرون احتلت دائماً مكان الصدارة في دعم المبادرات التدريبية على الصعيد دون الإقليمي. فتعزيز القدرات في الكاميرون، يمكن أن تستفيد منه دول أخرى بإقليم وسط أفريقيا، وكذلك دول أخرى ناطقة بالفرنسية والإنجليزية في القارة بفضل ميزة ثنائية اللغة.

٥٤- وتدعو ورقة العمل (WP/349) التتقيح رقم (١) الجمعية العمومية إلى: استعراض المشروع الذي بدأته الكاميرون لإعداد خارطة طريق لتطوير الكفاءات في مجال الطيران؛ وتشجيع الدول الأعضاء التي تواجه نقصاً في العاملين المؤهلين لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية وإعداد خرائط طريق لتعزيز كفاءاتها؛ ودعوة المجلس إلى القيام بما يلي: مواصلة دعم الدول الأعضاء لتنسيق مستويات كفاءة المهنيين في مجال الطيران وضمان أن تقوم الإيكاو بانتظام بتزويد الدول الأعضاء بالمهارات المطلوبة لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية؛ وضمان أن تساعد الإيكاو الدول الأعضاء في تنفيذ خارطة طريق لتطوير القدرات في مجال الطيران.

٥٥- وأشير إلى أن ورقات العمل التالية قد تم تقديمها أيضاً: (WP/183) (التدريب - عمل المنظمات المتخصصة في جمهورية الأرجنتين)، التي قدمتها الأرجنتين؛ و (WP/353) (التقدم المحرز في إندونيسيا على صعيد تنفيذ نظام تدريب المفتشين)، التي قدمتها إندونيسيا؛ و (WP/354) (التدريب - تنفيذ معهد الطيران المدني للبلدان الأمريكية)، التي قدمتها الأرجنتين، بوصفها ممثل لبلدان لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني.

المنافشة

٥٦- أشاد مندوب نيجيريا بإنجازات مكتب التدريب العالمي على الطيران كما وردت في ورقة العمل (WP/62) (المجلس) وشجع الدول على إجازة خطة عمل المكتب لفترة السنوات الثلاث القادمة كما ترد في الورقة. وأعرب كذلك عن تأييده لورقة العمل (WP/349) التتقيح رقم (١) (الكاميرون)

٥٧- وأعرب مندوب الجمهورية الدومينيكية، بالإشارة إلى الوثيقة (WP/62)، عن تقديره لجهود الإيكاو في مجال التدريب وبناء القدرات، لا سيما تلك المتعلقة بالعنصر الحرج ٤ (مؤهلات الموظفين والتدريب) لنظام مراقبة السلامة. وفي حين أقر بأن مثل هذا التدريب وبناء القدرات يكتسي أهمية محورية في جميع مجالات الطيران، اقترح إجراء مراجعة دورية للرسوم المتعلقة بالمستويات المختلفة لبرنامج تدريب المتقدم (TRAINAIR PLUS) [عضو مشارك، عضو كامل العضوية، مركز إقليمي للاعتماد في مجال التدريب (RTCE)]، بغرض تقييم تكلفة مراكز التدريب التي تتكدها الدول والعمل على خفضها بحيث لا تكون باهظة التكاليف. وأكد مندوب الجمهورية الدومينيكية أن ذلك من شأنه أن يعزز تطوير واستخدام حزم التدريب الموحدة

ويحول دون استخدام عضوية الدول في برنامج ترينير المتقدم لمجرد المباهاة بشهاداتها. وشدد على ضرورة أن تتجنب الإيكاو تركيز عملية تصميم الدورات التدريبية وبدلاً من ذلك أن تشجع مشاركة الخبراء الوطنيين في تطويرها واستعراضها والتحقق من صحتها، الأمر الذي لن يؤدي إلى تعزيز عملية التصميم فحسب بل سيخفض التكاليف أيضاً. وفي الختام، أعرب مندوب الجمهورية الدومينيكية عن تأييده للوثيقة (WP/349) التتقيح رقم (1) (الكاميرون).

٥٨- هنا مندوب ماليزيا مكتب الإيكاو للتدريب العالمي على الطيران على جهوده الهادفة إلى ضمان التنفيذ الفعال والكفاء والمتجانس لسياسة الإيكاو للتدريب على الطيران المنني. وأشار إلى أن أكاديمية ماليزيا للطيران (MAVA)، التي تتمتع بالعضوية الكاملة في برنامج ترينير المتقدم التابع للإيكاو، تثن وتشارك مشاركة نشطة في فعاليات التدريب العالمية والإقليمية لبرنامج ترينير المتقدم حيث أن هذه الأنشطة تتيح فرصاً لتبادل وجهات النظر فيما يخص التدريب على الطيران، واستكشاف أدوات وتقنيات جديدة للتدريب ومناقشة الفرص المتاحة لتعزيز تنمية الموارد البشرية.

٥٩- و بعد أن أشار إلى أن مكتب الإيكاو للتدريب العالمي على الطيران يجرى بصفة منتظمة تقييمات متكررة للحفاظ على صلاحية عضوية TRAINAIRPLUS، ولتقييم القدرة التشغيلية لمراكز التدريب، ولمساعدة المراكز في تحسين مستوى تقديم التدريب القائم على الكفاءة، أقترح مندوب ماليزيا الربط بين تقييمات برنامج ترينير المتقدم والقواعد والتوصيات الدولية الواردة في ملحق الإيكاو الأول - إجازة العاملين وتدريبهم للحد من الازدواجية وتقليل عدد التقييمات وعمليات التدقيق التي تخضع لها مراكز التدريب. وفي الختام، أعرب عن تأييده لخطة عمل مكتب الإيكاو للتدريب العالمي على الطيران في فترة الثلاث سنوات القادمة كما وردت في الوثيقة (WP/62) (المجلس) وعن تطلعه إلى صدور الأدوات الجديدة، مثل أداة تقييم احتياجات التدريب، التي ستمكن مراكز التدريب من تحديد احتياجاتها التدريبية الفعلية، الأمر الذي من شأنه أن يوفر الأساس لتحسين خطط التدريب وتطوير برامج التدريب القائمة على الكفاءة، والتي تعتبر أدلة أساسية سعى إليها مدققو نهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة.

٦٠- وأعرب مندوب الصومال عن دعمه الكامل لورقة العمل (WP/62) (المجلس) بشأن برنامج الإيكاو للتدريب على الطيران المدني وبناء القدرات، وللوثيقة (WP/349) التتقيح رقم (1) (الكاميرون) بشأن إعداد خارطة طريق لتطوير كفاءات الطيران. ودعا إلى توفير مزيد من التدريب وبناء القدرات للبلدان التي تحتاج إليها، بموجب مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، بحيث يكون موظفو الطيران فيها على نفس مستوى كفاءة موظفي البلدان الأخرى، ويكونون أكثر قدرة على تشغيل نظم النقل الجوي في دولهم بطريقة منسقة.

٦١- في حين أيد مندوب مصر أيضاً ورقة العمل (WP/62)، فقد أوضح أنه ليس هناك سوى أربع حزم فقط معنية بالبيئة من بين حزم التدريب الموحدة الـ ٨٧ المتوفرة حالياً وكرر الطلب الذي تقدمت به دولته في (WP/364) إلى أن تدرج الإيكاو دورة تدريبية متخصصة في إطار برنامج ترينير المتقدم يتعلق بخطط العمل الطوعية للدول بشأن خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصادرة عن الطيران الدولي. بالإضافة إلى ذلك، امتدح مندوب مصر وأيد مبادرة الكاميرون (WP/349) التتقيح رقم (1).

٦٢- وأعرب مندوب فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) عن دعمه للوثيقة (WP/62) (المجلس) وعن تقديره للجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني لجهودها في بناء القدرات، نظراً لأهميتها في ضمان نجاح مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وأعرب عن تأييده القوي لمداخلة مندوب الجمهورية الدومينيكية، مشدداً على أن المنافع الرئيسية التي تعود على الدول بفضل العضوية في برنامج ترينير المتقدم تتمثل في نسبة الفوائد إلى التكاليف وفي استخدام حزم التدريب الموحدة. وأكد مندوب فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) على أنه إلى جانب أهمية تدريب العاملين في مجال الطيران، من الضروري كذلك وضع

استراتيجية لإدارة الموارد البشرية بغرض استبقاء هؤلاء المهنيين المدربين لضمان متانة المؤسسات الوطنية إذ أنهم، فيما عدا ذلك، سوف يسعون للحصول على وظائف أكثر جاذبية في الدول الأخرى.

٦٣- أعرب مندوب جمهورية كوريا عن تأييده للوثيقة (WP/62) (المجلس) في ضوء الزيادة الكبيرة في المتوسط العالمي للتنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة في نظام مراقبة السلامة، كما اتضح من خلال عمليات التدقيق التي يجريها نهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

٦٤- وأعرب مندوب جمهورية أفريقيا الوسطى عن تأييده للوثيقة (WP/349) للتقترح رقم (١) (الكاميرون) بشأن إعداد خارطة طريق لتطوير كفاءات الطيران.

٦٥- وأشار مندوب المملكة العربية السعودية إلى أن الأكاديمية السعودية للطيران المدني (SACA) قد أصبحت عضوًا كاملاً العضوية في برنامج ترينير المتقدم، معرباً عن دعمه للوثيقة (WP/62) (المجلس). وشدد على أن أنشطة التدريب وبناء القدرات التي يضطلع بها مكتب التدريب العالمي على الطيران المدني قد أحدثت تأثيراً إيجابياً على جميع الدول.

٦٦- وفي حين أعرب مندوب باكستان أيضاً عن تأييده للوثيقة (WP/62)، شدد على أن برنامج TRAINAI PLUS ينبغي أن ينفذ أنشطة تدريبية في جميع الدول النامية من أجل تعزيز قدرة موظفي الطيران ليهيأ.

٦٧- ولخص نائب مدير إدارة التعاون الفني المداولات قائلاً إن اللجنة التنفيذية أيدت بالإجماع أنشطة التدريب العالمي على الطيران وأقرت خطة عملها للفترة الثلاثية المقبلة، على النحو المبين في ورقة العمل (WP/62) (المجلس). كما أعربت اللجنة عن تأييدها لورقة العمل (WP/349) للتقترح رقم (١)، (الكمرون)، التي دعت إلى أن تضع الدول التي تواجه نقصاً في العاملين ذوي الكفاءة والتأهيل في مجال الطيران خارطة طريق للتدريب وبناء القدرات، وإدخال تعديلات على المرفق (د) من قرر الجمعية العمومية ٣٨-١٢، لكي يأخذ في الحسبان الحاجة إلى خارطة الطريق هذه. فضلاً عن ذلك، طلبت اللجنة التنفيذية أن تكون عمليات التقييم الخاصة ببرنامج ترينير المتقدم مرتبطة بالملحق الأول من القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو وإجازة العاملين وتدريبهم، وذلك بغية الحد من التكرار في عمليات التقييم والتدقيق. وأشار نائب مدير مكتب المساعدة الفنية إلى أن اللجنة التنفيذية رحبت باستخدام أداة تقييم الاحتياجات من التدريب لتمكين مراكز التدريب من تحديد احتياجات التدريب على نحو فعال. وأكد نائب مدير إدارة التعاون الفني أن بعض هذه التحسينات التي تم إلقاء الضوء عليها في أثناء المناقشة قد بدأت بالفعل وأن مكتب التدريب العالمي على الطيران سيقوم بتنفيذها عما قريب.

البند ٣٠ من جدول الأعمال: تعبئة الموارد

٦٨- تم النظر في هذا البند من جدول الأعمال بالتأسيس على ورقة عمل واحدة قدمها المجلس، وهي (WP/26) (تقرير عن تعبئة الموارد) فضلاً عن ورقة عمل أخرى مرتبطة بها. وأشار إلى أن ورقة العمل (WP/105) (سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني يوروكونترول) قد تمت مناقشتها في إطار البند ٢٨ من جدول الأعمال (عدم ترك أي بلد وراء الركب)، وبالتالي لن يعاد النظر فيها.

٦٩- قدمت الأمينة العامة ورقة العمل (WP/26) التي تضمنت تقريراً عن أنشطة المنظمة المتصلة بتعبئة الموارد بما في ذلك موافقة المجلس على السياسة العامة للإيكاو بشأن تعبئة الموارد التي ترمي إلى تأمين مساهمات طوعية كافية وأكثر قابلية للتوقع ومستدامة تيسر للمنظمة أداء مهمتها وتكمل موارد ميزانية البرنامج العادي للإيكاو، كما ترمي إلى مساعدة الدول في الوصول إلى الأموال لتعزيز نظم النقل الجوي لديها، الأمر الذي يفوق ما عداه أهمية. وشددت الورقة على أنه من المتوقع أن تتضاعف الحركة الجوية بحلول ٢٠٣٠، بما يفرض ضغوطاً كبيرة على الدول وقطاع الطيران لضمان امتثال أنظمة النقل الجوي في أقاليمها لمتطلبات الإيكاو. ومن شأن ذلك أن يزيد من حاجة الدول الأعضاء إلى مساعدة الإيكاو وقد لا تكفي

المساهمات الطوعية لتلبية هذه الاحتياجات. وعليه فمن الضروري لكافة أصحاب المصلحة الاعتراف بمنافع تعبئة الموارد للتنمية المستدامة لأنظمة النقل الجوي في جميع الدول الأعضاء والاستثمار فيها. وبدون توفر هذه الاستثمارات، قد تتعرض للتقويض عملية تحديث وتوسيع الهياكل الأساسية للطيران، والتنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية، فضلا عن فرصة اضطلاع الطيران بدوره كأحد محركات التنمية الاقتصادية.

٧٠- وبالتأسيس على تجربة الصناديق الإثمانية القائمة، انخرطت الإيكاو في إرساء قدرات شاملة في مجال تعبئة الموارد لتلبية الاحتياجات المتوقعة للدول الأعضاء والصناعة التي ستزداد مع تطور الطيران. ومن ناحية أخرى، تعمل الإيكاو على تمكين هذه المبادرة من خلال تعزيز الشركات القائمة والجديدة مع المانحين، وهيئات الأمم المتحدة، والمؤسسات المالية والقطاع الخاص. فتعبئة جميع الموارد المتاحة من مختلف المصادر لدعم الدول الأعضاء في الإيكاو من شأنها أن تلبى احتياجات تلك الدول المتغيرة والمتنامية. وتتمثل الإيكاو عاليا المساهمات الطوعية التي تقدمها الدول للصناديق الطوعية للمنظمة وتشجع على مواصلة تقديم تلك المساهمات. وتُدعى جمع الدول للمساهمة الطوعية في إطار هذه المبادرة، الموجهة لفائدة أسرة الإيكاو برمتها. فالتوجه الاستراتيجية للإيكاو فيما يخص تعبئة الموارد يستهدف مشاريع المساعدة المقدمة للدول والأنشطة الأخرى غير الممولة التي تتماشى مع ولاية الإيكاو وأولوياتها. واتساقا مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، يتم تقييم احتياجات الدول من التمويل وتحدد الأولويات فيما بينها لتحسين نظم النقل الجوي فيها. وتُدعى الدول لدعم تنفيذ مرافق فعالة و متماسكة لتعبئة القدرات في الإيكاو وتتيح للمنظمة التحدث بصوت واحد عند قيامها بتعبئة الموارد لدعم تحسينات الطيران المدني الدولي.

٧١- وتدعو ورقة العمل (WP/26) الجمعية العمومية للقيام بما يلي: أن تعرب عن تقديرها للدول الأعضاء والمانحين والجهات المعنية ذات الصلة على المساهمات الطوعية المقدمة؛ وأن توجه الأمانة العامة إلى تعزيز الشراكات بهدف تعبئة جميع الموارد المتاحة لتنمية الطيران المستدامة؛ وأن تحث الدول الأعضاء، والمنظمات الدولية، وقطاع الطيران، والمانحين والجهات المعنية كافة على مساعدة الدول على تعزيز نظم النقل الجوي بها والمساهمة في الصناديق الطوعية للإيكاو؛ وأن تعتمد القرار المرفق في ورقة العمل (WP/26).

٧٢- وقدم المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي، بالنيابة عن مجموعة البنك الدولي، ورقة العمل (WP/240) (مساندة تقوية النقل الجوي بالبلدان النامية). وتقدم مجموعة البنك الدولي، إدراكا منها للأثر التحفيزي للنقل الجوي على التنمية المستدامة لقطاع النقل الجوي، تمويلا لتعزيز نظم النقل الجوي في البلدان المستفيدة، الأمر الذي يدعم بدوره بلوغ أهداف التنمية المستدامة الواردة في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. وتقوم مجموعة البنك الدولي حاليا بتمويل زهاء ٣٠ مشروعا في عدد من البلدان النامية. إلا أن محفظة النقل الجوي التي تبلغ حاليا ١,٥ بليون دولار من دولارات الولايات المتحدة تعد صغيرة مقارنة بإجمالي حجم التمويل الذي تضطلع به المجموعة في كل القطاعات الذي بلغ ٢٥٠ بليون دولار في السنة المالية ٢٠١٦. ويرجع هذا الأمر بصفة أساسية إلى التصور السائد في عدد من البلدان المستفيدة بأن النقل الجوي ليس من القطاعات المساهمة في التنمية الاجتماعية - الاقتصادية. ونتيجة لذلك، لا يتم إدراج النقل الجوي في خطط التنمية الوطنية للإيكاو والدول الأعضاء في البنك الدولي، كما لم يتم إدراجه في إطار الشراكة القطرية، الذي هو بمثابة الاستراتيجية المتفق عليها بين البنك الدولي والدول المستفيدة. وتشرح الورقة كيف تتمكن الدول من الحصول على التمويل من مجموعة البنك الدولي لمشاريع تطوير مشاريع النقل الجوي لديها وكيف تعمل المجموعة مع الشركاء لتنفيذ تلك المشاريع. وتدعو ورقة العمل (WP/240) الجمعية العمومية إلى: الإقرار بأهمية رفع أولوية قطاع الطيران في خطط التنمية الوطنية للدول الأعضاء، وحث الدول الأعضاء على بحث إدراج قطاع النقل الجوي في استراتيجيات التنمية عبر إطار الشراكة القطرية لكل بلد معني مع مجموعة البنك الدولي.

٧٣- وبالنظر إلى عدم وجود تعليقات، أشار نائب مدير إدارة الرصد والمراقبة إلى أن اللجنة التنفيذية تعرب عن تقديرها للمساهمات الطوعية التي تلقتها وأوصى بأن تتخذ الجمعية العمومية الإجراء المقترح في ورقة العمل (WP/26) وأن: تدعو الأمانة العامة إلى توطيد الشراكات الهادفة إلى تعبئة الموارد لأغراض التنمية المستدامة للطيران، وتحث الدول الأعضاء، والمنظمات الدولية، وصناعة الطيران، والمانحين وجميع الجهات المعنية على أن تساعد الدول في تحسين شبكات النقل الجوي وأن تشارك في المساهمات الطوعية للإيكاو؛ وأن تعتمد قرار الجمعية العمومية الجديد بشأن تعبئة الموارد كما يرد في المرفق بهذه الورقة.

٧٤- ورحبت اللجنة التنفيذية بمحتويات ورقة العمل (WP/105) المقدمة من سلوفاكيا، نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودولها الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني واليوروكنترول، وأشارت إلى أن الموضوع قد نوقش من قبل في إطار البند ٢٨ من جدول الأعمال (مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب).

٧٥- وفضلا عن ذلك، أشارت اللجنة التنفيذية إلى الدور المحفز للنقل الجوي على نحو ما ورد في ورقة العمل (WP/240) (مجموعة البنك الدولي)، وأوصت بأن تدعو الجمعية العمومية إلى تشجيع الدول الأعضاء على أن تعترف بهذا الأثر من خلال رفع مستوى أولوية قطاع النقل الجوي في إطار خططها الإنمائية الوطنية وأن تعزز المساهمات المقدمة للطيران دعما لتحقيق أهداف التنمية المستدامة كما ترد في خطة عام ٢٠٣٠ للتنمية المستدامة. وأشارت اللجنة كذلك إلى دعم البنك الدولي للدول الأعضاء في قطاع النقل الجوي وفقا لآليات التمويل المتبعة بالبنك، وأوصت اللجنة التنفيذية الجمعية العمومية إلى دعوة الدول الأعضاء إلى أن تنتظر في إدراج قطاع النقل الجوي في استراتيجياتها الإنمائية عن طريق أطر الشراكة القطرية لكل منها مع مجموعة البنك الدولي، في حال الانطباق.

البند ٢٩ من جدول الأعمال: خطة الأمم المتحدة حتى عام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة

٧٦- تم النظر في هذا البند من جدول الأعمال استنادا إلى ورقة عمل واحدة قدمها المجلس (WP/25) (إسهام الطيران في خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ للتنمية المستدامة)، فضلا عن ورقات العمل وورقة المعلومات المرتبطة بها. وأشير إلى أنه بالنظر إلى أن ورقة العمل (WP/240) قد جرت مناقشتها في إطار بند جدول الأعمال السابق ٣٠ (تعبئة الموارد)، فلن تجري مناقشتها مجددا.

٧٧- وقدمت الأمانة العامة ورقة العمل (WP/25) التي تعرض المساهمات التي تتيحها نظم الدول للنقل الجوي المعافاة، والفعالة، والأمنة والقابلة للاستدامة المالية والسليمة بيئيا في سبيل أعمال خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، كما تتضمن تقريرا عن الأنشطة التي اضطلعت بها الإيكاو بهدف مساعدة دولها الأعضاء على تعزيز نظم النقل الجوي لديها من خلال تعبئة الآليات القائمة بغية الإسهام، من ثم، في تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة. ويدرك مجتمع الطيران أن التنمية المستدامة للنقل الجوي تمثل حافزا للترابط على الصعيد العالمي، وللتنمية الاقتصادية والاجتماعية. كما تضطلع بدور حيوي في تقديم الإغاثة الإنسانية إلى مختلف أنحاء العالم والاستجابة للأزمات في حالات الطوارئ المتعلقة بالصحة العامة. وفضلا عن ذلك، يدرك قطاع الطيران الحاجة لحماية البيئة العالمية والنظم الإيكولوجية والتصدي في الوقت ذاته لتغير المناخ.

٧٨- وأضافت الأمانة العامة أنه باعتماد خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، اعتُبر النقل الجوي لأول مرة كعامل مسير للتنمية المستدامة. ومن المسلم به لذلك أن التحسينات في هذا القطاع يجب أن تكون مرتبطة ارتباطا جوهريا بأطر التنمية العالمية، والإقليمية والوطنية، ومدمجة في صلبها. وعلى الصعيد الوطني، تم حث الدول على إدراج الطيران في خططها الإنمائية الوطنية ورفع مستوى الأولوية الممنوح له فيها. ومن الضروري دعم هذه الخطط من خلال مخططات استراتيجية للطيران المدني في إطار قطاع النقل الجوي لتحقيق النتائج المتوقعة. وتدرك الإيكاو طبيعة المساعدة التي تحتاج إليها بعض الدول لوضع مثل هذه الخطط لضمان وجود نظام نقل جوي صحي متوافق مع متطلبات الإيكاو. وعليه، تم وضع مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" كما تم وضع إستراتيجية لتعبئة الموارد لتقديم الدعم للدول في

التنفيذ الفعال لقواعد الإيكاو والإيكاو وتوصياتها الدولية، وسياساتها، وخططها وبرامجها. ومن المتوقع أن يؤدي هذا الدعم إلى إدخال تحسينات على نظم النقل الجوي للدول وفقا لما تقتضيه التنمية المستدامة للطيران المدني الدولي في المستقبل.

٧٩- وعلى المستوى الدولي، تشارك الإيكاو بنشاط في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ لكي يجري الاعتراف بالمساهمات الهامة للطيران في التنمية المستدامة وإعطائها درجة الأولوية التي تستحقها. ومن المتوقع أن تسهم هذه الجهود في دفع الدول الأعضاء إلى إدراج الطيران ضمن إطار خطط التنمية. كما تعمل الإيكاو على تسخير المحفل الذي توفره خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ لشحن الوعي لدى العديد من الشركاء بأهمية الطيران سعيا لاستقطاب الإرادة السياسية اللازمة لدعم تحسينات الطيران التي من شأنها أن تحقق فوائد التنمية المستدامة للجميع.

٨٠- وعلاوة على ذلك، تقوم الإيكاو ببناء وتعزيز الشراكات بين الدول الأعضاء، ومنظومة الأمم المتحدة، والمنظمات الدولية والإقليمية، والمؤسسات الإنمائية والمالية والمانحين، فضلا عن الصناعة. ومن شأن هذه الأنشطة أن تسهل المشاركة المكثفة للجهات الفاعلة على الصعيد العالمي لتعبئة جميع الموارد المتاحة لدعم تحسينات نظم النقل الجوي للدول بحيث يتسنى للجميع تعزيز التنمية المستدامة والاستفادة من تحسين الترابط الجوي.

٨١- وتدعو ورقة العمل (WP/25) الجمعية العمومية إلى: تشجيع الدول على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، وسياساتها، وخططها وبرامجها المتسقة مع أهداف المنظمة الاستراتيجية بهدف الإسهام تبعا لذلك في تحقيق أهداف التنمية المستدامة؛ كما تدعو إلى توجيه الإيكاو إلى تقديم المزيد من المساعدة إلى دولها الأعضاء فيما يتعلق بتعزيز نظم النقل الجوي لديها وضمان عدم ترك أي بلد وراء الركب حتى يتسنى للجميع تعزيز التنمية المستدامة والاستفادة من تحسين الربط الجوي؛ واعتماد قرار الجمعية العمومية الجديد بشأن مساهمة الطيران في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، كما يرد في رفق ورقة العمل (WP/25).

٨٢- بعد ذلك قام المراقب من منظمة خدة الملاحة الجوية المدنية (CANSO) بتقديم ورقة العمل (WP/194) مشروع لـ "أبراج الهوائيات الخلوي الطوافة في السماء" التي تعرض تحديثا بشأن مشروع لـ "لوون (Loon)؛ وهو عبارة عن شبكة من البالونات الثقيلة غير المأهولة، الغرض منها إتاحة خدمة الإنترنت للمناطق المهمشة والمحرومة من العالم كدعم مباشر للأهداف الإنمائية المستدامة رقم ٩ و ١٧. وتوضح الورقة أحدث المنجزات وخطط العمل المستقبلية، وتسعى، انطلاقا من كتاب الإيكاو إلى الدول الأعضاء (AN 13/22.1-16/42)، بتاريخ ١٧ يونيو ٢٠١٦ المعنون (High altitude operations of unmanned free balloons) إلى استقطاب المساعدة من هيئات الطيران المدني ومقدمي خدمات الملاحة الجوية. وتدعم منظمة خدة الملاحة الجوية المدنية مشروع لوون وتشجع الدول الأعضاء ومقدمي خدمات الملاحة الجوية إلى اتخاذ دور استباقي بتقديم دعمها لتلك المبادرة. وتحظى التغييرات العديدة في إدارة الحركة الجوية، التي انطوت على دخول عدد من الكيانات الجديدة في المجال الجوي، بالقبول من المنظمة ودولها الأعضاء. ويشكل برنامج لوون، الذي انضم حديثا لعضوية المنظمة، مثالا ساطعا للجيل القادم من الكيانات الجديدة التابعة للقطاع الخاص، وهو ملتزم بأن يصبح عضوا فاعلا في قطاع الطيران. ويمثل مشروع لوون امتثالا تاما لمعايير الإيكاو وإدارة الطيران الاتحادية بشأن البالونات غير المأهولة الحرة. فبالونات في هذا المشروع مزودة بنظام مصمم للعمل في الطيران والاتصالات فقط، وتعمل دون كاميرات، أو قدرات للمراقبة والتسجيل، وقد تم إطلاقها من الولايات المتحدة وتعويمها في مختلف أنحاء العالم، حسب الإذن الممنوح من الدول. وقد أطلق المشروع حتى الآن ١٠٠٠ بالون، وأكمل ٨٠٠٠٠٠ ساعة طيران قطع خلالها مسافة ٢٤ مليون كيلومترا.

٨٣- وسعيا لتحقيق هدف اتفاقية شيكاغو المتمثل في خلق وصيانة علاقات تعاون وتفاهم بين أمم وشعوب العالم من خلال الاستخدام السلمي للطيران، تدعو ورقة العمل (WP/194) الجمعية العمومية إلى: حث الدول الأعضاء على تشجيع مقدمي خدمات الملاحة الجوية لديها على معرفة المزيد عن مشروع لوون من خلال مراجعة رسالة الإيكاو AN 13/22.1 16/42 للدول الأعضاء بتاريخ ١٧ يونيو ٢٠١٦؛ ودعوة الدول الأعضاء إلى الانضمام إلى منظمة خدة الملاحة

الجوية المدنية من أجل دعم القدرة التشغيلية للمشروع عن طريق مراجعة إجراءات الدول الخاصة بهم؛ ومطالبة الدول الأعضاء بإعداد رسائل موافقة على مشروع لوون من أجل السماح لبالونات "لوون" بالتحليق الآمن في المجال الجوي للدول مما من شأنه أن يدعم تحسين خدمات الإنترنت في المناطق المحرومة من العالم؛ ومطالبة الدول الأعضاء بإبرام اتفاقيات موافقة ثنائية أو متعددة الأطراف مع الدول المجاورة ومشروع لوون للسماح لبالونات لوون بالطيران ونقل المعلومات عبر الحدود.

٨٤- وبالنيابة عن المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية (CANSO)، والاياتا، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، ومجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA)، قدم المراقب من اتحاد النقل الجوي الدولي، ورقة العمل (WP/374) المتعلقة بمساهمة الطيران في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. وشدد المتحدث على أن الأمم المتحدة، عندما وضعت الصيغة النهائية لأهداف التنمية المستدامة في ٢٠١٥، فقد حددت إطاراً يتيح للحكومات تحقيق تقدم مطرد على الصعيد العالمي لفترة الـ ١٥ سنة المقبلة، وأن الأعمال التجارية تضطلع بدور رئيسي في المساعدة لتحقيق تلك الأهداف، ويؤدي قطاع النقل الجوي والحركة دوراً لا تثنائه أي جهة أخرى. فقد حددت صناعة الطيران ١٤ هدفاً من أصل ١٧ يمكن للنقل الجوي أن يساهم فيها، على نحو ما ورد في الورقة. وصناعة الطيران ملتزمة بتعزيز عملها في هذا المجال وتحديد كيفية اضطلاع الطيران بهذا الدور. وفي هذا الصدد، أعرب المراقب من الإياتا عن غبطته بعرض تقرير فريق العمل المعني بالنقل الجوي (ATAG) الطيران: منافع تتجاوز الحدود (www.aviationbenefits.org)، الذي يستكشف دور الطيران وما يتيح من تواصل في العالم وكيف يمكن للنقل الجوي أن يدعم إطار الأمم المتحدة للتنمية المستدامة على الصعيد العالمي. وتدعو ورقة العمل المعنية الجمعية العمومية إلى: أخذ العلم بالمعلومات الواردة في التقرير الجديد الصادر عن فريق العمل المعني بالنقل الجوي - الطيران: منافع تتجاوز الحدود؛ ودعوة الدول إلى توزيع التقرير على نطاق واسع بين الزملاء في حكوماتهم والاستفادة من البيانات أينما وكلما أمكن ذلك لتبسيط الضوء على مساهمات الطيران في أهداف التنمية المستدامة؛ ودعوة الدول إلى الاعتراف بالمنافع العالمية، والإقليمية والوطنية للطيران والأخذ بها بشكل استباقي في السياسات التي تشجع على مواصلة تنمية الطيران كمحرك للمنافع الاقتصادية والاجتماعية وغيرها .

٨٥- وأشير إلى أنه تم تقديم ورقة العمل التالية: (WP/427) "تدابير تغيير المناخ لدى الإيكاو وأهداف التنمية المستدامة" التي قدمها التحالف الدولي للطيران المستدام.

٨٦- وبالإشارة إلى الإجراءات المقترحة ورقتي العمل (WP/194) (منظمة خدمات الملاحة الجوية) و(٣٧٤/) (المجلس الدولي للطيران) (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية (CANSO)، والاياتا، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBC)، ومجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA)، أشار رئيس اللجنة التنفيذية إلى أنه، وفقاً للقاعدة ٣٨ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي (الوثيقة Doc 7600) "لا يناقش أي اقتراح أو تعديل إلا إذا تمت التثنية عليه. ولا يجوز التقدم باقتراحات أو التثنية عليها إلا من جانب أعضاء وفود الدول الأعضاء فحسب".

المناقشة

٨٧- أشار مندوب بوركينا فاسو إلى أن مشروع لوون يوضح كيف أفادت خدمة الإنترنت الدول النامية في العديد من المجالات، بما في ذلك الخدمات التعليمية والصحية. وأكد أن التقرير الجديد الصادر عن فريق العمل المعني بالنقل الجوي "الطيران منافع تتجاوز الحدود" يُعد مورداً قيماً من حيث تعزيز الوعي بفوائد الطيران المدني للبشرية وتحفيز الإرادة السياسية، مشيراً إلى أنه سيكون من المفيد إتاحتها بلغات متعددة. ومن ثم دعا مندوب بوركينا فاسو للجنة التنفيذية إلى تأييد ورقتي العمل المعنيتين (WP/194) (منظمة خدمات الملاحة الجوية) و(٣٧٤/) (المجلس الدولي للمطارات) (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية (CANSO)، والاياتا، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، ومجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA).

٨٨- وفي معرض التأكيد على أن ورقة العمل (WP/374) توفر معلومات مفيدة لتغذية التفكير الجماعي بشأن قضية ذا أهمية كبيرة للطيران المدني والمجتمعات بشكل عام، أكد مندوب الأرجنتين مجددا التزام دولته بتنفيذ خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. وقال إن الأرجنتين تتفق مع الرأي القائل بأن الطيران المدني لديه إمكانات كبيرة كمحرك للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، والتي ترى أنها ستحقق ما دامت الحكومات، والهيئات الدولية مثل الإيكاو، وصناعة الطيران تتصرف وفقا للمبادئ التوجيهية للخطة. وفي هذا السياق، أكد مندوب الأرجنتين على أهمية استكشاف السبل الملائمة لتوعية قطاعات أكبر من سكان العالم بشأن المنافع التي يجلبها الطيران. وأعرب عن تقديره للمعلومات الواردة في الوثيقة (WP/374) بشأن المنافع الإقليمية للنقل الجوي وإمكانات النمو الإقليمية. وشدد مندوب الأرجنتين على أن النمو المتوخى في النقل الجوي ينبغي أن يؤدي أيضاً إلى توسيع نطاق التجارة العالمية، وتيسير وصول منتجات الدول النامية إلى الأسواق العالمية. وأشار إلى أن الطيران ينقل أكثر من ثلث التجارة العالمية من منظور القيمة، مؤكداً أن التدابير المتخذة في هذا الصدد لا ينبغي أن تشوه الأسواق العالمية بل تعزز نمو قطاع الطيران.

٨٩- في معرض الإعراب عن تأييده الكامل للوثيقة (WP/25) (المجلس) فيما يتعلق بمساهمة الطيران في خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، شدد مندوب المملكة المتحدة على أن الصلة بين التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وتنفيذ أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة الأوسع نطاقاً هي العنصر الأكثر حصافة لمبادرة الإيكاو (عدم ترك أي بلد وراء الركب). وكمثال على هذه الصلة، استشهد بقرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢٣٠٩ بشأن التهديدات التي يتعرض لها السلم والأمن الدوليان نتيجة للأعمال الإرهابية: أمن الطيران، الذي أشار إلى العلاقة بين تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بأمن الطيران ومبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب. وأكد مندوب المملكة المتحدة أن هذه الصلة لا تقل متانة عن صلة الإيكاو بالأهداف الاستراتيجية الأخرى للمنظمة، مثل السلامة والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي. وبعد أن أشار إلى أن اعتماد القرار المذكور قد أثبت أهمية تعاون الإيكاو مع منظمات الأمم المتحدة الأخرى، أكد أن المملكة المتحدة تتطلع إلى دعم هذا العمل، على نحو ما تمت الإشارة إليه خلال المنتدى الدولي الثاني للطيران المدني (IWAF2016) الذي عقد في ٢٦ سبتمبر ٢٠١٦، والذي تناول موضوع شراكات الطيران من أجل التنمية المستدامة.

٩٠- وأشار مندوب المملكة المتحدة إلى أن العدد الكبير للمنظمات التي قدمت ورقات في إطار هذا البند من جدول الأعمال يُسلط الضوء على الحاجة إلى دراسة الأدوار التي تضطلع بها صناعة الطيران والمنظمات غير الحكومية في دعم التنمية المستدامة. وضم صوته إلى صوت وفدي بوركينا فاسو والأرجنتين في الترحيب بورقة العمل (WP/374) وتأييد الإجراءات المقترحة فيها.

٩١- وأعرب مندوب الولايات المتحدة عن تأييده لورقتي العمل (WP/25) (المجلس) و(374) (المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية (CANSO)، والاياتا، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، ومجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA).

٩٢- وأشار مندوب فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) إلى أن جميع الورقات المعروضة تتماشى مع اتفاقية شيكاغو للإيكاو ومع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب، فضلا عن أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة. وفي معرض تأكيده على دعم بلاده لمشروع لوون (ورقة العمل (WP/194)، قال إنه يمكن الترتيب لعقد اجتماعات ثنائية مع منظمة خدمات الملاحة الجوية لتوفير معلومات أكثر تفصيلاً عن أهمية المشروع ونطاقه بالنسبة للمؤيدين المرتقبين من بين الدول. وبالإشارة إلى البيان الذي أدلت به الأمانة التنفيذية عند تقديمها ورقة العمل (WP/25)، أكد مندوب فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) من جديد أنه من المهم إبراز الإرادة السياسية وبناء القدرات المطلوبة لضمان تنفيذ الدول الفعال لقواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية،

وسياساتها، وخططها وبرامجها، والحاجة إلى إدراج، ورفع أولوية الطيران في خطط التنمية الوطنية للدول، باعتبار أنه يشكل أداة لتحقيق تنميتها الاجتماعية والاقتصادية. وأعرب عن تأييده للتعليقات التي أدلى بها مندوب بوركينافاسو والأرجنتين.

٩٣- وأعرب مندوب سري لانكا وغواتيمالا عن دعمهما الكامل لورقة العمل (WP/374) (المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية (CANSO)، والإياتا، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، ومجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA))، وشجع مندوب سري لانكا الأمانة على مواصلة عملها لزيادة إسهام الطيران في تحقيق أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة.

٩٤- وأيد مندوب جنوب أفريقيا والمملكة العربية السعودية ورقتي العمل (WP/25) و(WP/374). وفي حين أيد كلاهما النية المعرب عنها في ورقة العمل (WP/194) (منظمة خدمات الملاحة الجوية) فيما يتعلق بمشروع لوان، فقد شددوا على أنه رغم أهمية تشجيع مثل هذه المشاريع في سياق مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB)، إلا أنه ينبغي أن يُترك لفرادى الدول، وفقا لإجراءاتها الداخلية، حرية الخيار في أن تقرر ما إذا كانت تدعمها أم لا، وأن تحدد، في حالة الإيجاب، كيفية تنفيذها.

٩٥- وأعربت المراقبة عن اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC)، متحدثة باسم المجلس الدولي للمطارات (ACI)، عن دعم المجلس الدولي للمطارات الكامل لورقة العمل (WP/374) ((المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية (CANSO)، والإياتا، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، ومجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA)) فيما يتعلق بمساهمة الطيران في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. وأكدت على أن صناعة الطيران من أهم المساهمين في تحقيق أهداف التنمية المستدامة التابعة للأمم المتحدة، مشددة على أن استدامة قطاع المطارات تشمل الاهتمام بالتنمية الاقتصادية، والتنمية الاجتماعية، وحماية البيئة والكفاءة التشغيلية. وفي معرض تشديدها على أن لمشغلي المطارات تأثير اقتصادي مفيد على المجتمعات التي يعملون على خدمتها، أكدت أن مشغلي المطارات يخلقون بصورة مباشرة ٤٥٠ ألف وظيفة في جميع أنحاء العالم ويدعمون ٥,٥ مليون وظيفة على مستوى العالم في داخل المطارات (في متاجر التجزئة، والوكالات الحكومية والخدمات الأخرى). وتتجلى المسؤوليات الاجتماعية للمطارات أيضا من خلال عملهما الوثيق مع مجتمعاتها المحلية. وهي بهذا تقدم ممارسة تعتبر قدوة لغيرها فيما يخص المشاركة المجتمعية، على النحو الذي اعترفت به لجنة الإيكاو لحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)، التي قامت بجمع ٤٨ دراسة حالة لمطارات في جميع أنحاء العالم ونشرتها في الكتاب الدوري ٣٥١ (Community Engagement for Aviation Environmental Management) "المشاركة المجتمعية لإدارة البيئة في مجال الطيران". وإذ أكدت على أن أنشطة المطارات ذات صلة مباشرة بأهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة فيما يتعلق بحماية البيئة، شددت المراقبة من اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ على أن تخطيط المطارات، وإدارتها لانبعاثات غازات الدفيئة، والضوضاء، وجودة الهواء المحلي، والطاقة، والنفايات، والمياه، والحياة البرية، والمرونة إزاء تغير المناخ والتكيف معه تُعطي مشغلي المطارات فرصة فريدة للمساهمة في تحقيق أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة وتحسين استدامة المجتمعات التي تخدمها.

٩٦- ورحب المراقب عن التحالف الدولي للطيران المستدام بدعم الإيكاو وصناعة الطيران لأهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة على النحو المعرب عنه في ورقات العمل (WP/25) و(194) و(374). وفي معرض تعليقه على الصلات التي تربط بين أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة وسلة تدابير الإيكاو للتصدي لتغير المناخ، شدد على ضرورة أن يتم التصدي لتغير المناخ من خلال التدابير المتخذة لدعم التنمية المستدامة، مشددا على أن كلا الهدفين يجب أن ينجحا معا وإلا فسوف يفشل كلاهما معا. وأكد المراقب من التحالف أن ما تقوم به الإيكاو فيما يخص تغير المناخ هو عمل حيوي لمواصلة الطيران الدولي بالكامل مع التنمية المستدامة. وبالمثل، يجب أن تدعم تدابير التصدي لتغير المناخ أيضا التنمية المستدامة. وعلى وجه الخصوص، فإن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (MBM) الذي قُدم إلى الجمعية العمومية من

أجل اعتماده، وأي سياسات تتخذها الايكاو لتعزيز أنواع الوقود البديلة للطيران تطرح مخاطر كما تطرح فرصا للتنمية المستدامة تتجاوز قطاع الطيران. وشدد المراقب من التحالف الدولي للطيران المستدام على أنه إذا تمت الاستعانة بمعايير صارمة للأهلية، يمكن لهذه التدابير أن تشكل قوة إيجابية للتنمية المستدامة، بل ينبغي لها أن تكون كذلك وخاصة في البلدان النامية. وقال إنه يؤيد العمل المستمر الذي تقوم به حاليا لجنة حماية البيئة في مجال الطيران من أجل إعداد تلك المعايير، التي يجب أن تضمن خفضا حقيقيا للانبعاثات وأن تدعم التنمية المستدامة. وأكد المراقب أنه بعد عام ٢٠٣٥، هناك الكثير من الغموض فيما يخص مواصلة الاعتماد على سلة التدابير الحالية وحدها لتحقيق أهداف الإيكاو في مجال تغير المناخ. وعلى وجه الخصوص، فإن التوسع في أنواع الوقود البديلة قد يكون المقصود في العديد من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، بما في ذلك الهدفان ٢ و ٦ حول الغذاء والماء والأمن، والهدف ١٢ بشأن الاستهلاك والإنتاج المسؤولين والهدفان ١٤ و ١٥ بشأن التنوع البيولوجي. لذلك، يبدو أن من الضروري اتخاذ تدابير إضافية لضمان توافق إجراءات الإيكاو بشأن المناخ مع التنمية المستدامة على المدى الطويل. وفي الختام، حث المراقب الإيكاو، من خلال العمل المستمر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران، على الاعتراف بالمساهمات الإيجابية والحذر من أي ضرر محتمل قد تحدثه سلة تدابيرها للتصدي لتغير المناخ في حق الأهداف العالمية الأوسع للتنمية المستدامة.

٩٧- وأشار نائب مدير إدارة الرصد والسلامة في ختام المناقشة إلى أن اللجنة التنفيذية أحاطت علما بما تتضمنه ورقة العمل (WP/25) (المجلس) فيما يخص المساهمات الهامة التي يتيحها تنفيذ نواتج أهداف الإيكاو الاستراتيجية، ومبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب ومنتدى الطيران العالمي في إطار مساعي تحقيق خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. وأهابت الورقة بالدول أن تدرج الطيران كإحدى أولوياتها الرئيسية للتنمية الوطنية وأن ترتقي بمستوى أولوية الطيران وأن تعزز مثل هذه الخطط بمخططات رئيسية استراتيجية متينة لقطاع النقل الجوي والطيران المدني؛ وأوعزت إلى الإيكاو أن تواصل النهوض بالشراكات ومساعدة الدول في تجسيد مساهمات الطيران المدني في التنمية المستدامة. وأحاطت اللجنة علما بمختلف القضايا البيئية المرتبطة بأهداف التنمية المستدامة والتقدم المحرز في العمل الذي تقوم به لجنة الإيكاو لحماية البيئة في بلوغ أهداف خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠.

٩٨- وفيما يتعلق بورقة العمل (WP/194) (منظمة خدمات الملاحة الجوية)، أشارت اللجنة التنفيذية إلى أن مشروع لوون يدعم بصفة مباشرة هدف خطة التنمية المستدامة ٩ و ١٧ وشجعت الجمعية العمومية على تأييد روح الورقة بتوسيع نطاق تغطيتها لجميع حلول الطيران التي تمتثل للقواعد والتوصيات الدولية وتساعد في تحقيق أهداف التنمية المستدامة المتعلقة بتوفير خدمات الانترنت لمناطق العالم التي لا تتوفر فيها هذه الخدمة بالقدر الكافي.

٩٩- وأحاطت اللجنة التنفيذية علما بالمعلومات التي تضمنتها ورقة العمل (WP/374) (المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية (CANSO)، والإياتا، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، ومجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA))، وشجعت الدول على الإقرار بالمنافع العالمية، والإقليمية والوطنية للطيران من خلال تبني هذا المفهوم في الأطر والسياسات الإنمائية للنهوض بالتنمية المستدامة في قطاع الطيران بوصفه مصدرا لمنافع اقتصادية واجتماعية ومنافع أخرى متعددة.

١٠٠- وأحاطت اللجنة التنفيذية علما بورقة المعلومات (WP/427) (التحالف الدولي للطيران المستدام). وسلمت اللجنة بأن ورقتي العمل (WP/78) و (WP/140) المقدمتين، على التوالي، من المجلس واتحاد النقل الجوي الدولي في إطار البندين ٣١ و ٣٩ من جدول الأعمال، وورقتي المعلومات (WP/294) و (WP/305) المقدمتين، على التوالي، من الهند واتحاد النقل الجوي الدولي تتضمن عددا من المراجع الهامة لأهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ التي تدعم روح القرار المقترح من المجلس في ورقة العمل (WP/25).

١٠١- وفي الختام، اتفقت اللجنة، في ضوء المناقشة، على أن ترفع إلى الجلسة العامة قرار الجمعية العامة المذكور توطئة لاعتماده.

البند ٣١ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

١٠٢- تم النظر في هذا البند استناداً إلى ثلاث ورقات عمل قدمها المجلس: (WP/32) (تقرير عن إنشاء متطلبات تنظيمية لمساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم)؛ و (WP/33) (برنامج الإيكو للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران)؛ و (WP/78) (برنامج الإيكو للمساواة بين الجنسين: تعزيز مشاركة المرأة في قطاع الطيران العالمي)، بالإضافة إلى ورقات عمل وورقات معلومات متصلة بها.

مساعدة الأسر

١٠٣- قدمت الأمينة العامة ورقة العمل (WP/32)، التي تتضمن تقريراً بشأن الإجراءات المتخذة بموجب قرار الجمعية العمومية ٣٨-١ المعني بتقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم. وفي هذا القرار، رأت الجمعية العمومية أنه ينبغي للدول أن توفر حلولاً متكاملة لمعاملة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم، وحثت المجلس على إمعان النظر في وضع قواعد قياسية وتوصيات دولية لقيام الدول بإعداد تشريعات وقواعد و/أو سياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأفراد أسرههم. ومن جانبها، فقد كلفت اتفاقية مونتريال المؤرخة ٢٨/٥/١٩٩٩ الناقلين الجويين، في حالة حوادث الطائرات، بتقديم المساعدة إلى الضحايا والأشخاص المستحقين للتعويض دون إبطاء عن طريق مبالغ تُدفع مسبقاً. واعتمد المجلس توصية في إطار الملحق التاسع "التسهيلات" في ١٢/٦/٢٩١٥، لكي تضع الدول تشريعات وقواعد و/أو سياسات لتقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأعضاء أسرههم في شكل تعويضات تُدفع مسبقاً. وقد اعتمد مؤتمر مونتريال القرار رقم (٢) الذي يحث الناقلين الجويين على دفع هذه المبالغ المسبقة. واستجابة لقرار الجمعية العمومية ٣٨-١، اعتمد المجلس توصية دولية لكي تدرج في إطار الملحق التاسع - التسهيلات بشأن قيام الدول بإعداد تشريعات وقواعد وسياسات تعالج موضوع تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرههم. وتدعو ورقة العمل (WP/32) الجمعية العمومية إلى: أن تأخذ علماً بالمعلومات الواردة في الورقة؛ وأن تعتمد القرار الوارد في المرفق بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم لكي يحل محل القرار ٣٨-١.

١٠٤- وبعد ذلك قدمت مندوبة البرازيل ورقة العمل (WP/247)، التي تضمنت معلومات أساسية بشأن النظر في مسألة تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث في السنوات الأخيرة وأوضحت الإجراءات التي اتخذتها هيئة الطيران المدني في البرازيل لكفالة أن يكون جميع أصحاب المصلحة المعنيين على علم بالإجراءات الضرورية التي ينبغي اتباعها بغرض تقديم المساعدة الكافية لهؤلاء الضحايا وأسرههم. وترى البرازيل أنه يمكن إسداء خدمة أفضل للنقل الجوي عندما تقوم الدول، والناقلون الجويون، ومنظمات تقديم المساعدة وغير ذلك من مقدمي الخدمات بصورة جماعية بإذكاء الوعي بشأن أهمية البقاء على أهبة الاستعداد لمواجهة حوادث الطيران التي ينجم عنها سقوط ضحايا. والجمعية العمومية مدعوة للنظر في استحداث منتدى رسمي لتبادل الخبرات فيما بين الدول الأعضاء بشأن لوائح مساعدة الأسر من أجل المضي في تحسين القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكو.

١٠٥- وبالنيابة عن إيطاليا، وماليزيا والمكسيك، قدم مندوب إسبانيا ورقة العمل (WP/137) (التفتيح رقم (١) التي تتناول ضرورة استحداث سياسة ملائمة لدعم ضحايا حوادث الطيران وأسرههم. وشدد المندوب على أن النتائج المترتبة على وقوع الحوادث هي، قبل كل شيء، نتائج ذات طابع إنساني، ويتعين بالتالي أن يكون لدى مجتمع الطيران الدولي والدول ما يتناسب من سياسات وخطط لتقديم الدعم إلى الضحايا وأسرههم. وكما جاء في ورقة العمل (WP/32) (المجلس)، وافقت الجمعية

العمومية في دورتها الثامنة والثلاثين، بناء على اقتراح من إسبانيا ودول أخرى، على إضافة توصية دولية إلى الملحق التاسع - التسهيلات، بشأن وضع تشريعات و/ أو لوائح و/أو سياسات تتعلق بتقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم. وبناء عليه، اعتمد المجلس التوصية ٤٦ من الفصل الثامن في إطار التعديل ٢٥ على الملحق التاسع، الذي أصبح واجب التطبيق اعتباراً من ٢٥/٢/٢٠١٦. وشدد مندوب إسبانيا على أنه، رغم أهمية هذه الخطوة الأولى، إلا أن هناك حاجة لاتخاذ تدابير تتجاوز تلك التي تتضمنها ورقة العمل (WP/32). وأشار إلى أن الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات أعرب عن نفس الآراء في ورقة العمل (WP/270)، وأشاد بالاتحاد لما قام به من عمل شاق لدعم ضحايا حوادث الطيران وأسرههم.

١٠٦- وتدعو ورقة العمل (WP/137) التتقيح رقم (١) الجمعية العمومية إلى: حث الدول على اتخاذ التدابير المناسبة لتنفيذ أحكام الملحق التاسع - "التسهيلات" بشأن تقديم المساعدة للضحايا وكذلك "سياسات الإيكاو بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرههم" (Doc 9998)؛ وحث المجلس، سعياً إلى تنفيذ الدول الفعال للتوصية الواردة في الفقرة ٨-٤٦ من الملحق التاسع فيما يتعلق بما تظلم به الدول في مجال إعداد اللوائح وسن التشريعات و/أو رسم السياسات، على تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرههم، والنظر في الارتقاء بمستوى التوصية بحيث تصبح قاعدة قياسية دولية؛ وحث المجلس على النظر في إمكانية إدراج حكم، في الملحق التاسع، ينشئ توصية تتيح تزويد مشغلي الطائرات والمطارات بالخطط المناسبة لتقديم المساعدة الفعالة وفي الوقت المناسب لضحايا حوادث الطيران وأسرههم؛ والطلب من الإيكاو استعراض البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وتحديثه ليشمل أسئلة بروتوكول جديدة تتيح تيسير عمليتي تحديد مستوى تنفيذ الأحكام والسياسات بشأن تقديم المساعدة للضحايا وأسرههم ومعرفة المزيد فيما يخص التنفيذ الفعال لتلك الأحكام والسياسات، على حد سواء.

١٠٧- وقبل تقديم ورقة العمل (WP/270)، أعربت المراقبة من الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات عن تقديرها للمنظمة لاضطلاعها بالدور القيادي في الموافقة على سياسة الإيكاو بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرههم (Doc 9998) في مارس ٢٠١٣ ولاتخاذها لاحقاً الإجراءات اللازمة لتنفيذ هذه السياسة. وشددت على الحاجة إلى الاستمرار في إحراز التقدم والارتقاء بمستوى التوصية ٤٦ بالفصل الثامن للملحق التاسع بحيث تصبح قاعدة قياسية دولية على النحو الذي أوصى به في ورقة العمل (WP/270) الاتحاد الذي تمثله، فضلاً عن إيطاليا، وماليزيا، والمكسيك وإسبانيا في ورقة العمل (WP/137) التتقيح رقم (١). وشددت المراقبة على أن الدول، والمشغلين الجويين والمطارات يقع على عاتقها دور في تنفيذ سياسة الإيكاو المشار إليها، بما يتجاوز الإجراءات المنصوص عليها في قرار الجمعية العمومية ٣٨-١. وأشارت إلى أن اتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي للمطارات يؤيدان إدراج أسئلة بروتوكول بشأن المساعدة الأسرية في عمليات التدقيق التي تجرى في إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وشددت على أن ذلك من شأنه أن ينهي المسألة ويكفل التنفيذ الفعال لسياسات المساعدة الأسرية. وتدعو ورقة العمل (WP/270) الجمعية العمومية إلى: ترفيع مستوى التوصية ٨-٤٦ في الملحق التاسع من خلال اعتمادها كقاعدة قياسية دولية؛ وإدراج أسئلة بروتوكول في عمليات التدقيق التي تجري ضمن إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية؛ لإتاحة التحقق من الامتثال للتوصية ٨-٤٦ في كل دولة عضو.

١٠٨- وأكدت المراقبة من الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات أن الاستثمار في سلامة الطيران يعني أيضاً التركيز على تداعيات حوادث الطائرات على الصعيد الإنساني، التي تمكن اتحادها من المساهمة فيها بفضل ما لديه من معارف وتجارب. وحثت الجمعية، مذكرة إياها بما يزيد عن أكثر من ٦٠٠ قتيل وقتيلة سقطوا جراء حوادث الطائرات الأخيرة في ألمانيا، وإسبانيا وباكستان، فضلاً عن كافة حالات الوفاة الأخرى، على تأييد ورقة العمل (WP/270) والإجراءات المقترحة فيها.

١٠٩- كما أعربت المراقبة عن الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات عن تأييدها للوثيقة (WP/137) التتقيح رقم (١) (إسبانيا) و (WP/247) (البرازيل)، وكذلك قرار الجمعية المحدث بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرههم الذي اقترحه المجلس في (WP/32)، المتوخى أن يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٨-١.

المنافسة

١١٠- أعرب مندوب فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) عن تأييده لورقتي العمل (WP/32) (المجلس) و(137/) التفتيح رقم (١). وأعرب مجدداً عن تضامن دولته مع الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات وتأييدها لمبادراته، وأثني على الاتحاد لشجاعته، وتفانيه والتزامه بإحراز المزيد من التقدم لضمان توفير المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسره، كما أيد ورقة العمل (WP/270).

١١١- وأعرب مندوب إيطاليا عن تأييده للوثيقة (WP/32)، وعلى وجه الخصوص، مشروع قرار الجمعية العمومية الملحق به. وشدد على أنه من الضروري تقديم الدعم لضحايا حوادث الطائرات وأسره بطريقة منسقة عالمياً، من خلال اللوائح الوطنية للدول، مع مراعاة احتياجات ومشاعر الأشخاص المتأثرين بالحوادث أولاً وقبل كل شيء. وأعرب مندوب إيطاليا عن اعتقاده الراسخ بأنه يجب أن يكون لدى مجتمع الطيران الدولي والدول سياسات ملائمة وتخطيط مناسب لدعم الضحايا وأسره، كما هو موضح في الوثيقة (WP/137) التفتيح رقم (١).

١١٢- وأشار مندوب الولايات المتحدة إلى أنه منذ عام ١٩٩٦، وفي أعقاب وقوع بعض حوادث النقل الجوي في الولايات المتحدة، استحدثت القانون الأمريكي نصاً يقضي بتوفير المساعدة الأسرية. وعلى مدى ٢٠ عاماً، شهدت الولايات المتحدة اهتماماً متزايداً بمسألة تقديم المساعدة المناسبة للناجين ولأسر المتعرضين لحوادث الطيران. ولذلك أعرب مندوب الولايات المتحدة عن دعمه لورقات العمل (WP/32)، و(137/) التفتيح رقم (١)، و(270/).

١١٣- وبالإشارة إلى الوثيقة (WP/137) التفتيح رقم (١)، (إيطاليا وماليزيا، والمكسيك وإسبانيا) والوثيقة (WP/270) (الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات)، وافق مندوب المملكة المتحدة على ما ذكره المتحدثان السابقان من أن من واجب الإيكاو والدول الأعضاء فيها بذل كل ما في وسعهم للوقوف إلى جانب ضحايا حوادث الطائرات وأسره ممن تأثروا بمثل هذه الأحداث المؤلمة ورعايتهم خلال التحقيقات، الأمر الذي قد يكون مزعجاً ومكدرًا بالنسبة لهم. وعلى وجه الخصوص، شجع الدول على تبادل ما لديها من خبرات في هذه المسائل لتمكين غيرها من تحسين ممارساتها، على النحو المقترح في الوثيقة (WP/247) (البرازيل)، لكي ينبثق بعض الخير من تلك الأحداث الرهيبة.

١١٤- وأشار مندوب المملكة المتحدة إلى أن دولته مستعدة للمساعدة في هذا الصدد، معرباً عن دعمه الكامل للفقرة (أ) من الموجز التنفيذي لورقة العمل (WP/137) التفتيح رقم (١)، بشأن حث الدول على اتخاذ التدابير المناسبة لتنفيذ بند تيسير تقديم المساعدة لضحايا في الملحق التاسع - التسهيلات، وكذلك سياسة الإيكاو بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسره (Doc 9998). وفيما يتعلق بفقرتي الإجراءات (ب) و(ج)، اعتبر أنه من السابق لأوانه ترفيع التوصية رقم ٨-٤٦ بالملحق التاسع إلى قاعدة قياسية دولية واستحداث توصية جديدة. وبما أن التوصية ٨-٤٦ لم يتم إدراجها إلا مؤخراً في الملحق التاسع، فقد رأى مندوب المملكة المتحدة أنه قد يكون من الأفضل الانتظار لبعض الوقت حتى تتمكن الإيكاو من مراجعة فعاليتها بدقة وتحديد ما إذا كانت هناك أي تحسينات مطلوبة عليها. أما فيما يتعلق بفقرة الإجراءات (ج)، ففي حين وافق على ضرورة قيام المطارات ومشغلي الطائرات بوضع خطط لتقديم المساعدة لضحايا الحوادث وأسره، إلا أنه اقترح إحالة مسألة استحداث توصية مرتبطة بالملحق التاسع إلى فريق خبراء التسهيلات (FALP) لإخضاعها لمراجعة متعمقة قبل أن ينظر فيها المجلس.

١١٥- وفيما يتعلق بالإجراء (د) الوارد في ورقة العمل (WP/137) التفتيح رقم (١)، أعرب مندوب المملكة المتحدة عن تفضيله النظر في ضرورة إدراج سؤال بروتوكول جديد في البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية يتعلق بمستوى تنفيذ الأحكام والسياسات المتعلقة بتقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسره كجزء من العمل الجاري حالياً بشأن السؤال الأوسع حول كيفية تدقيق المعايير الدولية غير المتعلقة بالأمن في الملحق التاسع، وما إذا كان ذلك سيحدث في المستقبل. وأشار، في هذا الصدد، إلى أنه قد تم اختبار نهج ينطوي على استخدام قائمة مراجعة الامتثال للسؤال الأخير في وقت سابق من عام ٢٠١٦.

١١٦- وأيد مندوب لبنان ورقات العمل (WP/32)، (137) /التتقيح رقم (١)، و(247) و(270). وبالإشارة إلى مشروع قرار الجمعية المرفق بورقة العمل (WP/32)، الذي سيحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٨-١، أعرب عن تأييده بشكل خاص لإدراج بند جديد في الديباجة يحمل الرقم ٦ بشأن المادة ٢٨ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ والقرار رقم ٢ الذي اعتمده مؤتمر مونتريال، ومادة جديدة في الديباجة تحمل الرقم ١٥ بشأن إدراج بند في الملحق التاسع في عام ٢٠١٥ يقضي بأن تقوم الدول بوضع تشريعات ولوائح و/ أو سياسات تدعم تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم. وقال مندوب لبنان إن دولته فخورة بمشاركتها في صياغة اتفاقية مونتريال المذكورة، والتي ما فتئت تحظى بقبول دولي، حيث أنها تهدف إلى تلبية الاحتياجات الاقتصادية الفورية لضحايا الطائرات وأسرههم من خلال تسديد مبالغ تدفعها شركات النقل الجوي المعنية مسبقاً ودون تأخير.

١١٧- وفي معرض تلخيص المناقشة، أشار نائب مدير إدارة سلامة الطيران إلى أن اللجنة التنفيذية تقدر تقديراً عالياً جهود المجلس في اعتماد التوصية ٨-٤٦ بالملحق التاسع المتعلقة بقيام الدول بوضع تشريعات ولوائح و/ أو سياسات لدعم ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم. ووافق على رفع توصية للجلسة العامة لكي تعتمد القرار الجديد للجمعية العمومية بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم الذي اقترحه المجلس في ورقة العمل (WP/32)، والذي سيحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٨-١.

١١٨- وفيما يتعلق بورقة العمل (WP/247) (البرازيل)، أشارت اللجنة التنفيذية إلى أن أولى القواعد والتوصيات الدولية التي تتناول قيام الدول بوضع تشريعات ولوائح و/ أو سياسات تقضي بتقديم هذه المساعدة قد أدرجت في الملحق التاسع في ٢٥ فبراير ٢٠١٦، ووافقت على رفع توصية للجلسة العامة بدعوة المجلس إلى النظر في عقد اجتماع عالمي للإيكاو بشأن المساعدة الأسرية بعد عام ٢٠١٩، حينما تكون الدول قد حصلت على خبرة كافية بشأن هذا الموضوع.

١١٩- وفيما يتعلق بورقة العمل (WP/137) التتقيح رقم (١) (إيطاليا، وماليزيا، والمكسيك وإسبانيا)، رحبت اللجنة التنفيذية بالمبادرات الجديرة بالثناء التي اتخذها المجلس في السنوات الأخيرة، بما في ذلك اعتماد توصية الملحق التاسع ٨-٤٦، ومن المشجع أن المعاناة التي يعاني منها ضحايا حوادث الطيران وأسرههم يمكن تخفيفها أكثر من خلال تنفيذ خطط المساعدة الأسرية المناسبة من قبل مشغلي الطائرات والمطارات، على النحو الموصى به من قبل سياسة الإيكاو بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم (Doc 9998).

١٢٠- وبالإشارة إلى الوثيقة (WP/270) (الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات)، توافق اللجنة التنفيذية على أن سياسة الإيكاو بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم (Doc 9998)، ولبيل تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم (Doc 9973)، فضلا عن إدراج التوصية ٨-٤٦ في الملحق التاسع في ٢٥ فبراير ٢٠١٦، قد رفعت بشكل كبير المستوى العالمي للمساعدة المقدمة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم. وأشارت إلى أن أسئلة البروتوكول ذات الصلة قد أدرجت في التعديل المدخل على أسئلة البروتوكول الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (الذي يسري مفعوله في يناير ٢٠١٧)، توافق اللجنة التنفيذية على رفع توصية للجلسة العامة بدعوة المجلس إلى مواصلة النظر في الاقتراح الرامي إلى ترفيع التوصية رقم ٨-٤٦ بالملحق التاسع إلى قاعدة دولية بالإضافة إلى وضع توصية تتعلق بالتنفيذ السليم لخطة المساعدة الأسرية من قبل مشغلي الطائرات ومشغلي المطارات، وذلك بعد مراجعة نتائج عمليات التدقيق التي يجريها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

١٢١- ووافقت اللجنة التنفيذية على إرجاء عرض الورقات المتعلقة بالأمراض المعدية وتطهير الطائرات، والجيل التالي من المهنيين العاملين في مجال الطيران، وبرنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين إلى الاجتماع القادم، عندما تكون جميع القضايا السياسية الرفيعة المستوى المذكورة قد تمت مناقشتها.

١٢٢- رفعت الجلسة في الساعة ١٧،٢٠.

محضر الجلسة الثامنة

(الأثنين، ٣ أكتوبر ٢٠١٦ الساعة ٩,٠٠)

المواضيع التي نوقشت

- البند ٣١ من جدول الأعمال:
- المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية
- الأمراض المعدية وتطهير الطائرات
- ورقة مقدمة من الولايات المتحدة
- الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران
- برنامج الإيكاو للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران
- ورقة مقدمة الجمهورية الدومينيكية
- برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين: تعزيز مشاركة المرأة في قطاع الطيران العالمي
- برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين: تعزيز مشاركة المرأة في قطاع الطيران العالمي
- ورقة معلومات مقدمة من الجمهورية الدومينيكية
- ورقة معلومات مقدمة من الإمارات العربية المتحدة
- ورقة معلومات مقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية
- ورقة معلومات مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي
- إدارة الموارد البشرية
- البند ٢٤ من جدول الأعمال:
- إدارة الموارد البشرية
- ورقة معلومات مقدمة من الصين
- الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الإيكاو
- البند ٢٥ من جدول الأعمال:
- الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الإيكاو
- تعدد اللغات في الإيكاو
- البند ٢٦ من جدول الأعمال:
- تعدد اللغات في الإيكاو
- ورقة مقدمة من كولومبيا، بالنيابة عن الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية
- ورقة مقدمة من الاتحاد الروسي

- البند ٢٧ من جدول الأعمال: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها
- زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها
 - معالجة المستوى المنخفض لاستجابة الدول الأعضاء لكتب المنظمة
 - ورقة مقدمة من كوبا
 - ورقة مقدمة من الولايات المتحدة
 - ورقة معلومات مقدمة من الإمارات العربية المتحدة
 - اجتماعات المجلس الاستراتيجية المعقودة خارج الموقع كآلية لتعزيز كفاءة الإيكاو وفعاليتها
 - ورقة مقدمة من مجموعة (ABIS)، ومجموعة التناوب لأوروبا الوسطى، وشيلي ووفد دول الشمال الأوربي في الإيكاو (نورديكوا)
 - ورقة معلومات مقدمة من لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة

موجز المناقشات

البند ٣١ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

١- استأنفت اللجنة اجتماعها السابع (EX/7) وأكملت النظر في البند ٣١ من جدول الأعمال، مبتدئة بمسألة الأمراض المعدية وتطهير الطائرات.

الأمراض المعدية وتطهير الطائرات

٢- قدم مندوب الولايات المتحدة ورقة العمل (WP/84) (الحاجة إلى إعداد إرشادات تقييم المخاطر ومعايير مستندة إلى الأداء بشأن تطهير الطائرات من الحشرات)، التي تلقي الضوء على حاجة الإيكاو إلى العمل مع منظمة الصحة العالمية لوضع نهج تنظيمي قائم على الأداء ومراع للمخاطر إزاء التطهير غير الكيميائي والكيميائي للطائرات. ويتيح النهج المكون من ثلاثة عناصر لمكافحة انتشار الناقلات الحاملة للأوبئة في الطيران المدني استخدام معايير متفق عليها تستند إلى الأداء بشأن وسائل التطهير الكيميائية وغير الكيميائية على السواء؛ وتقديم إرشادات محددة من جانب منظمة الصحة العالمية بشأن نموذج لتقييم المخاطر مستند إلى أسس علمية لكي تستخدمه الدول في تحديد ما إذا كانت تحتاج إلى تطهير الطائرات من الحشرات؛ وتوفير سبل فعالة لتبادل المعلومات بشأن مكافحة ناقلات الأمراض والوضع في المطارات الدولية. ويتضمن المرفق بالورقة مشروع قرار بشأن المعايير القائمة على الأداء ومادة إرشادية عن تطهير الطائرات وتدابير مكافحة الحشرات الناقلة للأمراض، لكي يحل محل القرار ٣٧-١٤ للجمعية العمومية (التطهير غير الكيميائي لمقصورة الركاب ومقصورة القيادة في الرحلات العالمية).

المناقشة

٣- أعربت مندوبية السويد عن تأييدها للإجراءات المقترحة ومشروع القرار الوارد في ورقة العمل (WP/84)، وأكدت على الحاجة إلى تقييم كفاءة الطرق غير الكيميائية في تطهير الطائرات نظراً لاحتمال عدم فعالية بعض المواد

الكيميائية، والقيود التي تفرضها بعض الدول على استخدام الهباء الجوي (الأيروسول)، فضلا عن المخاوف المحتملة المتصلة بالصحة العامة. ورحبت المندوبة أيضا بسجل مراقبة مكافحة ناقلات الأمراض في الإيكاو الذي سيفيد الدول في اتخاذ قرارات مستنيرة فيما يتعلق بالتدابير الوقائية ضد الأمراض المنقولة بواسطة النواقل وتحسين النظام الوقائي على الصعيد الدولي.

٤- وأعرب المراقب عن الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) عن تأييده وتقديره لما جاء في ورقة العمل (WP/84)، وسلط الضوء على الاستخدام الفعال للطرق البديلة غير الكيميائية للتطهير كحل للمشاكل التي يثيرها استخدام المبيدات الحشرية.

٥- وأبلغ نائب المدير لشؤون السلامة الجوية اللجنة أن الأمانة قد بدأت الأعمال المتعلقة بمعايير الأداء لاختبارات التطهير غير الكيميائي. وقامت بتطوير مسودة أولية لنموذج تقييم المخاطر ليتم استخدامه من طرف الدول لتحديد مدى حاجتها لتطهير الطائرات، وسيجري تطويرها بالتعاون مع منظمة الصحة العالمية في إطار الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في الطيران المدني (CAPSCA). وإلى جانب ذلك، فإن سجل مكافحة ناقلات الأمراض متاح على الموقع الإلكتروني للإيكاو المفتوح للجمهور لتسهيل تبادل المعلومات بشأن التدابير السارية في المطارات العالمية. وتم إبلاغ اللجنة كذلك بأنه سوف يتواصل استخدام التطهير الكيميائي في عمليات الشحن الجوي للبضائع.

٦- وفي ضوء المناقشة وافقت اللجنة على التوصية بأن تعتمد الجمعية العمومية مشروع القرار المعني بالمعايير القائمة على الأداء والمواد الإرشادية عن تطهير الطائرات وتدابير مكافحة ناقلات الأمراض كما ترد في المرفق بورقة العمل (WP/84).

الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران

٧- قدمت الأمانة العامة ورقة العمل (WP/33) التي تعرض لمحة عامة عن ما أجري من عمل في إطار برنامج الإيكاو للجيل القادم من المهنيين في مجال الطيران. فقد طورت الإيكاو مبادرة الجيل القادم من مهنيي الطيران، اعترافا منها بأهميتها، لتصبح برنامجا وأدرجت أهدافه في خطة أعمال الإيكاو، والخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية. إلا أن نجاح البرنامج يبقى رهينا بما يتلقاه من دعم من جانب الدول والمنظمات الدولية والصناعة والدوائر الأكاديمية. وتحقيقا لهذا الغرض، دعيت الجمعية إلى اعتماد مشروع القرار المقترح في المرفق بورقة العمل الذي يروج لأنشطة البرنامج ويشجع على دعمه لضمان توفر ما يكفي من مهنيي الطيران ذوي التأهيل والكفاءة لتشغيل وإدارة وصيانة النظام المقبل للنقل الجوي الدولي.

٨- وقدم ممثل الجمهورية الدومينيكية ورقة العمل (WP/329) (اقتراح لتنفيذ خطة لتعزيز الوظائف في مجال الطيران كجزء من برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران)، التي أبرزت دولته من خلالها الحاجة إلى التدريب المناسب لتلبية الحاجة المستقبلية لمهنيي طيران من ذوي الكفاءة العالية؛ واقترحت تحليل وتصميم خطة عمل تدعمها الإيكاو من خلال فرقة العمل المعنية بالجيل القادم من مهنيي الطيران ومشاركة مراكز التدريب الأعضاء في برنامج تدريب المتقدم، لكي تستخدمها الدول كنموذج لوضع استراتيجيات لربط هيئات الطيران المدني بالمؤسسات التعليمية التي تكفل بناء قدرات مهنيي الطيران.

٩- وتمت الإشارة إلى أن هناك ورقتين تم تقديمهما: ورقة العمل (WP/458) (*Aportes de la República Dominicana a las iniciativas NCLB y NGAP en materia de formación de personal y asistencia a los Estados de la region*) "مساهمات الجمهورية الدومينيكية المقدمة لمبادرتي عدم ترك بلد وراء الركب والجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران فيما يتصل بتأهيل الموظفين ومساعدة دول المنطقة"، التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية؛ وورقة العمل (WP/457) (*التعاون الدولي للإمارات العربية المتحدة*) التي قدمتها الإمارات العربية المتحدة.

المناقشة

- ١٠- وفي معرض الإعراب عن تأييده لورقة العمل (WP/33)، أكد مندوب باكستان أن مبادرة الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران توفر أفضل النهج لتلبية الطلبات المتوقعة لمهنيي الطيران ذوي المهارات العالية. وشدد على رغبة باكستان في المساهمة في البرنامج من خلال تقديم موارد بشرية.
- ١١- وشدد مندوب إثيوبيا على الحاجة الملحة للمساعدة التي تقدمها الإيكاو في تطوير وتوسيع مراكز تدريب الطيران، لا سيما في الدول النامية، من أجل تلبية الاحتياجات التدريبية. ولدى الإعراب عن تقديره لجهود الإيكاو للتصدي لهذا التحدي الخطير بإدماج برنامج الجيل القادم للمهنيين العاملين في مجال الطيران في خطة أعمال المنظمة، أيد ورقة العمل (WP/33) ومشروع القرار المرتبط بها.
- ١٢- وهنأت مندوبة إسبانيا الجمهورية الدومينيكية على مبادرتها (WP/329)، معربة عن تأييدها لخطة الأعمال التي اقترحتها، ومبادراتها بشأن فرقة العمل المعنية ببرنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران ومشاركتها في برنامج تدريب المتقدم. وأكدت المندوبة على الحاجة إلى أن تشمل خطة العمل ليس فقط مواد الطيران الموجودة حالياً بل أيضاً المواد الجديدة والناشئة في هذا المجال، مثل تحليل البيانات، وأن ترتبط بالمقترحات ذات الصلة المقدمة من الاتحاد الأوروبي، واللجنة الأوروبية للطيران المدني وبيروكوتنترول في الورقات الأخرى، مثل (WP/105) (موجهة تحديات بناء القدرات).
- ١٣- وفي معرض الإعراب عن تأييده القوي للإجراءات التي اقترحتها الجمهورية الدومينيكية في الوثيقة (WP/329)، وكذلك الآراء التي أعرب عنها مندوب إسبانيا، شدد مندوب فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) على أهمية الترويج للمهن الجديدة في مجال الطيران التي لا تتصل بالضرورة بالمجال الفني رغم أنها مطلوبة أيضاً لتطوير الطيران الآمن والمنظم. واستشهد، كأمثلة على ذلك، بمحامي الطيران وخبراء إحصاءات الطيران واقتصادياته.
- ١٤- وأكد مندوب ماليزيا، في معرض إشارته إلى تأييد دولته الكامل للإجراءات المقترحة في الوثيقة (WP/33) ومشروع القرار المصاحب، أن دولته ستواصل تقديم المساعدة لبناء القدرات للدول من خلال برنامج التعاون الفني الخاص بها.
- ١٥- كما أيد مندوب جمهورية كوريا بشكل كامل أيضاً ورقة العمل (WP/33)، مؤكداً على الحاجة إلى معالجة النقص الوشيك في الطيارين من خلال برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران.
- ١٦- وبالنظر إلى عدم وجود أي تعليقات أخرى، وافقت اللجنة على التوصية بأن تدعى الجمعية إلى اتخاذ الإجراءات المقترحة في الملخص التنفيذي لـ (WP/33)، على النحو التالي: (أ) ن تحيط علماً بالتطورات في برنامج الإيكاو للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران؛ (ب) أن تشجع الدول، والمنظمات الدولية، وقطاع الطيران، والأوساط الأكاديمية وشبكة برنامج تدريب المتقدم على المشاركة في البرنامج ومساندة الإيكاو من خلال تقديم موارد (بشرية، ومالية وبيانات) لدعم برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران؛ (ج) أن تكلف الأمانة العامة بتحديث *التنبؤات العالمية والإقليمية للسنوات العشرين المقبلة* (الوثيقة ٩٩٥٦)، في ضوء المساواة بين الجنسين، وجعل الوثيقة في متناول الجميع بسهولة؛ (د) أن تعتمد قرار الجمعية العمومية المقترح في المرفق بهذه الورقة.
- ١٧- كما أحاطت اللجنة علماً بورقة العمل (WP/329) وبضرورة توفير موارد مالية وبشرية إضافية للاضطلاع بالإجراءات المقترحة.

برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين: تعزيز مشاركة المرأة في قطاع الطيران العالمي

- ١٨- قدمت الأمانة العامة ورقة العمل (WP/78) التي يقترح فيها المجلس إنشاء برنامج خاص بالمنظمة للمساواة بين الجنسين بالتأسيس على الإنجازات التي تحققت في السابق. وتأخذ هذه المبادرة في الحسبان التطورات العالمية التي حدثت

مؤخراً في مجال الجنسانية، من شاكلة الهدف (٥) من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة وهو المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة، التي تحت الإيكاو والدول إلى العمل بنشاط لإنشاء إطار يعمل على شحذ الوعي بشأن المسألة وتكثيف الجهود لتعزيز المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة في الإيكاو وقطاع الطيران العالمي. ويرد كمرفق بهذه الورقة - المرفق (أ) - قرار معزز بعد وضع اللمسات النهائية عليه لكي يحل محل القرار ٣٦-٢٧ (المساواة بين الجنسين).

١٩- وأشارت اللجنة إلى أن ورقتي العمل التاليتين قد تم تقديمهما في إطار هذا البند: ورقة العمل (WP/410) (الامتثال للقواعد القياسية ٥-٢٦ إلى ٥-٢٩ بالفصل ٥ من الملحق التاسع) التي قدمتها الولايات المتحدة؛ وورقة العمل (WP/305) (منع الاتجار بالحياة البرية عبر الطيران التجاري) التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي.

المنافشة

٢٠- أعرب مندوب الأرجنتين عن دعمه القوي للوثيقة (WP/78)، وهنأ الإيكاو على مبادرتها التي استهدفت، في جملة أمور، زيادة النسبة المئوية للنساء المهنيات في قطاع الطيران العام والخاص. وفي معرض تأكيده على أهمية قيام الأمانة برصد التقدم المحرز في مجال المساواة بين الجنسين على جميع المستويات في الإيكاو، ودولها الأعضاء والصناعة، شدد المندوب على الحاجة إلى اتخاذ التدابير التالية: تشجيع الدول الأعضاء على اختيار النساء لتمثيلها في هيئات الإيكاو الإدارية والفنية بالاستناد إلى مؤهلاتهن وخبرتهن الفنية والسياساتية؛ وتحسين جمع البيانات من الدول الأعضاء والصناعة حول القضايا الجنسانية في مجال الطيران ووضع مؤشرات الأداء الرئيسية لنوع الجنس بناء على الإحصاءات المقدمة؛ وتنظيم وتيسير دورات تدريبية للنساء عن طريق إعطائهن منحة دراسية مصممة لهذا الهدف. وأكد مندوب الأرجنتين أن الإيكاو، من خلال مساهمتها في تحقيق الهدف ٥ من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، عبر برنامج المساواة بين الجنسين، ستسجح في تحقيق مبدأ "عدم ترك أي امرأة وراء الركب".

٢١- وفي معرض الإعراب عن دعمها، هي أيضاً، للبرنامج المقترح، شددت مندوبة النرويج على أن المساواة بين الجنسين تشكل إحدى الدعائم التي بُني عليها المجتمع الحديث مؤكدة أن ذلك ينطبق أيضاً على قطاع الطيران بنفس القدر.

٢٢- وأشارت مندوبة بولندا إلى أنها كانت من بين ممثلي المجلس الذين صاغوا القرار المقترح، وأعربت عن تأييدها له مؤكدة أنه يمكن أن يحظى بتأييد الجميع لأن هدفه هو تحقيق الهدف ٥ من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة وزيادة الزخم الذي تولد بفضل الإجراءات السابقة التي اتخذتها الإيكاو فيما يتعلق بتمكين المرأة والمساواة بين الجنسين.

٢٣- وأعرب مندوب السويد عن تقديره البالغ لعمل الإيكاو في هذا الموضوع ودعمه الكامل للإجراءات المقترحة في الوثيقة (WP/78)، وكذلك التعليقات التي أدلى بها مندوب الأرجنتين، وأكد أن الاستفادة من الإمكانيات الكاملة للمرأة في إنجاز مهامها والتصدي للتحديات المستقبلية من شأنه أن يجعل أي منظمة أكثر كفاءة ونجاحاً. وأشار إلى الإجراءات والمبادرات الاستباقية التي يجري اتخاذها لجذب النساء إلى قطاع الطيران على المستويين الوطني والإقليمي، مؤكداً أنه من الضروري أن تفعل الإيكاو نفس الشيء ليس فقط من خلال تعزيز فرص مشاركة المرأة في أعمالها، بل أيضاً من خلال زيادة عدد النساء المؤهلات المتقدمات لشغل وظائف الإيكاو.

٢٤- وهنأ مندوب فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) ممثلي المجلس من أستراليا، والبرتغال، واليابان، والإمارات العربية المتحدة، ونيكاراغوا، وكينيا، وعلى وجه الخصوص، بولندا، على إعداد مشروع القرار المذكور بشأن برنامج المساواة بين الجنسين الذي وضعت منظمة الطيران المدني الدولي والدفع قدماً بتلك المبادرة. وأعرب عن تأييده القوي للإجراءات المقترحة في الوثيقة (WP/78)، مؤكداً على ضرورة التزام الجميع بتحقيق الأهداف المنصوص عليها في القرار المذكور. وسلط مندوب فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) الضوء في هذا الصدد على قيام حكومته بإنشاء وزارة للمرأة والمساواة بين الجنسين.

٢٥- وأشار مندوب السلفادور إلى أن دولته قد اتخذت المساواة بين الجنسين كسياسة لها في قطاع الطيران المدني، وهذا المجلس على اقتراحه الرامي إلى إنشاء برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين وأعرب عن تأييده للبرنامج، معرباً عن أمله في أن تسعى الدول الأعضاء الأخرى إلى تحقيق تلك المبادرة.

٢٦- ولفت مندوب نيكاراغوا الانتباه إلى ضرورة ربط ورقة العمل (WP/78) بالورقة (WP/74) (إدارة الموارد البشرية) التي قدمها المجلس في إطار البند ٢٤ من جدول الأعمال، لضمان مشاركة الرجل والمرأة على قدم المساواة في قطاع الطيران.

٢٧- وفي معرض الإعراب عن تأييدها للورقة (WP/78)، أكدت مندوبية بيرو أن إرساء برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين ورصد تنفيذه في الإيكاو، والدول الأعضاء والصناعة تشكل تدابير ناجعة جداً في تعزيز أهمية المساواة بين الجنسين في جميع جوانب قطاع الطيران. وشددت على اتباع بيرو، في مجال السياسات العامة، مبدأ المساواة بين الجنسين والقضاء على التمييز.

٢٨- وانطلاقاً من الإدراك بأن هناك نقصاً حاداً في المهارات في بعض التخصصات الفنية للطيران في السنوات القادمة نظراً للنمو المتوقع في الطيران، مقترناً بمعدل تقاعد عال جداً، رحب مندوب المملكة المتحدة بورقة العمل (WP/78). وبعد أن أشار إلى أن نسبة النساء من بين الطيارين في العالم لا تتجاوز ٠,٦ في المائة، أكد أن من واجب جميع الدول العمل على تصحيح هذا الوضع. وأشار مندوب المملكة المتحدة في هذا الصدد إلى أن دولته قد أيدت قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم A/RES/69/151 المتعلق بالمساواة بين الجنسين كما أيدت خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. وفي حين أن المملكة المتحدة تؤيد بشدة برنامج المساواة بين الجنسين الذي وضعت الإيكاو، فهي تقر بأن حالة المساواة بين الجنسين داخل المنظمة ما هي إلا انعكاس إلى حد كبير للحالة الموجودة داخل الدول التي تزود الإيكاو بالعاملين من ذوي المواهب. وشدد المندوب على أنه من الضروري للدول والشركاء في الصناعة بذل جهود متضافرة لتوظيف النساء ضمن القوة العاملة في مجال الطيران واتخاذ ما يلزم من تدابير لاستبقائهن، مؤكداً أنه من الضروري بناء قوة عاملة تتسم بالكفاءة والمرونة لتأمين النمو الآمن للطيران. ومن هذا المنطلق، أيد مندوب المملكة المتحدة النقاط التي أثارها مندوب الأرجنتين في هذا الصدد. واعتبر المندوب أن أحد الجوانب المفيدة بوجه خاص في برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين يتمثل في تبادل أفضل الممارسات المتبعة لدى الدول والصناعة من أجل اجتذاب النساء وتعيينهن والاحتفاظ بهن في التخصصات الفنية في مجال الطيران بهدف سد كلا الفجوتين: فجوة المساواة بين الجنسين. وفجوة المهارات في مجال الطيران.

٢٩- وعلى نفس المنوال، أعلنت مندوبية النمسا عن دعمها الكامل للإجراءات المقترحة ولمشروع القرار. وإذ وافقت على جدوى تبادل أفضل الممارسات بشأن المساواة بين الجنسين، اقترحت، لتحقيق هذا الغرض، الاستعانة بمنبر تبادل بيانات القوى العاملة المتوخى. وأكدت مندوب النمسا على أهمية وجود القدوة الصالحة في تناول القضايا الجنسانية، معربة عن ثققتها في أن الإيكاو، بفضل وجود امرأة كأمينة عامة لها، ستحقق أهدافها. وأيدت المداخلات التي أدلى بها جميع المتحدثين السابقين، ولا سيما مندوب الأرجنتين.

٣٠- وفي معرض الإعراب عن تأييده للورقة، أشار مندوب المملكة العربية السعودية إلى أنه يعتبر أن المساواة بين الجنسين هدف قابل للتحقيق لأنه جزء من العدالة الاجتماعية. وفي معرض إبرازه للحاجة إلى خبراء مهرة، شدد على أنه إذا تمت تلبية هذا الشرط، فيمكن تحقيق المساواة بين الجنسين.

٣١- وشاطر مندوب السودان وجهة النظر تلك، مشدداً على أهمية اتباع نهج قائم على الكفاءة لتعيين الموظفين، بدلاً من مجرد زيادة عدد المناصب التي تشغلها النساء.

٣٢- في معرض الإعراب عن دعمه الكامل للورقة (WP/78)، أشار مندوب جنوب أفريقيا إلى أن دولته استفادت من قيادة المرأة، لا سيما في قطاع الطيران، حيث تشغل النساء حالياً فيها وظائف وزيرة النقل، وناطقة وزيرة النقل ومديرة

الطيران المدني. وبعد أن أعاد إلى الأذهان التعليقات التي أدلى بها مندوب المملكة المتحدة، دعا مندوب جنوب أفريقيا الإيكاو والدول الأعضاء فيها إلى اتخاذ خطوات ملموسة لضمان معالجة الاختلافات العديدة المتبقية وتحقيق المساواة بين الجنسين.

٣٣- وشكرت مندوبية بلجيكا الإيكاو على جميع الجهود التي تبذلها لتعزيز المساواة بين الجنسين، معربة عن دعمها الكامل للورقة (WP/78). وأيدت الآراء التي أعرب عنها مندوب الأرجنتين وجميع المتحدثين الآخرين، مؤكدة مجدداً على أهمية تبادل أفضل الممارسات والنماذج.

٣٤- وأيد مندوبو موناكو، ونيجيريا، وباراغواي، وسري لانكا، وتركيا وسوازيلاند ورقة العمل (WP/78)، وأكد مندوب سوازيلاند على أهمية الترويج لمهن الطيران في أوساط الفتيات منذ بداية مراحل التعليم.

٣٥- وبالمثل، قدم المراقب من الاتحاد الدولي للنقل الجوي تأكيداً كاملاً على تقديم الدعم الكامل للورقة (WP/78)، مؤكداً على أن مسؤولية تحقيق المساواة بين الجنسين في قطاع الطيران العالمي تقع على عاتق الجميع.

٣٦- وشكرت الأمانة العامة جميع المتحدثين على دعمهم الكامل للمساواة بين الجنسين وتمكين المرأة، ووافقت على أنه بالعمل معاً لتعزيز المساواة بين الجنسين ومشاركة المرأة في قطاع الطيران العالمي، يمكن للدول الأعضاء فيها ولصناعة الطيران أن تحقق إنجازات هائلة. وفي تأكيدها على أن المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة سيكونان جزءاً من برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران، أشارت إلى أن الإيكاو ستعمل مع منظمات الأمم المتحدة الأخرى، مثل اليونسكو، للترويج لمهن الطيران في المؤسسات التعليمية بهدف اجتذاب جيل الشباب، خاصة الفتيات، وبالتالي توفير المزيد من أصحاب المواهب. وأكدت الأمانة العامة أنه بمقدور كل من الرجال والنساء العمل في الوظائف التي يتيحها مجال الطيران.

٣٧- واعترفت اللجنة بأهمية المبادرة المتمثلة في إنشاء برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين بوصفه إطاراً يمكن من خلاله تحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة، ليس فقط داخل الإيكاو بل على صعيد قطاع الطيران الدولي بأكمله، وأن من شأن ذلك المساعدة في تحقيق هدف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة رقم (٥). وأشارت اللجنة كذلك إلى أن الإجراءات المذكورة في ورقة العمل (WP/78) بشأن المساواة بين الجنسين وثيقة الصلة بالمبادرات ذات الأولوية والإجراءات المستقبلية التي تم تحديدها لفترة الثلاث سنوات المقبلة لإدارة الموارد البشرية في ورقة العمل (WP/74)، كما أنها ترتبط كذلك بالأنشطة المتوخاة في برنامج الإيكاو للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران كما ترد في الورقة (WP/33). وتم التشديد على مبدأ المساواة بين الإناث والذكور وبين الرجال والنساء جميعاً في مجال الحصول على التعليم وتطوير المهارات والكفاءات. كما تمت الإشارة أيضاً إلى أنه يجب إيلاء الأهمية القصوى عند تعيين موظفي الإيكاو إلى ضرورة الحصول على أعلى مستوى ممكن من الكفاءة، والقدرة والنزاهة.

٣٨- وفي ضوء المناقشة، اتفقت اللجنة على دعوة الجمعية العمومية إلى الموافقة على مقترح برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين والإجراءات ذات الصلة الواردة في الجزء الثاني من ورقة العمل (WP/78)، وعلى اعتماد مشروع القرار الوارد في مرفق الورقة، والذي سيحل محل القرار ٣٦-٢٧.

البند ٢٤ من جدول الأعمال: إدارة الموارد البشرية

٣٩- قدمت الأمانة العامة ورقة العمل (WP/74)، التي تضمنت تقريراً عن المبادرات الجارية لتحسين إدارة الموارد البشرية وتعزيز الأخلاقيات، والفعالية والشفافية في مختلف أقسام المنظمة. وتحدد الورقة المجالات ذات الأولوية التي ينبغي السعي لتحقيقها والتي تركز على تنوع أفراد القوة العاملة، وإدارة المواهب، وتحفيز الموظفين واستبقائهم، وإدارة الأداء، والتخطيط لتعاقب الموظفين، ورفاههم والتشغيل الآلي لعمليات إدارة الموارد البشرية، بغرض المضي في تحسين إدارة الموارد البشرية وتقديم مساعدة كبيرة للإيكاو في تحقيق أهدافها الاستراتيجية ومتطلبات المنظمة. ودعت الجمعية العمومية إلى: (أ) الإحاطة علماً بالإصلاحات والإنجازات التي حققتها المنظمة لتعزيز إدارة مواردها البشرية وب) اعتماد المبادرات ذات الأولوية

والإجراءات المستقبلية المحددة لإدارة الموارد البشرية للفترة الثلاثية المقبلة، على النحو الوارد في الفقرة ٩-١ من ورقة العمل (WP/74) ووفقاً للخطة التشغيلية لإدارة الموارد البشرية وما يرتبط بها من نواتج.

٤٠- وأشارت اللجنة إلى أن ورقة المعلومات (WP/423) (*المساعدة المقدمة من إدارة الطيران المدني بالصين للإيكاو في مجال الموارد البشرية*) قد قدمتها الصين.

المناقشة

٤١- أعرب مندوب الصين عن دعمه لمختلف التدابير التي اتخذتها الإيكاو لتحسين إدارة الموارد البشرية على النحو المذكور في ورقة العمل (WP/74).

٤٢- وإدراكاً لأهمية الاستمرارية على مستوى الإدارة العليا، أوصى مندوب أوكرانيا بإدخال نظام تقييم أكثر كفاءة للمناصب العليا، على النحو المشار إليه في الفقرة ٢-٤ من ورقة العمل (WP/74)، لأن الحدود الزمنية لفترات شغل المناصب في هذا المستوى يمكن أن تحدث تأثيراً غير مواتٍ على استمرارية عمل الإيكاو، وعلى الذاكرة المؤسسية للمنظمة.

٤٣- وأعرب مندوب جمهورية تنزانيا المتحدة عن تأييده القوي لورقة العمل (WP/74).

٤٤- وفي معرض الإعراب عن دعمها لتلك الورقة، شكرت مندوب جورجيا الإيكاو، والمجلس والأمانة على العمل الهائل الذي أنجز لتحسين إدارة الموارد البشرية. وأعربت عن موافقتها على وجهة نظر مندوب أوكرانيا، مؤكدة أنه من المفيد أن تزيد الإيكاو عدد الفترات الزمنية المسموح بها لشغل مناصب الإدارة العليا أو أن تعيد النظر في المسألة المعروضة في الفقرة ٢-٤.

٤٥- وأيد مندوب تركيا تأييداً كاملاً ورقة العمل رقم (WP/74)، كما أيد التعليقات التي أدلى بها مندوب أوكرانيا وجورجيا.

٤٦- وأكد مندوب المملكة العربية السعودية، في معرض تأييده للورقة، أنه سيكون من المفيد تنفيذ مشاريع التعاون الفني في جميع مناطق العالم.

٤٧- وعلى الرغم من دعمه هو أيضاً للورقة، سلط مندوب ماليزيا الضوء على أهمية إدراج تخطيط التعاقب ضمن الإجراءات المقترحة لفترة الثلاث سنوات القادمة.

٤٨- ورداً على الشواغل التي أثارها مندوبو أوكرانيا، وجورجيا وتركيا، اقترحت الأمانة العامة إحالة مسألة الفترات الزمنية لمناصب الإدارة العليا إلى المجلس للنظر فيها.

٤٩- ونظراً لعدم وجود تعليقات أخرى، وافقت اللجنة التنفيذية على توصية الجمعية العمومية باتخاذ الإجراءات المقترحة في الوثيقة (WP/74) و(أ) الأخذ علماً بالإصلاحات والإنجازات التي حققتها المنظمة لتعزيز إدارة مواردها البشرية؛ (ب) الموافقة على المبادرات ذات الأولوية والإجراءات المستقبلية المحددة لإدارة الموارد البشرية لفترة الثلاث سنوات المقبلة، على النحو الوارد في الفقرة ٩-١ من الوثيقة (WP/74) ووفقاً للخطة التشغيلية لإدارة الموارد البشرية وما يرتبط بها من نواتج؛ (ج) إحالة مسألة حدود الفترات الزمنية على مستوى الإدارة إلى المجلس.

البند ٢٥ من جدول الأعمال: الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الإيكاو

٥٠- قدمت الأمانة العامة ورقة العمل (WP/73) [مع التصويب رقم ١ (بالإنجليزية والفرنسية والعربية فقط)]، التي أبلغ فيها المجلس عن وضع القوى العاملة في الإيكاو للأعوام ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥. وتتضمن الورقة عرضاً للوضع الراهن للتمثيل الجغرافي العادل والتوازن بين الجنسين، كما تتضمن تحليلاً لتعيينات الفئة الفنية والفئات العليا وتأثيرها على

التمثيل الجغرافي العادل والتوازن بين الجنسين، وبيانات عن الموارد البشرية المتعلقة بالسن، ومدة الخدمة، وتوقعات التقاعد. ودعيت الجمعية العمومية إلى: أ) الإحاطة علماً بالتقرير عن الوضع الراهن المقدم في الورقة؛ وب) حث الدول الأعضاء على التعاون مع الأمانة العامة للإيكاو فيما يخص الحصول على قوى عاملة متنوعة، ومرنة، ومتحفزة والحفاظ عليها.

المنافسة

٥١- اقترحت مندوبية جنوب أفريقيا، في معرض ترحيبها بالورقة، أن يُنظر في التماس موافقة الدول الأعضاء على الموظفين الذين تعينهم الإيكاو لأن لدى الدول مصلحة مشروعة في تحقيق التمثيل الجغرافي العادل والمساواة بين الجنسين داخل المنظمة.

٥٢- وأعرب مندوب فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) عن تقديره للمعلومات الواردة في الوثيقة (WP/73)، وأكد على ضرورة أن تسعى الإيكاو إلى توزيع متوازن بما يكفي لوظائف الفئة الفنية والفئات العليا. واقترح أن تبحث الإيكاو عن سبل لمعالجة تمويل الوظائف، لا سيما وظائف تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، من مصادر من خارج الميزانية حيث يمكن أن يكون لذلك تأثير ضار على عمل الإيكاو إذا ما تم تخفيض التمويل.

٥٣- وفي معرض التأكيد على النقطة التي أثارها مندوب فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)، اقترحت مندوبية إسبانيا أن تستعرض الجمعية التباين في النسبة بين وظائف المستويين D-1 و D-2 ووظائف الفئة الفنية لضمان أن تعين الإيكاو الأفراد الذين يتمتعون بأفضل الخبرات المتخصصة للوظائف في برامجها المختلفة مع الحد من عدد الوظائف على مستوى الإدارة العليا.

٥٤- وبالنظر إلى عدم وجود تعليقات أخرى، وافقت اللجنة التنفيذية على التوصية بأن تتخذ الجمعية الإجراء المقترح في الوثيقة (WP/73) و: أ) الإحاطة علماً بتقرير الحالة المقدم فيها؛ ب) حث الدول الأعضاء على التعاون مع أمانة الإيكاو في تحقيق وصيانة قوى عاملة متنوعة، ومرنة ومحفزة.

البند ٢٦ من جدول الأعمال: تعدد اللغات في الإيكاو

٥٥- قدمت الأمانة العامة ورقة العمل (WP/43) التي أبلغ فيها المجلس عن تنفيذ السياسات والمقررات الهادفة لتعزيز تعدد اللغات في الإيكاو، مع العمل في الوقت ذاته على تحسين الكفاءة والفعالية فيما يخص المسائل المتعلقة بخدمات اللغات. واعترافاً بأهمية تعدد اللغات لنشر وثائق المنظمة على نطاق العالم، وكذلك لتسيير أعمال المنظمة وهيئاتها الدائمة على نحو سليم، فإن الخدمات اللغوية في الإيكاو المقدمة بلغات عمل الإيكاو الستة تقوم على المساواة بين جميع اللغات، وتجويد الخدمة، والنشر المتزامن في مختلف اللغات والالتزم باتباع أفضل ممارسات الأمم المتحدة المتعلقة بخدمات اللغات. ولمعالجة الخفض الكبير للتمويل منذ عام ٢٠٠٨ وما نتج عنه من تحدٍ يواجه الأمانة في مجال خدمات الترجمة التحريرية، والفورية والنشر، فقد أتاحت الإجراءات المتخذة لتعزيز الكفاءة من خلال الاستغلال الأمثل للموارد المتاحة واستخدام الأدوات التكنولوجية المحسنة التصدي بنجاح للطلب المتزايد على خدماتها. فضلاً عن ذلك، تم اقتراح تدابير إضافية تجاوباً مع مشروع الميزانية البرامجية العادية المقترحة للفترة الثلاثية القادمة (٢٠١٧-٢٠١٩). والجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي: أ) أن تحيط علماً بأنشطة الإيكاو الداعمة لتعدد اللغات فيها؛ ب) وأن تحث الدول الأعضاء على التعاون النشط مع أمانة الإيكاو من أجل تعزيز التعدد اللغوي باعتباره جزءاً لا يتجزأ من برامج المنظمة وأنشطتها.

٥٦- وبالنيابة عن أعضاء لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني الـ ٢٣، قدم مندوب كولومبيا ورقة العمل (WP/355) (سياسة الإيكاو بشأن خدمات اللغات) التي شددت على الحاجة إلى وجود مستوى كاف من خدمات اللغات في لغات عمل الإيكاو الرسمية لدعم السلامة والأمن ومجالات عمل المنظمة الأخرى. ولكفالة استمرار الإيكاو في تقديم خدمات

لغات تنتم بالجودة لدولها الأعضاء، وخاصة بالنظر إلى أن ميزانية النمو الأسمي الصفري تتطوي على مخاطر تتهدد تعدد اللغات، فإن دول لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني تدعو الجمعية العمومية إلى: أ) إعادة التأكيد على الحاجة إلى المحافظة على تعدد اللغات في أعمال المنظمة فيما يتعلق بالإقليم الناطق باللغة الإسبانية؛ ب) المضي في تقصي طرائق واجراءات جديدة من أجل تعزيز الكفاءة وضمان مواصلة الإيكاو تقديم خدمات جيدة لدولها الاعضاء؛ ج) تطلب إلى الجمعية العمومية تمكين المكاتب الإقليمية من وضع آليات لاسترداد التكاليف من أجل تمكينها من تقديم ترجمات رسمية للإيكاو .

٥٧- وقدم مندوب الاتحاد الروسي ورقة العمل (WP/357) (تعدد اللغات - أحد المبادئ الأساسية لتحقيق أهداف الإيكاو بصفتها وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة) التي استرعت الانتباه إلى أثر خفض خدمات اللغات المترتب على عمل المنظمة ودولها الأعضاء، ولا سيما فيما يتعلق بمشاركة الدول الأعضاء من غير الناطقين بالإنجليزية في عملية وضع وتطوير قواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية وفي مبادرة المنظمة (عدم ترك أي بلد وراء الركب). ووفقا لقرارات الجمعية العمومية ٢٢-٢٩ و ٢٤-٢١ و ٣٧-٢٥ فضلا عن تقرير وحدة التفتيش المشتركة المعنون *تعدد اللغات في منظمات الأمم المتحدة: حالة التنفيذ* (JIU/REP/2011/4)، يدعو الاتحاد الروسي الجمعية العمومية إلى: الموافقة على الإجراءات المقترحة في الفقرة ٥ من ورقة العمل (WP/357) لكفالة الحرص على تعدد اللغات، الذي يعتبر أحد المبادئ الأساسية للمنظمة، لتيسير الوصول العادل لكافة الأجهزة التشريعية للمنظمة والمشاركة فيها، بما يتماشى مع المادة ٣٧ من اتفاقية شيكاغو، التي تشدد على تعاون الدول الأعضاء في كفالة توحيد لوائحها، وتوصياتها وقواعدها الدولية. وانتهز مندوب الاتحاد الروسي الفرصة لكي يعرب عن تأييده لورقة العمل (WP/355) التي قدمتها لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني.

المنافسة

٥٨- في معرض الإعراب عن تأييده لورقة العمل (WP/43)، أعلن مندوب الأرجنتين عن التزام دولته بالتعاون النشط مع الإيكاو في تعزيز تعدد اللغات كجزء لا يتجزأ من برامج المنظمة وأنشطتها من خلال جهودها المستمرة في إعداد النسخة الإسبانية من الموقع الشبكي العام للإيكاو. كما كرر الإعراب عن تأييده للوثيقة (WP/355)، التي شاركت دولته في تقديمها.

٥٩- وأعرب مندوب إسبانيا عن تقديره للالتزام الذي أبدته الأرجنتين. وفي معرض تأييده، هو أيضا، للوثيقة (WP/43)، شدد على أن تعدد اللغات جزء لا يتجزأ - شأنه شأن الحمض النووي - من جميع منظمات الأمم المتحدة وأنه يكتسي أهمية قصوى في عمل الإيكاو. وأعرب مندوب إسبانيا كذلك عن تأييده لورقة العمل رقم (WP/355)، مقترحا رفع اقتراح لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني القاضي بتمكين المكاتب الإقليمية من تطوير آليات لاسترداد التكاليف لأنشطة الترجمة الرسمية للإيكاو إلى المجلس لاستعراضه. وفي حين أعرب عن تأييده للمبادئ المعرب عنها في الوثيقة (WP/357)، اقترح مندوب إسبانيا أن توجه الإجراءات التي اقترحتها الاتحاد الروسي في الفقرة ٥ من ورقة العمل إلى الإيكاو ككل وليس إلى الأمينة العامة. وبالإشارة إلى الفقرة ٥ (د)، أعاد التأكيد على أهمية توفير خدمات الترجمة الشفوية، قدر المستطاع، على الأقل لجميع الاجتماعات الرفيعة المستوى، واجتماعات الأفرقة والندوات الدولية. وفيما يتعلق بالفقرة ٥ (ح)، شدد مندوب إسبانيا على ضرورة قيام المجلس برصد مقدار خدمات الترجمة التحريرية والفورية التي تتم بالتعاقد الخارجي آخذا في الاعتبار المستوى المتوسط للتعاقد الخارجي داخل منظمات الأمم المتحدة الأخرى.

٦٠- وأيد مندوب المملكة العربية السعودية الإجراء المقترح في الوثيقة (WP/43) والآراء التي أعرب عنها جميع المتحدثين السابقين، مع التأكيد مجددا على أهمية تعدد اللغات في نشر وثائق الإيكاو للدول الأعضاء للمساعدة في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية، وخاصة في مجالي السلامة والأمن.

٦١- وأكد مندوب فرنسا أن دولته تولي درجة عالية من الاهتمام لتعدد اللغات في المنظمات الدولية، مشددا على أن تعدد اللغات هو بمثابة الحمض النووي لمبدأ تعددية الأطراف وحذر من أن أي تأثير مناوئ للتنوع اللغوي من شأنه أن يفقر الفكر الجماعي. وفي معرض تأكيده على أن فرنسا ستظل متيقظة في وقوفها ضد كل ما من شأنه أن يحدث تأثيرا معاكسا على تعدد اللغات في الإيكاو، أعرب عن تأييده للمقترحات المقدمة في ورقتي العمل (WP/355) و(357). وشدد مندوب فرنسا على أن الترويج النشط للتعددية اللغوية ينبغي أن يكون الهدف المشترك للأمانة، والدول الأعضاء والشركاء الآخرين حيث أنه يعضد كفاءة وفعالية الإيكاو، ويسهل فهم القواعد والتوصيات الدولية وتنفيذها، فضلا عن أنه متوافق تماماً مع مبادرة المنظمة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٦٢- وأيد مندوب فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) الورقات التي قدمها المجلس، ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (التي تتمتع دولته بعضويتها) والاتحاد الروسي. وفي معرض الإعراب عن تقديره لاضطلاع الأرجنتين بإعداد نسخة من موقع الإيكاو العام باللغة الإسبانية، أكد أن ذلك يمثل مساهمة قيمة وشجع الدول والمناطق الأخرى على أن تحذو حذوها. وأشار مندوب فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) على أهمية توافر الوثائق والقواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة في وقتها المناسب وبمستوى عال من الجودة، مؤكدا أنه لا ينبغي النظر إلى الخدمات اللغوية باعتبارها مجرد نفقات، بل كاستثمار نحو تحقيق أهداف الإيكاو. وشدد على أنه وفقا لورقة العمل (WP/357)، التي تتناغم مع مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، والتعليقات التي أدلى بها مندوب الأرجنتين، فيجب الحرص على أنه "لا ينبغي ترك أي لغة وراء الركب" لضمان أن تساهم الإيكاو بكفاءة وفعالية في التطوير الآمن والمنظم للطيران المدني.

٦٣- وفي مساندة كاملة لورقتي العمل (WP/355) (التي شاركت دولته في تقديمها) و(357)، بالإضافة إلى الآراء التي عبر عنها مندوب فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)، أكد مندوب نيكاراغوا أن التأخير في ترجمة الوثائق المتعلقة بالقواعد والتوصيات الدولية، قد يسفر عن مخاطر عدم توفر الوقت الكافي للدول لتحليل وتنفيذ هذه القواعد والتوصيات الدولية. وشدد على أنه لا جدوى ترجى من ترويج الإيكاو لمبادرتها "عدم ترك أي بلد وراء الركب" إذا لم يكن بإمكان الدول الحصول على الوثائق الفنية اللازمة باللغة المناسبة لتمكينها من تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية.

٦٤- وأكدت مندوبية كندا على أن بلدها، باعتبارها دولة ثنائية اللغة رسمياً ومتنوعة ثقافياً، تدعم بقوة السياسات التي تتبنى تعدد اللغات في عملية التواصل داخل الإيكاو والدول الأعضاء، بيد أن ذلك يجب أن يحدث في إطار ميزنة حكيمة وفعالة. وقالت إن كندا تشجع الإيكاو على أن تكفل حصول الدول الأعضاء بصورة متساوية ومنظمة على مخاطباتها بجميع لغات العمل الرسمية الست للمنظمة وصدور وثائق الإيكاو الرسمية بصورة متزامنة بتلك اللغات بالنظر إلى أن أي تأخير في إصدار القواعد والتوصيات الدولية أو غيرها من وثائق الإيكاو في لغة واحدة أو أكثر قد يُفضي إلى تفاوت والتباس بين الدول الأعضاء في تنفيذ سياسات الطيران الأساسية.

٦٥- ووافق مندوب كوت ديفوار على التعليقات التي أدلى بها المتحدثون السابقون بشأن أهمية تعدد اللغات، معرباً عن تأييده القوي لمداخلة وفد فرنسا. وأشار في هذا الصدد إلى أن كوت ديفوار، التي تعد لغتها الرسمية الفرنسية، هي عضو كامل العضوية في المنظمة الدولية للفرانكوفونية (OIF).

٦٦- وبدوره أيد مندوب موناكو أيضاً مداخلة مندوب فرنسا، مؤكداً أن السبب الذي يجعل مسألة تعدد اللغات موضوعاً منكرراً ليس هو التشكيك في أهميته بل لكونه يطرح إشكالية كبيرة في الميزانية بالنسبة للإيكاو. ولذلك اقترح، في مسعى للأخذ بنهج واقعي يستشرف المستقبل، أن تعرض الأمانة على مجلس الإيكاو للنظر فيها، دراسة توضح التكاليف الحقيقية لتوفير خدمات اللغات، بحيث يمكن للدول الأعضاء تحديد أثرها على الاشتراكات المقررة لكل منها في الإيكاو.

٦٧- وأُعرب مندوب بوركينا فاسو عن تأييده لورقات العمل (WP/43) و(355) و(357)، مؤكداً أن الإجراءات المقترحة فيها من شأنها أن تمكن الإيكاو من تحقيق أهدافها بموجب مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، كما أبرز ذلك مندوب فرنسا.

٦٨- وفي معرض تأييده أيضاً للورقات الثلاث المذكورة، أشار مندوب موزمبيق إلى أنه على الرغم من أن البرتغالية قد تم تصنيفها على أنها اللغة السابعة الأكثر استخداماً في العالم، وأنها تستخدم من قبل حوالي ٣٣٠ مليون شخص على مستوى العالم للتواصل، فضلاً عن أنها لغة عمل رسمية في منظمات منها الأمم المتحدة، والاتحاد الأفريقي، والاتحاد الأوروبي، إلا أنها ليست من بين لغات العمل الرسمية في الإيكاو. وشدد على الصعوبات الناشئة عن الترجمة إلى اللغة البرتغالية عندما يقوم مترجمون من غير الخبراء في مجال الطيران بترجمة وثائق الإيكاو المتعلقة بالسلامة والأمن، واقترح أن يعكف مجلس الإيكاو في المستقبل على ترجمة تلك الوثائق إلى اللغة البرتغالية.

٦٩- وأيد مندوب البرتغال مداخلة مندوب موزمبيق، وأكد أن مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، و"عدم ترك أي لغة وراء الركب" هما وجهان لعملة واحدة. ومع ذلك فهو يتفهم الموقف الذي عبر عنه مندوب موناكو فيما يتعلق بالقيود المفروضة على الميزانية ويقترح مواصلة مناقشة هذه القضية.

٧٠- وفي معرض تأييدها لورقتي العمل (WP/43) و(355) (التي شاركت دولتها في تقديمهما)، شددت مندوبية المكسيك على دعم دولتها لميزانية البرنامج العادي المقترحة للمنظمة للفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩، وكذلك لتعدد اللغات في الإيكاو وعبر منظومة الأمم المتحدة. وأشارت إلى الانخفاض الكبير في تمويل خدمات اللغات الذي شهدته الإيكاو منذ عام ٢٠٠٨، وما يترتب على ذلك من انخفاض في عدد المترجمين التحريريين والمترجمين الفوريين، مما يضر بتعدد اللغات، وشددت على ضرورة أن تكفل الجمعية العمومية والأمانة العامة أن لا يحدث ذلك مرة أخرى في المستقبل.

٧١- أقرت اللجنة بأن خدمات اللغات هي جزء لا يتجزأ من كل برنامج من برامج الإيكاو؛ وأنها بالغة الأهمية لتحقيق الأهداف الاستراتيجية للمنظمة، وللتنفيذ العالمي للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية؛ كما أنها أحد المتطلبات الرئيسية لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وأثنت اللجنة أيضاً على الدعم المقدم من الأرجنتين، والصين والمملكة العربية السعودية في ترجمة الموقع الإلكتروني العام للإيكاو إلى اللغات الإسبانية، والصينية والعربية، على التوالي.

٧٢- وفي ضوء المناقشات، وافقت اللجنة على أن توصي الجمعية العمومية بالقيام بما يلي: أ) أن تطلب من المجلس أن يرصد عن كثب تنفيذ السياسات والقرارات التي اعتمدها لتعزيز الكفاءة والفعالية في المسائل المتعلقة بخدمات اللغات، مع الاعتراف بتعدد اللغات كمبدأ أساسي لتحقيق أهداف الإيكاو؛ ب) تطلب من المجلس أن يواصل تحليل وإعادة تقييم الموارد اللازمة لضمان توافر وثائق الإيكاو المتعلقة بتنفيذ القواعد القياسية في وقت مبكر بجميع لغات عمل الإيكاو، وأن يواصل استعراض مستوى التعاقد الخارجي اللازم لتحقيق هذه الأهداف، مع مراعاة أفضل الممارسات المتبعة في منظمات الأمم المتحدة الأخرى المماثلة.

البند ٢٧ زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها

٧٣- قدم مدير دائرة الشؤون الإدارية والخدمات ورقة العمل (WP/75) التي أبلغ فيها المجلس بشأن ما حققته الهيئات الرئاسية والأمانة من إنجازات وتقدم صوب تحسين كفاءة المنظمة وفعاليتها. كما تعرض الورقة الإجراءات الجارية حالياً وتحدد مجموعة من التدابير لتحقيق مزيد من التحسينات خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٧-٢٠١٩. وفي معرض إبرازه للمبادرات الجارية، شدد مدير دائرة الشؤون الإدارية والخدمات على أنها تدلل على التزام الإيكاو بتعزيز الفعالية والكفاءة ومواصلة جهودها في الاهتمام بتوصيات الدول الأعضاء. ودعت الجمعية العمومية إلى الإحاطة علماً بالتقدم المحرز في

تحسين كفاءة المنظمة وفعاليتها، فضلا عن تأييد التدابير التي تسمح بتحقيق مزيد من التحسينات خلال فترة الثلاث سنوات ٢٠١٧-٢٠١٩.

٧٤- بعد ذلك قدمت الأمينة العامة ورقة العمل (WP/22) التي أبلغ فيها المجلس بشأن موضوع زيادة معدل استجابة الدول الأعضاء لكتب المنظمة الموجهة إلى الدول، وعرض إجراءات للحد من هذه الظاهرة، تستند إلى تحليلات بشأن حالة وأسباب انخفاض معدلات الاستجابة. وتتضمن التدابير النتائج التي توصل إليها برنامج الإيكو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية إلى جانب التعقيبات المتلقاة من الدول الأعضاء بشأن التحديات التي تواجهها في الاستجابة لكتب الدولة. وشددت الأمينة العامة على إن المشورة التي تقدمها الدول الأعضاء، والجماعات الإقليمية، والمنظمات الدولية وغيرها هامة للغاية للهيئات الإدارية والأمانة نظرا لأنها توفر تعقيبات تمس كافة المجالات وتساعد في كفاءة تصدي الإيكو للمسائل الحقيقية وضمان تحديد مستوى الأولويات في تخصيص الموارد المحدودة وفقا للاحتياجات الفعلية. واستطردت قائلة إن الإيكو تظل ملتزمة بزيادة معدلات الاستجابة للكتب الموجهة للدول، وابتخاذ تدابير في الوقت ذاته لتقليل العبء الإداري الواقع على الدول الأعضاء. وأشارت إلى الإجراءات المقترحة في الفقرة ٢-٣ من ورقة العمل (WP/22)، مشددة على أن تعاون الدول الأعضاء أمر لا غنى عنه، وخاصة فيما يتصل بالاستجابة لكتب الدولة في إطار الحدود الزمنية المقررة، لكي تتمكن الإيكو من تسوية الإشكالات المذكورة في الورقة. وطلب إلى الجمعية العمومية أن تعتمد مشروع القرار ذي الصلة في المرفق.

٧٥- وقدم مندوب كويا ورقة العمل (WP/119) (تجربة كويا في تلقي كتب الإيكو التي توجهها إلى الدول وتقييمها ومعالجتها)، التي تصف الإجراءات الداخلية لمعهد الطيران المدني الكوي في الاستجابة لكتب الدولة الصادرة عن الإيكو في الوقت المناسب. وطلب إلى الجمعية تبادل المعلومات عن أفضل الممارسات المذكورة في الورقة مع الدول الأعضاء الأخرى؛ والنظر في إضافة بعض عناصر الممارسات المذكورة في هذه الورقة إلى إجراءات متابعة الاتصالات التي سنتولى الإيكو إصدارها.

٧٦- وعرض مندوب الولايات المتحدة ورقة العمل (WP/86) (تحسين تنفيذ الاحكام الدولية في مجال الطيران) التي تقترح سبلا لتحسين إعداد القواعد والتوصيات الدولية؛ وتشجع الدول على الاستجابة لكتب الدولة بشأن التعديلات المقترحة إدخالها على الملاحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية؛ وتشجع مكاتب الإيكو الإقليمية للاضطلاع بدور نشط في هذا الصدد، وفي عملية التنفيذ على الصعيد الإقليمي. ويتضمن مرفق الورقة نصا محدثا مقترحا للقرار ٣٨-١١: صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإبلاغ عن الاختلافات، من المتوخى أن يحل محل القرار المذكور. وأشار مندوب الولايات المتحدة إلى أنه في ضوء المناقشة الموضوعية التي قامت بها اللجنة الفنية لورقة العمل (WP/86) في إطار البند ٣٥ من جدول الأعمال: سلامة الطيران وتوحيد الملاحة الجوية، فإن دولته تعرب عن رغبتها في التوصية بتفقيح الفقرتين ١٩ و ٢٠ من منطوق مشروع القرار المرفق بورقته، بغرض توضيح نية المخاطبة عبر الدول الأعضاء في هذه الأحكام. ومن ثم فسوف يرد النص المعدل على النحو التالي (يظهر النص الجديد مظللا باللون الرمادي؛ في حين يظهر النص المحذوف مشطوبا بخط في وسطه):

"١٩- تكلف الإيكو بحث الدول الأعضاء على استعراض العمليات الحالية لإعداد القواعد والتوصيات الدولية وبتنفيذ التغييرات المتوخاة للتشجيع على إدماج الإسهامات من مجموعة أوسع نطاقا من أصحاب المصلحة في قطاع الطيران إجراءاتها المتعلقة بإعداد القواعد والتوصيات الدولية بغرض تعزيز مشاركة مجموعة أوسع نطاقا من أصحاب المصلحة في قطاع الطيران؛

"٢٠- تكلف تطلب إلى الإيكاو بالنظر أن تنتظر في إعداد استراتيجية انقلالية وتواصلية طوال مرحلتي التخطيط والتنفيذ للدول الأعضاء، التي ينبغي بدورها أن تيسر، على أن تشمل عملية الاتصال بـ المجموعات المتعددة من أصحاب المصلحة".

٧٧- أحيط علماً بأن الإمارات العربية المتحدة قد قدمت ورقة المعلومات (WP/320) (حجم مراسلات الإيكاو).

المناقشة

٧٨- أعرب مندوب الصين عن دعمه للتدابير المختلفة التي اتخذتها الإيكاو لزيادة كفاءتها وفعاليتها على النحو المبين في الوثيقة (WP/75).

٧٩- وقالت مندوبية كوبا إن دولتها ترحب أيضاً بالتقدم المحرز في تحسين كفاءة المنظمة وفعاليتها. ومع ذلك، ففيما يتعلق بقاعدة البيانات الخاصة بمناطق النزاعات (راجع الفقرة ٢-٣-١ من الوثيقة (WP/75))، تود كوبا أن تذكر بالآلية القائمة بموجب اتفاقية شيكاغو والملحق الخامس عشر - خدمات معلومات الطيران، التي تقضي بقيام الدول بنشر إعلانات الطيران (NOTAMS) التي تفيد الدول الأخرى بالمخاطر المحدقة بالطيران المدني الدولي في المجال الجوي الخاص بها. وترى كوبا أن تلك الآلية، التي قبلتها الدول، لا تزال سارية وما على الدول إلا الامتثال لها. أما مسؤولية الإيكاو فتمثل في مراقبة امتثال الدول.

٨٠- ولذلك تعتبر كوبا أنه من غير الملائم أن تنشئ الإيكاو آلية موازية، هي قاعدة البيانات الخاصة بمناطق النزاعات الذي يجري استغلاله لنشر معلومات غير موثوقة وغير شفافة بشأن المخاطر على الطيران المدني الناشئة عن مناطق الصراع. وترى كوبا أيضاً أن قاعدة البيانات الخاصة بمناطق النزاعات لا "يخلق ويحافظ على أواصر الصداقة والتفاهم بين الأمم والشعوب في العالم"، على النحو المشار إليه في ديباجة اتفاقية شيكاغو، وأنه يمكن استغلاله بطريقة تؤثر سلباً على سيادة الدول واقتصاداتها سواء بسواء. ولهذه الأسباب عارضت كوبا المشاركة في قاعدة البيانات الخاصة بمناطق النزاعات. واعتبرت أن هذا الموضوع يقع في نطاق اختصاص مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، وأن على اللجنة القانونية للإيكاو أن تقوم بتقييم تعريف "مناطق النزاع" المستخدم لأغراض قاعدة البيانات الخاصة بمناطق النزاعات، وهو ("المجال الجوي فوق المناطق التي يجري فيها نزاع مسلح أو يحتمل وقوعه بين أطراف عسكرية، كما يُعتبر أنها تشمل المجال الجوي الواقع فوق المناطق التي تكون فيها مثل هذه الأطراف في حالة تأهب عسكري أو توتر، مما قد يعرض الطائرات المدنية للخطر")، قبل النظر في الموضوع في إطار القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالملحق السابع عشر - الأمن وفي إطار التعاون المدني/العسكري.

٨١- وأعرب مندوب فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) عن موافقته على هذا الرأي مشيراً إلى أنه أثناء نظر اللجنة الفنية في البند ٣٣ من جدول الأعمال: سلامة الطيران ومراقبة وتحليل الملاحة الجوية، كانت دولته قد صرحت على نحو مماثل بأن موضوع مناطق النزاع يجب ألا تعالجه الإيكاو لأن ذلك يتعارض مع روح المادة ١ من اتفاقية شيكاغو (السيادة) والملحق الخامس عشر.

٨٢- وأيد مندوب نيكاراغوا أيضاً موقف مندوب كوبا، وأكد أن وجود قاعدة البيانات الخاصة بمناطق النزاعات كآلية موازية سيؤدي إلى ازدواجية الجهود من جانب الإيكاو والدول.

٨٣- وأشار مندوب باكستان إلى أن دولته تؤيد تعزيز معدل الاستجابة على كتب الإيكاو الموجهة للدول بالنظر إلى أهمية تعقيبات الدول بالنسبة لتطوير القواعد القياسية والتوصيات الدولية. وبالتالي تؤيد دولته ورقات العمل (WP/22)، و(75/)، و(320/).

٨٤- وأيد مندوب المملكة المتحدة تأييدا تاما الوثيقة (WP/22)، حيث إن استجابات الدول تتيح لها الفرصة للتأثير على عملية صنع القرار في الإيكاو، وخاصة بالنسبة للدول غير الممثلة حاليا في مجلس الإيكاو. وتمشيا مع ورقتي العمل (WP/119) و(320/)، شجع على أن: تستعرض جميع الدول نظمها الخاصة وأن تسهم بأفكارها، كما فعلت كوبا، بشأن كيفية تحسين النظام برمته؛ كما شجع الإيكاو على مواصلة رصد معدل الاستجابة من أجل تحديد ما إذا كانت الجهود التي تبذلها الدول تفضي إلى التحسينات اللازمة.

٨٥- واتفق مندوب الاتحاد الروسي مع هذا الرأي فيما يتعلق بورقة العمل (WP/22). كما أعرب عن تأييده الكامل للشواغل التي أعرب عنها مندوبو كوبا، وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية) ونيكاراغوا فيما يتعلق بقاعدة البيانات الخاصة بمناطقالنزاع.

٨٦- وبالمثل، أعرب مندوب إيران (جمهورية - الإسلامية) عن مشاطرته الشواغل المذكورة فيما يتعلق بقاعدة البيانات الخاصة بمناطق النزاع، قائلًا إن قاعدة البيانات المذكورة تقوض سيادة الدولة لأنها تُستخدم من بعض الدول لنشر معلومات بشأن الفضاء الجوي الذي يقع تحت سيادة دول أخرى. وأشار، في هذا السياق، إلى أن دولتين من دول الاتحاد الأوروبي أصدرتا إعلانيين من إعلانات الطيارين بخصوص منطقة معلومات الطيران التي تخص إيران. وأكد مندوب إيران (جمهورية - الإسلامية) على أن دولته هي المسؤولة عن منطقة معلومات الطيران الخاصة بها وأنها ستتقاسم المعلومات المتعلقة بقضايا السلامة والأمن مع الدول الأعضاء الأخرى، وكذلك مع المنظمات الدولية مثل اتحاد النقل الجوي الدولي.

٨٧- وبالإشارة إلى الوثيقة (WP/119)، أثنى مندوب إسبانيا على الممارسات الجيدة المعمول بها في كوبا كوسيلة لمعالجة انخفاض معدل الاستجابات على كتب الإيكاو للدول وشجع الدول الأخرى على تنفيذها. وأعرب أيضا عن تأييده لورقتي العمل (WP/22) و(86/)، مؤكدا من جديد على أن اتباع نهج كلي إزاء عملية إعداد واستعراض القواعد والتوصيات الدولية من شأنه أن يسفر عن تحسين تنفيذها فضلا عن تحسين التواصل بين الإيكاو والدول الأعضاء.

٨٨- وردد مندوب الولايات المتحدة تعليقات مندوب المملكة المتحدة بشأن ورقة العمل (WP/22). وفي معرض إشارته مجددا للتعليقات التي قدمتها الولايات المتحدة أثناء المناقشة التي أجرتها اللجنة الفنية بشأن مناطق النزاع، أقر المندوب بوجود اختلافات في الرأي والحساسيات بشأن هذا الموضوع ووافق على الحل المقترح، أي أن ينظر المجلس في النقاط التي تمت أثارها في مقبل مداولاته بشأن الوضع والتشغيل المستقبلي لقاعدة البيانات الخاصة بمناطق النزاع.

٨٩- لاحظت اللجنة التنفيذية مع التقدير التقدم الذي أحرزته المنظمة في تحسين كفاءتها وفعاليتها على النحو المبين في الوثيقة (WP/75) ووافقت على التوصية بأن تطلب الجمعية من المجلس مواصلة العملية الجارية في هذا الخصوص.

٩٠- وأعربت اللجنة عن تأييدها لإجراءات الموصي بها في ورقتي العمل (WP/86) و(119). ووافقت على الإجراءات المقترحة في الفقرة ٢-٣-١ من ورقة العمل (WP/22) التي تهدف إلى زيادة معدل الاستجابة لكتب المنظمة، وأشارت إلى اعتزام الأمانة العامة دمج المعلومات الواردة في مختلف الورقات، على النحو الذي تعزز خلال المناقشات، عند قيامها بإعداد هذه الإجراءات وتنفيذها.

٩١- وفضلا عن ذلك، أوصت اللجنة الجمعية العمومية باعتماد: مشروع القرار المتعلق بمعالجة المعدل المنخفض لاستجابة الدول الأعضاء لكتب المنظمة على النحو الوارد في المرفق بالوثيقة (WP/22)؛ ومشروع القرار المتعلق بصياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإبلاغ عن الاختلافات المرفق بورقة العمل (WP/86)، رهنا بالتعديلات المدخلة على بندي منطوق القرار ١٩ و٢٠، كما سجلت في الفقرة ٧٦ أعلاه.

٩٢- وأشارت اللجنة إلى أن موضوع مناطق النزاعات لا يشكل جزءاً من البند ٢٧ من جدول الأعمال وتركت الأمر للمجلس للتداول بشأنه. وأشير، في هذا الصدد، إلى أن المجلس كان قد وجّه الأمانة بالنظر في إدخال المزيد من التحسينات على قاعدة البيانات الخاصة بمناطق النزاعات وإعداد المقترحات المناسبة للنظر فيها خلال دورتها رقم ٢٠٩.

اجتماعات المجلس الاستراتيجية الخارجية كآلية لتحسين كفاءة الإيكاو وفعاليتها

٩٣- قدمت الأمانة العامة ورقة العمل (WP/79) المنقحة، التي قدم فيها المجلس تقريراً عن عقده، منذ عام ٢٠١٤، ثلاثة اجتماعات استراتيجية خارجية كل سنة، مما يتيح له الفرصة للاستفادة من البيئة المختلفة التي تتيحها هذه الاجتماعات للتفكير بشأن توجه الإيكاو واستراتيجيتها والتخطيط لذلك، بالإضافة إلى توطيد الصلات بين ممثلي المجلس، ولجنة الملاحة الجوية والأمانة والاستفادة من مشاركة الشركاء في صناعة الطيران. وبفضل عدد من التوصيات الهامة الصادرة عن اجتماعات المجلس الاستراتيجية الخارجية، تم وضع وتنفيذ العديد من السياسات، والمبادرات والأنشطة، بما في ذلك مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" ومنتدى الإيكاو العالمي للطيران (IWAF) والشراكة الدولية لتطوير الطيران، على النحو المبين في الفقرة ٥-١ من الورقة. وواصلت المنظمة تواصلها مع المناطق من خلال زيارات لرئيس المجلس ومجلس الممثلين، تم خلالها تلقي معلومات من مصادرها الأصلية بشأن تحديات التنفيذ على الصعيد الإقليمي بغرض تقييمها وتقديم الدعم اللازم. ودعت الجمعية للقيام بما يلي: أ) أن تحيط علماً بإسهام اجتماعات المجلس الاستراتيجية الخارجية في تعزيز كفاءة وفعالية المنظمة؛ وب) أن تطالب الدول الأعضاء بدعم مفهوم عقد اجتماعات المجلس الاستراتيجية الخارجية بوصفها آلية لتعزيز عملية التخطيط الاستراتيجي للمنظمة. وفي الختام، شددت الأمانة العامة على الحاجة إلى مواصلة دعم الجمعية العمومية والدول الأعضاء لاجتماعات المجلس الاستراتيجية الخارجية والزيارات الإقليمية.

٩٤- وبالنيابة عن مجموعة التناوب (ABIS)، ومجموعة التناوب لأوروبا الوسطى، وشيلي، ووفد دول الشمال الأوربي في الإيكاو (نوردريكاو)، قدم مندوب البرتغال ورقة العمل (WP/325) المنقحة (تمثيل الدول في مجلس الإيكاو بأعضاء مجموعات التناوب) التي ألفت الضوء على فعالية ومنافع مجموعات التناوب في مجلس الإيكاو بالنسبة للمنظمة والدول، بما في ذلك، من جملة أمور أخرى، الحد من الحاجة إلى التوسيع المستمر لعدد مقاعد المجلس؛ واستمرارية المواقع وتوسيع نطاق الخيارات من خلال التنسيق الوثيق فيما بين مجموعات التناوب. وتدعى الجمعية العمومية إلى: أ) الأخذ علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل؛ ب) الإعراب عن تقديرها لوجود مجموعات التناوب الحالية كوسيلة فعالة لضمان حصول عدد أكبر من الدول الأعضاء على فرصة العمل في المجلس؛ وج) تشجيع الدول الأعضاء التي تسعى للعمل في الإيكاو على إنشاء مجموعات تناوب جديدة أو الانضمام إلى مجموعات التناوب القائمة بالفعل؛ ود) الطلب أن ينظر المجلس في اعتماد إجراءات مكتوبة تعترف رسمياً بمجموعات التناوب والوظيفة التي تقوم بها لغرض اختيار دول أعضاء في المجلس. وتمت الإشارة إلى أن قائمة مجموعات التناوب الموجودة حالياً المرفقة بالورقة يجب تعديلها بحيث تذكر أن اسم المجموعة التي تضم كوبا، والجمهورية الدومينيكية وجامايكا هو كاريبي (CARIBI) وليس كاريكوم (CARICOM).

٩٥- وأشارت اللجنة التنفيذية إلى أن ورقة العمل (WP/308) (تعزيز دور الإيكاو والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع في التحقيقات الدولية للحوادث الكبرى) قد تم تقديمها من قبل لجنة الطيران المشتركة بين الدول.

المنافسة

٩٦- أعرب مندوب فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) عن شكره للأمانة على ورقة العمل رقم (WP/79) المنقحة، مشدداً على أهمية اجتماعات المجلس الاستراتيجية الخارجية والتواصل مع الأقاليم مع مراعاة الآثار على الميزانية بالنسبة للدول الأعضاء. وفي معرض تأييده للإجراءات المقترحة في الوثيقة (WP/325) المنقحة، ونظراً لأن بعض الدول الأعضاء تنتظر لوقت طويل قبل أن تتاح لها الفرصة للعمل في مجلس الإيكاو، شدد على الحاجة إلى التنسيق مع المجموعات الإقليمية، مع مراعاة الاتفاقات الثنائية والمتعددة الأطراف القائمة عند النظر في دور ووضع مجموعات التناوب.

٩٧- كما أعرب مندوب الصين عن تأييده للوثيقة (WP/79) المنقحة وجميع التدابير المختلفة التي اتخذتها الإيكاو لتعزيز كفاءتها وفعاليتها. وفي حين أعرب عن تقديره للمشاركين في تقديم ورقة العمل (WP/325)، فقد شدد على أن مناطق معينة، بسبب التنوع الثقافي السائد فيها، لم تشهد تشكيل أي مجموعات تناوب حكومية. ولذلك اقترح مندوب الصين أن تطلب الجمعية العمومية من المجلس أن يأخذ ذلك في الحسبان عندما يعترف رسمياً بمجموعات التناوب لضمان عدم تأثر مصالح تلك الدول سلباً بذلك.

٩٨- وأيد مندوب كرواتيا بالكامل ورقة العمل (WP/325) المنقحة وشجع بقوة دول عدم الانحياز على إجراء دراسة عميقة لفوائد مجموعات التناوب في ضوء التجربة الإيجابية للغاية لدولته باعتبارها أحدث عضو في مجموعة تناوب (ABIS).

٩٩- وأيد مندوب النرويج أيضاً ورقة العمل (WP/325) المنقحة التي شاركت دولته في تقديمها، مؤكداً أن مجموعات التناوب تشكل وسيلة فعالة لضمان إتاحة الفرصة لعدد كبير من الدول الأعضاء للخدمة في مجلس الإيكاو. واستشهد بتجربة النرويج الممتازة كعضو في مجموعة تناوب وفد دول الشمال الأوربي في الإيكاو (NORDICAO)، وحث الدول الأعضاء التي تسعى إلى العمل في مجلس الإيكاو على إنشاء مجموعات تناوب جديدة أو الانضمام إلى إحدى مجموعات التناوب القائمة، على النحو المقترح في الفقرة الإجرائية (ج) من الورقة.

١٠٠- في حين أيد مندوب السعودية الفقرات الإجرائية (أ) إلى (ج) من الوثيقة (WP/325) المنقحة (انظر الفقرة ٩٤ أعلاه)، إلا أنه أعرب عن تحفظاته بشأن الفقرة الإجرائية (د) المتعلقة باعتماد المجلس لإجراءات مكتوبة تعترف رسمياً بمجموعات التناوب والمهام التي تؤديها لأغراض انتخاب الدول الأعضاء للمجلس. وشدد على أن من حق كل دولة عضو تقديم ترشيحها لعضوية المجلس وأن مهمة الجمعية العمومية، بموجب المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو، تتضمن انتخاب المجلس على أساس الترشيحات التي تقدمها الدول الأعضاء. وإلى جانب ذلك، أكد مندوب المملكة العربية السعودية على الحاجة إلى التنسيق مع التجمعات الإقليمية، التي ينبغي لها أن تقرر أي دولة من دولها الأعضاء ينبغي أن تتقدم بترشيحها لكي تصبح عضواً منتخبا في المجلس.

١٠١- وحظي هذا الموقف بتأييد مندوب الاتحاد الروسي، وكذلك مندوبي نيكاراغوا وباراغواي، اللذين أيد كلاهما أيضاً التعليقات التي أدلى بها مندوب فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) فيما يتعلق بالوثيقة (WP/25) المنقحة.

١٠٢- أحاطت اللجنة علماً بمساهمة اجتماعات المجلس الاستراتيجية الخارجية والزيارات الإقليمية لتعزيز كفاءة الإيكاو وفعاليتها، وأعربت عن دعمها لهذه الاجتماعات بوصفها آلية للارتقاء بعملية التخطيط الاستراتيجي للمنظمة.

١٠٣- وفي ضوء المناقشة، أوصت اللجنة بأن تتخذ الجمعية العمومية الإجراءات المقترحة في الفقرات (أ) و(ب) و(ج) من الموجز التنفيذي لورقة العمل (WP/325) المنقحة وأن: تأخذ علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل؛ وتعرب عن تقديرها لوجود مجموعات التناوب الحالية كوسيلة فعالة لضمان حصول عدد أكبر من الدول الأعضاء على فرصة العمل في المجلس؛ وتشجع الدول الأعضاء التي تسعى للعمل في الإيكاو على إنشاء مجموعات تناوب جديدة أو الانضمام إلى مجموعات التناوب القائمة بالفعل؛ وأن يُطلب إلى المجلس أن يواصل النظر في دور ووضع مجموعات التناوب في عمل المنظمة. وأوصت اللجنة كذلك الجمعية العمومية أن تحيل إلى المجلس مسألة دور ووضع مجموعات التناوب في عمل المنظمة، لإخضاعها للمزيد من الدراسة، أخذاً في الاعتبار التعليقات التي أدلى بها المندوبون.

١٠٤- وفي ضوء الفيود الزمنية، وافقت اللجنة على إرجاء النظر في البنود المتبقية في جدول أعمال الجلسة إلى اجتماعها المقبل، ورفعت الجلسة في الساعة ١٧:١٥.

محضر الجلسة التاسعة

(الثلاثاء، ٤ أكتوبر ٢٠١٦، الساعة ٩,٠٠)

المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ١٦ من جدول الأعمال: أمن الطيران - السياسة العامة
- الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ٢- البند ١٧ من جدول الأعمال: البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA)
- الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ٣- البند ١٨ من جدول الأعمال: برنامج دعم التنفيذ والتطوير الخاص بالأمن (ISD-SEC)
- الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ٤- البند ١٩ من جدول الأعمال: التسهيلات واستراتيجية الإيكاو لبرنامج تحديد هوية الركاب (ICAOTRIP)
- الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ٥- البند من جدول الأعمال ١٥: التعاون الفني - سياسات وأنشطة التعاون الفني
- الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ٦- البند ٢٨ من جدول الأعمال: مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"
- الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ٧- البند ٢٣ من جدول الأعمال: سياسة الإيكاو العامة للتدريب في مجال الطيران المدني وبناء القدرات في مجال الطيران
- الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ٨- البند ٢٩ من جدول الأعمال: خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة (SDGs)
البند ٣٠ من جدول الأعمال: تعبئة الموارد
- الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ٩- البند ١٤ من جدول الأعمال: برنامج المساعدة الفنية
- الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ١٠- البند ٣١ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية
- الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

- ١١- البند ٢٤ من جدول الأعمال: إدارة الموارد البشرية
البند ٢٥ من جدول الأعمال: حالة القوى العاملة في الإيكاو
- الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ١٢- البند ٢٦ من جدول الأعمال: تعدد اللغات في الإيكاو
- الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ١٣- البند ٢٧ من جدول الأعمال: زيادة كفاءة وفعالية الإيكاو
- الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة
- ١٤- الموافقة على مشروع النص الخاص بالجزء العام من تقرير اللجنة التنفيذية

موجز المناقشات

البند ١٦ من جدول الأعمال: أمن الطيران - السياسة العامة الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

- ١- عُيّن للجنة بالنظر في ورقة العمل (WP/483) (مع التصويب رقم ١ - باللغة الروسية فقط) التي تبين مشروع نص التقرير المتعلق بالبند ١٦ من جدول الأعمال، الذي يتضمن مشروع القرار ١٦-١: البيان الموحد بشأن مواصلة سياسات الإيكاو في مجال أمن الطيران.
- ٢- وتم الاتفاق على التعديلات التالية:
- على نحو ما اقترح مندوب الولايات المتحدة الأمريكية، أن تعدل الجملة الثانية من الفقرة ١٦-٤ بالاستعاضة عن الكلمات "وثيقة مرجعية مفيدة" بالكلمتين "أداة رئيسية" وأن تضاف الفقرة الثالثة التالية:
"أشارت عدة دول أعضاء إلى القرار ٢٣٠٩ في إطار التأكيد على ضرورة الإسراع بوضع الخطة العالمية لأمن الطيران؛"
 - على نحو ما اقترح مندوب الاتحاد الروسي، أن تعدل الجملة الثالثة من الفقرة ١٦-١٢ بإدراج الجملة "إعداد إرشادات إضافية" قبل الكلمات "أنشطة بناء القدرات"؛
 - وعلى نحو ما اقترح مندوب سنغافورة، أن تعدل الجملة الأولى من الفقرة ١٦-١٣ بالاستعاضة عن الرقم "٢٢" بالرقم "٢٣" وبحذف كلمتي "المنشأة مسبقاً" قبل كلمة "إطار"؛
 - وعلى نحو ما اقترح مندوب الاتحاد الروسي، أن تعدل الجملة الثانية من الفقرة ١٦-٢١ بإدراج العبارة التالية في النهاية "وإلى إعداد إرشادات إضافية" وأن تعدل الجملة الثانية من الفقرة ١٦-٢٢ بإدراج الكلمات "ومواقف الطائرات" بعد العبارة "تزويد الطائرات"؛
 - وعلى نحو ما اقترح مندوب الولايات المتحدة الأمريكية، أن تعدل الفقرة ١٦-٣٣ بإدراج العبارة "في المدى القريب" بعد كلمة "بالاستمرار" في منتصف العبارة "بالاستمرار في الاستراتيجية"، وأن

تعديل الفقرة ١٦-٣٤ لكي تُقرأ كما يلي (النص الجديد يظهر مظللاً باللون الرمادي والنص المحذوف يظهر مشطوباً بخط في وسطه):

" نظراً لأن بيئة المخاطر الحالية تتطلب الإبقاء على أمن الطيران في أعلى سلم أولويات الدول، وتماشياً مع تعليقات وردت من عدة دول أشارت فيها إلى القرار ٢٣٠٩ كأداة رئيسية للمساعدة في الدفع قدماً بأولويات أمن الطيران، فقد أيدت اللجنة التعجيل بإعداد الخطة العالمية لأمن الطيران بالاستناد إلى المفهوم الذي أوجزته الورقة (WP/15)، مع إقرارها شاكراً. كما أقرت اللجنة ما تقدمه الدول وأوساط الصناعة من دعم ومساهمات لكفالة إعداد الخطة في الوقت المناسب، بما في ذلك دعوة الخبراء للمساعدة على الصياغة. وأيد أعضاء الوفود الاقتراحات الواردة في مشروع الخطة التي من المتوقع أن تكون متاحة للاستعراض بحلول موعد الاجتماع الثامن والعشرين لفريق أمن الطيران المعتمَر عقده في ٢٠١٧".

- وعلى نحو ما اقترحه مندوب كندا، أن تعدل الجملة الأولى من الفقرة ١٦-٣٦ بإدراج الكلمات "والنمو المتوقع للحركة الجوية" بعد عبارة "البيئة المحفوفة بالتهديدات والمخاطر"؛
- وعلى نحو ما اقترحه مندوب فرنسا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، أن تعدل الفقرة ١٦-٣٦ ج) بحيث تُقرأ كما يلي (النص الجديد يظهر مظللاً باللون الرمادي والنص المحذوف يظهر مشطوباً بخط في وسطه):
" تعزيز المعرفة وبناء القدرات وثقافة الأمن في مجال تطوير واستخدام أدوات وتقنيات التقييم الذاتي بهدف التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالأمن؛ وإرشادات إضافية؛ ومواد تدريب؛ وغيرها من الأدوات بما يلزم لدعم التنفيذ بشكل فعال ومعزز للتدابير الأمنية وأنظمة مراقبة الجودة؛"
- وعلى نحو ما اقترح مندوب الاتحاد الروسي، أن تعدل الجمل الثانية، والثالثة والرابعة من الفقرة ١٦-٣٩ لكي تُقرأ على النحو التالي (النص الجديد مظلّل باللون الرمادي والنص المحذوف مشطوب بخط في وسطه):
" وتحقيقاً لهذه الغاية، حذرت اللجنة دول عديدة والمجلس الدولي للمطارات من خلق نقاط ضعف جديدة أو ترحيل نقاط الضعف الموجودة عند تنفيذ الإجراءات الأمنية الخاصة بالمناطق المفتوحة من المطارات. ووافقت اللجنة على أن يجري دعم هذه الإجراءات بعمليات تقييم المخاطر التي تقوم بها السلطات المعنية. وعليه ترى اللجنة أنه ينبغي أن يتم تحديد المنطقة المفتوحة وإعداد المواد الإرشادية والأدوات التدريبية المتعلقة بها بشكل متناسق مع المناهج والمبادئ المولدة أعلاماً التي تتضمنها القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، مع مراعاة الممارسات السارية؛"
- وعلى نحو ما اقترحه، على التوالي، مندوباً الاتحاد الروسي والمملكة المتحدة، أن تعدل الفقرة ١٦-٤٤ لكي تُقرأ على النحو التالي (النص الجديد مظلّل باللون الرمادي والنص المحذوف مشطوب بخط في وسطه):

"وأخذت اللجنة علماً باقتراح إدارج موضوع نظم تسجيل المراقبة بالفيديو على متن الطائرات وفي مواقع الطائرات ضمن الملحق السابع عشر - الأمن، مع الاعتراف بأن هذه المسألة موجودة حالياً قيد نظر فريق خبراء أمن الطيران، بينما تظل ذات صلة بأفرقة الخبراء الأخرى التابعة للإيكاو؛"

- وعلى نحو ما اقترحه مندوب تركيا، أن تعدل الفقرة ١٦-٤٥ بإضافة العبارة " وبالمبادئ الأخرى على النحو المبين في دليل أمن الطيران (Doc 8973 -Restricted) في نهاية الجملة الثانية"؛
- وعلى نحو ما اقترحه مندوب اليونان، تعديل الفقرة ١٦-٤٦ بحذف كلمة "عريض" قبل كلمة "تأييد"؛
- وعلى نحو ما اقترحه مندوب كندا وسنغافورة، تعديل السطر الأخير من الفقرة ٢ بدبياجة المرفق (ج) من مشروع القرار ١٦-١ بالاستعاضة عن الكلمات "يقوم بتسهيلها إرهابيون" بعبارة "أو تسهلها عناصر من الداخل"؛
- وعلى نحو ما اقترحه مندوب كندا، تعديل الفقرة ٤ من المنطوق بالمرفق (هـ) من مشروع القرار ١٦-١ بإدراج الجملة الجديدة التالية في النهاية: "وأن هذه المنهجية تأخذ في حسابها نهجا قائما على تحديد المخاطر لتنفيذ تدابير أمن الطيران"؛
- وعلى نحو ما اقترحه مندوب المكسيك، تعديل الفقرة ١ من المنطوق بالمرفق (ح) بمشروع القرار ١٦-١ لكي تشير أيضا إلى لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني ؛
- وعلى نحو ما اقترحه مندوب المملكة المتحدة، إدراج الكلمات "على النحو الذي اعتمدهت الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين)" تحت العنوان "إعلان بشأن أمن الطيران" بما يبرز أن هذا الإعلان هو وثيقة تاريخية.

٣- ورهنا بإجراء التعديلات المذكورة أعلاه، وافقت اللجنة على إحالة مشروع نص تقريرها بشأن البند ١٦ من جدول الأعمال كما يرد في الوثيقة (WP/483) إلى الجلسة العامة. وفضلا عن ذلك، وافقت على رفع توصية للجلسة العامة لكي تعتمد مشروع القرار ١٦-١: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران.

٤- وأشير لاحقا إلى أنه رغم أن اللجنة التنفيذية في اجتماعها السادس المؤرخ ٣٠ سبتمبر ٢٠١٦، قد أيدت بالإجماع القرار الجديد ١٦-٢: معالجة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني الذي اقترحه المجلس في ورقة العمل (WP/17)، إلا أن نص ذلك القرار قد سقط سهوا من مشروع التقرير (WP/483)، كما سقط من التقرير النهائي (WP/493)، الذي أجازته الاجتماع العام في جلسته السادسة بتاريخ ٥ أكتوبر ٢٠١٦. وقد تم فيما بعد عرض القرار ١٦-٢ على الاجتماع العام لاعتماده خلال جلسته السابعة بتاريخ ٦ أكتوبر ٢٠١٦ في ورقة العمل (WP/493) التقيح رقم (١).

البند ١٧ من جدول الأعمال: البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر

الموافقة على مشروع نص التقرير إلى الجلسة العامة

٥- بعد ذلك استعرضت اللجنة ورقة العمل (WP/484) التي تتضمن مشروع نص تقريرها بشأن هذا البند من جدول الأعمال.

٦- وتم الاتفاق، عملا باقتراح مقدم من مندوب كندا، على أن تدرج الجملة التالية في نهاية الفقرة ١٧-٨: "وينبغي مراجعة وتحديث عضوية مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة، على النحو الملائم، لضمان التمثيل الكافي لجميع الأطراف المعنية".

٧- وتم الاتفاق كذلك، في متابعة لاقتراح قدمه مندوب المملكة المتحدة وأيده مندوب فرنسا، على إضافة جملة جديدة في نهاية الفقرة ١٧-٩، تنص على الآتي: " كما لاحظ العديد من الأعضاء أن مثل هذه المعلومات ينبغي، على أي

حال، أن تتوافر للدول التي تستقبل رحلات جوية من دول أخرى على أساس ثنائي، وذكروا باستنتاجات فريق خبراء أمن الطيران في هذا الصدد.

٨- ورهنا بهذه التعديلات، وافقت اللجنة على أن ترفع للجلسة العامة مشروع نص تقريرها بشأن البند ١٧ من جدول الأعمال، على النحو الوارد في ورقة العمل (WP/484).

البند ١٨ من جدول الأعمال: برنامج دعم التنفيذ والتطوير الخاص بالأمن

الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

٩- نظرت اللجنة في ورقة العمل (WP/485) التي تتضمن مشروع نص تقريرها بشأن البند ١٨ من جدول الأعمال.

١٠- وعلى النحو الذي اقترحه مندوب الاتحاد الروسي، تم الاتفاق على تعديل الفقرة ١٨-٣ لكي تُقرأ على النحو التالي (النص الجديد مظلّل باللون الرمادي، والنص المحذوف مشطوب بخط في وسطه):

"واقترحت كازاخستان والاتحاد الروسي، في ورقة العمل (WP/258) التتقيح رقم (١) تعزيز مكتب الإيكاو الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلنطي في مجال أمن الطيران والتسهيلات عن طريق شموله وظيفة إضافية ممولة من ميزانية البرنامج العادي إلى جانب مع الحرص في الوقت ذاته على الحفاظ على وظيفة لأمن الطيران تمول عن طريق مساهمات طوعية. وسيتم تحويل هذه الوظيفة الأخيرة خلال الفترة الثلاثية اللاحقة إلى وظيفة يجري تمويلها من الميزانية العادية للإيكاو؛"

١١- وفيما يتعلق بالاقترح الذي قدمه مندوب الاتحاد الروسي بتعديل الفقرة ١٨-١٠ للإشارة إلى أن اللجنة قد أيدت الاقتراح المقدم في ورقة العمل (WP/258) التتقيح رقم (١) بزيادة مستوى التوظيف في مكتب الإيكاو الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلنطي، شدد نائب مدير دائرة أمن الطيران والتسهيلات على أن ذلك من شأنه أن يعارض مع الموقف العام للجنة القاضي بأن يكون تخصيص وإدارة موارد الأمانة من صلاحيات الأمانة العامة وبالتالي فإن الجمعية العمومية ليست هي المكان المناسب لإصدار توجيهات في هذا الصدد. ومن ثم، وافقت اللجنة على الإبقاء على الفقرة ١٨-١٠ في شكلها الحالي.

١٢- ووافقت اللجنة أيضا، على النحو الذي اقترحه مندوب سنغافورة، أن تعدل الفقرة ١٨-٥ لكي تُقرأ كما يلي (النص الجديد مظلّل باللون الرمادي والنص المحذوف مشطوب بخط في وسطه):

"واقترحت سنغافورة، في ورقة العمل (WP/185)، نيابة عن ٣١ دولة عضو وثلاث منظمات دولية أن تقوم الإيكاو بتنظيم وتقديم ورشة عمل بشأن أفضل ممارسات أمن البضائع الجوية لإتاحة فرص للموظفين الذين هم بحاجة للمزيد من التدريب التشغيلي العاملين في مجال الشحن الجوي وأمنه للاستفادة من أفضل الممارسات في مجال أمن البضائع الجوية التي يطبقها واضعو التنظيمات وقطاع الصناعة في العالم؛"

وأن تعدل الجملة الأولى من الفقرة ١٨-١٢ لكي تُقرأ على النحو التالي (النص الجديد مظلّل باللون الرمادي والنص المحذوف مشطوب بخط في وسطه): "دعمت اللجنة بشكل عام اقتراح سنغافورة تنظيم الإيكاو ورشة عمل بشأن أفضل ممارسات أمن البضائع الجوية."

١٣- ورهنا بالتعديلات المذكورة أعلاه، وافقت اللجنة على أن ترفع للجلسة العامة مشروع نص تقريرها بشأن البند ١٨ من جدول الأعمال كما يرد في ورقة العمل (WP/485).

البند ١٩ من جدول الأعمال: التسهيلات واستراتيجية برنامج الإيكاف لتحديد هوية الركاب (ICAO TRIP)
الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

١٤- بعد ذلك استعرضت اللجنة ووافقت دون تعديل على مشروع نص تقريرها بشأن البند ١٩ من جدول الأعمال كما يرد في ورقة العمل (WP/486)، لرفعه إلى الجلسة العامة. وبالإضافة إلى ذلك، وافقت على أن توصي بأن تعتمد الجلسة العامة مشروع القرار ١٩-١: البيان الموحد لسياسات الإيكاف وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات.

البند ١٥ من جدول الأعمال: التعاون الفني - سياسات وأنشطة التعاون الفني
الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم للجلسة العامة

١٥- نظرت اللجنة بعد ذلك في ورقة العمل (WP/491) التي تتضمن مشروع نص التقرير بشأن هذا البند من جدول الأعمال.

١٦- عملاً باقتراح من مندوب باراغواي، تم الاتفاق على أن يُعكس ترتيب الإشارة إلى "التعاون الفني" و"المساعدة الفنية" في الجملة الأولى من الفقرة ١٥-٢ لضمان الاتساق مع مشروع القرار ١٥-١: البيان الموحد لسياسات الإيكاف في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية. وعليه ينبغي أن تُقرأ الجملة المعدلة على النحو التالي: "قدم المجلس، في ورقة العمل (A39-WP/47) آخر المعلومات عن سياسات الإيكاف واستراتيجيتها في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية."

١٧- وبموجب اقتراح مقدم من مندوب إندونيسيا وبتأييد من مندوب فرنسا، تم الاتفاق على أن تعدل الجملة الثانية من الفقرة ١٥-١٣ لكي تُقرأ على النحو التالي (النص الجديد مظلّل باللون الرمادي والنص المحذوف مشطوب بخط في وسطه):

وإذ اعترفت اللجنة بدور التعاون الدولي في حشد الموارد والسبل المحتملة للمساعدة الثنائية، فقد سلمت أيضاً بالفوائد المتأتية عن آلية الإيكاف الحالية للتعاون الفني للمساعدة والمصنوق الصناديق الطوعية للبيئة؛

١٨- وتم الاتفاق كذلك، على نحو ما اقترحه مندوب الولايات المتحدة في ضوء الشواغل التي أعرب عنها مندوب إندونيسيا وفرنسا، وتقاسمها معها مندوب إسبانيا والسويد: على حذف الجملة الأخيرة من الفقرة ١٥-١٣ [وبناء على ذلك، أوصت اللجنة التنفيذية بأن تطلب الجمعية العمومية إنشاء برنامج للتعاون الفني في مجال البيئة وذلك بالتنسيق الوثيق بين فرع شؤون البيئة وإدارة التعاون الفني بالإيكاف]؛ وأن تعدل الفقرة ١٥-١٥ (ج) لكي تُقرأ على النحو التالي (النص الجديد مظلّل باللون الرمادي والنص المحذوف مشطوب بخط في وسطه):

"تطلب من الأمانة العامة أن تستكشف إمكانية تأسيس برنامج للمساعدة للتعاون الفني في مجال البيئة مع مراعاة الشراكات القائمة أو الجديدة للاستفادة من الموارد بالتعاون الوثيق بين الفرع البيئي بالإيكاف ومكتب المساعدة الفنية؛"

١٩- وتم أخذ العلم بأنه، وفقاً لنقطة تحريرية أثارها مندوب البرتغال، ستعدل الفقرة ١٥-١٢ والفقرة ١٥-١٥ (ب) لكي تشير إلى ورقة العمل (WP/383) بدلا عن (WP/244).

٢٠- ورهنا بالتعديلات المذكورة أعلاه، وافقت اللجنة على أن ترفع للجلسة العامة مشروع نص تقريرها بشأن البند ١٥ من جدول الأعمال كما يرد في ورقة العمل (WP/491). وفضلاً عن ذلك، وافقت على أن توصي الجلسة العامة باعتماد مشروع القرار ١٥-١: البيان الموحد لسياسات الإيكاف بشأن التعاون الفني والمساعدة الفنية، ومشروع القرار ١٥-٢: برنامج الإيكاف لمتطوعي الطيران.

البند ٢٨ من جدول الأعمال: مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب

الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم للجلسة العامة

٢١- بعد ذلك استعرضت اللجنة ورقة العمل (WP/494) التي تحتوي على مشروع نص تقريرها عن هذا البند من جدول الأعمال.

٢٢- وعملا باقتراحات تقدم بها، على التوالي، مندوبا جزر مارشال وفانواتو بالنيابة عن المشاركين في تقديم ورقة العمل (WP/218) التنقيح رقم (١)، تمت الموافقة على تعديل الجملة الأولى من الفقرة ٢٨-٤ بإدراج الكلمات "الأثني عشر" قبل كلمة "الهادي" وتعديل الجملة الثانية منها بإضافة الكلمات "والمؤسسات المالية الدولية" بعد كلمة "الدول".

٢٣- وعملا بأقتراح تقدم به ممثل اليابان، تم الاتفاق أيضا على تعديل الجملة الأولى من الفقرة ٢٨-١٠ بالاستعاضة عن الكلمات "الهزة الأرضية" بـ "الهزات الأرضية".

٢٤- وبالإضافة إلى ذلك، وعلى نحو ما اقترحه مندوب كندا، تم الاتفاق على إدراج عبارة جديدة في بداية الجملة الثانية من الفقرة ٢٨-١٣ بحيث تقرأ على النحو التالي (النص الجديد مظلّل باللون الرمادي والنص المحذوف مشطوب بخط في وسطه):

" وفي حين أعربت اللجنة عن تأييدها القوي لهذه المبادرة، إلا أنها أشارت أيضا إلى أن هذا الاقتراح قد تكون له آثار مالية بالنسبة للفترة الثلاثية القادمة".

وعلى تعديل الفقرة ٢٨-١٤ بإدراج الكلمات "الخيارات الممكنة بشأن التطبيق" بعد كلمة "عن"، بحيث تصبح الجملة "..... وأن يقدم تقريراً عن الخيارات الممكنة بشأن التطبيق إلى الجمعية العمومية في دورتها الأربعين".

٢٥- ورهنا بهذه التعديلات، وافقت اللجنة على رفع مشروع نص تقريرها بشأن البند ٢٨ من جدول الأعمال كما يرد في ورقة العمل (WP/494) إلى الجلسة العامة. ووافقت فضلا عن ذلك على التوصية للجلسة العامة بأن تعتمد مشروع القرار ٢٨-١: مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب.

البند ٢٣ من جدول الأعمال: سياسة الإيكاو العامة للتدريب في مجال الطيران المدني وبناء القدرات في مجال الطيران

الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم للجلسة العامة

٢٦- بعد ذلك نظرت اللجنة في ورقة العمل (WP/487) التي تحتوي على مشروع نص تقريرها بشأن هذا البند من جدول الأعمال.

٢٧- وتم الاتفاق، على نحو ما اقترحه مندوب مصر، على تعديل الجملة الثانية من الفقرة ٢٣-٨ بالاستعاضة عن كلمة "مجموعة" بكلمة "دورة" بحيث تصبح الجملة ".... إدراج دورة تدريبية متخصصة ضمن أنشطة برنامج تدريب المتقدم...."؛

٢٨- وكمتابعة للاقتراح الذي قدمه مندوب الجمهورية الدومينيكية وأيده مندوبو بوركينا فاسو، وفنزويلا (جمهورية... البوليفارية) وباراغواي، تم الاتفاق كذلك على الاستعاضة عن النص الموجود في الفقرة ٢٣-١٢ بالنص التالي (النص الجديد مظلّل باللون الرمادي والنص المحذوف مشطوب بخط في وسطه):

" وفضلا عن ذلك، دعت الدول الأعضاء الإيكاو لإعادة النظر في رسوم برنامج تدريب المتقدم بغرض تحسين معدل التكلفة والفائدة للبرنامج. واقترحت الدول الأعضاء إجراء استعراض دوري للرسوم المرتبطة بمختلف

مستويات برنامج تريبير المتقدم (العضو المناوب، والعضو الكامل، والمركز الإقليمي للامتياز في مجال التدريب (RTCEO) وذلك من أجل تقييم والعمل على خفض التكاليف بالنسبة لمؤسسات التدريب والدول فيما يخص وضع، وتنقيح وتقديم التدريب الموحد، الذي يدير شؤونه مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT).

٢٩- وتم أخذ العلم بأنه، في إطار متابعة نقطة تحريرية أثارها مندوب مصر، سيتم تعديل الفقرة ٢٣-٩ لكي تشير إلى ورقة العمل (WP/105) بدلا عن (WP/364).

٣٠- ورهنا بالتعديلات المذكورة أعلاه، وافقت اللجنة على أن يقدم للجلسة العامة مشروع نص تقريرها بشأن البند ٢٣ من برنامج العمل، كما يرد في ورقة العمل (WP/487).

البند ٢٩ من جدول الأعمال: خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة

البند ٣٠ من جدول الأعمال: تعبئة الموارد

الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم للجلسة العامة

٣١- تم بعد ذلك النظر في ورقة العمل (WP/496) التي تحتوي على مشروع نص التقرير بشأن هذين البندين من جدول الأعمال.

٣٢- وعملا بإقتراح قدمه المراقب من المجلس الدولي للمطارات، تم الاتفاق على إدراج الجملة الجديدة التالية في نهاية الفقرة ٢٩-١:

"وأشارت اللجنة أيضا إلى أن المطارات أظهرت قيمة التزام المجتمعات المحلية في ممارساتها للاستدامة، وعلى وجه الخصوص بصدد أهداف التنمية المستدامة رقم ٨ و ١٦ و ١٧ حسب ما بينه المجلس الدولي للمطارات."

٣٣- ورهنا بهذا التعديل، وافقت اللجنة على أن يقدم للجلسة العامة مشروع نص تقريرها بشأن البندين ٢٩ و ٣٠ على نحو ما تضمنتهما ورقة العمل (WP/496). ووافقت أيضا على أن تقترح على الجلسة العامة أن تعتمد مشروع القرار ٢٩-١: مساهمة الطيران في خطة عمل الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ ومشروع القرار ٣٠-١: تعبئة الموارد.

البند ١٤ من جدول الأعمال: برنامج المساعدة الفنية

الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم للجلسة العامة

٣٤- بعد ذلك استعرضت اللجنة ثم وافقت على رفع مشروع نص تقريرها بشأن البند ١٤ من جدول الأعمال إلى الجلسة العامة على النحو الوارد في ورقة العمل (WP/495) بدون تعديل.

البند ٣١ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسات العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم للجلسة العامة

٣٥- بعد ذلك استعرضت اللجنة ثم وافقت على رفع مشروع نص تقريرها بشأن البند ١٤ من جدول الأعمال إلى الجلسة العامة على النحو الوارد في ورقة العمل (WP/505) بدون تعديل. كما وافقت على أن توصي الجلسة العامة باعتماد مشروع القرارات التالية: القرار ٣١-١: مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسره؛ والقرار ٣١-٢: المعايير المستندة إلى الأداء والمواد الإرشادية بشأن تطهير الطائرات وإجراءات مكافحة ناقلات الأمراض؛ والقرار ٣١-٣: برنامج الجيل القادم من المهنيين

العاملين في مجال الطيران؛ والقرار ٣١-٤: برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين: تعزيز مشاركة المرأة في قطاع الطيران العالمي.

البند ٢٤ من جدول الأعمال: إدارة الموارد البشرية
البند ٢٥ من جدول الأعمال: حالة القوى العاملة في الإيكاو
الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم للجلسة العامة

٣٦- بعد ذلك استعرضت اللجنة ثم وافقت على رفع مشروع نص تقريرها بشأن البندين ٢٤ و ٢٥ من جدول الأعمال إلى الجلسة العامة على النحو الوارد في ورقة العمل (WP/508) بدون تعديل.

البند ٢٦ من جدول الأعمال: تعدد اللغات في الإيكاو
الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم للجلسة العامة

٣٧- بعد ذلك استعرضت اللجنة ثم وافقت على رفع مشروع نص تقريرها بشأن البندين ٢٤ و ٢٥ من جدول الأعمال إلى الجلسة العامة على النحو الوارد في ورقة العمل (WP/509) بدون تعديل.

البند ٢٧ من جدول الأعمال: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها
الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم للجلسة العامة

٣٨- بعد ذلك استعرضت اللجنة ثم وافقت على رفع مشروع نص تقريرها بشأن البند ٢٧ من جدول الأعمال إلى الجلسة العامة على النحو الوارد في ورقة العمل (WP/510) بدون تعديل. وبالإضافة إلى ذلك، وافقت على أن توصي الجلسة العامة باعتماد مشروع القرارين التاليين: القرار ٢٧-١: معالجة المعدل المنخفض لاستجابة الدول الأعضاء لكتب المنظمة الموجهة إلى الدول؛ والقرار ٢٧-٢: صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإبلاغ عن الاختلافات.

الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم للجلسة العامة

٣٩- بعد ذلك استعرضت اللجنة ثم وافقت على رفع مشروع نص القسم العام من تقريرها إلى الجلسة العامة على النحو الوارد في ورقة العمل (WP/511) بدون تعديل.

٤٠- وتم أخذ العلم بأن اللجنة التنفيذية ستعاود النظر في البند ٢٢ من جدول الأعمال (حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ) في اجتماعها القادم.

٤١- رفعت الجلسة في الساعة ١٥، ١١.

محضر الجلسة العاشرة

(الأربعاء، ٥ أكتوبر ٢٠١٦، الساعة ١٥,٠٠)

المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ٢٢ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ (القسم الخاص بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق) (تابع)
 - البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة -
 - تغير المناخ - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق
- ٢- البند ٢٢ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ (القسم الخاص بتغير المناخ بدون موضوع الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق) (تابع)
 - البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة -
 - تغير المناخ

موجز المناقشات

- البند ٢٢ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ (القسم الخاص بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق)
 - البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال
 - حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق
- ١- استأنفت اللجنة التنفيذية (في اجتماعيها الثالث والرابع) النظر في مشروع البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، كما ترد في المرفق (ب) بالوثيقة (WP/52)، التي قدمها المجلس.
- ٢- وأشار الرئيس إلى التأييد الساحق الذي حظي به سابقا مشروع القرار المذكور، وأعرب عن غبطته بإفادة اللجنة أنه حتى الآن، أبلغت ٦٣ دولة تمثل حوالي ٨٤ في المائة من نشاط الطيران الدولي، عن عزمها على المشاركة طوعا في الخطة العالمية المقترحة للتدابير القائمة على آليات السوق، أي خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)، منذ انطلاقتها. وأكد أن العديد من تلك الدول أشارت إلى أن نيتها مشروطة بالأحكام الفعلية لمشروع القرار.
- ٣- ولاحظ الرئيس أنه، تمشيا مع روح الإيكاو وتقاليدها، أجرى هو ورئيس المجلس مشاورات غير رسمية مع دول ومجموعات دول بعينها بهدف استكشاف سبل بناء الجسور بين وجهات النظر المختلفة والتغلب على الصعوبات، بما يكفل أن تتمكن تلك الدول من دعم الخطة. وفي الوقت نفسه، كانا يرغبان في التأكد من أن نتائج المشاورات غير الرسمية لن تقوض التأييد الساحق الذي حظي به النص الحالي لمشروع القرار (WP/52). ولهذا السبب بالذات، تشاور الرئيس ورئيس

المجلس بشأن مسائل محددة للغاية لن تسفر عن تغييرات جذرية في مشروع القرار تمس طبيعة الخطة المقترحة وتصميمها وخصائص تنفيذها. وأكد الرئيس أنه في الحالات التي أعربت فيها الدول عن شواغل لا تتعلق بنص مشروع القرار، فقد أدرجت تلك الشواغل في مشروع تقرير اللجنة.

٤- وقال الرئيس إنه قام برفقة رئيس المجلس في وقت لاحق بالتشاور مع ممثلين عن مختلف المجموعات الإقليمية للإيكاو فيما يتعلق بالتغييرات النصية المقترحة، وأعرب عن سروره للإبلاغ بأن هذا الأخير لم يبد، من حيث المبدأ، أي اعتراضات عليه.

٥- وأكد الرئيس مجدداً أن مشروع القرار الوارد في الوثيقة (WP/52) يحظى بتأييد الأغلبية الساحقة من الدول الأعضاء في الإيكاو وعليه فهو الاقتراح المبدئي الافتراضي، ثم عرض الرئيس التعديلات المقترحة التي تمخضت عنها المشاورات غير الرسمية المذكورة، على النحو التالي:

(أ) يتعين إضافة الفقرة التالية للديباجة: "وتسليماً بأن هذا القرار لا يرسي سابقة أو يحكم مسبقاً على نتيجة المفاوضات في سياق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ أو اتفاق باريس أو أي اتفاقات دولية أخرى، ولا يمثل موقف الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ أو اتفاق باريس أو أي اتفاقات دولية أخرى؛"

(ب) فقرة جديدة برقم ٧ ج) تضاف إلى مشروع النص "تشجع جميع الدول بقوة على المشاركة الطوعية في المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى، مع ملاحظة أن الدول المتقدمة، التي تطوعت بالفعل، تأخذ بزمام القيادة، وأن عدة دول أخرى قد تطوعت أيضاً؛"

٦- وعرض الرئيس أيضاً اقتراحاً بإدراج النصوص التالية في مشروع تقرير اللجنة التنفيذية الذي يتناول الشواغل الإضافية لبعض الدول:

(أ) و أعربت الدول عن مجموعة من الآراء بشأن ما ينبغي أن يكون قاعدة قياسية أو توصية أو مادة ارشادية بصدد الرصد والإبلاغ والتحقق ومعايير وحدة الانبعاثات. وفي هذا الشأن، طلبت اللجنة من المجلس، عند اضطراره بمهام وضع القواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية ذات الصلة من أجل تنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق ضمن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، تقديم ارشادات واضحة بشأن ما ينبغي أن يكون قاعدة قياسية أو توصية وما ينبغي أن يكون في مادة ارشادية؛"

(ب) "وأحاطت اللجنة علماً بأنه، فيما يتعلق بوحدة الانبعاثات الناتجة عن الآليات المنشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس، سينظر المجلس في أهليتها للاستخدام في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي بشرط أن تتمشى مع قرارات المجلس، مع المساهمة الفنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك ما يخص تجنب العد المزدوج والسنوات والفترات الزمنية المؤهلة."

(ج) "وأحاطت اللجنة علماً بأن المجلس، بينما يضطلع بأعمال بشأن معايير وحدات الانبعاثات، سيعزز وضع منهجيات من أجل مشاريع خفض الانبعاثات التي ستستحدث وحدات انبعاثات ناشئة عن قطاع الطيران وتنفيذ ذلك. وأكدت اللجنة أن الدول تُشجع على تطوير مشاريع متصلة بالطيران الداخلي؛"

د) "وأحاطت اللجنة علماً بأن إدارة الخطة وتنظيمها الشامل، باتباع قرارات الجمعية العمومية، سيكونان من مسؤولية المجلس".

المناقشة

٧- وخلال المناقشة التي أعقبت ذلك، أعرب جميع المندوبين الذين تعاقبوا على المنصة مجدداً عن تقديرهم لرئيس اللجنة التنفيذية ورئيس المجلس لما أبدوه من حنكة وما بذلوه من جهود دؤوبة للتوصل إلى توافق في الآراء بشأن مشروع قرار حول مشروع الخطة العالمية القائم على تدابير السوق (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي).

٨- وفي حين أكد مندوب الاتحاد الروسي أن دولته تشعر بقلق عميق إزاء التحدي العالمي الذي يطرحه تغير المناخ، وأن خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون هو أحد أولوياتها، أشار إلى أن مخاوفها بشأن عواقب تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني لا تزال لسوء الحظ قائمة. على الرغم من المشاورات غير الرسمية التي جرت والتغييرات التي أدخلت على مشروع القرار. وأشار إلى أن الاتحاد الروسي يرى أن الطريقة المقترحة لتنفيذ خطة التعويض ستؤدي في الواقع إلى زيادة في المعدل المطلق لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون على المستوى العالمي وتسهم في خفض السلامة الجوية، خاصة في البلدان النامية حيث أن الأموال المتدفقة من الصناعة ستبطل التطور التكنولوجي. وأشار مندوب الاتحاد الروسي إلى أن دولته لا توافق على صياغة الفقرة ١٤ من الديباجة، وتعرب عن رغبتها في التحفظ بشأنها، وبشأن صياغة فقرات المنطوق ٥ و ٩ و ١١، ١٨، ٢٠ و ٢١ من مشروع القرار، وبالتالي لا ترى سبيلاً للإعلان عن مشاركتها في النسخة المقترحة من تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وبالتالي اقترح الاتحاد الروسي إدخال التغييرات التالية على مشروع القرار (يظهر النص الجديد مظلاً باللون الرمادي؛ ويظهر النص المحذوف مشطوباً بخط في وسطه):

ألف- الديباجة (الفقرة ١٤)

إقراراً بترحيب القرار بـ "اعتماد اتفاق باريس في نطاق الاتفاقية الإطارية بشأن تغير المناخ"، فإن الاتحاد الروسي يرى أن نص الفقرة ١٤ ينبغي أن يُقرأ على النحو التالي:

"ولما كان وإقراراً بأن اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس ينصان على آليات، كآلية التنمية النظيفة مثلاً وعلى وضع آلية سوق جديدة في إطار آلية للمساهمة في التخفيف من انبعاثات غازات الدفيئة من أجل تحقيق المساهمات المقررة وطنياً اتفاق باريس من أجل المساهمة في تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة لدعم في الوقت الذي تقوم فيه بتحفيز التنمية المستدامة، الأمر الذي تستفيد منه الدول النامية على وجه الخصوص، حسبما ورد في المادة ٦ من اتفاق باريس".

باء- الفقرة ٥ من المنطوق

حيث أن تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لا يُسفر عن النتائج المتوخاة، من حيث تحقيق الأهداف البيئية، فضلاً عن مستوى تأثيره السلبي على ضمان تنمية قطاع الطيران المستدامة وعلى مستوى سلامة الطيران، وخاصة في البلدان النامية، فالاتحاد الروسي يرى أن المرحلتين التجريبية والأولى من تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي ينبغي أن تسمحاً بإمكانية إعادة النظر في مفهوم تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في أي مرحلة من مراحل تنفيذها. وفي هذا الصدد، يعتقد الاتحاد الروسي أن الفقرة الخامسة من منطوق القرار ينبغي أن تُصاغ على النحو التالي:

"٥- تقرر الشروع في مرحلة تجريبية وأولى لتنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) كأحد الخيارات المحتملة للتصدي لأي زيادة سنوية في إجمالي

انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجم عن الطيران المدني الدولي (أي رحلات الطيران المدني التي تغادر من أحد البلدان وتصل إلى بلد آخر) بما يتجاوز مستويات عام ٢٠٢٠، مع مراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل منها".

وبناء على ما تقدم ذكره، يرى الاتحاد الروسي أنه من المناسب إضافة الفقرة التالية إلى نص القرار:

"٥ مكرراً - وتطلب من المجلس مواصلة دراسة الخيارات الأخرى لتنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق المطابقة إلى أقصى درجة ممكنة لـ المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران الدولي" الواردة في ملحق القرار ٢٢-١، وإجراء تحليل مقارن لمزاياها وعيوبها بالنسبة لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كروسيا) وتقديم تقرير إلى الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو عن نتائج التحليل المقارن من أجل اتخاذ الإجراءات التصحيحية الممكنة لإدخالها على سيناريو تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق".

جيم- الفقرة ٩ ز) من المنطوق

من الواضح أن التحليل الدوري لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي ينبغي أن يشمل، من جملة أمور، تقييم مدى الامتثال لـ المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي، والواردة في ملحق مشروع القرار. وبناء عليه، ينبغي أن تُقرأ الفقرة ٩ ز) من المنطوق على النحو التالي:

"ز- واعتباراً من عام ٢٠٢٢، سيجري المجلس استعراضاً لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران كل ثلاث سنوات للتأكد من امتثالها لـ المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران الدولي، بما في ذلك تأثيرها على نمو الطيران الدولي والذي ينبغي أن يشكل أساساً هاماً للمجلس للنظر فيما إذا كان من الضروري إدخال تعديلات على المرحلة المقبلة أو دورة الامتثال وكذلك لكي يقوم، عندما يكون ذلك مناسباً، بالتوصية بهذه التعديلات للجمعية العمومية بغية اتخاذ قرار بشأنها".

دال- الفقرة ١١ من المنطوق

وفقاً لأحكام الفصل السادس من اتفاق باريس، فإن التزامات الدول الخاصة بالتعويض تستند إلى مساهمات مقررة وطنياً. وبناء عليه، فإن الفقرة ١١ من المنطوق ينبغي، من وجهة نظر الاتحاد الروسي، أن تكون كما يلي:

"١١- يقرر بأن تُحتسب كل عام كمية انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المطلوبة المتوقعة للتعويض بشكل طوعي من قِبَل مشغل الطائرات في سنة محددة اعتباراً من عام ٢٠٢١ أثناء المراحل التجريبية والأولى من تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي على أساس المساهمة المقررة وطنياً لكل دولة مشاركة، أو أن تُحتسب على النحو التالي:".

هـ- الفقرة ١٨ من المنطوق

وفقاً لما ذكر سابقاً، فإن تحليل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كروسيا) لتجنب الأعباء الاقتصادية غير الملائمة التي يتكبدها الطيران الدولي" ينبغي أن تشمل، في جملة أمور، تقييماً للامتثال لـ المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران الدولي، والواردة في ملحق مشروع القرار ٢٢-١. وفي هذا الصدد يرى الاتحاد الروسي أن الفقرة ١٨ من منطوق القرار ينبغي أن تُقرأ على النحو التالي:

"١٨- يُقرر أن يُجري المجلس مراجعة دورية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي كل ثلاث سنوات ابتداءً من عام ٢٠٢٢، للغرض المشار إليه في الفقرة ٩ ز) أعلاه ومن أجل المساهمة منع المخاطر غير المبررة التي قد تتسبب في إلحاق ضرر جسيم بتنمية الطيران الدولي المستدامة والفعالية البيئية للخطة، بما في ذلك الجوانب الخاصة بسلامة الطيران وأمن الطيران والمنافسة غير الأخلاقية، فضلاً عن تقييم الفعالية البيئية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال

الطيران الدولي لكي تتمكن الجمعية العمومية للإيكاو من النظر فيما بعد في مسألة جدوى تطبيقها. وسوف يشمل ذلك جملة أمور منها ما يلي:".

واو- الفقرة ٢٠ من المنطوق

وفقا للمادة ٣٧ من الفصل السادس من *اتفاقية الطيران المدني الدولي*، فإن المسائل المتعلقة بالرصد والإبلاغ والتحقق ووحدات الانبعاثات وسجلات الانبعاثات لا تتصل بـ"الطائرات والأفراد والطرق الجوية والخدمات المساعدة" ولذا فلا تشملها القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو. ومن ثمّ فإن الاتفاقية لا تُسند إلى الإيكاو سلطة وضع قواعد وتوصيات دولية فيما يتعلّق بالرصد والإبلاغ والتحقّق ووحدات الانبعاثاتّ وسجلات الانبعاثات. وفي هذا الشأن، فإن تكليف المجلس بـ"وضع قواعد وتوصيات دولية" لتطبيق نظام الرصد والإبلاغ والتحقّق في إطار خطة التعويض بشأن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك الإجراءات المبسطة لنظام الرصد والإبلاغ والتحقّق، غير سليم وينبغي حذف أي ذكر للقواعد والتوصيات الدولية من الفقرة ٢٠ من منطوق القرار.

زاي- الفقرة ٢١ من المنطوق

يشير الاتحاد الروسي إلى أن المجلس لم يناقش أو يتخذ أبداً أي قرارات فيما يتعلّق بـ"السنوات والفترات الزمنية المؤهلة" فيما يتصل بوحدات الانبعاثات الناتجة عن آليات منشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس. وعلاوة على ذلك، فإن مصطلح Vintage (سنة محددة) غير مذكور ولم يُنظر فيه بصورة مباشرة أو غير مباشرة في أي وثيقة من وثائق الأمم المتحدة تلك. ولهذا السبب، يجب حذف عبارة "السنوات والفترات الزمنية المؤهلة" من الفقرة ٢١ من منطوق مشروع القرار.

٩- وفي الختام، أعرب مندوب الاتحاد الروسي مجدداً عن قلق دولته بشأن الهدف العالمي الطموح للنمو المحايد للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ بسبب طابعها غير الواقعي، بالنظر إلى عدم وجود أي مسوغ علمي لضرورة بلوغ هذا الهدف المتوخى. وأشار إلى أن نص التحفظات الروسية المذكورة أعلاه سوف ينقل إلى الأمانة لكي يتم تسجيله على النحو الواجب في تقرير ومحضر اجتماعات اللجنة التنفيذية وغير ذلك من وثائق الجمعية العمومية ذات الصلة.

١٠- وفي حين هنأت مندوبية البرازيل الإيكاو على جهودها الجبارة في صياغة الاقتراح المتعلق بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، على النحو الذي تجسد في مشروع القرار، إلا أنها ذكّرت بأنه خلال المشاورات غير الرسمية المذكورة، عارضت دولتها بشدة بعض التعديلات المقترحة عليه. وأكدت أنه خلافاً لروح المشاركة الجماعية التي أُلح إليها الرئيس، فإن العديد من شواغل البرازيل لم تتم مراعاتها، على الرغم من أن البرازيل قد تفاوضت بنشاط وبصورة بنّاء بشأن الخطة المقترحة على مدى السنوات الثلاث الماضية. وتحقيقاً لهذه الغاية، تتفاوض البرازيل حالياً مع دول أخرى لإدخال نص مناسب فيما يخص اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في مشروع القرار ومشروع التقرير، بهدف تقديم اقتراح إلى اللجنة لكي تنظر فيه. واحتفظت مندوبية البرازيل لنفسها بالحق في التعليق على التعديلات التي اقترحتها مندوب الاتحاد الروسي بعد أن تراها مكتوبة.

١١- وشدد مندوب فرنسا على أن الدعم الكاسح الذي لقيه مشروع القرار (WP/52) جاء من جميع القارات ومن طائفة متنوعة من الدول من حيث الموقع الجغرافي ومستوى التنمية، معرباً عن دعمه القوي للتعديلات التي اقترحتها الرئيس. وحذر المندوب من إعادة فتح باب المناقشة وقبول المزيد من التغييرات لأن ذلك من شأنه أن يشكل خطراً كبيراً على التوازن الهش للغاية الذي تم التوصل إليه.

١٢- وأشار مندوب فرنسا إلى الأخبار السارة بالنسبة للمناخ الذي أعلنت عنها اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في وقت سابق من ذلك اليوم، وهي أن اتفاق باريس سيبدأ نفاذه في ٤ نوفمبر ٢٠١٦، مشدداً على ضرورة

أن تعلن الإيكوا، في أقرب وقت ممكن، عن إنجاز بنفس القدر من الأهمية بالنسبة للمناخ، وهو الإنجاز المتمثل في اعتماد الجمعية العمومية لمشروع القرار بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي). وأكد أن التعديلات التي اقترحتها الرئيس تقود الدول على الطريق الصحيح نحو تحقيق ذلك الهدف.

١٣- وأعرب مندوب المملكة المتحدة، عن تأييده للتعليقات التي أدلى بها مندوب فرنسا، مشدداً على أن مشروع القرار الملحق بورقة العمل (WP/52) يمثل حلاً وسطاً معقولاً ويحظى بتأييد ساحق من الغالبية العظمى من الدول الأعضاء في الإيكوا وأقاليمه، سواء في العالم المتقدم أو النامي. وتوجه بالشكر إلى الرئيس ورئيس المجلس على جهودهما لحل المشاكل القليلة المتبقية، وأعرب عن تأييده للتعديلات المقترحة على مشروع القرار ومشروع التقرير ودعا إلى تقديمها، مع التغييرات الإضافية، إلى الجلسة العامة لكي تعتمدهما، الأمر الذي سوف يشكل لحظة فاصلة في تاريخ الإيكوا.

١٤- وأعرب مندوبو الوفود التالية عن تطابق آرائهم مع وجهات نظر مندوبي فرنسا والمملكة المتحدة: إثيوبيا، والأرجنتين، وإسبانيا، وأستراليا، وإستونيا، وألمانيا، والإمارات العربية المتحدة، وأوكرانيا، وأيرلندا، وأيسلندا، وإيطاليا، والبرتغال، وبلجيكا، وبلغاريا، وبوركينا فاسو، وبولندا، وتركيا، وتشيكيا، وجزر مارشال، وجمهورية تنزانيا المتحدة، والجمهورية الدومينيكية، وجمهورية كوريا، وجنوب أفريقيا، والدانمرك، ورومانيا، وساموا، وسلوفاكيا، وسنغافورة، والسويد، وسويسرا، وسيراليون، وغانا، وغواتيمالا، وغيانا، وفنلندا، والكاميرون، وكندا، وكينيا، ولافتيا، ومالطة، ومصر، والمكسيك، وناميبيا، والنرويج، والنمسا، ونيجيريا، ونيوزيلندا، وهولندا، والولايات المتحدة الأمريكية، واليابان، واليونان، فضلا عن المراقب من النظام الكاريبي لمراقبة سلامة وأمن الطيران.

١٥- وأكد مندوب الدانمرك على ضرورة التوصل إلى حل شامل، يتمثل في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، لبلوغ الهدف العالمي الطموح للنمو المحايد للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠. كما أكد على أن هذا المنحى يمثل الطريقة المثلى لتقليل مخاطر وجود خليط متنافر من المخططات الإقليمية والوطنية، وهو أمر من المؤكد أنه لن يفيد قطاع الطيران.

١٦- وأشار مندوب إسبانيا إلى أن دولته تؤيد التعديلات المقترحة على القرار ومشروع التقرير لأن الجمعية يمكنها أن توعز إلى المجلس بتوضيح بعض القضايا المعلقة وأن بند مراجعة النظام من شأنه أن يتيح مواصلة تحسينه لزيادة فعاليته.

١٧- وشدد مندوب غواتيمالا على أن دولته ملتزمة بتحقيق أهداف التنمية المستدامة، بما في ذلك تطبيقها على الطيران المدني الدولي، وأنها من الموقعين على اتفاق باريس واتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ. وأشار إلى أن الدليل العالمي لمخاطر المناخ لعام ٢٠١٦، وضع غواتيمالا في المرتبة العاشرة من بين البلدان الأكثر تأثراً بالظواهر المناخية البالغة الشدة في الفترة ١٩٩٥-٢٠١٤، وأكد أن بلده يؤيد بشدة مشروع القرار ومشروع التقرير كما وردا في الوثيقة (WP/52)، مع التعديلات التي اقترحتها الرئيس، وهو ملتزم بالعمل مع الإيكوا والدول الأعضاء فيها لضمان التنفيذ الناجح لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي.

١٨- وشددت مندوبة غيانا على أن مشروع القرار جاء نتيجة عمل شاق وكثير من التسويات التي تم التوصل إليها خلال السنوات الثلاث الماضية خلال عملية تجويد نصه بحيث يلبي الظروف الوطنية للدول المتقدمة والنامية على السواء. وأشارت إلى أن غيانا، باعتبارها دولة نامية صغيرة، تعتبر أن مشروع القرار تاريخي وغير مسبوق من حيث إتاحتها منبر لوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي) لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي، وهي أول خطة من هذا النوع لأي قطاع من القطاعات الاقتصادية.

١٩- وأعرب مندوب الهند عن إشادة دولته بالمجلس لمشروع القرار المتعلق بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي)، التي تعتبره سبيلاً لتجنب المخاطر المترتبة

على وجود خليط متنافر من الخطط الإقليمية والوطنية، كما أعرب عن إشداته برئيس اللجنة التنفيذية لإدراجه في مشروع القرار بعض الشواغل التي أعربت عنها العديد من الدول. وأكد أن الهند مستعدة للمشاركة في الخطة المقترحة والوفاء بالتزامها تجاه المجتمع العالمي شريطة معالجة مخاوفها. وفي حين أشار مندوب الهند كذلك إلى أن دولته تؤيد مداخلة مندوب الاتحاد الروسي، إلا أنه أكد مجددا تحفظاتها العميقة فيما يتعلق بالحد الأقصى للانبعاثات القطاعية المقترحة في إطار خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي. وهي تعتبر أن مثل هذا الإجراء يتعارض مع روح اتفاق باريس وأنه سيلقى بظلاله السالبة على قطاع الطيران. وتعتبر الهند كذلك أن من شأن ذلك أن يحد من قدرة البلدان النامية مثلها على السير على طريق نموذج النمو الذي تسلكه البلدان النامية من خلال فرض أعباء اقتصادية أكبر عليها. وترجع مخاوف الهند إلى كونه يستند إلى النمو المحايد للكربون اعتبارا من عام ٢٠٢٠ وأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي) ستفرض ضرائب على أي نمو يحدث في مجال الطيران الدولي بعد عام ٢٠٢٠، مما قد يحدث تأثيرا مدمرا على تنمية الطيران في البلدان النامية، حيث بدأت أنشطة الطيران تنطلق لتوها وهي الآن تتم بمعدلات عالية. وترى الهند أن إخضاع هذه الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق للاختبار والتقييم قد يسفر عن نتائج غير متوقعة إذ أنه لم يتم تنفيذ أي مخطط من هذا النوع من قبل في أي قطاع آخر من قطاعات الاقتصاد. ولا أحد يعرف التأثيرات البيئية والاقتصادية المحتملة للنظام المقترح. وسوف يعتمد كل شيء على التنبؤات والمضاربات في غياب أي بيانات موثوقة وبدون القيام بما يلزم من تحليلات ومناقشات أو عرض شفاف للحقائق والأرقام. وبالإضافة إلى ذلك، فإن دور التدابير القائمة على آليات السوق في الحد من الانبعاثات لم يتم إثباته بعد من خلال الوسائل العلمية، ومن هنا تأتي أهمية أن تكون المشاركة على أساس طوعي للمرحلة التجريبية والمرحلة الأولى من تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، كما هو مقترح.

٢٠- وأشار مندوب الهند إلى أن دولته تؤيد تأييدا تاما الاقتراح المتعلق بالمرحلتين المشار إليهما على النحو الوارد في الوثيقة (WP/52). غير أنها ترى أن المنظمة لا تزال بحاجة إلى القيام بمزيد من العمل الإضافي قبل أن يُستكمل التصميم الدقيق للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، الذي يُقترح جعله إلزاميا في المرحلة الثانية. وترى الهند أنه ينبغي على مجلس الإيكاو أن يواصل العمل على عناصر التصميم الرئيسية للنظام المقرر تنفيذها في المرحلة الثانية استناداً إلى تقييم المرحلتين التجريبية والأولى، وتقديم النتائج إلى الدورة الثانية والأربعين للجمعية في عام ٢٠٢٥. وعليه فإن للهند تحفظات جدية بشأن عناصر التصميم المحددة للمرحلة الثانية، وهي تقترح بدلاً من ذلك تمديد البند الذي يتيح خيار الانسحاب لكي يشمل مرحلة التنفيذ الثانية أيضاً، بحيث يُتاح لأي دولة عضو لا تستسيغ الخطة في أي مرحلة من المراحل خيار الخروج منه. ولن يكون ذلك متسقا مع اتفاق باريس فحسب، بل سيوفر كذلك للدول الأعضاء مثل الهند المرونة المطلوبة وسيشجع مشاركتها في الخطة في وقت مبكر. وطالب مندوب الهند، إذا لم يكن بالمقدور أخذ شواغل دولته في الاعتبار في نص مشروع القرار، أن تُثبت هذه الشواغل في مشروع تقرير اللجنة إلى الجلسة العامة.

٢١- وأشار مندوب بوركينا فاسو إلى أن دولته شاركت في الفريق الاستشاري لشؤون البيئة (EAG) على مدى السنوات الثلاث الماضية، على الرغم من مواردها المحدودة، إلا أنه أعرب عن أسفه إذ أنه على الرغم من جهودها فضلا عن جهود الدول الأخرى، والجهود التي بذلها رئيس المجلس، والأمانة العامة، والأمانة، والتي يبذلها الآن رئيس اللجنة التنفيذية، فإن المناقشات حول مشروع القرار بشأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لم تختتم بعد. وفي حين أقر مندوب بوركينا فاسو بأن النص ليس مثاليا ولا يلبي احتياجات الجميع بصورة كاملة، فقد أكد أنه قد حان الوقت لاعتماده، نظرا لكل تلك الجهود والنوايا الحسنة التي أبدتها الدول في التفاوض، فضلا عن الخسائر في الأرواح والخسائر الاقتصادية الناجمة عن تغير المناخ. وأشار مندوب بوركينا فاسو، في هذا الصدد، على وجه التحديد إلى الضرر الذي يتسبب فيه الإعصار ماثيو حاليا في منطقة البحر الكاريبي.

٢٢- وفي سياق تأكيد مندوب بوركينا فاسو أيضا على الآثار التي يحدثها ارتفاع درجات الحرارة على الناس، والنباتات والحيوانات في دولته، أشار إلى أنها قلقه للغاية من ظواهر تغير المناخ ومدركة لضرورة الحد من انبعاثات غازات الدفيئة. وضمن جهودها الرامية إلى مكافحة تغير المناخ، قامت بوركينا فاسو، بمساعدة مقدمة في إطار مشروع الإيكاو - الاتحاد الأوروبي بناء القدرات من أجل تخفيف غاز ثاني أكسيد الكربون المنبعث من الطيران الدولي، بوضع خطة عمل للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي. وأعرب وفد بوركينا فاسو عن سعادته بإخطار الاجتماع أن دولته مستعدة، كإجراء لإثبات حسن النية، للمشاركة طواعية في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها، على الرغم من أن حجم نشاط الطيران الدولي لديها منخفض للغاية. وناشد جميع الدول اعتماد مشروع القرار، مع التعديلات التي اقترحها الرئيس، مشددا على أنه بلغ مستوى مشرفا من النضج حتى وإن لم يحظ تماما برضا أي دولة.

٢٣- وأشار مندوب جزر مارشال إلى أنه على الرغم من أن مشروع القرار ليس مثالياً، إلا أنه يمثل أول خطة ذات مصداقية لتقليل انبعاثات الطيران، وهو خطة من شأنها أن تساعد جزر مارشال على مقاومة آثار تغير المناخ. وشدد على أن أحكام القرار تعكس مجموعة من الأفكار التي روعي فيها أن تكون متوازنة بدقة متناهية لتحقيق الهدف العالمي الطموح للنمو المحايد للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠. وأكد مندوب جزر مارشال كذلك على أنه عندما نظرت اللجنة في الورقة (WP/52) (خلال اجتماعها الثالث والرابع)، لقي مشروع القرار تأييد بلدان منها أغلبية كبيرة من البلدان النامية إلى جانب عدد من أصغر الدول الجزرية في العالم وأشدها فقراً وأضعفها وأكثرها عزلة، بما في ذلك جزر مارشال وبابوا غينيا الجديدة، التي ستشارك طواعية في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها، أي في المرحلة التجريبية، كدليل آخر على ريادتها في ما يخص المناخ. وأعرب عن ثقته في أن التعديلات التي اقترحها الرئيس لن تقوض السلامة البيئية لمشروع القرار. وأشار مندوب جزر مارشال إلى أنه على الرغم من أن دولته والدول الأخرى الأعضاء في ائتلاف الطموح العالمي التي تعمل على تقديم المزيد من الدعم للاقتراح كانت تفضل مراعاة المزيد من شواغلها، فإنها جميعاً تترك ما يلي: إن الواقع الجديد المائل في فترة ما بعد اتفاق باريس يتطلب مواصلة جميع الدول في الاضطلاع بالدور القيادي وإن الخطة العالمية المقترحة (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي) قابل للتأمين بمرور الوقت، وينبغي له أن يكون كذلك.

٢٤- وشدد مندوب جزر مارشال على أنه ليس بوسع اللجنة أن ترتد على أعقابها، وأنه لم يعد لديها المزيد من الوقت لإضاعته، وأشار إلى أن الأحداث المأساوية التي تدور أمام أعيننا في منطقة البحر الكاريبي تُبرز الحاجة الملحة للتوصل إلى اتفاق بشأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي. وفي معرض تشديده على أن إعصار ماثيو قد خلف بالفعل عدداً من الضحايا في هايتي والجمهورية الدومينيكية وأن العديد من الدول الجزرية الأخرى معرضة للتهديد، أكد من جديد أنه بدون هذا الاتفاق، فإن فترات الجفاف الذي يشهدها الجميع ستصبح أكثر تواتراً، وستصبح العواصف أكثر عنفاً، وفترات المد العالي أشد فتكاً. وبالنظر إلى أنه ينتمي إلى أحد أكثر البلدان النامية ضعفاً، أكد مندوب جزر مارشال أن الوقت قد حان للتوصل إلى اتفاق بشأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي. وأعرب عن تأييده للتعديلات اللذين اقترحهما الرئيس على مشروع القرار، معرباً عن أمله في أن يعتمد الاجتماع بسرعة في الجلسة العامة.

٢٥- وأعرب مندوبو البلدان التالية عن إشادتهم بالآراء التي أدلى بها مندوبو بوركينا فاسو وجزر مارشال وعن تأييدهم لها: بلجيكا، وبولندا، وتشيكيا، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وجمهورية كوريا، وجنوب أفريقيا، وسلوفاكيا، وغانا، وفنلندا، والكاميرون، وكندا، وكينيا، والمكسيك، وناميبيا، والنرويج، ونيجيريا، واليونان، فضلاً عن المراقب من النظام الكاريبي لمراقبة سلامة وأمن الطيران.

٢٦- وأكد مندوب الصين أن التصدي لتغير المناخ يشكل هماً مشتركاً للبشرية بالنظر إلى أنه يمس بقاء الجنس البشري على قيد الحياة ونموه، مشدداً على أن حكومته تبذل جهوداً دؤوبة لتعزيز عملية إدارة تغير المناخ. وأبرز في هذا

الصدد أن الصين قدمت مساهمة تاريخية لمساعي إبرام اتفاق باريس وأنها أودعت رسمياً صك تصديقها عليه مع الأمين العام للأمم المتحدة في ٣ سبتمبر ٢٠١٦، قبل بدء قمة مجموعة العشرين (هانغزو، الصين، يومي ٤ و ٥ سبتمبر ٢٠١٦)، مما يعني اتخاذ خطوة عملية لضمان دخول الاتفاقية حيز التنفيذ في تاريخ مبكر. وبعد أن شاركت الصين بنشاط في كامل عملية التعاون الدولي بشأن مسألة خفض انبعاثات الطيران، فهي على استعداد لتحمل المسؤوليات التي تتناسب مع ظروفها وقدراتها الوطنية. واستناداً إلى مبدأ المسؤوليات المشتركة رغم تباينها (CBDR) ومبادئ الشمولية، والإنصاف، والملاءمة والجدوى، فإن الصين مستعدة لمواصلة إسهامها في الحد من الانبعاثات الناجمة عن الطيران المدني الدولي. وترحب الصين بمشروع القرار بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي)، الذي يجري الاتفاق عليه في دورة الجمعية العمومية الحالية، وتعرب عن تقديرها للدور القيادي الذي يضطلع به رئيس المجلس ورئيس اللجنة التنفيذية في تحقيق هذه الغاية.

٢٧- وأكد مندوب الصين أن دولته ليست مجرد مشارك في عملية التفاوض، بل هي أيضاً مُروج لها، مشيراً إلى أنها شاركت في جميع المشاورات والمفاوضات المتعلقة بهذه القضية منذ الدورة السادسة والثلاثين للجمعية في عام ٢٠٠٧. كما ساهمت بشكل إيجابي في هذا الصدد عبر برامجها وعملاً بما تمليه الحكمة الصينية من أجل الترويج لإرساء الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بالاستناد إلى توافق الآراء. وقد أظهرت الصين أيضاً أقصى قدر ممكن من المرونة في هذا الصدد، مما ساهم إلى حد كبير في إنجاز الإيكافو لمثل هذه الخطة (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي) خلال دورة الجمعية الحالية. وقد شددت الصين دوماً على أن الحل لانبعاثات الطيران ينبغي أن يقوم على توافق الآراء وينبغي أن يراعي، قدر المستطاع، كافة الشواغل التي تثيرها جميع الأطراف. وعلى الرغم من أن ذلك يمثل تحدياً للإيكافو، فهو أيضاً من صميم مسؤولياتها الهامة. وبالتالي ترى الصين أن الآراء التي أعربت عنها وفود الاتحاد الروسي، والبرازيل والهند ينبغي أن تؤخذ في الحسبان بشكل مناسب وأن تعالج على الوجه الصحيح لضمان أن تحقق الدورة الحالية للجمعية نتائج إيجابية تستند إلى أوسع توافق ممكن في الآراء.

٢٨- وشدد مندوب الصين على أنه سوف يتعين على المنظمة معالجة عدد كبير نسبياً من القضايا في إطار جهودها المستقبلية لتعديل الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، مؤكداً على ضرورة أن تحترم المنظمة سيادة الدول وأن تأخذ في الاعتبار الظروف الخاصة بكل دولة فضلاً عن قدرات كل بلد من البلدان النامية، لا سيما عند التعامل مع قضايا الرصد والإبلاغ والتحقق المتعلقة بخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، والسجلات الخاصة بهذه الخطة، حيث أن هذه العوامل هي التي ستحدد مشاركة أو عدم مشاركة البلدان النامية في الخطة في أقرب وقت ممكن وبالتالي سيعتمد عليها في نهاية المطاف نجاح أو فشل الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

٢٩- وشدد مندوب الصين على ضرورة أن تأخذ اللجنة التنفيذية والجمعية في الحسبان حقيقة أن الدول الأوروبية ودول أمريكا الشمالية ليست وحدها التي تشجع على إيجاد أسواق محلية للكربون، بل هناك دول أخرى تفعل ذلك، منها الصين، وأن اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ وغيرها من الكيانات تجري هي أيضاً مفاوضات بشأن الآليات القائمة على السوق. وقال إن معايير التأهيل ينبغي أن تكون أكثر شمولاً وينبغي أن تكفل سهولة تطبيق الأرصدة أو الإعفاءات لهذه الدول وإمكانية دمج العملية في عمليات تفاوضية أخرى بما يؤدي إلى تحقيق ظروف مواتية تتيح مشاركة عدد أكبر من البلدان. وأكد مندوب الصين أن دولته تعارض أي ممارسات أو قواعد تمييزية تُفرض كأمر واقع على البلدان النامية بحجة العتبات التقنية المعززة. وتعارض الصين على هدف الطموح العالمي للنمو المحايد للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ حيث ترى أنه سيزيد من حجم المسؤولية الملقاة على عاتق البلدان النامية فيما يتعلق بخفض الانبعاثات، التي تعتبرها غير عادلة وغير مجدية. وقدرة الإيكافو على حل هذه المشكلة بطريقة مناسبة هي التي ستحدد ما إذا كانت خطتها العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي) ستكفل بالنجاح أم لا.

٣٠- انضم مندوب المكسيك، السيد ر. كوبيه غونزاليز، الرئيس السابق لمجلس الإيكافو، الذي عُين بعد ذلك سفيراً مدى الحياة للنوابا الحسنة في الإيكافو، إلى زمرة المتكلمين قبله الذين أعربوا عن تأييدهم للتعديلات التي اقترحها الرئيس على مشروع القرار ومشروع التقرير الوارد في الوثيقة (WP/52). وشدد على المستوى العالي من التضامن الذي أبدته، ولا تزال تبديه، الدول الأعضاء في الإيكافو، في معالجة مسألة الطيران المدني والبيئة، ومن بين الأدلة على ذلك، أشار إلى ما يلي: تقديم أكثر من ١٠٠ خطة عمل حكومية لأنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون تستند إلى سلة التدابير التي تشمل، في جملة أمور، التحسينات التقنية والتشغيلية وتحسينات البنية التحتية وأنواع الوقود البديلة المستدامة؛ وفي الآونة الأخيرة، إعراب ٦٣ دولة، تمثل حوالي ٨٤ في المائة من نشاط الطيران الدولي، عن نيتها المشاركة الطوعية في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها. وأشار مندوب المكسيك إلى أن هذه التصرفات تثبت أن النهج الطوعي أكثر نجاحاً من النهج الإلزامي.

٣١- واتفق مندوب المكسيك مع الرئيس (EX/4) بشأن الحاجة إلى مراعاة العمل الكبير الذي قام به المجلس، بدعم من الفريق الاستشاري لشؤون البيئة للإيكافو (EAG) والخبراء الفنيين، في صياغة مشروع القرار الوارد في ورقة العمل (WP/52)، مسلطاً الضوء على التقليد المتبع في الإيكافو بالتوصل إلى الاتفاقات عن طريق توافق الآراء. ومع إقراره بالصعوبات التي تكتنف حالياً التوصل إلى توافق في الآراء بشأن مشروع القرار، أعرب عن ثقته في أن يتمكن المندوبون مرة أخرى، وبنفس روح التعاون التي دأبوا على التحلي بها على مدى سنوات عديدة، من الوصول إلى توافق الآراء المنشود استناداً إلى التعديلات التي اقترح الرئيس إدخالها على مشروع القرار. وأعرب مندوب المكسيك عن بالغ ارتياحه لأن تقرير اللجنة إلى الجلسة العامة سيتضمن الطلب إلى المجلس أن ينظر في عدد من القضايا بهدف معالجة الكثير من الشواغل التي تم الإعراب عنها أثناء المفاوضات بشأن مشروع القرار. ويصفته رئيساً سابقاً لمجلس الإيكافو، أشار إلى أنه يعي تماماً المسؤولية الكبيرة التي يتحملها المجلس لضمان التنمية الآمنة، والمنظمة والمستدامة للطيران المدني الدولي، معرباً عن ثقته في أن المجلس سيواصل الوفاء بهذه المسؤولية.

٣٢- وأشار مندوب المكسيك إلى المداخلات التي أدلى بها مندوباً بوركينا فاسو وجزر مارشال، مؤكداً على الحاجة الملحة للتوصل إلى اتفاق بشأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وناشد جميع المندوبين، عند عرض مشروع القرار عليهم في الجلسة العامة، اعتماده بتوافق الآراء، وإذا أمكن بالتركية، مع احترام الحق السيادي للدول الأعضاء في الإعراب عن عدم موافقتهم.

٣٣- وأيد مندوباً الكاميرون والجمهورية الدومينيكية هذه المناشدة.

٣٤- وأشار مندوب الأرجنتين إلى أن مشروع نص القرار الحالي يعكس توازناً دقيقاً ويمثل الكثير من الحلول الوسطى والتنازلات، وأيد التعديلات التي اقترحها الرئيس، واقترح إسعي إلى استكشاف طرق مختلفة لإدراج أي مقترحات تعديل تتوافق مع الخطوط العامة لمشروع القرار ولكن لم تتم معالجتها، مثل المقترح الذي ستقدمه مندوبية البرازيل.

٣٥- شكرت مندوبية الولايات المتحدة الرئيس ورئيس المجلس على المشاورات غير الرسمية التي قاما بها على مدى الأيام القليلة الماضية لمعالجة شواغل بعض الدول، وأعربت عن تأييدها القوي للتعديلات المقترحة على مشروع القرار. وفيما يتعلق بالتعليقات التي أدلت بها مندوبية البرازيل بشأن قضية تتعلق بالفقرة ١٧ مكرر المقترحة، كما ترد في ورقة العمل (WP/52) والمشاورات غير الرسمية الأخرى التي أجريت بشأنها، أشارت إلى أنه من أجل تحقيق أكبر قدر ممكن من توافق الآراء، فهي توافق على إجراء تغيير ختامي آخر على مشروع القرار ما دام ذلك سيمكن من الحصول على تأييد واسع ولن يغير التوازن الدقيق الذي تحقق في النص المطروح حالياً. وشددت مندوبية الولايات المتحدة على أن دولتها ممتنة بشكل خاص للبلدان الـ ٦٣ التي تطوعت حتى الآن للمشاركة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي منذ بدايتها، وهنأت بوركينا فاسو، وجزر مارشال وبابوا غينيا الجديدة على إعلان مشاركتها الطوعية في النظام.

٣٦- أعرب مندوبية الإمارات العربية المتحدة عن تأييدها للتعديلات التي اقترحتها الرئيس، مشددة على ضرورة مراعاة تدخلاتها السابقة خلال مرحلة التنفيذ القادمة لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي.

٣٧- وأعرب مندوب جمهورية كوريا عن تأييده لمشروع الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق المقترح (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي) على النحو المنصوص عليه في مشروع القرار، مع التعديلات التي اقترحتها الرئيس. وبغية الوصول إلى الهدف النهائي، شجع جميع الدول على التحلي بالصبر وإبداء مزيد من الالتزام والمرونة، لا سيما وأن الدول التي لديها بعض التحفظات قد التزمت باتخاذ مواقف استشرافية أكثر مما كان عليه الحال في المراحل السابقة من المفاوضات. وسلط مندوب جمهورية كوريا الضوء في هذا السياق على القول المأثور "كلما ازدادت القوة ازدادت معها المسؤولية".

٣٨- وأعرب مندوب ساموا أيضا عن تأييده للنص المعدل لمشروع القرار، مشددا مرة أخرى على ضعف جزر المحيط الهادئ إزاء الآثار المدمرة لتغير المناخ، ومؤكدا أن أي كارثة تحل بالجزر، تسفر عن تدمير ما أنجز في سنوات على صعيد التنمية الاجتماعية - الاقتصادية، بما في ذلك فيما يتصل بسبل معيشة الناس. ولذلك دعا إلى تأييد الجمعية العمومية بحزم في مسعاها لإيجاد الاستجابة الملزمة لهذه القضية البيئية باعتماد مشروع القرار المذكور.

٣٩- كما أيد المراقب عن النظام الكاريبي لمراقبة سلامة وأمن الطيران النص المعدل لمشروع القرار، فأشار إلى أن دول الجماعة والسوق المشتركة للجماعة الكاريبية (كاريكوم) تؤيد بالكامل القرارات المتخذة في مؤتمر باريس، ولا سيما اعتماد اتفاق باريس. وبصفتها هيئة تمثل ذراع الطيران للدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة البحر الكاريبي، فإن النظام الكاريبي لمراقبة سلامة وأمن الطيران يهنئ المجلس وجميع المشاركين في المفاوضات التي أسفرت عن مشروع القرار المذكور.

٤٠- أشار رئيس المجلس إلى أن المناقشات بشأن ذلك البند من جدول الأعمال كان من الممكن أن تُختتم في الأسبوع السابق، وشدد على أنه في محاولة لمعالجة شواغل كل دولة على حدة، أجريت مشاورات غير رسمية إضافية بغية استقطاب مزيد من الدعم والتوافق. وستدرج التعديلات المقترحة المقدمة من الرئيس في مشروع القرار ومشروع التقرير لكي تستعرضها اللجنة التنفيذية في اجتماعها المقبل. وبما أن رئيس المجلس يعي أن العديد من الدول لديها شواغل لم تحسم بعد، فقد قال إن هناك فرصة سانحة لإجراء مزيد من المشاورات من أجل زيادة حجم الأغلبية المؤيدة قبل استعراض الجلسة العامة لتقرير اللجنة. ومع ذلك، شدد رئيس المجلس على أنه من الضروري الحفاظ على التوازن الدقيق وعلى تأييد الأغلبية الساحقة لنص مشروع القرار المتعلق بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي).

البند ٢٢ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ (القسم الخاص بتغير المناخ بدون الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق)

البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة وممارساتها في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

٤١- استأنفت اللجنة ما دار في اجتماعها الثاني (EX/2) فيما يتعلق بالنظر في مشروع القرار ٣٩-XX: البيان الموحد لسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بحماية البيئة - تغير المناخ كما يرد في مرفق ورقة العمل (WP/49)، التي قدمها المجلس. وذكر الرئيس الحاضرين بأنه تم تعليق النظر في مشروع القرار بشأن تغير المناخ إلى حين اختتام المناقشات بشأن الورقة (WP/52) بسبب المخاوف التي أعربت عنها بعض الدول فيما يتعلق بالصلة بين الأهداف العالمية الطموحة للإيكاو والخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق المقترحة لتنمية قدرات الطيران في الطيران الدولي. (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي).

٤٢- وفي إطار متابعة المشاورات غير الرسمية التي قام بها هو ورئيس المجلس مع الدول ومجموعات الدول بشأن الخطة العالمية المذكورة، قدم الرئيس التعديلات المقترحة التالية لمشروع القرار المعني بتغير المناخ المرفق بورقة العمل (WP/49):

أ) إدراج فقرة جديدة في الديباجة: " *وإن تسلّم بأن هذا القرار لا يشكل سابقة لنتائج المفاوضات ولا يمثل حكماً مسبقاً عليها في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ أو اتفاق باريس، كما أنه لا يمثل موقف الأطراف من تلك الاتفاقيات؛* "

ب) وحذف النص التالي من الفقرة ٩ من منطوق القرار "خاصة عن طريق تقييم نصيب الطيران الدولي في ميزانية الكربون العالمية في ضوء أهداف درجتى الحرارة ٢ درجة مئوية و ١،٥ درجة مئوية"؛

ج) وإدراج الإرشادات التي يتضمنها ملحق قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ في المرفق بمشروع نص قرار الجمعية العمومية. وبالإضافة إلى ذلك، استنسخ فقرة الديباجة المعنية في قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ واستكمالها على النحو التالي: " *وإن تشير إلى أن قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ يطلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، الاضطلاع بالعمل لوضع إطار للتدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك مواصلة وضع المبادئ التوجيهية المدرجة في الملحق بقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩، وأن المبادئ التوجيهية وضعت على النحو المدرج في المرفق بقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨، والتي تم استنساخها في الملحق بهذا القرار؛* "

المناقشة

٤٣- في أثناء المناقشة، كرر جميع المندوبين الذين تناوبوا على المنصة (EX/2) الإعراب عن تقديرهم لرئيس اللجنة التنفيذية ورئيس المجلس لما بذلاه من جهود للتوصل إلى توافق في الآراء بشأن مشروع القرار الخاص بتغير المناخ.

٤٤- وفي حين أعرب مندوب الصين عن تأييده لمشروع القرار بما في ذلك التعديلات التي اقترحتها الرئيس، فقد أكد من جديد أن دولته لا توافق على الهدف العالمي الطموح للنمو المحايد للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ حيث ترى أنه سيزيد من المسؤولية الملقاة على عاتق البلدان النامية من حيث تخفيضات الانبعاثات، الأمر الذي تعتبره غير عادل وغير مجدٍ.

٤٥- وأشار مندوب الاتحاد الروسي إلى أنه على الرغم من أنه اقترح من قبل أن يتم تضمين المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي كمرفق لمشروع القرار بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، فهو لا يعترض بحزم على إدراجه في القرار الخاص بتغير المناخ كما اقترح الرئيس، حيث أن التحليل الدوري لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي الذي سيجري في المستقبل سيشمل تقييماً للامتنال للمبادئ التوجيهية المذكورة. ومن ثم فهو يؤيد مشروع القرار مع تعديلات الرئيس المذكورة. وفي معرض تأييده لمداخلة مندوب الصين، كرر مندوب الاتحاد الروسي تحفظ دولته على النمو المحايد للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠، الذي تعتبره غير واقعي، نظراً لعدم وجود أي مبرر علمي للحاجة إلى الوصول إلى هذا الهدف العالمي الطموح، إلى جانب كونه غير موات لتحقيق أهداف الإيكاو البيئية.

٤٦- وفي حين أعرب مندوب المملكة العربية السعودية عن دعمه لمشروع النص المعدل للقرار، فقد أكد مجدداً تحفظ دولته فيما يتعلق بالنمو المحايد للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠، وهو تحفظ كانت دولته قد أعربت عنه لأول مرة في الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية عام ٢٠١٠ فيما يتعلق بقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ ثم أعربت عنه مرة أخرى في الدورة التالية في عام ٢٠١٣ فيما يتعلق بقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨. وأشار المندوب إلى أن المملكة العربية السعودية

طلبت في الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية أن يُقام الدليل على الهدف العالمي الطموح المذكور علمياً وعملياً، مؤكداً أنها، إلى أن يتم ذلك، تتمسك بنفس التحفظ بشأن النمو المحايد للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠.

٤٧- وأشار مندوب الهند إلى أنه على الرغم من أن دولته تؤيد التعديلات التي اقترحتها الرئيس على مشروع القرار، فما زال لديها شاغل رئيسي واحد تتوقع أن تنتظر فيه اللجنة وتعالجه. وأشار إلى أنه خلال الدورة الأخيرة للجمعية العمومية أعربت ٥٣ دولة، بمن فيها الهند، عن تحفظها فيما يتعلق بالفقرة ٧ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ بشأن الهدف العالمي الطموح للنمو المحايد للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠. وعلى الرغم من التحفظات التي أبدتها تلك الدول، فقد وضعت الإيكوا خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بالاستناد إلى ذلك الهدف العالمي الطموح. ولا تزال تحفظات الهند قائمة على هذا الجانب من مشروع القرار بشأن تغيير المناخ كما يرد في الوثيقة (WP/49)، وبالتالي فهي تؤيد مداخلات مندوبي الصين، والاتحاد الروسي والمملكة العربية السعودية. وتشير الهند، في هذا السياق، إلى أن اتفاق باريس لم يوص بتحديدًا بتطبيق النمو المحايد للكربون على قطاع بعينه وبالتأكيد ليس اعتباراً من عام ٢٠٢٠ كما هو مقترح بموجب خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي. وعلاوة على ذلك، أقر اتفاق باريس بأن الأمر قد يستغرق وقتاً أطول حتى تصل البلدان النامية إلى ذروتها من حيث الانبعاثات. ولذلك تعتبر الهند أن النمو المحايد للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ سيأتي بنتائج عكسية ويضر بقطاع الطيران في البلدان النامية، ومن ثم تقترح حذف الفقرة ٦ من منطوق مشروع القرار.

٤٨- أعرب مندوب المكسيك، السيد ر. كوييه غونزاليز، عن أمله في ألا تعيد اللجنة فتح النقاش حول الأهداف التي خضعت لمناقشة متعمقة منذ ثلاث سنوات، في الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية، وأشار الرئيس السابق لمجلس الإيكوا، الذي عُين لاحقاً سفيراً مدى الحياة للنوايا الحسنة للإيكوا، إلى أن الأهداف المذكورة هي أهداف للطموح العالمي ولا تفرض التزامات محددة على فرادى الدول، على نحو ما هو مبين بوضوح في الفقرة ٧ من منطوق القرار ٣٨-١٨، وفي الفقرة ٦ من منطوق مشروع القرار المقترح. وشدد على أنه من غير الممكن الوصول إلى أي وجهة بدون وجود طموحات وخطة طيران، مؤكداً أن النمو المحايد للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ ما هو إلا هدفٌ تطلعي وعالمي بطبيعته وهو هدف ينطبق على نظام الطيران المدني الدولي ككل وليس على أي دولة بعينها. وبالتالي، أعرب مندوب المكسيك عن تأييده لمشروع القرار المتعلق بتغيير المناخ المرفق بورقة العمل (WP/49)، مع التعديلات التي اقترحتها الرئيس.

٤٩- كما أعرب مندوبو إسبانيا، وإيطاليا، والبرتغال، والسويد، وسويسرا، وغواتيمالا، وفرنسا، وكندا، والنمسا، ونيجييريا، وهولندا، والولايات المتحدة الأمريكية عن تأييدهم لمشروع القرار، بما في ذلك الهدف العالمي الطموح للنمو المحايد للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ كما يرد في الفقرة ٦ من منطوق القرار، وللتعديلات المقترحة من الرئيس. وأشارت مندوبة كندا في معرض تأييدها لمشروع القرار، إلى أنه رغم الصعوبة التي واجهتها دولتها في قبول التغييرات المذكورة، فإنها توافق عليها من باب إبداء المرونة اقتداءً بما فعلته الدول الأخرى.

٥٠- وفي معرض الإعراب عن تأييده للأفكار التي طرحها مندوب المكسيك، استعار مندوب إسبانيا المقولة المأثورة لليوناردو دا فينشي "الحياة حركة ولا حركة بدون طموحات"، وقله "لا يمكننا الوصول إلى وجهة ما دون ان يكون لدينا طموحات". وكرر المندوب القول بأن النمو المحايد للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ ما هو إلا هدف للطموح العالمي، مؤكداً أنه على الرغم من أن الطريق إلى تحقيقه قد تم رسمه، فليس هناك التزام على الدول بأن تسلكه.

٥١- وأكد مندوب سويسرا على أن النمو المحايد للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ ليس هدفاً مثبتاً في القرار ٣٨-١٨ فحسب، بل هو هدفٌ مقبولٌ على نطاق واسع من جانب الصناعة. وبناءً عليه، دعا إلى قبوله كأساس معقول للعمل المستقبلي في مجال التصدي لتغيير المناخ.

٥٢- ولاحظ الرئيس أنه يتضح، من المناقشة، أن أغلبية الدول وافقت على مشروع القرار بشأن تغيير المناخ الوارد في الوثيقة (WP/49)، إلى جانب التغييرات الإضافية التي اقترحتها، مشيراً إلى أنه سيتم تنقيح مشروع القرار وفقاً لذلك، وأن

المخاوف التي أعربت عنها بعض الدول فيما يتعلق بأهداف الطموح العالمية للايكاد اعتباراً من عام ٢٠٢٠ ستدرج في مشروع التقرير الذي سيعرض على موافقة اللجنة في اجتماعها المقبل قبل عرضه على الجلسة العامة.

٥٣- رُفعت الجلسة في الساعة ١٥،١٧.

محضر الجلسة الحادية عشرة

(الخميس، ٦ أكتوبر ٢٠١٦ في الساعة ١٠,٠٠)

المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ٢٢ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ
- الموافقة على مشروع النصوص المتوخى إدراجها في التقرير إلى الجلسة العامة (القسم المعني بتغير المناخ بدون موضوع الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق)
- ٢- تفويض سلطة الموافقة على محضر اجتماعات اللجنة التنفيذية

موجز المناقشات

البند ٢٢ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ

الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

(القسم المعني بتغير المناخ بدون موضوع الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق)

- ١- أنيط باللجنة النظر في ورقة العمل (WP/461)، التي تتضمن مشروع تقريرها بشأن البند ٢٢ من جدول الأعمال المعني بتغير المناخ بدون الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق إلى جانب مشروع القرار المنقح ٢٢-١: البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ.
- ٢- شكر رئيس اللجنة التنفيذية كافة المندوبين لدعمهم وتعاونهم مشدداً على أن بفضل عملهم الدؤوب وروح التوافق التي أبدوها، تمكنت الجمعية العمومية من بلوغ لحظة تاريخية بالغة الأهمية في عمل المنظمة. وأشار إلى أن مشروع التقرير الوارد في الوثيقة (WP/461) يذكر: أن أغلبية الدول قد أعربت عن تأييدها لمشروع القرار ٢٢-١ (WP/49) بصيغته المنقحة لإدراج التغييرات المقترحة الناتجة عن المشاورات غير الرسمية التي أجراها هو والرئيس؛ وأن بعض الدول قد أعربت عن قلقها فيما يتعلق بهدف الطموح العالمي للإيكاو المتمثل في النمو المحايدة للكربون (CNG) اعتباراً من عام ٢٠٢٠. وأثار الرئيس مسألة إجرائية مفادها أنه لا يجوز للدول إبداء تحفظاتها إلا على قرار تم اعتماده بالفعل من جانب الجلسة العامة. ثم دعا اللجنة إلى الموافقة على مشروع التقرير بشأن البند ٢٢ من جدول الأعمال المتعلق بالقسم المعني بتغير المناخ، بما في ذلك مشروع القرار المنقح ٢٢-١، على النحو الوارد في الوثيقة (WP/461)، توطئة لتقديمه إلى الجلسة العامة.

٣- واقتُرحت مندوبية الولايات المتحدة إدراج الجملة التالية في نهاية الفقرة ٢٢-٢-٢٨ من مشروع التقرير: "ينبغي أن يستند المؤتمر إلى العمل الجاري في إطار لجنة حماية البيئة في مجال الطيران". وبالإشارة إلى الفقرة ١٩ من ديباجة مشروع القرار ٢٢-١، أُنْتُت على العمل الجاري للنظر في الجوانب البيئية لنهاية عمر الطائرات مثل الاستفادة منها من خلال إعادة تدويرها، ولكنها تساءلت عن سبب الإشارة إلى هذه المسألة و في قرار بشأن تغيير المناخ.

٤- واقتُرِح مندوب الاتحاد الروسي إضافة النص التالي في نهاية الفقرة ٢٢-٢-٣٤ لتوضيح شواغل بعض الدول فيما يتعلق بهدف الإيكاو العالمي الطموح للنمو المحايد للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠: "في ضوء الطابع غير الواقعي لهذا الهدف. وغياب الأساس العلمي له".

٥- ولفَت مندوب الصين الانتباه إلى الفقرة ٦ من منطوق القرار المتعلقة بالنمو المحايد للكربون في مشروع القرار ٢٢-١، وأكد أن الطيران الدولي ينمو بسرعة وأن هذا النمو سيكون مصدره في المستقبل البلدان النامية في المقام الأول. وأكد أن الهدف العالمي الطموح المذكور للنمو المحايد للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ يفتقر إلى الأساس العلمي السليم، وأنه ليس عادلاً أو مجدياً إذا لم ترافقه توضيحات واعتراف بأن البلدان المتقدمة ستخفض انبعاثاتها إلى حد كبير وتوفر المساعدة الفنية للبلدان النامية. وفي معرض تأكيده على أنه من غير الواقعي أن يكون هناك هدف طموح عالمي يتطلب من الدول بذل جهود لتخفيض الانبعاثات، اقترح مندوب الصين تعديل الفقرة ٦ من المنطوق بحيث تشير إلى "بذل مساعٍ لتحقيق هذا الهدف".

٥- وأشار مندوب الهند، في معرض تأييده لمداخلات مندوبي الاتحاد الروسي والصين، إلى أن دولته لا توافق على النمو المحايد للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ وذلك لسببين: فالبلدان النامية تنمو بوتيرة أسرع ومن شأن الهدف العالمي الطموح المذكور أن يعيق نموها في الطيران الدولي؛ كما أن اتفاق باريس لعام ٢٠١٥، الذي تم التوصل إليه بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ خلال الدورة الحادية والعشرين لمؤتمر الأطراف، لا يفرض النمو المحايد للكربون على أي قطاع بعينه، وبالتأكيد لا ينص على حدوث ذلك بحلول عام ٢٠٢٠.

٦- وأشار مندوب إسبانيا إلى أنه خلال الاجتماع السابق للجنة (EX/10)، تم التشديد على أن الفقرة ٦ المعنية من منطوق مشروع القرار ٢٢-١ ذات طابع تطوعي ولا تستتبع أي التزامات من جانب الدول.

٧- وخلال المناقشة التي تلت ذلك، أعرب مندوبو البلدان التالية عن تأييدهم لورقة العمل (WP/461) إسبانيا، وإستونيا، وألمانيا، وإندونيسيا، وأيرلندا، وإيطاليا، وبلجيكا، وبوتسوانا، وبيرو، وتركيا، وتشيكيا، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وجنوب أفريقيا، ورومانيا، وسلوفاكيا، وسلوفينيا، وشيلي، والصومال، وفرنسا، وفنلندا، وقبرص، وكولومبيا، وكينيا، ومصر، والمملكة العربية السعودية، والمملكة المتحدة، والنرويج، ونيجيريا، وهولندا، واليابان، واليونان.

٨- وأشار مندوب المملكة العربية السعودية إلى أنه بناء على توجيه الرئيس المذكور أعلاه، فإن التحفظ الذي أبداه خلال الجلسة السابقة للجنة (EX/10) بشأن البند ٦ من منطوق مشروع القرار ٢٢-١ سيُعرض رسمياً بعد أن يعتمد الاجتماع العام القرار المذكور.

١٠- وأكد مندوب كولومبيا أن تغيير المناخ يكتسي أهمية كبيرة للبشرية قاطبة، وألقى الضوء على ارتفاع معدلات الوفيات والأضرار الكارثية الناجمة عن الإعصار ماثيو، الذي ضرب منطقة شرق البحر الكاريبي في ٣٠ سبتمبر ٢٠١٦، والذي يواصل إلحاق الدمار بالساحل الجنوبي-الشرقي للولايات المتحدة. وإذ دعا المندوب جميع الدول إلى السعي لتحقيق الهدف العالمي الطموح للنمو المحايد للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ من أجل البيئة والأجيال المقبلة، أكد من جديد الحاجة إلى أهداف أكثر طموحاً.

١١- في ضوء التأييد الساحق للوثيقة (WP/461)، سحبت مندوبية الولايات المتحدة اقتراحها الذي تقدمت به من قبل (انظر الفقرة ٣ أعلاه).

١٢- وشدد مندوب بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) على أهمية أن يتضمن مشروع التقرير الفلق الذي أعربت عنه دولته، فضلا عن دولٍ أخرى، فيما يتعلق بالحاجة إلى قيام البلدان المتقدمة بنقل التكنولوجيا إلى البلدان النامية وبناء قدراتها لتمكينها من الوفاء بالتزاماتها بشكل فعال. وأشار رئيس اللجنة التنفيذية إلى أن مداخلته سيتم إدراجها في محضر الاجتماع بدلاً عن ذلك.

١٣- واستجابة لطلب من وفد الاتحاد الروسي للتأكيد على أن نصه المقترح للفقرة ٢٢-٢-٣٤ سيُدْرَج في مشروع التقرير (انظر الفقرة ٤ أعلاه)، أوضح رئيس المجلس أن محضر الاجتماع سيحيط بجميع الآراء التي تم الإعراب عنها. ولتجاوز الوضع الراهن، اقترح إضافة عبارة "في رأيهم ليس هدفاً واقعياً" في نهاية الفقرة ٢٢-٢-٣٤ لكي يصبح نص العبارة الكاملة كما يلي: "وأكد عدد من الدول مجدداً على الشواغل المتعلقة بالهدف العالمي الطموح للإيكاو المتمثل في النمو المحايد للكربون ابتداءً من عام ٢٠٢٠، لأنه في رأيهم ليس هدفاً واقعياً". وعلى الرغم من طلب مندوب الاتحاد الروسي إضافة عبارة "ولغياب الأساس العلمي لها"، حيث أن هذا يطابق ما دار في مناقشة الاجتماع السابق، ويؤيد وجهة نظر دولته بأنه لا يوجد أساس علمي للهدف الطموح العالمي المذكور، إلا أن رئيس اللجنة التنفيذية أشار إلى أنه سيتم الإبقاء على التعديل المقترح من قبل رئيس المجلس.

١٤- وفي حين أعرب مندوب الاتحاد الروسي عن أسفه لعدم قبول اقتراحه، إلا أنه وافق على هذا التدبير، وطلب أن تُثبَّت آراؤه في المحضر.

١٥- وأشار رئيس اللجنة التنفيذية أن الغالبية العظمى من الدول قد أعربت عن تأييدها للوثيقة (WP/461). ولذلك خص إلى أن اللجنة وافقت على مشروع نص تقريرها بشأن البند ٢٢ من جدول الأعمال (قسم تغيير المناخ بدون الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق) الوارد في تلك الورقة، لتقديمه إلى الجلسة العامة، بصيغته المعدلة أثناء المناقشة؛ ووافقت على التوصية بأن تعتمد الجلسة العامة مشروع القرار ١/٢٢: البيان الموحد لسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ كما ورد في الوثيقة (WP/461).

الموافقة على مشروع نص التقرير المقدم إلى الجلسة العامة

(القسم الخاص بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق)

١٦- بعد ذلك، نظرت اللجنة في ورقة العمل (WP/462) (التتقيح رقم ١ - باللغة الفرنسية فقط)، التي تضمنت مشروع تقرير اللجنة بشأن البند ٢٢ من جدول الأعمال بشأن القسم المتعلق بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وكذلك مشروع القرار المنقح ٢٢-٢: البيان الموحد لسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

١٧- وأبرز رئيس اللجنة التنفيذية أن مشروع التقرير يعكس التأييد الساحق من الدول لمشروع القرار ٢٢-٢ (WP/52)، بصيغته التي تم تنقيحها لإدراج التعديلات المقترحة الناتجة عن المشاورات غير الرسمية التي أجراها هو ورئيس المجلس مع بعض الدول فيما يتعلق بالخطة العالمية المقترحة. وأشار إلى أن المشروع المنقح للقرار ٢٢-٢ كما يرد في الوثيقة (WP/462) يُظهر الاقتراح الذي أوجزه في الاجتماع السابق (EX/10). وبعد أن أشار رئيس اللجنة التنفيذية إلى أن رئيس المجلس قد سمح بوقت إضافي لإجراء مزيد من المشاورات غير الرسمية لضمان أن يحظى نص مشروع القرار المطروح على

الجلسة العامة لاعتماده بأكبر قدر ممكن من توافق الآراء، عرض التغييرات التالية التي تم التوصل إليها فيما يخص مشروع التقرير ومشروع القرار المنقح ٢٢-٢:٢:

(أ) في الفقرة ٢٢-٣-٣١ من مشروع التقرير، تُضاف النقطة الثالثة على النحو التالي:

"- فقرة جديدة برقم ١٧ مكرر تضاف إلى مشروع نص قرار الجمعية العمومية: تُقرر أن وحدات الانبعاثات الناتجة عن الآليات المنشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس يمكن استخدامها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي بشرط أن تتمشى مع قرارات المجلس، مع المساهمة الفنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك ما يخص تجنب العد المزدوج والسنوات والفترات الزمنية المؤهلة."

(ب) وكنتيجة للتعديل السابق، تُحذف الفقرة ٢٢-٣-٣٣ من مشروع التقرير، ويُعاد ترقيم الفقرات اللاحقة وفقاً لذلك، وتُضاف الفقرة التالية رقم ٢١ لمنطوق مشروع القرار المنقح ٢٢-٢:

"تقرر أن وحدات الانبعاثات الناتجة عن الآليات المنشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس يمكن استخدامها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي بشرط أن تتمشى مع قرارات المجلس، مع المساهمة الفنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك ما يخص تجنب العد المزدوج والسنوات والفترات الزمنية المؤهلة؛"

(ج) وكنتيجة للتعديل المذكور، يُعاد ترقيم الفقرات ٢١ إلى ٢٤ من منطوق مشروع القرار المنقح بحيث تصبح ٢٢ إلى ٢٥، على التوالي.

١٨- وإذ أعرب اقترح مندوب الاتحاد الروسي عن تأييده لهذه التعديلات المقترحة، اقترح إدراج النص الإضافي التالي في نهاية الفقرة الحالية ٢٢-٣-٣٧ من مشروع التقرير لكي يعكس ما دار في المناقشة بدقة: "كما سيساهم في تدني المستوى العام لسلامة الطيران على الصعيد العالمي ويزيد المعدل المطلق لنمو انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على المستوى العالمي العام". واقترح رئيس اللجنة التنفيذية، وأيدته في ذلك الأمانة، إضافة "من وجهات نظرها" في بداية النص الجديد، وهو ما وافق عليه مندوب الاتحاد الروسي.

١٩- وأيد مندوب الهند أيضاً التعديلات المقترحة من الرئيس، وكذلك التعديل السالف الذكر للفقرة ٢٢-٣-٣٧.

٢٠- وتحدث مندوب السويد، نيابة عن الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، فشكر الرئيس، ورئيس المجلس والأمانة على الجهود التي بذلها من أجل التوصل إلى توافق واسع في الآراء حول هذا المشروع المنقح للقرار ٢٢-٢؛ واقتداء بروح التعاون السائدة، أعرب عن تأييده الكامل للوثيقة (WP/462)، بما في ذلك التعديلات التي اقترحها الرئيس [انظر الفقرة ١٧ أ) إلى ج) أعلاه]، ودعا اللجنة إلى الموافقة على مشروع التقرير، بما في ذلك مشروع القرار المنقح ٢٢-٢. وبالإضافة إلى ذلك، أشار مندوب السويد إلى أن المداخلة المذكورة أعلاه من قبل وفد الاتحاد الروسي ينبغي أن تُثبت في محضر الاجتماع. وقد انضم إلى هذا الرأي مندوبو إيطاليا، والنمسا، وفرنسا وهولندا.

٢١- وهناً مندوب كندا رئيس اللجنة التنفيذية ورئيس المجلس على مساعيهم التي أتاحت التوصل إلى توافق واسع في الآراء. وفي معرض الإعراب عن تأييده للتعديلات التي اقترحها الرئيس على مشروع التقرير ومشروع القرار ٢٢-٢ المنقح، أشار إلى أنه ينبغي تعديل السطر الثاني من الفقرة ١٤ من الديباجة للإشارة إلى "آلية" السوق الجديدة بدلاً من "آليات". وقد تم أخذ العلم بهذا التعديل التحريري.

- ٢٢- وفي معرض دعوته للجنة للموافقة على مشروع التقرير، بما في ذلك مشروع القرار المنقح ٢٢-٢، مع التعديلات التي اقترحها الرئيس، أشار مندوب الأرجنتين إلى ضرورة مواعاة النسخة الإسبانية للفقرة ٩ هـ) من منطوق القرار المذكور مع النسخة الإنجليزية بحيث تشير إلى "عام ٢٠١٨" في السطر الثاني. و بالمثل، تم أخذ العلم بهذا التعديل التحريري.
- ٢٣- وأعرب مندوب غواتيمالا عن امتنانه للجهود التي بذلها الرئيس ورئيس المجلس للتوصل إلى توافق في الآراء بشأن مشروع القرار ٢٢-٢، الذي قال عنه أنه عادل، ومنصف ويحترم سيادة الدول. وأعرب عن ثقته في أن المجلس المنتخب حديثاً سيمضي قدماً مستصحباً العمل الذي تم إنجازه بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق وبيذل قصارى جهده لضمان كفاءة الطيران المدني الدولي وأمنه، واستدامته وتجانسه. وإذ أعرب عن دعمه لمشروع التقرير ومشروع القرار المنقح ٢٢-٢، بالتعديلات التي اقترحها الرئيس، دعا مندوب غواتيمالا جميع المندوبين الآخرين إلى أن يحدوا حذوه في إطار روح التعاون السائدة.
- ٢٤- وبالنيابة عن الدول الـ ٥٤ الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، هنأ مندوب مصر الرئيس، ورئيس المجلس وجميع المندوبين على توصلهم إلى توافق في الآراء بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي). وأكد أن الدول المذكورة تؤيد مشروع القرار المنقح ٢٢-٢ بصيغته المعدلة من قبل الرئيس، وتعهد بالعمل مع المجلس من أجل تنفيذه.
- ٢٥- كما أعرب مندوب الولايات المتحدة عن شكره للرئيس ولرئيس المجلس، وأيد بحماس التعديلات التي اقترحها الرئيس على كل من مشروع التقرير ومشروع القرار المنقح ٢٢-٢.
- ٢٦- وأعرب مندوب المكسيك عن دعمه للوثيقة (WP/462)، بما في ذلك التعديلات المقترحة المذكورة، وشكر الرئيس، ورئيس المجلس، والأمانة والدول على جهودهم التي أسفرت عن هذه النتائج الإيجابية للغاية.
- ٢٧- وعلى نفس المنوال، شكر مندوب الإمارات العربية المتحدة الرئيس ورئيس المجلس، ووافق على تقديم مشروع التقرير ومشروع القرار المنقح ٢٢-٢ مع التعديلات التي أدخلها الرئيس، إلى الجلسة العامة.
- ٢٨- وأشاد مندوب سنغافورة بروح المرونة التي تحلى بها الرئيس، ورئيس المجلس والمندوبون وأعرب عن ارتياحه لمشروع التقرير ومشروع القرار المنقح ٢٢-٢، بما في ذلك التعديلات التي اقترحها الرئيس.
- ٢٩- وشكر مندوب الصين أيضاً الرئيس ورئيس المجلس على جهودهما الدؤوبة وحكمتها معرباً عن تأييده للنص الذي تم التوصل إليه بتوافق الآراء، بما في ذلك التعديلات التي اقترحها الرئيس.
- ٣٠- أما مندوبية البرازيل، فقد شكرت بحرارة جميع الوفود ولا سيما الرئيس، ورئيس المجلس على دعمهما الراسخ واستعدادهما للتوصل إلى توافق في الآراء مع توسيع نطاق الشمول إلى أقصى مدى ممكن لإدراج جميع الدول، وأعربت مندوبية البرازيل عن سعادتها بالإعلان عن دعم دولتها لمشروع القرار المنقح ٢٢-٢، مع التعديلات التي اقترحها الرئيس.
- ٣١- وأشار رئيس اللجنة التنفيذية إلى أنه في ضوء المناقشة، فإن اقتراح مندوب الاتحاد الروسي القاضي بتعديل الفقرة ٢٢-٣-٣٧ من مشروع التقرير سيجري إثباته في المحضر (انظر الفقرة ١٨ أعلاه).
- ٣٢- وأشار رئيس اللجنة التنفيذية أن أغلبية ساحقة من الدول أعربت عن تأييدها للوثيقة (WP/462)، مع تعديلاته المقترحة [انظر الفقرة ١٧ من أ) إلى ج) أعلاه]. وعليه، خلص إلى الآتي: وافقت اللجنة، توطئة للعرض على الجلسة العامة، على مشروع نص تقريرها بشأن البند ٢٢ من جدول الأعمال (القسم المتعلق بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق) الوارد في تلك الورقة، بصيغته المعدلة؛ ووافقت على التوصية بأن تعتمد الجلسة العامة مشروع القرار المنقح ٢٢-٢:

البيان الموحد لسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق العالمية، بصيغته المعدلة.

تفويض السلطة لرئيس الجمعية العمومية للموافقة على محاضر اجتماعات اللجنة التنفيذية

-٣٣- فوضت اللجنة التنفيذية رئيس الجمعية العمومية، بصفته رئيسها، سلطة الموافقة على محاضر اجتماعاتها.

-٣٤- رُفعت الجلسة في الساعة ١١,٠٠.

المرفق

قائمة بورقات العمل التي نظرت فيها اللجنة التنفيذية

البند ١٠: الاشتراكات المتأخرة

الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة (٢٠١٦/٩/٢٠)	A39-WP/61 Revision No. 1 EX/34; AD/5
الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة (٢٠١٦/٩/٢٧)	A39-WP/61 Revision No. 1 Addendum No. 1 EX/34; AD/5
الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة (٢٠١٦/٩/٣٠)	A39-WP/61 Revision No. 1 Addendum No. 2 EX/34; AD/5

البند ١١: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥

مشروع نص التقرير بشأن البند ١١ من جدول الأعمال (٢٠١٦/٩/٢٨)	A39-WP/470 EX/181
---	----------------------

البند ١٢: اقتراح بتعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو بغرض زيادة عدد الأعضاء في المجلس

اقتراح بتعديل المادة ٥٠ (أ) في اتفاقية شيكاغو لزيادة عدد الأعضاء في المجلس (٢٠١٦/٥/٣١)	A39-WP/18 EX/6
اقتراح بتعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي (٢٠١٦/٨/٩)	A39-WP/179 EX/66
تقرير اللجنة التنفيذية عن البندين ١٢ و ١٣ من جدول الأعمال (٢٠١٦/٩/٢٩)	A39-WP/471 EX/182

البند ١٣: اقتراح بتعديل المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو بغرض زيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية

اقتراح بتعديل المادة ٥٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي بغرض زيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية (٢٠١٦/٥/٣١)	A39-WP/13 EX/1
تقرير اللجنة التنفيذية عن البندين ١٢ و ١٣ من جدول الأعمال (٢٠١٦/٩/٢٩)	A39-WP/471 EX/182

برنامج المساعدة الفنية	البند ١٤:
تقرير عن خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL PLAN) (٢٠١٦/٨/٣١)	A39-WP/21 Revised EX/9
التقدم المحرز في أفريقيا تقرير عن الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (٢٠١٦/٦/١٧)	A39-WP/27 EX/15
تقرير بشأن برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية (٢٠١٦/٦/٩)	A39-WP/28 EX/16
مواجهة التحديات في مجال بناء القدرات (٢٠١٦/٨/٢٥)	A39-WP/105 EX/44
تعزيز قدرات الخبراء الإقليميين في مجال أمن الطيران (٢٠١٦/٩/٧)	A39-WP/164 Revised EX/62
إقليم أفريقيا والمحيط الهندي - خطة المفتشية التعاونية لدعم تحسين سلامة الطيران (٢٠١٦/٨/٢٥)	A39-WP/171 EX/121
دعم مواصلة الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (AFI PLAN) (٢٠١٦/٨/٢٩)	A39-WP/215 EX/83
SAFETY AND AIR NAVIGATION CAPACITY AND EFFICIENCY:ENSURING THAT NO AFI COUNTRY IS LEFT BEHIND (01/09/2016) *Information Paper	A39-WP/309 EX/112; TE/68
إعلان الرياض بشأن أمن الطيران والتسهيلات (٢٠١٦/٩/٨)	A39-WP/351 EX/136
خطة عمل مصر للتخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي (٢٠١٦/٩/٧)	A39-WP/364 EX/144
الخطة التنفيذية المقترحة الخاصة بإقليم الشرق الأوسط لدعم المبادرات الإقليمية المتعلقة بالسلامة والملاحة الجوية (٢٠١٦/٩/١٥)	A39-WP/392 EX/153
EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (NCLB) (16/09/2016) *Information Paper	A39-WP/415 EX/159; TE/198
AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (16/09/2016) *Information Paper	A39-WP/446 EX/168

SUPPORTING IMPLEMENTATION OF AVIATION SAFETY AND AIR NAVIGATION BY JAPAN (20/09/2016) *Information Paper	A39-WP/450 EX/172
AFRICAN AIR NAVIGATION SERVICES PROVIDERS (ANSPs) PEER REVIEW PROGRAMME (26/09/2016)	A39-WP/456 Revision No. 1 EX/174
مشروع نص التقرير عن البند ١٤ من جدول الأعمال (٢٠١٦/١٠/٣)	A39-WP/495 EX/190
البند ١٥: التعاون الفني - سياسات وأنشطة التعاون الفني	
برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران (٢٠١٦/٥/١٦)	A39-WP/45 EX/23
السياسات والأنشطة في مجال التعاون الفني خلال الفترة ٢٠١٣-٢٠١٥ (٢٠١٦/٥/١٦)	A39-WP/47 EX/24
مواجهة التحديات في مجال بناء القدرات (٢٠١٦/٥/٢٨)	A39-WP/105 EX/44
NEW DIRECTIONS IN THE IMPLEMENTATION OF ICAO-IAC PROJECT RER/01/901 (COSCAP-CIS) AND MAIN OUTPUTS OF ITS ACTIVITIES FOR THE LAST 15 YEARS (04/08/2016) *Information Paper	A39-WP/141 EX/53
قيمة التعاون والترويج لأدوات التمويل من أجل حماية البيئة (٢٠١٦/٥/٢٢)	A39-WP/244 Revised EX/96
مشاريع التعاون الفني في إقليم أمريكا الجنوبية (٢٠١٦/٨/١٦)	A39-WP/292 EX/108
تحسين إجراءات التعاقد والشراء المنفذة بمساعدة من إدارة التعاون الفني (٢٠١٦/٩/٧)	A39-WP/383 EX/151
EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (NCLB) (16/09/2016) *Information Paper	A39-WP/415 EX/159; TE/198
مشروع تقرير عن البند ١٥ من جدول الأعمال (٢٠١٦/٩/٣٠)	A39-WP/491 EX/188
البند ١٦: أمن الطيران - السياسة العامة	
استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS)	A39-WP/14

(٢٠١٦/٥/٣٠)	EX/2
إعداد خطة عالمية لأمن الطيران (٢٠١٦/٥/٣٠)	A39-WP/15 EX/3
البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران (٢٠١٦/٦/٣)	A39-WP/16 EX/4
معالجة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني (٢٠١٦/٥/٣٠)	A39-WP/17 EX/5
الأولويات في مجال أمن الطيران (٢٠١٦/٧/٢٥)	A39-WP/98 EX/43
تحصين الطيران المدني من التهديدات الإلكترونية (٢٠١٦/٧/٢٦)	A39-WP/99 Revision No. 1 EX/45; TE/26
NIVELES DE PROTECCIÓN ANTE CAMBIOS EN EL NIVEL DE AMENAZA (03/08/2016) *Information Paper	A39-WP/131 EX/48
DESARROLLOS DE RPAS EN ESPAÑA (03/08/2016) *Information Paper	A39-WP/132 EX/49
BIOMETRIC BASED ACCESS CONTROL AT AIRPORTS IN INDIA (04/08/2016) *Information Paper	A39-WP/136 EX/50
إعداد وتحديث القواعد القياسية والمواد الإرشادية بشأن التهديدات الجديدة والناشئة (٢٠١٦/٨/١٠)	A39-WP/145 EX/54
الأمن الإلكتروني للطيران المدني: التدابير التي يمكن أن يتخذها واضعو التنظيمات وأصحاب المصلحة (٢٠١٦/٨/٩)	A39-WP/175 EX/64
ثقافة الأمن – تقييم مستوى تنفيذ البرامج الوطنية لأمن الطيران المدني (٢٠١٦/٨/١٠)	A39-WP/177 EX/65
الاستراتيجيات العالمية لمواجهة التهديدات من الداخل	A39-WP/180 EX/67

(٢٠١٦/٨/١٠)	
الاعتراف بالتدابير الأمنية المكافئة – الاعتراف بالأكياس المؤمنة ضد التلاعب (٢٠١٦/٨/١٠)	A39-WP/184 EX/70
الاستراتيجية الدفاعية للأمن السيبراني (٢٠١٦/٨/١٠)	A39-WP/187 EX/72
السياسات المتعلقة بالأمن في المنطقة المفتوحة للجمهور بالمطارات (٢٠١٦/٨/١٠)	A39-WP/198 EX/74
سدّ الثغرات بين أسئلة البروتوكول لنهج الرصد المستمر التابع للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وأحكام وإرشادات أمن الطيران (٢٠١٦/٨/١١)	A39-WP/219 EX/85
AVIATION SECURITY POLICIES IMPLEMENTED IN INDONESIA (08/08/2016) *Information Paper	A39-WP/238 EX/94
تنسيق تكنولوجيا الكشف الأمني فيما يتعلق بالسوائل والايروسولات والهلاميات (٢٠١٦/٨/١٢)	A39-WP/254 EX/100
التدابير الأمنية لحماية المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات (٢٠١٦/٨/٩)	A39-WP/310 EX/113
أجهزة الفيديو لأغراض المراقبة على متن الطائرة كوسيلة لضمان الرصد الموضوعي، لمنع حدوث أفعال التدخل غير المشروع والتحقق بشأنها (٢٠١٦/٨/٩)	A39-WP/311 EX/114
التدابير الوطنية التنظيمية في مجال أمن الطيران المعنية بمرافق البنى الأساسية للنقل ومركبات النقل الجوي والمتخذة من قبل الاتحاد الروسي (٢٠١٦/٨/٩)	A39-WP/312 EX/115
تنفيذ البرنامج الوطني لإدارة أمن الطيران المدني الوطني (CASeMNP-SeMS) (٢٠١٦/٨/٩)	A39-WP/315 EX/116
ضوابط السوائل والإيروسولات والهلاميات (LAGS) (٢٠١٦/٨/٩)	A39-WP/327 EX/125
إجراءات تنفيذ نظام نقطة التفتيش الأمني الواحدة (٢٠١٦/٨/٩)	A39-WP/330 EX/127
AIRCRAFT CERTIFICATION CYBERSECURITY REGULATORY EFFORTS (02/09/2016) *Information Paper	A39-WP/337 EX/130; TE/145

MANAGEMENT AND CONTROL OF EXTERNAL SECURITY RISKS BY CAAC (12/09/2016) *Information Paper	A39-WP/361 EX/142
JOINT WCO-ICAO INITIATIVES TO IMPROVE AIR CARGO SECURITY AND FACILITATION (07/09/2016) *Information Paper	A39-WP/373 EX/147
EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (NCLB) (16/09/2016) *Information Paper	A39-WP/415 EX/159; TE/198
AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (16/09/2016) *Information Paper	A39-WP/446 EX/168
مشروع نص التقرير عن البند ١٦ من جدول الأعمال (٢٠١٦/٩/٣٠)	A39-WP/483 EX/183
مشروع نص التقرير عن البند ١٦ من جدول الأعمال (٢٠١٦/١٠/٢)	A39-WP/483 Corrigendum No. 1 (RU only) EX/183

البند ١٧ : البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA)

تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران نهج الرصد المستمر (USAP-CMA) (٢٠١٦/٦/٢٢)	A39-WP/20 Revision No. 1 EX/8
مستوى الإفصاح عن نتائج تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA) (٢٠١٦/٨/٨)	A39-WP/151 EX/55
ICAO UNIVERSAL SECURITY AUDIT PROGRAMME — CONTINUOUS MONITORING APPROACH (USAP-CMA) IMPLEMENTED IN INDONESIA (12/08/2016) *Information Paper	A39-WP/224 EX/88
مستوى الإفصاح عن المعلومات المستمدة من نتائج التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (٢٠١٦/٨/٩)	A39-WP/316 EX/117
CHINA'S NATIONAL CIVIL AVIATION SECURITY AUDITS (09/08/2016) *Information Paper	A39-WP/371 EX/146
مشروع نص التقرير عن البند ١٧ من جدول الأعمال (٢٠١٦/٩/٣٠)	A39-WP/484 EX/184

البند ١٨ : دعم التنفيذ والتنمية في مجال الأمن (ISD-SEC)	
تقرير عن خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL PLAN) (٢٠١٦/٨/٣١)	A39-WP/21 Revised EX/9
تقرير بشأن برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية (٢٠١٦/٦/٩)	A39-WP/28 EX/16
مواجهة التحديات في مجال بناء القدرات (٢٠١٦/٨/٢٥)	A39-WP/105 EX/44
تعزيز قدرات الخبراء الإقليميين في مجال أمن الطيران (٢٠١٦/٩/٧)	A39-WP/164 Revised EX/62
تعزيز التدريب في مجال أمن الشحن الجوي (٢٠١٦/٨/٢٢)	A39-WP/185 Revised EX/71
وضع موظفي أمن الطيران في المكتب الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلسي (٢٠١٦/٩/٢٢)	A39-WP/258 Revision No. 1 EX/102
إعلان الرياض بشأن أمن الطيران والتسهيلات (٢٠١٦/٩/٨)	A39-WP/351 EX/136
AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (16/09/2016) *Information Paper	A39-WP/446 EX/168
مشروع تقرير عن البند ١٨ من جدول الأعمال (٢٠١٦/٩/٣٠)	A39-WP/485 EX/185

البند ١٩ : التسهيلات واستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية الركاب (ICAO TRIP)	
التطورات المتعلقة بدليل المفاتيح العامة للإيكاو (٢٠١٦/٥/٣١)	A39-WP/19 EX/7
التطورات الخاصة باستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية الركاب (TRIP) (٢٠١٦/٦/٦)	A39-WP/40 EX/19
البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات (٢٠١٦/٦/٦)	A39-WP/41 EX/20

التطورات المتعلقة بالملحق التاسع - التسهيلات (٢٠١٦/٦/٦)	A39-WP/42 EX/21
إدراج بيانات أولياء الأمور في وثائق سفر الأطفال للتصدي لمشكلة الاتجار بالأطفال (٢٠١٦/٨/١٠)	A39-WP/191 EX/73
النظام الموحد للمعلومات المسبقة عن الركاب وسجل أسماء الركاب (٢٠١٦/٨/٢٢)	A39-WP/203 Revised EX/75
تأثير وضع لوائح بشأن نوعية الخدمات على البنى التحتية للمطارات في البرازيل (٢٠١٦/٨/٢٦)	A39-WP/326 EX/124
إعلان الرياض بشأن أمن الطيران والتسهيلات (٢٠١٦/٩/٨)	A39-WP/351 EX/136
مشروع نص التقرير عن البند ١٩ من جدول الأعمال (٢٠١٦/٩/٣٠)	A39-WP/486 EX/186

البند ٢٠: حماية البيئة - ضوضاء الطائرات - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ

تقرير بشأن برنامج الإيكو للمساعدة الفنية (٢٠١٦/٦/٩)	A39-WP/28 EX/16
بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة-أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي (٢٠١٦/٦/٢١)	A39-WP/48 EX/25
بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة-أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي (٢٠١٦/٧/٨)	A39-WP/48 Corrigendum No. 1 EX/25
الطيران المدني والبيئة (٢٠١٦/٦/٣٠)	A39-WP/51 EX/28
الاتجاهات الحالية والمستقبلية فيما يخص ضوضاء وانبعاثات الطائرات (٢٠١٦/٦/١٧)	A39-WP/55 EX/32
الاتجاهات الحالية والمستقبلية فيما يخص ضوضاء وانبعاثات الطائرات	A39-WP/55 Corrigendum No. 1

(٢٠١٦/٩/٩)	EX/32
نهج أوروبي شامل لحماية البيئة (٢٠١٦/٧/١٨)	A39-WP/91 EX/42
معايير وسياسات الإيكاو المتعلقة بحماية البيئة (٢٠١٦/٨/٩)	A39-WP/152 EX/56
ENVIRONMENTAL PROGRAMME ON HELICOPTER NOISE MITIGATION BY OPERATIONAL PROCEDURES (15/08/2016) *Information Paper	A39-WP/156 EX/60
الملاحة القائمة على الأداء (PBN) والفرص البيئية (٢٠١٦/٨/٩)	A39-WP/170 EX/63
معالجة ضجيج الطائرات وآثاره على نوعية الهواء المحلي (٢٠١٦/٨/٢٢)	A39-WP/210 Revision No. 1 EX/80
PROGRESS ON THE IMPLEMENTATION OF AIRCRAFT NOISE POLICY AND STANDARDIZATION (17/08/2016) *Information Paper	A39-WP/223 EX/87
تطورات الطيران المدني في أمريكا اللاتينية دعماً لاستدامة النقل الجوي في الإقليم (٢٠١٦/٨/١٧)	A39-WP/225 EX/89
اقتراح إنشاء منبر بشأن الرسوم المرتبطة بالضوضاء (٢٠١٦/٩/٢٢)	A39-WP/250 Revision No. 1 EX/99
AIRPORTS CONTRIBUTION TO ENVIRONMENTAL PROTECTION (14/09/2016) *Information Paper	A39-WP/429 EX/164
PROPOSAL TO SHARE BEST PRACTICE ON ICAO BALANCED APPROACH (14/09/2016) *Information Paper	A39-WP/430 EX/165
تلوث الهواء في المطارات: خطر صحي جدي على العمال في المطارات ورقة معلومات * (٢٠١٦/٩/١٦)	A39-WP/447 EX/169
مشروع نص التقرير عن البندين ٢٠ و ٢١ من جدول الأعمال (٢٠١٦/٩/٢٩)	A39-WP/460 EX/177

البند ٢١: حماية البيئة - انبعاثات محركات الطائرة التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ

تقرير بشأن برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية
(٢٠١٦/٦/٩)

A39-WP/28
EX/16

بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة-أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي (٢٠١٦/٧/٨)	A39-WP/48 Corrigendum No. 1 EX/25
الطيران المدني والبيئة (٢٠١٦/٦/٣٠)	A39-WP/51 EX/28
الاتجاهات الحالية والمستقبلية فيما يخص ضوضاء وانبعاثات الطائرات (٢٠١٦/٦/١٧)	A39-WP/55 EX/32
الاتجاهات الحالية والمستقبلية فيما يخص ضوضاء وانبعاثات الطائرات (٢٠١٦/٩/٩)	A39-WP/55 Corrigendum No. 1 EX/32
نهج أوروبي شامل لحماية البيئة (٢٠١٦/٧/١٨)	A39-WP/91 EX/42
معايير وسياسات الإيكاو المتعلقة بحماية البيئة (٢٠١٦/٨/٩)	A39-WP/152 EX/56
معالجة ضجيج الطائرات وأثاره على نوعية الهواء المحلي (٢٠١٦/٨/٢٢)	A39-WP/210 Revision No. 1 EX/80
تطورات الطيران المدني في أمريكا اللاتينية دعماً لاستدامة النقل الجوي في الإقليم (٢٠١٦/٨/١٧)	A39-WP/225 EX/89
AIRPORTS CONTRIBUTION TO ENVIRONMENTAL PROTECTION (14/09/2016) *Information Paper	A39-WP/429 EX/164
مشروع نص التقرير عن البندين ٢٠ و ٢١ من جدول الأعمال (٢٠١٦/٩/٢٩)	A39-WP/460 EX/177

البند ٢٢: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ

تقرير بشأن برنامج الإيكاو للمساعدة الفنية (٢٠١٦/٦/٩)	A39-WP/28 EX/16
بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة-تغير المناخ (٢٠١٦/٦/٢٣)	A39-WP/49 EX/26
الطيران المدني والبيئة	A39-WP/51 EX/28

(٢٠١٦/٦/٣٠)	
البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها السارية في مجال حماية البيئة- الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق	A39-WP/52 EX/29
(٢٠١٦/٩/١)	
البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها السارية في مجال حماية البيئة- الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق	A39-WP/52 Corrigendum No. 1 (SP only) EX/29
(٢٠١٦/٩/٢١)	
خطط العمل الطوعية للدول بشأن أنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون	A39-WP/54 EX/31
(٢٠١٦/٦/١٧)	
الاتجاهات الحالية والمستقبلية فيما يخص ضوضاء وانبعاثات الطائرات	A39-WP/55 EX/32
(٢٠١٦/٦/١٧)	
الاتجاهات الحالية والمستقبلية فيما يخص ضوضاء وانبعاثات الطائرات	A39-WP/55 Corrigendum No. 1 EX/32
(٢٠١٦/٩/٩)	
أنواع وقود الطيران البديلة والمستدامة	A39-WP/56 EX/33
(٢٠١٦/٦/١٧)	
نهج أوروبي شامل لحماية البيئة	A39-WP/91 EX/42
(٢٠١٦/٧/١٨)	
CLIMATE CHANGE & AVIATION GROWTH IN INDIA (04/07/2016) *Information Paper	A39-WP/138 EX/52
معايير وسياسات الإيكاو المتعلقة بحماية البيئة	A39-WP/152 EX/56
(٢٠١٦/٨/٩)	
تعليقات بشأن تأثير تكلفة آلية تعويض الكربون العالمية	A39-WP/153 Revision No. 1 EX/57
(٢٠١٦/٨/١٦)	
التنفيذ المرحلي بمقتضى التدابير العالمية القائمة على آليات السوق	A39-WP/154 Revision No. 1 EX/58
(٢٠١٦/٨/١٦)	
وجهات نظر الصناعة بشأن التدابير العالمية القائمة على آليات السوق للطيران الدولي	A39-WP/155 Revision No. 1 EX/59
(٢٠١٦/٨/٣١)	
التدابير العالمية القائمة على آليات السوق للطيران الدولي - الرصد والإبلاغ والتدقيق، معايير	A39-WP/163 EX/61

وحدة الانبعاثات واعتبارات السجلات ورقة معلومات * (٢٠١٦/٨/٩)	
الملاحة القائمة على الأداء (PBN) والفرص البيئية (٢٠١٦/٨/٩)	A39-WP/170 EX/63
كينيا - التطورات الأخيرة في مجال جمع البيانات المتعلقة بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي ورصدها والإبلاغ عنها (٢٠١٦/٨/٩)	A39-WP/181 EX/68
الاعتراف بالجهات المبكرة الانتقال في عناصر تصميم التدابير العالمية القائمة على آليات السوق بشأن تأثير الطيران الدولي على تغير المناخ (٢٠١٦/٨/٩)	A39-WP/182 EX/69
ICAO'S GLOBAL MARKET-BASED MEASURE (GMBM) (18/08/2016) *Information Paper	A39-WP/206 EX/76
ICAO'S CO ₂ STANDARD FOR NEW AIRCRAFT (18/08/2016) *Information Paper	A39-WP/207 EX/77
INCREASED TRANSPARENCY IN ICAO DECISION MAKING (18/08/2016) *Information Paper	A39-WP/208 EX/78
ADDRESSING INTERNATIONAL AVIATION EMISSIONS IN THE CONTEXT OF THE PARIS AGREEMENT (18/08/2016) *Information Paper	A39-WP/209 EX/79
موقف إندونيسيا بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (GMBM) الخاصة بالطيران الدولي (٢٠١٦/٨/٢٢)	A39-WP/211 Revision No. 1 EX/81
الحاجة إلى إصدار مواد إرشادية في مجال السياسة العامة للترويج لأنواع الوقود البديل المستدام لأغراض الطيران (٢٠١٦/٨/٢٢)	A39-WP/212 Revision No. 1 EX/82
PROGRESS IN THE IMPLEMENTATION OF STATE ACTION PLAN FOR REDUCING EMISSIONS FROM INTERNATIONAL AVIATION (17/08/2016) *Information Paper	A39-WP/222 EX/86
ASSISTANCE AND CAPACITY BUILDING IN AVIATION TO ADDRESS THE CO ₂ EMISSION FROM INTERNATIONAL AVIATION (09/08/2016) *Information Paper	A39-WP/227 EX/90
آراء الولايات المتحدة بشأن سلة الإيكاو للإجراءات الخاصة لمعالجة تغير المناخ الناتج عن الطيران المدني الدولي (٢٠١٦/٨/١٨)	A39-WP/232 EX/91

- عناصر التصميم الرئيسية للتدابير العالمية القائمة على آليات السوق للطيران المدني الدولي:
موقف البرازيل
(٢٠١٦/٨/١٦) A39-WP/233
EX/92
- توزيع التزامات التعويض في إطار الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق
(٢٠١٦/٨/١٦) A39-WP/234
EX/93
- دعم اعتماد القياس العالمي المستند إلى السوق في الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية
للإيكاو
(٢٠١٦/٨/١٥) A39-WP/248
EX/98
- تقديم المساعدة وبناء القدرات للتخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن نشاطات
الطيران الدولي
(٢٠١٦/٨/٢٣) A39-WP/262
EX/104
- خطط عمل وتعاون لدول الإقليم الفرعي في أفريقيا الوسطى من أجل خفض انبعاثات ثاني
أكسيد الكربون الناتجة عن أنشطة الطيران الدولي
(٢٠١٦/٨/٢٣) A39-WP/321
EX/119
- موقف ماليزيا بشأن التدابير العالمية القائمة على آليات السوق من أجل الطيران الدولي
(٢٠١٦/٨/٣١) A39-WP/343
EX/131
- خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في بوركينا فاسو
(٢٠١٦/٨/٩) A39-WP/363
EX/143
- خطة عمل مصر للتخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي
(٢٠١٦/٩/٧) A39-WP/364
EX/144
- ELEMENTOS ESENCIALES PARA UN ACUERDO GLOBAL EN MBM
(07/09/2016) *Information Paper A39-WP/377
EX/149
- آلية التنمية النظيفة (CDM) من أجل الطيران المدني الدولي كبديل عن خطة التعويض عن
الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA)
(٢٠١٦/٩/٧) A39-WP/387
EX/152
- آراء كندا بخصوص التدبير العالمي القائم على آليات السوق
(٢٠١٦/٨/١٢) A39-WP/411
EX/155
- موقف مشترك بشأن بعض أحكام المشروع المقترح للبيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها
السارية في مجال حماية البيئة- الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق
(٢٠١٦/٩/٩) A39-WP/412
EX/156
- وجهات نظر الصناعة بشأن المشاركة الطوعية في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في
A39-WP/413

مجال الطيران الدولي (٢٠١٦/٩/١٢)	EX/157
الموقف الأوروبي بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بخصوص انبعاثات الطيران الدولي (٢٠١٦/٩/١٢)	A39-WP/414 EX/158
EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (NCLB) (16/09/2016) *Information Paper	A39-WP/415 EX/159; TE/198
LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION (LACAC) MEMBER STATES THAT HAVE PREPARED THEIR ACTION PLAN FOR REDUCING CO ₂ EMISSIONS FROM INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (16/09/2016) *Information Paper	A39-WP/426 EX/161
ICAO'S CLIMATE CHANGE MEASURES AND THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (14/09/2016) *Information Paper	A39-WP/427 EX/162
تعليقات بشأن الأعمال الفنية القائمة التي تضطلع بها لجنة حماية البيئة لإعداد الرصد والإبلاغ والتحقق (MRV)، ومعايير وحدة الانبعاثات وسجلات التدابير العالمية القائمة على آليات السوق والخاصة بالطيران الدولي (٢٠١٦/٩/١٤)	A39-WP/428 EX/163
AIRPORTS CONTRIBUTION TO ENVIRONMENTAL PROTECTION (14/09/2016) *Information Paper	A39-WP/429 EX/164
INTRODUCING FOR EMISSIONS MONITORING EXPERIENCES FOR AVIATION IN REPUBLIC OF KOREA (14/09/2016) *Information Paper	A39-WP/431 EX/166
THAILAND VOLUNTARY EMISSIONS REDUCTION (T-VER) PROGRAM (14/09/2016) *Information Paper	A39-WP/443 EX/167
وجهات نظر الولايات المتحدة بشأن وضع خطة للتدابير العالمية القائمة على آليات السوق (٢٠١٦/٩/١٦)	A39-WP/448 EX/170
التحالف من أجل استدامة الطيران (ALAS) (٢٠١٦/٩/١٦)	A39-WP/449 EX/171
DEVELOPMENT OF ICAO VISION FOR SUSTAINABLE ALTERNATIVE FUELS FOR AVIATION (٢٠١٦/٩/٢٢)	A39-WP/455 EX/173
مشروع نص التقرير عن البند ٢٢ من جدول الأعمال (٢٠١٦/١٠/٥)	A39-WP/461 EX/178

مشروع نص التقرير عن البند ٢٢ من جدول الأعمال (٢٠١٦/١٠/٦)	A39-WP/462 Revision No.1 EX/179
PLAN DE ACCIÓN PARA LA REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO ₂ EN LA REPÚBLICA DOMINICANA (28/09/2016) *Information Paper	A39-WP/465 EX/180

سياسة الإيكاو للتدريب في مجال الطيران المدني وبناء القدرات في مجال الطيران	البند ٢٣:
سياسة الإيكاو للتدريب في مجال الطيران المدني وبناء القدرات في مجال الطيران (٢٠١٦/٦/٣)	A39-WP/62 EX/35
مواجهة التحديات في مجال بناء القدرات (٢٠١٦/٨/٢٥)	A39-WP/105 EX/44
TRAINING – LABOR OF SPECIALIZED ORGANIZATIONS IN THE ARGENTINE REPUBLIC (31/08/2016) *Information Paper	A39-WP/183 EX/140
التعاون الإقليمي من أجل بناء القدرات (٢٠١٦/٨/٣١)	A39-WP/346 EX/132
تنمية الموارد البشرية في سياق مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب": قاعدة بيانات الدورات التدريبية ولجنة إدارة موارد التدريب (٢٠١٦/٩/١٦)	A39-WP/348 Revision No. 1 EX/134
إعداد خارطة طريق لبناء القدرات في مجال الطيران المدني بالكامبيرون (٢٠١٦/٩/١٦)	A39-WP/349 Revision No. 1 EX/135
INDONESIA PROGRESS ON THE IMPLEMENTATION OF INSPECTOR TRAINING SYSTEM (31/08/2016) *Information Paper	A39-WP/353 EX/137
TRAINING – IMPLEMENTATION BY THE PAN-AMERICAN CIVIL AVIATION INSTITUTE (IPAC) (31/08/2016) *Information Paper	A39-WP/354 EX/138
خطة عمل مصر للتخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي (٢٠١٦/٩/٧)	A39-WP/364 EX/144
مشروع نص التقرير عن البند ٢٣ من جدول الأعمال (٢٠١٦/١٠/١)	A39-WP/487 EX/187

إدارة الموارد البشرية	البند ٢٤:
-----------------------	-----------

إدارة الموارد البشرية (٢٠١٦/٦/١٠)	A39-WP/74 EX/37
CAAC'S SUPPORT FOR ICAO IN HUMAN RESOURCES (13/09/2016) *Information Paper	A39-WP/423 EX/160
مشروع نص التقرير بشأن البندين ٢٤ و ٢٥ من جدول الأعمال (٢٠١٦/١٠/٣)	A39-WP/508 EX/193
<hr/>	
البند ٢٥: الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الإيكاو	
<hr/>	
وضع القوى العاملة في الإيكاو (٢٠١٦/٦/١٣)	A39-WP/73 EX/36
وضع القوى العاملة في الإيكاو (٢٠١٦/٩/٢١)	A39-WP/73 Corrigendum No. 1 EN/FR/AR only EX/36
مشروع نص التقرير بشأن البندين ٢٤ و ٢٥ من جدول الأعمال (٢٠١٦/١٠/٣)	A39-WP/508 EX/193
<hr/>	
البند ٢٦: تعدد اللغات في الإيكاو	
<hr/>	
تعدد اللغات في الإيكاو (٢٠١٦/٦/٩)	A39-WP/43 EX/22
سياسة الإيكاو بشأن خدمات اللغات (٢٠١٦/٨/٢٢)	A39-WP/355 EX/139
تعدد اللغات - أحد المبادئ الأساسية لتحقيق أهداف الإيكاو بصفتها وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة (٢٠١٦/٩/١٣)	A39-WP/357 EX/141
مشروع نص التقرير عن البند ٢٦ من جدول الأعمال (٢٠١٦/١٠/٣٠)	A39-WP/509 EX/194

البند ٢٧ : زيادة كفاءة الايكاو وفعاليتها	
معالجة المعدل المنخفض لاستجابة الدول الأعضاء لكتب المنظمة الموجهة إلى الدول (٢٠١٦/٦/٢٢)	A39-WP/22 EX/10
زيادة كفاءة الايكاو وفعاليتها (٢٠١٦/٦/٢٩)	A39-WP/75 EX/38
اجتماعات المجلس الاستراتيجية الخارجية كآلية لتحسين كفاءة الايكاو وفعاليتها (٢٠١٦/٧/١٢)	A39-WP/79 Revised EX/40
تحسين تنفيذ الأحكام الدولية في مجال الطيران (٢٠١٦/٧/٢١)	A39-WP/86 EX/41; TE/15
تجربة كويا في تلقّي كتب الايكاو التي توجهها إلى الدول وتقييمها ومعالجتها (٢٠١٦/٧/٢٩)	A39-WP/119 EX/46
STRENGTHENING ICAO AND RAIO ROLES IN INTERNATIONAL INVESTIGATIONS OF MAJOR AVIATION ACCIDENTS (25/08/2016) *Information Paper	A39-WP/308 EX/111; TE/135
VOLUME OF ICAO CORRESPONDENCE (01/09/2016) *Information Paper	A39-WP/320 EX/118
تمثيل الدول في مجلس الايكاو بأعضاء مجموعات التناوب (٢٠١٦/٨/٢٥)	A39-WP/325 Revision No.1 EX/123
مشروع نص التقرير عن البند ٢٧ من جدول الأعمال (٢٠١٦/١٠/٣)	A39-WP/510 EX/195
البند ٢٨ : مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"	
مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب (٢٠١٦/٧/٥)	A39-WP/23 EX/11

استراتيجية الحد من مخاطر الكوارث وآليات التصدي لها في قطاع الطيران (٢٠١٦/٦/٢٧)	A39-WP/24 EX/12
مواجهة التحديات في مجال بناء القدرات (٢٠١٦/٨/٢٥)	A39-WP/105 EX/44
المكتب الإقليمي الفرعي للمحيط الهادئ (٢٠١٦/٩/٢)	A39-WP/218 Revision No. 1 EX/84
تقديم المساعدة المصممة حسب احتياجات الدول: استراتيجية عدم ترك أي بلد وراء الركب في أقاليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي (٢٠١٦/٨/١٩)	A39-WP/261 EX/103
مقترح بإنشاء نظام لإدارة الأزمات (٢٠١٦/٨/٣٠)	A39-WP/264 EX/105
الاستجابة السريعة بعد وقوع زلزال كوماموتو (٢٠١٦/٩/٧)	A39-WP/280 Revision No. 1 EX/122
تقرير مرحلي بشأن تطبيق صندوق تنمية الموارد البشرية (HRDF) (٢٠١٦/٧/٢)	A39-WP/299 EX/109
تنمية الموارد البشرية في سياق مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب": قاعدة بيانات الدورات التدريبية ولجنة إدارة موارد التدريب (٢٠١٦/٨/٣١)	A39-WP/348 EX/134
تقرير مرحلي بشأن تطبيق صندوق تنمية الموارد البشرية (HRDF) (٢٠١٦/٧/٢)	A39-WP/299 EX/109
تنمية الموارد البشرية في سياق مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب": قاعدة بيانات الدورات التدريبية ولجنة إدارة موارد التدريب (٢٠١٦/٩/١٦)	A39-WP/348 Revision No. 1 EX/134

خطة عمل مصر للتخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي (٢٠١٦/٩/٧)	A39-WP/364 EX/144
الحصول على مطبوعات الإيكاو (٢٠١٦/٩/٦)	A39-WP/369 EX/145
ورقة المعلومات الخاصة بـ"الدعم الأوروبي لمبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب" ورقة المعلومات * (٢٠١٦/٩/١٦)	A39-WP/415 EX/159; TE/198
AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (16/09/2016) *Information Paper	A39-WP/446 EX/168
SUPPORTING IMPLEMENTATION OF AVIATION SAFETY AND AIR NAVIGATION BY JAPAN (20/09/2016) *Information Paper	A39-WP/450 EX/172
مشروع نص التقرير عن البند ٢٨ من جدول الأعمال (٢٠١٦/١٠/١)	A39-WP/494 EX/189
البند ٢٩: خطة الأمم المتحدة حتى عام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة	
إسهام الطيران في تنفيذ خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - التنمية المستدامة (٢٠١٦/٧/٥)	A39-WP/25 EX/13
مشروع لوان (Loon) - أبراج الهوائيات الخلوية الطوافة في السماء (٢٠١٦/٨/٣١)	A39-WP/194 EX/20; TE/74
مساعدة تنمية النقل الجوي بالبلدان النامية (٢٠١٦/٨/١١)	A39-WP/240 EX/95
مساهمة الطيران في جدول أعمال الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ للتنمية المستدامة (٢٠١٦/٩/٦)	A39-WP/374 EX/148

ICAO'S CLIMATE CHANGE MEASURES AND THE SUSTAINABLE
DEVELOPMENT GOALS
(14/09/2016) *Information Paper

A39-WP/427
EX/162

مشروع تقرير عن البندين ٢٩ و ٣٠ من جدول الأعمال
(٢٠١٦/١٠/١)

A39-WP/496
EX/191

البند ٣٠: تعبئة الموارد

تقرير عن تعبئة الموارد (٢٠١٦/٧/٥)	A39-WP/26 EX/14
مواجهة التحديات في مجال بناء القدرات (٢٠١٦/٨/٢٥)	A39-WP/105 EX/44
مساعدة تنمية النقل الجوي بالبلدان النامية (٢٠١٦/٨/١١)	A39-WP/240 EX/95
مشروع تقرير عن البندين ٢٩ و ٣٠ من جدول الأعمال (٢٠١٦/١٠/١)	A39-WP/496 EX/191

البند ٣١: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

تقرير عن وضع الشروط التنظيمية لتقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم (٢٠١٦/٦/٣٠)	A39-WP/32 EX/17
برنامج الإيكاو للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (٢٠١٦/٦/٢٢)	A39-WP/33 EX/18
"برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين": تعزيز مشاركة المرأة في قطاع الطيران العالمي (٢٠١٦/٦/١٠)	A39-WP/78 EX/39
الحاجة إلى إعداد إرشادات تقييم المخاطر ومعايير مستندة إلى الأداء بشأن تطهير الطائرات من الحشرات (٢٠١٦/٨/١٧)	A39-WP/84 EX/47

تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرههم (٢٠١٦/٩/٧)	A39-WP/137 Revision No. 1 EX/51
مساعدة ضحايا حوادث الطيران (٢٠١٦/٨/٢٣)	A39-WP/247 EX/97
سياسة الايكاو بشأن مساعدة الضحايا وأسرههم (٢٠١٦/٨/٢٤)	A39-WP/270 EX/106
منع الاتجار غير القانوني بالأحياء البرية عبر الطيران التجاري ورقة المعلومات * (٢٠١٦/٨/١٨)	A39-WP/305 EX/110
اقتراح لتنفيذ خطة لتعزيز الوظائف في مجال الطيران كجزء من برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (NGAP) (٢٠١٦/٨/٢٦)	A39-WP/329 EX/126
COMPLIANCE WITH ANNEX 9, CHAPTER 5, STANDARDS 5.26 THROUGH 5.29 (09/09/2016) *Information Paper	A39-WP/410 EX/154
UAE INTERNATIONAL COOPERATION (23/09/2016) *Information Paper	A39-WP/457 EX/175
APORTES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA A LAS INICIATIVAS NCLB Y NGAP EN MATERIA DE FORMACIÓN DE PERSONAL Y ASISTENCIA A LOS ESTADOS DE LA REGIÓN (23/09/2016) *Information Paper	A39-WP/458 EX/176
مشروع نص التقرير عن البند ٣١ من جدول الأعمال (٢٠١٦/١٠/٣)	A39-WP/505 EX/192

ISBN 978-92-9258-725-3



9

789292

587253